

# 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 <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">17/07/14</span>	Dossier complet le	N° d'enregistrement <span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">F01114P0094</span>

## 1. Intitulé du projet

Contrat de Plan Etat - SANEF 2010-2014.  
Barrière Pleine Voie de MONTREUIL-AUX-LIONS (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 8 à 5 voies dans le sens Paris/Reims et de 9 à 10 voies dans le sens Reims/Paris) pour la mise en œuvre du Télépéage Sans Arrêt (TSA) pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL). 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 flots, voies et dalles de péage, leurs reconstructions après recalépinage et allongement, la création d'une galerie piétonne souterraine, la dépose de l'auvent existant, la mise en place d'un nouvel auvent associé à un portique de signalisation des voies pour les sorties, la mise en place d'un portique de signalisation des voies pour les entrées, la modification des entonnements de péage, la modification de la plate-forme de péage et la rénovation de la chaussée, la rénovation du système d'assainissement, la modification et rénovation des haltes péage nord et sud (suite à la modification de la plate-forme de péage et mise en accessibilité PMR).

## 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 Montreuil-aux-Lions, située sur l'A4 (PR64.3) en Seine et Marne sur la commune de Sainte Aulde est actuellement composée, outre les aménagements connexes (haltes péage, bâtiments, voies d'accès,...) de 9 chenaux dans le sens Reims/Paris, suffisants pour écouler la demande de trafic actuelle, et de 8 chenaux dans le sens Paris/Reims, ce qui est surdimensionné pour écouler la demande de trafic actuelle (2 de ces 8 voies sont déjà fermées de manière permanente). 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 et du système TSA pour les VL uniquement. Il est à noter par ailleurs que, au sein des emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), la BPV présente suffisamment de délaissés, pour y réaliser l'ensemble des travaux de réaménagement.

Le projet consiste en une modernisation de cette gare de péage afin de l'adapter au trafic et 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, maintien en état des ouvrages et renouvellement des matériels et équipements identifiés comme vétustes et prise en compte de la norme EMV sur la standardisation des cartes à puce). Il comprend ainsi principalement les aménagements suivants :

- La démolition et reconstruction en léger désaxé des dalles et des flots de péage des gares d'entrée et de sortie avec passage à 5 voies dans le sens Paris/Reims et à 10 voies dont une voie dédiée à la sortie de la halte péage dans le sens Reims/Paris,
- La modification de la configuration de la plate-forme de péage et des entonnements dans les deux sens de circulation,
- La création d'une galerie piétonne souterraine (avec remontées sur flots) 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 modification et rénovation (suite au décalage de la plate-forme) des haltes péage nord et sud en intégrant les dispositions relatives à l'accessibilité des PMR;
- La remise en état des infrastructures au sol, la démolition de l'auvent existant et la reconstruction d'un auvent dit "allégé" pour les sorties, intégrant un portique support de la signalisation d'affectation des voies, et la reconstruction d'un portique support de la signalisation d'affectation des voies pour les entrées ;
- Un dévolement et une rénovation des réseaux (éclairage, assainissement...).
- La réalisation de travaux d'aménagements paysagers.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

## 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs principaux de l'opération de modernisation et de reconfiguration de la gare de péage de Montreuil-aux-Lions 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 de péage pleine voie (BPV) 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 (en supprimant les arrêts et redémarrages à la traversée du péage).

## 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 place des installations de chantier ainsi que le dévoiement des réseaux nécessaires, la réalisation du projet s'articulera en 4 phases principales de travaux, avec un objectif pour chaque phase qui est de maintenir constamment 6 voies de sortie de péage dans le sens Reims/Paris et 3 voies d'entrée de péage dans le sens Paris/Reims, dont au moins deux voies utilisables par les PL dans chaque sens.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, les usagers bénéficieront de 5 chenaux (au lieu de 8) dans le sens Paris/Reims et de 10 chenaux (au lieu de 9) dans le sens Reims/Paris, dont une voie dédiée à la sortie de la halte péage, ce qui est suffisant compte tenu du trafic observé et estimé, tout en maintenant le confort des usagers.

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. 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 de péage lors des périodes de pointe.

Les modifications de la plate-forme impliquant également une modification des entonnements, l'ensemble de ces transformations sera conçu de manière à maintenir de bonnes conditions de visibilité des 2 gares depuis la section courante.

Les haltes péage seront modifiées afin de garantir leur accès et leur sortie dans les meilleures conditions dans le cadre de la modification de la plateforme et intégreront les dispositions relatives à l'accessibilité PMR.

En termes de sécurité, une galerie technique piétonne sera aménagée sous les 2 gares pour 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).

Le système d'assainissement actuel ne répond pas aux contraintes imposées par le SDAGE Seine Normandie. Le projet prévoit d'améliorer l'existant afin d'y répondre.

Des études complémentaires (géotechnique, modélisation et dimensionnement hydraulique...) sont en cours afin de finaliser ce réaménagement.

Le Maître d'ouvrage a rencontré fin mai 2014 le service en charge de la police de l'eau dans le cadre d'une réunion préalable afin de valider la procédure à suivre.

La réalisation de la galerie piétonne souterraine (cheminant sous les barrières de péage pour sécuriser les déplacements du personnel sanef) et de l'auvent 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 et à son annexe à l'article R122-2 (modification non substantielle d'autoroutes [catégorie 6° Infrastructures routières]).

#### 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 pour la plate-forme de péage	900 m <sup>2</sup>
- Création d'une nouvelle chaussée pour la modification de la halte péage sud (sens Paris/Reims), avec accès de service	200 m <sup>2</sup>
- Création d'une nouvelle chaussée pour la modification de la halte péage nord (sens Reims/Paris), avec accès de service	1 000 m <sup>2</sup>
- Démolition de chaussées et restitution en surfaces enherbées	(-) 600 m <sup>2</sup>
Total : surfaces imperméabilisées supplémentaires	1 500 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de péage de Montreuil-aux-Lions

Autoroute A4

77260 SAINTE AULDE

##### Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. <sup>3</sup> ° <sup>8</sup> ' 44 " <sup>E</sup> Lat. <sup>49</sup> ° <sup>0</sup> ' 35 " <sup>N</sup>

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. <sup>3</sup> ° <sup>8</sup> ' 57 " <sup>E</sup> Lat. <sup>49</sup> ° <sup>0</sup> ' 42 " <sup>N</sup>

Point d'arrivée : Long. <sup>3</sup> ° <sup>8</sup> ' 33 " <sup>E</sup> Lat. <sup>49</sup> ° <sup>0</sup> ' 29 " <sup>N</sup>

Communes traversées :

SAINTE AULDE (77260)

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 Montreuil-aux-Lions a été édifée dans le cadre de la construction de la section St-Jean Les Deux-Jumeaux / Lucy le Bocage de l'A4 dont la DUP a été prononcée par décret du 23/07/1974. 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 Montreuil-aux-Lions 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 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 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, 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 Sainte Aulde, approuvé en 2002, qui constitue le document d'urbanisme local opposable. Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) est en cours d'élaboration.

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 Sainte Aulde fait partie de la Communauté de Communes du Pays Fertois, qui fait partie du Syndicat Mixte de Marne-Ourcq, 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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 "Bois des réserves, Bois des usages et Bois de Montgé" et ZNIEFF de type I "Bois de Montgé à Cocherel" à 0,7 km au nord. - ZNIEFF de type II "Ru des Effaneaux et boisements associés" à 1 km au sud-ouest. - ZNIEFF de type I "Forêt de ravin du ru de Belle Mère à Sainte Aulde" et ZNIEFF de type II "Le bois Cadine" à 1,6 km au sud. - ZNIEFF de type I "Bois de Beauregard, La Fosse à Loup et les Crinquets" à 2,5 km au nord. - ZNIEFF de type I "Plans d'eau de Messy" à 2,9 km au sud-est. - ZNIEFF de type I "Les Brulis" à 4,2 km au nord. Aucun Arrêté de Protection de Biotope n'est recensé à proximité.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il existe un projet de création d'un Parc Naturel Régional dénommé "Brie et Deux Morin". La commune de Sainte Aulde 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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'A4 est classée en catégorie 2 (bande 250m) au classement sonore des infrastructures de transport. Toutefois, il a été estimé que le périmètre de nuisance de l'A4 ne touchait aucun habitat au droit du territoire. Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental a été approuvé par le Conseil Général de Seine et Marne le 26 avril 2013.

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"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Sainte Aulde n'est concernée par aucun Plan de Prévention contre les Risques Naturels ou Technologiques. La commune est cependant inventoriée dans l'atlas des zones inondables de la Mame. Ce risque est néanmoins localisé à plus de 2.5 km au sud-est de la zone de projet : le projet n'est pas concerné par ce risque. Un Plan de Surface Submersible pour la Vallée de la Mame en Seine et Mame est en cours de réalisation et concerne notamment les communes de Sainte Aulde et Chamigny. La zone de projet est concernée par un aléa moyen à fort en termes de "retrait/gonflement des argiles" et par le risque de "remontée de nappe phréatique" (nappe affleurante au sud-ouest de la BPV) mais il n'y a pas de Plan de Prévention des Risques associé. A noter que la commune voisine de Cocherel est soumise au risque "Mouvement de terrain" (lié à la présence d'anciennes carrières souterraines d'exploitation du gypse et à la dissolution naturelle du gypse). Un Plan de Prévention des Risques à ce sujet a été approuvé le 16 août 2007.
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?			A noter également l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques pour le site de Storengy à Gemigny sous Coulombs, mais la zone de projet n'est pas interceptée par les zonages réglementaires générés. La commune de Sainte Aulde est en zone de sismicité très faible (1) selon le décret n°2010-1255 du 22/10/2010.
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"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les captages d'eau potable actifs les plus proches sont le captage de Caumont Sainte Aulde, situé à 3.8 km de la zone de projet, et le captage de Chamigny II, situé à 4.2 km de la zone de projet. La zone de projet ne s'inscrit pas dans les périmètres de protection éloignée de ces captages.
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Deux sites Natura 2000 se situent à proximité de la gare de péage : - SIC FR1102006 "Site Bois des Réserves, des Usages et de Montgé" à 0.7 km au nord de la zone de projet ; - ZPS FR1112003 "Site Boucles de la Mame" à 2.9 km au sud-est de la zone de projet. Un diagnostic écologique a été réalisé par le bureau d'études ARTEMIA ENVIRONNEMENT qui conclut que le projet aura des incidences non significatives sur le site des Bois des Réserves, des Usages et de Montgé, le plus proche, de par la nature du projet (réaménagement d'une barrière de péage sur une zone déjà très fortement anthropisée).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique n'est recensé sur la commune de Sainte Aulde. Sur les communes voisines dans un rayon de 7km, cinq monuments historiques ont été identifiés : - L'Eglise Saint Martin, à Montreuil-aux-Lions, à 3.5km au nord-est, - L'Eglise Saint Etienne, à Chamigny, à 3.9 km au nord, - L'Eglise Saint Martin, à Coulombs en Valois, à 6.5km au nord-ouest, - Le Polissoir, à Jalignes, à 7km au sud-ouest, - Le Manoir, à Ooquerre, à 7.1km au nord-ouest. Les travaux ne sont pas susceptibles de porter atteinte à ces monuments du fait de leur éloignement.

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
<b>Ressources</b>	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, on suppose que le projet sera excédentaire en matériaux, dans des proportions assez faibles (inférieur à 5 000 m3) compte tenu des dimensions du projet et de la nature du projet : rénovation d'une gare déjà existante et déplacement de parcs de stationnement déjà existants. 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 flots 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 et/ou 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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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 œuvre du projet sont ceux destinés à la constitution des couches de chaussée, des bordures, des flots ainsi que de l'ensemble des équipements connexes (signalisation, glissières, balises, réseaux,...). Les matériaux granulaires proviendront d'ICPE en conformité avec la réglementation.
<b>Milieu naturel</b>	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 complètement anthropisés : barrières de péage existantes 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. Un diagnostic écologique a été réalisé en mars 2014 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 de perturbation des habitats et espèces d'intérêt communautaire ou protégés situés dans la zone d'étude.
	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 intégralement dans les espaces déjà anthropisés du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) au droit de la gare de péage de Montreuil-aux-Lions.

Les aménagements de chaussée et d'équipements supplémentaires seront réalisés pour l'essentiel sur des espaces engazonnés, au droit des chaussées existantes.

Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?

Est-il concerné par des risques technologiques ?

Le site de la barrière de péage de Montreuil-aux-Lions n'est pas concerné par des risques technologiques. Aucune ICPE n'a été recensée sur la commune de Sainte Aulde, et deux ICPE ont été recensées dans un périmètre de 5km :

- GSM à Luzancy, carrière d'extraction et de production de granulats, dont l'activité est soumise à autorisation, situé à environ 4 km au sud-est de la zone de projet ;

- Storengy à Germigny sous Coulombs, site de stockage souterrain de gaz naturel, soumis à autorisation, situé à 5,1 km au nord du site. Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) pour ce site a été prescrit par arrêté interpréfectoral le 13 octobre 2010 et a été approuvé par arrêté interpréfectoral le 12 avril 2013. La zone de projet n'est pas interceptée par les zonages réglementaires générés.

Est-il concerné par des risques naturels ?

La zone de projet est concernée par l'aléa "retrait/gonflement des argiles" et par le risque de "remontée de nappe phréatique" (nappe affleurante au sud-ouest de la BPV) mais il n'y a pas de Plan de Prévention des Risques associé. Des traitements géotechniques devront être réalisés sur les terrains au droit du projet.

La commune de Sainte Aulde est concernée par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau (la Marne) mais il n'y a pas de Plan de Prévention des Risques Inondations associé. Un Plan de Surfaces Submersibles pour la Vallée de la Marne en Seine et Marne est en cours de réalisation et concerne notamment les communes de Sainte Aulde et Chamigny. Cependant, ce risque est localisé à environ 2.5 km au sud-est de la zone de projet : le projet n'est pas concerné par ce risque.

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'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). Néanmoins, la phase de travaux sera source de bruit pendant la durée du chantier.

Est-il concerné par des nuisances sonores ?

L'A4 constitue la source de nuisances sonores pour son environnement. Toutefois, il n'existe pas d'habitat aux abords de la gare de péage actuelle : les habitations les plus proches sont situées à plus de 700m. 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 aux environs du site.

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.

Est-il concerné par des nuisances olfactives ?

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 ?

Certains travaux (notamment démolition partielle de chaussée ou terrassement) pourraient éventuellement être source de 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 ?

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Actuellement, le site est éclairé de nuit sans que cela ne génère de nuisances lumineuses 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,...).</p> <p>Aussi dans le cadre du réaménagement du site, 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).</p> <p>En conséquence, on peut estimer que le projet réduira les émissions lumineuses actuelles pour son environnement proche.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Toutefois, la phase travaux pourra engendrer temporairement 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>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p>La création de nouvelles surfaces imperméabilisées (2100 m²) 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. A noter que le projet prévoit également la restitution de 600 m² de surfaces imperméabilisées en espaces végétalisés, l'augmentation de surfaces imperméabilisées est donc de 1500 m², soit moins de 4% par rapport à l'existant.</p> <p>Le système d'assainissement actuel sera réaménagé en fonction de la reconfiguration de la plateforme et permettra désormais un traitement de l'eau avant rejet dans le milieu naturel.</p> <p>Il n'existe pas de captage AEP en aval hydraulique et à proximité du projet.</p> <p>Le bassin de traitement sera dimensionné pour recevoir des pluies décennales issues des surfaces imperméabilisées.</p> <p>Le maître d'ouvrage a rencontré les services concernés de la DDT (Police de l'Eau) fin mai 2014 afin de prendre en compte dans l'élaboration du projet les recommandations et prescriptions de la DDT en termes d'assainissement.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Seule la phase travaux est susceptible d'être génératrice de déchets.</p> <p>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).</p> <p>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 ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Les travaux ne sont pas susceptibles de porter atteinte aux monuments historiques, éloignés du projet de plus de 3 km.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<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'A4 du fait d'une réduction temporaire du nombre de barrières de péage durant la phase de 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 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 seront assez peu importantes (moins de 4% d'augmentation en considérant les surfaces à imperméabiliser et les surfaces à revégétaliser). Enfin, le projet ne nécessite que quelques modifications mineures d'aménagement des équipements connexes existants (haltes péages, accès de service notamment).

Le projet n'intercepte aucune zone de protection réglementaire vis-à-vis du milieu naturel. Le projet est proche d'un site Natura 2000 (à 700m) mais le projet, de par sa nature n'aura pas d'impact supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Le projet 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 de novembre 2012 à septembre 2013.

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 et assez éloigné des secteurs habités ne devraient pas avoir de conséquences significatives sur son environnement.

En termes d'assainissement, toutes les mesures nécessaires pour recueillir les faibles débits supplémentaires liés à l'aménagement de nouvelles surfaces imperméabilisées et pour améliorer l'existant 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 réglementaire sera transmis à l'autorité compétente en fonction des conclusions de cette réunion avec la MISE.

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 ;	

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

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

Objet
Diagnostic écologique réalisé par ARTEMIA ENVIRONNEMENT, version de mars 2014

9. Engagement et signature

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

Fait à

*Senlis*

le,

11 7 JUL. 2014

Signature



**Sanef**

Direction de la  
Construction  
B.P. 50073

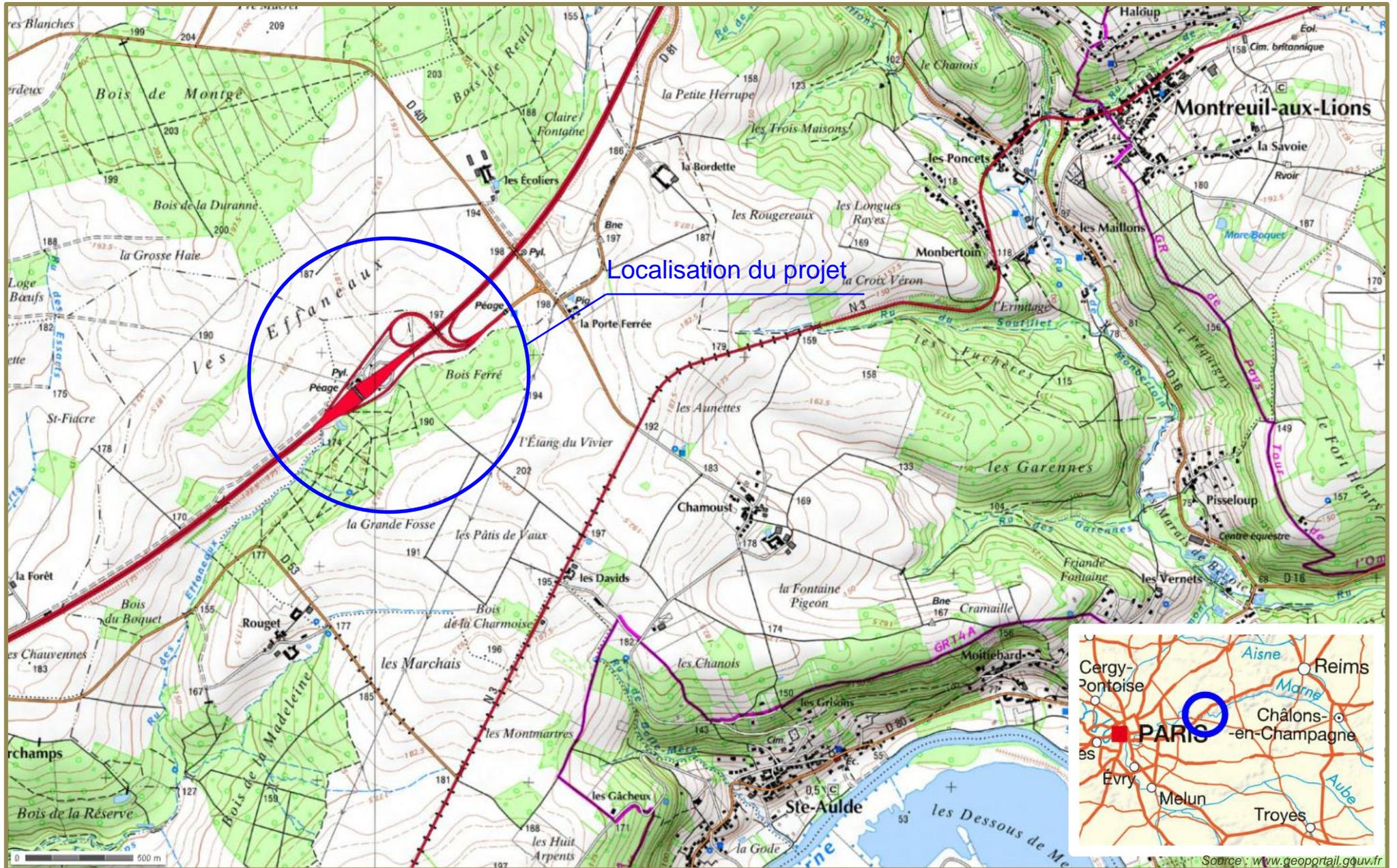
60304 SENLIS cedex

Le Directeur  
Olivier CUENOT



# Demande d'étude de cas par cas – Annexe 2 : Plan de situation

## A4 – BPV de Montreuil-aux-Lions



# Demande d'étude de cas par cas – Annexe 3 : Reportage photographique

## A4 – BPV de Montreuil-aux-Lions

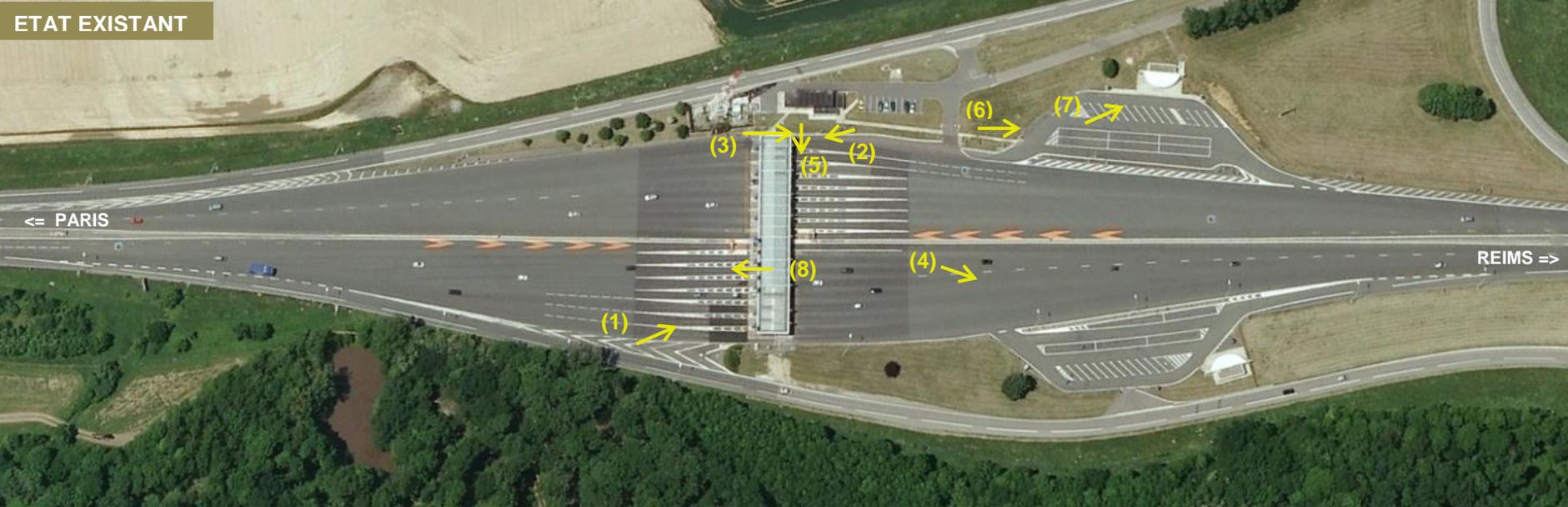


Photo n°1 – Vue sur la BPV sens Paris/Reims



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

## Demande d'étude de cas par cas – Annexe 3 : Reportage photographique

### A4 – BPV de Montreuil-aux-Lions



Photo n°3 – Vue sur la BPV sens Paris/Reims



Photo n°4 - Halte péage sens Paris/Reims



Photo n°5 – Vue sur la BPV sens Reims/Paris



Photo n°6 – Halte péage sens Reims/Paris



Photo n°7 – Halte péage sens Reims/Paris



Photo n°8 – Vue sur la BPV sens Paris/Reims



**Demande d'étude de cas par cas – Annexe 5 : Plan des abords**  
*A4 – BPV de Montreuil-aux-Lions*

