

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

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

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

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

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

#### Cadre réservé à l'administration

Date de réception

Dossier complet le

N° d'enregistrement

20/09/2016

26/09/2016

F09316P0185

#### 1. Intitulé du projet

Déplacement de la voie d'accès au MIN suite au repositionnement du centre de maintenance dans le secteur de Saint-Chamand dans le cadre du phasage du projet du tramway du Grand Avignon.

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

##### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

##### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

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

Le Président Monsieur Jean Marc ROUBAUD

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
- Rubriques n°6d	- Restitution de l'avenue Paul Claudel permettant d'accéder au MIN. (cf. plan de situation du projet en annexe)

#### 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

Le présent Cas par Cas concerne la restitution de l'avenue Paul Claudel permettant l'accès au Marché d'Intérêt National (MIN). Cette voie est réhabilitée à l'identique légèrement décalée au nord pour répondre à l'implantation du centre de maintenance du tramway sur la place des maraîchers à Saint-Chamand dans le cadre du phasage du projet avec un premier tronçon Saint-Roch - Saint-Chamand de 6 km. Le 28 janvier 2016, le Conseil de Communauté du Grand Avignon a approuvé l'arrêt du Plan de Déplacements Urbains confirmant ainsi la réalisation dans le temps de l'ensemble des lignes A et B du projet de tramway (phase 2 à l'horizon 2020/2025 et phase 3 après 2025). Les usages et les caractéristiques de la voie restent inchangés avant et après travaux (dimensionnement, nombre de véhicules et utilisateurs)

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à améliorer la qualité de l'offre de transports en commun tout en préservant de bonnes conditions de circulation. Cette volonté s'inscrit dans une ambition globale de développement harmonieux et de qualité urbaine de l'agglomération. Avec le projet de tramway, la communauté d'agglomération du Grand Avignon entend offrir aux habitants et entreprises des conditions de déplacement facilitées et une qualité urbaine renouvelée.

Les objectifs de l'agglomération du Grand Avignon sont les suivants :

- optimiser de façon significative la fréquentation du réseau de transports collectifs, pour attirer de nouveaux usagers et leur garantir une offre de déplacements compétitive sur le plan économique et performante sur le plan écologique ;
- accompagner le développement économique de l'agglomération en assurant une desserte performante des zones d'emplois et d'activité commerciale. En outre, l'injection importante d'un montant de travaux dans une période de crise économique constituera une bouffée d'oxygène pour les entreprises locales et la création d'emplois ;
- accélérer les projets d'aménagement et d'embellissement urbain. En effet la création des lignes de tramway est l'occasion de réaménager les espaces desservis, de créer de nouveaux axes cyclables, de développer la présence de la verdure dans l'espace urbain et d'offrir un cadre de vie amélioré, qui participe à l'attractivité de l'agglomération ;
- agir sur l'environnement en réduisant la pollution atmosphérique. De part le report modal attendu et le fonctionnement à l'électricité du tramway, les émissions de gaz polluants générées par le tramway du Grand Avignon sont moindres. De plus en contribuant à la réduction du bruit lié à la circulation automobile le tramway adoucit l'environnement sonore urbain.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les principaux jalons du planning prévisionnel du premier tronçon de Saint Roch à Saint Chamand à venir sont :

- finalisation de la phase d'étude/conception jusqu'à mi-2016
  - Lancement des appels d'offre travaux tramway : deuxième semestre 2016
- Les grandes phases travaux :
- Déviations de réseaux (septembre 2016 à août 2017, hors travaux anticipés)
  - Travaux ligne de début 2017 à fin 2018
  - Essais roulage (2nd semestre 2018)
  - Essais d'ensemble et intégration (1er trimestre 2019)
  - Formation (avril 2019)
  - Marche à blanc (mai/juin 2019)

Concernant la restitution de la voie d'accès au MIN, les travaux sont prévus sur le premier trimestre 2017.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'offre de service est envisagée sur une amplitude de 18 heures (6 heures du matin à minuit), tous les jours de la semaine. Les intervalles proposés pour un jour ouvré de semaine sont détaillés dans le tableau ci-après. Ces hypothèses permettent d'estimer le nombre de courses ainsi que les kilomètres annuels effectués.

Intervalles aux heures de pointe	5 minutes
Intervalles aux heures creuses	7 à 10 minutes
Nombre de courses par jour fort	313
Nombre de kilomètres par an	Environ 600 000

La vitesse des lignes du tramway est estimée à partir :

- des caractéristiques de marche des véhicules (accélération, freinage et vitesse maximum) ;
- des temps moyens d'arrêt en station ;
- des temps de retournement et de régulation des véhicules en terminus ;
- de l'existence ou non d'un site de roulement indépendant de la circulation routière ;
- des grandes caractéristiques du tracé (longueur des inter-stations, densité des carrefours, largeur de voirie, typologie des secteurs traversés.).

Compte tenu des estimations de vitesse d'exploitation des véhicules, la réalisation de la ligne de tramway nécessite l'acquisition de 10 véhicules.

Le temps de parcours est estimé à 16 minutes d'un terminus à l'autre.

**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 de ligne A et B a été déclaré d'utilité publique le 21 novembre 2013.

Le dossier déclaration Loi sur l'eau a été arrêté le 24 janvier 2014.

L'arrêté de cessibilité du projet a été pris le 29 janvier 2016.

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

Demande d'examen au cas par cas.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Surface parcelle voie MIN : environ 3 000 m <sup>2</sup>	

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Avignon

La voie MIN avenue Paul Claudel

Coordonnées géographiques<sup>1</sup> Long. 4 ° 84 ' 08 " 95 Lat. 43 ° 92 ' 97 " 60

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 :

Avignon

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 ? Le projet de tramway du Grand Avignon a été autorisé 21/11/2013.

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

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Par délibération n°14 du 11 avril 2011, le Conseil de Communauté du Grand Avignon a approuvé le programme général de l'opération relatif à la création des lignes A et B de son projet de tramway. Ce programme a été précisé au terme de la phase AVP par délibération n°44 du 10 décembre 2012.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté du 23 novembre 2013 du Préfet de Vaucluse

Par délibération n°1 du 10 janvier 2015, le Conseil de Communauté du Grand Avignon, tout en confirmant la mise en œuvre des lignes A et B du projet de tramway, a décidé :

- De phaser la réalisation du projet de tramway ;
- De réaliser deux lignes de bus à haute fréquence ;
- De redéployer le réseau global de transport autour du tramway et de ces deux lignes de bus à haute fréquence.

Cette délibération confirme la réalisation du projet de tramway selon la mise en œuvre prioritaire d'un premier tronçon de Saint Roch à Saint Chamand. Il correspond aux secteurs les plus denses de l'agglomération (population, emplois et équipements).

La réalisation de ce premier tronçon d'environ 5,2 kilomètres induit :

- le repositionnement / la relocalisation du CDEM sur le site de Saint Chamand
- la restitution de l'avenue Paul Claudel permettant d'accéder au MIN.

Le 28 janvier 2016, le Conseil de Communauté du Grand Avignon a approuvé l'arrêt du Plan de Déplacements Urbains confirmant ainsi la réalisation dans le temps de l'ensemble des lignes A et B du projet de tramway (phase 2 à l'horizon 2020/2025 et phase 3 après 2025).

<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 ?**

Le site est en zone urbaine.

La voirie d'accès au MIN restituée est d'intérêt communautaire, les terrains du CDEM et du P+R sont des terrains appartenant à la ville d'Avignon. Un transfert en pleine propriété est en cours entre la ville d'Avignon et la communauté d'agglomération du Grand Avignon. Les terrains ne nécessitent pas d'expropriation.

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 projet est soumis au PLU de la commune d'Avignon approuvé le 11 octobre 2011.  
Le projet se situe dans les zones UBa et UE correspondant à :  
La zone "UE" est une zone réservée aux activités économiques, à certains équipements de services publics ou d'intérêt collectif, et à certaines activités de recherche.  
La zone UBa qui correspond essentiellement aux abords de la Rocade du Général de Gaulle

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"/>	Le site le plus proche est situé à 1,6 km au sud. Il s'agit des ZNIEFF n° 84-123-136 « La Basse Durance, à la confluence de l'Anguillon » et n° 84-123-100 « La Basse Durance ».
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé en zone de montagne.
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas situé sur une commune littorale.
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"/>	Le site n'est pas concerné par un parc naturel.
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures du réseau routier national, des réseaux autoroutiers et du réseau ferroviaire dans le département du Vaucluse a été approuvé en juillet 2013.

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"/>	La commune d'Avignon est concernée par un PMSV sur le centre ancien. Le présent projet se situe au sud est du secteur sauvegardé d'Avignon et n'est donc pas concerné par ce dernier.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone humide n'est présente dans la zone d'implantation du projet.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sur le territoire de la commune d'Avignon, il existe : - PPRn Rhône - Inondation par crue à débordement lent de cours d'eau, approuvé le 20/01/2000 - PPRn Val de Durance - Inondation, approuvé le 07/12/2011. - PPRt - Risque industriel - Effet thermique (EURENCO) approuvé le 13/12/2013.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site BASOL ne recense pas le site comme pollué. Une première étude de sol a été réalisée début 2016 par ABROTEC (G2AVP). Elle a mis en évidence la présence ponctuelle d'hydrocarbures supérieure au seuil d'acceptation en ISDI (4 valeurs entre 520 et 720 mg/hg MS). Il n'est pas prévu l'évacuation des matériaux en centre de traitement mais une solution de traitement in situ. Le site ne se situe pas sur une zone de répartition des eaux.
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"/>	Aucun périmètre de protection rapprochée de captage d'eau potable n'est recensé sur ou à proximité du cours d'eau.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche du projet correspond au centre ville d'Avignon avec le site inscrit de l'ensemble urbain et la rue des Teinturiers situé à environ 2,5 km.
<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"/>	Le site se situe à proximité de deux périmètres Natura 2000 : 1 / FR9301589 « La Durance » et FR9312003 « La Durance » situé à environ 1,6 km au sud du projet. Le lien écologique est faible, du fait de la présence de milieux urbanisés entre le site et le projet ; 2 / FR9301590 « Le Rhône aval » situé à environ 2,9 km au nord du projet. Le lien écologique est très faible du fait de l'éloignement et de l'absence de continuités écologiques entre ce SIC et le projet.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site se situe sur une commune ayant de nombreux monuments historiques, et par Le Palais des Papes, l'ensemble épiscopal et Pont d'Avignon classé au patrimoine mondiale de l'UNESCO. Le projet se situe à environs 4 km au sud du Pont Bénézet dit Pont d'Avignon et 3,6 km au sud du Palais des Papes. Par ailleurs, le plus proche monument historique (fontaine couverte à Montfavet)) se situe à 1,5 km au nord du site.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne prévoit pas de drainage ni de modification des masses d'eau souterraines.
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'étude géotechnique G2AVP montre qu'il n'est pas possible de réutiliser les sols en place pour la structure de chaussée. Toutefois les matériaux enlevés sont remplacés pour des quantités identiques.
<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"/>	Du fait du haut degré d'artificialisation de la zone d'étude, aucun enjeu relatif aux habitats naturels et à la flore ne sont à signaler. En termes de continuités et fonctionnalités écologiques, la zone d'étude ne présente aucun intérêt particulier. En effet, celle-ci est trop anthropisée et enclavée dans la matrice urbaine avignonnaise pour pouvoir présenter une continuité et une fonctionnalité avec les milieux alentour. Il n'y a notamment aucune connexion de la zone d'étude avec d'autres sites naturels patrimoniaux comme la Durance, considérée comme un réservoir de biodiversité régional d'après le SRCE.
	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"/>	Aucune zone sensible n'est présente sur la zone ou à proximité. Le projet n'engendrera pas d'effets supplémentaires vis à vis des zones à sensibilité particulière par rapport à l'existant.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <p>Le projet s'inscrit dans un contexte entièrement officialisé. Il ne consommera pas d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.</p>
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <p>Sur le territoire de la commune d'Avignon, il existe : - PPRt - Risque industriel - Effet thermique (EURENCO) approuvé le 13/12/2013. L'installation concerné est implantée dans la ZI de Sorgues/Le Pontet à près de 7 km du projet. Le site n'est pas concerné par d'autres risques technologiques.</p>
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <p>Sur le territoire de la commune d'Avignon, il existe : - PPRn Rhône - Inondation par crue à débordement lent de cours d'eau, approuvé le 20/01/2000 - PPRn Val de Durance - Inondation, approuvé le 07/12/2011. Le projet se situe dans l'aléa inondation du PPRn Rhône et dans une zone urbanisée sous l'influence de la digue palière (zone bleue) du PPRn Durance. En dehors du risque inondation, le site n'est pas concerné par d'autres</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"/>
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <p>En phase exploitation les niveaux sonores resteront globalement du même ordre. Le projet pourra engendrer quelques nuisances sonores durant la phase de chantier. L'ensemble des précautions dans la gestion du chantier seront mise en œuvre :</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interdire les installations de chantier à proximité immédiates des zones bâties</li> <li>• Optimiser les itinéraires et accès de chantier au regard de la présence de l'habitat</li> <li>• Vérifier la conformité du matériel proposé avec les normes en vigueur</li> <li>• Adapter les horaires de chantier et limiter les travaux bruyants sur la période (22h-7h)</li> <li>• Informer la population sur le déroulement du chantier et assurer un suivi et contrôle des nuisances sonores émises .</li> </ul>
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <p>Le projet n'hébergera pas d'activités susceptibles d'engendrer des odeurs.</p>
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <p>Le projet n'est pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>



	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Le réseau éclairage et les candélabres sont refait à neuf. L'éclairage mise en œuvre dans le cadre du projet est plus performant en terme d'énergie et luminosité que l'existant.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p>Les rejets des eaux pluviales seront effectués dans le réseau autorisé du Grand Avignon. Il s'agit de l'assainissement de la voirie qui reste identique Aucun rejet ne sera effectué dans un cours d'eau ou milieu naturel.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le projet n'est pas de nature à produire des déchets non dangereux, inertes, dangereux.</p>
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le projet se situe dans un contexte totalement urbanisé qui ne comporte pas de patrimoine architectural, culturel, archéologique ou paysager. Toutefois, ces adaptations ont été conçues par les équipes d'urbanistes/paysagistes et d'architectes de manière à s'intégrer au mieux dans le contexte urbain et paysager actuel tout en prenant en compte les évolutions possibles du quartier (projet NPRU, ...).</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	



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

Oui      Non <sup>x</sup>      Si oui, décrivez lesquelles :

Aucun autre projet similaire n'est connu sur le secteur.

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

Oui      Non <sup>x</sup>      Si oui, décrivez lesquels :

Le site ne se situe pas à la frontière avec un autre pays.

**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.

Comme précisé ci-avant, le projet de tramway du Grand Avignon, déclaré d'utilité publique le 21 novembre 2013, est confirmé dans sa globalité. Le phasage du projet décidé en conseil communautaire du 10 janvier 2015 n'induit que quelques adaptations se limitant notamment au déplacement de la voie d'accès au MIN.

La voie du MIN est réhabilitée avec des caractéristiques semblables à celles de la voie actuelle. Les usages et caractéristiques de l'ouvrage ne sont pas modifiés.

Ces adaptations se situent dans un tissu urbain peu dense et ont été conçues par les équipes d'urbanistes/paysagistes et d'architectes de manière à s'intégrer au mieux dans le contexte urbain et paysager actuel tout en prenant en compte les évolutions possibles du quartier (projet NPRU, ...).

Le projet prend en compte l'aspect gestion de eaux pluviales à travers des aménagements adéquates présentés dans différents portés à connaissance qui viendront actualiser le dossier déclaration loi sur l'eau dont l'arrêté a été obtenu le 24 janvier 2014.

En phase travaux, des mesures seront prises pour limiter les impacts sur les usagers et les riverains. Elles concerneront :

- la circulation avec la mise en place d'un plan de déplacements et de stationnement présentés en amont des travaux aux riverains.
- l'émission de poussières en limitant le travail par période de vent et l'arrosage des zones terrassées pour limiter l'envol des poussières ;
- le bruit avec l'utilisation d'engin aux normes et entretenus, travaux réalisés aux jours et heures ouvrés, sens de circulation sur le chantier afin de limiter les marches arrières.

Ainsi, l'emprise et la durée des travaux permettront de limiter dans le temps et dans l'espace les nuisances causées par le chantier.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	x
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) ;	x
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 ;	x
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	x
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

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

	Objet
1 -	Inventaire faune - flore (Volet Naturel d'Etude d'impact) par ECOMED
2 -	Evaluation Appropriée des Incidences par ECOMED

## 9. Engagement et signature

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

Fait à **Avignon**

le, **15 SEP. 2016**

Signature

