

## 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<br><b>21/12/2015</b> | Dossier complet le<br><b>2015-106</b> |

### 1. Intitulé du projet

Mise en œuvre du Télépéage Sans Arrêt (voie 30 km/heure) et Création d'une voie supplémentaire de péage sur la Barrière Pleine Voie de Montluçon sur l'autoroute A71

### 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  |
|---------------------------------|---|
| 6 b)                            | Modification non substantielle d'autoroutes : mise en œuvre du Télépéage Sans Arrêt et création d'une voie de péage supplémentaire. |

### 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

L'opération concerne l'aménagement de 2 voies TSA TC (Télépéage Sans Arrêt Toute Classe), une en entrée et une en sortie et s'inscrit dans le contrat de plan autoroutier 2014-2018 (signé entre l'Etat et APRR) sans modification de l'assiette autoroutière concédée.

Ces aménagements nécessitent la création d'une voie de péage supplémentaire, ainsi que le prolongement de l'auvent associé, le décalage du TPC (Terre Plein Central) et la mise en œuvre d'une traversée des voies dénivelée (création d'une passerelle) pour le personnel.

#### 4.2 Objectifs du projet

Les voies TSA permettront de fluidifier le trafic et d'apporter plus de confort à l'usager. Les aménagements s'inscrivent dans le cadre du Grenelle afin de limiter l'émission de polluants liés à l'arrêt et au redémarrage des véhicules au niveau des barrières de péage.

La barrière de péage, aujourd'hui constituée de 2 voies d'entrée et 4 voies de sortie, sera à terme équipée de 3 voies d'entrée (dont 1 TSA TC) et de 4 voies de sortie (dont 1 TSA TC).

Ce projet s'inscrit dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC).

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Afin de générer le moins de gêne possible aux usagers, le projet débutera par la création de la voie supplémentaire.

Le phasage du chantier permettra ainsi d'intervenir en ne fermant qu'un minimum de voie (maximum 1 voie par sens et 2 simultanément) lors des opérations de :

- Reprise de GC des îlots ;
- Réalisation des fondations et mise en œuvre de la passerelle ;
- Décalage du TPC ;
- Prolongement de l'auvent.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, ce projet amène peu de travaux. Il s'agit uniquement d'assurer l'entretien et le suivi des infrastructures et équipements créés.

**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 projet n'est soumis à aucune procédure.

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

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

| Grandeurs caractéristiques             | Valeur             |
|--|--------------------|
| Surface imperméabilisée supplémentaire | 800 m <sup>2</sup> |

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Commune de Bizeneuille  
Références cadastrales :  
36 et 37; 73 et 74 ZI

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

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

Point de départ :

Long. <sup>2</sup> \_\_\_° 42' 48" E Lat. <sup>46</sup> \_\_\_° 23' 49,2" N

Point d'arrivée :

Long. <sup>2</sup> \_\_\_° 42' 31,2" E Lat. <sup>46</sup> \_\_\_° 23' 43,7" N

Communes traversées :

BIZENEUILLE (03170)

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 ?

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

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<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 ?

Actuellement, la zone d'étude correspond à une gare de péage bordée par des talus enherbés.

La barrière de péage est orientée sur un axe Est-Ouest, avec au Nord-Ouest des emplacements de stationnement VL et PL, au Nord-Est un bâtiment de stockage (point d'appui) et au Sud des locaux techniques APRR. Un talus enherbé est présent entre le bâtiment de stockage et la barrière de péage.

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

L'intégralité du projet se situe en zone U1a dans le PLU de Bizeneuille qui a été approuvé le 3 mai 2006.

La zone U1a correspond à une zone d'activité liée à l'autoroute.

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"/> | La ZNIEFF (de type I et II confondu) la plus proche se trouve à 3,4 km au Sud-Ouest du projet.  |
| en zone de montagne ?  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |   |
| sur le territoire d'une commune littorale ?  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |   |
| dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?                             | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |   |
| sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?                                       | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est présent sur le territoire de l'Allier concernant les infrastructures routières. Il a été approuvé par l'Assemblée Départementale le 23 juin 2015. Cependant, ce PPBE ne concerne pas la zone d'étude. |

|   |                          |                                     |  |
|---|--------------------------|-------------------------------------|--|
| 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 ?<br>si oui, est-il prescrit ou approuvé ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
| 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"/> | Le projet ne se situe dans aucun périmètre de captage en eau potable. En effet, les captages sont localisés en bord de cours d'eau (Cher, Allier et Loire).                                    |
| dans un site inscrit ou classé ?  | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
| <b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>   | <b>Oui</b>               | <b>Non</b>                          | <b>Lequel et à quelle distance ?</b>   |
| d'un site Natura 2000 ?   | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le site Natura 2000 le plus proche est à plus de 13 km au Sud-Ouest du projet et aucun lien hydrographique, topographique ou autre n'a pu être établi entre le projet et cette zone naturelle. |
| d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?  | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |  |

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 ?<br>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"/>            | Les aménagements projetés vont engendrer des terrassements en déblai du talus en place au Sud du projet. Les excédents de matériaux du talus seront évacués par les entreprises en charge des travaux.  |
|                               | est-il déficitaire en matériaux ?<br><br>Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Il y aura un apport de matériaux pour les fondations de la voie à créer.  |
| 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 talus est végétalisé mais cependant fortement anthropisé et à proximité immédiate de la barrière de péage depuis sa création. En effet, celui-ci se situe entre la barrière de péage et le centre de stockage au Nord-Est.<br><br>Une clôture est présente au Nord du projet, au niveau du "point d'appui", empêchant toute continuité écologique. Le projet est donc isolé de toute interaction avec la faune locale. |
|                               | 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"/> |   |

|                         |  |                                     |                                     |  |
|-------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
|                         | Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ? | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet ne consommera aucun espace naturel, ni agricole, ni forestier. Il consommera uniquement le talus autoroutier.  |
|                         | Est-il concerné par des risques technologiques ?                                     | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
| Risques et nuisances    | Est-il concerné par des risques naturels ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|                         | Engendre-t-il des risques sanitaires ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|                         | Est-il concerné par des risques sanitaires ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
| Commodités de voisinage | Est-il source de bruit ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet est fortement isolé de toute urbanisation, les hameaux les plus proches sont à plus de 500m.<br>De plus, la barrière de péage est déjà en place, la perturbation sonore post-aménagement sera donc similaire, voire inférieure, puisque le projet n'a pas vocation à augmenter le flux de trafic mais à le fluidifier et limiter les arrêts et redémarrages, sources de bruit. |
|                         | Est-il concerné par des nuisances sonores ?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |  |
|                         | Engendre-t-il des odeurs ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|                         | Est-il concerné par des nuisances olfactives ?                                       | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|                         | Engendre-t-il des vibrations ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|                         | Est-il concerné par des vibrations ?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |  |



|  |   |                                     |                                     |   |
|--|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
|  | <p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>                     | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <p>L'actuel barrière de péage possède d'ores-et-déjà un éclairage en périphérie de ces voiries. Le projet consiste à créer une nouvelle voie de péage en sortie. Les éclairages présents seront donc uniquement déplacés.</p> <p>De plus, le projet n'augmentera pas le trafic mais a pour vocation de le fluidifier. Les émissions lumineuses des véhicules ne vont donc pas être augmentées avec le projet.</p> |
| Pollutions                             | <p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | <p>Le projet consiste à fluidifier le trafic au niveau de la barrière de péage de Montluçon et à réduire les effets d'arrêt et de redémarrage à la barrière de péage, source d'émissions de polluants. En fluidifiant le trafic, le projet devrait avoir un effet positif sur la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle.</p>  |
|  | <p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | <p>Le projet va engendrer une imperméabilisation supplémentaire du sol de 800 m<sup>2</sup>. Les eaux pluviales de cette surface supplémentaire seront traitées avec les eaux pluviales de la plateforme avant rejet en milieu récepteur dans le bassin existant. Le projet n'aura donc pas d'incidence sur les rejets d'eaux pluviales.</p>  |
|  | <p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>                          | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |   |
| 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>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |   |

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 :

Empty response box for question 6.2.

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 :

Empty response box for question 6.3.

### 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.

Le secteur d'étude ne présente aucun enjeu environnemental, le projet n'aura donc aucune incidence négative sur l'environnement. De plus, le projet consiste à aménager une voie de péage supplémentaire sur une barrière de péage existante. Il s'intègre dans les emprises autoroutières (DPAC) et s'inscrit entre la barrière de péage existante et un talus enherbé contigu au point d'appui APRR. Le projet aura pour vocation de fluidifier le trafic en limitant les phases d'arrêt et de redémarrage des véhicules, limitant ainsi les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Au vu de ces éléments, il nous apparaît qu'une étude d'impact ne semble pas nécessaire dans le cadre de cet aménagement.

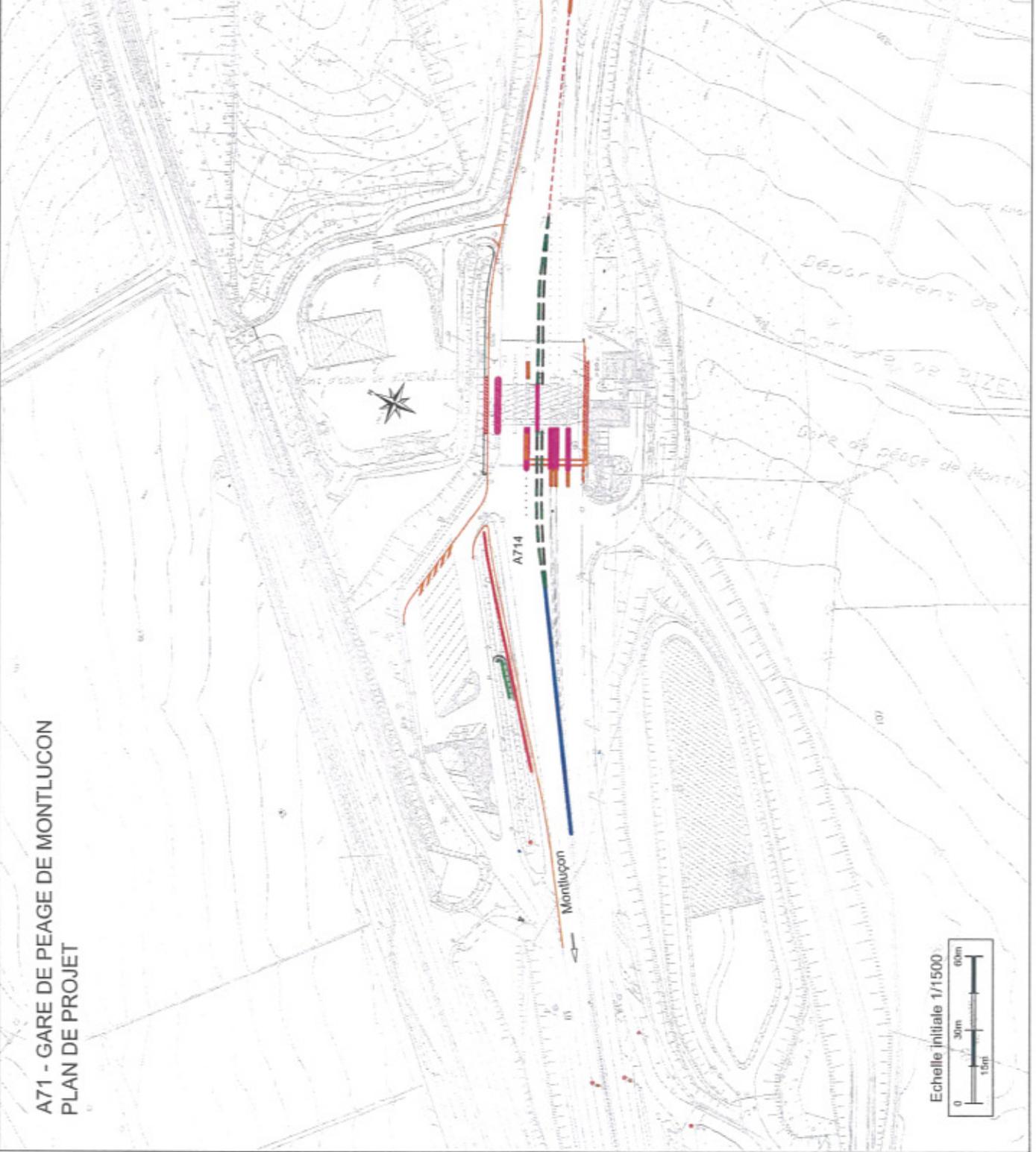
Empty response box for section 7.



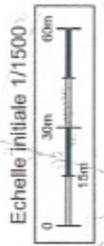


**LEGENDE**

|  |                                    |
|--|------------------------------------|
|  | DBA                                |
|  | GBA                                |
|  | ITPC                               |
|  | Glasère métallique                 |
|  | Balise J11                         |
|  | Atténuateur de chocs               |
|  | Passage dérivé                     |
|  | Escalier d'accès au passage dérivé |
|  | Kit neuf ou à reprendre            |
|  | Trottoir                           |



**A71 - GARE DE PEAGE DE MONTLUÇON  
PLAN DE PROJET**



Plan de localisation cartographique des prises de vue

