

## 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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
20/11/2018	20/11/2018	F-093-18-C-0095

### 1. Intitulé du projet

A8 Creation d'un quart de diffuseur à BEAUSOLEIL.

### 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

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

RCS / SIRET  Forme juridique

*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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
6) Infrastructures routières a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Aménagement d'une voie de sortie de l'autoroute

### 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

La réalisation du quart de diffuseur à Beausoleil figure dans la liste des opérations du Plan d'investissement autoroutier, rendu publique par le Secrétaire d'Etat aux Transports, à la Mer et à la pêche, le 26 janvier 2017 et publié au JO le 8 novembre 2018. Le site du projet s'insère entre l'autoroute A8, la bretelle d'accès à l'aire de service de Beausoleil et la RD 2564 (Route de Menton) où est d'ores et déjà présente une ancienne sortie. Historiquement, cette ancienne sortie fut ouverte à la circulation automobile pendant les travaux du tunnel de Monaco (début des années 90) puis fermée à l'achèvement de ceux-ci. Aujourd'hui, elle n'est plus utilisée que par ESCOTA comme accès de service. Le projet consiste à réaliser une nouvelle bretelle de sortie d'Autoroute sur ce chemin existant, il va consister principalement à la réalisation:

De terrassement déblais/remblais : 8350 m3

La réalisation d'une voirie d'environ 400 m de long et de 6 mètres de large

Un élargissement de 1.5m sur 300m de la bretelle Autoroutière d'entrée de l'aire de Beausoleil

La réalisation de 1300 m<sup>2</sup> de murs de soutènement et le prolongement sur 20 ml de grillage anti chute de blocs.

La réalisation d'équipements de retenu en béton : 1700 ml

La réalisation d'un giratoire permettant le raccordement de la nouvelle voie sur la RD 2564

La réalisation d'un nouveau réseau pluvial (800ml) et d'un bassin de traitement des eaux.

#### 4.2 Objectifs du projet

Le projet porte sur l'aménagement d'un quart de diffuseur à l'est de la barrière pleine voie et du diffuseur de la Turbie, sur l'autoroute A8.

Il s'agit d'une bretelle de sortie, raccordée à la voirie départementale au moyen d'un giratoire, située au niveau de l'aire de services de Beausoleil, dans le sens Aix-en-Provence vers l'Italie.

L'opération vise à reporter une partie (un peu moins de 10%) du trafic ( cf annexe 9 et 9 bis) transitant par la grande corniche en direction de Monaco Est sur le nouvel aménagement afin de solutionner les embouteillages récurrents à l'entrée de Monaco.

Les études trafics montrent que ce report, même limité ( inférieur à 10%), permettrait de limiter les congestions récurrentes conduisant à la fermeture de l'A500 d'une part et au report de trafic préjudiciable ( pollution, bruit, sécurité) sur la Turbie d'autre part.

Ce projet ne sera pas générateur de nouvelles circulations mais sera à l'origine d'une réorganisation globale positive des circulations sur le secteur.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase travaux

le projet va consister:

- A élargir la bretelle d'entrée de l'aire de service existante sur une longueur de 300m et sur une largeur de 1.5m.
- A créer une nouvelle voirie de 400 ml sur 6 mètres de large sur une ancienne voirie existante.

Ces travaux consisteront à :

- La réalisation de terrassement en déblais (8374m<sup>3</sup>).
- La réalisation de murs de soutènement (1300m<sup>2</sup>) afin de limiter les emprises de la futur voirie sur l'accès existant.
- La réalisation de remblais avec les déblais (8245 m<sup>3</sup>), il y a donc 129m<sup>3</sup> de matériaux excédentaires.
- La réalisation des assainissements ( 800 ml de caniveau et un bassin multifonction).
- La réalisation des enrobés 9000 m<sup>2</sup>.
- La réalisation du giratoire de raccordement et des équipements de sécurité (1700 ml de glissières béton).

Le phasage des travaux n'aura pas d'impact sur le fonctionnement de l'autoroute A8 , de la station essence de Beausoleil ni des voiries locales.

La durée des travaux est estimée à 1 an.

Il est précisé que le maître d'ouvrage sera accompagné par un bureau d'études environnementales sur l'ensemble du projet, notamment lors des phases études et pour le suivi des travaux. Plusieurs mesures préventives chantiers seront ainsi mise en oeuvre: le calendrier des travaux sera adapté pour éviter les périodes de reproduction des reptiles et oiseaux, les emprises du chantier seront limitées au minimum et des balisages préventifs seront mis en place.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permet de créer un nouveau point d'échange entre l'A8 et les réseaux secondaires pour améliorer les conditions de circulations entre la Turbie et Menton. En phase exploitation, les véhicules légers et poids-lourds emprunteront cette bretelle de sortie afin d'accéder aux voiries locales. Ce projet permettra de résoudre les problématiques de circulation locale.

Le trafic prévu ( TMJA ) à la mise en service de la bretelle est de 3220 VI et environs 3860 vl en 2032. Ce flux de véhicule ne générera pas de nuisance pour les riverains, en effet, comme montré dans l'étude acoustique ( cf annexe10), les niveaux sonores seront tout à fait modérés et aucun riverain ne subira de hausse de bruit supérieur à 2 dB (A).

Ce report de trafic permettra :

Une très nette amélioration des conditions de circulation pour l'accès à Monaco (Est et Ouest) mais favorisera également:

- traversée de l'Est de Cap d'Ail par la RD6007
- traversée du centre de la zone du littoral d'Eze par la RD6098
- traversée du centre de Cap d'Ail par la RD6098

Une suppression du trafic de transit à la Turbie.

Une diminution significative des fermetures du tunnel de l'A500.

Une amélioration de la qualité de l'aire au niveau de la commune de la Turbie.

**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).

Dossier Loi sur L'Eau - Déclaration

Autorisation préalable au titre de la protection des monuments historiques et déclaration préalable

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie globale du projet y compris zones chantiers.	20 000 m <sup>2</sup>
Longueur de la bretelle de sortie	520 ml
Largeur de la bretelle de sortie	6 ml
Longueur du remblai	500 ml
Hauteur du remblai	maxi 5.65 m

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Le projet d'aménagement d'un nouvel échangeur sur l'A8 est situé sur commune de La Turbie (06). Plus précisément cette sortie est localisée après la sortie de la Turbie sur l'A8 au droit de l'aire de services de Beausoleil.

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

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. 7 ° 4 1 ' 2 7 " 30 Lat. 4 3 ° 7 5 ' 1 4 " 25

Point d'arrivée :

Long. 7 ° 4 1 ' 2 9 " 66 Lat. 4 3 ° 7 5 ' 0 7 " 97

Communes traversées :

La Turbie (06)

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

L'autoroute existante est autorisée par DUP en date du 03/07/1973

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

<sup>1</sup> 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"/>	Le projet s'inscrit hors de tout périmètre d'inventaires remarquables (ZNIEFF, ZICO, Espaces naturels sensibles...). La ZNIEFF la plus proche se localise à environ 50 m au Nord du projet et de l'Autoroute A8 ; il s'agit de la ZNIEFF de type 1 "Adrets de Fontbonne et du Mont Gros".
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de la Turbie n'est pas située en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun APPB n'est identifié au droit de l'opération. L'APPB le plus proche se localise à environ 150 m à l'Ouest du projet ; il s'agit de l'APPB "Falaises de la Riviera".
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La Turbie ne présente pas sur son territoire de façade littorale.
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"/>	Le projet ne se situe pas dans un Parc ou réserve naturelle.
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 département des Alpes Maritimes a approuvé son PPBE le 27/10/2011. Le PPBE autoroutier a été approuvé le 6 octobre 2016
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet de l'échangeur de Beausoleil s'inscrit pour partie au sein du périmètre de protection de deux monuments historiques classés : la "Carrière romaine du Mont de Justice", située à environ 300m au Sud du projet et classée aux monuments historiques en 1944 et "Le Gibet dit Fourches du Mont de Justice - XVIII ème Siècle" classé en 1944 également. De fait, l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera sollicité au préalable des travaux.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Selon les données de la DREAL PACA, aucune zone humide n'est présente sur le secteur d'étude.</p> <p>Le cadrage écologique réalisé par Naturalia n'a pas non plus identifié de zone humide sur le secteur d'étude.</p>
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"/>	<p>La commune est couverte par un PPRN Mouvement de terrain approuvé le 02/05/2001.</p> <p>La zone du projet est, en partie, concernée par des zones bleues du PPR du fait d'éboulement (Eb) et affaissement (A). Notons qu'une grande partie de la zone n'est pas concernée par les mouvements de terrain. Le règlement du PPRN confirme la possibilité de réaliser les aménagements projetés sous réserve de respecter les prescriptions du PPRN.</p>
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site pollué le plus proche recensé dans la base de données BASIÂS se localise à environ 450 m au Sud-Est du projet.</p>
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La ZRE la plus proche se situe à plus de 60 km à l'Ouest du projet.</p>
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"/>	<p>La zone du projet se situe en dehors de tout périmètre de protection des captages recensés par l'ARS des Alpes-Maritimes. Le périmètre de protection le plus proche est localisé à environ 700m à l'Ouest des limites du projet.</p>
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La zone du projet est située au sein du territoire du site inscrit « Littoral de Nice à Menton » au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement.</p>
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La zone du projet n'est incluse dans aucun Site Natura 2000. Toutefois, il est recensé deux sites à proximité de l'infrastructure : la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR9301568 « Corniches de la Riviera », localisée à environ 1km de la zone d'étude et la ZSC « Cap Martin » n° FR9301995, située à plus de 2km à l'Est de la zone du projet. Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 est jointe en annexe 13.</p>
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La zone du projet n'est incluse dans aucun site classé.</p> <p>Le site classé le plus proche se localise à plus d'1 km au Sud-Ouest de la zone du projet ; il s'agit du terrain communal dit "Colline du Puy" et trophée d'Auguste situé sur la commune de la Turbie.</p>

## 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>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau ne sera réalisé dans le cadre de cet aménagement.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Même si le projet n'est pas de nature à contaminer les eaux souterraines, un dispositif étanche d'interception d'une pollution accidentelle de 50 m <sup>3</sup> avant rétention et/ou infiltration des eaux pluviales de la voirie sera mis en place.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les valeurs globales des déblais/remblais sont les suivantes : - Déblai = 8374 m <sup>3</sup> - Remblai : 8245 m <sup>3</sup> (dont 3885 m <sup>3</sup> de Remblai renforcé) L'équilibre des terres est proche avec un léger excédent de 129 m <sup>3</sup> .
	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"/>	
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le cadrage écologique de 2016 de Naturalia (cf. Annexe 7), complété en 2018 (cf. Annexe 8), identifie des enjeux écologiques dans l'aire d'étude. On note une faible diversité des espèces observées, on retient des habitats favorables à la Tarente de Mauritanie et au Léopard des Murailles ; l'absence d'espèce patrimonial à fort enjeux; une seule espèce patrimonial (non protégée) à enjeu très fort, le D.Rolletii vivant sur une plante hôte. Le projet pouvant impacter ces plantes (non protégées), des mesures visant à les transplanter où les reensemencer, hors projet, et avant travaux seront prises.
	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"/>	Les travaux projetés ne sont pas de nature à engendrer des incidences notables dommageables sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire ayant permis la désignation des sites Natura 2000 les plus proches. Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 est jointe en annexe 13.

	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"/>	Le périmètre d'inventaire le plus proche se localise à environ 50 m du projet (au Nord de l'A8) ; il s'agit de la ZNIEFF de Type 1 "Adrets de Fontbonne et du Mont Gros". Toutefois, la présence de l'autoroute A8 (entre le projet et la ZNIEFF) fait office de barrière empêchant le déplacement des espèces vers le site du projet. Le projet se localise dans un réservoir de biodiversité SRCE. Néanmoins, la trame verte du site est déjà fragmentée du fait de la poussée démographique!
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va engendrer la consommation d'espaces naturels : environ 1800 m <sup>2</sup> de friches rudérales et 1000 m <sup>2</sup> de peuplements de pins d'Alep : au total environ 20 arbres (pins d'Alep) seront abattus. Notons que le projet est réalisé sur une voirie existante et que les emprises du projet sont fortement contenu (réalisation de murs de soutènement limitant fortement les emprises de terrassement). Les surfaces impactées sont donc constituées exclusivement les accotements de la voirie existante.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque lié au transport de matières dangereuses sur l'A8.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone de projet est en partie concerné par des risques mouvements de terrain d'éboulement (Eb) et affaissement (A). La zone s'inscrit en zone de sismicité 4.
	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"/>	Au vu des éléments étudiés (cf. Annexe 11- Etude Air-Santé), le projet entraînera donc globalement l'émission de polluants supplémentaires sur le strict domaine d'étude, majoritairement le long de l'autoroute A8 qui ne présente pas de bâti aux abords proches, mais également une diminution des émissions et une amélioration prévisible de la qualité de l'air en zone urbaine de La Turbie, avec une diminution des trafics et des encombrements.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les voies subissant des augmentations de trafic du fait du projet sont : - Voie Sud de l'Autoroute A8 jusqu'à la nouvelle sortie créée - Bretelle créée - La RD 2564 "Beausoleil" et la RD 53 Toutefois, les études trafics de 2015 (cf. Annexe 9 et 9 Bis) démontrent que le projet va permettre de diminuer le trafic des échangeurs les plus congestionnés.
	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"/>	Les conclusions de l'étude acoustique (cf. Annexe 10) sont les suivantes : Une minorité de riverains subiront une hausse modérée de leur ambiance sonore du fait de l'augmentation de trafic générée sur des tronçons de routes départementales ; aucun riverain ne subira une hausse supérieure à 2 dB(A) du fait du projet ; de nombreux riverains bénéficieront d'une légère baisse des niveaux sonores. L'impact limité du projet ne nécessite pas d'obligation réglementaire d'aménager de protection acoustique.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les odeurs de gaz d'échappement des véhicules circulant sur l'A8 peuvent être une source de nuisances olfactives. Les véhicules qui emprunteront l'échangeur généreront des odeurs de gaz d'échappement.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase chantier le projet est potentiellement susceptible d'engendrer des vibrations. En phase exploitation, la circulation de Poids-Lourds peut être génératrice de vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La circulation de véhicules en période nocturne engendrera des émissions lumineuses.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'étude Air-Santé (cf. Annexe 11) conclut à une légère augmentation des émissions de polluants qui se fera majoritairement sur des secteurs de faible densité de population (abords de l'autoroute et du projet) alors que les diminutions de trafic et d'émissions se feront pour partie sur des secteurs de forte densité (centre de la Turbie notamment). Le projet, qui sera à l'origine d'une réorganisation globale des circulations sur le secteur, aura donc un impact globalement neutre sur les émissions polluantes et la qualité de l'air.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de rejet en dehors des eaux pluviales.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La circulation de véhicules en phase d'exploitation du projet engendrera des effluents pluviaux. Les eaux de voiries seront collectées et récupérées dans un bassin multifonction qui sera raccordé au réseau pluvial de la RD2564 situé 300 m en aval du point de raccordement à la RD, s'il n'est pas possible d'infiltrer. Le bassin sera doté d'un dispositif étanche d'interception d'une pollution accidentelle de 50m3.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de déchets dangereux.



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant de l'élargissement et de la reprise du tracé d'un aménagement routier existant, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine culturel dans lequel il s'inscrit. De plus, le projet se localisant au sein du périmètre de protection de deux monuments historiques classés, l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera sollicité au préalable des travaux.
	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"/>	Le site est occupée par de la voirie et des espaces naturels, aucune autre activité humaine n'est présente sur le site. L'usage des sols ne sera pas modifié.

**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 :

**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) :**

En cohérence avec les préconisations émises par Naturalia (cf. Annexe 7 et 8), des mesures d'évitement et de réduction des impacts (limités) sur la biodiversité seront étudiées dans le cadre de l'Avant projet.

Le projet fait déjà état de surfaces imperméabilisées. Du fait de l'élargissement de la voie des surfaces imperméabilisées nouvelles vont être créées ayant un impact potentiel sur les débits de pointe (10% à 20% d'augmentation d'imperméabilisation). Ainsi, un système de collecte des eaux de voirie sera mis en place et les eaux collectées seront acheminées vers un bassin multifonction raccordé au réseau pluvial de la RD2564. De plus, la mise en place d'un dispositif étanche d'interception d'une pollution accidentelle de 50m3 avant rétention et/ou infiltration des eaux pluviales de la voirie permettra de maintenir le bon état qualitatif de la masse d'eau souterraine FRDG175.

De nombreuses habitations à l'Ouest du projet, subissant l'influence de la RD2564 bénéficieront d'une amélioration de leur ambiance sonore du fait du projet : le trafic y sera en baisse après ouverture de la future bretelle.

**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 conduit à une réorganisation favorable des trafics existants. Les études réalisées démontrent que le report de trafic passant aujourd'hui par la grande corniche pour accéder à Monaco sur la nouvelle infrastructure permettra de limiter fortement les fermetures récurrentes de l'A500 et donc les trafics intempestifs préjudiciables sur la commune de la Turbie.

L'impact acoustique du projet sera tout à fait acceptable sur les environs directs de l'infrastructure (inf à 2 db), quasi nul sur les voiries du réseau secondaire concernées (inf à 1db) et favorable pour l'ensemble des riverains de la Turbie.

L'impact des travaux sur l'environnement sera limité, ceux-ci se font sur une voirie existante, les nouvelles surfaces imperméabilisées sont donc limitées, le bilan des déblais/remblais est neutre, le projet n'impacte pas d'espèce protégée et les espaces naturels impactés seront faibles. Ce projet ne nécessite donc pas d'évaluation environnementale.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<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
Annexe 7 : Cadrage écologique 2016 - Naturalia (rattachée aux 6.1 et 6.4) Annexe 8 : Complément écologique 2018 - Naturalia (rattachée au 6.1) Annexe 9 : Etude_Trafic Etude globale des déplacements (rattachée au 6.1) Annexe 9 bis: Etude Trafic 2015 - Trafalgare (rattachée au 6.1) Annexe 10 : Etude Acoustique 2018 - Cereg (rattachée au 6.1) Annexe 11 : Etude Air-Santé 2018 - Cereg (rattachée au 6.1) Annexe 12 : Photomontage Projet Annexe 13 : Formulaire évaluation simplifiée N2000

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

Mandelieu

le, 20 novembre 2018

Signature

Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage

ESCOTA  
S. NUNEZ

nature en cliquant sur le cadre ci-dessus