

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception

Dossier complet le

N° d'enregistrement

1. Intitulé du projet

Extension et rénovation de la gare de péage Bellegarde sur l'A40 avec augmentation de la capacité de stationnement pour véhicules légers.

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 ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs.

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 porte sur l'augmentation de la capacité de péage (création d'une voie complémentaire en sortie) et de stationnement pour véhicules légers (20 places supplémentaires) mais également sur la rénovation des infrastructures et équipements. La voie supplémentaire est créée coté Est, ce qui permet d'obtenir à terme cinq voies dont trois en sortie et deux en entrée. Les places de stationnement sont également créées coté Est (sens des entrées) ; le nombre total de places est doublé ce qui permet de proposer à terme 42 places pour véhicules légers et 4 places poids lourds. Enfin, l'opération comprend également la suppression de l'auvent, la rénovation des équipements de péage et la réfection de la chaussée.

4.2 Objectifs du projet

Le projet répond en premier lieu à la nécessité de renouveler les infrastructures et équipements existants.

Il permet également d'adapter le dimensionnement de la gare à une augmentation prévisible du trafic due à la création d'une zone de commerces à proximité de l'échangeur. Enfin, ce diffuseur joue un rôle prépondérant dans la gestion du trafic puisqu'il sert de délestage obligatoire en cas d'incident dans les tunnels de Chamoise et du Vuache, ainsi que pour le viaduc de Bellegarde.

Le projet prévoit aussi l'augmentation de la capacité de stationnement pour atteindre 42 places pour véhicules légers et 4 places poids lourds. Cette augmentation est rendue nécessaire par la saturation actuelle des places de stationnement, fortement utilisées par des clients effectuant du covoiturage.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet comprend une première phase de travaux qui consiste en l'élargissement de la plateforme en bordure des installations existantes (coté Est) et au prolongement de la dalle de la gare de péage. Cette phase s'effectue hors zones de circulation et n'impacte pas les voies de péage existantes.

La configuration des nouveaux îlots de péage projetés nécessite la déconstruction de l'auvent qui s'effectuera sous fermeture du diffuseur pour une période d'environ deux semaines.

La rénovation des voies, des îlots et des équipements de péage s'effectuera voie par voie avec le maintien autant que possible de deux voies de sortie et deux voies d'entrée. La fermeture de l'une des deux voies de sortie pourra s'avérer ponctuellement nécessaire pour la mise en place des équipements. Cette fermeture serait alors programmée en dehors des heures de pointes.

Les travaux seront réalisés sur une période de 18 mois et devraient démarrer en 2018.

Ces travaux s'effectueront uniquement sur les emprises du réseau ATMB.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, ce projet engendre 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).

Un contact avec la DDT de l'Ain est en cours afin d'identifier la procédure réglementaire à mener vis à vis de la Loi sur l'eau.

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
Linéaire de voirie concerné	440 m
Surface totale imperméabilisée supplémentaire	2500 m ²
Nombre de places de stationnement créées	20

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de péage de Bellegarde-sur-Valserine
01200 Châtillon-en-Michaille
France
Cadastre : ZC

Coordonnées géographiques¹

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

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

Point de départ : Long. 5 ° 47 ' 41.26 E Lat. 46 ° 6 ' 51.38 N

Point d'arrivée : Long. 5 ° 47 ' 42.44 E Lat. 46 ° 7 ' 1.321 N

Communes traversées :

Châtillon-en-Michaille

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 ?

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 ?

Actuellement, la zone d'étude est principalement occupée par la plateforme autoroutière de la gare de péage. Le projet prévoit d'empiéter sur des espaces paysagers et enherbés situés entre l'autoroute et la gare de péage (coté Est), dans les emprise d'ATMB.

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'urbanisme au niveau du projet est régi par le PLU de Châtillon-en-Michaille, approuvé par arrêté préfectoral le 13 mars 2014.

Le projet est localisé en zone Ur, correspondant aux secteurs réservés au fonctionnement de l'activité autoroutière. Le projet est donc compatible avec le règlement du PLU.

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"/>	L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) le plus proche s'intitule "Protection des oiseaux rupestres" et concerne plusieurs sites dont les plus proches se situent à 3 km du projet. Plusieurs ZNIEFF de type I et II se situent à proximité du projet. La ZNIEFF II "ensemble formé par le plateau de Retord et la chaîne du Grand Colombier" se situe à 800 m à l'Est de la zone d'étude.
en zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Châtillon-en-Michaille a été classée en zone montagne, au titre de la loi du 9 janvier 1985, par arrêté interministériel du 25 avril 1976.
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"/>	La zone d'étude se situe à 1,1 km des limites du Parc Naturel Régional du Haut Jura
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"/>	Le PPBE de l'Ain a été approuvé le 22 juillet 2013. La zone d'étude se situe en zone bruyante, en effet, l'A40 est classée en catégorie 1 et la RD101 en catégorie 3.

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"/>	La zone humide recensée, la plus proche, se trouve à 1,7 km du projet.
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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Châtillon-en-Michaille n'est couverte par aucun PPR.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs sites BASIAS sont recensés à proximité du projet, mais ils ne concernent pas la zone d'emprise des travaux.
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 périmètre de protection éloigné est à 3,3 kilomètre à l'Ouest du projet. Le périmètre de protection rapproché le plus proche est à 3,7 km au Sud-Ouest.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit "Perte de la Valserine" est le plus proche. Il est situé à de 2,8 km à l'Est du projet. Le site classé "Défilé du fort de l'écluse" est à 7,5 km à l'Est.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche, "Crêts du haut Jura", se situe à plus de 7,6 km à l'Est du projet.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun périmètre de protection de monument historique ou de site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ne se situe à proximité du projet.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet présente un excédent de 7000 m ³ de matériaux terreux et rocheux (matériau décaissé coté Est pour l'agrandissement du parking). L'étude géotechnique doit préciser la nature de ce matériau. Ces matériaux seront modelés sur site et recouverts de terre végétale. L'ensemble sera végétalisé.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'impacte que l'espace vert artificiel des talus végétalisés artificiels et la prairie naturelle comprise entre la gare de péage et l'autoroute. La prairie est une prairie mésophile ne présentant pas de valeur patrimoniale particulière. La surface de prairie impactée est estimée à 3500 m ² , surface correspondant aux zones déblayées au-delà des espaces paysagers artificiels existants. L'impact sur la biodiversité est très faible. L'espace concerné est déjà isolé des autres infrastructures écologiques par les aménagements de l'échangeur. L'impact sur les continuités écologiques est donc négligeable.
	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"/>	Aucun lien n'a pu être mis en évidence entre le projet et un quelconque impact sur les zones énumérées au 5.2.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet empiète sur la prairie située entre la gare de péage et l'autoroute sur une longueur de 80 m à l'Est de la gare de péage et du parking. La surface impactée est estimée à 3500 m².
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est concerné par aucun Plan de prévention des risques technologiques. De plus, aucun site SEVESO n'est recensé à proximité du projet. Une conduite de gaz est présente à 3,3 km au Sud, à la limite de la commune.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Chatillon en Michaille n'est pas dotée d'un plan de prévention des risques naturels. Elle se situe en zone de sismicité modérée et est concernée par un aléa très élevé pour les remontées de nappes mais le projet n'augmente en aucun cas l'exposition à ces risques.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur se situe en bordure de l'A40, dans un secteur bruyant. La phase de travaux va engendrer des nuisances sonores supplémentaire temporaires, lors des travaux de terrassement, de la découpe du béton et du auvent. L'aménagement d'une nouvelle voie et la création de places de stationnement supplémentaires vont permettre la fluidification du trafic. Le projet est donc susceptible de diminuer, à long terme, le bruit au niveau de la gare de péage.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera source de nuisances olfactives uniquement lors de la phase chantier avec la réalisation des enrobés et le fonctionnement des engins de chantier. Cette nuisance sera ponctuelle et cessera en même temps que le chantier. Comme pour le bruit, la fluidification du trafic est susceptible de diminuer, à long terme, les émissions de gaz d'échappement et donc les nuisances olfactives.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, des vibrations seront émises lors de la démolition de l'auvent, de la chaussée, des îlots et des dalles de péage.	
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La gare de péage et ses abords sont actuellement éclairés par 25 mâts. Le projet prévoit à terme une légère augmentation de l'éclairage pour compenser l'augmentation de la surface dédiée au stationnement. Deux à quatre mâts pourraient être ajoutés au niveau des nouvelles places de stationnement. Les nouveaux éclairages engendrent une faible augmentation relative des émissions lumineuses de la gare de péage. La topographie de la zone masque en grande partie la plateforme autoroutière, ce qui contribue à contenir les émissions lumineuses et à diminuer leur visibilité dans le paysage.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La fluidification du trafic au niveau de la gare de péage est susceptible de diminuer les émissions polluantes (gaz d'échappement). La création de nouvelles places de stationnement encouragera le co-voiturage et donc la réduction des émissions polluantes.</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 induire une augmentation de la surface imperméabilisée. Les principes de gestion des eaux pluviales seront définis avec la Police de l'Eau.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet produit différents types de déchets : des déchets inertes (gravats), des déchets non dangereux issus du démontage des équipements et de l'auvent et quelques déchets électroniques issus des équipements de péage. Les déchets inertes seront réutilisés sur place en remblai ou mis en modelage. Les autres déchets seront évacués en déchetterie et recyclés dans la mesure du possible.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des infrastructures routières sont déjà en place sur le secteur. Le projet vient s'intégrer dans la continuité directe d'infrastructures existantes. La topographie masque naturellement la gare de péage qui n'est pas visible depuis des points de vue proches. Le projet n'est pas de nature à modifier l'aspect de l'échangeur depuis des points de vues éloignés.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe en intégralité dans des espaces actuellement dédiés à la gestion de l'autoroute. Il n'impacte donc pas les autres activités humaines.</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.

Le projet est inclus dans la continuité d'aménagement existant, et le projet d'aménagement retenu permet de n'utiliser que des espaces déjà dédiés à la gestion de l'autoroute.

Considérant que :

- le projet n'induit pas d'utilisation importante de ressources naturelles ;
- que le milieu naturel est très peu impacté et ne présente pas de valeur patrimoniale sur la zone ;
- que le projet est peu exposé aux risques naturels et technologiques et n'en génère pas de nouveaux ;
- qu'il n'induit pas de nuisances supplémentaires ni de pollutions en phase d'exploitation, et que les nuisances en phase de travaux sont très faibles ;
- enfin, que l'impact des modifications apportées sur le patrimoine et le cadre de vie est négligeable.

Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de procéder à une étude plus approfondie des impacts du projet sur l'environnement.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

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	

9. Engagement et signature

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

Fait à

Bonneville

le,

14 décembre 2016

Signature

Cédric ALLEGRINI BOURDET
Chef de Projet Investissements