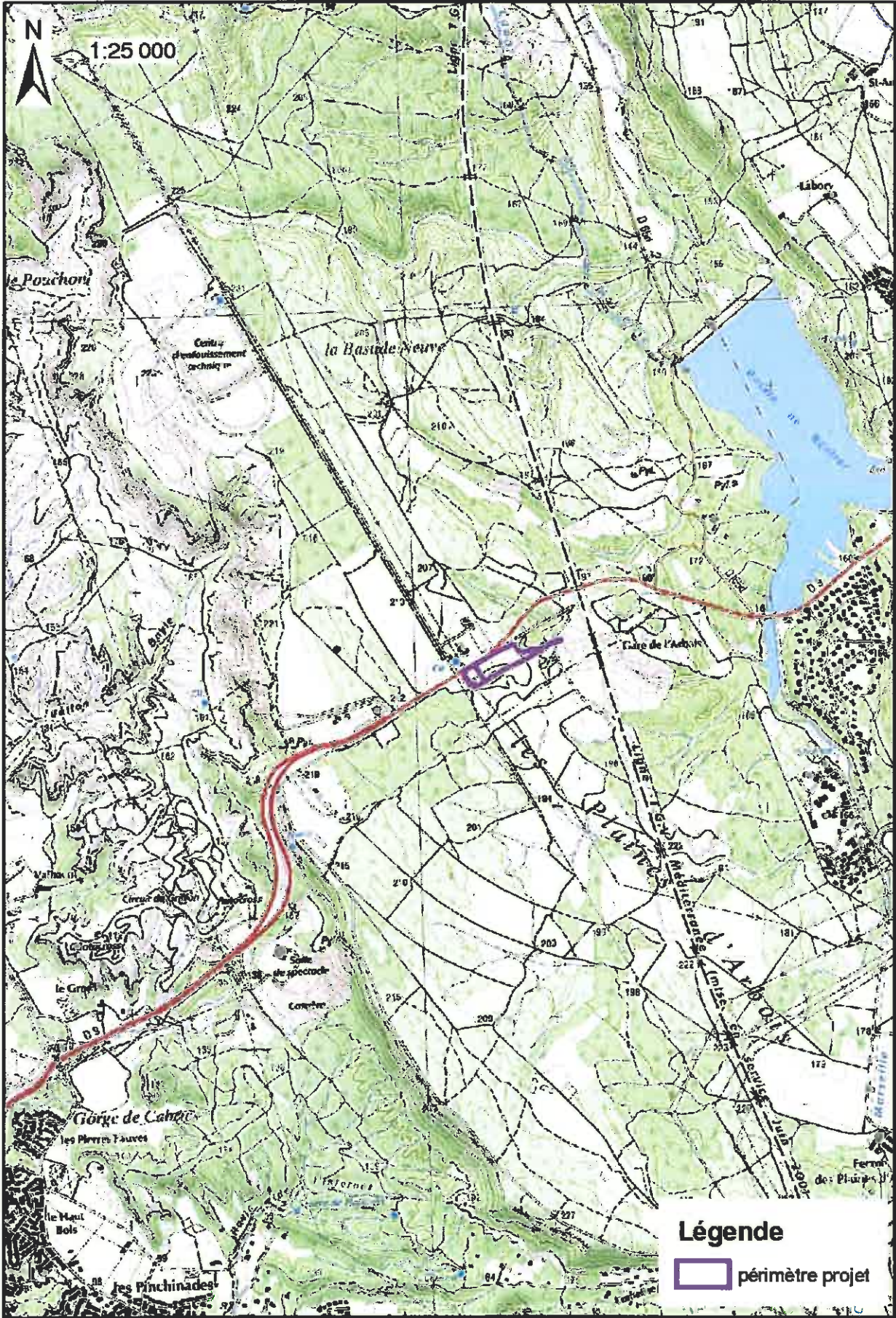


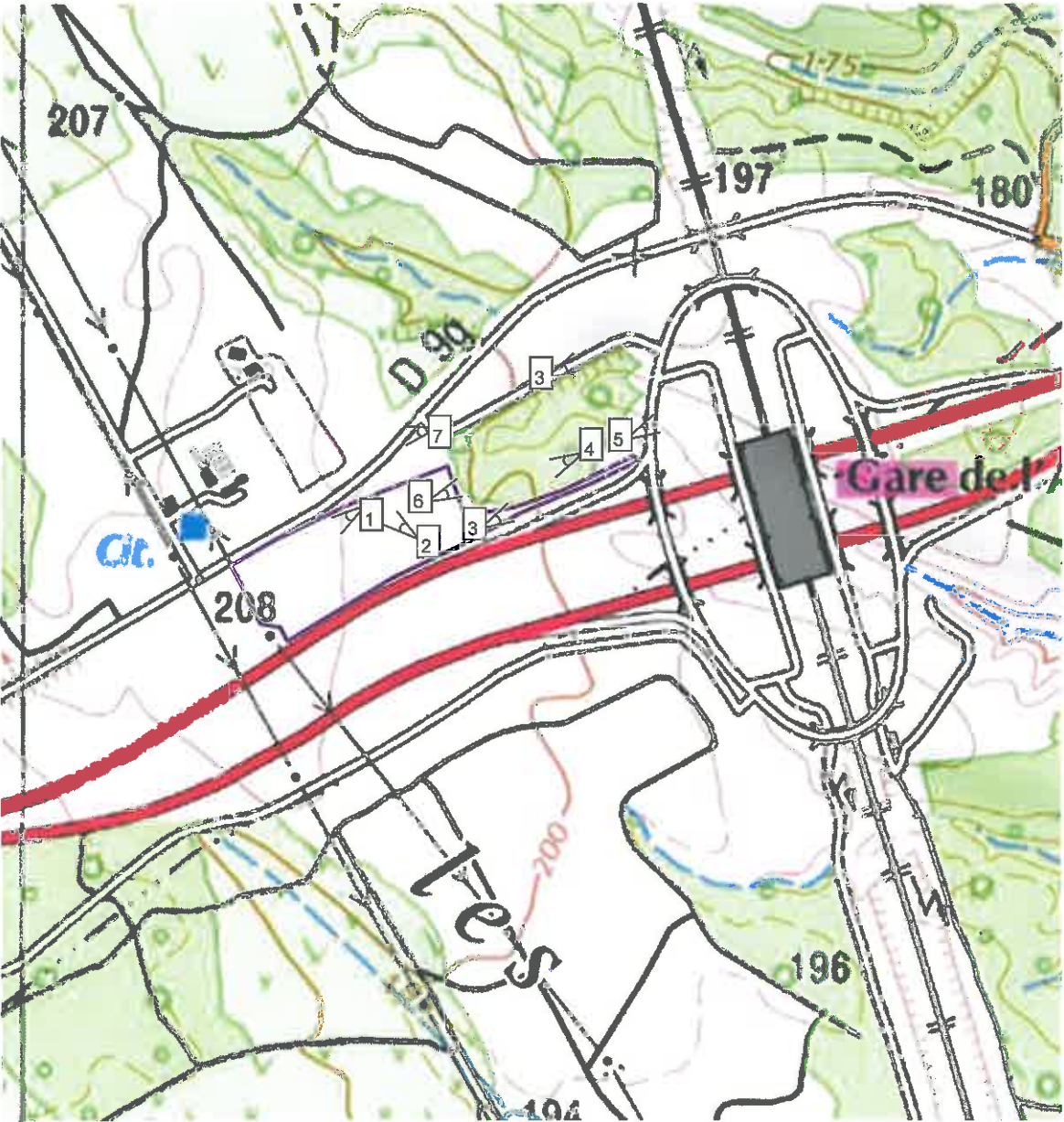
ANNEXE 2 :
PLAN DE LOCALISATION AU 1/25 000



ANNEXE 3 :

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE DU SECTEUR DU PROJET

CARTE DE LOCALISATION DES PHOTOS

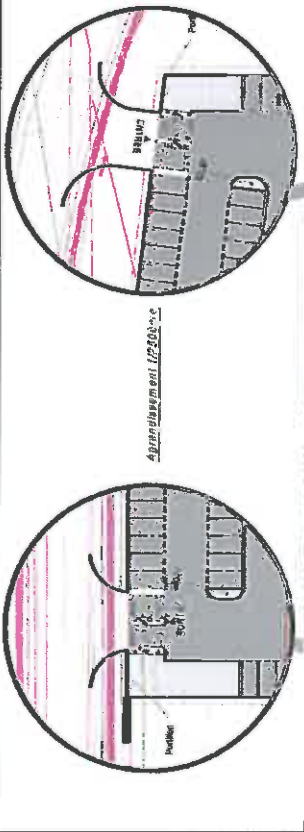




ANNEXE 4 :
PLAN DU PROJET



Construction d'un parc de 810 places
 sur terrain de 12 500 m²
 AIN EN PROVENCE



PROFIL N°1 du bassin de rétention

PC: V18 R10
 Altitude: 72,10
 Distance à l'axe TM
 Profil de base
 Distance à l'axe Basin

SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES

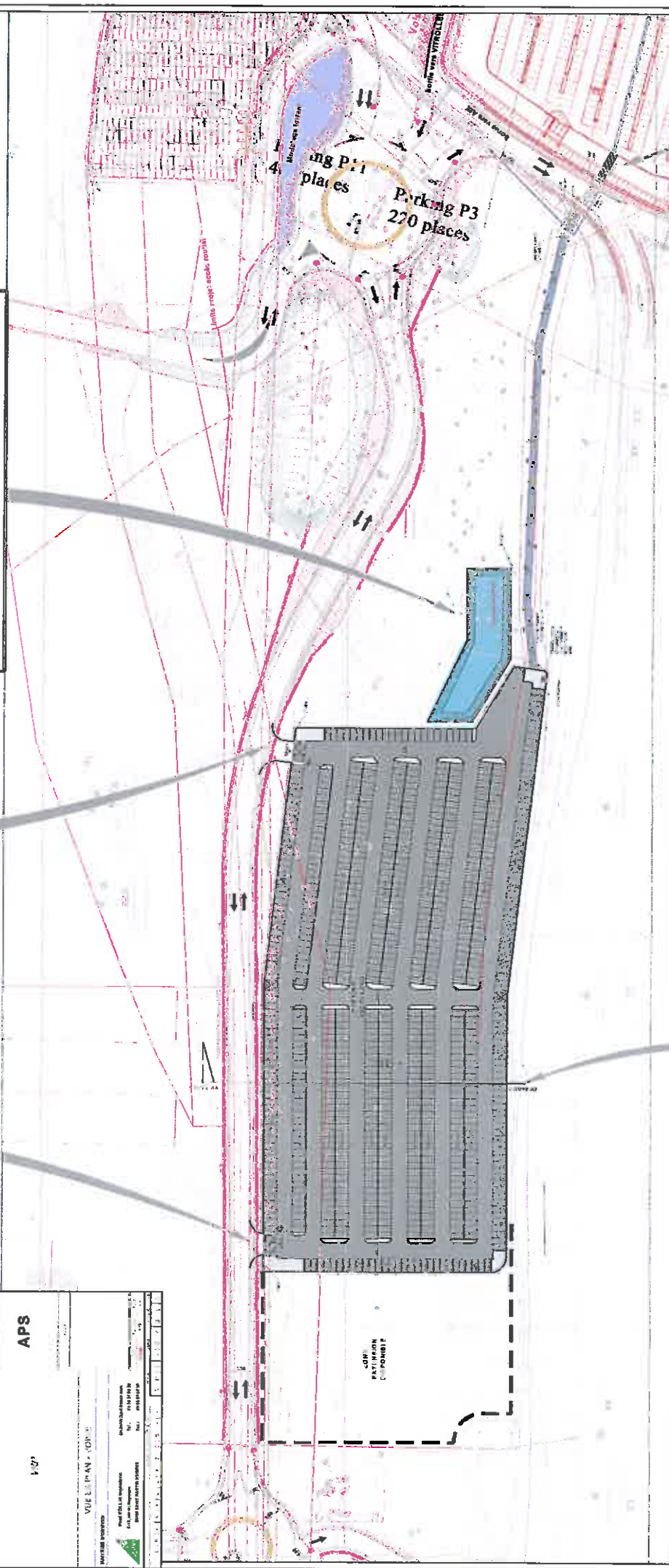
PROJET: Parc de 810 places
 Surface: 12 500 m²
 Localisation: Ain en Provence

APS

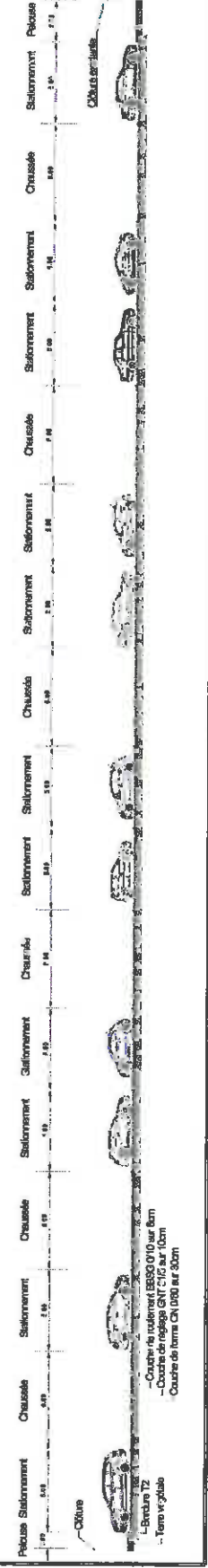
1/20

VUE L'PLAN - COTE

PROJET: Parc de 810 places
 Surface: 12 500 m²
 Localisation: Ain en Provence



COTE EN TRAVERS AA - 1/1000m



Chaussée de 12,50 m
 - Couche de stabiliment BBSO 0/10 sur 8cm
 - Couche de réglage SNT 5/15 sur 10cm
 - Couche de forme CN D90 sur 30cm



ANNEXE 5 :
PLAN DES ABORDS



ANNEXE 6 :

DESCRIPTION DU PROJET DE PARKING PROVISoire



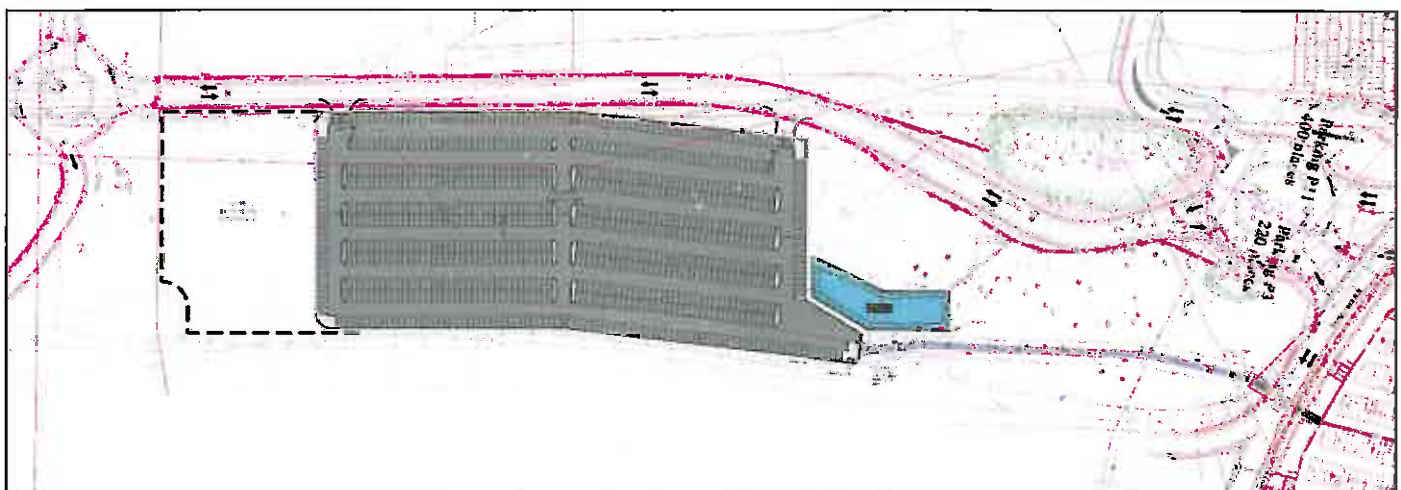
Aix TGV P13

Création d'un parc au sol provisoire de 850 places dont 17 PMR,
avec extension possible à 1100 places dont 22 PMR

Descriptif du projet et des travaux



Vu aérienne de la zone



Plan du projet



Sommaire

0	Préambule	3
1	Mise en situation	4
1.1	Objectif des travaux	4
1.2	Description du site accueillant le projet	5
1.2.1	Situation et description du terrain.....	5
1.2.2	Réseaux existants sur le site.....	5
1.2.3	Végétation sur le site.....	7
1.3	Les contraintes principales liées à l'intégration du projet dans le site.	7
1.3.1	L'accès des véhicules	7
1.3.2	L'accès des piétons au parking P13.....	8
1.3.3	La sécurité au sein du parc	13
2	Descriptif des travaux	14
2.1	Données du projet :	14
2.1.1	Surface globale	14
2.1.2	Voiries	14
2.1.3	Bassin.....	14
2.1.4	Cheminement piéton.....	15
2.2	Données de la construction :	15
2.2.1	Travaux préalables	15
2.2.2	Travaux préparatoires.....	15
2.2.3	Voirie.....	17
2.2.4	Réseaux divers.....	17
2.2.4.1	Eaux de voirie :	17
2.2.4.2	CFO/CFA :	18
2.2.4.3	Eclairage :	18
2.2.5	Equipements et mobilier.....	18
2.2.6	Péage	19
2.2.7	Signalisation	19
2.2.8	Places PMR	19
2.2.9	Vidéosurveillance.....	19
2.2.10	Dossier d'exécution et de recollement.....	20
3	Mode de construction et de fonctionnement du parking P13.	20
3.1	Risques et consignes de construction du parking	20
3.2	Risques et consignes lors de l'exploitation du parking.	20
4	Déconstruction du parking	20



0 Préambule.

Le présent document a pour objectif la présentation de l'opération de création d'un parking P13 à disposition des usagers de la gare TGV d'Aix en Provence.

Ce document a aussi pour objectif de définir le cadre de l'aménagement permettant d'établir les documents réglementaires :

- Etude au cas par cas
- Dossier Loi sur l'Eau
- Dossier d'évaluation des incidences Natura 2000

Ce document permet aussi de présenter le projet de création du P13 et son intégration au site étant au voisinage direct du projet de réaménagement de la D9G.

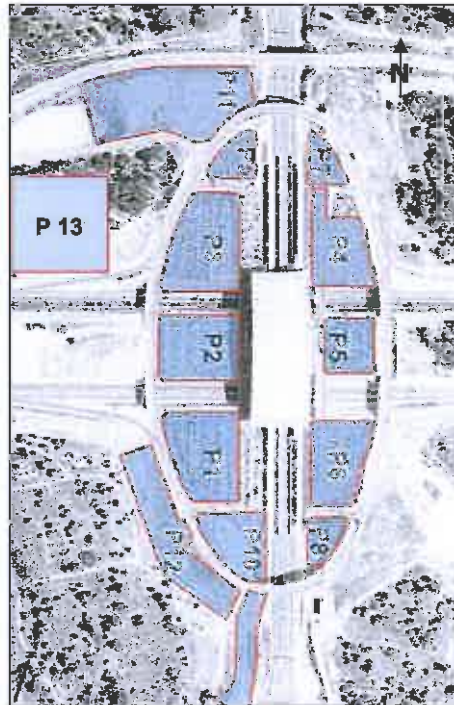


1 Mise en situation

1.1 Objectif des travaux

L'objectif des travaux est la création d'un parc au sol provisoire P13 permettant :

- de servir de parc tampon lors de la réalisation d'un autre parc en ouvrage type « projet parc en ouvrage P2 »,
- de servir de parc tampon dans le cadre de la restitution du parc P11 de 400 places (projet ZAC Arbois),
- de répondre au besoin toujours croissant de stationnement (anneau routier saturé).



Le P13 sera situé à l'extérieur de l'anneau routier.

Le parc provisoire P13 sera créé sur des terrains appartenant à la Région et à la SNCF, situés à l'Ouest de la gare TGV.

La surface du terrain disponible permet l'aménagement du parking P13 de 850 places et permet d'envisager une future extension.

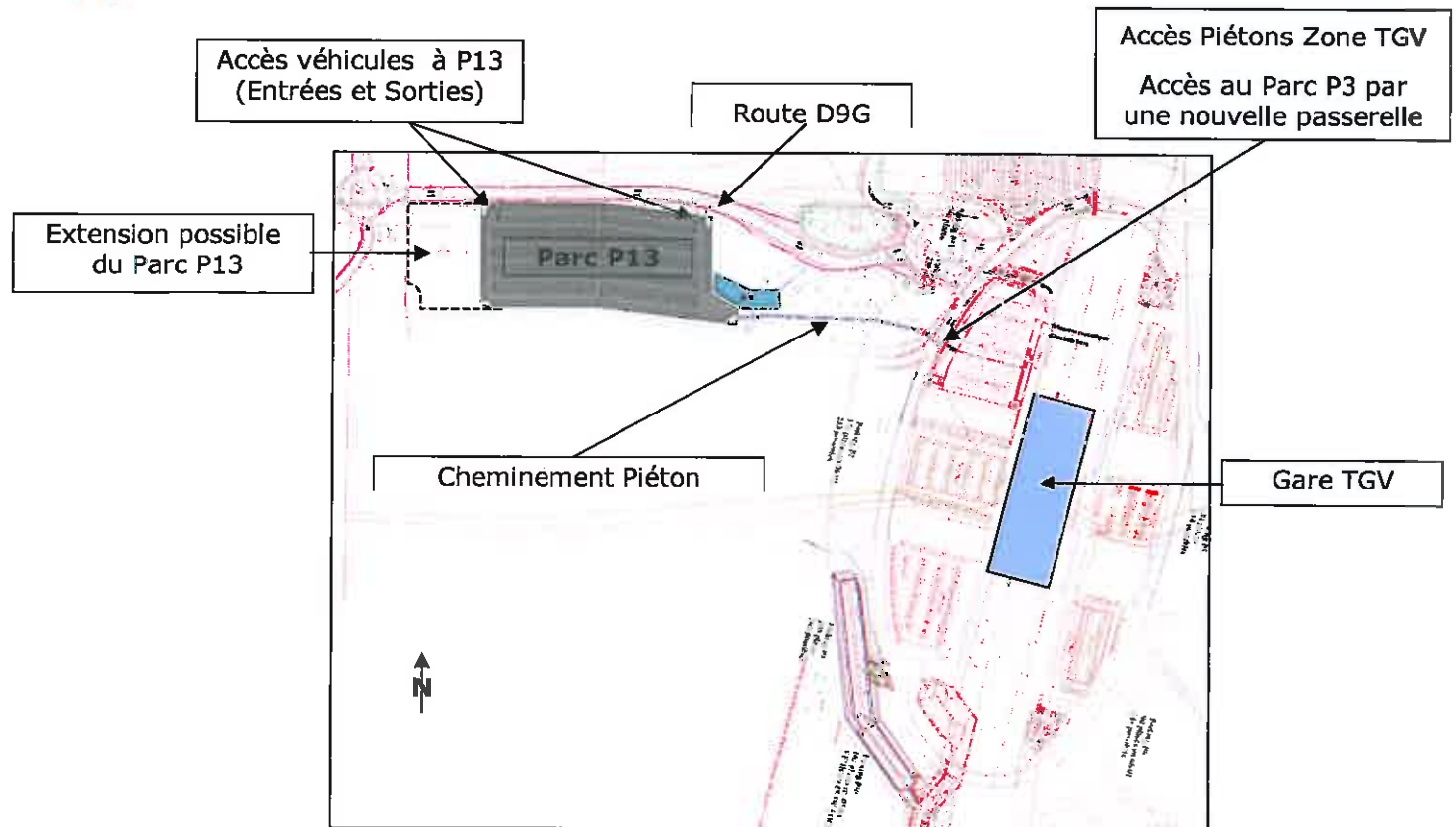
Ce document présente l'aménagement initial de 850 places dont 17 places PMR, cependant toutes les hypothèses prises en compte intègrent l'extension possible portant le parking à 1 100 places dont 22 places PMR.

Les études et dossiers d'autorisation déposés intègrent l'extension.

Tous des dispositifs notamment de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour l'aménagement global y compris extension.

L'accès voitures (entrées et sorties) se fera depuis la voie d'accès à l'anneau routier situé au Nord-Ouest (route D9G existante),

Son accès piéton sera à créer : cheminement piéton d'environ 400 mètres permettant d'entrer dans l'enceinte de la zone gare TGV par une passerelle reliant le cheminement piéton du parking P3. (cf. plan projet ci-après).



1.2 Description du site accueillant le projet

1.2.1 Situation et description du terrain

Le site permettant la construction du parking provisoire P13 est situé à l'Ouest de la gare TGV.

Le terrain est localisé sur la parcelle cadastrale LB 207 et LB 208 sur la commune d'AIX EN PROVENCE.

Il est encadré par :

- la D9 au Sud
- la D9G au Nord
- l'anneau à l'Ouest.
- Le futur raccordement de la D9G à la D9 à l'Est (projet CG13).

La surface disponible est de 2,6 ha, quasi plane, peu végétalisée et très peu arborée.

Le terrain a été scarifié et laisse apparaître les matériaux de surface qui sont un mélange de roches fracturés et de fines.

La D9 en déblai laisse apparaître la structure géologique du site composée de strates rocheuses dont le plafond est très proche de la surface du terrain.

1.2.2 Réseaux existants sur le site

Les DT ont été faites.

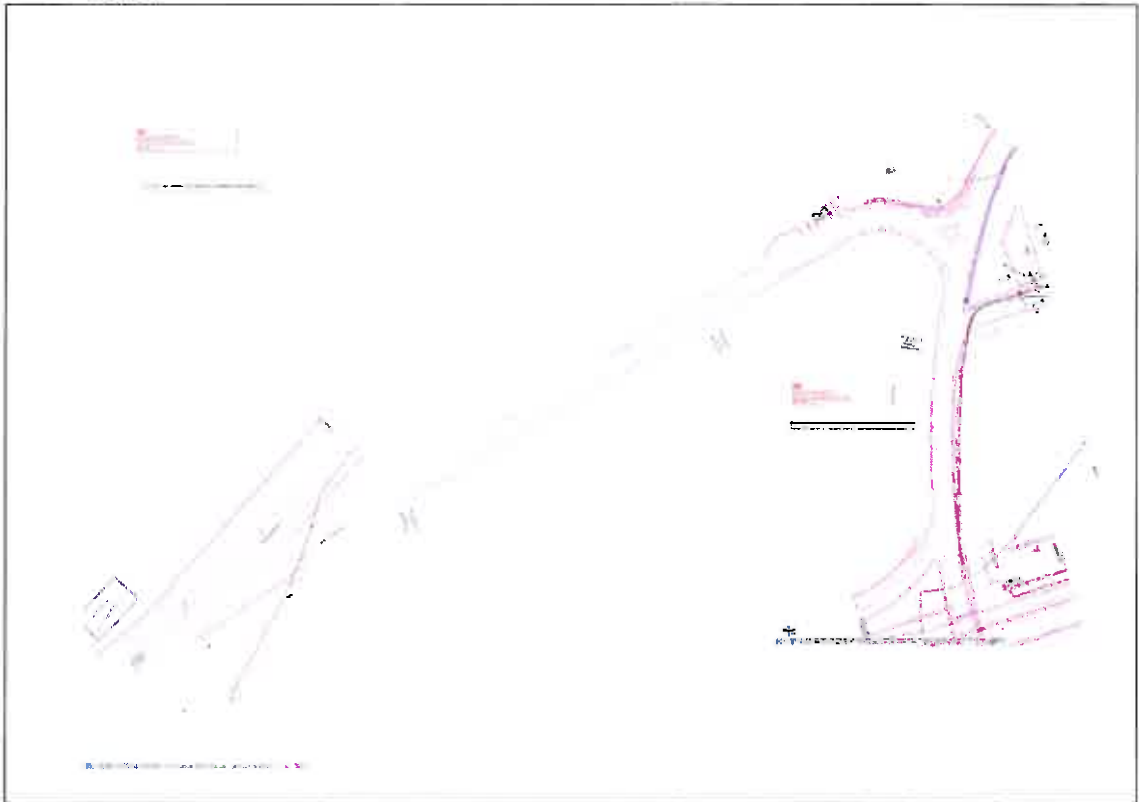
Les concessionnaires suivants indiquent l'absence de réseau :

- GRDF



Les concessionnaires ayant signalé un réseau sont les suivants :

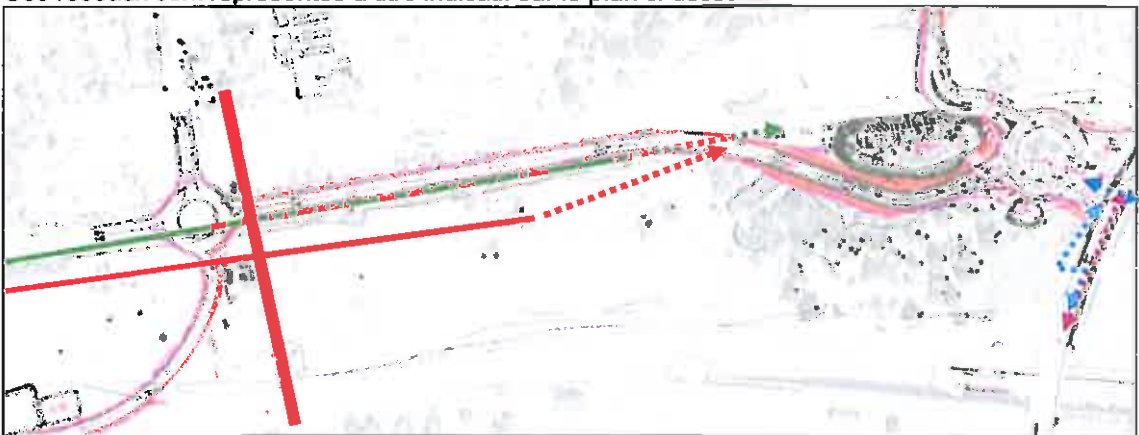
- ERDF



Dans l'attente de l'ensemble des retours, sur site et sur les plans en notre possession, il a été constaté les réseaux existants suivants :

- Réseau EDF aérienne et enterrée (reçu)
- Réseau FT aérienne
- Réseau d'éclairage public
- Réseau d'eau pluvial
- Réseau d'arrosage

Ces réseaux sont représentés à titre indicatif sur le plan ci-dessous.



- Réseau EDF aérien
- ... Réseau EDF enterré
- Réseau FT aérien
- ... Réseau FT enterré
- ... Réseau Arrosage enterré
- ... Réseau Pluvial enterré
- ... Réseau d'Éclairage



Les réseaux existants connus ne remettent pas en cause la faisabilité du projet.

La ligne FT entre le futur parking P13 et la D9G, nécessitera cependant d'être déplacée ou enfouie si cela n'a pas été déjà prévu dans les travaux de réaménagement de la D9G

1.2.3 Végétation sur le site.

Le site est végétalisé sur sa partie Nord-est et totalement dénué de végétation sur le reste de la parcelle hormis deux pins.

La nature provisoire du parking P13 impliquera son implantation hors zone végétalisée pour garantir l'état naturel du site.

Les arbres existants dans la partie en friche seront au maximum conservés si le projet le permet.

1.3 Les contraintes principales liées à l'intégration du projet dans le site.

Les hypothèses privilégiées à ce jour sont celles qui engendrent le moins de modifications au niveau de l'anneau routier et des routes existantes et celles qui assurent la sécurité optimale des usagers.

1.3.1 L'accès des véhicules

L'accès des véhicules sera réalisé par un simple aménagement aux abords de la route existante (D9G). Cette voie existante est à ce jour très peu fréquentée, cela assure un accès au parc (entrées et sorties) en toute sécurité.



Un projet du CG13 est en cours d'étude pour le réaménagement global de la D9G avec modification du tracé.





Le projet d'implantation du parking P13 au niveau des accès prend en compte l'infrastructure existante de la D9G mais aussi l'infrastructure projetée.

Le positionnement de l'entrée (2 voies) à l'Est et de la sortie (2 voies) à l'Ouest fait suite à une validation du CG13.

1.3.2 L'accès des piétons au parking P13

- Liaison piétonne depuis le parking

L'accès des piétons au P13 est plus délicat à gérer, il n'est pas envisageable d'emprunter la même route que celle servant à l'accès des véhicules (D9G). Les dimensions de l'infrastructure de la D9G ne permettent pas en l'état de créer un passage piéton sécurisé sur toute sa longueur.

La solution est donc de créer un cheminement piéton depuis l'extrémité Sud Est du futur parc qui débouchera au niveau de l'anneau routier en face du parking P3 (cf. plan ci-après).



Cet accès piéton permet d'avoir une lecture claire du cheminement vers la gare.

Dans le cadre de la création d'un parc au sol provisoire en gare de Valence TGV, EFFIA a déjà réalisé en 2009 le même type d'accès que celui proposé dans ce projet. Un cheminement piéton enrobés de 600 mètres linéaires a été créé entre le parking P4 Vercors et la gare TGV. Les précautions suivantes ont été prises :

- *Mise en place d'un éclairage tout au long du cheminement,*
- *L'éclairage a été branché sur détection de luminosité de façon à ce qu'une bonne visibilité et la sécurité soient assurées en permanence,*



- *Mise en place d'un panneau d'indication pour les piétons en sortie de parc indiquant le chemin d'accès et le temps de marche,*





- Peinture des logos piétons indiquant l'accès à la gare tous les 10 mètres pour guider les utilisateurs,



- Jonction entre l'extrémité du cheminement piéton et l'anneau routier



La principale contrainte de ce cheminement piéton est la configuration de la topographie du site à l'approche de l'anneau. Un dénivelé important du talus (4m sur 12m) impose, pour les 17 places PMR (ou 22 en cas d'extension) de P13, une demande de dérogation complémentaire à la dérogation existante concernant l'accessibilité PMR (cf. § 2.2.8).

Un escalier sera nécessaire pour franchir ce talus. Cet escalier sera muni d'une rampe d'un côté et d'un pan incliné permettant de faire rouler les bagages de l'autre côté.





- **Liaison du cheminement piéton : traversée de l'anneau**



Quelque soit l'hypothèse retenue pour le cheminement des piétons menant à la gare, un point singulier apparaît au niveau de l'anneau routier : la traversée de l'anneau par les piétons.



Après discussions avec le CG 13, cette traversée devant être faite en toute sécurité, la solution retenue d'un passage piéton « classique » de niveau, est la plus simple dans le cadre de la création de ce parc provisoire :



Une traversée piétonne est prévue au plus près de l'amorce de la bretelle vers la D9 en face de l'accès au parking P3 via une passerelle piétonne :

Ce passage piéton sera matérialisé par un passage piéton de niveau, parallèlement à cela l'implantation d'un grand nombre de panneaux d'indication (selon les préconisations S.E.T.R.A) sera également réalisée tout autour de l'anneau routier et soumise à validation avant mise en place.



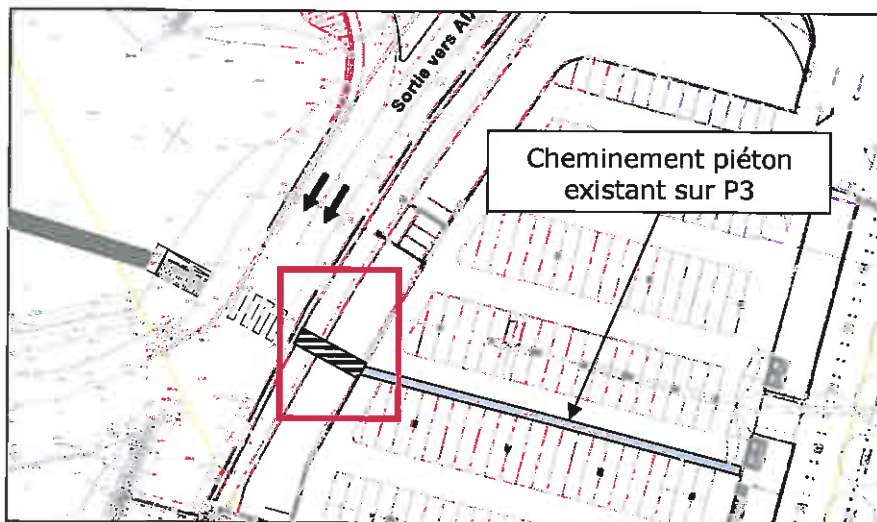
Une signalisation adaptée à la nuit pourra être mise en place avec des panneaux lumineux de part et d'autre de l'anneau (Cf. exemple ci-dessous), et accompagnés d'un éclairage adéquat.



L'aménagement permettant la traversée piétonne de l'anneau nécessitera les modifications suivantes de l'infrastructure existante :

- Suppression de la glissière métallique au droit du passage
- Suppression de la bordure chasse roue en béton au droit du passage
- Création de passages bateau sur la bordure T2 du trottoir coté gare TGV
- Mise en place de la pré-signalisation et de la signalisation verticale et horizontale du passage piéton
- Mise en place de l'éclairage spécifique du passage piéton

• **Liaison du cheminement piéton entre l'anneau et le parking P3**

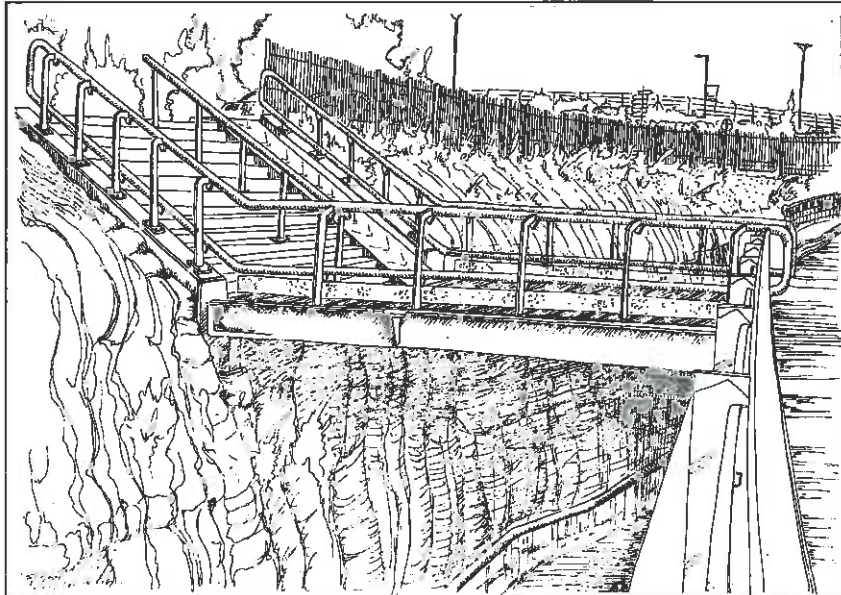


La liaison entre l'anneau et cheminement piéton existant sur le parking P3 est créée par la mise en place d'une passerelle à structure métallique de 2,80 m de large.

Cette passerelle permettra de franchir les 12ml entre le trottoir Est de l'anneau et le parking silo P3 avec un dénivelé de 2,20m.

La passerelle est constituée d'un escalier suivi d'une rampe du fait de la trop forte pente moyenne (18%) qui ne permet pas la mise en œuvre d'une rampe unique.

La passerelle est positionnée dans l'alignement du cheminement piéton existant sur la dalle supérieure du parking P3 qui permet d'identifier clairement le cheminement à suivre.



La passerelle sera fixée sur le front rocheux coté anneau et sur le parking P3



La modification d'un panneau de la clôture métal de la gare TGV, transformé en portail à double vantaux, permet ainsi de maintenir la fermeture de l'emprise de la gare en gardant une intégration parfaite dans le site actuel.





- **Avantages de l'aménagement piétonnier**

La solution d'une traversée piétonne simple a de nombreux avantages :

- La vitesse des véhicules au sein de l'anneau sera obligatoirement réduite,
- L'accès à la gare sera simple et lisible,
- Techniquement cette solution est simple à mettre en œuvre et s'intègre totalement dans l'optique d'un parc provisoire,
- Le plan de signalétique inspiré de ceux mis en place dans le cadre de travaux routiers (S.E.T.R.A) (répétition de panneaux d'indication tous les 50 mètres) assurera la sécurité des usagers.



Panneau C20a
Indication de passage piéton.



Panneau A13b
Danger : passage piéton

1.3.3 **La sécurité au sein du parc**

Le sujet de la sécurité au sein d'un parc éloigné de la gare est primordial :

- Les usagers doivent pouvoir utiliser le parc en toute sécurité et être en confiance,
- Les véhicules doivent pouvoir être également stationnés en toute sécurité.

Pour traiter ce sujet, trois solutions seront mises en œuvre :

- Mise en place de caméras de vidéosurveillance permettant de visualiser les accès au parc,
- Mise en place d'un éclairage puissant de l'ensemble du parc, aucune zone d'ombre ne devra être conservée,
- Mise en place d'une clôture dite défensive sur le pourtour du parc (type treillis soudé) ainsi que des portails et portillons nécessaires.

Ces solutions ont également été mises en place lors de la création par EFFIA du parc provisoire de Valence TGV :



Caméras et mâts d'éclairage
(respectant les normes et niveaux de luminosité)



Portail lourd d'accès au parc permettant la fermeture
du parc la nuit



Clôture défensive type treillis soudés de hauteur 2 m sur le pourtour du parc y compris de part et d'autre du cheminement piéton

2 Descriptif des travaux

2.1 Données du projet :

Les surfaces du projet sont récapitulées ci-après :

2.1.1 Surface globale

- Surface générale du projet (voirie, espaces vert, bassin) : 2,90 ha

- Surface maximale imperméabilisée : **2,65 ha** —

- Surface maximale espaces verts : 0,25 ha

2.1.2 Voiries

- Surface imperméabilisée maximale envisageable : 2,5 ha

o Surface du projet du Parking initial: 1,92 ha —

o Surface disponible pour une extension future : 0,58 ha —

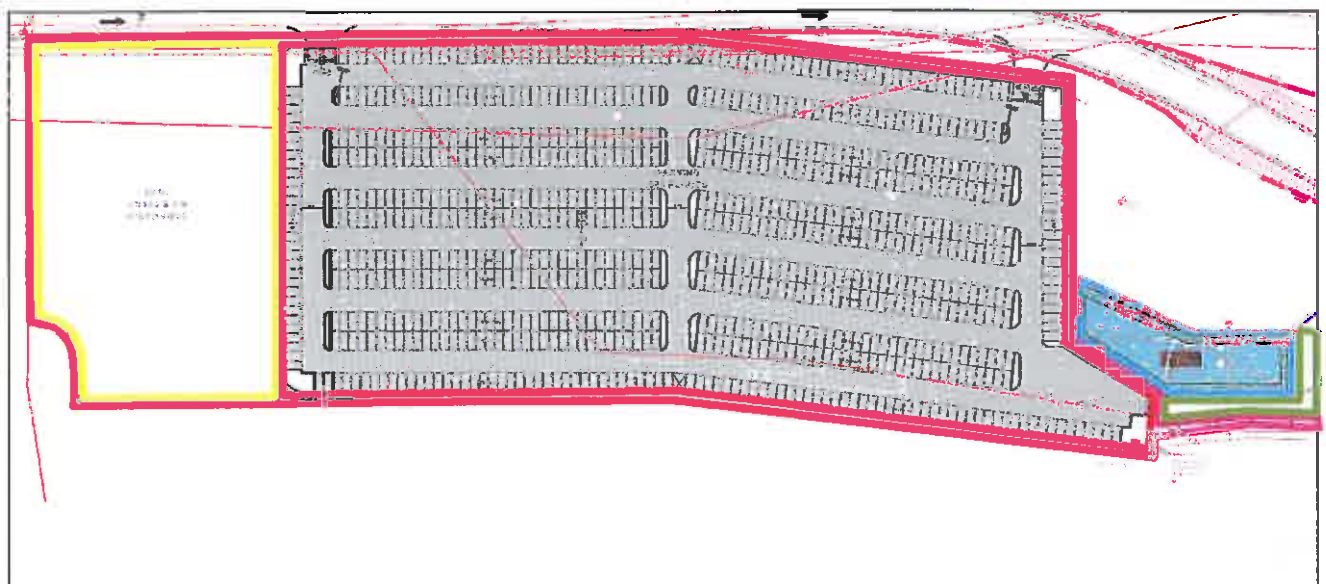
- Surface en espaces verts initial : 650 m²

- Surface supplémentaire en espace verts si extension : 760 m²

2.1.3 Bassin.

- Surface du bassin : 1050 m² —

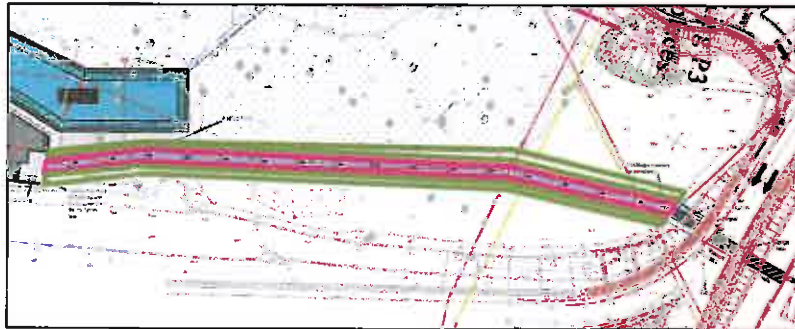
- Surfaces des piste et espaces verts : 200 m² —





2.1.4 Cheminement piéton

- Surface imperméabilisée : 525 m² 
- Surface des espaces verts : 1 300 m² 



2.2 Données de la construction :

2.2.1 Travaux préalables

- Installation de chantier, base vie,
- Mise en place d'une signalétique claire au niveau de l'anneau et à proximité de la zone chantier indiquant les travaux et leur emprise,
- Mise en place de barrières Heras pour sécuriser la zone de chantier,
- Panneau de chantier : un panneau de chantier informant les usagers du type de travaux réalisés ainsi que les délais d'exécution. A mettre en place en entrée de parc et au niveau de la gare TGV.

2.2.2 Travaux préparatoires

- Abattage des arbres existants ainsi que le débroussaillage de la zone si strictement nécessaire dans l'emprise du parking,

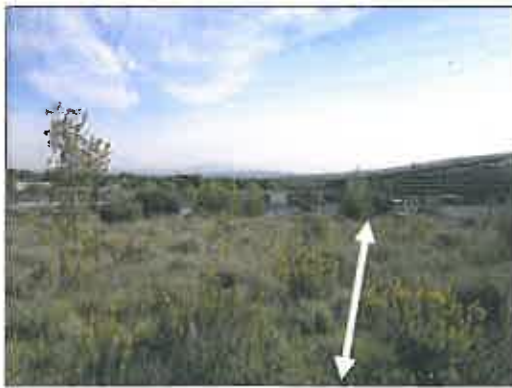


- Décapage et écrêtage de surface sous les futures zone revêtues (24000 m²), évacuation en décharge contrôlée,
- Terrassement en pleine masse pour mise à niveau du terrain (terrassement à la pelle mécanique avec ou sans BRH),



Zone à traiter

- Création du cheminement piéton : terrassement et mise en forme du cheminement piéton et des talus en tenant compte et en s'adaptant au dénivelé du terrain existant.



Futur Chemin piéton



Le cheminement piéton est revêtu en BBSG 0/10 noir d'une largeur de 2,80m et bordé de bordurettes béton type P1 ou P1 retournée.

Il est bordé de par et d'autre de la même clôture qu'en pourtour du parking mais à environ 5 m pour ne pas donner le sentiment de couloir grillagé

2.2.3 Voirie

- Création du corps de chaussée avec mise en place :
 - o d'un géotextile anti contaminant si nécessaire,
 - o d'une couche de 15 à 30 cm de tout-venant 0/80
 - o d'une couche de réglage de 10cm de semi-concassé 0/20
- Réalisation de la couche de roulement en BBSG 0/14 sur 6cm.

Cette couche de faible épaisseur pour assurer la pérennité de la chaussée pourra aisément être retirée lors de la phase de « déconstruction du parc » pour être recyclée.

Le parking est entouré de bordures T2 en périphérie.

Les ilots d'extrémité des barrettes sont aussi délimités par des bordures T2 et un remplissage en enrobés.

Les largeurs des voies de circulation feront 6m et les places de parking feront 5m x 2,40m

2.2.4 Réseaux divers

2.2.4.1 Eaux de voirie :

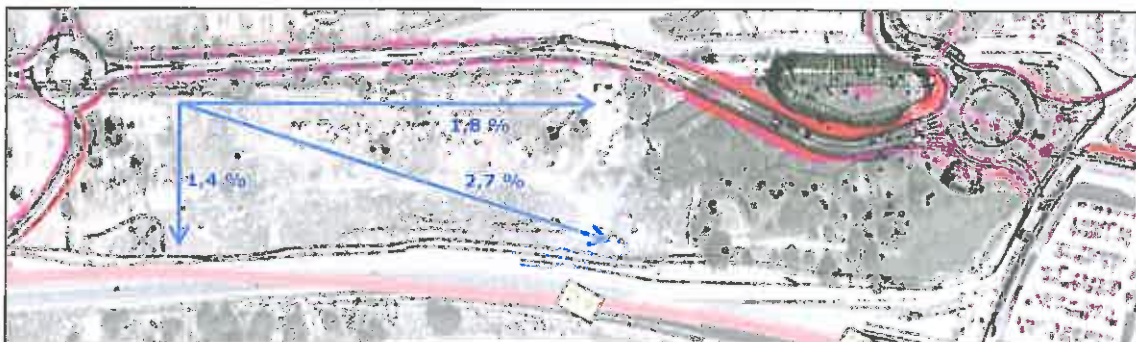
Les eaux de voiries seront totalement collectées par les dispositifs suivants :

- Création des formes et pentes nécessaires à l'évacuation des eaux de voirie dirigées directement vers un bassin de rétention tampon muni d'un décanteur lamellaire particulière.
- Transit des eaux de ruissellements du bassin vers les réseaux existants via le talweg existant puis les canalisations existantes,

La collecte des eaux de ruissellement sera faite par des grilles fonte régulièrement disposées sur le parking.

Le réseau de collecte des eaux pluviales sera constitué d'un réseau ramifié enterré en PVC, PEHD, et ou béton dument dimensionné.

Les pentes naturelles du terrain y compris la zone d'extension disponibles permettront un réseau à profondeur quasi constante





Le projet fait l'objet d'un dossier de déclaration au titre du Code de l'Environnement par le cabinet ARTELIA.

Les dispositifs prévus respectent les prescriptions du SAGE avec pour hypothèses:

- Surface considérée : 2,65 ha
- Rétention minimale : 900 m³/ha
- Débit de rejet minimal : 15L/s/ha
- Débit de rejet maximal : 40 L/s
- Débit de pointe mensuel considéré : 125 L/s.

La dernière note du cabinet ARTELIA conclue en la nécessité de mise en œuvre d'un bassin de 2400 m³ muni d'un ouvrage de traitement (décanteur lamellaire particulaire dimensionné pour traiter 80% des MES), d'un dispositif de décantation et d'une surverse

Nous rappelons que tous ces dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales sont dimensionnés pour le projet du P13 y compris extension potentielle.

Sa construction est projetée hors de la zone de végétalisée existante pour limiter l'impacte du projet.

Il sera construit en déblais a proximité du raccordement du cheminement piéton sur le parking.

Sa structure sera déterminée en fonction des conclusions du cabinet ARTELIA.

Le bassin sera entouré d'un grillage et muni d'une piste d'entretien en GNT permettant le contrôle du bon fonctionnement de l'ouvrage et de ses équipements.

2.2.4.2 CFO/CFA :

Les réseaux d'alimentation courants forts (caméras, péages, éclairage, signalétique lumineuse) et les courants faibles et réseaux fibres (péages, caméras) seront mis en place dans des fourreaux en tranchée après les travaux suivants :

- Réalisation des tranchées nécessaires à la mise en place de tous les fourreaux utiles et chambres de tirage et pose d'une câblette de terre.
- Tirage du câble d'alimentation du parking depuis le tarif vert situé au niveau de l'ouvrage P3 de la gare.

2.2.4.3 Eclairage :

Le parking et le cheminement piéton seront équipés de candélabres :

- Les candélabres sur le parking seront de grande hauteur avec des luminaires types projecteurs du même type que sur le parking P11.
- Les candélabres sur le cheminement piéton seront de plus faible hauteur avec des optiques classique ou à LED

Une étude photométrique sera à réaliser pour s'assurer du respect de la réglementation en termes de luminosité.

2.2.5 Equipements et mobilier

Le parking sera muni d'une clôture complète du site muni de dispositifs anti-intrusion.

- pose d'une clôture rigide en treillis soudés de 2m de hauteur sur le pourtour du parc,
- pose d'un portail au niveau des entrées sorties véhicules
- pose d'un portillon de fermeture de l'accès piétons en haut de l'escalier d'accès à l'anneau.



Le cheminement piéton et/ou le parking sera aussi équipé de mobilier urbain :

- banc
- appui ischiatique
- corbeille

2.2.6 Péage

Les entrées et sorties du parking pour les véhicules sont gérées par leur passage aux bornes de péage mises en place :

- deux en entrée sur îlots béton, à l'Est
- deux en sortie sur îlots béton, à l'Ouest

En complément, une ou deux Caisses Automatiques sur dalles béton et sous abri seront mises en place sur le parking à proximité de la jonction du cheminement piéton avec le parking.

2.2.7 Signalisation

La signalisation mise en place sur le parking est la suivante :

- Marque au sol des places, flèches, zébras etc.
- Mise en place de la signalétique charte EFFIA (panneaux piétons et véhicules)

2.2.8 Places PMR

17 places PMR sont prévues pour le parking P13 en phase initiale dans le respect des 2% réglementaires. Leur nombre est porté à 22 places si l'extension possible est mise en œuvre.

Du fait de la configuration du site, notamment de la forte différence de niveau au droit de l'anneau, le site impose la nécessité d'escaliers en fin de cheminement piéton et sur la passerelle.

Une demande de dérogation sera donc déposée lors de la pose du Permis d'aménager pour que l'ensemble des places PMR réglementairement nécessaires sur P13 soient reportées sur les parkings existants à proximité directe de la Gare.

Cette demande de dérogation a comme avantage majeur la mise à disposition du nombre de place suffisant au plus près de la destination des Personnes à Mobilité Réduite.

La dérogation existante a déjà permis de centraliser les places PMR sur le parking P2 avec le même objectif.

Lors de la modification future du parking P2, les places PMR seront déplacées, pendant la durée des travaux, sur le parking P1 ou sur P3 toujours à proximité immédiate de la Gare. Ces places PMR seront ensuite replacées sur P2 lorsque les travaux seront terminés

2.2.9 Vidéosurveillance

Afin de garantir la surveillance du parking, un dispositif de caméras est mis en place pour visualiser :

- Par caméra fixes :
 - o les entrées,
 - o les sorties,
 - o les caisses
 - o le cheminement piéton,
- Par caméras dômes
 - o les voies de circulation et le parking

La vidéosurveillance sera reportée dans le local principal situé dans le parking P3 (ouvrage).



2.2.10 Dossier d'exécution et de recollement, contrôle

En fin d'opération, un dossier complet de récolement sera établi afin de garder la trace de :

- l'ensemble des essais et contrôles effectués pendant les travaux
- l'ensemble des fournitures et équipements mis en place
- l'ensemble des plans de récolements

Ce dossier de récolement sera aussi utile lors de la phase de déconstruction du parking P13 qui est provisoire.

3 Mode de construction et de fonctionnement du parking P13.

3.1 Risques et consignes de construction du parking

Lors de la construction du parking, les moyens suivants seront mis en œuvre pour limiter l'impact du projet.

Les risques liés à la construction du projet sont les suivants :

- Risques de pollutions aux hydrocarbures ...
 - o Pas d'entretien des engins sur site
 - o Plein des engins sur une zone identifiée et étanchée par bicouche.
 - o Mise à disposition sur site de trousse anti-pollution
- Risques de transfert de fines et de laitance de béton.
 - o Mise en place de dispositifs pour le lavage des toupies.
 - o Mise en place de dispositif filtrant avant exutoire des eaux de ruissellements en phase travaux
- Arrosage lors des travaux en cas de poussières importantes
- Pas de brulage sur site
- Tri des déchets de chantier et demande de bordereau de suivi.
- Fermeture du site pendant les travaux par mise en place de barrières Heras.

3.2 Risques et consignes lors de l'exploitation du parking.

Lors de l'exploitation du site les contrôles de bon fonctionnement des équipements du réseau d'eau pluvial seront effectués régulièrement. L'entretien et le nettoyage notamment du séparateur hydrocarbure, ainsi que le contrôle de l'état du bassin et son curage si nécessaire, font parti des dispositifs permettant de limiter au maximum les impacts possibles du parking sur son environnement.

4 Déconstruction du parking

Le parking P13 est provisoire. En fin d'exploitation, l'ensemble des constructions seront déconstruites et évacuées : parking, cheminement piéton, et bassin.



En fin d'exploitation, le site sera remis en état, soit :


- Dépose des équipements (candélabres, caméras, bornes de péage, mobilier)
- Dépose des clôtures et portails
- Démolition des éléments en béton (massifs de fondation, escaliers, ilots bétons, bordures...)
- Retrait des câbles d'alimentation
- Retrait des fourreaux de réseau secs
- Retrait des réseaux de collecte d'eau pluvial (regards, canalisations, ...)
- Retrait des équipements du bassin de rétention
- Démolition du bassin de rétention
- Rabotage des enrobés et évacuation en centre de recyclage
- Scarification du corps de chaussée à l'identique de l'état initial.

La finalité de la déconstruction est de rendre un terrain à l'état initial : GNT scarifiée au sol et aucun produit de construction en surface ou enfoui (réseaux, équipements, ...)

ANNEXE 7 :

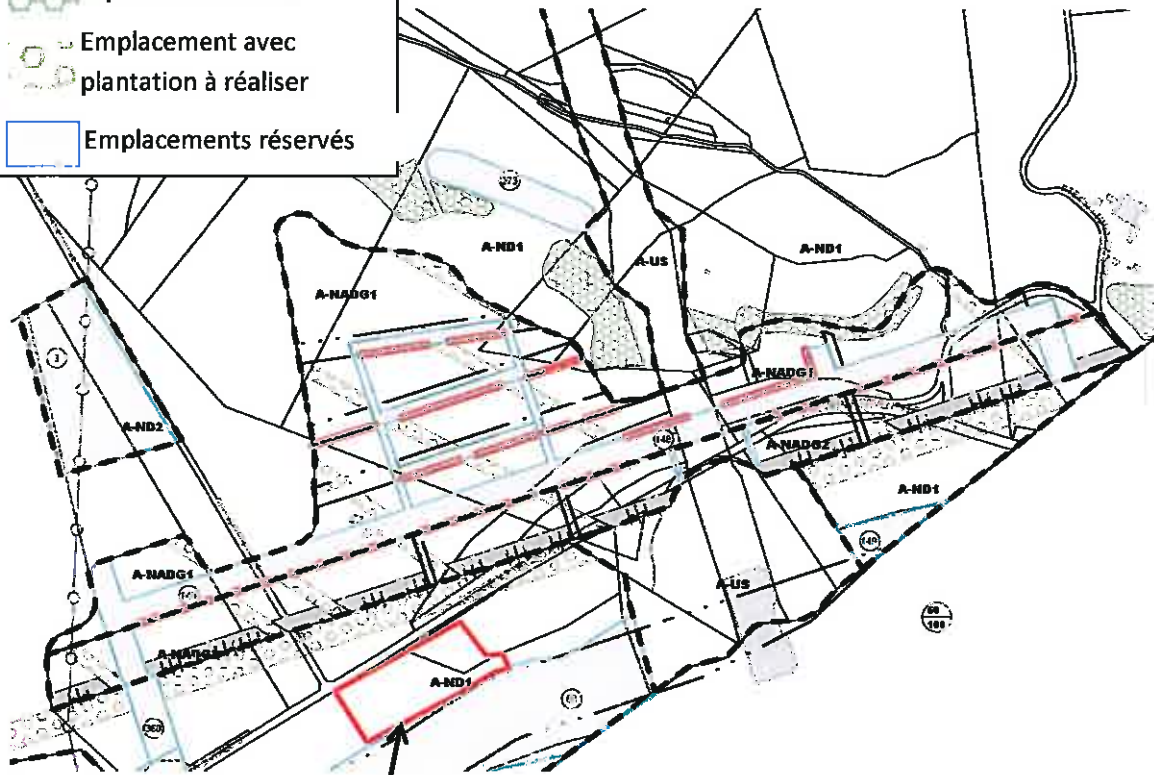
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU POS D'AIX-EN-PROVENCE

Légende :

 Espace boisé classé

 Emplacement avec
plantation à réaliser

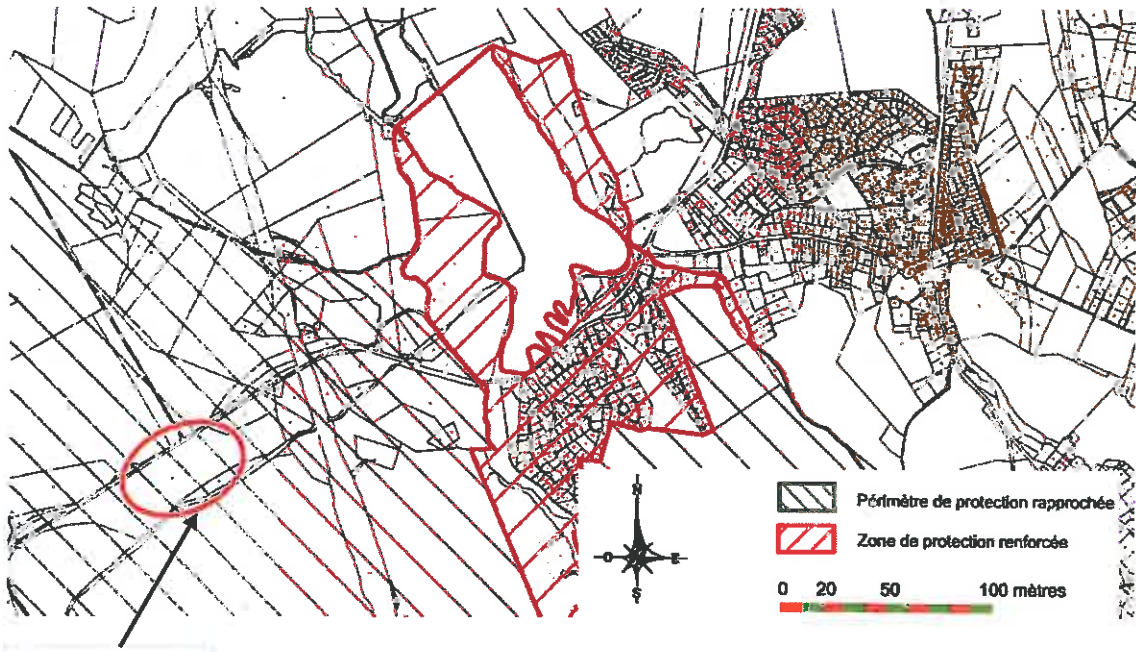
 Emplacements réservés



Aire d'étude

ANNEXE 8 :

PROJET DE PERIMETRE DE PROTECTION DU BASSIN DU REALTOR

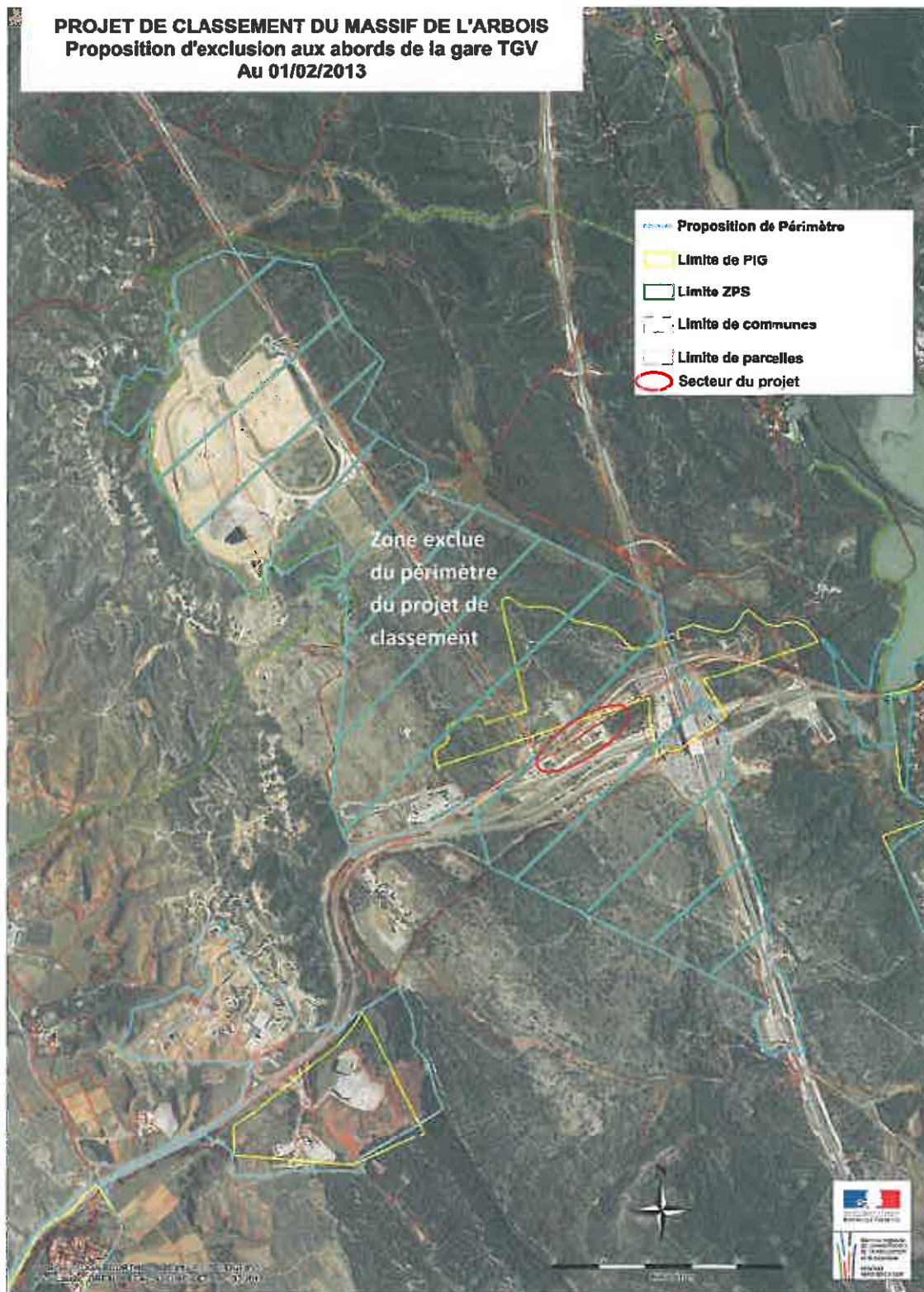


Zone d'étude

ANNEXE 9 :

PROJET DE SITE CLASSE DU MASSIF DE L'ARBOIS

PROJET DE CLASSEMENT DU MASSIF DE L'ARBOIS
Proposition d'exclusion aux abords de la gare TGV
Au 01/02/2013



ANNEXE 10 :
EVALUATION D'INCIDENCE NATURA 2000

2014



AIX TGV P13 : CREATION D'UN PARC AU SOL PROVISOIRE DE 850 PLACES

Ref : PA140116-CTT1

FORMULAIRE D'EVALUATION SIMPLIFIE DES
INCIDENCES NATURA 2000

ZPS FR9312009 « PLATEAU DE L'ARBOIS ».

Pour le compte de :
EFFIA



AGENCE Rhône-Provence
Site Agroparc
Rue Lawrence Durrell BP 31 285
84 911 AVIGNON Cedex 9



www.naturalia-environnement.fr

AIX TGV P13 : CREATION D'UN PARC AU SOL PROVISOIRE DE 847 PLACES

FORMULAIRE D'EVALUATION SIMPLIFIE DES INCIDENCES NATURA 2000 ZPS FR9312009 « PLATEAU DE L'ARBOIS ».

Rapport remis le : 31 mars 2014

Pétitionnaire : EFFIA

Coordination : Caroline TA-TRUONG

Chargés d'études : Thomas CROZE – Botaniste
Guy DURAND – Ornithologue

Rédaction : Caroline TA-TRUONG - Ecologue
Guy DURAND et Thomas CROZE

Cartographie : Olivier MAILLARD

Suivi des modifications :

26.03.2014 Première diffusion GD, CTT

PREAMBULE

Le formulaire suivant est mis en ligne sur le site internet de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte-D'azur (DREAL PACA). Il convient de l'utiliser lorsqu'un projet (ou manifestation) a des incidences négligeables sur les sites du réseau Natura 2000. Le second alinéa de l'article R 414-23 du Code de l'Environnement insiste sur la proportionnalité de l'évaluation par rapport à l'envergure de l'activité. Ainsi, lorsqu'une analyse permet de conclure à l'absence d'incidence sur tout site Natura 2000, le contenu de l'évaluation des incidences peut être simplifié et « *se limiter à la présentation et description du projet ainsi qu'à l'exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000* » (article R 414-21 du Code de l'Environnement).

Ce document s'attache donc à décrire et analyser le projet afin de démontrer et de conclure à l'absence d'incidences. Dans le cas contraire une évaluation complète des incidences sera nécessaire (article L414-4 du Code de l'Environnement).

COORDONNEES DU PORTEUR DE PROJET :

Nom (personne morale ou physique) : EFFIA Concessions

Commune et département : Paris (75)

Adresse : 20 boulevard Poniatowski

75 012 Paris

Téléphone : 01 44 75 13 41

Fax : 01 44 75 24 94

Email : Pierre-Philippe.Broizat@effia.fr

Nom du projet : Aix TGV P13 : création d'un parc au sol provisoire de 847 places

A quel titre le projet est-il soumis à évaluation des incidences ? Le projet se trouve à proximité de la ZPS « Plateau de l'Arbois ».

1. DESCRIPTION DU PROJET, DE LA MANIFESTATION OU DE L'INTERVENTION**a. Localisation et cartographie**

Le projet est situé à l'ouest de la gare TGV.

Nom de la commune : Aix-en-Provence..... N° Département : 13

En site(s) Natura 2000

n° de site(s) : (FR93---)

n° de site(s) : (FR93---)

Hors site(s) Natura 2000 A quelle distance ?

A environ 1 km du site : « PLATEAU DE L'ARBOIS » (FR9312009)

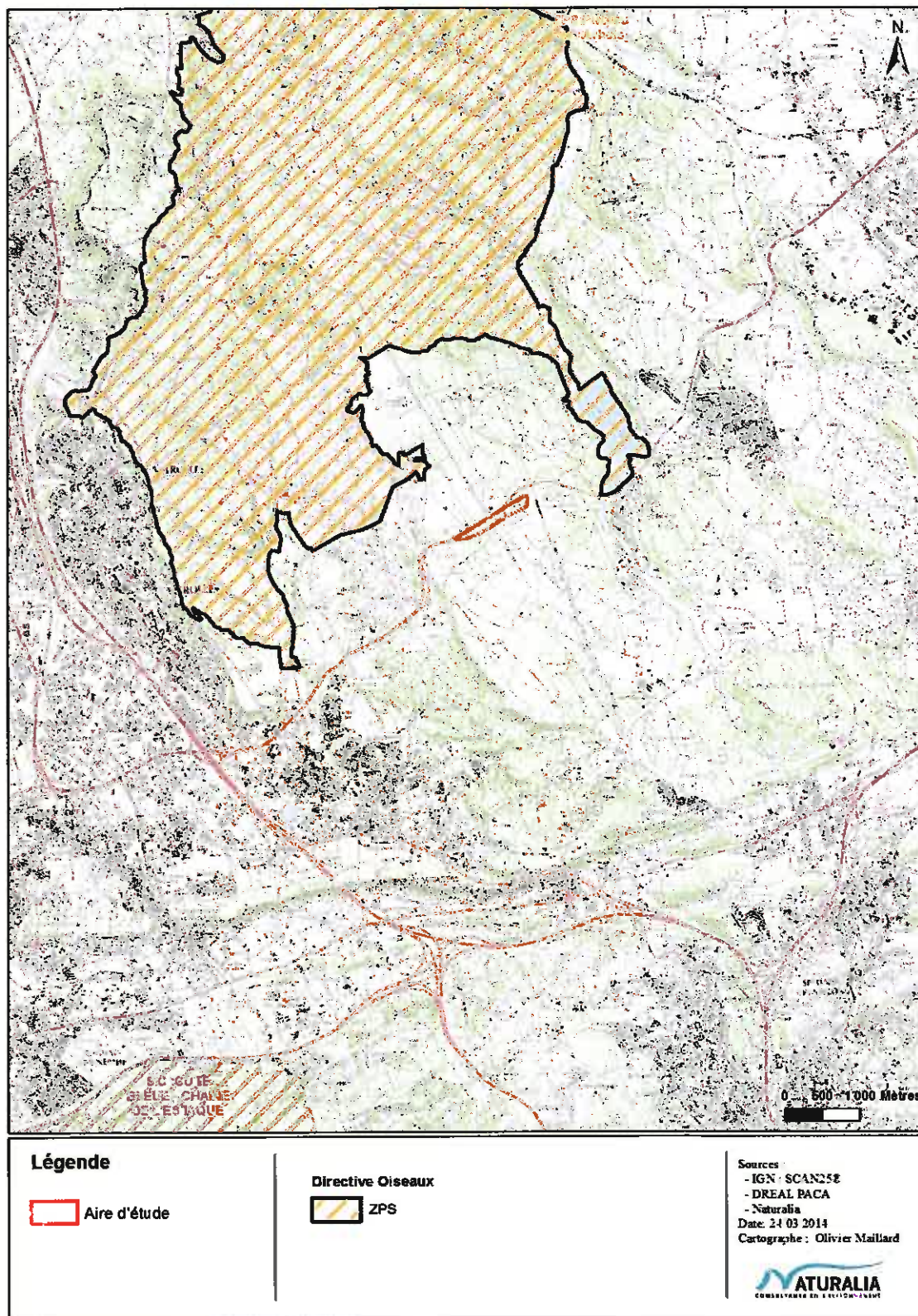


Figure 1 : localisation de l'aire d'étude par rapport au périmètre Natura 2000

b. Nature du projet, de la manifestation ou de l'intervention

L'objectif des travaux est la création d'un parc au sol provisoire (le P13) de 850 places dont 17 places PMR (avec extension possible à 1 100 places) ainsi que de son cheminement piéton.

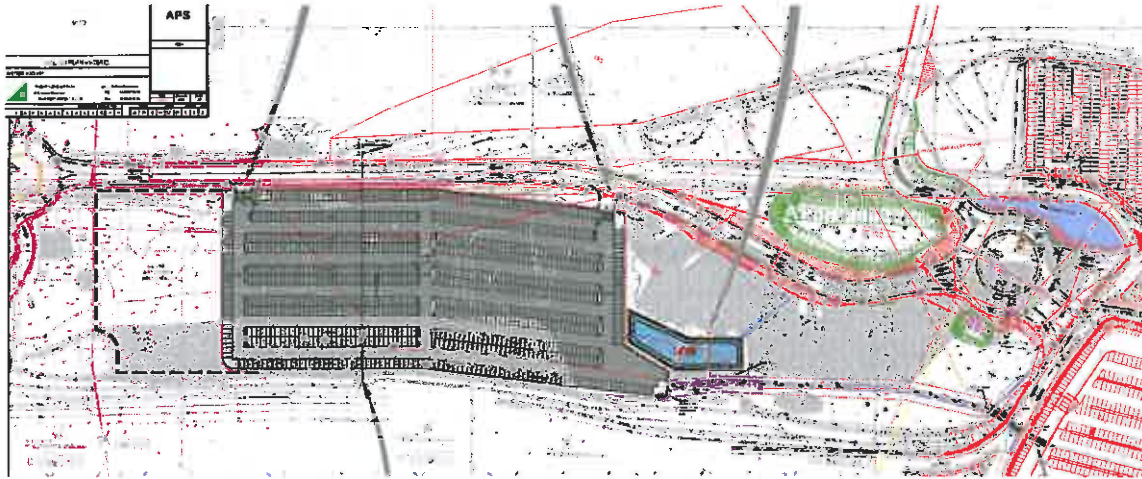


Figure 2 : Plan de masse du projet (SOURCE : EFLIA)

Travaux préalables

- Installation de chantier, base vie,
- Mise en place d'une signalétique claire au niveau de l'anneau et à proximité de la zone chantier indiquant les travaux et leur emprise,
- Mise en place de barrières Héras pour sécuriser la zone de chantier,
- Panneau de chantier : un panneau de chantier informant les usagers du type de travaux réalisés ainsi que les délais d'exécution. A mettre en place en entrée de parc et au niveau de la gare TGV.

Travaux préparatoires

- Abatage des arbres existants ainsi que le débroussaillage de la zone,
- Décapage de la terre végétale sur toute la surface (24 000 m²), évacuation en décharge contrôlée
- Terrassement en pleine masse pour mise à niveau du terrain (terrassement à la pelle mécanique avec ou sans BRH),
- Création du cheminement piéton : terrassement et mise en forme du cheminement piéton et des talus en tenant compte et en s'adaptant au dénivelé du terrain existant

c. Le projet comporte-t-il des éclairages nocturnes ?

Le projet prévoit la mise en place d'un éclairage puissant de l'ensemble du parc, aucune zone d'ombre ne devra être conservée (pour des raisons de sécurité (le parking étant à 400 m de la gare)).

d. Y a-t-il sur la zone du projet des fossés, canaux, roubines, cours d'eau ou tout autre milieu aquatique (y.c. temporaire) ou humide ?

Non.....

e. Essences concernées si des arbres sont supprimés

Peuplement de Pins d'Alep d'âge moyen.

f. Etendue du projet, de la manifestation ou de l'interventionEmprises au sol temporaire et permanente de l'implantation ou de la manifestation (si connue) : environ 24 000 (m²) < 100 m² 1 000 à 10 000 m² (1 ha) 100 à 1 000 m² > 10 000 m² (> 1 ha)**■ Aménagement(s) connexe(s) :**

Le P13 sera situé à l'extérieur de l'anneau routier, son accès voitures (entrées et sorties) se fera depuis le bras d'accès à l'anneau routier situé au Nord-Ouest (route existante D9G), son accès piéton sera à créer : cheminement piéton d'environ 400 mètres permettant d'entrer dans l'enceinte de la zone gare TGV par le portail Nord-Ouest (cf. Plan de masse ci-dessus).

Eclairage : Il sera probablement réalisé en enrobé avec mise en place d'un éclairage puissant respectant les normes PMR tout au long du chemin. L'éclairage sera branché sur détection de luminosité de façon à ce qu'une bonne visibilité et la sécurité soient assurées en permanence.

Eaux de voirie : Création des formes et pentes nécessaires à l'évacuation des eaux de voirie dirigées directement vers un bassin de rétention via des canalisations. Le positionnement du bassin de rétention n'est à ce jour pas déterminé avec précision, à priori dans au sein de la zone boisée. Il s'étendra sur 2 000 m².

CFO/CFA : réalisation des tranchées nécessaires à la mise en place de tous les fourreaux utiles avec pose de cablette de terre et tirage du câble d'alimentation du parking depuis le tarif vert situé au niveau de l'ouvrage P3 de la gare.

Maçonnerie et mobilier : pose d'une clôture rigide en treillis soudés sur le pourtour du par cet pose d'un portail au niveau des entrées sorties véhicules et d'un portillon à l'accès piétons.

Péage : mise en place de deux entrées sur îlots béton et de deux sorties sur îlots béton ainsi que d'une ou deux Caisses Automatiques (dont une PMR) sur dalles béton.

Signalisation : marquage au sol et panneaux piétons et véhicules.

g. Durée prévisible et période envisagée des travaux, de la manifestation ou de l'intervention :

- Projet, manifestation :

 diurne nocturne

- Durée précise si connue : (Jours, mois)

Ou durée approximative en cochant la case correspondante :

 < 1 mois 1 an à 5 ans 1 mois à 1 an > 5 ans

- Période précise si connue : Janvier 2015 à juin ou août 2015

- Fréquence :

chaque année

chaque mois

autre (préciser) : Une fois. Parking démantelé 5 à 10 ans plus tard.

h. Entretien / fonctionnement / rejet

Rejet d'eaux pluviales directement vers un bassin de rétention de 2000 m² équipé d'un ouvrage de traitement (décanteur lamellaire) à créer via des canalisations à réaliser.

i. Budget

Coût global du projet :

ou coût approximatif (cocher la case correspondante) :

< 5 000 €

de 20 000 € à 100 000 €

de 5 000 à 20 000 €

> à 100 000 €

j. Questions posées

Oiseaux

- le projet occasionne-t-il une coupure ou une discontinuité dans une trame boisée, une ripisylve ? porte-t-il atteinte à des haies ou alignements d'arbres ?

Le projet est susceptible d'altérer un ilot boisé de résineux qui se trouve déjà contraint entre plusieurs axes de circulation autour de la gare TGV.

- y a-t-il suppression de vieux arbres ou arbres à cavités ? (si oui joindre photos)

Aucun arbre à cavités n'a été identifié dans la zone d'étude. Il s'agit d'un peuplement de Pins d'Alep d'âge moyen qui ne montre aucune capacité d'accueil pour les chiroptères et oiseaux cavicoles.

- l'emprise du projet est-elle en partie en bordure de milieux aquatiques ?

Non

- quelles espèces d'oiseaux utilisent ou fréquentent le site ?

Des espèces communes et banales s'y alimentent ou le survolent (Pie bavarde, Geai des chênes, Pigeon ramier, Rouge-gorge familier, Troglodyte mignon (hiv), Fauvette à tête noire, Mésange huppée, Pinson des arbres, Serin cini...).

- y a-t-il des espèces d'oiseaux qui s'y reproduisent ?

La reproduction peut être envisagée pour des espèces communes comme la Pie bavarde ou le Pigeon ramier ; guère plus...

2. DEFINITION DE LA ZONE D'INFLUENCE DU PROJET

La zone d'influence est fonction de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues (poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique...).

La zone d'influence est plus grande que la zone d'implantation. Pour aider à définir cette zone, il convient de se poser les questions suivantes :

- Rejets dans le milieu aquatique
- Pistes de chantier, circulation
- Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces)
- Poussières, vibrations
- Pollutions possibles
- Perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation
- Bruits
- Autres incidences

3. ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'INFLUENCE

Cet état des lieux écologique de la zone d'influence (zone pouvant être impactée par le projet) permettra de déterminer les incidences que peut avoir le projet ou manifestation sur cette zone.

PROTECTIONS :

Le projet est situé en :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Réserve Naturelle Nationale | <input checked="" type="checkbox"/> PIG (projet d'intérêt général) de protection |
| <input type="checkbox"/> Réserve Naturelle Régionale | <input type="checkbox"/> Parc Naturel Régional |
| <input type="checkbox"/> Parc National | <input checked="" type="checkbox"/> ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) |
| <input type="checkbox"/> Arrêté de protection de biotope | <input type="checkbox"/> Réserve de biosphère |
| <input type="checkbox"/> Site classé | <input type="checkbox"/> Site RAMSAR |
| <input type="checkbox"/> Site inscrit | |

Le projet est situé dans la ZNIEFF de type II « Plateau d'Arbois – Chaîne de Vitrolles – Plaine des Milles », dans le PIG « Massif de l'Arbois » et dans le zonage PNA « Domaines vitaux - Aigle de Bonelli ».

USAGES :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Aucun | <input type="checkbox"/> Agriculture |
| <input type="checkbox"/> Pâturage / fauche | <input type="checkbox"/> Sylviculture |
| <input type="checkbox"/> Chasse | <input checked="" type="checkbox"/> Décharge sauvage |
| <input type="checkbox"/> Pêche | <input type="checkbox"/> Perturbations diverses (inondation, incendie...) |
| <input type="checkbox"/> Sport & Loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre...) | <input type="checkbox"/> Cabanisation |
| | <input type="checkbox"/> Construite, non naturelle : |

..... Autre (préciser l'usage) :
.....

Commentaires :

La zone se distingue en deux parties :

- une partie boisée à l'ouest qui arbore une forte naturalité ; un reliquat rappelant les milieux boisés environnants. Elle est néanmoins assez dégradée par toutes sortes de dépôts d'immondices et de déchets.
- une partie en friche à l'est qui se présente sous la forme d'un remblai végétalisé sur ses marges et dont le centre présente un faciès de terrain remanié avec un sol déstructuré et une présence très réduite de végétation rudérale.

METHODOLOGIE EMPLOYEE :

- **Recherche bibliographique :** les ressources exploitées concernent aussi bien les atlas régionaux que les articles scientifiques, les bases de données disponibles, les personnes ressources (naturalistes reconnus, association, ...) :
 - les Atlas régionaux (Flore, Rhopalocère, Odonates, ...)
 - la Base de données « Faune PACA », SILENE Faune et Flore ;
 - le DOCOB de la ZPS « Plateau de l'Arbois » ;
 - les fiches ZNIEFF.
 - les connaissances locales de l'équipe Naturalia issues d'études antérieures menées dans ce territoire.

➤ Les prospections ont eu lieu au mois de **février 2013**. Etant donné la période des relevés, les inventaires n'ont pu être exhaustifs.

➤ **Inventaires de terrain :**

Groupes inventoriés	Méthodes appliquées	Dates de prospection
Flore Habitats naturels	La lecture habitats naturels et flore consiste en : <ul style="list-style-type: none"> - Relevé floristique dans les unités homogènes de végétation et rattachement aux groupements de référence (Prodrome des végétations de France / Code Corine Biotopes / Cahiers des habitats naturels Natura 2000) ; - Recherche ciblée sur les espèces patrimoniales potentiellement présentes au regard des configurations mésologiques et des qualités des groupements végétaux en présence. 	Thomas Croze 18/02/2014
Insectes	En raison du passage précoce, la prospection des insectes a consisté en une : <ul style="list-style-type: none"> - Observation des arbres avec recherche d'indice de présence de coléoptères saproxyliques d'intérêt communautaire. - Recueil bibliographique et évocation des potentialités au regard des habitats présents. 	Guy Durand 18/02/14
Amphibiens	La recherche des amphibiens a consisté en : <ul style="list-style-type: none"> - La recherche d'habitats (terrestre et aquatique) favorables aux espèces (mare, bassin...) - Recherches d'individus actifs ou sous abris (de jour). 	
Reptiles	En raison du passage précoce, aucune recherche ciblée n'a pu être menée en période optimale. Le diagnostic s'est limité à un recueil bibliographique et à l'évocation de potentialités au regard des habitats présents.	
Chiroptères	Concernant les chiroptères, l'attention s'est focalisée sur les arbres présents sur la zone d'étude. Les arbres favorables aux chiroptères (présence de fissures, trous de pic, décollement d'écorce) ont été recherchés. Aucune prospection acoustique n'a été réalisée dans le cadre de ce formulaire en raison de la date non pertinente.	
Oiseaux	L'avifaune a été inventoriée par observations visuelles directes, écoutes et recherches de sites de nidification. Une analyse du potentiel attractif pour les espèces patrimoniales nichant à proximité (Grand-Duc, Circaète Jean-Le-Blanc, Aigle de Bonelli...) a été réalisée en fonction des habitats de l'aire d'étude et des continuums écologiques alentour.	

MILIEUX NATURELS :

Type d'habitat naturel		Cocher si présent	Commentaires
<p>Milieux ouverts ou semi-ouverts</p>	<p>pelouse pelouse semi-boisée lande garrigue / maquis autre :</p>	<p>X</p>	<p>La partie Est du site est investie par une mosaïque d'ourlet à brachypode rameux et de tonsures d'annuelles. Cet ensemble pelousaire (EUNIS : E1.311 ; EUR : 6220) s'inscrit dans les interstices des garrigues et boisements. Habitat peu typique et partiellement dégradé. Cette formation est identifiée comme d'intérêt communautaire : 6220 - Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea * _ habitat prioritaire.</p> <p>La partie Est du site est investie par un groupement homogène à chêne kermès, structuré en garrigue (EUNIS : E1.311). <i>Cet habitat n'est pas d'intérêt communautaire.</i></p> <p>Des fourrés à <i>Spartium junceum</i> (EUNIS F5.4) prennent place localement en marges de la moitié Ouest du site, ils témoignent de perturbation des sols. <i>Cet habitat n'est pas d'intérêt communautaire.</i></p> <p>La partie Ouest du site développe d'important peuplements herbacés structurés par des espèces ubiquistes synanthropes, elles témoignent du bouleversement récurrent des sols (eutrophisation, roulement) de ce terrain vague. <i>Cet ensemble de friches méditerranéennes en association avec des zones rudérales (EUNIS : I1.5) ne sont pas rapportées à la directive 92/43/CEE</i></p>
<p>Milieux forestiers</p>	<p>forêt de résineux forêt de feuillus forêt mixte plantation autre :</p>	<p>X</p>	<p>La partie Est du site développe en mosaïque avec les pelouses et garrigues des formations arborées constituées de chêne vert et de pin d'Alep. Il s'agit là de forêt mésoméditerranéenne de chêne vert (EUNIS : G2.12) infiltrée par <i>Pinus halepensis</i> qui figure ici un élément pionnier témoignant de destructions anciennes de l'habitat. Cette formation représente un habitat d'intérêt communautaire : 9340-Forêt à <i>Quercus ilex</i> et <i>Quercus rotundifolia</i></p>

Milieux rocheux	falaise affleurement rocheux éboulis blocs autre :	Néant	
Zones humides	fossé cours d'eau étang tourbière gravière prairie humide autre :	Néant	
Milieux littoraux et marins	Falaises et récifs Grottes Herbiers Plages et bancs de sables Lagunes autre :	Néant	
Autre type de milieu	Néant	

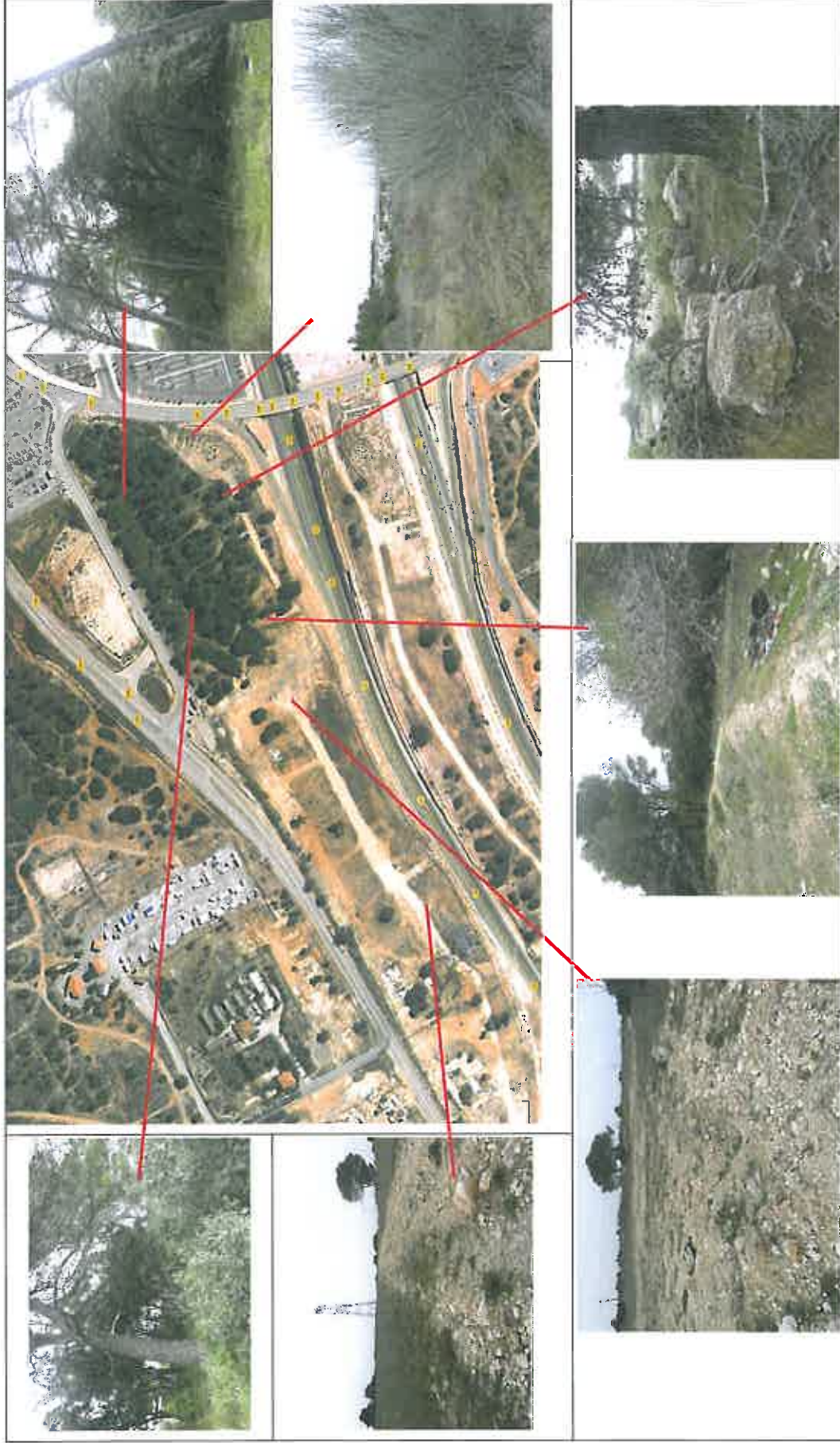


Figure 3 : Illustrations de la zone d'étude



Figure 4 : Cartographie des habitats naturels

ESPECES FAUNE / FLORE INSCRITES AU FSD DU SITE NATURA 2000 CONCERNE :

Nom de l'espèce	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
<i>Aythya nyroca</i>		
<i>Botaurus stellaris</i>		
<i>Ixobrychus minutus</i>		
<i>Nycticorax nycticorax</i>		
<i>Egretta garzetta</i>		
<i>Egretta alba</i>		
<i>Ardea purpurea</i>		
<i>Aquila fasciata</i>		
<i>Pernis apivorus</i>		
<i>Milvus migrans</i>	x	Survol
<i>Milvus milvus</i>		
<i>Circus gallicus</i>		
<i>Circus aeruginosus</i>		
<i>Circus cyaneus</i>		
<i>Circus pygargus</i>		
<i>Falco peregrinus</i>		
<i>Tetrax tetrax</i>		
<i>Burhinus oedichnemos</i>		
<i>Bubo bubo</i>		
<i>Asio flammeus</i>		
<i>Caprimulgus europaeus</i>		
<i>Alcedo atthis</i>		
<i>Coracias garrulus</i>		
<i>Calandrella brachydactyla</i>		
<i>Lullula arborea</i>		
<i>Anthus campestris</i>		
<i>Lanius collurio</i>		
<i>Acrocephalus melanopogon</i>		
<i>Sylvia undata</i>		
<i>Emberiza hortulana</i>		

Autres espèces non communautaires listées au FSD du site :

Nom de l'espèce	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
<i>Anas crecca</i>		
<i>Anas platyrhynchos</i>		
<i>Aythya ferina</i>		

<i>Aythya fuligula</i>		
<i>Phalacrocorax carbo</i>		
<i>Falco subbuteo</i>		
<i>Accipiter nisus</i>		
<i>Fulica atra</i>		
<i>Clamator glandarius</i>		
<i>Otus scops</i>		
<i>Merops apiaster</i>		
<i>Lanius senator</i>		

AUTRES ESPÈCES IMPORTANTES DE FLORE ET DE FAUNE:

Nom de l'espèce	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
<i>Athene noctua</i>		
<i>Lanius meridionalis</i>		
<i>Monticola solitarius</i>		
<i>Picus viridis</i>		
<i>Tyto alba</i>		
<i>Upupa epops</i>		

ESPECES REMARQUABLES HORS FSD :

Groupes d'espèces	Nom de l'espèce	Cocher si présente ou potentielle	Autres informations (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce...)
Amphibiens, reptiles	Lézard des murailles	Potentiel	Habitats favorables notamment dans le bosquet de Pins d'Alep
	Couleuvre de Montpellier	Potentiel	Friches favorables
Mammifères terrestres	Ecureuil roux	Avéré	Quelques indices de présence mais niveau de fréquentation réduit
	Chiroptères communs (Pipistrelles sp)	Potentiel	En alimentation. Habitat faiblement fonctionnel. Aucune possibilité de gîtes.
Oiseaux	Passereaux communs (Pie bavarde, Mésange huppée + fringilles)	Avérés	Effectifs réduits. Présence limitée à l'alimentation. Faible capacité d'accueil pour la reproduction (bosquet de Pins)
Plantes	<i>Ophrys provincialis</i>	Potentiel	La partie Est du site d'étude est susceptible d'abriter cette espèce affiliée aux pelouses sèches méditerranéennes.

	<i>Carduus acicularis</i>	Potentiel	La partie Ouest du site est susceptible d'abriter cette espèce affiliée aux milieux cultivés ou perturbés. Par ailleurs, connue et bien représentée à quelques centaines de mètres du site
--	---------------------------	-----------	--

FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE REMARQUABLE :

La zone à l'étude se trouve isolée au milieu d'un réseau dense d'infrastructures routières évoluant autour de la gare TGV. Les habitats y sont de très faible intérêt et les connexions avec les grandes entités naturelles périphériques peu évidentes.

A l'extrême Est, le bosquet de pins peut être considéré comme une zone refuge lors des déplacements Nord – Sud de la faune dans ses mouvements qui l'amènent à traverser la RD9 et les bretelles d'accès à la gare TGV.

4. INCIDENCES DU PROJET

→ **Destruction ou détérioration d'habitat (= milieu naturel) ou habitat d'espèce (type d'habitat et surface) :**

Pour la faune, les habitats en présence sont tellement dégradés qu'ils ne présentent qu'une capacité d'accueil négligeable. La disponibilité en habitat nettement plus favorables est grande aux abords de la gare TGV, aussi la zone peut être considérée comme impropre à l'accueil des espèces communautaires ayant justifié la désignation de la ZPS.

Pour les milieux naturels et la flore :

- **Atteinte à l'intégrité fonctionnelle de l'espace naturel :** le site s'inscrit au sein d'une trame naturelle dont l'intégrité des relations sols-plantes constitue le gage sur le long terme des possibilités d'évolution (spatiale et temporelle) des peuplements biologiques face à la variation des conditions climatiques prédites/avérées. La destruction et la fragmentation d'ensembles naturels représente une perte des fonctions biogéographiques et évolutives de l'espace (persistance, migration / spéciation-adaptation) et un risque notable d'atteinte aux équilibres écologiques garant de nos possibilités d'existence.

Bien que partiellement perturbé (partie ouest) l'espace du site offre de claire potentialité de résilience, maturation et complexification de l'écosystème. Les végétations de friches développées sur le terrain vague de la partie Ouest, qui a subi d'importantes restructurations, sont la preuve des processus en cours de cicatrisation des couvertures végétales (stade pionnier) et du potentiel de développement des continuités entre le sol et son peuplement aérien. Par ailleurs l'espace Est encore relativement intègre est en passe de subir des atteintes indirectes.

- **Atteinte aux facultés de persistance et de maturation de végétations rares, originales et en régression :** l'emprise projet s'inclue au sein d'un contexte biogéographique singulier : le domaine méditerranéen (qui ne représente que 9% du territoire français). L'aire bioclimatique de transition entre le thermo-et le méso-méditerranéen représente une fraction encore plus réduite de l'espace hexagonal qui plus est, est convoité et investi par une urbanisation massive qui atteint avec régularité l'intégrité des peuplements. En son sein, se développent donc des végétations particulièrement remarquables et en régression dont l'intérêt biogéographique et conservatoire ne peut être négligeable compte tenu de leur distribution restreinte. Des habitats patrimoniaux et d'intérêts communautaire et prioritaire sont ici en passe d'être irrémédiablement détruits.

- **Atteinte potentielle aux facultés de persistance et d'évolution de végétaux rares, originaux et en régression :** l'emprise projet s'inclue au sein d'un espace où la présence d'espèces remarquables est attendue. Ce secteur biogéographique constitue pour plusieurs taxons rares un espace potentiel de développement. Des espèces comme *Ophrys provincialis* (endémique provençale protégée en PACA) ou *Carduus acicularis* (sténoméditerranéenne septentrionale atteignant ici sa limite occidentale, protégée en PACA) s'y développent probablement. Il s'agit de taxons à distribution restreinte, dont les populations ne présentent pas de tendances à l'agrégation et subissent une régression notable et pour ces raisons bénéficient d'un statut légal de protection.

Habitats d'Intérêt Communautaire	Perturbations possibles
6220* Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea	Destruction directe et permanente au sein de l'aire projet. Perte irrémédiable (destruction des composantes structurales de l'habitat: sols et sous-sol) Altération indirecte permanente/temporaire sur les marges de l'aire projet
9340 - Forêts à Quercus ilex et Quercus rotundifolia	Destruction indirecte et permanente sur les espaces connexes par report des activités dégradantes (dépôt de matériaux...)

→ **Destruction ou perturbation d'espèces Inscrites au FSD du site NATURA 2000**

Aucune des espèces listées au FSD de la ZPS « Plateau de l'Arbois » n'est envisagée dans l'aire d'étude en raison de la qualité médiocre des habitats et des perturbations diverses qui l'entourent (fréquentation humaine, décharge, circulation routière...).

Aucune destruction ou perturbation des individus et de leurs habitats n'est attendue dans ce contexte.

→ **Destruction ou perturbation d'espèces non Inscrites au FSD du site NATURA 2000**

La faible capacité d'accueil de la zone ne laisse présager que de la présence d'un nombre limité d'espèces, toutes parmi les plus communes et les moins exigeantes. Quelques espèces d'oiseaux et de reptiles semblent les plus sensibles, notamment dans le bosquet de pins et des abords.

Groupes d'espèces	Nom de l'espèce	Fonction vitale sur le site	Perturbations possibles
Amphibiens, reptiles	Lézard des murailles	Potentiel en reproduction	Destruction d'individus Destruction d'habitats d'espèces
	Couleuvre de Montpellier		
Mammifères terrestres	Ecureuil roux	Potentiel en reproduction	Destruction d'individus Destruction d'habitats d'espèces
Oiseaux	Passereaux communs (Pie bavarde, Mésange huppée + fringilles)		
Plantes	<i>Ophrys provincialis</i>	Potentiel	Destruction directe et permanente d'individus Destruction directe et permanente d'habitats Altération des liens fonctionnels (géographique et évolutif)
	<i>Carduus acicularis</i>	Potentiel	

→ **Altération des continuités et des fonctionnalités écologiques**

En l'absence de tous milieux aquatiques, seule la trame verte est à considérer ici.

La destruction du bosquet de pins ne devrait pas altérer les flux existants, s'ils existent encore, car l'espace est déjà largement perturbé par les infrastructures linéaires et ferroviaires.

5. PROPOSITIONS DE MESURES

Au regard de l'absence d'incidences significatives du projet sur les espèces et habitats naturels ayant servi à la désignation des sites Natura 2000 considérés, aucune mesure n'est nécessaire.

Il n'en demeure pas moins que certaines surfaces d'habitat d'intérêt communautaire sont présentes dans l'aire d'étude.

Il est précisé également que les reconnaissances de terrain ont révélé la potentialité de présence de plusieurs espèces patrimoniales et à ce titre quelques recommandations générales peuvent être énoncées :

- des relevés complémentaires seront réalisés aux périodes optimales pour savoir si oui ou non les 2 espèces protégées de flore sont présentes sur le site du projet : début avril pour l'Ophrys Provençalis et juin pour la Carduus acicularis. En cas de présence de ces espèces, il pourra être envisagé d'éviter les stations ;

- réduire l'emprise des aménagements au maximum à la seule partie remblayée (en laissant intact le bosquet de pins d'Alep, refuge pour quelques espèces de la faune ordinaire ;

- effectuer les travaux hors de la période sensible liée au cycle de reproduction des espèces animales présentes ou potentielles (avril à fin août) ;

- s'assurer de ne pas favoriser en phase travaux l'expansion d'espèces envahissantes ;

- privilégier des aménagements paysagers qui remettent en valeur le site en utilisant des essences locales agencées en mosaïque de garrigue.

6. CONCLUSION

Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.

A titre d'information, le projet est susceptible d'avoir une incidence lorsque :

- Une surface relativement importante ou un milieu d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèce est détruit ou dégradé à l'échelle du site Natura 2000
- Une espèce d'intérêt communautaire est détruite ou perturbée dans la réalisation de son cycle vital

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence ?

NON : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

Exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet n'a pas d'incidences :

Aucune espèce listée au FSD du site Natura 2000 « Plateau de l'Arbois » ne fréquente le site d'étude.

La zone étant très dégradée seuls des lambeaux d'habitats communautaires persistent dans le bosquet de Pins d'Alep mais qui ne sont rattachés à aucune site communautaire désigné au titre de la Directive Habitats.

Pour ce qui est des chiroptères, le site n'abrite pas de capacité de gîtes et seule une activité de chasse pourrait être enregistrée. Dans ce contexte, aucune espèce de l'annexe II ne devrait avoir de lien fonctionnel fort avec le site.

OUI : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

A (lieu) : Avignon

Signature :

Le (date) : 25/03/2014

Où trouver l'information sur Natura 2000 ?**- Dans l' « Indispensable livret sur l'évaluation des incidences Natura 2000 » :**

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.ecologie.gouv.fr/Les-outils->

- Information cartographique CARMEN :

Sur le site internet de la DREAL :

http://carto.ecologie.gouv.fr/HTML_PUBLIC/Site%20de%20consultation/site.php?service_idx=25W&map=environnement.map

- Dans les fiches de sites région PACA :

Sur le site internet Portail Natura 2000 :

<http://natura2000.environnement.gouv.fr/regions/REGFR82.html>

- Dans le DOCOB (document d'objectifs) lorsqu'il est élaboré :

Sur le site internet de la DREAL :

www.paca.ecologie.gouv.fr/DOCOB

- Dans le Formulaire Standard de Données du site :

Sur le site internet de l'INPN :

<http://inpn.mnhn.fr/isb/naturaNew/searchNatura2000.jsp>

- Après de l'animateur du site :

Sur le site internet de la DREAL :

<http://www.paca.ecologie.gouv.fr/Participer>

- Après de la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) du département concerné :

Voir la liste des DDT dans l' « Indispensable livret sur l'évaluation des incidences Natura 2000 »

ANNEXE 11 :

LOCALISATION DES ZONES SOUMISES A DEMANDE DE DEFRICHEMENT

Défrichement



Conception : DDTM 13
Date d'impression : 06-02-2014

-  FORET DÉFRICHÉMENT
-  Secteur du projet



Description :
Défrichement

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement / Ministère de l'Économie, du Développement durable et de l'Énergie
SGRPS3/PS/PS/81 - CP21 (DOMETER)

