



## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

### Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Dossier complet le : \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

N° d'enregistrement : \_\_\_\_\_

## 1 Intitulé du projet

Aménagement de la véloroute - voie verte V75 ouest entre Moulins et Nérès-les-Bains dans le département de l'Allier.

## 2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

### 2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

Région Auvergne Rhône Alpes

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

2 0 0 0 5 3 7 6 7 0 0 0 1 4

Collectivité territoriale

Représentant de la personne morale : ☐ Madame

☒ Monsieur

Nom

Prénom(s)

MUNIER

RODOLPHE

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

### 3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)
6. Infrastructures routières c) pistes cyclables et voies vertes de plus de 10km	Véloroute voie verte de 70 km environ
47. Premiers boisements et déboisement b) plus de 0,5 ha	Défrichement et déboisement de l'ancienne emprise ferroviaire abandonnée sur une surface dépassant 5000 m² à confirmer selon emprise définitive du projet.

#### 3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

☐ Oui ☒ Non

#### 3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

☒ Oui ☐ Non

### 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

L'aménagement de la V75 se fera majoritairement dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Moulins et Commentry, et sur des emprises de routes et chemins pour les sections ne disposant plus de cette emprise, limitant ainsi l'emprise des travaux en milieux naturels et agricoles.  
Le profil est long de ces voies ne sera pas modifié.

Les carrefours et intersections seront aménagés pour en améliorer les conditions de sécurité.

Des aires d'arrêt seront aménagées le long de l'itinéraire.

Les accès agricoles et riverains seront rétablis à l'identique.

Le projet n'implique aucune démolition de bâtiment.

#### 4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est d'offrir un itinéraire sécurisé à l'attention des modes actifs, à vocation touristique principalement, mais aussi utilitaire pour les sections proches des agglomérations notamment.

Le nouveau tracé permettra de relier les aménagements cyclables existants à Nérès-les-Bains (voie verte vers Montluçon) et en cours de développement à Moulins (aménagements en cours dans le cadre du développement du schéma cyclable de l'agglomération).

Il remplacera à terme le tracé actuel de la V75 empruntant des routes en partage de voirie, avec des conditions de sécurité parfois dégradées du fait du trafic automobile supporté par ces voies.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 Dans sa phase travaux

L'emprise des travaux concerne principalement l'emprise ferroviaire aujourd'hui abandonnée et des voies de circulation existantes, routes départementales, voies communales et chemins d'exploitation agricole. Les principales interventions se feront en dehors des voies ouvertes à la circulation, au sein de l'emprise ferroviaire enfrichée. Les travaux consisteront à défricher l'emprise dédiée à la voie verte, construire une structure de chaussée et mettre en place un revêtement puis des équipements (signalisation, barrières, mobilier urbain).

Dans l'emprise ferroviaire, les impacts sur les usages seront principalement concentrés sur les intersections. La circulation pourra être interrompue ponctuellement, pour des aménagements de carrefours notamment, pendant une partie de la durée des travaux pouvant s'étaler sur plusieurs semaines. Toutefois, dans la mesure du possible, il sera mis en place un alternat afin de maintenir la circulation, notamment sur les voies principales. Des limitations de vitesse pourront être imposées également au droit du chantier pour la sécurité des ouvriers et des usagers.

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

Certains accès agricoles pourront être ponctuellement coupés en phase de travaux. Les exploitants 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.

Les travaux devraient être réalisés à partir de 2027. La durée prévisionnelle du chantier est de 24 mois, phasable en plusieurs tranches.

### 4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

En phase d'exploitation, les usagers « modes actifs » pourront bénéficier d'une infrastructure plus sûre et confortable que la V75 actuelle empruntant des voies ouvertes à la circulation automobile.

Après remise en état des abords de la voie, les milieux naturels riverains reprendront leurs vocations antérieures. L'ensemble des cheminements permettant la desserte locale seront rétablis.

L'entretien de l'infrastructure comprend notamment l'élagage des branches au droit de la voie, l'entretien des dépendances vertes par fauchage, le ramassage des déchets et l'entretien des ouvrages d'art.

L'aménagement réalisé n'a pas vocation à être démantelé. Cependant, si tel devait être le cas dans l'emprise ferroviaire, il conviendra d'enlever les revêtements rendus inutiles et de déstructurer les sous couche de voirie afin de permettre la reconquête par la végétation des abords.

La libération de l'emprise pourrait également faire l'objet d'une remise en service ferroviaire à terme en remettant en place des infrastructures permettant la circulation de trains. SNCF réseau restera propriétaire de l'emprise.

## 4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Procédure IOTA : autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement du fait de son emprise dépassant 20 ha (rejets d'eaux pluviales) et du possible impact sur les zones humides.

Urbanisme : Le projet n'engendre pas de démolition. L'édification de sanitaires sur certaines aires d'arrêt pourra être soumise à déclaration de travaux. Il est également soumis à permis d'aménager dans les secteurs affectant des périmètres de protection de monuments historiques.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme le cas échéant.

Déclaration d'incidence Natura 2000 du fait du passage dans certaines zones classées.

Demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Archéologie préventive.

Procédure de déclaration d'utilité publique si nécessaire.



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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Linéaire de l'aménagement :	environ 70 km dont 60 km sur emprise ferroviaire.
Emprise concernée par la gestion des eaux pluviales :	de l'ordre de 20 ha (sur la base de 3 m de large et 70 km).

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune d'implantation

Numéro :  Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal :      BP :    Cedex :

##### Coordonnées géographiques<sup>[1]</sup>

Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

Point de d'arrivée : Long. :   °   '   " Lat. :   °   '   "

##### Communes traversées :

Voir dossier d'accompagnement en annexe, tableau 1.

##### Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

Voir dossier d'accompagnement en annexe, chapitre 2.4.2.2. Documents communaux.

 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☐ Oui ☒ Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

**4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».**

## 5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19 ZNIEFF concernées par l'aire d'étude, cf tableau 11 du document d'accompagnement en annexe.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	FR3800783 - Rivière Allier FR3800797 - Grèves et îles temporaires de l'Allier
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
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 de l'Allier dispose d'un plan de protection contre le bruit de l'environnement dont la quatrième échéance a été approuvée par l'assemblée départementale par délibération du 5 avril 2024. Le classement sonore de l'Allier est défini depuis le 2 décembre 2022 par l'arrêté n° 2007/2022 du 2 décembre 2022 portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département de l'Allier.
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"/>	Voir dossier en annexe, nombreux monuments historiques et 3 sites patrimoniaux remarquables (Néris-les-Bains, Souvigny et Moulins)
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le diagnostic écologique joint en annexe 2 comprend un recensement des zones humides sur le tracé retenu. La définition du projet tient compte de ces enjeux qui restent très faibles dans l'emprise ferroviaire elle-même, principal axe de développement du tracé.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI de la rivière Allier à Moulins approuvé le 31 mai 2017.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRt Commentry- Adisseo - approuvé le 23 novembre 2011
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les traverses ferroviaires sont réputées polluées par la créosote assurant leur traitement. Elles doivent être éliminées en filière agréée en dehors de tout usage à vocation ferroviaire.
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"/>	Le projet impact des zones de captage dans le val d'allier à Moulins mais reste sur l'emprise ferroviaire actuellement occupée par la voie ferrée.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sont inscrits plusieurs secteurs des centres urbains de Montluçon et Moulins, on notera sur l'aire d'étude les ruines de l'ancien château de Murat (inscription le 8 août 1945). Les vieux quartiers de Souvigny anciennement inscrits (28 février 1968) ont été requalifiés en 2022 en site patrimonial remarquable, de même que le centre ancien de Moulins.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZSC - FR8301015 - Vallée de l'Allier Nord ( interceptée) ZSC - FR8302022 - Massif forestier des Prieurés : Moladier, Bagnolet et Messarges (interceptée) ZPS - FR8310079 - Val d'Allier Bourbonnais (1,1 km à l'est)
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est recensé à proximité de l'aire d'étude, le plus proche étant à Montluçon (anciens remparts et jardins bordant le boulevard Carnot).

## 6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input 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 béton pour les îlots aux carrefours, équipements de sécurité, supports de signalisation verticale, ...). Ponctuellement, il pourra également être nécessaire d'arroser les surfaces mises à nu pour éviter l'envol des poussières. Ces usages modestes ne donneront pas lieu à des prélèvements d'eau au milieu naturel.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux de substitution de structure induiront des matériaux granulaires (ballast en particulier) qui pourront être valorisés sur le chantier ou mis en dépôt en décharges adaptées selon leur nature. Les traverses ferroviaires en bois seront éliminées en centre de traitement agréé. Les rails métalliques seront valorisés en recyclage de matière. Aucun dépôt de matériaux excédentaires en zone humide ne sera toléré.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La constitution des corps de chaussée et des revêtements induira le recours à des matériaux externes.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux mis en œuvre proviendront de carrières régulièrement autorisées.



Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il n'est pas prévu de prélèvement d'eau dans le cadre du projet et l'assainissement pluvial sera rétabli dans des conditions similaires à l'existant en privilégiant l'infiltration au plus près de la source pour les surfaces nouvellement imperméabilisées. En l'absence de pollution par les usages (modes actifs), il n'est pas prévu de concentrer les écoulements au sein de dispositifs de collecte étanches.
	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"/>	L'emprise ferroviaire abandonnée de longue date a fait l'objet d'une reconquête naturelle favorable au développement d'espèces sauvages. Les études de diagnostic environnemental (jointes en annexe) ont précisé les sensibilités des milieux naturels.
Milieu naturel	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 études de diagnostic environnemental (jointes en annexe) ont précisé les sensibilités des milieux naturels, y compris les zones classées Natura 2000.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet impacte principalement l'ancienne voie ferrée (milieu naturel de reconquête) mais n'affectera que très localement des usages agricoles, notamment des voies de desserte qui seront empruntées ou intersectées.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est a priori pas concerné par le risque industriel. L'itinéraire traverse un secteur inclus dans un PPRT (ADISSEO à Commeny), sur une route ouverte à la circulation actuellement. D'autres secteurs localisés sont également à proximité d'installations classées ou conduites de transport de gaz, mais sans incidence s'agissant d'utilisation d'infrastructures existantes.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le risque de mouvement de terrain est existant sur le site du projet. Le projet est également concerné par les aléas sismiques et à une exposition localement forte au retrait-gonflement des argiles. Ces risques ne constituent pas une contrainte forte pour le projet, s'agissant d'un aménagement de voies existantes, sauf au droit du viaduc de Messargues où une stabilisation des abords devra être engagée (affaissements connus au droit des culées de part et d'autre du viaduc).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible de créer de risques sanitaires s'agissant de transport non motorisé.
	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.



Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De par sa vocation même, le projet va induire une nouvelle fréquentation touristique par les cyclistes et autres modes actifs. Ces usagers sont pour certains susceptibles d'accéder à l'infrastructure en voiture notamment. Le trafic induit de ce fait n'est pas chiffrable en l'état.
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier seront temporairement source de nuisances acoustiques. En phase d'exploitation, les usages seront peu source de gêne de ce point de vue.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucune infrastructure bruyante n'est présente aux alentours du projet sauf certaines voies à grande circulation qui seront franchies au droit de carrefours ou par des ouvrages d'art.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantier engendreront des nuisances olfactives, notamment lors de la mise en œuvre de matériaux hydrocarbonés. Cette phase est de courte durée.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune nuisance olfactive n'a été répertoriée aux alentours du projet.
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, les engins de chantiers seront source de vibrations. En l'absence de zone sensible, il n'y aura pas d'impact. En phase d'exploitation, les nuisances seront négligeables.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune vibration n'a été répertoriée aux alentours du projet.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux devraient être réalisés principalement de jour. En phase d'exploitation, la voie ne sera pas éclairée. La possibilité d'éclairage des tunnels est à l'étude en tenant compte des enjeux faunistiques.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, la pollution des engins de chantiers 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 négligeable, uniquement lié à l'entretien des voies.
Émissions	Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de rejets liquides en dehors des eaux pluviales. L'imperméabilisation de surfaces nouvelles aura un impact très modeste sur les volumes ruisselés par temps de pluie.
	Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet routier n'est pas source d'effluents autres que les eaux de ruissellement.
	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 et l'enlèvement des équipements ferroviaires (traverses en bois, rails et ballast) seront source de matériaux qui seront valorisés autant que possible ou éliminés selon leurs natures.
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 du fait de l'aménagement sur place d'infrastructures linéaires existantes. 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 espaces anthropisés et des zones naturelles de reconquête d'emprises ferroviaires qui perdront donc leur usage actuel principalement naturel. La fréquentation par les usagers modes actifs n'est pas de nature à remettre en cause les usages en dehors de l'emprise elle-même. A Noyant-d'Allier, le projet longe une exploitation vélorail de la voie ferrée. Les conditions de sécurité respectives de chaque usage devront être assurées. les accès agricoles seront maintenus.

## 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 lesquelles :**

#### 6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

**6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).**

Le détail des mesures ERC telles qu'elles sont envisagées est joint dans le dossier annexe chapitre G.

Le détail des mesures ERC telles qu'elles sont envisagées est joint dans le dossier annexe chapitre G.



## 7 Auto-évaluation (facultatif)

① 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.

Au regard des enjeux identifiés et des impacts attendus du fait de l'aménagement, principalement sur la gestion des eaux pluviales et sur les milieux naturels de reconquête, il n'apparaît pas nécessaire de mener une évaluation environnementale complète dans le cadre du projet.

En effet, ces enjeux seront traités dans le dossier de demande d'autorisation au titre des IOTA, le document d'incidence Natura 2000 et dans la demande de dérogation au titre des espèces protégées.

## 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	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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"/>
4	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"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
7	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

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Dossier de synthèse des enjeux et contraintes	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Diagnostic écologique avec atlas cartographique	<input checked="" type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

## 9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ☐

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

Nom MUNIER

Prénom RODOLPHE

Qualité du signataire Directeur

À Lyon

Fait le 12 / 02 / 2025



Signature du (des) demandeur(s)

Le Directeur de la Maîtrise d'ouvrage  
des projets d'infrastructures de mobilité

Rodolphe MUNIER