

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 :

20/02/2019

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

2019-ARA-KKP-1837

1. Intitulé du projet

Route départementale n°20 - déviation d'Espalem.
Commune d'Espalem (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

Joël ROBERT - Directeur des Services Techniques

RCS / SIRET

224300012000016

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 dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Aménagement d'une voie nouvelle en contournement du bourg d'Espalem d'une longueur de 1 800 m environ.

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 de contournement du bourg couvre un linéaire de l'ordre de 1800 m en tracé neuf.
Il comprend la création d'un nouveau carrefour à son extrémité Est pour raccorder la RD20 vers le Nord-Est, la RD586 vers l'A75, l'actuelle RD20 vers le centre bourg et la voie nouvelle qui s'écartera du tracé actuel vers le Nord.
A l'Ouest, un carrefour sera également créé avec la RD20 actuelle en direction de l'Ouest ou du centre bourg.

Le projet n'implique aucune démolition de bâtiments.

On note qu'à l'origine côté Est, le tracé passe sur l'ancien emplacement d'une lagune communale qui a été comblée en 2017 par la commune en prévision de l'aménagement objet de la présente demande.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de contournement du bourg a pour objectifs :

- Améliorer le réseau routier en termes de maillage, mais aussi le confort des usagers, et notamment des poids lourds. La RD20 est une liaison inter régionale d ' enjeu économique, industriel et touristique de priorité 2 suivant le livre blanc approuvé en février 2016 par le département ;
- Améliorer la sécurité des usagers et riverains dans la traverse d ' Espalem ;
- Accompagner l ' urbanisation du bourg ;
- Moderniser le réseau routier pour renforcer et favoriser le développement économique et touristique de la liaison A75 – Blesles ;
- Sécuriser les carrefours ;
- Faciliter l ' entretien et l ' exploitation et maîtriser les coûts pour les collectivités.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

L'emprise des travaux est majoritairement en dehors des voies de circulation existantes, à l'exception des 2 carrefours d'extrémités.

La circulation sur les voies départementales pourra donc être majoritairement maintenue pendant la durée des travaux.

Un alternat pourra être instauré temporairement pour les travaux de raccordement aux extrémités.

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.

Des limitations de vitesse pourront être imposées également au droit du chantier pour la sécurité des ouvriers et des usagers.

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 12 mois selon le phasage suivant :

- dégagement des emprises : 2 mois
- terrassements : 6 mois
- couches de fondation et couches de forme : 2 mois
- revêtement et équipements de la route : 2 mois

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, les usagers de la RD20 pourront bénéficier d'une infrastructure sûre et confortable adaptée au trafic qu'elle supporte, y compris avec l'accroissement de la fréquentation par les poids lourds induite par l'exploitation de matériaux dans les carrières actuelles et futures.

La traversée du bourg s'en trouvera soulagée par la suppression d'une part de trafic de transit et la desserte du bourg en sera améliorée.

L'ensemble des cheminements permettant la desserte agricole seront rétablis (cf plan du projet).

La gestion de l'infrastructure nouvelle sera assurée par les services du département, tandis que la portion de RD20 en traverse du bourg sera rétrocédée à la commune.

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 RD20 actuelle et sur les autres voies départementales du secteur et il n'y aura pas de nouveau franchissement de cours d'eau.

Le projet sera soumis à procédure au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement au titre de la rubrique 2.1.5.0.

Le projet n'engendre aucun défrichement, ni démolition ou construction de bâti.

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

Il n'est donc pas prévu de 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 :	1 800 m environ
Emprise du projet, y compris rétablissement des chemins d'exploitation :	environ 4 hectares
Volume des terrassements :	58 000 m3 en déblai 58 000 m3 en remblai

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Le bourg d'Espalem

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. 45° 18' 10" N Lat. 03° 14' 19" E

Point d'arrivée :

Long. 44° 18' 37" N Lat. 03° 13' 45" E

Communes traversées :

Espalem

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-.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 se situe hors emprise ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche se trouve à 1,66 km de la zone d'étude dans la commune de Grenier-Montgon .
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Espalem se situe dans un contexte de moyenne montagne dans la Haute-Loire à plus de 630 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"/>	La commune d'Espalem 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"/>	Espalem se trouve à 8 km du parc régional naturel des Volcans d'Auvergne et à 12 km du parc régional du Livradois Forez.
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"/>	
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"/>	Il existe à Espalem un seul monument historique inscrit au patrimoine national: L'église paroissiale Saint-Mathieu à moins de 500m de l'emprise du projet de déviation de RD20.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation dans le cadre d'études générales. Les études environnementales réalisées en 2018 dans le cadre du projet ont permis de délimiter les zones humides au sein d'une aire d'étude. La carte de situation vis à vis des milieux naturels est jointe en annexe.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	PPR Inondation du bassin de la Truyère approuvé le 28 décembre 2010 (secteur des travaux non concerné)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Espalem n'est ni exposé à des sites pollués ou potentiellement pollués dans un rayon de 500 m, ni à la présence de Secteurs d'Information sur les Sols (SIS) dans un rayon de 1000 m et n'est ni impacté par la présence d'anciens site industriel et activités de service dans un rayon de 500 m . Donc cette commune n'est pas dans un site ou des sols pollués.
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"/>	Aucun site classé n'est aux abords immédiats de la zone d'étude.
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 est à 4.92 km de la zone d'étude.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est répertorié dans ou près de la zone d'étude.

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 ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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. 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. Les matériaux hydrocarbonés issus des rabotages de chaussées notamment seront éliminés en décharge contrôlée. 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 des revêtements de surface. Les matériaux proviendront de carrières et centrales d'élaboration régulièrement autorisées.
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"/>	La construction des bretelles d'entrée et sortie se fera à proximité immédiate de l'autoroute actuelle. Il n'y aura donc aucune coupure nouvelle des continuités écologiques. Les emprises des travaux projetés couvrent essentiellement les abords artificialisés de l'autoroute et des terrains agricoles. Ils ne remettront pas en cause la biodiversité. Les études de diagnostic environnemental (jointes en annexe 9) ont précisé les sensibilités des milieux naturels. Le projet n'affecte que très localement, et en bordure, des zones reconnues pour leur sensibilité.
	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"/>	Le projet est situé à l'écart de toute zone Natura 2000 et n'est donc pas de nature à induire un impact sur des habitats ou espèces protégées à ce titre.

	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 projet est situé en dehors de toute zone de sensibilité environnementale notable.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du contournement couvre une surface cumulée de l'ordre de 4 hectares qui seront soustraits à leurs fonctions antérieures, principalement agricoles.
Risques	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 ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" 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 sur la déviation et les voies actuelles. La réalisation du projet n'aura pour effet que de déplacer des flux de circulation en les écartant du centre bourg d'Espalem. Le projet n'est pas soumis à des risques sanitaires identifiés.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'objet même du projet est de favoriser les déplacements depuis et vers l'autoroute. Cependant, l'objectif premier est d'extraire le trafic de poids lourds du centre bourg et l'augmentation induite par l'aménagement, hors bourg, ne devrait être que marginale.
	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"/>	Par nature, l'infrastructure routière est source de bruit. Cependant, le tracé retenu est situés à l'écart des habitations et les nuisances induites seront le cas échéant évaluées par une étude acoustique complémentaire. Le site d'implantation est éloigné de l'A75 et n'est donc pas soumis aux nuisances sonores de cette infrastructure.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier seront source de nuisances olfactives, notamment lors de la mise en œuvre de matériaux hydrocarbonés. Cette phase est cependant de courte durée et en l'absence d'habitations immédiatement riveraines, l'impact est négligeable. En phase d'exploitation, les nuisances olfactives seront du même ordre qu'actuellement, mais plus éloignées des habitations.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier seront source de vibrations. Là encore, en l'absence de zone sensible proche, il n'y aura pas d'impact notable. En phase d'exploitation, les nuisances induites par les vibrations seront identiques à l'existant mais plus éloignées des habitations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux devraient être réalisés principalement de jour et n'auront donc pas d'impact sur la pollution du ciel nocturne. 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, mais en centre bourg. Le trafic restera modeste sur cette voie, en particulier de nuit.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, la pollution des engins de chantier se cumulera à la pollution atmosphérique issue du trafic. 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. En phase d'exploitation, l'impact sera sensiblement similaire à l'état actuel, le trafic étant simplement déplacé à l'écart du bourg.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de rejets liquides. L'imperméabilisation de surfaces nouvelles aura un impact sur les volumes ruisselés par temps de pluie. Les eaux issues de la voie nouvelle feront l'objet du même type de traitement que les eaux de la plateforme routière, à savoir des rejets diffus et une épuration par le biais des talus et des fossés enherbés accompagnant les routes et chemins agricoles.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La création du contournement routier n'est pas source d'effluents autres que les eaux de ruissellement et les émissions atmosphériques citées ci-avant.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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 ne présentent pas d'amiante et teneur en HAP supérieure à 50kg/kg. 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.

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 sera réalisé au voisinage du bourg et n'aura que peu d'incidence sur le grand paysage. Les perceptions depuis l'autoroute comme depuis les espaces traversés resteront modestes, d'autant qu'une partie du projet sera en déblai et donc peu visible depuis le bourg. Il n'y a pas de monument historique inscrit ou classé à proximité. En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques pendant les travaux, ils seront immédiatement signalés aux Service Régional de l'Archéologie.
	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 agricoles qui perdront donc leur usage actuel. Cependant, l'impact restera limité du fait de la mise en oeuvre d'une procédure d'acquisition et de rétrocession des terrains pour limiter les coupures nouvelles au sein d ' îlots d'exploitation. Les cheminements 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 :

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, les accès agricoles seront rétablis.

Les eaux de voirie seront rejetées de façon diffuse comme c'est le cas actuellement pour éviter les effets de concentrations de polluants. Le cas échéant, un bassin de régulation des pluies d'orage pourra être mis en place (défini dans le cadre du dossier IOTA).

De même, des protections acoustiques pourront être mises en oeuvre si les nuisances s'avéraient importantes.

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 et acoustiques menées en 2018 ont permis de cerner les sensibilités du site d'implantation. 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, aux paysages et à la diversité des milieux naturels.

La réalisation du contournement sans coupures notables des continuités écologiques, des dessertes et du paysage limite l'ampleur des impacts sur ces composantes de l'environnement.

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 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 notamment à l'auto-évaluation :

Annexe 7 : Diagnostic environnemental - Cabinet Merlin - Crexeco - Sormea (2018)

9. Engagement et signature

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



Fait à

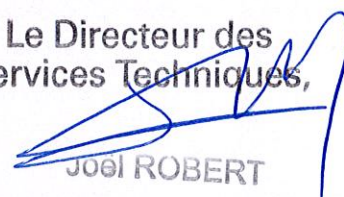
Le Puy en Velay

le,

20 FEV. 2019

Signature

Le Directeur des
Services Techniques,



JOEL ROBERT

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus