



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé  
de l'environnement

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

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



N° 14734\*02

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception 07/10/2014	Dossier complet le 07/10/14	N° d'enregistrement F09314P0227

### 1. Intitulé du projet

Extension de la ligne T3 de tramway de Nice.

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom  Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET  Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
8ème sous rubrique "modification ou extension"	Extension de la ligne T3 de tramway de Nice sur 3,7 km.

### 4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexés au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

#### 4.1 Nature du projet

La métropole Nice Côte d'Azur réalise progressivement un réseau de tramway, suivant son schéma directeur de transports urbains 2030 approuvé en décembre 2009. Dans ce cadre, la ligne ouest-est T2/T3 de 11,3 km allant du port à l'aéroport et au centre administratif départemental est en travaux depuis octobre 2013. Une de ses branches préfigure la ligne T3 entre l'aéroport et la Digue des Français. Au regard des besoins actuels et futurs il est devenu nécessaire de prolonger rapidement cette ligne T3 vers le nord dans la plaine du Var, support du projet d'Ecovallée.

Le projet consiste à réaliser une plateforme tramway, 7 stations et les équipements nécessaires à l'exploitation. Les aménagements se feront en axial sur la voie structurante de 40 mètres portée par la Métropole, où des réservations sont d'ores et déjà prévues pour un TCSP sur une emprise totale de 12 m.

#### 4.2 Objectifs du projet

Le 1er objectif est de desservir efficacement par une offre nouvelle en transports collectifs les pôles d'activités existants, les nouveaux quartiers et gros générateurs déjà livrés (stade Allianz Riviera de 35.000 places inauguré en septembre 2013) ou livrés à court/moyen terme (programmes commerciaux de 80.000 m<sup>2</sup> à Saint Isidore en 2016 – et 48.000 m<sup>2</sup> de logements). Il a été estimé que plus de 25.000 emplois, 11.400 habitants et 5.400 logements nouveaux devraient sortir de terre d'ici 2026 entre l'aéroport et Saint Isidore. Ils seront desservis par la ligne T3 étendue.

Le 2e objectif est de limiter les effets de la saturation progressive mais inéluctable des infrastructures de transport dans ce secteur clé d'accès à Nice et vers le nord de la métropole, sur un territoire déjà support des pôles commerciaux attractifs. Ainsi, combinée aux chemins de fer de Provence, aux lignes tramway T1 existante, T2/T3 en cours de réalisation, cette extension offrira un vrai maillage en transports publics capacitaires et cadencés entre l'entrée ouest de Nice, la plaine du Var en fort développement et l'hypercentre de Nice.

Ce projet permet donc d'offrir un véritable choix de son mode de transport pour les nombreux déplacements générés dans ce secteur de la métropole. Il contribue à limiter les phénomènes de saturation dans ce secteur déjà encombré dont il préserve ainsi l'accessibilité. Il participe donc du dynamisme économique et urbain de la plaine du Var.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux consistent en l'aménagement de la plateforme tramway et de ses 7 stations en position axiale sur les 3,7 km de la voie structurante des 40 mètres. Ce nouveau boulevard urbain intégrant une zone réservée pour un T.C.S.P. a été soumis à enquête publique en 2011. Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 12 décembre 2011.

Sur cette emprise de 12 mètres, les aménagements à réaliser spécifiquement et objets de cette demande sont les suivants :

- réalisation de la plateforme tramway (largeur de 6m50 correspondant au gabarit limite d'obstacle)
- adaptation des carrefours pour assurer la priorité à la ligne,
- 7 stations aériennes avec leurs quais (largeur de 12m40 sur longueur de 54 m)
- ensemble des équipements et systèmes liés au fonctionnement et à l'exploitation de la ligne
- engazonnement de la plateforme (les plantations des arbres de haute tige et des strates végétales intermédiaires relèvent du projet de voirie).

Les travaux tramway démarreront après la livraison de ce boulevard urbain en 2016. Ils auront une durée de 2 ans. Ils se dérouleront sous chaussée circulée.

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

Le dépôt et centre de maintenance, le matériel roulant (rames de 300 personnes), l'équipement de l'infrastructure, l'information voyageur, le système et la logique d'exploitation sont communs aux 2 lignes T2 et T3. 9 rames supplémentaires seront achetées pour l'extension T3.

Les amplitudes horaires sont les mêmes pour toutes les lignes tramway, soit de 4 heures à 0h30. Il y a une montée en charge de l'offre sur la période 4h-8h et de réduction sur la période 19h-00h30.

La ligne T3 assurera à terme une fréquence de 6 minutes sur toute la période 8h-19h. Ainsi, pour un jour ouvré, la ligne 3 effectuera 156 services par jour et par sens.

Le temps de parcours est de 19 mn entre les 2 terminus. La vitesse commerciale moyenne attendue est de 22 km/h.

Le trafic journalier attendu l'année de mise en service est de 12.000 passagers par jour moyen soit 2,4 % du trafic journalier total du réseau Lignes d'Azur

**4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s)

Le projet T3 de l'aéroport à Lingostière a fait l'objet d'une concertation publique entre fin 2006 et fin 2009, avec plusieurs étapes. Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du 4 décembre 2009.

La ligne T3 est inscrite au « schéma directeur du réseau de transports urbains à l'horizon 2030 » approuvé en conseil communautaire le 4 décembre 2009.

La voie structurante de 40 mètres de large, incluant une emprise TCSP de 12 mètres, a fait l'objet en d'enquêtes conjointes en 2011 :

- d'une enquête publique préalable à DUP et valant pour une enquête publique régie par les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement, et valant pour une enquête portant sur le classement de la voie dans le domaine routier communautaire,
- d'une enquête parcellaire en vue d'expropriation, et, comportant étude d'impact

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 12 décembre 2011.

Une enquête publique Loi sur l'Eau (au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) a été réalisée début 2012, pour une autorisation donnée le 30/07/2012.

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

Déclaration de projet (si étude d'impact au titre R122-2 du code de l'environnement) pour le système tramway (GLO, stations, équipements et plantations).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Le projet correspond à 2,5 ha d'espace à reprendre sur voirie existante, soit : - gabarit limite d'obstacle de 6m50 sur 3,7 km - 7 stations de 12m40 sur 54 m - 7 quai de stations 6m x 54m	

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques <sup>1</sup>
Basse vallée du var, en rive gauche sur les boulevards Simone Veil et Maurice Slama et au nord jusqu'à l'avenue Auguste Vérola	Long. <u>7 ° 16 ' 17 " 09</u> Lat. <u>43 ° 41 ' 45 " 41</u>
	Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :
	Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
	Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
	Communes traversées :
	Commune de Nice

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

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

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

L'extension de T3 s'inscrit dans le programme d'aménagement de la voie structurante de 40 m composé :

- trottoirs et bordures, 1 piste cyclable dans chaque sens, 1 bande de stationnement le long des trottoirs en bordure de voie
- 2 voies x 2 voies VP,
- 1 réservation pour plateforme TCSP,
- la déviation du canal des Arrosants pour assurer le maintien de sa fonction d'irrigation, et création d'un couloir écologique,
- l'éclairage, la plantation d'arbres d'alignement, la signalisation horizontale et verticale, le mobilier urbain,
- l'aménagement des différents carrefours avec les voies existantes rencontrées.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

L'usage du sol est mixte, avec une occupation hétérogène (bâtiments de plusieurs niveaux, voirie de largeurs variables, espaces agricoles, maisons). A la livraison de la voie structurante, et avant les travaux tramway, le sol du projet sera un terre plein central planté dans l'attente de la réalisation de la plateforme tramway.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le PLU de Nice a été approuvé le 23 décembre 2010. La dernière modification est opposable depuis le 25 juillet 2013. Un emplacement réservé délimite l'emprise de la future voie de 40 mètres sur laquelle le projet de tramway va s'implanter au sein de différents zonages en UD, AU et A. La zone UD représente le secteur en cours de développement de Nice Méridia. La zone AU représente les secteurs d'urbanisation future, faisant l'objet d'orientations particulières d'aménagement et/ou de périmètres d'attente. La zone A est une zone spécifique aux activités agricoles. Le projet de voie structurante et donc de tramway est compatible avec les documents d'urbanisme.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se trouve sur la commune de Nice, commune littorale. Il n'y a pas d'incidence particulière.
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un plan de prévention du bruit est applicable sur la métropole pour la période 2010-2015.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire communal niçois dispose de 3 PPR approuvés et de 2 PPR prescrits. - PPR Inondation, sur le bassin de Risque Paillon Pays Niçois, approuvé le 17/11/1999, - PPR Mouvement de terrain quartier Cimiez approuvé le 5/12/2008, - PPR Inondation, sur le bassin de risque Var (Basse vallée) a été approuvé le 18 avril 2011. - PPR Feux de Forêt, prescrit le 16/12/2003 - PPR mouvement de terrain prescrit le 27/07/2010 Les PPR approuvés ne concernent pas le projet
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	la zone de projet est située à environ 600 m de la ZPS FR9312025 Basse Vallée du Var. Elle n'est donc pas concernée directement par la ZPS. Une évaluation appropriée des incidences a toutefois été produite pour la voie structurante des 40 m (pièce jointe au dossier en annexe 5.1). Il a été conclu qu'il n'y avait aucune incidence sur la ZPS.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?  
Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La plate-forme du tramway, bien que située au niveau du boulevard crée, va nécessiter de réaliser un scabassement en béton d'épaisseur inférieure à la situation existante. A noter le fait de ne pas employer de ligne aérienne de contact fait l'économie des massifs porteurs de LAC qui sont très volumineux et encombrants
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le niveau sonore actuel est modéré. Les niveaux de bruit induits par un tramway (niveau de bruit moyen sur une journée, soit entre 6h00 et 22h00) se situent autour de 50 dB(A), soit largement en-dessous du seuil acoustique réglementaire de 63 dB(A) appliqué pour les infrastructures routières. Sur la ligne T1 dans un contexte urbain dense, il a été constaté en moyenne une baisse de 4 dB soit moitié moins de bruit (sauf sur le Bd Gorbella à Nice nord, zone en pente où le niveau sonore est resté identique avant-après tramway).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le passage du tramway engendre des vibrations par le contact roue-rail lors du passage des trains. La plate forme transmet au sol ces vibrations qui se propagent dans le sol, des voies ferrées jusqu'aux constructions. Des solutions sont d'ores et déjà appliquées pour répondre à ce risque. Elles consistent dans l'intégration de dispositifs anti-vibratoires lors de la pose de voies dans certains secteurs, solutions ayant déjà été employées avec succès sur la ligne T1.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le lessivage de la voie ferrée par l'eau de pluie est collecté puis rejeté dans le réseau collecteur de la voirie. Les quantités restent très faibles par rapport au volume collecté par la plateforme routière.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

L'étude des effets cumulés sur l'environnement des projets de NCA et de la Ville de Nice dans la basse vallée du Var a été menée à titre expérimental en 2010-2011 avec l'appui de la DREAL PACA, sur la biodiversité et les milieux aquatiques. Cette étude inclut 11 projets dont la ligne T2-T3 et son dépôt, l'extension de T3, la voie des 40 mètres. Concernant le volet Eau, l'extension de T3 est considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres, ses impacts sont donc ceux engendrés par la voie des 40 m. Il ressort globalement du volet eau qu'une vigilance doit être maintenue sur l'incidence du rejet des eaux pluviales cumulées par l'ensemble des projets dans la plaine du Var. Concernant le volet biodiversité, l'extension de T3 est également considérée comme accueillie par la voie des 40 mètres. Il ressort que les projets examinés sont à l'écart des secteurs à plus fort enjeu, dans un contexte déjà très contraint et très dégradé. Les projets concourent principalement à la réduction des habitats de friches et à l'altération des échanges fonctionnels déjà très fragilisés entre vallée du var et son cadre de collines. Des préconisations et mesures sont proposées globalement (dont sites de compensation des effets cumulés résiduels).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

#### 7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet fera suite à deux projets en cours de réalisation:

- La ligne de tramway ouest-est de 11,3 km entre le port et l'ouest de Nice, dont une partie préfigure la ligne T3 (tronçon aéroport-Digue des Français) est en travaux depuis octobre 2013 pour une livraison fin 2017.

Le projet examiné ici est une extension vers le nord de cette ligne sur 3,7 km.

- La voie structurante des 40 m de large est un axe interurbain dont il est prévu qu'il soit structuré de la façon suivante : des trottoirs, une piste cyclable dans chaque sens, du stationnement en bordure de voirie VP, 2 voies x 2 voies VP, une plateforme TCSP (transport en commun en site propre - le présent projet examiné), l'aménagement des différents carrefours avec les voies existantes rencontrées. Les travaux démarreront en octobre 2014, pour une livraison en juin 2016. L'extension de T3 est d'ores et déjà entièrement inscrite sur l'axe central de cette voie qui lui a réservé des emprises spécifiques, et qui sera livrée, en principe, avant le démarrage des travaux tramway. Un examen technique a été mené pour optimiser les 2 opérations et limiter les reprises.

Pour les besoins de ces deux projets précédant l'extension T3, de nombreuses études d'incidences et d'impact ont été réalisées sur l'environnement. Elles ont été portées à la connaissance de l'autorité environnementale, des services de l'Etat, et du public au travers des enquêtes. Ces projets ont fait l'objet des procédures et autorisations préalables nécessaires, et ont été déclarés d'utilité publique.

Les impacts et effets résiduels du projet sont positifs et peu nombreux.

C'est pourquoi il ne nous semble pas nécessiter la réalisation d'une étude d'impact.

## 8. Annexes

## 8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :</b> plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

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

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

Objet	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 5 : « note de contexte - analyse de l'environnement » détaillant le projet dans son contexte actuel et futur, précisant comment il s'articule avec les projets auxquels il va succéder, analysant l'état initial de l'environnement du projet- particulièrement de la voie des 40m à laquelle il est intégré, ses effets additionnels potentiels et les impacts résiduels qu'il pourrait avoir au regard de cette voie.</li> <li>• Annexe 5-1-1- Etude effets cumulés volet biodiversité 40/T3ext</li> <li>• Annexe 5-1-2- Etude effets cumulés volet eau 40/T3ext</li> <li>• Annexe 5-2- Incidence Natura 2000 ZPS</li> <li>• Annexe 6 : Arrêté de DUP relatif à la voie structurante des 40 m</li> <li>• Annexe 7 : Arrêté de cessibilité du foncier de la voie structurante des 40 m</li> </ul>	

## 9. Engagement et signature

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

Fait à

NICE

le.

26 SEP. 2014

Philippe PRADAL

Signature



Conseiller Métropolitain Délégué