



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Création de stationnement à l'Aéroport Marseille Provence

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Aéroport Marseille Provence

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

BERNAND Philippe - Président du Directoire

RCS / SIRET

7 9 0 0 4 3 9 5 4 0 0 0 2 9

Forme juridique

Société Anonyme

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
41. a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	Création d'un parking provisoire de 200 places Création de 3200 places de stationnement (parkings à étages) en 2 phases : 2200 places d'ici mi-2021, 1000 places d'ici mi-2023
30. Ouvrage de production d'électricité à partir de l'énergie solaire - ombrières d'une puissance égale ou supérieure à 250kWc	Mise en place d'ombrières au dernier niveau des parkings à étage d'une puissance de 2 MWh pour les 2200 places et 0,9 MWh pour les 1000 places

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à créer :

- dans un premier temps, un parking provisoire de 200 places, appelé P22, sur une actuelle zone de dépôt de matériaux (mise en service prévisionnelle : février 2019)
 - dans un second temps, des parkings à étage de 3200 places au total, appelés P3 et P4, en lieu et place du parking P3 actuel (mise en service au mi 2021 pour la 1ère partie de 2200 places et mi-2023 pour la 2ème partie de 1000 places).
 - Il est envisagé l'installation d'ombrières photovoltaïques au dernier étage des parkings à étage. Une étude de faisabilité a été réalisée en mai-juin 2018 comprenant une étude d'éblouissement selon les préconisations de la DGAC.
- Après la mise en service du P3/P4, le P22 sera déconstruit (enlèvement des réseaux ...).
- La description détaillée du projet est présentée en Annexe 4, ainsi qu'une justification de la nécessité d'augmentation du nombre de places de stationnement.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif de création du parking provisoire (P22) est d'assurer la sécurité du site dans l'attente de la création du parc à étage. Cette réserve de deux cent places doit permettre d'absorber les pics de fréquentation lors des vacances scolaires et de compenser les pertes de places liées aux projets connexes (déconstruction du P3, création d'une nouvelle voie pour un BHNS). Le parking sera donc utilisé de manière ponctuelle, en débordement des parkings horaires, en cas de saturation.

L'objectif de la création du parc à étage (P3/P4) est de permettre la réalisation de places de stationnement afin d'absorber les augmentations du trafic passagers sur l'aéroport dans les prochaines années et les pertes de places liées aux projets connexes. En proposant une capacité de parking adaptée aux besoins, il permet également d'assurer la sécurité des clients et éviter les stationnements anarchiques sur voirie. Ce projet permet d'augmenter de 16 % la capacité de stationnement de l'aéroport à horizon 2023-2024.

L'objectif de la centrale photovoltaïque sera de produire de l'électricité pour de l'auto-consommation afin de contribuer à pallier au "mur d'approvisionnement" auquel fait face AMP.

Une présentation des objectifs du projet et une justification de la nécessité de création de stationnement est présentée en Annexe 4.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

P22 :

Remodelage léger du terrain (initialement plat - de 2,4 à 1,9 m NGF), traitement à la chaux, mise en place d'un décanteur lamellaire, marquage au sol des places de stationnement et des itinéraires piéton, mise en place d'un système d'éclairage

Durée estimée des travaux : 3-4 semaines

Date prévisionnelle de réalisation des travaux : janvier 2019

date prévisionnelle de mise en service : février 2019

P3/P4 :

Déconstruction complète du parking P3, reconstruction d'un parking aérien de R+3, mise en place des ombrières photovoltaïques au dernier niveau (si les études techniques conclues à la faisabilité).

Les travaux seront phasés afin d'assurer le maintien des conditions opérationnelles du parking P3 et des parkings à proximité.

Durée estimée des travaux : 22 mois pour les 2200 places (12 mois pour l'extension de 1000 places)

Date prévisionnelle de réalisation des travaux : juillet 2019

Date prévisionnelle de mise en service : août 2020 pour 1400 places/mi-2021 pour 800 places // mi 2023 pour l'extension de 1000 places

Centrale photovoltaïque :

Sur les 2200 places, 11958 m² de panneaux seront installés et 4655 m² sur les 1000 places supplémentaires.

Les ombrières de parking seront orientées Sud-Ouest et inclinés à 5°.

Durée estimée des travaux : 11 mois pour les 2200 places (10 mois pour l'extension de 1000 places)

Date prévisionnelle de réalisation des travaux : janvier à novembre 2021 - février à décembre 2023

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le parking P22 ne sera pas ouvert en continu, il sera utilisé de manière ponctuelle, en débordement des parkings horaires, en cas de saturation.

Le parking P3/P4 sera un parking ouvert en continu.

Les 2 parkings seront payants et équipés de barrières.

L'électricité produite par les ombrières photovoltaïques sera destinée à l'auto-concommation.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le périmètre de parking de 3200 places et de la centrale photovoltaïque au dernier niveau des parkings:

- concerne des zones d'ores et déjà imperméabilisées et incluses dans le périmètre couvert par l'autorisation "loi sur l'eau" (Arrêté Préfectoral du 1er juillet 2003)
- est soumis à permis de construire (l'étude d'éblouissement y sera jointe)

Le parking provisoire :

- n'est pas soumis à la réglementation loi sur l'eau (5000 m2 environ et pas de BV intercepté car réseau de collecte des eaux pluviales)
- n'est pas soumis à une procédure d'urbanisme

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface parking provisoire P22	5300 m2
Nombre de place de stationnement du P22	200 places
Surface au sol parking P3/P4	6 ha environ
Nombre de place de stationnement du P3/P4	2 200 places +extension 1 000 pl
Surface plancher	18 700 m2 pour 2 200 pl
	6 650 m2 pour extension 1000 pl
Puissance ombrières photovoltaïques	2 MWh pour 2200 pl + 0,9 pour extension 1000 pl

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Aéroport Marseille Provence
Maignane (13)

Coordonnées géographiques¹

Long. 43° 26' 34 " 16N Lat. 05° 13' 05 " 05E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. _ ° _ ' _ " _ Lat. _ ° _ ' _ " _

Point d'arrivée :

Long. _ ° _ ' _ " _ Lat. _ ° _ ' _ " _

Communes traversées :

Sans objet

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A environ 100 m de la ZNIEFF de type 1 "salins du Lion"
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville de Marignane est concernée par la loi littoral. D'après la DTA des Bouches-du-Rhône qui précise les modalités d'application de la loi littoral, l'aéroport n'est pas concerné.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	D'après l'arrêté du 19 mai 2016, la RD 20 est classée en voie bruyante de catégorie 2 à 3, selon les tronçons, soit impactant un secteur de 100 à 250 m. Un Plan d'Exposition au Bruit (approuvé le 4 août 2006) et un plan de gêne sonore (approuvé le 21 septembre 2004) relatifs à l'aéroport ont été établis.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ville de Marignane est concernée par le risque inondation lié aux cours d'eau Cadière et Raumartin. Un plan de prévention des risques naturels prévisibles est en vigueur (approuvé le 20 octobre 2000). L'aéroport est en dehors des zones inondables et n'est donc pas concerné par ce risque. Un plan de prévention des risques naturels prévisibles est en vigueur (approuvé le 12 février 1997). L'aéroport est dans une zone faiblement à moyennement exposée au risque de retrait gonflement d'argile. Des PPRT ont été établis pour différentes industries à proximité (Stogaz à Marignane / Brenntag à Vitrolles), mais la zone de projet ne fait partie d'aucun périmètre de risque.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De très nombreux sites sur et à proximité de l'aéroport sont localisés sur BASIAS.
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 la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Marais et zones humides liés à l'étang de Berre (FR9301597) à plus de 2 km. Carte de localisation en annexe 6
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas de rabattement de nappe
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les structures des parkings à étage P3/P4 prendront en compte la présence des eaux souterraines (via des études géotechniques) et seront conçues afin de ne pas impacter les écoulements souterrains. Le parking provisoire n'aura aucun impact car c'est uniquement un aménagement de surface.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La plateforme du parking P22 sera profilée de telle sorte que les mouvements de terre soient à l'équilibre. La charpente métallique du parking à étage actuel sera valorisée et recyclée. Selon les résultats des sondages, le pourcentage de matériaux pouvant être recyclés pour une réutilisation sur place sera défini.
	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"/>	Très peu de matériaux seront nécessaires pour la mise en place du parking provisoire car les aménagements sont légers (pas de revêtement notamment). Des matériaux de construction seront nécessaires pour la construction du parking P3/P4. Des ombrières photovoltaïques seront nécessaires.
Milieu naturel	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"/>	Les zones concernées par le projet sont d'ores et déjà imperméabilisées et ou artificialisées (Cf. Annexe 3). Elles ne présentent aucun enjeu écologique.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres 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	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 ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La phase travaux va nécessiter l'apport et le retrait de matériaux. Le trafic initial généré par l'aéroport est important ce qui limite fortement l'impact du chantier. En phase exploitation, le trafic automobile sur les routes d'accès à l'aéroport va augmenter progressivement et selon l'augmentation du nombre de passager. L'aéroport s'investit pour le développement des transports en commun (Cf. Annexe 4).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne crée pas de trafic mais répond à un besoin en corrélation de l'augmentation du trafic aérien. Une étude pour l'extension de mp1 est en cours (finalisation automne 2018) et intègre une étude de l'impact acoustique. L'augmentation de trafic routier en lien avec l'augmentation du nombre de passagers aérien, devrait avoir un impact acoustique très limité étant donné que la RD 20 est classée dans les infrastructures de transport terrestre bruyantes (Cf. Annexe 4).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet intégrera l'éclairage associé nécessaire à ce type d'aménagement. Cependant, la zone d'implantation est une source importante d'émissions lumineuses (aéroports, voirie, zones d'activités, etc.).</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase de chantier sera génératrice d'émission de gaz à effet de serre et de polluants.</p> <p>En phase exploitation, de nombreuses sources de pollution atmosphériques sont présentes dans le secteur d'étude (industries lourdes, trafic routier et aérien). De plus, le trafic initial sur la RD est de 41 000 veh/j. L'augmentation de trafic lié à l'augmentation du nombre de passagers n'aura donc qu'un impact très limité, voire négligeable dans ce contexte. Ce sujet est développé en Annexe 4.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le parking P3/P4 est intégré à un bassin versant qui sera équipé d'un système de traitement dans le cadre du projet de mise en conformité loi sur l'eau (mise en service de la STEP fin 2018 pour FRET 2 et 2019-2020 pour B5C) afin de respecter l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2003</p> <p>Pour le parking provisoire P22, un décanteur lamellaire sera mis en place.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase chantier va engendrer la production de déchets de déconstruction et de construction. Les déchets seront principalement inertes, mais des déchets non dangereux et de faibles quantités de déchets dangereux seront générées. Ces déchets seront gérés conformément à la réglementation en vigueur.</p>

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), notamment l'usage du sol?	<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 existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

De nombreux projets sont en cours sur l'aéroport. Les principaux en interface avec le projet de parking P3/P4 sont présentés au Chap. 4. de l'Annexe 4. Un des principaux projets concerne l'extension du terminal 1. Ce projet est soumis à évaluation environnementale.

L'étude d'impact de l'extension du Terminal 1 ne sera pas circonscrite au terminal T1 mais comprendra l'évaluation des effets globaux de la plateforme aéroportuaire de 600 hectares et ses différentes installations. Elle portera à ce titre, sur l'augmentation de l'activité aéroportuaire dans les années à venir notamment en cas de réalisation de la jetée d'embarquement (tranche conditionnelle) côté piste et côté ville. Y seront étudiés en détail les impacts sur les déplacements, l'acoustique et la qualité de l'air en lien avec le trafic routier et le trafic aérien.

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 :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Des mesures seront prises en phases chantier pour éviter tout risque de pollution des sols et des eaux (ravitaillement sur aire étanche, stockage des produits dangereux sur rétention, mise à disposition de kit anti-pollution, etc.).

Les installations pour la gestion des eaux pluviales seront intégrées au projet.

Les mesures seront prises pour limiter les impacts sur les usagers de l'aéroport.

Des mesures sont en cours sur les sujets des transports (notamment développement des transports en commun), de l'acoustique et de la qualité de l'air.

Les mesures sont plus largement détaillées dans l'Annexe 4.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Il ne semble pas nécessaire de soumettre le présent projet à étude d'impact pour les raisons suivantes :

Ce projet permet d'augmenter de 16 % la capacité de stationnement de l'aéroport à horizon 2023-2024. Il répond à la croissance du trafic aérien qui est assez linéaire. Les impacts liés à la croissance du trafic aérien (dont déplacement, air et acoustique) sont étudiés dans l'étude d'impact du projet d'extension de mp1 (en cours, finalisation automne 2018).

L'aéroport met de nombreuses actions en place pour le développement des transports en commun, pour la réduction des émissions atmosphériques et pour limiter les nuisances sonores.

Des projets sont en cours sur la RD20, actuellement saturée (Airbus Hélicopters, zones d'activités, etc.), pour diminuer les trafics. L'aéroport s'investit dans ces projets mais n'est pas décisionnaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet
L'annexe 4 intitulée "Note environnementale" comprend : <ul style="list-style-type: none">- une description détaillée des différentes composantes du projet- une justification du projet- une présentation des principaux enjeux environnementaux liés au projet- une description détaillée (état initial, impact, mesures) sur les thématiques déplacement, émissions atmosphériques et ambiance sonore- une présentation des incidences cumulées avec d'autres projets

9. Engagement et signature

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



Fait à Marignane

le, 28 juin 2018

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus