

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

*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 :
01/08/2018

Dossier complet le :
01/08/2018

N° d'enregistrement :
F093 18P0273

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal - Route de la Zone Artisanale de la Grave entre le rond-point de La Manda et l'avenue P.R. Dick / Commune de Carros

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 Nice Côte d'Azur

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

François Feuillade, DGA Aménagement, logement et mobilité

RCS / SIRET

2 0 0 | 0 3 0 | 1 9 5 | 0 0 0 | 1 5

Forme juridique

EPCI

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. Infrastructures routières... a) construction de routes classées...des EPCI ...	- Aménagement et modification de chaussée de la Route de la ZA de la Grave,
41. Aires de stationnement ouvertes au public... a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	- Création d'un giratoire entre la Route de la ZA de la Grave et l'Av. P.R. Dick, - Création d'une voie de bouclage réservée aux bus entre la Route de la ZA de la Grave et la M901, - Création de 66 places de stationnements VL, 2 stationnements bus et d'un parc de stationnement motos /vélos.

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 la création d'1 Pôle d'Echanges Multimodal au droit du giratoire de la Manda sur la commune de Carros avec :

- Réorganisation des circuits de transport en commun, relocalisation et concentration des arrêts bus au niveau du futur pôle multimodal,
- Création de 66 places de stationnement V.L. dont 4 PMR, de 2 emplacements bus et d'un parc de stationnement Motos/Vélos,
- Reprise de la route de la ZA de la Grave entre le giratoire de la Manda et l'av. P.R. Dick avec mise en sens unique partielle, recalibrage de la chaussée et aménagements de sécurité (bordures, coussins berlinois,...),
- Aménagement d'un mini giratoire avec ilot franchissable entre la route de la ZA de la Grave et l'av. P.R. Dick,
- Création d'une voie de bouclage avec la M901 réservée aux bus, comprenant la couverture partielle du canal par un ouvrage béton d'environ 100m²,
- Création et élargissement des trottoirs et cheminements piétons avec mise en place de dispositifs PMR,
- Création d'une piste cyclable bi-directionnelle le long de la route de la ZA de la Grave,
- Mise en conformité et en sécurité des cheminements piétons et pistes cyclables existants autour du giratoire de la Manda,
- Reprise des réseaux divers et de l'éclairage public,
- Pose de la signalisation verticale et traçage de la signalisation horizontale.

4.2 Objectifs du projet

La plaine du Var a été aménagée sans politique préalable de transport et de déplacement, générant ainsi des désordres en matière d'accès et de circulation voire des problèmes de sécurité. L'Éco-Vallée adopte un choix radicalement différent en visant tout au contraire à élaborer un schéma global et cohérent préalable aux opérations. Ce schéma est essentiellement porté par la Métropole NCA, en complément de la politique qui a été mise en œuvre par le Conseil Départemental (voiries et politique tarifaire des transports en commun) et par le Conseil Régional en matière ferroviaire.

La stratégie de création d'un réseau de pôles multimodaux dans la plaine est une première réponse forte aux déplacements Sud-Nord. Le pôle d'échanges multimodal de Carros, de par sa nature et son positionnement, aura à ce titre un rôle important comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacements (Bus, Chemin de fer de Provence, Cycles, VL...). Il facilitera, favorisera et sécurisera les accès aux différents modes de transport.

De plus, la réorganisation du réseau TC et la suppression des déposes bus, actuellement réparties tout autour du giratoire de la Manda, permettra d'améliorer les conditions de circulation dans ce secteur largement saturé aux heures de pointes.

Enfin, la mise en conformité des cheminements piétons et des pistes cyclables existants, la création de nouveaux aménagements destinés aux modes doux et les différents aménagements de sécurité, auront pour effet d'apaiser et de sécuriser les déplacements pour tous les usagers.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux se dérouleront sur une période d'environ 8 mois. Ils seront séquencés en phases successives permettant de limiter les impacts sur la circulation routière et sur l'environnement :

1. Travaux de préparation et dégagement des emprises,
2. Reprise des réseaux secs et humides,
3. travaux d'aménagements hors circulation,
4. Travaux de voiries et aménagements de surfaces,
5. Signalisation et espaces verts.

Les travaux seront réalisés principalement de jour ; cependant, le chantier nécessitera des coupures de circulation, notamment pour la réalisation des enrobés, avec des travaux de nuit.

Les aménagements de voiries seront conduits selon des principes d'aménagement durable.

La démarche Chantier Vert élaborée par la Métropole Nice Côte d'Azur sera observée durant toute la mise en œuvre de l'opération.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation le projet permettra de concentrer les échanges entre les différents modes de transports, ce qui aura pour effet de :

- faciliter et sécuriser l'accessibilité aux différents modes de transports,
- privilégier les Transports en Commun proposés sur et à proximité du site d'étude (Bus, Train des CP),
- libérer les entrées/sorties du giratoire de la Manda des arrêts bus et fluidifier la circulation, notamment aux heures de pointes.

L'aménagement des cheminements piétonniers, leur mise en conformité PMR et le développement du maillage des pistes cyclables favorisera l'utilisation des modes de déplacement doux.

L'organisation des stationnements facilitera l'accès aux équipements sportifs et culturels présents sur le site.

Enfin la rénovation des voies et le traitement esthétique soigné du projet auront un impact positif sur le paysage et la qualité de vie des riverains et usagers du secteur.

Le projet ne modifiera pas le niveau de trafic, mais aura un effet positif sur la circulation, le fonctionnement et la lisibilité globale des infrastructures routières du secteur.

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).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Reprise voirie Route de la ZA de la Grave	- 500 ml
- Création voie de bouclage Bus	- 50 ml
- Diamètre Giratoire	- Ø 20 m
- Stationnements	- 66 VL / 2 bus / 18 Motos / 20 Vélos
- Couverture partielle du canal	- Ouvrage béton 100m ²
- Linéaire piste cyclable créé	- 500 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Quartier de la Manda
06510 Carros

Département des Alpes-Maritimes
(06)
FRANCE

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

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. 07°20'11" E Lat. 43°76'63" N

Point d'arrivée :

Long. 07°20'37" E Lat. 43°77'00" N

Communes traversées :

Carros

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-himl>. 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"/>	La ZNIEFF la plus proche recensée à proximité du site est la ZNIEFF terrestre de type II dénommée « Le Var » n° 930020162. elle est située à une soixantaine de mètres à l'Est du projet, au plus proche et est séparée du projet par la M6202bis, et la M901.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur est concerné par le deuxième Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE II) Approuvé par délibération n°29.1 du Conseil Métropolitain en date du 9 octobre 2017. Le projet par sa nature et ses objectifs répond entièrement aux actions mises en place dans le cadre du PPBE II.
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"/>	Les Zones Humides inventoriées aux abords du projet sont constituées du Fleuve Var et de sa ripisylve. Elles sont situées à une soixantaine de mètres à l'Est du projet, au plus proche et séparées du projet par la M6202bis, et la M901.
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"/>	PPRN : - Mouvement de terrain, Séisme - approuvé le 21/06/2001 (Le projet est situé dans une zone NE Non exposée), - Inondation Basse Vallée du Var - Modifié et approuvé le 15/01/2014 (Le projet est situé dans un secteur couvert par des zones Rouges et Bleues), - Feu de Forêt - approuvé le 06/01/2014 (Le projet est situé dans une zone Non Réglementée du PPRiF). PPRT : - Risque industriel Etablissement Primagaz - approuvé le 21/09/2015 (Le projet est situé en dehors du périmètre concerné par le PPRT).
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans le périmètre de protection rapprochée des captages du SCR DV. Toutefois, le projet, dans sa phase exploitation ne modifiera pas la nature et la destination des sols dans ce secteur. Aucune surface supplémentaire ne sera imperméabilisée et le trafic routier ne sera pas modifié. Pendant la phase travaux, toutes les précautions d'usages seront prises par le Maître d'Ouvrage afin d'éviter et de contenir toute pollution accidentelle susceptible de porter atteinte à la qualité sanitaire des eaux de captages.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche, "Le village de Gattières et ses abords", est situé à plus de 1,5 km au Sud-Ouest du projet.
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 recensée est le site de la Directive Oiseaux ZPS Basse Vallée du Var. elle est située à une soixantaine de mètres à l'Est du projet, au plus proche et est séparée du projet par la M6202bis, et la M901.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche, "Les Baous de St-Jeannet", est situé à plus de 3,5 km au Sud-Ouest du projet.

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 ?

Veuillez 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"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls matériaux excédentaires proviendront du décapage des surfaces actuelles (voirie et espaces piétons). Leur quantité sera négligeable. Ils seront réutilisés sur place dans la mesure du possible ou dirigés vers des filiales de traitements spécialisés locales.
	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"/>	Compte tenu de la nature du projet et de la topographie du site, le déficit en matériaux est très négligeable. Seuls des matériaux utiles aux traitements de surface (enrobés...) et aux espaces plantés (terre végétale) seront utiles. Toutefois, il est prévu de limiter au maximum les ressources naturelles non renouvelables et de favoriser l'utilisation de matériaux locaux.
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"/>	L'emprise du projet est entièrement urbanisé et minéralisé. Il ne nécessite pas de dégradations ou de suppressions d'espaces naturels ou comportant un potentiel écologique d'intérêt.
	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"/>	La nature du projet n'entraîne pas de modification notable sur la destination du sol et les fonctions du site. La proximité du site Natura 2000, impliquera une attention particulière du Maître d'Oeuvre pendant la phase chantier. Toutes les préconisations de la démarche Chantier Vert élaborée par la Métropole Nice Côte d'Azur seront respectées; notamment en ce qui concerne la limitation des émissions de poussières, de bruits et le respect d'un calendrier d'intervention limitant les impacts éventuels sur l'avifaune et plus particulièrement pour les oiseaux d'eau et les espèces d'oiseaux migrateurs qui trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation dans la basse vallée du Var.

	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seul le risque naturel inondation concerne le projet. En effet il est situé en grande partie en zone du PPR inondation Basse Vallée du Var -approuvé le 15/01/2014. Toutefois, la nature du projet est compatible avec le PPRN et sa conception prend en compte l'inondabilité et les caractéristiques hydrauliques du site. L'ouvrage béton de traversée du canal est dimensionné pour ne pas entraver l'écoulement des eaux et assurer le principe de transparence hydraulique.
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de nouveaux déplacements. Le niveau de trafic restera inchangé. Toutefois les améliorations des caractéristiques des infrastructures existantes et la réorganisation des Transports en Commun améliorera les conditions de circulation au niveau du giratoire de la Manda actuellement saturé aux heures de pointes et favorisera le report modal vers les Transports en Commun,
	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"/>	En phase chantier, les travaux sont susceptibles de créer du bruit dû aux engins de chantier et à leur circulation. En phase d'exploitation, compte tenu de la nature du projet et de l'occupation du sol existante aux abords du site, l'ambiance sonore initiale ne sera pas modifiée de manière significative.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Seule la circulation routière est source de nuisances olfactives dans le périmètre du projet. le projet n'engendrera pas d'odeurs supplémentaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les travaux de terrassements généraux sont susceptibles de créer des vibrations. Au vu de sa localisation, les émissions engendrées ne devraient pas être significatives.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne créera pas de vibrations supplémentaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site est déjà concerné par les émissions lumineuses issues de la circulation routière, de l'éclairage public et des équipements sportifs qui jouxtent le projet.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne créera pas de nouvelles émissions.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Durant la phase travaux, des émissions de poussières sont possibles. Les émissions engendrées ne devraient pas être significatives et se limiteront à la durée du chantier.</p> <p>En phase exploitation, la fluidification du trafic améliorera la qualité de l'air notamment aux heures de pointes.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas de nature à engendrer des effluents. De plus, il n'implique pas de surfaces imperméabilisées supplémentaires par rapport à l'état actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les déchets seront triés sur le chantier et seront soit valorisés sur site, soit collectés par une filière adéquate de valorisation, soit évacués vers une installation de stockage adaptée. Une zone pour déchets dangereux sera également aménagée si nécessaire.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'engendrera pas de déchets.</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 :

L'Opération d'Intérêt National "Eco-Vallée" est à l'origine d'une dynamique d'aménagement de la Basse Plaine du Var. Dès lors de nombreux projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale sont susceptibles d'avoir des incidences cumulées et sont à prendre en compte :

- Création d'un boulevard urbain dans le quartier des Plans à Carros (06510),
- Aménagement de la sortie ouest de la voie Mathis - Phase 1 à NICE (06000),
- Création de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) NICE MERIDIA à NICE (06205),
- Création de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) GRAND ARENAS à NICE (06205),
- Aménagement des espaces publics du quartier du pôle d'échanges de Nice Saint-Augustin, commune de NICE (06),
- Projet immobilier d'accompagnement de Nice Stadium, commune de NICE (06),
- Réalisation de la ligne de tramway Est-Ouest et ses aménagements, commune de NICE (06),
- Plan de rénovation urbaine du quartier de Moulins (opération ANRU), commune de NICE (06),
- Aménagement de la section A.8 Saint-Laurent-du-Var/ Nice Saint- Augustin, communes de SAINT-LAURENT-DU-VAR, NICE (06),
- Projet de voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du Var, commune de NICE(06).

Les effets cumulés attendus tiennent au développement de l'activité économique du secteur de la basse plaine et à l'augmentation des capacités d'accueil avec l'aménagement de nouveaux quartiers. Ces projets vont engendrer des flux de circulations supplémentaires dans le périmètre de l'OIN. Dès lors des opérations d'accompagnement ont également été engagées en parallèle afin de limiter les impacts et de proposer de nouvelles solutions vertueuses en matière de déplacement. Le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Carros complète ces dispositifs pour répondre à cette problématique transport.

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) :

La principale mesure mise en oeuvre dans le cadre du projet concerne l'application de la charte Chantier Vert de la Métropole Nice Côte d'Azur en phase chantier :

- la mise en oeuvre de système d'assainissement provisoire,
- la limitation des émissions de poussières,
- la gestion et le stockage des déchets induits par les travaux,
- une organisation optimale du chantier afin de limiter son impact sur les populations riveraines,
- la planification des travaux...

En phase d'exploitation, le projet répondra aux futurs besoins en termes d'infrastructures routières et d'équipements dédiés au Transport en Commun en proposant une organisation qui facilitera leur utilisation et aura un impact positif sur les conditions de circulation.

De plus les aménagements prévus pour les modes doux (cycles et piétons) compléteront et sécuriseront le maillage des infrastructures existantes. En favorisant ces modes de déplacements non polluants, le projet aura un impact notable sur la qualité de vie et la santé humaine.

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 nous semble que le projet peut être dispensé d'une évaluation environnementale. En effet, il s'inscrit parfaitement dans la politique affichée notamment dans le cadre du projet Eco-Vallée, et qui vise à élaborer un schéma global et cohérent en matière de transports, préalable aux futures opérations. La stratégie de création d'un réseau de pôles multimodaux dans la plaine du Var est une réponse forte qui aura à ce titre un rôle important comme intégrateur de l'ensemble des modes de déplacements (Bus, Chemin de fer de provence, Cycles, VL...) et améliorera la qualité de vie des usagers et riverains. Par ailleurs le projet n'entraîne aucune destruction ou atteinte au milieu naturel.

Les effets négatifs du projet sont essentiellement liés à la phase chantier et sont prises en compte par le Maître d'Ouvrage à travers l'application stricte de la charte Chantier Vert de la Métropole Nice Côte d'Azur.

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

9. Engagement et signature

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

Fait à Nice

le,

16/07/2018

Signature



