

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

Dossier complet le

N° d'enregistrement

F-022-13-PO0082

1. Intitulé du projet

Modernisation des Installations de Péage 2012 - 2014 (PMIP 2012 - 2014)
Projet particulier de modernisation des installations de la Gare de Péage de Amiens-Nord
(Autoroute A16 - Diffuseur n°20)

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 I 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 Sous-rubrique : b) Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs	Élargissement d'environ 13 m de la plate-forme d'une gare de péage autoroutière existante (passage de 6 à 8 voies au total tous sens confondus) en restant dans les emprises autoroutières, avec quelques modifications partielles et non substantielles des équipements structurels connexes (chaussée, auvent, accès aux parkings attenants, etc) et des rénovations d'installations existantes.

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 gare de péage d'Amiens-Nord est actuellement composée de 6 chenaux : 4 chenaux de sorties et 2 chenaux d'entrée, intégrant une voie large.

Le projet consiste en une modernisation et une extension de cette gare (passant de 6 à 8 chenaux au total) comprenant principalement :

- une reprise partielle de la plate-forme de péage existante avec un élargissement de celle-ci côté sortie
- la remise en état des infrastructures au sol (voies, flots, bordures)
- la remise en état et l'extension de l'auvent existant
- la reprise de la signalisation sur l'auvent
- la mise en place de nouveaux équipements de péage en remplacement des équipements vétustes.

Par ailleurs, compte tenu de ces modifications, le projet implique également une reprise partielle des accès (accès de service et accès tout public) aux différents parkings jouxtant la gare de péage, ainsi qu'une modification du stationnement sur le parking le plus à l'Est.

Un cheminement piéton devra également être repris.

Enfin, le projet nécessite également une rénovation des réseaux et des sources d'énergie.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux de l'opération de modernisation de la gare de péage d'Amiens-Nord sont :

- la mise en application des recommandations issues du Grenelle :
 - améliorer la fluidité des barrières pleine voie en toute sécurité
 - augmenter le confort et la qualité de service
 - permettre des économies significatives de carburant et la réduction des émissions de CO₂, notamment pour les Poids-Lourds
- la mise en application de la politique Sanef sur le Plan Efficience 2012-2014, qui se traduit par les actions suivantes :
 - répondre à la politique d'armement de la gare, en adéquation entre les moyens humains et matériels et le trafic de la gare afin d'améliorer à la fois la qualité du service au client et la productivité du péage
 - adapter les équipements à l'évolution des moyens de paiement pour répondre au besoin et à l'attente des clients
 - moderniser le péage pour maîtriser son évolution en :
 - changeant le mode de gestion de la gare
 - rénover les équipements de péage
 - améliorant le choix techniques dans la configuration des voies de péage
 - mettant en place de la signalétique adaptée.

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. Des schémas explicatifs correspondant à chacune de ces phases ont été ajoutées aux annexes obligatoires à joindre au présent formulaire.

PHASE 0 : il s'agit de réaliser les travaux préparatoires au chantier, notamment la mise en place des installations de chantier ainsi que l'aménagement du parking Est (parking "sauvage") pour les véhicules légers en configuration finale.

PHASE 1 : Travaux d'extension de la gare de péage (y compris entonnements) et réalisation de l'extension d'auvent

PHASE 2 : Travaux sur voie S03/P03 et îlot attenant

PHASE 3 : Travaux sur voie S04/P04 et îlot attenant

PHASE 4 : Travaux sur voies C03 et S04 et îlots attenants

PHASE 5 : Travaux sur voie E02 et îlot attenant

PHASE 6 : Travaux sur voie E01 et îlot attenant

Par ailleurs, le cheminement piéton reliant les parkings au local sanitaire sera modifié. Les cheminements rétablis auront une largeur de 1,5 m et un profil en long dont la pente ne dépassera pas les 4% réglementaires afin d'assurer l'accessibilité PMR.

Enfin, le site fera l'objet, après travaux, d'une requalification paysagère.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, les usagers bénéficieront de 8 chenaux d'entrée / sortie (3 entrées et 5 sorties) au lieu de 6 actuellement. Les chaussées auront été partiellement renouvelées 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 une extension côté Nord-Est de l'auvent existant. Pour ce qui concerne les infrastructures connexes à la gare, les parkings VL et PL de la halte péage ne sont pas modifiés dans le cadre de l'extension de la gare (seul l'îlot séparateur entre la chaussée et le marquage du parking VL sont repris). L'accès de service actuel depuis l'autoroute (permettant au personnel SANEF d'accéder directement au parking qui leur est réservé) sera condamné (mise en place de bordures) et rétabli depuis la halte péage.

Sur le parking le plus à l'Est de la halte péage, les aménagements suivants sont prévus :

- la chaussée élargie à 5 mètres permettra une circulation à double sens
- un contrôle d'accès de la voie, en fin de parking, sera mis en place.

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).

En application des dispositions des articles L 421-1 et suivants et R 421-1 et suivants du code de l'urbanisme, le projet sera pour partie (extension de l'auvent existant) soumis à une demande de permis de construire.

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
- Elargissement de la barrière de péage existante côté sorties (création de 2 voies supplémentaires) Largeur de l'extension :	13 m
- Création de nouvelles surfaces imperméabilisées pour la plate-forme et les aménagements connexes Surface créée :	1400 m ²
- Extension de l'auvent existant Surface hors oeuvre brute :	190 m ²
- Zones à revégétaliser Surface totale :	560 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de péage de Amiens-Nord
(Autoroute A16 - Diffuseur n°20)
80470 ARGOEUVES

Coordonnées géographiques¹

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° 14' 36" E Lat. 49° 56' 06" N

Point d'arrivée : Long. 2° 14' 38" E Lat. 49° 55' 57" N

Communes traversées :

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 ?

Gare édiée en 1994, dans le cadre de la construction de l'A16 Sud (L'Isle-Adam - Amiens) dont la DUP a été prononcée par décret du 21 / 12 / 1990.

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

La modernisation de la gare de péage d'Amiens-Nord 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 d'un vaste programme de modernisation des installations de péage (PMIP), lancé en 2004 par la SANEF sur son réseau.

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 le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces déjà artificialisés qui constituent aujourd'hui des aménagements connexes à la gare de péage elle-même (îlots anthropiques engazonnés, parkings attenants, voies d'accès aux bâtiments et aux parkings).

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 d'Occupation des Sols (POS), approuvé le 9 juillet 1997, qui constitue le document d'urbanisme local opposable. Néanmoins, une procédure relative à l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme (qui remplacera à terme le POS) est actuellement en cours. L'enquête publique s'est achevée le 12 octobre 2012, et des ajustements sont en cours suite aux avis des personnes publiques associées, aux observations recueillies sur le registre d'enquête, et aux observations du commissaire enquêteur dans son rapport. Ce nouveau document d'urbanisme n'est donc pas encore approuvé.

En tout état de cause, le projet s'inscrivant intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), les travaux relatifs aux infrastructures autoroutières y seront autorisés par le règlement de zone.

Par ailleurs, Argoeuvres fait partie de la Communauté de communes de l'Ouest Amiénois, elle-même intégrée au territoire du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Grand Amiénois. Ce SCoT n'est pas encore approuvé à ce jour (procédure encore en cours, l'enquête publique a eu lieu fin 2012). Rien dans les documents du SCoT établis à ce jour ne s'oppose à ce projet.

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 et Ouest) : -ZNIEFF 2 n°220320034-Haute et moyenne vallée de la Somme entre Croix-Fonsommes et Abbeville (900m) -ZNIEFF 1 n°220004996-Marais de la vallée de la Somme entre Ailly-sur-Somme et Yzeux (à 2,4 km) -ZNIEFF 1 n°220320036-Cours de la Somme (à 2,7 km) -ZNIEFF 1 n°220320019-Larris de la vallée de la Somme entre Dreuil-lès-Amiens et Crouy-St-Pierre (à 2,5 km) Les arrêtés de protection de biotope les plus proches sont situés à plus de 5 km (Ouest) : FR3800402-Vallée d'Acon (5 km) et FR3800044-Marais communal de La Chaussée-Tirancourt
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"/>	Le secteur dans lequel s'inscrit la zone de projet n'est pas concernée par un PPBE : aucun Point Noir du Bruit (PNB) n'a été identifié dans ce secteur.

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"/>	<p>- une Zone Humide d'importance majeure a été identifiée par l'Observatoire national des zones humides : la Somme à l'aval d'Amiens (zone humide alluviale), à environ 1 km au Sud de la gare de péage</p> <p>- une Zone à Dominante Humide (ZDH) est identifiée par le SDAGE Artois-Picardie à environ 1 km au Sud de la gare de péage</p>
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"/>	<p>- Le PPRn Inondations de la vallée de la Somme et de ses affluents (approuvé le 2 août 2012) concerne la commune d'Argoeuves, mais le secteur de la gare 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</p> <p>- Le PPRt d'Amiens-Nord concerne pour partie le territoire de la commune d'Argoeuves. Ce PPRt a fait l'objet d'un arrêté de prescription du 03/09/2008 (compte tenu de la présence de plusieurs sites SEVESO sur la zone industrielle), modifié par l'arrêté du 02/11/2010 (délimitant un nouveau périmètre d'exposition aux risques), et a finalement été approuvé par arrêté préfectoral du 16/11/2012. La gare de péage est située à 600 m environ de la limite du périmètre d'exposition aux risques du PPRt</p>
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare de péage d'Amiens-Nord est située à quelques kilomètres au Nord de la limite 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"/>	
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"/>	<p>Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à plus de 4 km de la gare de péage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZPS FR2212007 Etangs et marais du bassin de la Somme (plusieurs secteurs, à environ 4,5 km à l'Ouest et 6,3 km au Sud-Est de la gare de péage) - SIC FR2200355 Basse vallée de la Somme de Pont-Rémy à Breilly (à environ 4,5 km à l'Ouest) - SIC FR2200356 Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie (à environ 6,3 km au Sud-Est)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les monuments historiques protégés ou sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO les plus proches sont situés à plus de 5 km de la gare de péage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Cathédrale d'Amiens, à la fois monument historique classé et site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, est située à plus de 6 km au Sud-Est - l'église paroissiale et l'ancien cimetière Saint-Vincent à Bertangles, inscrits à l'inventaire des monuments historiques, sont situés à environ 5,5 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
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 des études, les estimations réalisées font état d'un volume de 800 m ³ de décapage de terre végétale et de 2900 m ³ de déblais de toute nature, auxquels il faut ajouter, dans des quantités assez limitées, les matériaux résultant des démolitions (de chaussée, trottoirs, ...) et des déposes de certains équipements existants (caniveaux, glissières métalliques, candélabres, signalisation verticale, ...). A l'exception d'une partie du volume de terre végétale et de quelques équipements (flots, signalisation notamment) qui pourront être reposés, une grande partie de ces matériaux ne pourra pas être réutilisée sur place. Les matériaux excédentaires non réutilisables, pour un volume total somme toute limité, 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 ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessitera l'apport extérieur d'un faible volume (360 m ³) de matériaux de qualité suffisante pour les remblais routiers. Le Maître d'ouvrage cherchera en priorité à récupérer des matériaux convenables provenant d'excédents d'autres chantiers, mais devra au besoin utiliser des ressources naturelles provenant exclusivement d'ICPE déclarées ou autorisées, ou encore issues de recyclages. 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 (auvent, signalisation, glissières, balises, réseaux, etc.).
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 s'inscrit intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces aujourd'hui occupés par la barrière de péage elle-même, ainsi que par l'ensemble des aménagements, équipements et bâtiments connexes existants. Il s'agit donc d'espaces complètement anthropisés, qui ne sont situés dans aucun site naturel (ni à proximité) bénéficiant d'une protection ou faisant l'objet d'un inventaire en raison d'un intérêt écologique particulier. La gare de péage n'est pas non plus localisée dans un corridor écologique entre plusieurs sites naturels d'intérêt. Compte tenu de sa nature, de son dimensionnement et des espaces dans lesquels il s'inscrit, le projet ne devrait entraîner aucune perturbation, dégradation ou destruction de la biodiversité.
	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 intégralement dans les espaces déjà anthropisés du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) au droit de la gare de péage existante du diffuseur n°20.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone du projet est située à environ 600 m de la limite du périmètre d'exposition aux risques du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) d'Amiens Nord. Il est tout de même à noter qu'un Plan Particulier d'Intervention (PPI), document reprenant les aléas, est en cours d'élaboration. Le rayon du périmètre prévu du PPI est de 3340 m en cas de problème sur un wagon de transport, et de 8000 m en cas de problème sur une sphère d'ammoniaque. La zone de projet est donc concernée par ce PPI de la zone industrielle. En cas d'alerte, une sirène retentit et le confinement est alors obligatoire. Il convient de rappeler que le projet, qui constitue une modification de barrière de péage existante, a notamment vocation à fluidifier l'écoulement du trafic en entrée et sortie de l'autoroute A16, ce qui peut contribuer à améliorer les conditions de circulation sur les axes les plus proches en cas d'incident technologique.
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 900 m de la limite du zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Somme et de ses affluents (au Sud de la zone de projet).
	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"/>	
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). Seule la phase travaux sera source de bruit pendant la durée du chantier. Il convient néanmoins de noter qu'il n'y a aucun bâti d'habitation à proximité de la gare de péage actuelle, et par ailleurs il y a un bruit de fond préexistant lié à la circulation automobile au droit de ce site associé au diffuseur n°20 et à l'Autoroute A16.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" 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 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, et l'espace de perception de ces odeurs liées au trafic sur la plate-forme se limite quasiment à cette dernière. 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.
Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Certains travaux (notamment démolition partielle de chaussée) pourraient éventuellement être source de quelques vibrations, mais si c'est le cas elles seront très localisées au droit des zones de travaux elles-mêmes. Par ailleurs, il n'y a aucune habitation à proximité de la zone de projet.	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<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 du positionnement de la gare en déblai.</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>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<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 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 comme cela est prévisible) en évitant les files d'attente de véhicules à l'arrêt lors des périodes de pointe.</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>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales de la barrière de péage se rejettent dans un premier bassin BR1. Les deux collecteurs de sortie, évacuant le débit de fuite ainsi que la surverse de sécurité se rejettent dans l'assainissement longitudinal de la section courante de l'A16.</p> <p>Ainsi les eaux pluviales sont ensuite acheminées vers un deuxième bassin de rétention plus en aval, le BR2, qui récupère aussi les eaux pluviales de la section courante entre le BR1 et le BR2. Le BR2 contrôle au total 14,8 ha et son rejet s'effectue directement dans la Somme (cf. illustrations en annexe).</p> <p>Les bassins BR1 et BR2 sont munis de vannes de sectionnement et de plaques siphonées destinées à piéger les pollutions et les hydrocarbures.</p> <p>L'étude hydraulique réalisée a montré que les 1 400 m² de surfaces imperméabilisées supplémentaires n'auraient aucun impact sur le rejet du bassin BR2 vers l'environnement extérieur dans le cas d'un événement pluvieux d'occurrence décennale. De plus, lors de ce même événement, les collecteurs pourraient absorber le débit de pointe. Enfin, l'évaluation et les calculs effectués ont montré que la dilution des polluants n'avait aucun impact qualitatif sur le milieu récepteur, la Somme.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<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.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est loin des monuments historiques bénéficiant d'une protection situés sur Amiens et Bertangles.</p> <p>Par ailleurs, bien que nécessitant une extension de l'auvent existant, le projet n'aura pas d'incidence sur le patrimoine paysager, compte tenu notamment de l'implantation de la gare de péage actuelle en déblai par rapport aux espaces agricoles alentours et à l'autoroute A16. En tout état de cause, une demande de permis de construire sera déposée pour cette extension de l'auvent existant, et dans ce cadre, une analyse des conditions de son intégration paysagère sera produite.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet s'inscrivant intégralement 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.</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'A16 et de la barrière de péage au cours de la phase travaux.</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 élargissement d'une barrière de péage dans des proportions, tout compte fait, assez modestes. Il s'inscrit ainsi intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces déjà complètement anthropisés, et il ne nécessitera par ailleurs que quelques modifications mineures d'aménagement des équipements connexes existants (accès aux parkings notamment).

Par ailleurs, le secteur dans lequel s'inscrit le projet n'est couvert par aucune zone de protection réglementaire vis-à-vis du milieu naturel, de la faune, de la flore, des eaux souterraines, ni du patrimoine, et n'est pas concerné par des zonages réglementaires associés aux risques naturels ou technologiques. Le projet n'est susceptible d'avoir que quelques incidences mineures très 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.

En termes d'assainissement, les surfaces imperméabilisées supplémentaires n'auront pas d'impact, ni quantitatif, ni qualitatif, sur le rejet vers le milieu récepteur, la Somme. La classe de qualité de cette rivière n'est pas déclassée et cela pour aucun des paramètres polluants.

Enfin, pour l'extension de l'auvent existant, une demande de permis de construire sera déposée. Dans ce cadre, un volet paysager, assorti de pièces graphiques (plans, photomontages) permettra de préciser les modalités de son intégration paysagère.

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
Schémas synthétiques de phasage des travaux
Illustrations du fonctionnement du système d'assainissement

9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

Signature