

## 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**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception  
7/08/2013

Dossier complet le  
21/08/2013

N° d'enregistrement  
F022 13P0078

### 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 Jules Verne(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

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

RCS / SIRET  Forme juridique

**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

Rubrique : n°6 Infrastructures routières  
Sous-rubrique : b) Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs n°7 Ouvrages d'art  
Sous-rubrique : a) Pont d'une longueur inférieure à 100 mètres.

#### Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique

Travaux de réaménagement d'une barrière de péage pleine voie existante sur autoroute (passage de 10 à 16 voies au total tous sens confondus et mise en oeuvre du Télépéage Sans Arrêt toutes classes), avec reconfiguration partielle de la plate-forme de péage majoritairement circonscrite aux emprises autoroutières actuelles du Domaine Public Autoroutier Concédé 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 îlots de la barrière actuelle, modification de la halte péage et des accès de service, dévoiement de réseaux, reprise de la signalisation, etc).  
Démolition de l'ouvrage de franchissement de l'A29 en amont du péage (afin d'améliorer la visibilité et la sécurité au droit de la BPV) et rétablissement des accès agricoles réalisés en accord avec les mairies. Les déchets de démolition seront réutilisés sur place.

### 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 Jules Verne, située au PR201.5 de l'autoroute A29, en amont de l'agglomération d'Amiens depuis Saint-Quentin (commune de Boves), est actuellement composée de 7 chenaux de sorties et 3 chenaux d'entrée.

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).

Le projet consiste en une modernisation et une extension des aménagements de cette gare (passant de 10 à 16 chenaux au total), afin d'offrir un service plus performant, de se conformer aux objectifs du Grenelle de l'environnement en matière d'émissions de CO2, 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 Sud-Est de la gare actuelle,
- le réaménagement de toutes les voies de la BPV existante afin de les affecter aux sorties et l'élargissement de la plateforme,
- la création de galeries souterraines (avec remontées sur îlots) sous les 2 barrières pour sécuriser le franchissement des voies TSA ;
- le déplacement et le réaménagement de l'aire de stationnement côté Nord, ainsi que la modification de l'accès de service à l'Est ;
- le remplacement de l'auvent existant par un auvent "léger" couvrant uniquement les équipements de transaction des voies de sorties ;
- un dévoiement et une rénovation des réseaux (éclairage, assainissement...);
- la mise en place d'un portique destiné à accueillir toute la signalisation réglementaire nécessaire
- la démolition de l'ouvrage de franchissement de l'A29 en amont du péage afin d'améliorer la visibilité et la sécurité au droit de la BPV et le rétablissement des accès aux parcelles agricoles desservies par celui-ci grâce à l'utilisation de l'ouvrage existant au niveau de la RD 167 en accord avec les mairies et la CCI.

## 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux de l'opération de modernisation et d'extension de la gare de péage de Jules Verne 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 CO<sub>2</sub>, 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 Jules Verne 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 CO<sub>2</sub> 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.

Les travaux seront réalisés en maintenant en service les 2x2 voies de circulation de l'autoroute A29. La barrière de péage restera fonctionnelle avec éventuellement une réduction du nombre de voies en service.

Phase 1 : Démolition de l'ouvrage actuel et rétablissement des accès aux parcelles agricoles,

Phase 2 : réalisation des extensions de plateforme au Sud et construction de la gare d'entrée déportée,

Phase 3 : Réalisation des extensions de plateforme au Nord puis construction / réaménagement de la gare actuelle y compris auvent "léger" neuf.

### 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 3 entrées et 7 sorties actuellement.

Une nouvelle gare de péage dédiée aux entrées en direction de Saint-Quentin aura été aménagée distinctement de la gare actuelle, qui, elle, sera entièrement dédiée aux sorties vers Amiens. 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 nouveaux équipements de péage seront par ailleurs protégés des conditions météorologiques défavorables par des auvents (auvent existant démoli, et nouvel auvent "léger" pour la nouvelle gare dédiée aux sorties). 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 de la halte péage pour les VL et PL qui aura été déplacée sera à minima rétablie. En termes de sécurité, des galeries piétonnes auront été aménagées sous les 2 gares afin d'assurer les déplacements du personnel d'une extrémité à l'autre en toute sécurité.

L'ouvrage de franchissement de l'A29 en amont de la BPV sera déconstruit. Les accès aux parcelles agricoles seront rétablis avec l'accord des mairies et de la CCI grâce à l'ouvrage de franchissement de l'A29 situé à environ 1 km à l'Est au niveau de la RD 167.

#### 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).

Un porter à connaissance sera réalisé au titre de la loi sur l'eau conformément à la demande de la DDTM.

Par ailleurs, le projet sera partiellement soumis à l'obtention d'un permis de construire pour ce qui concerne :

- le remplacement de l'auvent existant par un auvent "léger" de la gare de péage pour les sorties (dont réalisation des affouillements pour les fondations),
- la construction des galeries techniques, des portiques, des shelters et des bâtiments neufs (articles R. 420-1 et suivants du Code de l'urbanisme).

#### 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 plateforme autoroutière	15 000 m <sup>2</sup>
Création de chaussée pour le parking Nord	2 500 m <sup>2</sup>
Création de chaussée pour la voie d'accès à la gare d'entrée	1 000 m <sup>2</sup>
Démolition de l'auvent actuel	800 m <sup>2</sup>
Construction du nouvel auvent	600 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Gare de péage de Jules Verne  
(Autoroute A29)  
80440 Boves

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

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. 2° 23' 25" E Lat. 49° 51' 35" N

Point d'arrivée : Long. 2° 24' 04" E Lat. 49° 51' 30" N

Communes traversées :

Boves

#### 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 Jules Verne 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'axe Saint-Quentin-Amiens en 2001.

#### 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 Jules Verne, 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.

<sup>1</sup> 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 majoritairement dans le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces majoritairement déjà artificialisés ou à urbaniser qui constituent aujourd'hui pour la plupart 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).

Des échanges de terrains seront réalisés avec la Chambre de Commerce et d'Industrie pour le réaménagement de la BPV de l'ordre de 440 m<sup>2</sup> au Nord-Ouest et de 4 700 m<sup>2</sup> au Sud-Est.

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) sur la commune de Boves, approuvé le 29 mars 2012, qui constitue le document d'urbanisme local opposable.  
Le projet s'inscrivant en partie dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), les travaux relatifs aux infrastructures autoroutières y sont autorisés.  
Des échanges de terrains avec la CCI seront nécessaires pour le réaménagement de la BPV de l'ordre de 440 m<sup>2</sup> au Nord-Ouest et de 4700 m<sup>2</sup> au Sud-Est. Ces terrains s'inscrivent dans les zones AUe et AUe1 du PLU de la commune de Boves, qui ont vocation à accueillir des activités économiques. Par ailleurs, la commune de Boves, 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 Jules Verne.

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 900 m de la gare de péage (Sud/Ouest et Nord) : -ZNIEFF 2 n°220320010-Vallée de l'Avre, des trois Doms et confluence avec la Noye (environ 900m au Sud et à l'Ouest) -ZNIEFF 1 n°220320038-Marais de Boves, de Fouencampms, de Thézy-Glimont et du Paraclat (environ 900 m au Sud et à l'Ouest) -ZNIEFF 1 n°220320034-Marais de la vallée de la Somme entre Daours et Amiens (environ 2,2 km au Nord) Le projet n'est pas situé dans une zone de protection de biotope. La zone couverte par un arrêté de protection de Biotope la plus proche, située à Blangy-Tronville est située à plus de 3 km du projet.
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réserve naturelle nationale de l'étang Saint-Ladre (FR3600040) est située à 1 km 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"/>	Le secteur dans lequel s'inscrit la zone de projet n'est pas concernée par un PPBE. Un tronçon de la RD 934 situé entre Boves et Longueau, se trouvant hors agglomération et éloigné de toute urbanisation, est situé à environ 300 mètres du projet. Il ne concerne pas l'A29 et ne comporte aucune action à venir.

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 1 km au Sud-Ouest de la barrière de péage. Elle correspond à la zone de l'étang Saint-Ladre.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<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 Boves, 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. - Les communes concernées par le projet de la barrière de péage ne sont pas concernées par un PPRT. On note la présence de NORIAP, ICPE non Seveso située à 2 km à l'Ouest de la barrière de péage.
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?			
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 Jules Verne est située en limite Nord de la ZRE 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 situé sur la commune de Glisy à environ 1,5 km du projet. Des périmètres de protection rapproché et éloigné ont été définis mais ils sont situés à plus de 500 mètres des limites de la zone d'étude.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à plus 400 m de la gare de péage : - ZPS FR2212007 Etangs et marais du bassin de la Somme (site éclaté, zones les plus proches à environ 400 m au Sud-Ouest de la gare de péage), - ZSC FR2200359 Tourbières et marais de l'Avre (à environ 400 m au Sud-Ouest de la barrière de péage). Les prospections écologiques, réalisées sur un cycle biologique complet, ont mis en évidence une très faible sensibilité du site en projet pour la majorité des cortèges, exception faite des chiroptères où 8 espèces « peu communes » à « très rares » ont été recensées lors des visites. A noter toutefois qu' aucune espèce d' intérêt communautaire n' y est recensée. Dans le cas présent, au vu de la nature très localisée des travaux, de la très faible diversité écologique rencontrée et de l' impact non significatif de ces travaux sur les populations animales et végétales, aucune demande de dérogation ne paraît nécessaire. Aucun monument historique protégé (inscrit ou classé) ni aucun site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO n'est recensé à proximité du projet).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites inscrits aux monuments historiques les plus proches sont situés au sein ou à proximité des bourgs des communes concernées par le projet. Ainsi, le projet se trouvant en périphérie Nord de la commune de Boves, il n'est concerné par aucun périmètres de protection de monuments historiques. 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 8 km au Nord-Ouest.

## 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
Ressources	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"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade du projet, 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 résultants 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 quelle proportion. Les matériaux excédentaires non réutilisables seront triés et analysés lors de travaux préparatoires de dépose / démolition, puis traités au besoin et évacués enfin vers les filières appropriées. Les matériaux de démolition des rampes de franchissement de l'A29 seront réutilisés sur place.
est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<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	
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 sur des espaces aujourd'hui anthropisés : barrière de péage existante et ses aménagements connexes (équipements divers, bâtiments, parkings, voies d'accès ...), chaussées et espaces verts anthropiques. Le projet engendre ainsi une faible artificialisation de sols (terrains agricoles pour l'essentiel) par rapport à la situation actuelle. Ces espaces ne sont situés dans aucun site naturel (ni à proximité) bénéficiant d'une protection, ni dans un corridor écologique entre plusieurs sites d'intérêt. 2 ZNIEFF sont situées à proximité, les plus proches (Vallée de l'Avre, des trois Doms et confluence avec la Noye et Marais de Boves, de Fouencamps, de Thézy-Glimont et du Paraclat) sont situées à environ 900m au Sud-Ouest de la barrière de péage. Aucune zone Natura 2000 n'est interceptée par le projet. Les zones Natura 2000 les plus proches (Etangs et marais du bassin de la Somme et Tourbières et marais de l'Avre) sont situées de 400 m du projet. Un diagnostic écologique (cf. annexe) réalisé par un bureau d'études spécialisé conclut à l'absence sur le site d'espèces d'intérêt communautaire, et à l'absence d'espèces d'intérêt patrimonial sauf 8 espèces de chiroptères dites "peu communes" à "très rares". Cette étude conclut à l'absence d'incidences significatives sur les espèces et habitats des sites Natura 2000 les plus proches. Elle recommande, en phase chantier, de privilégier les travaux de jour afin de limiter les risques de perturbations pour ces chiroptères et de réaliser les travaux d'abattage et de défrichage des plantations, haies et alignements d'arbres en dehors de la période de reproduction.
	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"/>	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"/>	Le projet s'inscrit majoritairement dans les espaces déjà anthropisés du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) au droit de la gare de péage de Jules Verne. 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. Des échanges de terrains seront réalisés avec la CCI pour le réaménagement de la BPV de l'ordre de 340 m <sup>2</sup> au Nord-Ouest et de 4 100 m <sup>2</sup> au Sud-Est sur des terrains agricoles destinés à être urbanisés à terme (zone AÜe du PLU de Boves).
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site de la barrière de péage de Jules Verne n'est pas concerné par un Plan de Prévention des Risques technologiques. On ne recense que quelques ICPE sur la commune de Boves, qui sont tout de même assez éloignés : - "Noriap", lieu de stockage de céréales soumis à autorisation, à environ 2 km à l'Ouest ; - "Secode", usine de traitement de déchets urbains, soumis à autorisation, situé à environ 5 km au Sud ; - "Sevia", lieu de regroupement et de reconditionnement de déchets, soumis à autorisation.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de projet est située, au plus proche, à environ 700 m de la limite du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Somme et de ses affluents (ici l'Avre au Sud-Ouest du site du projet).
	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"/>	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).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Seule la phase travaux sera source de bruit pendant la durée du chantier. Aucun bâti d'habitation n'est présent aux abords de la gare de péage actuelle. Par ailleurs il y a un bruit de fond préexistant lié à la circulation automobile sur l'autoroute A29.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va engendrer des odeurs liées aux gaz d'échappement des véhicules, tant en phase travaux (véhicules de chantier) qu'en phase d'exploitation (usagers, véhicules de services 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. 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.
	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"/>	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. Par ailleurs, aucun bâtiment n'est situé à proximité immédiate de la barrière de péage.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>La gare de péage réaménagée sera éclairée de nuit.</p> <p>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).</p> <p>Par conséquent, tant pour ce qui concerne la phase exploitation que la phase chantier (en cas de travaux de nuit), le projet ne constituera pas une source de pollution lumineuse.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>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.</p> <p>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<sub>2</sub> (notamment pour les poids-lourds en supprimant les arrêts et redémarrages) est l'un des objectifs du projet.</p> <p>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.</p>
<p><b>Pollutions</b></p>	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>La création de nouvelles surfaces imperméabilisées va engendrer un débit supplémentaire de ruissellement sur ces surfaces. Le réseau d'assainissement existant sera simplement adapté aux aménagements de la BPV de sorties future. Côté Sud, un réseau d'assainissement sera créé pour récupérer les eaux de la BPV des entrées et pour les acheminer vers le réseau existant. Avant rejet dans le milieu naturel, les eaux de la plateforme routière transiteront dans un bassin de traitement existant dont les caractéristiques (débit de fuite, ouvrages de traitement, ...) seront adaptées.</p> <p>Les récipients de déclaration pour les ouvrages de collecte et de traitement pour le tronçon considéré sont joints en annexe.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>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. Leur évacuation fera l'objet d'un suivi d'élimination des déchets (SED)</p> <p>Les matériaux de démolition des rampes de franchissement de l'A29 seront réutilisés sur place.</p>
<p><b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b></p>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le projet est loin de tout monument historique bénéficiant d'une protection.</p> <p>Par ailleurs, le projet comprend la construction d'une nouvelle barrière de péage pour les entrées, qui nécessite de mettre en place un nouvel auvent. Néanmoins, ce dernier ne devrait pas porter atteinte au paysage existant, dans la mesure où il sera localisé assez près de celui de la barrière existante, qui est elle-même aménagée en léger déblai et masquée à la vue depuis les espaces encadrant l'autoroute par des merlons et des "écrans" de végétation. En tout état de cause, la demande de permis de construire pour le nouvel auvent et l'extension de l'auvent existant précisera les éventuelles atteintes possibles au patrimoine paysager et les conditions d'intégration de ces auvents.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le projet s'inscrivant majoritairement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé, il n'engendrera donc aucune modification pérenne des activités humaines sur le secteur dans lequel il s'inscrit. Les habitations les plus proches sont situées à plus de 700 mètres de la BPV.</p> <p>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 ainsi qu'aux agriculteurs pendant les travaux de rétablissement des accès aux parcelles. 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. En outre cette solution permet de maintenir un accès aux parcelles agricoles pendant la durée des travaux via d'autres itinéraires avant le rétablissement de l'accès actuel par l'ouvrage de franchissement de l'A29 au niveau de la RD 167 situé à environ 1 km de l'ouvrage actuel et des chemins existants le long de l'A29.</p>

**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 majoritairement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), 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 délaissés engazonnés jouxtant ces infrastructures) ou ayant vocation à l'être sur le document d'urbanisme en vigueur (zone AUe du PLU de Boves). 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).

Le projet n'est 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 et ne pourraient être perturbés qu'en cas de travaux de nuit. De plus, si des haies ou alignements d'arbustes doivent être arrachés (définitivement ou provisoirement avant d'être replantés plus loin), une attention particulière sera portée à la période à laquelle ces travaux doivent être effectués, afin de limiter les risques de perturbations pour les espèces qui y évoluent. 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.

Enfin, dans le cadre des procédures d'autorisation d'urbanisme pour et le remplacement de l'auvent existant par un auvent "léger", une analyse des conditions de leur intégration paysagère sera réalisée.

Un porter à connaissance sera réalisé au titre de la loi sur l'eau.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	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	<b>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°</b> : 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 ;	X

### 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 6 - Diagnostic écologique
Annexe 7 - Récépissés de déclarations au titre de la loi sur l'eau des 27/11/1997 et 20/01/1999

## 9. Engagement et signature

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

Fait à

*Senlis*

le,

- 6 AOUT 2013

Signature

*[Signature]*  
Le Directeur

**OLIVIER CUENOT**

 **Sanef**

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