

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Date de réception 4/06/2013	Cadre réservé à l'administration Dossier complet le 12/06/2013	N° d'enregistrement F02213P 0066
---------------------------------------	---	--

1. Intitulé du projet

Contrat de Plan Etat - SANEF 2010-2014
Travaux d'aménagement pour le déploiement du Télépéage Sans Arrêt (TSA) sur la Barrière Pleine
Voie (BPV) de Dury (80) sur l'Autoroute A29

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale SANEF

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale Olivier CUENOT, Directeur de la Construction et du Patrimoine

RCS / SIRET R C S | N A N T E R R E | 632 050 019 Forme juridique Société anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique : n°6 Infrastructures routières	Travaux de réaménagement d'une barrière de péage pleine voie existante sur autoroute (passage de 11 à 16 voies au total tous sens confondus et mise en œuvre du Télépéage Sans Arrêt toutes classes), avec reconfiguration partielle de la plate-forme de péage strictement circonscrite aux emprises autoroutières actuelles et quelques modifications des équipements structurels existants (création d'une nouvelle barrière dédiée aux entrées au Nord-Est avec une nouvelle surface de chaussée pour y accéder, reprises partielles de la chaussée existante, modifications des entonnements et des flots de la barrière actuelle, modifications des haltes péage et des accès de service, dévoiement de réseaux, reprise de la signalisation, etc.).
Sous-rubrique : b) Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs	

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

La barrière de péage pleine voie (BPV) de Dury, située au PR191.5 de l'autoroute A29, en amont de l'agglomération d'Amiens (sur la commune de Saleux), est actuellement composée, outre les aménagements connexes (haltes péage, bâtiments, voies d'accès, bassins, etc.) de 11 chenaux : 7 chenaux de sorties (sens A16 vers A29 Est) et 4 chenaux d'entrée (sens A29 Est vers A16). Cette gare de péage est déjà équipée d'une part du système de télépéage TIS (télépéage inter-sociétés) reposant sur technologie "stop and go" obligeant les usagers à marquer l'arrêt, et d'autre part du Télépéage Sans Arrêt pour les Véhicules Légers (VL) uniquement. Il est à noter par ailleurs que, au sein des emprises autoroutières, côté Nord, il existe un vaste espace engazonné jusqu'à présent non couvert par des aménagements d'infrastructure ; cette réserve foncière est utilisable. Le projet consiste en une modernisation et une extension des aménagements de cette gare (passant de 11 à 16 chenaux au total), afin d'offrir un service plus performant, de réduire les émissions de polluants, et d'anticiper les besoins futurs en termes de capacité. Il comprend ainsi principalement :

- la réalisation d'une nouvelle gare d'entrées (5 chenaux) au Nord-Est de la gare actuelle, en utilisant la réserve foncière existante, et l'aménagement en conséquence de nouvelles chaussées pour en permettre l'accès et la sortie ainsi que de tous les équipements connexes nécessaires. Les travaux seront accompagnés d'aménagements paysagers destinés à permettre l'intégration de tous ces nouveaux équipements ;
- la réaffectation aux sorties des 4 chenaux d'entrée actuels, avec par ailleurs adaptation pour tous les chenaux des longueurs d'flots et de l'ensemble des aménagements structurels qui le nécessiteront. Les entonnements seront également modifiés ;
- l'équipement des 2 barrières de péage en voies TSA (Télépéage Sans Arrêt) toutes classes et le remplacement des équipements (matériel, signalisation) de péage vétustes ;
- la création de galeries souterraines (avec remontées sur flots) sous les 2 barrières pour sécuriser le franchissement des voies TSA ;
- le déplacement et le réaménagement des haltes péage (stationnement) côté Nord et côté Sud, ainsi que la modification de l'accès de service au Nord-Est ;
- la remise en état des infrastructures au sol, ainsi que la rénovation de l'auvent existant et la mise en place d'un portique destiné à accueillir toute la signalétique réglementaire nécessaire ;
- un dévoiement et une rénovation des réseaux (éclairage, assainissement...).

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux de l'opération de modernisation et d'extension de la gare de péage de Dury sont :

- la mise en application des recommandations issues du Grenelle de l'environnement en poursuivant le déploiement, sur les BPV du réseau autoroutier de Sanef, du "télépéage sans arrêt (TSA) toutes classes à 30 km/h" qui vise à offrir un service encore plus performant aux usagers dans le but :
 - d'améliorer la fluidité des barrières pleine voie en toute sécurité
 - d'augmenter le confort et la qualité de service
 - de permettre des économies significatives de carburant et la réduction des émissions de polluants, notamment pour les Poids-Lourds (suppression des arrêts et redémarrages)
- l'anticipation des besoins futurs au droit de la barrière de péage en termes de capacité. La nécessité du déploiement du télépéage sans arrêt toutes classes sur la BPV de Dury constituait une opportunité d'intégrer également à la réflexion et au projet une extension des structures de la plate-forme. Cette extension contribuera également à court terme à améliorer la fluidité du trafic et à réduire les émissions de polluants en limitant les temps d'attente pour les usagers.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation du projet s'articulera selon le phasage de travaux indiqué ci-dessous, destiné à limiter au maximum les perturbations pour les usagers.

PHASE 1 : il s'agit de réaliser les travaux préparatoires au chantier, notamment la mise en place des installations de chantier ainsi que les déviements de réseaux nécessaires.

PHASE 2 : Travaux de création de la nouvelle barrière de péage pleine voie dédiée aux entrées côté Nord-Est.

PHASE 3 : Travaux sur les 4 voies d'entrée existantes actuellement (transformation en voies de sortie).

PHASE 4 : Travaux de réaménagement sur les 7 voies de sortie existantes par sous-phases.

L'objectif visé, notamment en phase 4, est de pouvoir maintenir constamment 7 chenaux de sortie utilisables par l'ensemble des usagers (véhicules légers et poids-lourds) pendant les travaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, les usagers bénéficieront de 5 chenaux d'entrée et 11 chenaux de sortie, au lieu de 4 entrées et 7 sorties actuellement.

Une nouvelle gare de péage dédiée aux entrées en direction de l'A16 aura été aménagée distinctement de la gare actuelle, qui, elle, sera entièrement dédiée aux sorties vers l'A29 Est. Les 2 gares seront équipées de voies dédiées au télépéage sans arrêt à 30 km/h pour une meilleure qualité de service. Outre les chaussées neuves associées à la nouvelle gare, les chaussées existantes auront été pour partie rénovées pour un meilleur confort de roulage, et le renouvellement et la modernisation des équipements de péage permettront une meilleure qualité de service aux usagers et contribueront à fluidifier le trafic au passage en gare lors des périodes de pointe. Les modifications et extensions de la plate-forme impliquant également une modification des entonnements, l'ensemble de ces transformations aura été conçu de manière à maintenir de bonnes conditions de visibilité des 2 gares depuis la section courante.

Pour ce qui concerne les infrastructures connexes, la capacité des haltes péage pour les VL et PL qui auront été déplacées sera a minima rétablie.

En termes de sécurité, des galeries techniques auront été aménagées sous les 2 gares afin d'assurer les déplacements du personnel d'une extrémité à l'autre en toute sécurité.

4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Compte tenu des nouvelles surfaces imperméabilisées créées, et en tenant compte des dispositifs existants et à prévoir en termes d'assainissement, le Maître d'ouvrage établira un dossier de déclaration au titre de la Loi l'eau (Code de l'environnement, article R. 214-1) qui sera transmis au service en charge de la police de l'eau de la DDTM.

Par ailleurs, la réalisation des galeries souterraines (cheminant sous les 2 barrières pour sécuriser les déplacements du personnel SANEF) sera soumise à l'obtention d'un permis de construire pour lequel un dossier spécifique sera réalisé, conformément aux dispositions du Code de l'urbanisme (articles R. 421-1 et suivants).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au "Cas par cas" conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux ou d'ouvrages ou d'aménagements.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
- Création de chaussée globale pour la nouvelle BPV dédiée aux entrées (5 nouvelles voies pour la gare elle-même + chaussée en amont et en aval de la barrière, hors halte péage déplacée) Nouvelle surface créée :	environ 9 600 m ²
- Déplacement et réaménagement (à l'identique en nombre de places de stationnement) de la halte péage existante côté Nord (entrées) Nouvelle surface créée :	environ 1 700 m ²
- Réaménagement sur place de la halte péage existante côté Sud (sorties) avec création de quelques places supplémentaires de stationnement pour les véhicules légers	Environ 10 places VL supplémentaires

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
Gare de péage de Dury (Autoroute A29) 80480 SALEUX	Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___ Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° : Point de départ : Long. <u>2° 14' 46"</u> E Lat. <u>49° 51' 07"</u> N Point d'arrivée : Long. <u>2° 15' 03"</u> E Lat. <u>49° 51' 15"</u> N Communes traversées : Saleux (80480)

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 étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

La gare de péage de Dury a été édifée dans le cadre de la construction de la section Amiens - Saint-Quentin de l'Autoroute A29 dont la DUP a été prononcée par décret du 27/12/1993. Elle a été ouverte lors de la création de l'autoroute A16 en 1996.

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le réaménagement de la barrière pleine voie de Dury, avec déploiement du Télépéage sans arrêt, constitue un projet particulier et indépendant, sans lien direct avec d'autres projets, et ne s'inscrit donc pas dans un programme de travaux qui seraient structurellement reliés entre eux. Il est néanmoins à noter que ce projet s'inscrit dans le cadre du Contrat de Plan 2010 - 2014 contracté entre l'Etat et la Sanef, et en continuité des premiers aménagements réalisés sur d'autres BPV du réseau Sanef dans le cadre des Engagements Verts du Plan de relance.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le projet s'inscrit intégralement dans les emprises autoroutières existantes, sur des espaces déjà artificialisés qui constituent aujourd'hui la gare de péage elle-même et une partie de ses aménagements connexes (haltes péage attenantes, voies de service et voies d'accès aux bâtiments et aux haltes péage, espaces verts engazonnés et partiellement plantés côté Nord).

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Actuellement, il existe un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 05 octobre 2006, qui constitue le document d'urbanisme local opposable.
Les emprises autoroutières de la gare de péage actuelle s'inscrivent pour l'essentiel en zone A (terrains essentiellement à vocation agricole) et pour partie en zone N (espaces naturels de qualité). Le règlement de la zone A admet "Les services publics ou d'intérêt collectif (tels que les constructions d'équipements d'infrastructure liés à la voirie et aux réseaux divers ou à l'exploitation des autoroutes)", et celui de la zone N admet également "Les constructions d'équipements d'infrastructures liés à la voirie et aux réseaux divers". Les travaux relatifs aux infrastructures autoroutières sont donc autorisés dans les zones du PLU concernées par le projet.
Par ailleurs, la commune de Saleux fait partie de la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole, elle-même intégrée au Pays du Grand Amiénois, pour lequel une procédure d'approbation d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est actuellement en cours (rapport de la Commission d'enquête en date du 10/12/2012). Le SCoT n'est pas encore approuvé à ce jour mais les dispositions des différentes pièces qui le composent (notamment le Document d'Orientations et d'Objectifs) ne révèlent aucune incompatibilité avec le projet de réaménagement de la BPV de Dury.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les ZNIEFF les plus proches sont situées à plus de 800 m de la gare de péage (Sud-Ouest/Sud-Est) : - ZNIEFF 1 n°220320013-Réseau de coteaux crayeux de Vers-sur-Selle à Saint-Saulfieu (environ 1 km au Sud-Ouest) - ZNIEFF 1 n°220013960-Larris du champ de manoeuvres de Saint-Fuscien et Bois Payin (environ 2,6 km au Sud-Est) - ZNIEFF 1 n°220013959-Bois de la Belle Epine et Bois Semé, Larris de la vallée des carrières (environ 2,8 km au Sud-Est) Le projet n'est pas situé dans une zone de protection de biotope et il n'y en a aucune à proximité.
en zone de montagne ?	<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 (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun parc ou réserve de ce type à proximité de la zone de projet
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun Point Noir du Bruit (PNB) n'a été identifié à proximité immédiate du projet.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une Zone à Dominante Humide (ZDH) est identifiée par le SDAGE Artois-Picardie à environ 800 m à l'Ouest de la barrière de péage. Elle correspond en grande partie à la vallée de la Selle.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le PPRn Inondations de la vallée de la Somme et de ses affluents (approuvé le 2 août 2012) concerne notamment la commune de Saleux (ainsi que celle de Vers-sur-Selle), mais le secteur de la barrière de péage n'est pas concerné par le zonage réglementaire de ce PPRn, ni par les zones d'aléas de l'Atlas des zones inondables. - Ni la commune de Saleux, ni les autres communes voisines de la barrière de péage ne sont concernées par un PPRT. On ne note que la présence sur Saleux de NORIAP (ex-Agropicardie Saleux), classée Seveso seuil bas, à environ 1,8 km à l'Ouest de la barrière de péage.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La gare de péage de Dury est située en limite Nord de la Zone de Répartition des Eaux de l'Albien néocomien captif.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le captage AEP le plus proche est celui de l'ex-SIAEP de Saleux - Salouël (aujourd'hui la compétence en matière d'eau potable a été transférée à la Communauté d'Agglomération Amiens-Métropole). Il est situé à un peu plus de 400 m à l'Ouest de la barrière de péage de Dury. L'arrêté préfectoral de DUP du 14/06/1983 a permis son exploitation et instauré 3 périmètres de protection. La barrière de péage de Dury n'est située ni dans le périmètre immédiat ni dans le périmètre rapproché, mais la plate-forme s'inscrit en partie dans le périmètre de protection éloigné de ce captage (en amont de ce dernier). D'autres captages sont localisés plus au Sud et à l'Ouest, mais avec des limites des périmètres de protection situées à plus d'1 km de la zone d'étude. Le captage de Vers-sur-Selle est à 2,6 km, et la Zone de captages de la Vallée de la Selle à 1,4 km de la zone de projet sur la commune de Saleux.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à plus de 6 km de la gare de péage : - ZPS FR2212007 Etangs et marais du bassin de la Somme (site éclaté, zones les plus proches à environ 7 km au Nord-Est et 8,5 km à l'Est de la gare de péage) - ZSC FR2200356 Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie (à environ 7 km au Nord-Est) - ZSC FR2200359 Tourbières et marais de l'Avre (à environ 8,5 km à l'Est)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique protégé (inscrit ou classé) ni aucun site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO n'est recensé à proximité du projet, que ce soit à Saleux ou sur le territoire des communes les plus proches (Dury, Vers-sur-Selle, Salouël). On notera la présence de la Cathédrale d'Amiens, à la fois monument historique classé et site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, à environ 6 km au Nord-Est.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrivant partiellement dans un périmètre de protection éloignée d'un captage (sur la commune de Saleux), la phase chantier (en particulier les travaux de terrassement) fera l'objet d'une attention particulière pour éviter tout risque de contact avec la nappe de la craie (masse d'eau : "Craie de la moyenne vallée de la Somme"). Des sondages préalables seront réalisés en tant que de besoin.
Ressources			
est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade des études, il est réaliste d'affirmer que le projet sera excédentaire en matériaux, dans des proportions relativement raisonnables compte tenu des dimensions du projet, même si les volumes concernés (pour l'essentiel décapage de terre végétale et autres déblais de toute nature, auxquels il faut ajouter, dans des quantités assez limitées, les matériaux résultant des démolitions et des déposes de certains équipements existants dans le cadre du réaménagement des infrastructures existantes) n'ont pas encore pu être estimés avec précision. Une étude géotechnique est actuellement en cours afin de pouvoir déterminer si les matériaux provenant des déblais nécessaires à la création de la nouvelle BPV pourront être réutilisés et valorisés sur site pendant les travaux, et dans quelles proportions. Les matériaux excédentaires non réutilisables seront triés et analysés lors des travaux préparatoires de dépose / démolition, puis traités au besoin et évacués enfin vers les filières appropriées.
est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'étude géotechnique en cours permettra de déterminer les volumes de déblais susceptibles d'être réutilisés pour les travaux d'aménagement. Les besoins éventuels d'apports extérieurs de matériaux de qualité suffisante pour les remblais routiers ne pourront être déterminés qu'à l'issue de cette étude. S'il s'avère que des apports sont nécessaires, Le Maître d'ouvrage cherchera en priorité à récupérer des matériaux convenables provenant d'excédents d'autres chantiers, mais pourra au besoin utiliser des ressources naturelles provenant de l'extérieur (carières). Au-delà de ces besoins pour les remblais routiers, les autres matériaux nécessaires à la mise en oeuvre du projet sont ceux destinés à la constitution des couches de chaussée, des bordures, des flots ainsi que de l'ensemble des équipements connexes (signalisation, glissières, balises, réseaux, etc.). Les granulats proviendront d'ICPE et / ou de carrières dûment déclarées par arrêt préfectoral.
Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel			
est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit intégralement sur des espaces aujourd'hui complètement anthropisés, y compris les espaces verts (pelouses, haies, arbres et arbustes d'ornement) bordant les infrastructures de la barrière de péage existante. Ces espaces ne sont, de plus, situés dans aucun site naturel (ni à proximité) bénéficiant d'une protection, ni dans un corridor écologique entre plusieurs sites d'intérêt. Les différentes prospections sur le site (cf. diagnostic écologique en annexe), réalisées par un bureau d'études spécialisé, mettent en évidence la présence d'habitats relativement dégradés et de faible valeur écologique, l'absence d'espèces d'intérêt communautaire et la présence d'espèces « communes » en Picardie. Seule la chiroptérofaune apparaît plus diversifiée (présence d'espèces anthropophiles, « peu communes » à « très rares »), bien que le site constitue plutôt un territoire de chasse ou de transit (pas d'habitat, aucun gîte n'est susceptible d'être détruit) pour ces espèces qui pourraient être perturbées par les travaux. Le projet va nécessiter la destruction partielle de la zone engazonnée au Nord-Est, de quelques haies arbustives et d'arbres d'ornement plantés en alignement, susceptibles de constituer des lieux propices en période de reproduction. Compte tenu de la faible diversité faunistique et de la faible sensibilité des milieux et des cortèges rencontrés, l'impact du projet sur ces éléments du milieu naturel apparaît globalement faible. Le diagnostic propose néanmoins quelques recommandations que le Maître d'ouvrage s'efforcera à respecter pour limiter les possibles impacts résiduels, même s'ils apparaissent faibles à modérés : privilégier la période hivernale pour les travaux d'abattage et de défrichage (hors des périodes de reproduction), éviter les travaux de nuit afin de limiter les risques de dérangement pour les chiroptères, et veiller à la trame végétale si des espèces locales peuvent être replantées dans les espaces résiduels.
est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A l'exception du périmètre de protection éloignée du captage de Saleux (cf. question relative au risque de modification des masses d'eau souterraines en haut de page) pour ce qui concerne la phase chantier (en phase exploitation, le dispositif d'assainissement du projet sera techniquement conçu pour empêcher tout risque de rejet d'eau polluée vers le milieu naturel), le projet s'inscrit en dehors de tout périmètre de zones à sensibilité particulière, et n'est pas susceptible d'avoir d'incidences sur des zones à sensibilité particulière qui seraient situées à proximité.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet s'inscrit intégralement dans les espaces déjà anthropisés des emprises autoroutières actuelles au droit de la gare de péage de Dury.</p> <p>Les aménagements de chaussée et d'équipements supplémentaires seront réalisés pour l'essentiel sur les espaces engazonnés qui bordent la barrière existante, réduisant de fait la surface de ces espaces, et nécessiteront par ailleurs d'enlever quelques arbustes d'alignement qui seront replantés un peu plus loin dans les emprises DPAC de la gare de péage.</p>
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site de la barrière de péage de Dury n'est pas concerné par un Plan de Prévention des Risques technologiques. On ne recense aux abords du projet qu'un site SEVESO (seuil bas) et quelques ICPE, qui sont tout de même assez éloignés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ICPE sur la commune de Saleux : SAPSA BEDDING (ex-Pirelli), soumise à autorisation, à 800 m environ à l'Ouest de la barrière de péage, et NORIAP (ex-Agropocardie Saleux), classée Seveso seuil bas, à 1,8 km à l'Ouest ; - 1 ICPE sur la commune de Dury : AUCHAN, soumise à déclaration, à environ 2 km à l'Est de la barrière de péage.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La zone de projet est située, au plus proche, à environ 800 m de la limite du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Somme et de ses affluents (ici la Selle à l'Ouest du site du projet).</p> <p>Il est à noter par ailleurs, même si le projet ne sera pas concerné, que le plan de zonage du PLU de Saleux fait état de deux sections en zone inondable à environ 200 m à l'Ouest de la barrière de péage existante : en effet, au-delà des risques d'inondation par débordement de la Selle, le risque d'inondation sur la commune de Saleux est également possible via une remontée de nappe, le ruissellement ou les coulées de boue.</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La mise en oeuvre du projet n'est pas susceptible d'engendrer en soi une augmentation de trafic qui contribuerait à augmenter les émissions sonores au droit de la gare de péage (au contraire le projet a vocation à prendre en compte les évolutions de trafic prévisibles et devrait ainsi permettre de contribuer à fluidifier le trafic lors des périodes de plus grande affluence).</p> <p>Seule la phase travaux sera source de bruit pendant la durée du chantier. Il convient néanmoins de noter qu'il n'y a qu'un bâti d'habitation aux abords de la gare de péage actuelle (une maison isolée sur la RD 210 Route de Beauvais), et que les travaux les plus lourds seront réalisés côté Nord de la barrière de péage existante. Par ailleurs il y a un bruit de fond préexistant lié à la circulation automobile sur l'autoroute A29.</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va engendrer des odeurs liées aux gaz d'échappement des véhicules, tant en phase travaux (véhicules de chantier) qu'en phase exploitation (usagers, véhicules de service et du personnel). Néanmoins, les odeurs liées aux gaz d'échappement existent déjà aujourd'hui au niveau de la barrière de péage dans sa configuration actuelle, le projet ne créera pas de nouvelles nuisances olfactives de ce point de vue.</p> <p>Outre les gaz d'échappement, seule la pose des nouveaux enrobés en phase travaux pourrait, très ponctuellement, engendrer une légère gêne olfactive, sans pour autant constituer une nuisance.</p>
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Certains travaux (notamment démolition partielle de chaussée ou terrassement) pourraient éventuellement être source de quelques vibrations, mais si c'est le cas elles seront très ponctuelles et localisées au droit des zones de travaux elles-mêmes, et ne devraient pas concerner le bâti d'habitation isolé recensé au Sud de la barrière de péage.</p>
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La gare de péage réaménagée sera éclairée de nuit. Néanmoins, le site est déjà éclairé de nuit à l'heure actuelle, sans que cela ne génère de nuisances particulières, compte tenu notamment de l'éloignement des zones habitées, et par ailleurs des masques visuels existants, naturels et artificiels (topographie, merlons, "écrans" de végétation).
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Par ailleurs, il ne devrait pas y avoir de travaux de nuit compte tenu de la nécessité de ne pas perturber les chiroptères susceptibles de survoler le site après le coucher du soleil. Par conséquent, tant pour ce qui concerne la phase exploitation que la phase chantier, le projet ne constituera pas une source de pollution lumineuse.
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet en lui-même n'engendrera pas plus de rejets polluants dans l'air qu'à l'heure actuelle dans la mesure où il n'est pas prévu d'augmentation de trafic stagnant au droit de la barrière en lien avec sa mise en oeuvre. Il devrait au contraire contribuer à améliorer la fluidité du trafic (surtout si celui-ci augmente par ailleurs de lui-même comme cela est prévisible) en évitant les files d'attente de véhicules à l'arrêt lors des périodes de pointe. Il faut rappeler que la contribution à la réduction des émissions de CO ₂ (notamment pour les poids-lourds en supprimant les arrêts et redémarrages) est l'un des objectifs du projet. Néanmoins, la phase travaux pourra engendrer ponctuellement des émissions de poussières dans l'atmosphère. Celles-ci pourront perturber légèrement la qualité de l'air aux abords directs de la gare de péage.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création de nouvelles surfaces imperméabilisées va engendrer un débit supplémentaire de ruissellement sur ces surfaces. Le système d'assainissement à mettre en oeuvre pour faire face à cet impact du projet est encore à l'étude à ce stade d'évolution du projet en tenant compte par ailleurs de la situation de la plateforme dans le périmètre de protection éloigné du captage AEP de Saleux. Les volumes d'écoulement supplémentaires devraient pouvoir être récupérés par le bassin existant au Sud-Ouest de la BPV, moyennant une modification des ouvrages d'entrée et de sortie de ce bassin. Si la modification du bassin existant ne s'avère pas possible, un nouvel ouvrage de régulation/traitement sera créé pour gérer les ruissellements supplémentaires générés par l'extension projetée au Nord. Les débits seront ainsi en tous les cas régulés et les eaux récoltées seront traitées avant leur rejet vers le milieu naturel (vers la Selle). Le Maître d'ouvrage va procéder à la réalisation d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau (code de l'environnement, article R. 214-1) qui sera transmis au service concerné de la DDTM (police de l'eau) afin de présenter les aménagements prévus.
	Si oui, dans quel milieu ?			
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A priori, seule la phase travaux est susceptible d'être génératrice de déchets. Les déchets de chantier concernent essentiellement les matériaux résultant de la démolition, de la dépose et du démantèlement partiel des structures et équipements existants qui ne pourraient être réutilisés sur place. Ils seront analysés, stockés et traités selon la filière adaptée (notamment stockage en bacs de rétention étanches pour les déchets polluants puis évacuation dès que possible vers les sites d'accueil). De plus, les déchets courants du chantier seront stockés dans des récipients adaptés, et dans la mesure du possible, après leur tri, la revalorisation de ces déchets sera réalisée.
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 est loin de tout monument historique bénéficiant d'une protection. Par ailleurs, le projet ne comprend pas de construction d'un auvent pour la nouvelle BPV dédiée aux entrées.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrivant intégralement dans les emprises autoroutières, il n'engendrera donc aucune modification pérenne des activités humaines sur le secteur dans lequel il s'inscrit. La seule incidence induite par le projet sur les activités humaines ne sera que temporaire, dans la mesure où il s'agit de la gêne occasionnée aux usagers de l'A29 et de la barrière de péage au cours de la phase travaux. Celle-ci sera par ailleurs limitée, dans la mesure où le choix de cette solution de réaménagement de la gare de péage permet de construire la nouvelle barrière pour les entrées tout en maintenant la circulation dans des conditions à peu près normales au droit de la barrière actuelle, avant de faire évoluer cette dernière en une barrière uniquement dédiée aux entrées.

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

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 :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Au regard des renseignements fournis dans le présent formulaire, nous pensons que le projet étudié devrait être dispensé d'étude d'impact.

En effet, le projet consiste en un réaménagement d'une barrière de péage pleine voie qui s'inscrit intégralement dans les emprises autoroutières existantes, sur des espaces anthropisés (pour partie au droit d'espaces accueillant déjà les infrastructures actuelles de la plate-forme du péage, et pour partie sur des espaces engazonnés jouxtant ces infrastructures). Les surfaces à prélever sur les espaces engazonnés bordant la plate-forme actuelle côté Nord seront assez peu importantes. Le projet ne nécessite enfin que quelques modifications mineures d'aménagement des équipements connexes existants (haltes péage, accès de service notamment).

Par ailleurs, le secteur dans lequel s'inscrit le projet est pour partie couvert par un périmètre de protection éloignée d'un captage, mais des mesures adaptées seront retenues en phase travaux pour éviter tout risque potentiel de pollution de la nappe, et le dispositif d'assainissement tenant compte des nouvelles surfaces imperméabilisées créées sera conçu de manière à éviter les rejets vers la nappe (rejets prévus vers les eaux superficielles après un passage par un dispositif de dépollution).

Toutes les mesures nécessaires pour recueillir les débits supplémentaires liés à l'aménagement de nouvelles surfaces imperméabilisées seront mises en oeuvre, soit en modifiant les entrées/sorties du bassin de rétention/traitement existant au Sud-Ouest, soit en aménageant un nouvel ouvrage de régulation/traitement. Un dossier de déclaration Loi sur l'eau sera réalisé et transmis au service en charge de la police de l'eau à la DDTM.

Ce secteur n'est en revanche couvert par aucune zone de protection réglementaire vis-à-vis du milieu naturel (en particulier aucun site Natura 2000, tous assez éloignés, ni leur zone d'influence), de la faune, de la flore, ni du patrimoine, et n'est pas concerné par des zonages réglementaires associés aux risques naturels ou technologiques. Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été recensée sur le site lors du diagnostic écologique ; seuls quelques chiroptères d'intérêt patrimonial ont pu être identifiés mais le site ne constitue qu'un terrain de chasse ou de transit, aucun gîte n'y est localisé. Le Maître d'ouvrage veillera à éviter les travaux de nuit pour limiter les risques de perturbations pour ces chiroptères. De plus, des haies et des alignements anthropiques d'arbres ou d'arbustes devront être détruits (définitivement ou provisoirement avant d'être replantés à un autre endroit sur le site) : le diagnostic écologique réalisé a mis en évidence la faible sensibilité, dans l'ensemble, des milieux et des cortèges rencontrés, et des impacts potentiels "faibles à modérés" du projet, mais une attention particulière sera néanmoins portée à la période à laquelle les travaux seront effectués (choix de la période hivernale privilégié pour l'abattage des arbres et le défrichage), afin de limiter les risques de perturbations pour les espèces susceptibles d'y évoluer pendant leur période de reproduction.

Mis à part ces considérations relatives au milieu naturel, le projet n'est susceptible d'avoir que quelques incidences mineures assez ponctuelles en phase chantier (bruit, poussières) qui, dans ce contexte préexistant d'infrastructure autoroutière assez éloignée des secteurs habités, ne devraient pas avoir de conséquences significatives sur l'environnement.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
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) ;	X
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 ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : 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 ;	

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
	Diagnostic écologique de l'extension de la Barrière Pleine Voie de Dury

9. Engagement et signature

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

Fait à

Senlis

le,

28 MAI 2013

Signature

Le Directeur
Olivier CUENOT




Direction de la
Construction *et du Patrimoine*
B.P. 50073
60304 SENLIS cedex