

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
21/10/2013

Dossier complet le

N° d'enregistrement
F01113P0200

1. Intitulé du projet

Contrat de Plan Etat - SANEF 2010-2014.
Barrière Pleine Voie de COUTEVROULT (77)
Réaménagement dans le cadre de la mise en place du Télépéage Sans Arrêt (TSA)

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	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	Travaux de réaménagement d'une barrière de péage pleine voie existante sur autoroute (avec passage de 12 à 13 voies dans le sens Paris/Strasbourg et maintien à 12 voies dans le sens Strasbourg/Paris) pour la mise en oeuvre du Télépéage Sans Arrêt (TSA). Des reconfigurations partielles de la plate-forme de péage sont envisagées et sont strictement circonscrites aux emprises autoroutières actuelles du Domaine Public Autoroutier Concédé. Les modifications concernent : la démolition des îlots, voies et dalle de péage, leurs reconstructions après recalépinage et allongement, la création de galeries souterraines, la dépose de l'auvent existant, la mise en place d'un nouvel auvent associé à un portique de signalisation des voies, la modification des entonnements de péage, l'extension de la plateforme de péage et la rénovation de la chaussée, la rénovation de la halte péage Sud (accessibilité PMR) et la reconstruction de la halte péage Nord.

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 Coutevroult, située sur l'A4 (PR34) en Seine et Marne sur la commune de Coutevroult, est actuellement composée, outre les aménagements connexes (haltes péage, bâtiments, voies d'accès, centre d'exploitation, bassin,...) de 12 chenaux dans chaque sens suffisants pour écouler la demande de trafic actuelle. Cette gare de péage est déjà équipée d'une part du système de télépéage TIS (télépéage inter-sociétés) reposant sur la technologie "stop and go" obligeant les usagers à marquer l'arrêt. Il est à noter par ailleurs que, au sein des emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), la BPV présente suffisamment de délaissé, pour y réaliser l'ensemble des travaux de réaménagement.

Le projet consiste en une modernisation de cette gare de péage afin d'offrir un service plus performant (amélioration de la fluidité du trafic, de la sécurité des clients et du personnel, réduction des émissions de polluants et de la consommation des carburants et renouvellement des matériels, maintien en état des ouvrages et renouvellement des matériels et équipements identifiés comme vétustes et prise en compte de la norme EMV. Il comprend ainsi principalement les aménagements suivants :

- Démolition et reconstruction en léger désaxé des dalles et des îlots de péage des gares d'entrée et de sortie avec passage à 13 voies dans le sens Paris/Strasbourg + 1 voie de service intégrée,
- Elargissement de la plate-forme de péage et modifications des entonnements dans le sens Strasbourg/Paris,
- La création de galeries souterraines (avec remontées sur îlots) sous les barrières pour sécuriser les franchissements de voies TSA ;
- L'équipement des barrières de péage en voies TSA et le remplacement des équipements (matériels, signalisation...);
- La reconstruction (suite à l'élargissement de la plateforme) de la halte péage Nord en intégrant les dispositions relatives à l'accessibilité des PMR;
- La rénovation de la halte péage Sud et l'intégration des dispositions relatives à l'accessibilité des PMR;
- La condamnation de l'accès au Centre d'Exploitation en amont de la barrière dans le sens Paris/Strasbourg;
- La remise en état des infrastructures au sol, la démolition de l'auvent existant et la reconstruction de deux auvents dits "allégés" en décalé (idem dalle de péage) intégrant chacun un portique support de la signalisation d'affectation des voies ;
- Un dévoiement et une rénovation des réseaux (éclairage, assainissement...).
- La réalisation de travaux d'aménagements paysagers.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux de l'opération de modernisation et d'extension de la gare de péage de Coutevroult 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).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Après réalisation des travaux préparatoires au chantier, notamment la mise en places des installations de chantier ainsi que le dévoiement de réseaux nécessaires, la réalisation du projet s'articulera en 5 phases principales de travaux, avec un objectif pour chaque phase qui est de maintenir constamment 9 voies de péage pour chaque sens, utilisable pour l'ensemble des usagers (VL et PL).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, les usagers bénéficieront de 13 chenaux (au lieu de 12) dans le sens Paris/Strasbourg et toujours de 12 chenaux dans le sens Strasbourg/Paris.

Dans les 2 sens, les 2 gares seront équipées de voies dédiées au Télépéage Sans Arrêt (TSA) à 30 km/h pour une meilleure qualité de service. Outre les chaussées neuves associées aux modifications réalisées, 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 la halte péage (sens Strasbourg/Paris), elle sera déplacée afin de garantir son accès dans les meilleures conditions.

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 une 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, le Maître d'ouvrage prendra contact avec le service en charge de la police de l'eau dans le cadre d'une réunion préalable. Un dossier de porté à connaissance ou un dossier de déclaration, sera transmis à l'autorité compétente en fonction des conclusions de cette réunion.

Il est prévu de conserver l'assainissement actuel. Des études complémentaires (géotechnique, modélisation hydraulique...) sont en cours afin d'analyser des possibilités d'amélioration de l'assainissement actuel en termes de traitement des pollutions et de gestion du bassin d'orage.

La réalisation des galeries souterraines (cheminant sous les 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 (art. 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 d'une nouvelle chaussée	7 600 m ²
- Reconstruction (à l'identique en nombre de places PL de stationnement) de la halte péage existante côté Nord (sens Strasbourg/Paris)	3 700 m ²
- Aménagement de la bretelle d'insertion de la halte péage (sens Paris/Strasbourg)	130 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de péage de Coutevroult

Autoroute A4

77580 COUTEVROULT

Coordonnées géographiques¹

Long. ² ° 50 ' 18 " E Lat. ⁴⁸ ° 51 ' 13 " N

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 ° 50 ' 09 " E Lat. ⁴⁸ ° 51 ' 03 " N

Point d'arrivée :

Long. ² ° 50 ' 26 " E Lat. ⁴⁸ ° 51 ' 23 " N

Communes traversées :

COUTEVROULT (77580)

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 Coutevroult a été édifiée dans le cadre de la construction de la section St-Maurice / St-Jean Les Deux Jumeaux de l'A4 dont la DUP a été prononcée par décret du 26/05/72. Elle a été mise en service en 1976.

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 (BPV) de Coutevroult, avec déploiement du Télépéage Sans Arrêt (TSA), 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.

Ce projet s'inscrit néanmoins, 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 le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces 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 voie d'accès aux bâtiments et aux haltes péage, centre d'exploitation, espaces verts engazonnés...).

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) sur Coutevroult, approuvé le 21/03/2002, qui constitue le document d'urbanisme local opposable.

Le projet s'inscrivant intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), les travaux relatifs aux infrastructures autoroutières y sont autorisés dans les zones dans lesquelles s'inscrit le projet.

Par ailleurs, la commune de Coutevroult fait partie de la Communauté de communes du Pays Créçois, pour lequel un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est actuellement en cours d'élaboration.

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 ?	☐	☒	Plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont présentes à proximité du projet. Il s'agit des ZNIEFF suivantes : - ZNIEFF de type II "Forêt de Crécy" à 1,4 km au Sud, - ZNIEFF de type II "Forêts d'Armainvilliers et de Ferrières" à 5 km au Sud-Ouest, - ZNIEFF de type II "Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne" à 5,5 km au Nord-Ouest, - ZNIEFF de type I "Bois de Montguillon et Bois de la Garenne" à 1,2 km au Nord-Ouest. Aucun Arrêté de Protection de Biotope n'est recensé à proximité.
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Il existe un projet de création d'un Parc Naturel Régional dénommé "Brie et deux Morins". La commune de Coutevroult est à ce jour inscrite dans le périmètre de ce projet de PNR.
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
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 ?	☒	☐	La commune de Coutevroult est concernée par le risque d'inondation (par débordement de cours d'eau). Un Plan de Prévention des Risques d'Inondations a été approuvé le 10/11/2006 pour "la Vallée du Grand Morin aval". Ce risque est néanmoins localisé à environ 2 km au Nord-Est de la zone d'étude : le projet n'est pas concerné par ce risque.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	La zone d'étude s'inscrit dans le bassin versant de la rivière du Grand Morin, sous-affluent de la Seine par la Marne. Cette rivière, d'une longueur de 120 km pour un bassin versant d'une superficie de 1.200 km², passe à environ 3 km à l'Est de la zone d'étude à proximité du bourg de Coutevroult.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à plus de 5 km de la gare de péage : - ZPS FR1112003 "Site Boucles de la Marne" à 5 km au Nord de la zone d'étude ; - SIC FR1100819 "Site Bois de Vaires-sur-Marne" à 13 km à l'Ouest de la zone d'étude ; - ZPS FR1112013 "Sites de Seine-Saint Denis" à 20 km à l'Ouest de la zone d'étude ; - SIC FR1102006 "Site Bois des réserves, des usages et de Montgé à 28 km au Nord-Est de la zone d'étude. Un diagnostic écologique a été réalisé par le bureau d'études ARTEMIA ENVIRONNEMENT qui conclut que le projet aura des impacts nuls ou non significatifs sur le site des Boucles de la Marne, le plus proche.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☐	☒	

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 ?	☐	☒	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	A ce stade des études, on suppose que le projet sera excédentaire en matériaux, dans des proportions assez faibles (de l'ordre de 12 000 m3) compte tenu des dimensions du projet et de la nature du projet : rénovation d'une gare déjà existante et déplacement d'un parc de stationnement déjà existant. Les volumes concernés seront des matériaux issus des déblais pour la réalisation des nouvelles chaussées et de la galerie ou résultant des démolitions (dalles et îlots de péage, fondations d'auvents, démolitions de chaussées), ou de la dépose de certains équipements existants. Une étude géotechnique est actuellement en cours pour déterminer, si les matériaux provenant des déblais pourront être réutilisés en remblaiement de galerie ou et valorisés. Les matériaux de déblais excédentaires seront utilisés pour la confection de merlon paysagers. Les matériaux excédentaires non réutilisables seront triés et analysés lors des travaux préparatoires de dépose / démolition, puis traités au besoin et évacués vers les filières appropriées. En cas d'évacuation, ces matériaux feront l'objet d'un suivi de l'élimination des déchets.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	L'étude géotechnique 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 ou de galerie 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. 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 îlots ainsi que de l'ensemble des équipements connexes (signalisation, glissières, balises, réseaux,...). Les matériaux granulaires proviendront d'ICPE en conformité avec la réglementation.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Le projet s'inscrit intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), sur des espaces aujourd'hui complètement anthropisés : barrières de péage existante ainsi que ses aménagements connexes (équipements divers, bâtiments, parkings, voies d'accès, chaussées et espaces verts anthropiques). Ces espaces ne sont situés dans aucun site naturel, ni à proximité. Un diagnostic écologique a été réalisé de novembre 2012 à juin 2013 par le bureau d'études ARTEMIA ENVIRONNEMENT. Ces prospections écologiques ont mis en évidence une très faible sensibilité écologique du site et ont conclu à l'absence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire ou protégés. Le projet prévoit de déboiser une surface de 1,960 m² de haie ornementale située au sein des emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé. Le projet prévoit de replanter la même surface boisée dans les emprises de la barrière. Le diagnostic écologique réalisé indique un faible intérêt écologique de cet ensemble boisé en limite de chaussée.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet s'inscrit intégralement dans les espaces déjà anthropisés du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) au droit de la gare de péage de Coutevroult. Les aménagements de chaussée et d'équipements supplémentaires seront réalisés pour l'essentiel sur des espaces engazonnés, prévus lors de la construction de la barrière, pour un élargissement futur de la plate-forme.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le site de la barrière de péage de Coutevroult n'est pas concerné par des risques technologiques. Deux ICPE ont été recensées sur la commune voisine de Romainvilliers : - Natixis, centre informatique appelé Data Center Antarès dont l'activité est soumise à autorisation, à environ 4 km au Sud-Ouest de la zone d'étude ; - Smitom Nord, site de regroupement d'ordures ménagères et de déchets Industriels Banals, soumis à autorisation et situé à 4 km au Nord-Ouest du site.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	La commune de Coutevroult est concernée par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau. Ce risque est localisé à environ 2 km au Nord-Est de la zone d'étude. Un plan de Prévention des Risques Inondations a été approuvé le 10/11/2006 pour "la Vallée du Grand Morin aval".
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☐	☒	La mise en oeuvre du projet n'est pas susceptible d'engendre 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 de travaux sera source de bruit pendant la durée du chantier.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	Par ailleurs, il n'existe pas d'habitat aux abords de la gare de péage actuelle : les habitations les plus proches sont situées à plus de 500m. Il existe un bruit de fond préexistant lié à la circulation automobile sur l'A4 ; toutefois aucun Point Noir de Bruit (PNB) n'a été répertorié à proximité du projet.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☒	☐	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. 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 ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	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.
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☐	Actuellement, le site est éclairé de nuit, 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, merlon, "écrans" de végétation,...). Aussi dans le cadre du ré-aménagement, l'éclairage sera rénové. Des mâts plus petits et des projecteurs asymétriques (moins relevés) seront mis en place, ce qui va réduire le halo lumineux et la lumière dirigée dans l'hémisphère supérieure (indice ULOR). En conséquence, on peut estimer que la pollution lumineuse aura peu d'impact à la fois pendant la phase d'exploitation et pendant la phase chantier.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☒ ☐	Le projet ne prévoit pas d'augmentation de trafic stagnant au droit de la barrière de péage : en conséquence, il n'est pas prévu d'augmentation de rejets de polluants dans l'air par rapport à la situation actuelle. Un des objectifs du projet est d'améliorer la fluidité du trafic en évitant les files d'attente de véhicules à l'arrêt lors des périodes de pointe et en supprimant les arrêts et redémarrages. Cela aura pour conséquence de réduire les émissions de polluants notamment pour les poids lourds. Toutefois, 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.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☒ ☐	La création de nouvelles surfaces imperméabilisées (1,2 ha) va engendrer un débit supplémentaire de ruissellement sur ces surfaces. Toutefois, le projet ne générera pas de pollution supplémentaire dans la mesure où le trafic restera stable. Le système d'assainissement actuel est en mesure de récupérer le débit supplémentaire. Il n'existe pas de captage AEP en aval hydraulique et à proximité du projet. Au niveau hydraulique, le risque principal porte sur l'inondation. Le bassin d'orage actuel est largement dimensionné pour recevoir des pluies exceptionnelles issues des nouvelles surfaces imperméabilisées. Néanmoins, dans une optique d'amélioration de l'existant, une étude complémentaire est en cours pour analyser la pertinence et la possibilité d'améliorer les ouvrages d'assainissement actuels. Le maître d'ouvrage prévoit de rencontrer les services concernés de la DDT (Police de l'Eau) afin de prendre en compte dans l'élaboration du projet les recommandations et prescriptions de la DDT en termes d'assainissement.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒ ☐	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 valorisation de ces déchets sera réalisée.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐ ☒	Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de Coutevroult ou sur les communes voisines.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐ ☒	Le projet s'inscrivant intégralement dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concedé, 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'A4 du fait d'une réduction temporaire du nombre de barrières de péage durant la phase de travaux.

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 du Domaine Public Autoroutier concédé, sur des espaces anthropisés (au droit d'espaces accueillant déjà les infrastructures actuelles de la plate-forme du péage, et sur des délaissés engazonnés jouxtant ces infrastructures). Les surfaces à prélever sur les espaces engazonnés bordant la plate-forme actuelle côté Nord seront assez peu importantes. Enfin, le projet ne nécessite que quelques modifications mineures d'aménagement des équipements connexes existants (haltes péages, accès de service notamment).

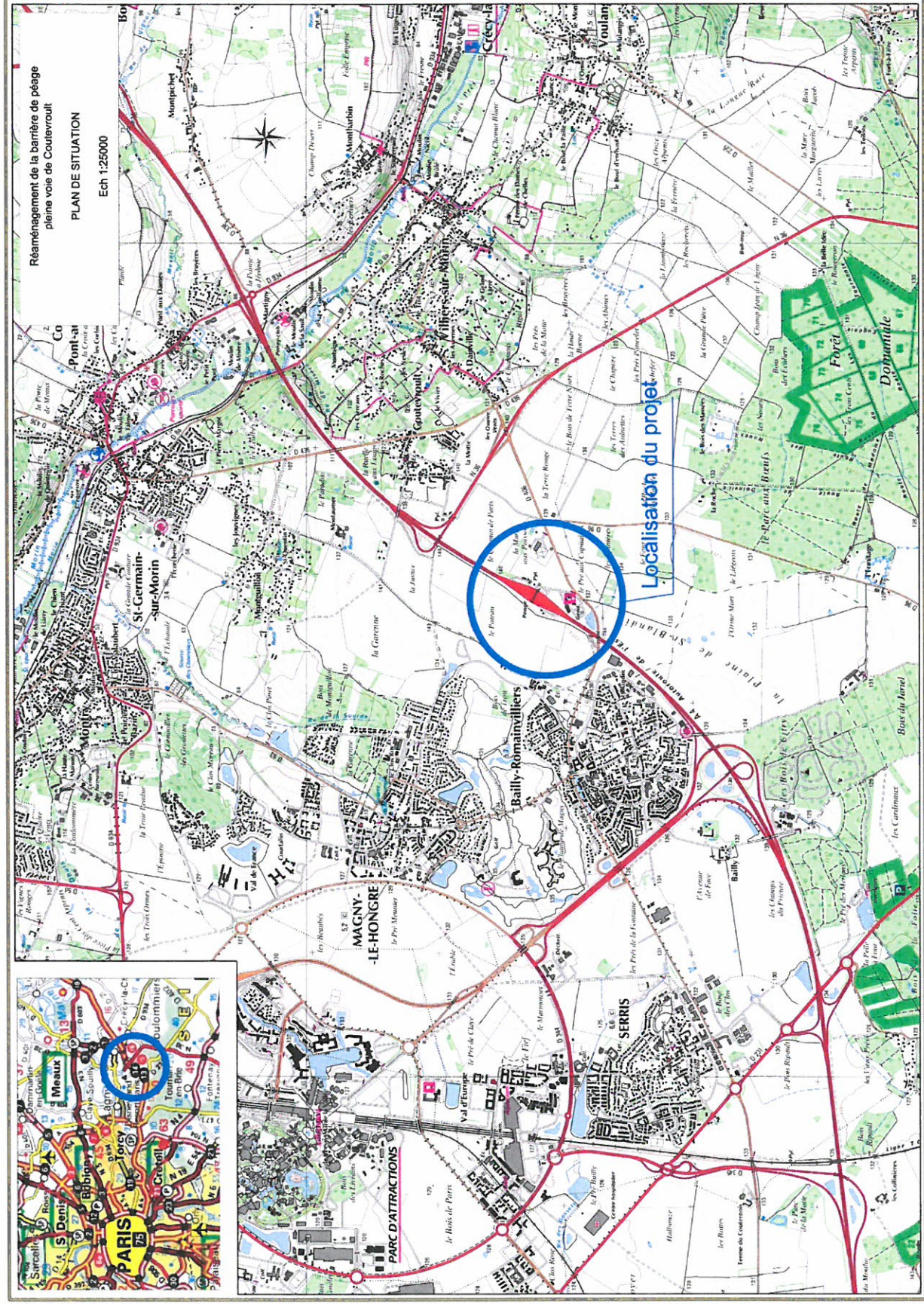
Le projet n'est couvert par aucune zone de protection réglementaire vis-à-vis du milieu naturel (en particulier aucun site Natura 2000, tous assez éloignés, ni leur zone d'influence), de la faune, de la flore, ni du patrimoine, et n'est pas concerné par des zonages réglementaires associés aux risques naturels ou technologiques. Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été recensée sur le site lors du diagnostic écologique spécifique faune-flore en novembre 2012 et juin 2013.

Ce diagnostic écologique conclut également que le projet aura des impacts nuls ou non significatifs sur le site Natura 2000 des Boucles de la Marne, le plus proche du projet (situé à 5km de la zone d'étude).

Par contre en phase chantier, le projet sera susceptible d'avoir quelques incidences mineures et ponctuelles en termes de bruit, poussières, qui, dans ce contexte préexistant d'infrastructure autoroutière assez éloigné des secteurs habités ne devraient pas avoir de conséquences significatives sur l'environnement.

En termes d'assainissement, toutes les mesures nécessaires pour recueillir les débits supplémentaires liés à l'aménagement de nouvelles surfaces imperméabilisées seront mises en oeuvre sur la base de propositions qui auront au préalable été soumises à l'avis du service en charge de la police de l'eau à la DDT. A ce titre, un dossier de porté à connaissance ou un dossier de déclaration, sera transmis à l'autorité compétente en fonction des conclusions de cette réunion avec la MISEN.

Demande d'étude de cas par cas – Annexe 2 : Plan de situation A4 – BPV de Coutevroult



Demande d'étude de cas par cas – Annexe 3 : Reportage photographique A4 – BPV de Coutevroult

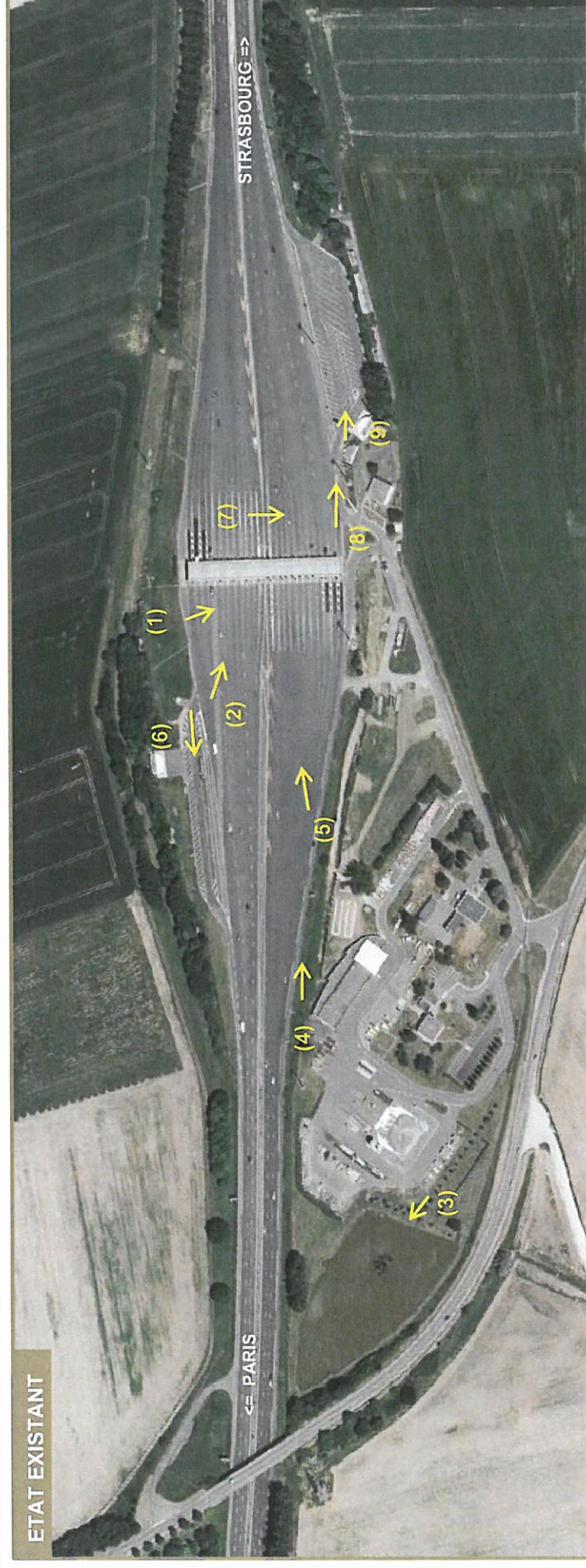


Photo n°1 – Vue sur la BPV sens Strasbourg / Paris



Photo n°2 – Vue sur la BPV sens Strasbourg / Paris



Photo n°3 – Vue du bassin

Demande d'étude de cas par cas – Annexe 3 : Reportage photographique A4 – BPV de Coutevroult



Photo n°4 – Vue d'ensemble de la BPV



Photo n°5 - Vue d'ensemble de la BPV



Photo n°6 – Halte péage sens Strasbourg / Paris



Photo n°7 - Vue sur la plateforme de péage sens
Paris / Strasbourg



Photo n°8 – Entrée halte péage sens Paris /Strasbourg

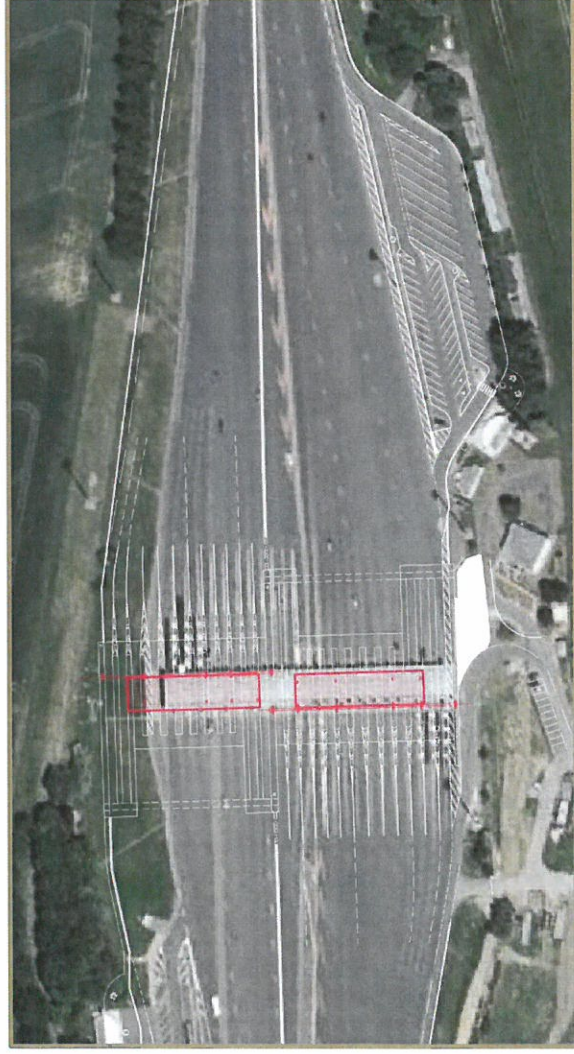


Photo n°9 - Halte péage sens Paris / Strasbourg

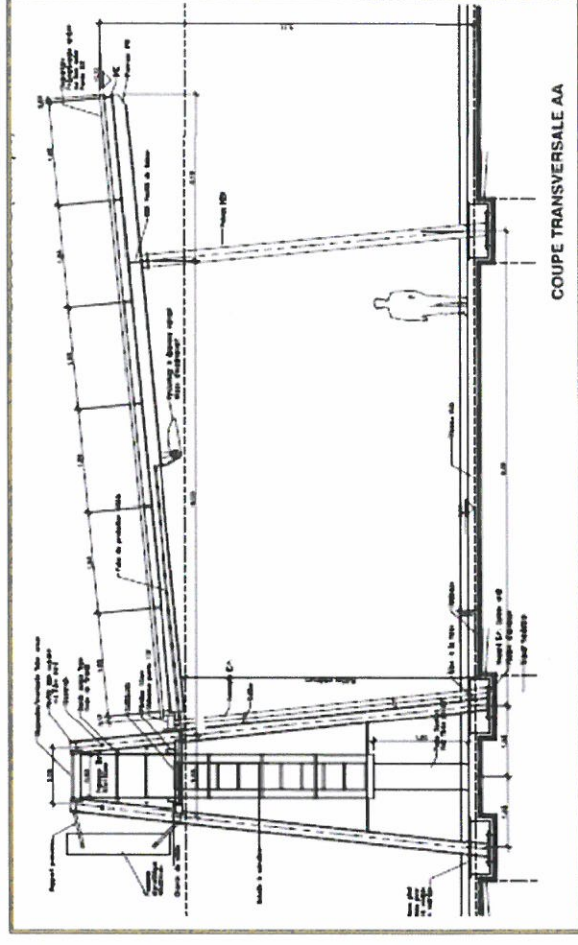
Demande d'étude de cas par cas – Annexe 4 - Aménagement proposé : Projet reporté sur photo de l'existant
A4 – BPV de Coutevroult



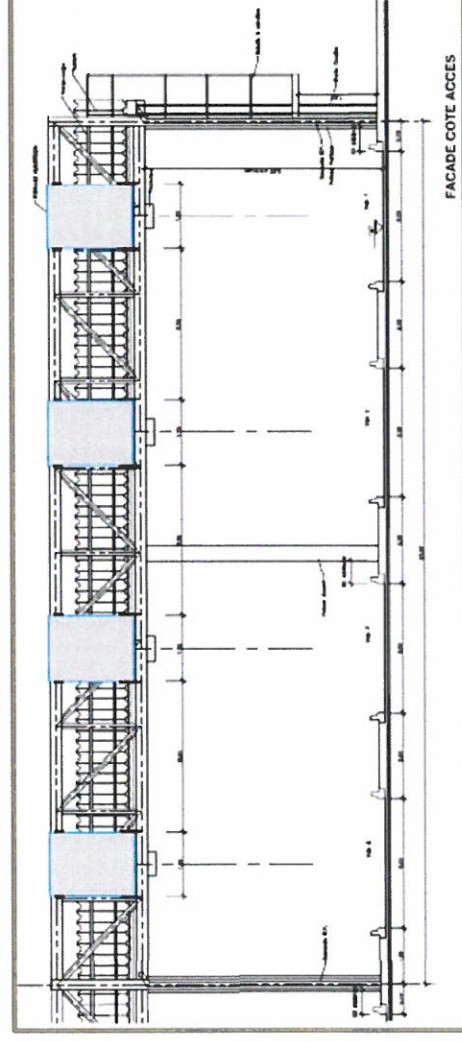
Demande d'étude de cas par cas – Annexe 4 - Aménagement proposé : Auvent A4 – BPV de Coutevroult



Auvent projeté sur photo aérienne



Vue de côté sur portique et auvent



Vue de face sur portique support de feu d'affectation de voie