

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

1. Intitulé du projet

RD113 – Accès à l'autoroute A7 dans le secteur de l'Anjoly sur les communes de Vitrolles, Saint-Victoret et Les Pennes-Mirabeau

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône – Direction des Routes

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

Mr Daniel WIRTH, Directeur des Routes par intérim

RCS / SIRET

2 2 1 3 0 0 0 1 5 0 0 2 4 7

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 |
|---|--|
| 6d - Infrastructures routières - Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km | Le projet consiste en la création d'une nouvelle bretelle d'entrée de la RD113 sur l'A7 . L'aménagement s'étend sur un linéaire total d'environ 700 m. Le système d'assainissement de chaussée sera conservé à l'identique. |

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

L'aménagement consiste à créer une nouvelle entrée sur l'autoroute A7, au niveau du système d'échanges entre la RD113, le boulevard de l'Europe, l'avenue Rhin-Danube et diverses voies urbaines.

L'aménagement intègre :

- l'affectation depuis la collectrice / RD113 : affectation directe de la voie de gauche, sur le même principe que celui existant déjà à l'extrémité de la collectrice : la voie de gauche est détournée vers l'A7, la collectrice est réduite à la seule voie de droite en aval immédiat, avant que la seconde voie ne soit rétablie par adjonction d'une voie depuis le boulevard de l'Europe. L'aménagement de cet accès impose la reprise du marquage horizontal des bretelles d'accès les plus proches et un déplacement de la signalisation verticale concernant la sortie ;
- l'entrée sur l'autoroute : la nouvelle entrée sur l'autoroute A7 est une entrée par insertion sur l'autoroute : le nombre de voies sur l'autoroute est identique avant et après l'entrée.

4.2 Objectifs du projet

La RD113 assure notamment les liaisons avec la ZAC de l'Anjoly et le secteur de l'Aéroport Marseille-Provence. Actuellement, à l'heure de pointe du soir, l'entrée de la RD113 sur l'autoroute A7, dans le sens Vitrolles -> Marseille, est régulièrement saturée, du fait de la très forte demande de trafic voulant s'insérer sur l'A7 sur une seule voie de circulation (même si l'entrée sur A7 est réalisée en adjonction), et provoque d'importantes remontées de files sur la RD113.

Une amélioration des conditions d'insertion de la RD113 sur l'autoroute A7 est donc recherchée afin de résorber les remontées de file constatées actuellement.

Les objectifs spécifiques liés à l'opération sont donc les suivants :

- Faciliter les déplacements entre les bassins d'emploi ;
- Contribuer au développement économique ;
- Favoriser la régularité des temps de parcours ;
- Rechercher un niveau de service plus élevé pour les usagers (VL, PL, TC...).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

S'agissant de réaliser une nouvelle bretelle d'entrée, l'opération n'est pas phasable.

L'ordre de grandeur de réalisation de l'opération est le suivant :

- Etudes et procédures : 6 mois
- Travaux : 4 mois

La principale contrainte de la phase chantier identifiée à ce stade des études concerne la réalisation des travaux en maintenant la circulation sur l'autoroute A7 et sur la RD113 et ses bretelles.

Les travaux seront organisés en concertation avec les services de l'État (intervention sur le Réseau Routier National, exigences de l'exploitant, etc.)

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La création d'une nouvelle bretelle d'entrée de la RD113 sur l'A7 permet de désengorger la bretelle d'entrée existante qui est saturée à l'heure de pointe du soir et entraîne une rétention sur la RD113.

L'aménagement permet une réduction des temps de parcours à l'heure de pointe du soir qui est en moyenne de :

- 6 minutes pour l'itinéraire RD113 Nord – A7sud
- 5 minutes pour l'itinéraire RD113 Nord –A51

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 n'est pas soumis à une procédure de déclaration loi sur l'eau administrative.

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

En vertu de l'Art 122-3 du code de l'Environnement pour une déclaration de projet

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

| Grandeurs caractéristiques | Valeur |
|---|----------------------|
| • Longueur utile entre le point d'entrée au plus tôt et l'extrémité du biseau : | 250 m |
| • Section parallèle : | 175m |
| • Biseau : | 131m |
| • Largeur de la voie en amont de la section parallèle : | 4.00m |
| • Largeur de la voie dans la section parallèle : | 3.50m + 2.00m de BDD |

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Le projet est localisé sur les communes de Vitrolles et Saint-Victoret, dans le département des Bouches-du-Rhône, au niveau du point d'échange entre la collectrice - RD113 et la voirie locale.

Coordonnées géographiques¹

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

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :

Point de départ : Long. 5 ° 26 ' 82 " 19 Lat. 43 ° 42 ' 16 " 04

Point d'arrivée : Long. 5 ° 27 ' 33 " 73 Lat. 43 ° 41 ' 74 " 83

Communes traversées :

Vitrolles
Saint-Victoret

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

Oui Non

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

Oui Non

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

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

L'aménagement s'étend en partie sur les emprises de voiries existantes de la RD113 et de l'A7. Une portion de la nouvelle bretelle à créer prend place, à l'aval du passage supérieur du boulevard de l'Europe, sur des terre-pleins routiers enherbés entre la RD113 et l'autoroute.

Le projet s'inscrit dans les emprises du Domaine Public.

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

- PLU de Vitrolles modifié le 29/09/2015, approuvé le 28/11/2013. Zone UI : secteur à dominante d'activités économiques industrielles correspondant aux emprises routières et autoroutières et à la zone industrielle de l'Anjoly et des Estroublans. Aucun emplacement réservé, ni EBC n'est identifié sur l'emprise du projet. La ripisylve de la Cadière est classé en EBC mais elle ne sera pas impactée par les travaux.
- PLU de Saint Victoret approuvé le 9/12/2011. Zone 2NAEi5 : zone destinée à des opérations sous forme de lotissement ou d'opérations individuelles qui concerne la partie située entre la RD 47a, l'autoroute A7 et la limite communale au Nord-Est de la commune. Dans cette zone, la constructibilité est limitée du fait des zones inondables. A ce niveau, le projet consiste uniquement à de la reprise de marquage au sol et signalisation. Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les dispositions des documents d'urbanisme en vigueur.

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

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

| Le projet se situe-t-il : | Oui | Non | Lequel/Laquelle ? |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| en zone de montagne ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| sur le territoire d'une commune littorale ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La commune de Vitrolles est riveraine de l'étang de Berre (étang salé). Le projet est localisé en zone urbanisée, hors d'espaces naturels remarquables. |
| dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté du Pays d'Aix approuvé en Conseil Communautaire le 24 juin 2010 |

| | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Proximité de la zone humide inventoriée après 2008 Code 589 (surface : 8,26 ha), liée à la présence du cours d'eau La Cadière qui traverse l'A7 et la RD113 au niveau traverse le linéaire de projet au niveau de la jonction des communes de Vitrolles, les Pennes-Mirabeau et Saint-Victoret. A ce niveau, le projet consiste uniquement à de la reprise de marquage au sol et signalisation. |
| 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"/> | <ul style="list-style-type: none"> • Sur la commune de Vitrolles : Plan de Prévention des Risques Incendie de Forêt prescrit le 18/12/2007, Plan de Prévention des Risques Inondation (crue torrentielle ou montée rapide de cours d'eau) prescrit le 16/02/1999, Plan de Prévention des Risques Technologiques de Brenntag prescrit le 10/11/2009 et approuvé le 4/11/2013. Le zonage réglementaire défini ne concerne pas le projet. • Sur la commune de Saint-Victoret : Plan de Prévention des Risques Inondation (crue torrentielle ou montée rapide de cours d'eau) approuvé le 30/01/2002. Le zonage réglementaire défini ne concerne pas le projet (la zone bleue se situe en limite de la RD113). |
| dans un site ou sur des sols pollués ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Aucun site et sol pollué n'est identifié sur la zone de projet. 3 sites BASIAS sont recensés sur la zone de projet : PAC1312498 ; PAC1314443 (site industriel en activité TOTAL). |
| dans une zone de répartition des eaux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans un site inscrit ou classé ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 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"/> | |
| d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

| Domaines de l'environnement : | | Oui | Non | De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel |
|-------------------------------|---|--------------------------|-------------------------------------|---|
| Ressources | engendre-t-il des prélèvements d'eau ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | est-il excédentaire en matériaux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet est implanté au plus près du terrain naturel. Il ne nécessite pas de remblai ou de déblai significatif. Seuls des décapage de terre végétal (sur 20 cm) et des terrassements superficiels (sur 40 cm) seront réalisés. Les matériaux à évacuer représentent un volume très faible de l'ordre de 360 m3. |
| | 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"/> | |
| 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"/> | Le projet s'implante sur de la voirie existante sur une zone de terre-pleins et délaissés routiers entre la RD113 et l'A7. Ces espaces sont très fortement soumis aux nuisances et perturbations issues des voies de circulation existantes (bruit, pollution de l'air, jet de déchets, débroussaillage...). Aucune sensibilité écologique n'est identifiée dans l'emprise des travaux. A l'Est de la zone de projet, la Cadière et sa ripisylve qui traversent l'A7 et la RD113 constituent un réservoir biologique et une continuité écologique. Dans ce secteur, le projet consiste uniquement à de la reprise de marquage au sol et signalisation. |
| | 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"/> | Le projet n'aura pas d'impact sur le milieu naturel. |

| | | | | |
|--------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet s'implante sur des emprises de voies existantes et sur des terre-pleins et des délaissés routiers. Il n'engendre donc pas de consommation d'espace |
| Risques et nuisances | Est-il concerné par des risques technologiques ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La RD113 et l'A7 sont concernés par le risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD). |
| | Est-il concerné par des risques naturels ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La zone de projet est en partie concernée localisée dans le lit majeur du cours d'eau de la Cadière. Le projet s'implante sur des emprises de voies existantes et sur des terre-pleins et des délaissés routiers. Il conduit à une faible imperméabilisation et n'engendre pas de surplus de débit d'eaux pluviales à évacuer. Le système de collecte et d'assainissement des eaux pluviales sera conservé à l'identique. Le projet n'aura pas d'impact sur le risque d'inondation. |
| | Engendre-t-il des risques sanitaires ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet n'a pas vocation à modifier les trafics actuels. Il vise seulement à améliorer les conditions de circulation. Les nuisances engendrées par ce nouvel aménagement seront sensiblement les mêmes qu'actuellement (pollution de l'air, nuisance sonore). |
| | Est-il concerné par des risques sanitaires ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | De plus, aucun établissement sensible ou bâtiment d'habitation n'est présent à proximité. |
| Commodités de voisinage | Est-il source de bruit ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | La nouvelle bretelle à créer étant une infrastructure routière est effectivement une source de bruit. |
| | Est-il concerné par des nuisances sonores ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Cependant, les nuisances seront les mêmes qu'actuellement car le projet ne vise pas à modifier les trafics. Par ailleurs, aucun établissement sensible ou bâtiment d'habitation n'est présent à proximité. |
| | Engendre-t-il des odeurs ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet n'engendre pas d'odeur particulière. |
| | Est-il concerné par des nuisances olfactives ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des vibrations ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le projet n'engendre pas de phénomène vibratoire particulier. |
| | Est-il concerné par des vibrations ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| | Engendre-t-il des émissions lumineuses ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Est-il concerné par des émissions lumineuses ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | La nouvelle bretelle à créer étant une infrastructure routière est effectivement une source d'émissions atmosphériques et de pollution de l'air. Cependant, le projet n'ayant pas vocation à augmenter les trafics routiers, il n'aura pas d'impact direct sur la pollution de l'air. Par ailleurs, aucun établissement sensible, ni aucune habitation n'est présent à proximité. |
| Pollutions | Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Actuellement, le long de la collectrice, l'autoroute est en toit et l'assainissement est réalisé de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> • les eaux de la demi-plateforme autoroutière se rejettent dans un réseau courant le long de la DBA qui sépare l'autoroute de la collectrice ; • la collectrice se rejette en diffus dans le terrain naturel. Le projet conduit à une faible imperméabilisation. Il n'engendrera pas de nouveaux rejets hydrauliques. Le fonctionnement hydraulique existant sera conservé à l'identique. Un collecteur permet le franchissement de la nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute A7. Il est relié en amont et en aval par des ouvrages de transition adaptés. Il est également prolongé le long de la section de manoeuvre et du biseau d'insertion, en raison du faible espace résiduel entre les deux infrastructures. Un regard avaloir est provisionné tous les 25 mètres. |
| | Si oui, dans quel milieu ? | | | |
| | Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Patrimoine / Cadre de vie / Population | Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Localisé entre la RD113 et l'A7, le site de projet ne présente aucun enjeu lié au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager Le projet n'est pas de nature à engendrer un impact fort sur le patrimoine architectural, culturel, archéologique ou paysager. |
| | Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il vise à améliorer les conditions de circulation, par une réduction des temps de parcours à l'heure de pointe du soir sur les itinéraires RD113 Nord – A7sud et RD113 Nord –A51. Ainsi, le projet contribue, de façon indirecte, à : <ul style="list-style-type: none"> • Faciliter les déplacements entre les bassins d'emploi • Contribuer au développement économique • Favoriser la régularité des temps de parcours, • Rechercher un niveau de service plus élevé pour les usagers (VL, PL, TC...) |

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences cumulées avec d'autres projets connus, au sens de la réglementation en vigueur. A noter que des interactions positives sont attendues avec le projet de doublement de la RD9 . Avec la RD9 mise à 2 x 2 voies, la nouvelle bretelle permettrait de diminuer le temps de parcours de 3 à 4 minutes pour les véhicules venant de la RD113 Nord. Ce gain en temps de parcours serait inférieur de 2 minutes à celui estimé sans prise en compte du doublement de la RD9 en raison de la difficulté à s'insérer sur l'A7 pour les véhicules venant de la nouvelle bretelle. Cette difficulté formerait une rétention en amont, cette rétention serait moins importante qu'en situation actuelle avec un niveau de trafic supérieur de 270 UVP/h. La nouvelle bretelle n'entraînerait pas de modification de temps de parcours pour les autres véhicules venant de l'A7 Nord ou de l'A55. Ainsi, le bilan de l'aménagement serait positif pour la collectivité en termes de temps de parcours sur la totalité du linéaire étudié, pendant l'heure de pointe du soir, avec un gain cumulé de près de 110 heures pour chaque heure de pointe du soir.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet de création d'un nouvel accès à l'A7 depuis la RD113 ne présente pas d'impact significatif sur l'environnement. En effet :

- il prend place sur des emprises de voies existantes et des terre-pleins et délaissés routiers,
- il contribue à une très faible imperméabilisation supplémentaire et ne modifie pas le fonctionnement hydraulique du site,
- il prévoit la mise en place d'ouvrages de gestion des eaux pluviales (collecteur et avaloirs) en conservant le principe de collecte et d'assainissement pluvial à l'identique. L'exutoire des eaux pluviales reste inchangé,
- il est éloigné de tout périmètre d'inventaire ou de protection du milieu naturel. Il ne porte pas atteinte aux milieux naturels.
- il a pour vocation d'améliorer les conditions de circulation et n'engendre pas de trafic supplémentaire et n'a donc pas d'impact supplémentaire vis-à-vis de la qualité des milieux, de l'ambiance sonore ou de la qualité de l'air.

Aux regards des enjeux identifiés sur le site et des caractéristiques propres au projet, la réalisation d'une étude d'impact ne semble pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

| Objet | |
|-------|---|
| 1 | L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ; <input 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 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 type="checkbox"/> |
| 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 ; <input type="checkbox"/> |
| 5 | 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° : 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"/> |

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 |
|---|
| 5 Cartographies complémentaires 5.1. Documents d'urbanisme 5.2. Inventaires naturalistes 5.3. Natura 2000 5.4. Extrait du PPRi de Saint Victoret 5.5. Extrait de la base de donnée du BRGM sur les sites et sols pollués |

9. Engagement et signature

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

Fait à

Marseille

le,

26 FEV. 2016

Signature

Pour la Présidente du Conseil Départemental
et par délégation

Le Directeur Adjoint des Routes

D. WIRTH