

## 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

Ministère chargé 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 :

23/01/2019

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

2018-ARA-KRP-1767

#### 1. Intitulé du projet

RD23 - calibrage et rectification du giratoire des Grangers au carrefour du Tréve  
Communes de Saint-Didier-en-Velay et Saint-Victor-Malescours (Haute-Loire).

#### 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

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE HAUTE-LOIRE

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

personne Joël ROBERT - Directeur des Services Techniques

RCS / SIRET

2 2 4 3 0 0 0 1 2 0 0 0 1 6

Forme juridique

Collectivité territoriale

#### 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	Calibrage et rectification d'une route départementale sur une longueur de 3600m environ.
47a Défrichement de plus de 0,5ha	Défrichement de 8,6 HA

#### 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

Sur toute la section, il est prévu un calibrage et une rectification de ce tronçon avec un gabarit de chaussée de 7 m et des accotements de 1,50 m. Les eaux pluviales seront canalisées de façon identique à la situation actuelle, cependant les fossés seront décalés.

En outre, en traversée de boisements, il est prévu de dégager les emprises sur une largeur variable pouvant atteindre 50m pour améliorer les conditions de déneigement par l'ensoleillement naturel.

A la Garne, la Commune prévoit le déplacement du terrain de sport, le carrefour sera décalé et reconfiguré en « double tourne à gauche », en cohérence avec les autres équipements sur cet itinéraire.

Il n'est pas prévu de démolition dans le cadre du projet.

## **4.2 Objectifs du projet**

- Améliorer la sécurité de la RD23 en calibrant la plateforme a 10 mètres de largeur ;
- Moderniser le réseau routier pour favoriser et accompagner le développement économique et touristique sur l'est du Département et réaliser des aménagements en cohérence avec leurs fonctions ;
- Conserver une homogénéité sur l'itinéraire et préserver le confort et la sécurité des usagers de la route ;
- Faciliter l'entretien et l'exploitation notamment en hiver en vue du maintien de la circulation en tout temps ;
- Améliorer la sécurité du carrefour de la Garne, pour les conducteurs comme pour les pictons ;
- Maîtriser les coûts pour les collectivités.

## **4.3 Décrivez sommairement le projet**

### **4.3.1 dans sa phase travaux**

L'emprise des travaux concerne principalement l'emprise des voies de circulation existantes et de leurs accotements. La circulation sur les voies départementales pourra donc être interrompue totalement pendant une partie de la durée des travaux.

Toutefois, dans la mesure du possible, il sera mis en place un alternat afin de maintenir la circulation en sens unique. Des limitations de vitesse pourront être imposées également au droit du chantier pour la sécurité des ouvriers et des usagers.

L'aménagement du carrefour de la Garne et Etablissement de l'emprise porteront également atteinte aux milieux naturels riverains et, localement, sur des terres agricoles.

L'emprise du chantier sera entièrement clôturée et les zones non impactées directement par le chantier seront mises en défens pour éviter les destructions de milieux naturels et les impacts sur les terres agricoles autres que l'impact direct.

Les chemins agricoles pourront être ponctuellement coupés en phase de travaux. Les exploitants en seront informés préalablement et des modalités de traversée du chantier pourront être définies selon l'avancement de celui-ci pour minimiser la gêne tout en privilégiant les conditions de sécurité.

La durée prévisionnelle du chantier est de 18 mois selon le phasage suivant :

- Aménagement complet du carrefour de la Garne à partir de juin 2019 (5mois)
- Déboisement et terrassement à partir de septembre 2020 (3 mois)
- Finalisation des terrassement et réalisation des chaussées sur du giratoire des grangers à la garne et de La garne au Trève de Mars à Décembre 2021(10 mois)

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

En phase d'exploitation, les usagers de la RD23 pourront bénéficier d'une infrastructure plus sere et confortable adaptée au trafic qu'elle supporte, y compris en conditions hivernales avec une amélioration de la viabilité hivernale.

Les autres usages de la voie ne seront pas impactés négativement. Après remise en état des talus, les milieux naturels riverains reprendront leurs droits.

L'ensemble des cheminements permettant la desserte agricole seront rétablis.

La gestion de l'infrastructure restera assurée par les services du département.

**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).*

La collecte et le rejet des eaux pluviales seront conformes à l'existant sur la RD23 et sur les autres voies départementales du secteur. Il n'y aura pas de nouveau franchissement de cours d'eau, la route étant principalement en ligne de crête.

Il n'y aura donc pas de procédure au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement.

Le projet n'engendre ni démolition ni construction de bâti.

Il nécessitera par contre une demande d'autorisation de défrichement.

Le diagnostic faune flore a mis en évidence la présence d'espèces protégées dans l'emprise du projet.

Il est donc prévu un dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Linéaire de voirie: 3600m Déboisement: 8,6 Ha Emprise du projet: 16,5 Ha Chaussée: 29300m <sup>2</sup> et 10800m <sup>2</sup> d'accotements Déblai: 10 800m <sup>3</sup> Remblai: 10 000m <sup>3</sup>	

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

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

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. 45° 19' 46" Lat. 04° 18' 52"

Point d'arrivée :

Long. 45° 18' 04" Lat. 04° 18' 54"

Communes traversées :

Saint-Victor-Malescours et Saint-Didier-en-Velay

**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 ?**

<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 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"/>	Le projet se situe hors emprise ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche se trouve à plus de 2,5 km à l'Ouest, sur la commune de Saint-Didier-en-Velay : ZNIEFF de type I   830020329 - retenue de Saint-Didier
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les 2 communes se situent dans un contexte de moyenne montagne dans la Haute-Loire à plus de 850 m d'altitude (cf carte du relief).
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone immédiate ou éloignée placée en zone de protection de biotope n'a été identifiée.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aire d'étude est très éloignée des côtes littorales.
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"/>	Au plus près, la zone d'étude se trouve à 1 km du parc régional du Pilat.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	L'église de Saint-Didier est le seul monument historique classé au patrimoine national depuis le 15 juin 1954 sur la zone d'étude. Elle est cependant éloignée du projet.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le diagnostic écologique a mis en évidence des zones humides de part et d'autre de la RD23, pouvant être impactées le cas échéant en cas d'élargissement de l'emprise de la route.

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"/>	Les communes de l'aire d'étude sont toutes deux concernées par un Plan de Prévention des Risques Naturel Inondations (PPRNI). Toutefois, le projet est en dehors des zones susceptibles d'être inondées.
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"/>	
<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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les zones Natura 2000 les plus proches sont 4,5 km au Nord et 3,6 km au Sud de la zone d'étude : FR820002647 Contreforts septentrionaux du massif du Pilat FR820002650 Zones humides du Haut-Pilat
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
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les besoins en eau seront limités à l'utilisation pour la constitution de bétons pour les équipements de voirie (bordures, équipements de sécurité et assainissement pluvial notamment). Ponctuellement, il pourra également être nécessaire d'arroser les surfaces mises à nu pour éviter l'envol de poussières, et garantir une bonne mise place des matériaux. Ces usages modestes ne donneront pas lieu à des prélèvements d'eau sur place.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux en déblais et remblais ne sont pas susceptibles de modifier les conditions d'écoulement des eaux souterraines de façon notable par rapport à l'état actuel.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'équilibre des déblais et remblais est recherché dans le cadre des travaux de terrassement. Cependant, des excédents de matériaux non valorisables sur place seront possibles. Ils seront valorisés sur d'autres chantiers proches dans la mesure du possible. Le cas échéant ils pourront être éliminés en décharge contrôlée (cas des matériaux hydrocarbonés issus des rabotages de chaussées notamment). Il n'y aura pas de dépôt au sein de zones humides en particulier.
	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"/>	Le projet induit des besoins en matériaux d'apport pour la constitution notamment des couches de forme et pour la structure de chaussée et des revêtements de surface. Les matériaux proviendront de carrières et centrales d'élaboration régulièrement autorisées.
<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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les études de diagnostic environnemental (jointes en annexe) ont précisé les sensibilités des milieux naturels. Les impacts potentiels du projet restent cependant limités aux abords immédiats de la route existante qui traverse le plus souvent des habitats peu sensibles.
	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 zones Natura 2000 sont éloignées du projet et ne sont susceptibles d'être impactées.

	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"/>	La réalisation du projet couvre une surface cumulée de l'ordre de 11 ha au total, dont une partie qui sera soustraite aux fonctions antérieures, principalement agricoles et sylvicoles. Le déboisement des bandes de part et d'autre de la voie impliquera une nouvelle destination des terres qui pourra être agricole et/ou récréative afin de maintenir un bon ensoleillement de la route pour garantir une bonne viabilité hivernale du réseau
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les seuls risques technologiques auxquels pourrait être confronté le projet relève de l'utilisation des infrastructures routières pour le Transport de Matières Dangereuses. Ce risque n'est pas de nature à compromettre la réalisation des travaux.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements sont situés à distance des zones inondables. Il n'y a pas d'autre risque naturel particulier susceptible d'impacter ou d'être impacté par les travaux.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible de créer de risques sanitaires autres que ceux inhérents à la circulation automobile
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas soumis à des risques sanitaires identifiés
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'objet du projet est de favoriser les déplacements y compris en conditions hivernales. Il ne devrait cependant pas avoir d'effet sur les déplacements motorisés malgré l'amélioration des conditions de circulation induites
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Par nature, une infrastructure routière est source de bruit. Cependant, le tracé objet de l'étude est situé à l'écart des habitations et n'induit pas d'augmentation du trafic automobile. Il n'y a pas d'activités bruyantes à proximité de l'infrastructure.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier seront source de nuisances olfactives, notamment lors de la mise en oeuvre de matériaux hydrocarbonés. Cette phase est cependant de courte durée et en l'absence d'habitations immédiatement riveraines, l'impact est négligeable.</p> <p>En phase d'exploitation, les nuisances olfactives seront du même ordre qu'actuellement.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier seront source de vibrations. La encore, en l'absence de zone sensible proche, il n'y aura pas d'impact notable.</p> <p>En phase d'exploitation, les nuisances induites par les vibrations seront identiques à l'existant.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux devraient être réalisés principalement de jour et n'auront donc pas d'impact sur la pollution du ciel nocturne.</p> <p>En phase d'exploitation, la voie ne sera pas éclairée et n'aura donc pas d'autre impact que celui des phares de véhicules comme c'est le cas actuellement. Le trafic restera modeste sur cette voie, en particulier de nuit.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, la pollution des engins de chantier se cumulera à la pollution atmosphérique issue du trafic.</p> <p>Le cahier des charges de consultation des entreprises stipulera que les engins devront être conformes aux normes en vigueur et en bon état d'entretien.</p> <p>En phase d'exploitation, l'impact sera sensiblement similaire à l'état actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas de rejets liquides. L'imperméabilisation modérée de surfaces nouvelles aura un impact sur les volumes ruisselés par temps de pluie. Les eaux issues de la voie feront l'objet du même type de traitement qu'actuellement, à savoir des rejets diffus et une épuration par le biais des talus et des fossés enherbés accompagnant les routes et chemins agricoles</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet routier n'est pas source d'effluents autres que les eaux de ruissellement et les émissions atmosphériques citées ci-avant.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, le rabotage de surfaces de voirie au niveau des raccordements du projet aux voies existantes sera source de matériaux hydrocarbonés qui a fait l'objet de recherche d'amiante et HAP conformément à la réglementation. (Pas de présence d'amiante ou d'HAP)</p> <p>Les terrassements en déblai sont également source de déchets inertes qui seront, en l'absence de solution de valorisation sur site ou à proximité, mis en site de dépôt définitif régulièrement autorisé.</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"/>	Le projet n'aura que peu d'incidence sur le grand paysage. Les perceptions Est-il susceptible de depuis les espaces traversés resteront modestes s'agissant d'un porter atteinte au aménagement de voie existante  En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques pendant les travaux, ils seront immédiatement signalés aux SRA
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet impacte principalement des terres naturelles et agricoles qui perdront donc leur usage actuel, notamment sylvicole dans la partie Nord et dans une moindre mesure au Sud.  Les accès agricoles existants seront rétablis.

**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 :

La commune de Saint-Victor-Malescours étudie un projet de déplacement de son terrain de sport à hauteur du carrefour de la Garne.

Ce projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas concomitante au projet de la RD23. Un diagnostic écologique a été mené par la commune afin de délimiter les zones humides susceptibles d'être impactées. En l'état actuel, cet impact est très limité (quelques dizaines de m<sup>2</sup>). Il est cependant possible que les impacts de destructions de zones humides par les 2 projets se cumulent localement, dans le même bassin versant.

Par ailleurs, la communauté de communes Loire-Seméne étudie un projet de zone d'activités dans le secteur du bois de Bramard, au Nord de l'aire d'étude. La encore, des impacts surfaciques sur des milieux similaires pourraient se cumuler, notamment sur des zones humides. Toutefois, ce projet n'est également qu'en phase d'étude préalable et l'étude d'impact n'est donc pas disponible à ce jour.

**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) :**

Afin de limiter l'impact sur l'activité agricole et sylvicole, les accès riverains seront rétablis de part et d'autre de la voie.

Les eaux de voirie seront rejetées de façon diffuse comme c'est le cas actuellement pour éviter les effets de concentrations de polluants.

Les mesures de protection de l'environnement concerneront en premier lieu les mesures en phase de travaux où les emprises seront délimitées pour éviter les dégradations en dehors de l'emprise stricte du projet. L'impact majeur sur les milieux naturels riverains sera lié à l'abattage des arbres de part et d'autre de la route mais il concerne des milieux peu sensibles qui pourront, au contraire, être valorisés par des mesures de gestion de l'espace à vocation écologique. Ces aspects seront développés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale portant sur le défrichement et les milieux aquatiques (IOTA).

**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 n'apparaît pas indispensable de réaliser une étude d'impact du projet.

En effet, les études de diagnostic environnemental menées en 2018 ont permis de cerner les sensibilités du site.

Le patrimoine naturel, paysager et humain de la zone d'étude est remarquable du fait de sa diversité, mais sans caractère exceptionnel.

Les principaux enjeux sont liés à la préservation de l'activité agricole, sylvicole, aux paysages et à la diversité des milieux naturels, notamment humides, qui seront traités dans la demande d'autorisation au titre des IOTA et du défrichement.

**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 ou, 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 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
Annexes relatives a l'auto évaluation : Annexe 7 : Diagnostic environnemental - Cabinet Merlin - Crexeco (2018)

### 9. Engagement et signature

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

Fait à LE PUY le 21 JAN. 2019

Signature

**Le Directeur des  
Services Techniques,**

  
Joël ROBERT