

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

01/04/2021

Dossier complet le :

01/04/2021

N° d'enregistrement :

f09321p0107

1. Intitulé du projet

Aménagement de l'entrée Nord d'Istres - Échangeur des Bellons

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

Métropole Aix-Marseille-Provence

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

Mme Martine VASSAL, Présidente

RCS / SIRET

2 0 0 0 5 4 8 0 7 0 0 0 1 7

Forme juridique

Métropole

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.))
6.a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Modification du carrefour de la Transhumance par l'aménagement d'un échangeur dénivelé en configuration de type "losange", avec passage supérieur à 2x2 voies, dans la continuité du chemin des Bellons sur la commune d'Istres.

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 concerne le réaménagement du carrefour de la Transhumance par la réalisation d'un échangeur dénivelé de type "losange" ou "à lunettes", avec passage supérieur du chemin des Bellons à 2x2 voies.

L'opération comprend plus précisément :

- La création d'un ouvrage d'art de franchissement de la RN569, compatible géométriquement avec la future "Liaison routière Fos - Salon". Cet ouvrage aura une longueur d'environ 45m et sera à 2x2 voies pour la voie portée, dont une voie en site propre TCSP par sens. Un trottoir isolé pour la circulation des mode doux (vélos et piétons) sera également aménagé sur l'ouvrage ;
- La réalisation des 4 bretelles depuis et vers la RN569 ;
- Le déplacement et l'agrandissement du giratoire Est auquel se raccorderont 5 branches, ainsi que l'amorce d'un débranchement en direction du projet urbain du Grand Bayanne ;
- Le déplacement et l'agrandissement du giratoire Ouest afin d'y insérer 6 branches ;
- Le rétablissement des continuités hydrauliques.

4.2 Objectifs du projet

Le principal objectif de ce projet est de fluidifier le trafic aux heures de pointe au niveau de l'entrée Nord de la ville d'Istres. Aux heures de pointe en effet, le giratoire actuel de la Transhumance constitue un nœud de congestion, engendrant des remontées de file importantes au Nord et au Sud de la RN569 et sur le Chemin des Bellons. Grâce à cet aménagement, et comme synthétisé dans la note de présentation du projet jointe en annexe 1, le fonctionnement circulatorie sera satisfaisant, y compris aux heures de pointe du matin et du soir, à l'horizon 2023.

Comme exposé dans la note de synthèse jointe en annexe 1, plusieurs scénarii ont été étudiés afin d'optimiser le projet proposé. Le projet finalement retenu permettra ainsi de répondre favorablement aux contraintes et enjeux suivants :

- Transport : compatibilité de l'aménagement avec le projet de création d'une ligne BHNS ;
- Sécurité et lisibilité : échangeur à « lunettes » autorisant une bonne lisibilité ;
- Environnement : enjeux faibles en termes de faune et flore ;
- Hydraulique : travaux hors zones de protection rapprochée de captages ; quelques franchissements de canaux ;
- Urbanisme : le réaménagement du giratoire Est permet d'anticiper les accès au projet urbain du Grand Bayanne ;
- Impacts en phase travaux : modérés ;
- Compatibilité par rapport au projet de "Liaison routière Fos - Salon" : configuration définitive de l'échangeur, coût optimisé par rapport à l'échangeur définitif.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La mise en œuvre de l'échangeur sera opérée selon le phasage suivant :

- 1) Travaux de réalisation du giratoire Est. La circulation des véhicules sera maintenue par la création d'une voirie provisoire sur le ½ anneau sud du giratoire existant ;
- 2) Travaux de création des branches du giratoire Est ;
- 3) Travaux de réalisation du giratoire Ouest. La circulation des véhicules sera maintenue par la création d'une voirie provisoire sur la ½ chaussée sud du giratoire existant ;
- 4) Travaux de création des branches du giratoire Ouest ;
- 5) Création d'un giratoire provisoire au Nord permettant de maintenir la liaison routière entre le chemin des Bellons Ouest et le chemin des Bellons Est pendant sa fermeture entre les 2 giratoires pour l'exécution des ouvrages.
- 6) Raccordement des bretelles sur la RN au sud (configuration définitive côté Est, temporaire côté Ouest dans l'attente de l'A56) ;
- 7) Création d'une voirie provisoire de déviation de la RN et mise en circulation des bretelles ;
- 8) Fermeture du chemin des Bellons et de la RN sur la portion autour du giratoire de la Transhumance, et travaux de suppression du rond-point de la Transhumance ;
- 9) Travaux de construction de l'ouvrage d'art et de la voie supérieure ;
- 10) Reconstitution de la RN (sans le giratoire de la Transhumance) avec passage sous l'ouvrage d'art
- 11) Démolition du giratoire provisoire
- 12) Mise en service complète de l'échangeur

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, le nouvel échangeur des Bellons permettra de fluidifier le trafic aux heures de pointe au niveau de l'entrée Nord de la ville.

Ce projet a par ailleurs été conçu de manière à s'adapter aux prochains projets prévus dans le secteur : mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, développement du projet urbain du Grand Bayanne, "Liaison routière Fos - Salon", etc.

Enfin, ce projet s'insérera dans son contexte environnemental grâce aux mesures environnementales et paysagères prévues par le maître d'ouvrage.

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 foncier nécessaire aux travaux est soit propriété de la collectivité ou de l'État (pour la liaison routière Fos - Salon), soit acquis par voie amiable ; il n'est donc pas besoin de recourir à la procédure d'expropriation et à une DUP ;
- Dossier de déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la Loi sur l'Eau (rejet d'eaux pluviales) - les surfaces nouvellement imperméabilisées étant de l'ordre d'1 ha environ ;
- Défrichement: il s'agit d'un milieu urbain ne présentant pas d'enjeu au niveau du défrichement ;
- N2000/dérogation espèces protégées : un dossier d'incidence Natura 2000 sera réalisé. Le diagnostic faune/flore doit être finalisé afin d'évaluer précisément les enjeux concernant les espèces protégées ;
- Patrimoine culturel : pas de monument historique ou site classé à proximité.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de l'ouvrage d'art de franchissement de la RN569 (passage supérieur)	45 m
Longueur totale du raccordement Est-Ouest	700 m
Pente maximale des deux rampes d'accès	5 à 6 %
Rayon du giratoire Ouest	33 m
Rayon du giratoire Est	30 m
Volume de chacun des deux bassins de rétention à créer	480 m ³ (soit 960 m ³ au total)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Chemin des Bellons
13800 Istres

Coordonnées géographiques¹

Long. 4 3° 3 1' 3 9" 526 Lat. 4 ° 5 7' 4 1" 288

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), 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 :

Istres uniquement

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 ?

Le projet consiste en la création d'un échangeur de type "losange" en lieu et place du giratoire actuel dit "de la Transhumance". Ce carrefour est aujourd'hui saturé, sa dénivellation permettra de séparer les flux d'échange et de transit et améliorera l'accès à la Commune d'Istres. Le giratoire de la Transhumance est donc supprimé, les deux giratoires à l'Est et à l'Ouest sur le Chemin des Bellons sont repositionnés, un ouvrage de franchissement de la RN569 est créé.

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I la plus proche de la zone d'étude est localisée à près d'un kilomètre à l'Ouest (ZNIEFF I 930020454 "Crau sèche") ; La ZNIEFF de type II la plus proche de la zone d'étude est localisée à près de 800 m à l'Ouest (ZNIEFF II 930012406 "Crau").
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"/>	Aucun arrêté de protection de biotope n'a été émis sur le territoire de la commune d'Istres.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En tant que commune riveraine d'un étang salé (l'étang de Berre), Istres relève de la Loi Littoral. Le projet se situe quant à lui à près d'1,3 km des bords de l'étang.
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"/>	La commune d'Istres est concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de transports terrestres nationales de la période 2018-2023. La RN569 passant au niveau de la zone d'étude fait l'objet d'un classement sonore au titre des voies bruyantes (catégories 2 et 3).
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"/>	La plupart des monuments historiques de la commune d'Istres sont localisés dans le centre-ville, distant de plus de 2km de la zone d'étude.
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"/>	Un Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain a été approuvé sur la commune d'Istres le 20 février 1997. Selon ce document, seuls les pourtours de l'Étang de Berre sont concernés. Aucun autre PPRN n'a été prescrit ou approuvé à ce jour. De même, aucun PPRT n'a été prescrit ou approuvé à ce jour.
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 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 site inscrit le plus proche de la zone d'étude est localisé dans le centre-ville d'Istres, à près de 2 km au Sud-est de la zone d'étude. Il s'agit du Pavillon de Grignan.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone Natura 2000 la plus proche, édictée à la fois au titre de la Directive Oiseaux et de la Directive Habitats, est localisée à plus de 800 m à l'Ouest, au niveau de la base aérienne. Il s'agit des zones Natura 2000 de la Crau (respectivement référencées FR9310064 et FR9301595).
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 ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<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"/>	Les relevés piézométriques effectués sur site identifient la nappe entre 8 et 11m de profondeur. Les travaux n'auront donc pas d'impact sur cette masse d'eau.
	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"/>	Des apports de matériaux extérieurs seront nécessaires en phase travaux. Près de 30 000 m ³ de GNT seront en effet importés depuis les principales carrières de la région (ex : Midi Concassage, Granulats de la Crau, etc.).
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"/>	Au regard du pré-diagnostic faune-flore établi par un bureau d'études écologique spécialisé, la zone d'étude recense peu d'espèces animales ou végétales protégées ou intéressantes. Une étude d'incidence complète sera tout de même réalisée par un bureau d'études écologue (ECOTONIA) avant la finalisation des études de conception. En phase travaux, une surveillance permanente sera également mise en œuvre par un bureau d'études écologue afin de s'assurer en permanence de l'absence d'impact sur la biodiversité.
	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"/>	L'aire d'étude est située à proximité de la Zone Spéciale de Conservation n° : FR9301595 "Crau centrale - Crau sèche". Cette zone N2000 abrite deux habitats d'intérêt communautaire présents sur le site d'étude : "Pelouses méditerranéennes mésothermes de la crau à <i>Asphodelus fistulosus</i> ", code Natura 2000 : 6220-5 (dans le FSD, l'habitat équivalent est : Parcours substeppiques de graminées et annuelles du Théro-Brachypodietea) et l'habitat "Prairies fauchées méso-hygrophiles méditerranéennes", code Natura 2000:6510-5. Une évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 sera réalisée.

	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucune zone agricole ou forestière ne sera consommée dans le cadre de ce projet. Le projet concernera près de 30 000 m ² d'espaces délaissés qui peuvent être considérés comme "naturels". En revanche, et comme le confirme le pré-diagnostic écologique, la valeur biologique de ces milieux est faible.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Suite à de nombreux échanges intervenus lors des études préliminaires avec la base aérienne d'Istres, cette dernière a fourni des plans justifiant que la zone d'étude n'est pas située dans une zone d'effets thermiques ou de surpression liée au stockage d'hydrocarbures dans la base ou au tracé de l'oléoduc Fos - Istres. De plus, hormis les emplacements réservés dédiés au présent aménagement et à celui de la future liaison Fos-Salon aucune servitude n'est reportée sur le PLU d'Istres au droit de la zone d'étude.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain a été approuvé sur la commune d'Istres le 20 février 1997. Selon ce document, seuls les pourtours de l'Étang de Berre sont concernés. Aucun autre PPRN n'a été prescrit ou approuvé à ce jour.
	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"/>	Le projet permettra à terme de fluidifier le trafic et ainsi de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et autres particules dans l'air. Ainsi, malgré la persistance, à terme, de volumes de trafic substantiels dans la zone d'étude, le bilan du projet s'avérera positif sur cet aspect.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, on estime que près de 1200 camions seront nécessaires pendant 2 mois pour les travaux de terrassement, et 360 camions pendant 18 jours pour les travaux d'enrobés. En phase d'exploitation, ce projet permettra de fluidifier le trafic de l'entrée Nord de la ville d'Istres et aura donc des effets positifs par rapport à la situation actuelle du secteur (cf. note de synthèse en annexe 1).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est situé à proximité immédiate de la RN569, qui est une voie très fréquentée, et près d'une zone d'activités. Ce secteur d'étude est par conséquent assez bruyant. Les relevés de terrain réalisés caractérisent une ambiance sonore non modérée : jusqu'à 67,2 dB(A) (cf. annexe 3). Des protections phoniques seront dimensionnées en fonction des effets liés aux nouveaux ouvrages.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, les engins de chantier pourraient éventuellement générer des nuisances olfactives liées au fonctionnement des moteurs, qui se révéleraient toutefois marginales dans l'ambiance préexistante.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, la décongestion du trafic aux heures de pointe permettra au contraire de réduire les émissions olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, les engins de chantier pourraient générer des vibrations dont les effets seront marginaux.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le niveau global de vibrations sera voisin de l'état actuel.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le projet prévoit quelques équipements lumineux qui seront conformes aux normes routières en vigueur et destinés à sécuriser les cheminements des piétons et cycles.
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Des émissions lumineuses sont par ailleurs émises par les diverses activités commerciales présentes aux abords.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- En phase travaux, des rejets sont à prévoir du fait de l'activité des camions et engins nécessaires à l'exécution du chantier ; - En phase d'exploitation, les effets attendus sur l'air seront plutôt positifs puisque l'aménagement permettra de fluidifier le trafic.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de production d'effluents. Les eaux de ruissellement circulant sur les chaussées seront quant-à-elles récupérées dans des bassins de rétention dimensionnés à cet effet. La création de deux nouveaux bassins de rétention est en effet prévue, pour une capacité de rétention supplémentaire de 960 m3. Ces bassins seront conçus pour trois usages : la compensation à l'imperméabilisation, la gestion de la pollution accidentelle et la gestion de la pollution chronique.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de production de déchets en dehors des déblais qui seront valorisés ou évacués en décharge contrôlée : déchets verts, matériaux inertes issus des terrassements. Les terres excavées seront analysées par échantillonnage pour rechercher d'éventuelles pollutions avant de définir la filière d'évacuation adaptée.

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"/>	Le projet ne touche aucun gisement archéologique connu. En cas de découverte fortuite, celle-ci fera l'objet d'une déclaration aux services de la DRAC afin de définir les mesures de sauvegarde éventuelles.
	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"/>	La zone d'étude ne possède à l'heure actuelle aucune plus-value paysagère. Toutefois, le projet d'aménagement, et notamment le design architectural de l'ouvrage d'art, sera conçu de manière à garantir une insertion paysagère harmonieuse.

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 :

En phase travaux, plusieurs mesures ont été prévues afin de limiter au maximum les incidences du projet. Ainsi, un giratoire et une déviation provisoires de la RN seront mis en place de manière à réaliser les travaux hors circulation. Le secteur, déjà saturé aux heures de pointe, ne sera ainsi pas davantage congestionné.

En phase d'exploitation, ce nouvel aménagement permettra de fluidifier le trafic.

Par ailleurs, les autres projets en cours dans ce secteur ont été pris en compte dans le dimensionnement des ouvrages (développement de la ZAC du Tubé, projet urbain du Grand Bayanne), voire préfigurés, notamment en ce qui concerne le Projet de liaison routière Fos - Salon. Ainsi, les effets cumulés de ces différents projets seront réduits grâce à la réalisation de l'aménagement de l'entrée nord d'Istres.

Enfin, rappelons que ce projet apportera une plus-value d'ensemble au secteur en :

- Améliorant les performances du projet en cours d'étude d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la commune d'Istres, grâce à la création d'une voie en site propre TCSP par sens sur la voie portée, et de couloirs d'approche au niveau des giratoires ;
- Participant au développement des modes actifs de déplacement, puisque des voies dédiées aux piétons et vélos ont été intégrées sur l'ensemble du projet.

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) :

Plusieurs études complémentaires sont prévues dans le cadre des études de conception du projet : étude faune-flore complète, évaluation Natura 2000, étude de trafic, étude architecturale, étude air/santé, étude loi sur l'eau, étude acoustique, etc.

Toutes ces études permettront de consolider l'évaluation existante du projet et permettront, le cas échéant, de proposer des mesures complémentaires, ceci en respectant bien évidemment la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC).

A ce stade, plusieurs mesures sont d'ores et déjà prévues telles que :

- La mise en place de protections acoustiques ;
- L'aménagement de deux bassins de rétention et de dépollution (mesure de compensation à l'imperméabilisation) ;
- Le traitement architectural de l'échangeur et de l'ouvrage d'art pour une meilleure intégration paysagère.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet d'aménagement des Bellons permettra de fluidifier le trafic aux heures de pointe au niveau de l'entrée Nord de la ville d'Istres. Il a par ailleurs pris en compte géométriquement le projet de liaison routière reliant Fos-sur-Mer à Salon-de-Provence ainsi que l'ensemble des projets en cours sur la commune d'Istres (Grand Bayanne, BHNS, etc.). Enfin, ce projet fera l'objet d'une intégration paysagère et architecturale soignée, et permettra le développement des modes actifs dans le secteur.

Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire que ce projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale, d'autant que plusieurs études spécifiques, réalisées par des bureaux d'études spécialisés, viendront compléter les données d'entrée et consolider l'évaluation existante du projet.

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°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 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°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 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 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
Annexe 1 : Note de synthèse de présentation du projet, ARTELIA, février 2021
Annexe 2 : Dossiers de plans (dont annexes obligatoires)
Annexe 3 : Étude acoustique, Rapport de mesurage, ARTELIA, janvier 2021
Annexe 4 : Émissions atmosphériques, Rapport de mesurage, ARTELIA, janvier 2021

9. Engagement et signature

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

Fait à

MARSEILLE

le,

01 AVR. 2021

Signature

Métropole Aix-Marseille-Provence
Martine VASSAL
Présidente