



## **Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale Article R. 122-3-1 du code de l'environnement**

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception

Dossier complet le

N° d'enregistrement

### **1 Intitulé du projet**

Aménagement du carrefour multimodal de la Porte de France sur la commune de Saint-Genis-Pouilly (01630).

### **2 Identification du (ou des) maîtres d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)**

#### **2.1 Personne physique**

Nom

Prénom(s)

#### **2.2 Personne morale**

Dénomination

Raison sociale

Conseil départemental de l'Ain

N° SIRET

Type de société (SA, SCI,...)

220 100 010 00010

Département

Représentant de la personne morale :  Madame

Monsieur

Nom

Prénom(s)

DEGUERRY

Jean

### 3 **Catégorie(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 catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6° a)	<p>Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>Le projet consiste à remplacer l'actuel giratoire par l'aménagement de 4 560 ml de voirie gérés par plusieurs carrefours à feux.</p>

#### 3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui  Non

#### 3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui  Non

### 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, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet de réaménagement du carrefour-giratoire « Porte de France », situé à St Genis-Pouilly, vise à améliorer la circulation à l'intersection de plusieurs axes importants du pays de Gex : la RD884, la RD35 et la RD984F qui donne accès à Genève. Il a également pour objectif de créer des cheminements sécurisés pour les modes actifs et une plateforme en site propre pour les bus.

Ce carrefour, nœud stratégique des échanges entre la France et la Suisse, dessert des pôles d'activités majeurs tels que le CERN et le Technoparc de Saint-Genis-Pouilly, et fait face à une congestion importante aux heures de pointe, en particulier en direction de Genève.

La restructuration vise à accroître la capacité de ce nœud stratégique pour faciliter les transports en permettant le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (TC, modes actifs) et ainsi répondre aux besoins croissants en mobilité dans la région.

Le projet (annexe 10\_C et 10\_E) comprend la réalisation :

- d'un ensemble de carrefours à feux ;
- de voies piétonnes et cyclables sécurisées et totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- d'un passage souterrain piéton / cycle ;
- d'aménagements paysagers qui permettent de gérer de manière vertueuse les eaux pluviales (bassins, noues) ;
- de voies de bus prioritaires en site propre (dont l'infrastructure est compatible avec un projet futur de tramway).

Le projet n'implique aucun travaux de démolition hormis ceux de l'infrastructure existante puisque le projet est réalisé en lieu et place des voiries et du giratoire actuel

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet de restructuration a pour objectif de rendre le secteur plus urbain à travers des aménagements divers :

- Simplification de la géométrie du carrefour par une gestion des intersections en carrefour à feux afin de gérer et d'optimiser les flux ;
- Intégration de liaisons modes doux par la création d'un maillage complet et la réalisation d'un passage inférieur (trémie)
- Création d'une voie de transports en commun en site propre qui pourra se transformer, à terme, en ligne pour un futur tramway. Cette voie permettra le passage prioritaire d'un BHNS Est-Ouest à travers le carrefour Porte de France pour encourager le report modal et ainsi réduire les flux automobiles transfrontaliers.

Il doit permettre également de manière directe ou indirecte, de :

- Accompanyer les mutations urbaines du secteur ;
- Prévoir un accès différencié pour les salariés du CERN sur le secteur ;
- Créer une entrée de ville plus urbaine avec un traitement paysager qualitatif ;
- Améliorer la sécurité pour tous les modes ;
- Simplifier la géométrie et la lisibilité des aménagements ;
- Favoriser la reconstitution des continuités écologiques vertes et bleues interrompues par la Porte de France en permettant la renaturation des espaces en périphérie du carrefour ;
- Anticiper l'augmentation prévisionnelle des mouvements pendulaires transfrontaliers ;
- Favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux en favorisant l'accès aux futurs parking relais et pôle d'échange multimodal (en projet) ;
- Anticiper la mutation du système de transport en commun bus vers une éventuelle ligne de tramway.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 Dans sa phase travaux

Le projet est caractérisé par plusieurs types d'aménagements :

- un ensemble de voies piétonnes et cyclables sécurisées comprenant un passage inférieur piéton/cycle sous la Porte de France dans l'axe Ouest/Est afin de sécuriser et de faciliter les traversées entre Saint-Genis-Pouilly (au niveau du futur pôle d'échange multimodal) et la route de Meyrin (proximité CERN) ;
- des voies de circulation selon un principe général de 2 x 3 voies sur l'axe Nord-Sud ;
- une voie bidirectionnelle de bus en site propre, avec passage prioritaire par feux ;
- un carrefour principal pour assurer les échanges entre l'axe Nord-Sud, Saint-Genis-Pouilly à l'ouest et Meyrin à l'est ;
- un nouveau carrefour, sur la RD884 au sud de la Porte de France, pour accéder au CERN d'un côté et au futur quartier « Porte de France sud » de l'autre ;
- une voie dédiée et réservée permettra aux collaborateurs du CERN d'accéder à leur site directement depuis la voie rapide (RD884 sud) ;
- des aménagements paysagers autour des voiries et des aménagements participants à la reconstitution de continuités écologiques

L'ensemble des travaux est prévu sur 24 mois.

La réalisation de l'aménagement se fera avec maintien de la circulation routière et des modes actifs, plusieurs phases de travaux seront nécessaires.

Les techniques de réalisation employées tiendront compte des contraintes du site, notamment des installations du CERN.

### 4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Les aménagements routiers et cyclables (couche de roulement, équipements...) seront contrôlés et entretenus. Le passage inférieur pour les piétons et les cycles sera inspecté périodiquement. La durée de vie des ouvrages est de 100 ans et il est prévu que les équipements associés soient inspectés et changés régulièrement.

La maintenance et l'exploitation du réseau routier départemental seront réalisées par la direction des mobilités du Conseil Départemental de l'Ain. La voie communale et les aménagements à destination des modes actifs et l'éclairage seront gérés par les collectivités locales (Pays de Gex Agglomération et la commune de Saint-Genis-Pouilly)

Au vu de l'augmentation de la circulation et de la densité de population au droit du projet, il n'est pas prévu de démantèlement de l'infrastructure routière.

#### 4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à plusieurs procédures :

- une procédure au titre de la Loi sur l'Eau ;
- une possible procédure de mise en compatibilité du PLU de Saint-Genis-Pouilly (nécessité à l'étude) ;
- une procédure de Déclaration d'utilité publique (DUP) si les acquisitions foncières ne peuvent se faire à l'amiable.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Linéaire voie cyclable totale	2 400 ml
Linéaire voie cyclable sous trémie	185 ml
Linéaire de voirie aménagée	4 560 ml
Surface projet :	90 000 m <sup>2</sup>
- voie verte	11 700 m <sup>2</sup>
- voirie neuve	37 200 m <sup>2</sup>
- petit soutènement	160 ml
- espaces verts	~40 000 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune d'implantation

Numéro [ ] Voie RD844 - RD35 - RD984f et rue de Genève à Saint-Genis-Pouilly

Lieu-dit Porte de France

Localité Saint-Genis-Pouilly

Code postal 01630

BP [ ]

Cedex [ ]

Coordonnées géographiques<sup>[1]</sup>



Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans une ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche se trouve à 800 m au Sud-Ouest du projet. Il s'agit de la ZNIEFF de type I « Vallée de l'Allondon ».
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après l'observatoire des territoires, le projet ne se trouve pas dans une zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par une zone couverte par un Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope (APPB). L'APPB le plus proche du projet est celui du « Marais de Fenières ». Il est situé à plus de 4 km au Sud-Ouest du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Saint-Genis-Pouilly n'est pas une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun parc national, parc naturel marin ou parc naturel régional, ni aucune réserve naturelle ou zone de conservation halieutique ne concerne le projet. Le projet se situe à plus de 1,6km au Nord-Ouest du parc régional du « Haut-Jura » et 4,5km au Nord-Ouest de la réserve naturelle nationale « haute chaîne du Jura ».

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
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 projet se situe sur un territoire concerné par deux PPBE : - le PPBE concernant les routes départementales de l'Ain, approuvé en septembre 2024 ; - le PPBE concernant l'aéroport de Genève, approuvé en juillet 2008.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'intercepte aucun périmètre de protection au titre des abords des monuments historiques, aucun bien inscrit au patrimoine mondial, ni sa zone tampon et aucun site patrimonial remarquable.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. Une zone humide est identifiée le long de la RD984F, hors périmètre du projet.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Saint-Genis-Pouilly est concernée par l'aléa inondation. Le PPRn « inondations de l'Allondon, du Gobé et de leurs affluents » est en cours d'élaboration.  Aucun Plan de prévention des risques technologiques ne concerne la commune de Saint-Genis-Pouilly.  Une canalisation de transport de gaz naturel est présente dans le sous-sol du projet.

	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Saint-Genis-Pouilly est concernée par la prescription du PPRn inondations de l'Allondon, du Gobé et de leurs affluents » qui a été prescrit le 25 juillet 2022.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après Géorisques, le projet ne se trouve pas dans un site ou sur des sols pollués. Néanmoins, un échantillon parmi 18 effectués sur la zone du projet a mis en évidence la présence d'hydrocarbures et de HAP. Il s'agit vraisemblablement d'une contamination très ponctuelle d'origine anthropique. Les autres échantillons ont mis en évidence la présence de matériaux inertes sur l'emprise du projet. Les matériaux impactés seront évacués et traités dans un site adapté.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Saint-Genis-Pouilly n'est pas concernée par un zonage de répartition des eaux (ZRE).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après l'ARS (AtlaSanté), le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection d'un captage AEP destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans un site inscrit.
<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 projet n'est pas concerné par les zones Natura 2000. La plus proche est ZPS – Directive Habitat « Crêts du Haut-Jura » et se trouve à environ 4 km au Nord-Ouest.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se trouve pas dans un site classé.

## 6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressour ces</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des prélèvements dans les eaux souterraines ou superficielles sont prévues dans le cadre du projet. En phase travaux, la mise en assec de la fouille de la trémie (pompage d'exhaure avec débits instantanés maximaux

a

			<p>entre 28 et 83m<sup>3</sup>/h) induira un rejet au réseau de collecte des eaux pluviales ou au ruisseau (Annexe 09).</p> <p>En phase travaux, cela conduit au pompage dans la nappe d'un volume estimé entre 10 830 m<sup>3</sup> et 32 491m<sup>3</sup> sur la totalité des 3 mois et demi de pompage (si programmé en période sèche) selon le coefficient de perméabilité considéré parmi ceux constatés sur site. Ce volume reste également sous le seuil des 200 000m<sup>3</sup> en considérant des hypothèses défavorables d'eaux hautes constante durant les 3 mois et demi de travaux concernés (volume alors estimé entre 63 920 et 191 761m<sup>3</sup> selon le coefficient de perméabilité considéré).</p> <p>En phase exploitation, la trémie sera étanchéifiée et ne nécessitera pas de rabattement de nappe</p> <p>L'alimentation du chantier sera réalisée sur le réseau AEP ou via des citernes de chantier.</p>	
	<p>Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p><input type="checkbox"/></p> <p>Les travaux d'excavation pour la mise en place de la trémie nécessiteront un dispositif de rabattement de nappe. Les dispositifs d'exhaure à l'intérieur de l'enceinte de soutènement seront dimensionnés précisément en fonction de la typologie des ouvrages retenus (paroi moulée / pieux, profondeur d'ancrage) et des contraintes de chantier. Ils feront l'objet d'une étude plus poussée en phase PRO et présentés dans le dossier relatif à la Loi sur l'eau.</p> <p>En phase exploitation, la trémie sera constituée d'une enceinte étanche, sans dispositif de rabattement de nappe. Les eaux pluviales de ce passage seront rejetées dans le réseau d'assainissement ou réinjectées en aval de l'ouvrage.</p> <p>L'étude hydrogéologique réalisée par Aquéo (Annexe 09) conclut à un contexte hydrogéologique de sensibilité faible concernant la mise en œuvre de la trémie (nappe libre, recoupée partiellement, ouvrage de faible emprise et de faible profondeur, faible incidence au sens d'écoulement, etc.)..</p> <p>L'ouvrage ne présentera pas d'incidences significatives en phase pérenne sur l'écoulement et la piézométrie. Son incidence est nulle à l'amont comme à l'aval du projet, tant à l'est (Suisse) qu'à l'ouest (Saint Genis Pouilly).</p>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est excédentaire en matériaux. Les matériaux excédentaires seront valorisés au maximum ou gérés en tant que déchets dans les filières adaptées.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessite des matériaux extérieurs pour la constitution de la structure de chaussée et des ouvrages.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La terre végétale issue du site et des déblais sera réutilisée pour la création de modelés paysagers.
	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase d'exploitation, le projet ne nécessitera pas de consommation en eau potable, ni de traitement des eaux usées.</p> <p>Le long de la voie verte, les rejets d'eau pluviales seront gérés par infiltration diffuse. Ainsi, le projet est en adéquation avec les équipements existants.</p>
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les principaux enjeux liés à la biodiversité sont localisés au nord-est de la RD984F (Ail rocambole, Bruant jaune, Léopard des souches, Grand Capricorne, etc.). Cette zone a pu faire

	destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?			<p>l'objet de mesure d'évitement lors des phases d'études programmatiques dans le respect de la démarche ERC et n'est donc pas impactée (Annexe 10_B).</p> <p>Par ailleurs, le projet a pour objectif de reconstituer la trame verte le long de la frontière franco-suisse.</p> <p>Les travaux seront conduits de manière à réduire au maximum l'éventuelle perturbation des espèces situées à proximité du chantier.</p> <p>De manière quantitative et grâce aux mesures d'évitement, ce ne sont plus que 11 arbres qui seront supprimés (Annexe 10_F). L'aménagement futur prévoit 281 nouveaux arbres 1262m<sup>2</sup> de massifs arbustifs et 36740m<sup>2</sup> de prairie (Annexe 10_E)</p>
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas concerné par les zones Natura 2000. La plus proche est la ZPS – Directive Habitat « Crêts du Haut-Jura » et se trouve à environ 4 km au Nord-Ouest. Le projet se trouve dans une zone fortement urbanisée. Les spécificités écologiques des habitats présents dans ces espaces naturels ne sont pas caractérisées sur l'emprise du projet. Le site d'étude ne développe donc pas de lien fonctionnel avec ces derniers.</p>
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La majeure partie de l'espace consommé est dévolue à l'urbanisation ou déjà aménagé par les infrastructures routières. Cependant, au regard du PLU actuel, le projet prévoit une implantation en zone naturelle de loisirs NI (parcelle de l'actuel Golf). Il nécessitera de transformer également les quelques terres à usage aujourd'hui agricole situées entre la voie rapide actuelle et la frontière, sous les lignes à haute tension (Annexes 10_D et 10_E). Il ne s'agit toutefois pas de terre agricole (elles ne sont pas déclarée comme zone de culture) mais de terrains référencés en zone d'équipement (Zone UE) au PLU.</p>
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La commune de Saint-Genis-Pouilly n'est pas couverte par un PPRT.</p> <p>Une canalisation de transport de gaz naturel est présente dans le sous-sol du projet.</p> <p>Une ligne aérienne de transport électrique est présente dans l'emprise du projet.</p> <p>Les installations nucléaires du CERN sont présentes dans le sous-sol à proximité du projet.</p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Un PPR a été prescrit en juillet 2022. Sur la carte des aléas, le projet n'est pas concerné par l'aléa inondation.</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas de nature à engendrer des risques sanitaires.</p>
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires.</p>
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, la réalisation du projet pourra nécessiter la mise en place d'alternat, de restriction de circulation ou de déviation.</p> <p>En phase exploitation, le projet a pour vocation de favoriser le recours aux modes de déplacements alternatifs, permettant ainsi de réduire le trafic routier.</p>
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase chantier pourra être source de nuisances sonores ponctuelles et temporaires.</p>

	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'infrastructure routière est existante. Le projet n'a pas vocation à augmenter le trafic. La phase d'exploitation contribuera à apaiser les circulations, réduire les phénomènes de congestion de trafic et réduire le bruit lié au trafic routier.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La phase chantier est susceptible d'engendrer de très faibles nuisances olfactives. La phase d'exploitation contribuera à réduire les nuisances olfactives liées aux véhicules motorisés.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, les engins de chantier seront susceptibles de générer des vibrations temporaires. En phase d'exploitation, le projet n'engendrera pas de vibrations.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas d'émissions lumineuses supplémentaires. L'éclairage sera moins haut que l'actuel pour offrir un caractère plus urbain.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des éclairages sont déjà présents le long de l'infrastructure routière existante.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les rejets seront émis par le trafic déjà enregistré sur le secteur. En phase chantier, des émissions de poussières pourront être engendrées de manière temporaire. Des mesures seront mises en place afin de limiter ces émissions et les nuisances associées.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls rejets liquides susceptibles d'être engendrés par le projet proviennent des eaux pluviales (eaux de ruissellement). En phase chantier, une pompe sera installée pour la mise en place de la trémie afin de rejeter les eaux dans le milieu naturel via un bassin.
	Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les eaux pluviales du projet seront principalement infiltrées au niveau des aménagements paysagers (Annexe 10_E). Elles pourront également dans une moindre mesure être rejetées dans le Nant de l'Ecra ou dans les réseaux d'assainissement.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun effluent ne sera généré par le projet en dehors des eaux pluviales issues du ruissellement.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier, le projet générera des déchets (déconstruction des infrastructures existantes) qui seront gérés conformément à la réglementation en vigueur. La valorisation et la réutilisation des matériaux seront favorisées. Les déchets non réutilisables seront envoyés dans les filières agréées pour les déchets non dangereux, inertes et dangereux. En phase d'exploitation, le projet n'engendrera pas de déchets.
<b>Patrimoine/Cadre de vie/Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne traverse aucun périmètre de protection au titre des abords des monuments historiques, site inscrit ou classé et Zones de Présomption de Prescription Archéologique.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements),	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit majoritairement au droit ou à proximité immédiate de voiries existantes. Sur ces sections il n'engendra pas de modifications des activités humaines.

notamment l'usage du sol ?			
----------------------------	--	--	--

## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui  Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Le développement résidentiel est important sur le secteur de Porte de France (annexe 10\_A). Il est pris en compte dans les études de projection de trafic.

A proximité directe, une opération d'aménagement est programmée (OAP Porte de France Sud) portée par Pays de Gex Agglomération. Le projet de centre commercial Open est également générateur de trafic important. Le développement urbain très rapide sur le secteur augmente les besoins de mobilité.

Par ailleurs, le secteur sera également concerné par le projet de BHNS entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin qui sera réalisé de part et d'autre du carrefour de la Porte de France sous maîtrise d'ouvrage de Pays de Gex Agglomération. Cette opération intègre la création d'un pôle d'échange multimodal sur la parcelle de Porte de France Sud.

## 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 lesquelles :

Le projet, bien que proche de la frontière avec la Suisse, ne prévoit pas d'aménagements au-delà de la frontière. Il n'a pas vocation à modifier le volume de trafic actuel. Il n'aura également pas d'incidence sur les nappes coté suisse.

Le projet a pour objectif de permettre le passage prioritaire d'un BHNS Est-Ouest à travers la Porte de France pour répondre à l'évolution des besoins en mobilité et maîtriser les flux automobiles transfrontaliers (Annexe 10\_E).

## 6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

/

## 6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

Le projet tel que présenté a fait l'objet de nombreuses évolutions depuis le programme initial de 2019 (qui avait fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas).

Dans une logique d'évitement, le programme de l'aménagement a évolué en 2023. Initialement envisagé avec une trémie routière en 2x2 voies de 700ml dans le sens Nord Sud, le projet a été totalement adapté afin d'éviter un impact majeur sur la nappe affleurante (évolution par rapport au projet présenté dans la première demande de cas par cas).

La zone située au Nord Est du carrefour actuel a également fait l'objet de mesure d'évitement afin de ne pas impacter les espèces protégées qui s'y trouvent (évolution par rapport au projet présenté dans la première demande de cas par cas – Annexe 10\_B).

La trémie conservée (dédiée aux modes actifs) est limitée au strict nécessaire dans le but de sécuriser la traversée des modes actifs. Sa hauteur a été réduite à 3m et ses pentes accentuées à 6% afin de réduire tout impact sur la nappe.

Par ailleurs, concernant les mouvements de terres (déblais/remblais), le nivellement a été adapté afin de limiter les évacuations de déblais. Ainsi le projet est prévu au quasi-équilibre dans la gestion déblais/remblais (+/-5000m3 selon les conditions de réutilisation de certaines terres).

Des solutions de trémies plus importantes dans lesquelles pourraient circuler les bus ont également été étudiées mais n'ont pas été retenues car n'apportant pas de bénéfice significatif par rapport à l'impact généré.

## 7 Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet initial de porte de France avec une trémie routière de 700m de long sur 20m de large devait être soumis à évaluation environnementale (retour suite au premier examen cas par cas).

Les adaptations réalisées dans une logique d'évitement réduisent fortement l'impact de l'opération. Son implantation concerne désormais quasi exclusivement des secteurs totalement anthropisés que le projet devrait permettre d'améliorer sur de nombreux aspects environnementaux (gestion alternative des eaux, reconstitution de trame écologique, renaturation d'espaces artificialisés, développement des modes de déplacements alternatifs...).

Les enjeux environnementaux résiduels concerneront principalement la nappe et seront très limités du fait de la dimension réduite de la trémie et de son orientation (ne faisant pas barrage au sens d'écoulement de la nappe – Annexe 9). Ces points plutôt techniques seront traités dans le dossier relatif à la loi sur l'eau.

## 8 Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non <b>publié</b> .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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"/>
4	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"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	<input checked="" type="checkbox"/>

6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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"/>
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" 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.

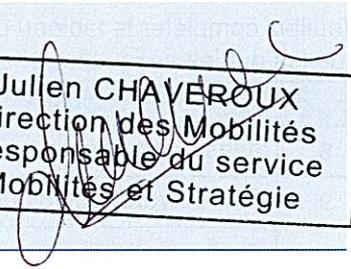
Objet		
8	Atlas cartographique des enjeux faune flore et habitats naturels autour de Porte de France	<input checked="" type="checkbox"/>
9	Etude hydrogéologique	<input checked="" type="checkbox"/>
10	Cartes et illustrations : 10A - Effets cumulés, 10B - Milieux naturels et biodiversité, 10C - Cheminements modes actifs, voies TC, aménagement paysagers et espaces verts, 10D - Parcelles 10E - Aspects paysagers 10F - Caractérisation des zones arbustives et arborées impactées par le projet	<input checked="" type="checkbox"/>
11	Perspectives / Photomontages	<input checked="" type="checkbox"/>
12		<input type="checkbox"/>

## 9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom CHAVEROUX  
Prénom Julien  
Qualité du signataire Adjoint à la cheffe de service Aménagement et mobilité  
A Bourg-en-Bresse  
Fait le 25 / 03 / 2025

  
Julien CHAVEROUX  
Direction des Mobilités  
Responsable du service  
Mobilités et Stratégie

Signature du (des) demandeur(s)