

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

01/08/2017

Dossier complet le :

01/08/2017

N° d'enregistrement :

F-011-17-C-0066

1. Intitulé du projet

Création du Parc Relais de la gare de "Dammartin Juilly Saint-Mard", sur la commune de Saint-Mard (77).

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Mobilités

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Catherine MARSAULT, Directrice de projet

RCS / SIRET

5 5 2 0 4 9 4 4 7 9 2 8 0 5

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
n°41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	Réaménagement d'un parking existant "Pasteur" et extension sur terrain attenant. La capacité du parking existant de 154 places sera portée à 376 places. Augmentation de la capacité du parking "Sud" de 173 places pour le porter à 208 places (emprises constantes)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en l'extension du parking "Pasteur" existant de 154 places pour le porter à 376 places de stationnement (dont 4 places réservées aux véhicules électriques) au droit de la gare de "Dammartin Juilly Saint-Mard" sur la ligne K du réseau ferré Transilien. Ce parking sera labellisé Parc-relais.

Les aménagements consistent à :

- Réorganiser les emplacements de stationnement du parking existant par la mise en place d'une voie de circulation en sens unique, et par l'ajout de places de stationnement en bataille le long de cette voie sur une parcelle attenante;

- Sécuriser le parking par la mise en place de système de vidéo-surveillance et contrôle des accès par barrières-levantes

Le projet nécessitera la démolition d'un local occupé par des agents SNCF de 76m², de 2 garages SNCF de 40m² et d'un ancien quai de chargement d'environ 100m de longueur. Un nouveau garage de 30m² sera reconstruit pour les agents.

Par ailleurs, le parking existant "Europe" de 97 places sera également labellisé Parc-Relais. Sur ce parking, il s'agira d'effectuer des travaux de réfection des enrobés, et de réaménagement des places de parking. Concernant le parking existant "Sud", il fera également l'objet d'une labellisation et 35 places supplémentaires seront aménagées le portant à 208 places, tout en conservant son emprise actuelle. Le projet s'accompagne de la construction d'un bâtiment de 148 m² accueillant une crèche de 10 berceaux.

4.2 Objectifs du projet

Le STIF s'est engagé à augmenter l'offre de stationnement aux abords des gares afin d'inviter les Franciliens à privilégier l'utilisation des transports au commun. L'incitation passe par l'offre de services adaptés et de qualité comme les Parcs Relais.

Dans ce contexte, SNCF Mobilités, en concertation avec la commune de Saint-Mard et Juilly a défini un projet de Parc-Relais. Le constat posé à ce jour est que l'offre de stationnement est sous-dimensionnée par rapport au nombre de places disponibles sur les parkings existants. Cette situation entraîne un stationnement anarchique des véhicules, et par ricochet une circulation difficile sur le parking.

Le projet consiste donc à réaménager et augmenter l'offre de stationnement en gare de Dammartin-Juilly-Saint-Mard afin de faciliter le report modal des usagers de la voiture vers le train. La sécurisation et la limitation de l'accès aux parkings permettront à la fois de se prémunir d'éventuels actes de dégradation et de limiter le stationnement uniquement aux usagers de la gare.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet vise à réaménager des parking existants. Le parking Pasteur sera étendu vers l'Est sur des terrains attenants appartenant à SNCF. Les terrains dédiés à l'extension comprennent :

- une zone au Nord du parking Pasteur, non occupée, de 2500 m², permettant de créer environ 75 places supplémentaires. Un débroussaillage, des travaux de terrassement et d'assainissement y sont nécessaires.
- une bande de terrain de 2900 m² située entre le parking existant (sur son flan Est) et le quai, permettant de créer environ 100 places supplémentaires. Une ancienne voie ferroviaire de service sera déposée, un local SNCF de 76m² et un ancien quai de chargement seront démolis. Le réaménagement et l'extension de ce Parc-Relais nécessitent la réalisation des travaux suivants :
 - la démolition et l'évacuation des voiries et enrobés existants et des déchets de démolition;
 - la dépose et l'évacuation du mobilier urbain et d'éclairage existants ;
 - le nettoyage général des parcelles et le débroussaillage de la parcelle étendue ;
 - les travaux de terrassement et d'assainissement ;
 - le déplacement d'une voie d'accès pour les agents SNCF en charge de la maintenance d'un poste électrique alimentant les caténaires (création d'une piste en gravier stabilisé sur 80m²) ;
 - l'application d'un nouvel enrobé sur les zones de circulation et les zones spécifiques (PMR notamment)
 - l'implantation d'un réseau d'éclairage extérieur et d'équipements divers (clôtures, corbeilles, signalétiques, bornes d'alimentation pour véhicules électriques,...)
- l'aménagement paysager du parking. Une crèche de 148m² (et 120m² d'espace extérieur) sera construite.

Les parkings existants "Europe " de 97 places et "Sud" de 173 places seront également labellisé Parc-Relais. Le premier perdra 5 places, le second verra sa capacité augmentée de 38 places (emprises inchangées). Il s'agira pour ces deux parkings essentiellement de procéder à une réfection des enrobés et de l'assainissement et des les équiper en éclairages, vidéo surveillance, barrières levantes de manière à être conforme au label.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les parking seront labellisés Parc Relais par le STIF et la Région Île de France. Il seront payants, réservés aux usagers des transports en commun.

L'accès à chaque parking s'effectuera par un accès unique équipé de barrières levantes qui permettront le contrôle des accès et la sécurisation du site.

675 places de stationnement seront réparties et aménagées de sorte à garantir une circulation fluide et sécurisée sur les parkings. A proximité de l'entrée du bâtiment voyageur, plusieurs places de stationnement seront réservées aux handicapés et aux véhicules électriques.

Les sites seront vidéo-surveillés et les accès contrôlés.

Dans l'objectif de proposer des services de proximité aux usagers, une crèche d'une capacité de 10 berceaux sera construite sur les emprises du projet.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Permis d'aménager
Permis de démolir

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie dédiée à l'extension	5 890 m ²
Nombre de places de stationnement actuel	424 places
Nombre de places de stationnement futur	676 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

rue Pasteur
77230 Saint-Mard

Coordonnées géographiques¹

Long. 02°41'57"E Lat. 49°01'59"N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Communes traversées :

Saint-Mard et Juilly

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche est située à plus de 1,5 km à l'Est de la zone d'implantation du projet. Il s'agit de la "Foret de Montge-en-Goele" (ZNIEFF I n° 110001194).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat dans le département de la Seine-et-Marne a été approuvé le 1er février 2013. Aucune grande infrastructure routière ne concerne la commune de Saint-Mard. La commune est exposée au bruit Aéronef par sa proximité avec l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle. Le PPBE CDG a été approuvé par arrêté interpréfectoral le 16 novembre 2016.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les emprises du projet et ses abords se situent en dehors d'un bien inscrit au patrimoine mondial (et d'une zone tampon), d'un périmètre de protection de Monument Historique ou d'un site patrimonial remarquable.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après le site de la DRIEE (Carmen), une zone de prélocalisation de zones humides traverse les emprises du projet d'Ouest en Est. Cela correspond dans les faits à la traversée du ru du Rossignol entièrement busé. A noter que les terrains sont imperméabilisés au droit de ce zonage.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Saint-Mard et Juilly ne sont pas couvertes par un PPRN ou un PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site "Basias" ni "Basol" n'est recensé au niveau des emprises du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site du projet appartient au périmètre de la Zone de répartition des Eaux de l'Albien (ZRE 03001).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun captage d'alimentation en eau potable ni périmètre de protection de captage ne concerne les emprises du projet.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit ne concerne les emprises du projet ni ses abords.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche est situé à une plus de 8 km des emprises du projet . Il s'agit des "Forêts picardes - massif des trois forêts et bois du Roi" (Directive Oiseaux, n°Id :FR2212005)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est localisé à proximité des emprises du projet.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation, le projet ne nécessite pas de prélèvement d'eau dans le milieu naturel. Les besoins en eau pendant la phase de travaux seront assurés par un branchement au réseau de ville. Les besoins en eau potable de la crèche seront issus du réseau de la ville.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est un aménagement de surface n'impliquant pas d'interventions en profondeur.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réalisation du projet nécessitera principalement des travaux de rabotage des voiries existantes et de la parcelle en extension, afin de reconstituer un fond de forme adéquat. En fonction de la qualité des terres rabotées sur l'extension, celles ci pourraient être réutilisées pour l'aménagement paysager du parking. Le déplacement de la route d'accès pour le poste électrique engendrera moins de 100m3 de terres à excaver, qui seront principalement réutilisées sur le site (gestion déblais/remblais).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant d'une extension d'un aménagement existant, au niveau du terrain naturel, le projet ne nécessite pas de remblai à l'exception des 100m3 de terres liées au déplacement de la route d'accès des agents. Les terres seront réutilisées prioritairement sur le site.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne s'implante pas sur le tracé d'un corridor écologique identifié au niveau du SRCE. Une analyse de l'état végétalisé des emprises du site qui seront débroussaillées à été réalisée. Il apparait que ces emprises sont occupées par une végétation rudérale banale, voir invasive. Le débroussaillage n'impliquera pas d'impact négatif notable sur l'environnement.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'insère majoritairement sur des emprises de parkings existants dépourvues de végétation. Seul un débroussaillage d'une surface de 800m ² est prévu au Nord de l'extension. L'extension du parking est prévue sur une parcelle non utilisée au Nord et à l'est du parking Pasteur existant. Une partie de cette parcelle est occupée par un local SNCF, et des friches. Le projet permettra d'assainir cet espace en le restituant aux usagers des transports en commun. Cet espace n'est pas considéré comme un espace naturel, agricole, forestier ou maritime.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par les emprises d'un PPRT. Seule une ICPE soumise à Autorisation "VALFRANCE" est localisée sur la commune, à 120m des emprises du projet. Le projet n'est quant à lui pas susceptible d'entraîner des risques technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après le site du BRGM, la sensibilité liée au risque de "remontée de nappe - sédiments" est faible au droit des emprises du projet. En ce qui concerne les mouvements de terrain par retrait-gonflement des argiles l'aléa est moyen au niveau des emprises du projet. Aucun cavité souterraine n'est recensée au niveau des emprises du projet ni à proximité. Une étude géotechnique permettra de définir la nature précise des sols.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les risques sanitaires seront liés à la phase travaux. Les mesures de précaution habituelles seront mises en œuvre pour assurer la sécurité et la santé du personnel intervenant et des usagers en phase chantier.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, une augmentation temporaire et limitée du trafic sera liée aux engins de chantiers. Vu la nature limitée en consistance et la durée des travaux, cet impact peut être considéré comme faible. Un plan de circulation sera élaboré en collaboration avec les communes concernées En phase exploitation, le projet a pour vocation de faciliter l'accès aux transports en commun (TC) et de participer au report modal de la voiture vers les TC en vue de diminuer les trafics routiers et nuisances associés.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le chantier sera source de bruit lié au fonctionnement des engins de chantiers. Ces derniers respecteront les normes en vigueur. Néanmoins, il pourra être source de gêne sonore pour les habitations les plus proches (le long de la rue de Pasteur, à env. 15m). L'impact sera temporaire et limité dans le temps. Le dossier de bruit de chantier précisera les mesures prises. Il n'est pas prévu de travaux de nuit ni les week-ends. Le site est en secteur affecté par le bruit (bande de 250 m - voie ferrée classée en catégorie 2).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des nuisances olfactives sont à prévoir en phase travaux, notamment lors des travaux de finitions (peintures, enrobés). Ces nuisances seront limitées dans le temps.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne sera pas source d'odeurs.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, il est probable que les engins de chantiers soient source de vibration. Néanmoins, compte tenu de la nature des travaux (travaux de surface) la gêne occasionnée sera restreinte (en espace et en durée).</p> <p>En phase exploitation, le projet ne sera pas source de vibrations.</p> <p>Le projet n'est pas concerné par des vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le parking existant possède un éclairage. Celui-ci sera maintenu et étendu à l'extension de parking.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de chantier, des émissions de gaz et de poussières liés aux engins de chantiers sont à prévoir. L'envol de poussières sera limitée autant que possible (bâchage des camions, arrosage en période de temps sec).</p> <p>En phase exploitation, les émissions engendrées seront liées à la circulation des véhicules sur les aires de parking. Néanmoins le projet s'inscrit dans une démarche de diminution de l'usage de la voiture au projet des transports en commun en incitant au report modal et vise une diminution des émissions des polluants automobiles.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales ruisselant sur les parkings seront canalisées et dirigées vers des noues entre les rangées de stationnement centrales. Elles auront comme fonction l'écoulement et le traitement des eaux par la présence de plantes traitantes. Les eaux ainsi canalisées seront dirigées dans un bassin de régulation, passeront dans un déboureur séparateur hydrocarbure avant d'être branchées sur le réseau communal existant raccordé à une station d'épuration.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées domestiques de la crèche seront canalisées puis rejetées au réseau communal.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, différents types de déchets pourront être générés : inertes (enrobés, matériaux de terrassements, béton, déchets verts...) ; non dangereux (déchets industriels banaux tels que cartons, plastiques, emballages, ordures ménagères) ; dangereux (enrobés amiantés, bidons de peinture solvantée, bombes aérosols, huiles...) en quantités limitées. ils seront triés, collectés et évacués vers les filières adaptées.</p> <p>En phase exploitation, des poubelles seront mises à disposition des usagers.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas inscrit dans un zonage réglementaire de protection du patrimoine et du paysage. Aucun site archéologique connu n'est recensé au droit ou à proximité du projet. Dans le cadre du dépôt du permis d'aménager, les services de la préfecture pourront se prononcer sur la nécessité de réaliser un diagnostic archéologique. Par ailleurs, la législation en vigueur concernant les découvertes fortuites sera appliquée pendant les travaux. Compte tenu de la faible extension du parking, le paysage local sera peu modifié.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les emprises du projet sont majoritairement d'ores et déjà affectées à l'usage de stationnement. Seule une superficie de 5 589m ² , anciennement occupée pour les opérations de maintenance de l'infrastructure ferroviaire (SNCF), servira à étendre le parking existant.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les mesures prévues pour éviter ou réduire les effets négatifs du projet sont :

- L'élaboration d'un plan de circulation en phase chantier avec les communes ;
- La sécurisation de l'accès au chantier ;
- L'information des riverains en collaboration avec les communes sur la durée et la consistance des travaux ;
- La limitation des ruissellements par la gestion des eaux pluviales à la parcelle (places de stationnement et chaussées enherbées, plantation d'arbres, noues)
- La sécurisation du site par la mise en place d'un contrôle d'accès et de vidéosurveillance;
- L'aménagement optimisé des voiries et places permettant un accès et cheminement plus pratique aux abords de la gare;

On note que le projet a lui même pour objectif de réduire les effets notables liées à l'utilisation de la voiture en favorisant le report modal et l'utilisation des transports en commun.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard du contexte environnemental et de la faible importance du projet qui consiste essentiellement à réorganiser des parkings existants et de profiter de terrains appartenant à SNCF non utilisés pour augmenter l'offre en stationnement, il ne nous paraît pas nécessaire qu'il fasse l'objet d'une étude d'impact. Ce projet s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions des gaz à effet de serre en favorisant le report modal et d'amélioration des conditions de déplacements en facilitant l'accès aux transports en commun. Par ailleurs, le label Parc Relais améliorera également les conditions de sécurité aux abords de la gare. De plus, le projet s'accompagne de la prise en compte de la gestion des eaux pluviales et propose une intégration paysagère en cohérence avec l'environnement actuel et l'importance du projet. Les impacts négatifs interviendront uniquement en phase travaux et seront atténués autant que de possible par la bonne tenue du chantier.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Analyse de l'état végétalisé des emprises

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Paris

le,

31/7/17

Signature



CATHERINE MARSAULT
DIRECTRICE DES PROJETS LIGNES B,H ET K
Gares & Connexions
34, rue du Commandant Mauchotte 75699 Paris Cedex
TEL. : +33 (0)1 85 56 80 31

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre



8. Annexes

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maitre d'ouvrage ou pétitionnaire

Création du Parc Relais Dammartin Juilly St-Mard - Cas par cas

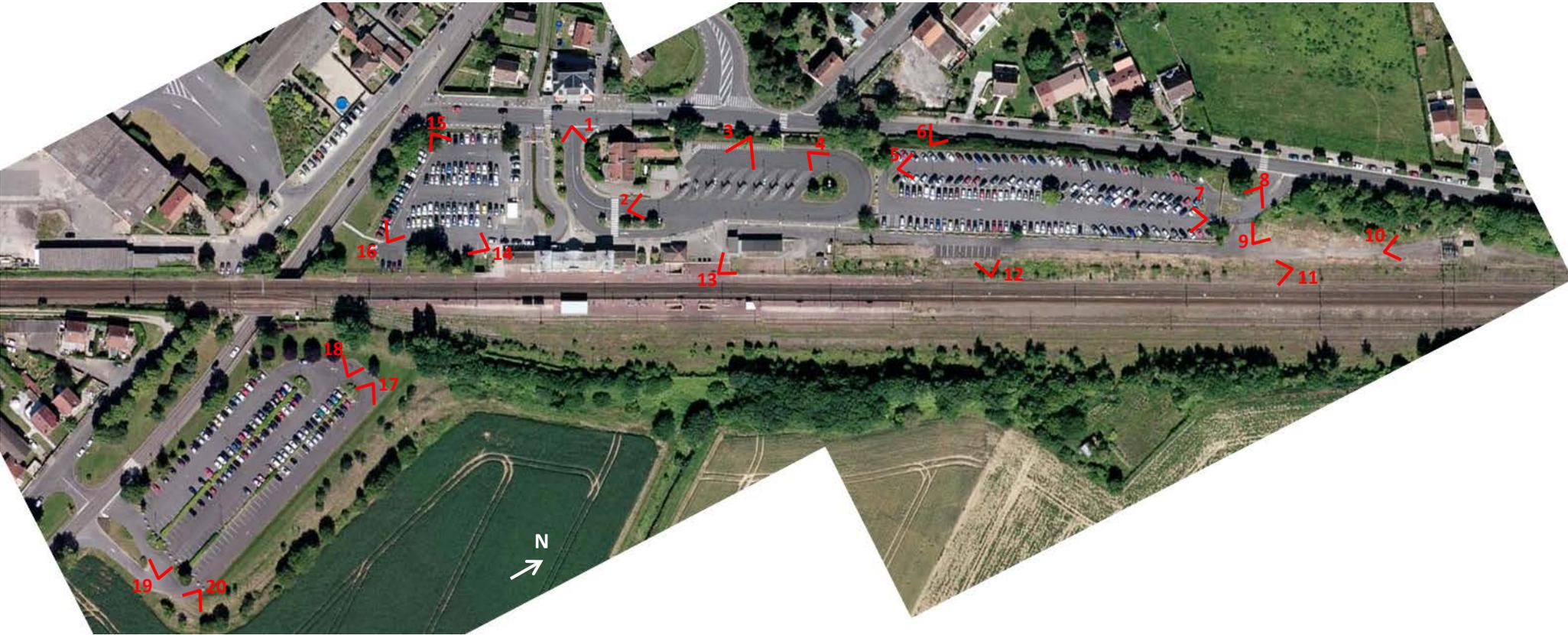
Annexe 2 : Plan de situation au 1/25 000°



Données cartographiques : © IGN +

Annexe 3 : Photographies des zones concernées

3.1 Localisation des prises de vues



Création du Parc Relais Dammartin Jully St-Mard - Cas par cas

3.2 Photographies des emprises du projet et de ses abords (date des prises de vue : 15/06/2017)



Création du Parc Relais Dammartin Juilly St-Mard - Cas par cas



Création du Parc Relais Dammartin Juilly St-Mard - Cas par cas



Local des agents SNCF qui sera
démoli

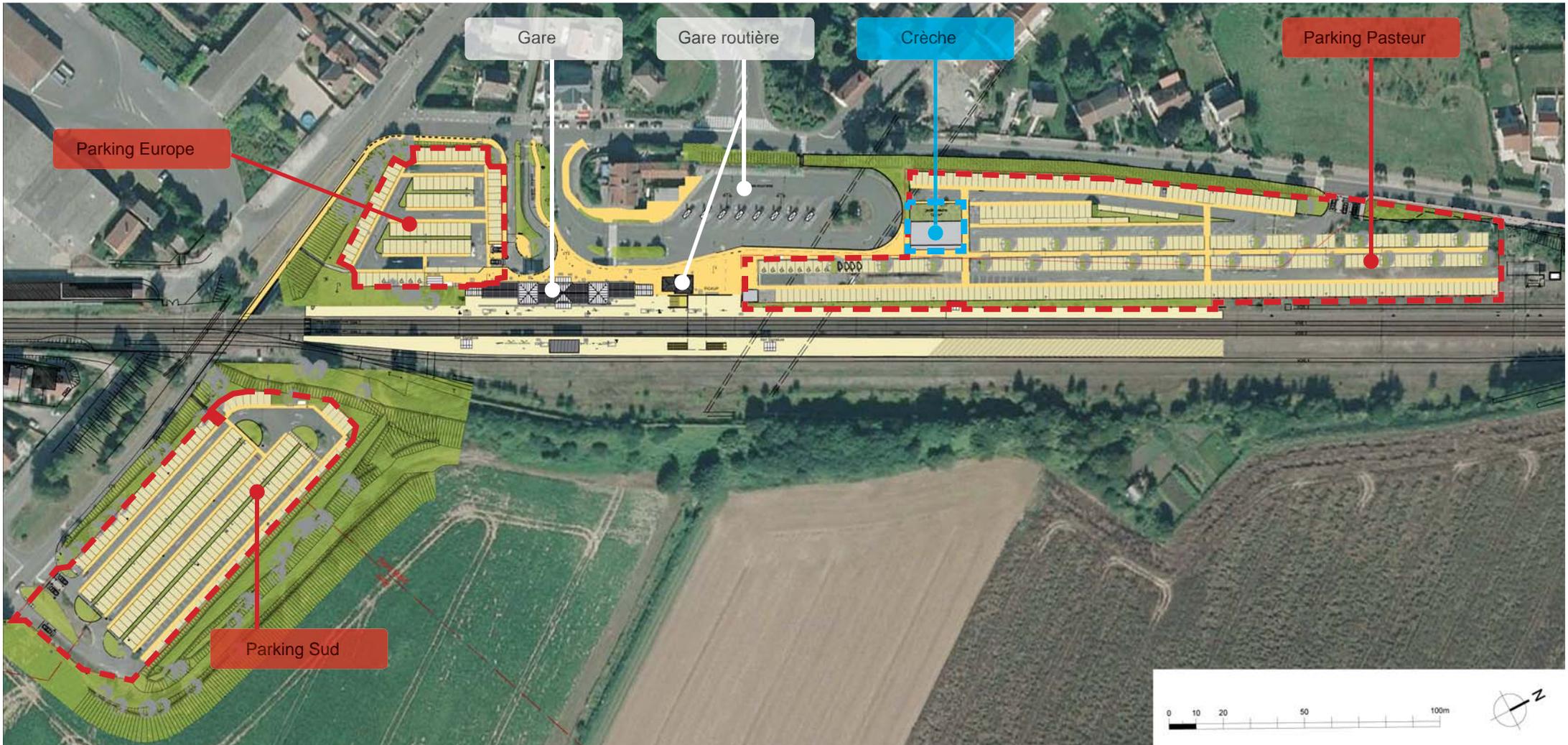
Création du Parc Relais Dammartin Juilly St-Mard - Cas par cas



Création du Parc Relais Dammartin Juilly St-Mard - Cas par cas



Annexe 4 : Plan du projet



Parking Europe

Gare

Gare routière

Crèche

Parking Pasteur

Parking Sud



Annexe 5 : Plan des abords du projet



Annexe 6 : Localisation des espaces protégés à proximité du site dont Natura 2000



Annexe 7 : Analyse de l'état végétalisé des emprises

NOTE VEGETATION



SITE DE DAMMARTIN (77)

Le 25/07/17	Dammartin (77)
-------------	----------------

AUTEURS DE LA NOTE

I&P / LVE - ENV	Maxime Gombart	maxime.gombart@sncf.fr
-----------------	----------------	------------------------

NOTE REDIGEE DANS LE CADRE D'UN

PROJET DE RENOVATION ET D'EXTENSION D'UN PARKING



Le parking actuel de la gare est aujourd'hui saturé. Le site où est prévu l'agrandissement de ce parking est un site ferroviaire dont certaines zones ne sont plus entretenues ni utilisées depuis plusieurs années.



Ci-dessus, prise de vue depuis l'extrémité Nord du site, une ancienne zone de stockage et de dépôt de matériel et ci-dessous prise de vue de l'extrémité Sud, une ancienne voie de service ferroviaire.



Suite à un arrêt de l'activité industrielle, sur cette emprise où demeurent les traces d'exploitation ferroviaire, une végétation rudérale spontanée de transition s'est implantée sur les parties non étanchéifiées et non construites. Cette parcelle n'accueille qu'une faible densité d'essences ligneuses typiques des jeunes friches anthropiques.



Par ailleurs nous constatons également de nombreux et réguliers apports de déchets : ménagers et électriques, verre, fer, plastique, carton...etc. :



La végétation présente, qu'elle soit herbacée, semi ligneuse ou ligneuse est caractéristique des friches urbaines rudérales, avec une densité importante de nitrophiles comme la grande ortie.

Notons également la présence de quelques invasives. Ci-dessous un panel des espèces les plus fréquemment rencontrées :



Armoise (*Artemisia vulgaris*)



Tanaisie (*Tanacetum*)



Mélilot blanc (*Melilotus albus*)



Séneçon du cap (*Senecio inaequidens*)



Cirse des champs (*Cirsium arvense*)



Vigne vierge (*parthenocissus inserta*)



Carotte sauvage (*daucus carota*)



Buddleia (*buddleia davidii*)



Ronce (*rubus fruticosus*)



Saule (*salix* sp)



Bouleau (betula sp.)

Frêne (fraxinus excelsior)

Bien qu'aucun vis-à-vis direct ne soit répertorié entre le premier riverain et le futur parking, le seul cordon arboré situé le long de la rue Pasteur créé un masque visuel intéressant. Il représente une surface d'environ 600m² mais dont la majeure partie est jonchée de débris (photos ci-dessus).



Ce dernier est constitué d'aubépines, saules, bouleaux, frênes et quelques érables. Aucune essence noble ou patrimoniale. Il sera maintenu pour partie avec une épaisseur avoisinant les 4 mètres. Compte tenu du maintien des quelques jets d'aubépines situés dans ce cordon végétal, l'intérêt faunistique sera maintenu.

Sur le parking existant, à noter la présence d'un chêne, quelques marronniers et cerisiers qu'il conviendrait à des fins paysagères d'intégrer dans le volet paysager du projet d'extension.





L'accès à la station électrique se fera coté rue Pasteur. Sa largeur d'emprise sera d'environ 8m.

Prises de vue depuis la rue Pasteur où une haie de thuyas riveraine masque tout vis-à-vis direct entre l'habitation la plus proche et l'entrée envisagée de la station :



Vue depuis l'extrémité Sud du futur parking ou un tas de gravas masque l'éventuel accès :



Aucun enjeu environnemental n'est à retenir sur cette partie.

CONCLUSION

Les travaux de débroussaillage envisagés dans le cadre du projet ne concernent que des emprises industrielles conquises par une végétation rudérale banale, y compris certaines invasives dont l'expansion n'est pas souhaitable.

Le masque visuel que joue la végétation arbustive en limite de propriété est maintenu. De plus, cette frange arbustive comporte les essences les plus intéressantes pour l'avifaune (aubépine).

Par conséquent après visite sur site pour estimer l'impact environnemental potentiel, il est possible de conclure que cette opération de débroussaillage n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement.