

4.2 Objectifs du projet

La présente opération s'inscrit dans la continuité et en achèvement de l'opération d'extension et d'adaptation des terre - pleins du port de Cherbourg pour l'accueil des industries dédiées aux énergies marines renouvelables, éoliens et hydrolien. Cette opération qui, outre l'extension et l'aménagement des terre - pleins, comprenait la refonte des dessertes routières et ferrées a été autorisée par arrêté préfectoral du 19 décembre 2013.

Elle consiste à libérer des emprises afin de retrouver une unité foncière adaptée aux besoins opérationnels des industriels. Pour cela, une voirie nouvelle sera créée sur une longueur de 300 m pour desservir la zone d'activité dite "Produimer". Pour partie, sur une longueur de 150 m environ, cette voie sera réalisée sur l'emprise de la chaussée nord de la RN 13 qui sera déplacée vers le sud.

Les trafics actuels sont les suivants :

- Accès au rond-point de la Pyrotechnie depuis la RN 13 :
 - 3 000 VL/ jour / sens de circulation
 - 150 PL / jour / sens de circulation
 - circulation de convois exceptionnels
- Accès à la zone Produimer depuis le rond-point de la Pyrotechnie :
 - 100 VL / jour / sens de circulation
 - 25 PL / jour / sens de circulation.

L'aménagement ne générera pas de trafic supplémentaire.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La bretelle Est de la RN 13 sera réorganisée.

Une nouvelle branche (Nord-Est) sera ensuite créée sur le giratoire. Cette branche correspond à une chaussée à double sens sur un linéaire de 300 m pour permettre l'accès des PL et VL à la zone Produimer.

Les travaux comprennent :

- Des travaux de voirie (terrassements, assainissement, chaussées et revêtement de sol).
- L'adaptation du réseau d'assainissement eaux pluviales
- Le raccordement aux réseaux divers.
- Le traitement des espaces d'accompagnement des voies.
- La mise en place de la signalisation directionnelle et de police ainsi que le marquage au sol des voies.
- La conception et la mise en œuvre de mobilier : éclairage, signalétique, mobiliers divers...

Les plans joints en annexe de ce formulaire présentent notamment:

- le plan masse
- les profils en long et en travers des deux accès concernés
- l'adaptation du réseau d'eaux pluviales
- les dispositifs de sécurité
- les aménagements des espaces d'accompagnement des voiries (fossés, revêtements : voirie en enrobés, accotements en enrobés, trottoirs en enrobés, espaces verts engazonnés et bordures béton type I2)

Le phasage prévisionnel des travaux est le suivant :

- Bretelle Est (RN 13) : 4 mois (avec maintien de la circulation existante)
- Bretelle Nord-Est (nouvel accès Produimer) : 4 mois (avec dévoiement du réseau eaux pluviales et création de fossés en bordure de la nouvelle chaussée à double sens créée).

La circulation sera maintenue pendant la durée des travaux.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, l'arrivée de la RN 13 sur le rond-point de la "Pyrotechnie" se fera au même niveau que la sortie actuelle du rond-point vers cette même route nationale. A la place de l'ancien accès se trouvera une voirie de desserte (en double sens) de la zone Produimer.

Vis à vis des mesures de sécurité, un séparateur double en béton adhérent (DBA) sera mis en place entre la voie d'accès à la zone Produimer et la RN 13.

Les conditions générales d'écoulement des eaux pluviales ne sont pas modifiées.

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

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet n'est soumis à aucune autre procédure :

- Evaluation Natura 2000 :

Les sites du réseau Natura 2000 sont tous éloignés d'au moins 8 km des terres-pleins actuels (cf. carte en annexe). Le projet n'intercepte aucun site Natura 2000. Les contextes écologiques sont très différents, les habitats et espèces d'intérêt communautaires ayant justifiés la désignation du site ne seront pas affectés.

Le projet n'est pas concerné par les listes de projets soumis à évaluation d'incidences Natura 2000 : liste nationale (art. R.414-19), liste locale 1 (Préfet de la Manche, arrêté du 28 juin 2011 modifié) et liste locale 2 (Préfet de la région Basse-Normandie, arrêté du 4 juin 2012), liste locale pour la façade maritime Manche Mer du Nord établie par le Préfet Maritime Manche Mer du Nord (arrêté du 23/06/2011).

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

Examen au cas par cas au titre de la procédure d'étude d'impact - rubrique 6° b)

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Branche nouvelle de Produimer Longueur : 300 m Rayon d'entrée (Re) : 15 m, largeur d'entrée (le) 4 m, rayon de sortie (Rs) 20 m, largeur de sortie (ls) 5m, rayon de raccordement (Rr) 160 m. Surface revêtue nouvelle : 3 000 m2 environ Branche de la RN 13 (2 x 2 voies) Re : 15 m, le : 4 m, Rs 30 m, ls : 5 m, Rr : 160 m. Surface revêtue nouvelle : néant	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
COMMUNE DE TOURLAVILLE Rond-point de la pyrotechnie RN 13	Long. <u>1</u> ° <u>35</u> ' <u>30</u> " <u>O</u> Lat. <u>49</u> ° <u>38</u> ' <u>55</u> " <u>N</u>
	Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :
	Point de départ : Long. <u>1</u> ° <u>35</u> ' <u>30</u> " <u>O</u> Lat. <u>49</u> ° <u>38</u> ' <u>55</u> " <u>N</u>
	Point d'arrivée : Long. <u>1</u> ° <u>35</u> ' <u>19</u> " <u>O</u> Lat. <u>49</u> ° <u>39</u> ' <u>00</u> " <u>N</u>
Communes traversées :	TOURLAVILLE

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

Oui Non

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

Oui Non

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

Création du contournement est de Cherbourg : Date inconnue

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement global du port de Cherbourg et en particulier en lien avec l'extension des terres-pleins portuaire dans la grande rade. Certains projets ont déjà fait l'objet de plusieurs instructions réglementaires :

- Projet d'extension nord du quai des Flamands : dossier au titre du code de l'environnement d'avril 2015 (loi sur l'eau, natura 2000, étude d'impact)
- Projet d'amélioration des accès nautiques et extension des terres-pleins portuaires : dossier réglementaire de mai 2013 (loi sur l'eau, déclaration de projet au titre du code de l'environnement, mise en compatibilité du PLU, et instruction au titre du code des ports maritimes). Autorisé par arrêté préfectoral du 19 décembre 2013. L'étude d'impact de ce projet traitait de la qualité environnementale du secteur concerné par cette demande.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

Actuellement, le secteur de projet reçoit l'emprise de la RN 13 et une parcelle qui jusque présent était à usage de dépôt de matériaux divers.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU approuvé le 19 décembre 2007. Zone UZ. Zone urbaine correspondant au domaine portuaire.

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

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TOURLAVILLE
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement dans la Manche 2ème génération (PPBE2), a été soumis à la consultation du public entre le 1er avril 2015 et le 1er juin 2015 inclus à la préfecture de la Manche. Le PPBE 2ème génération est approuvé par arrêté préfectoral en date du 9 juillet 2015.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La région Cherbourgeoise (qui inclut le périmètre de projet) fait l'objet de plusieurs plans de prévention : - PPRn Inondation - Par une crue à débordement lent de cours d'eau (prescrit) - PPRn Inondation - Par submersion marine (prescrit) - PPRn Mouvement de terrain - Eboulement, chutes de pierres et de blocs (prescrit) Les cours de la Divette et du Trottebec qui passe sur la commune de Tourlaville font l'objet d'un PPRn Inondation (approuvé en 2007). Et récemment (2012), ces mêmes cours d'eau ont été ciblés pour la mise en place d'un TRI "Cherbourg Octeville".(territoire à risque d'inondation).
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé au sein d'un site Natura 2000. Les sites Natura 2000 les plus proches du projet se trouvent à : - 8 km vers l'est : "site FR2500085 - Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire" - 13 km vers l'ouest de la Hague : "site FR2500084 - Récifs et landes de la Hague" et "site FR2512002 - Landes et dunes de la Hague"
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun patrimoine mondial de l'Unesco n'existe à proximité du projet. Le projet n'est pas situé à proximité immédiate, ni dans le périmètre de protection d'un monument historique. Les monuments les plus proches sont : - à 3 km au sud : le château de Ravalet (classé) sur Tourlaville, et le manoir de la Fieffe (inscrit) sur la commune de La Glacerie - à plus de 1,5 km vers l'ouest, l'hyper-centre de Cherbourg comprend de nombreux monuments inscrits et classés.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet entraînera une modification de l'occupation du sol sur 3100 m ² d'emprise de voirie. La modification étant très localisée et sans relation directe avec les eaux souterraines, aucune incidence particulière n'est à prévoir.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet génère 2 400 m ³ de déblais correspondant aux terrassements de la structure de chaussée. Ils seront évacués en décharge.
	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"/>	Des matériaux granulaires sont nécessaires pour la réalisation des chaussées. Un volume de 2 500 m ³ de matériaux d'apport de carrière est prévu dans le cadre du projet.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans un contexte totalement urbanisé. (voirie, dépôts de matériaux) qui ne présente plus d'enjeux en terme de biodiversité. Dans le cadre du dossier d'adaptation du port de Cherbourg, une population de crapauds calamites a été déplacée après élaboration d'un dossier relatif aux espèces protégées.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rubriques concernées par le projet au 5.2. sont : - le plan de prévention du bruit : Le projet ne génère pas de trafic supplémentaire - les plans de prévention des risques d'inondation : Le projet ne crée pas d'obstacle nouveau et n'est pas de nature à entraîner l'aggravation des phénomènes de crues.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les risques potentiellement identifiés sur le secteur de projet sont l'inondation, la submersion marine et le risque sismique. Vis à vis des inondations et de la submersion marine, le projet d'une surface restreinte, ne modifie pas le risque et ne fait pas obstacle à l'écoulement des crues et submersions. Comme l'ensemble de la Manche, Tourlaville est soumise à un risque sismique faible (niveau 2).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pendant les travaux, le chantier sera source de bruit (engins, ...). Ces nuisances sonores seront très localisées dans l'espace et dans le temps, étant donné la faible superficie de la voirie projetée. Le respect de la réglementation relative aux conditions de travail et d'environnement sonore permettra de limiter les nuisances (circulation des engins et travaux limités à la période diurne. La durée des travaux est estimée à huit mois. A terme, ce projet n'engendre du bruit que par la circulation induite (RN 13 déjà existante et desserte de Produimer). Le projet n'entraînera pas d'augmentation de trafic.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Sans objet.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les rejets polluants dans l'air ne sont pas liés directement au projet d'élargissement de la voirie, mais associés à la circulation induite. Étant donné qu'il n'y aura pas de modification du trafic, la situation sera identique. Il faut noter les rejets de véhicules en période de travaux (engins de chantier), limités dans le temps et conformes aux réglementations en vigueur.</p> <p>Lors des phases de chantier, le risque d'émissions de poussières par temps sec sera réduit par l'arrosage systématique des zones concernées.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les sources de rejets au milieu correspondent aux eaux pluviales qui ruissellent sur les voiries. Les risques sont donc associés à la circulation (fuite de carburant...). Le projet impliquant uniquement le "déplacement" de voiries (RN 13 doublée à un endroit pour laisser place à une nouvelle desserte de Produimer) ne modifie en rien l'existant en terme de volume de trafic. En période travaux, il est possible de limiter ce risque (fuites des engins, rupture de flexible...) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le dimensionnement des fûts ou de tout autre contenant de produits polluants (hydrocarbures, combustibles, ...) sera prévu en application de la réglementation, - des kits d'éléments absorbants seront présents sur le chantier en cas de déversement accidentel de polluant, de façon à contenir la pollution .
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Au vu de la finalité du projet, ce dernier n'engendrera pas de production de déchets. En période de travaux, la production éventuelle de déchets sera gérée conformément à la réglementation en vigueur dans le cadre de l'organisation du chantier (aires de stockage, évacuation si nécessaire, mise à disposition de bennes à ordures, ...).</p> <p>A noter que dans le cadre du présent projet, aucun déchet dangereux ne sera produit.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet se superpose à des voiries existantes. Aucune modification significative du paysage n'est à attendre. Les espaces d'accompagnement des voiries seront enherbés (plantations non envisageables du point de vue de la sécurité/visibilité).</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Sans objet.</p>

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

SYNTHESE DE L'EVALUATION DES INCIDENCES :

Le projet d'accès à la zone d'activités "Produimer" à Cherbourg s'intègre dans le vaste aménagement du port de Cherbourg (extension nord du quai des Flamands, amélioration des accès nautiques et extension des terres-pleins portuaires). Ce projet s'inscrit dans le remaniement du plan de la circulation au coeur des terres-pleins portuaires consécutif à la mise en place des accès pour la filière hydrolienne. En termes de travaux, il représente une composante minime de l'aménagement portuaire global : la voirie de desserte réutilise un axe existant de la RN 13. Cette seconde voie de la RN 13 sera rapprochée de la première voie. (linéaire 140 m). Après une analyse des incidences du projet sur l'environnement du site, il ressort pour les principales composantes environnementales susceptibles d'être touchées, que :

- le paysage et le milieu vivant (espèces et habitats naturels) ne seront pas impactés, le projet s'insérant dans un contexte aménagé ;
 - le milieu humain (cadre de vie, trafic routier...) ne sera pas touché, sachant que les accès à la RN 13 sont rétablis. L'usage associé en sera même amélioré en assurant une meilleure desserte de la zone Produimer. Ce projet ayant pour but la desserte de l'activité hydrolienne, son impact est indirectement positif en permettant le développement d'énergies renouvelables.
 - le projet n'engendrera aucun rejet dans l'air en phase d'exploitation et les exutoires d'eau pluviales indiqués au schéma directeur de PNA ne seront pas modifiés. L'usage n'étant pas modifié, aucun risque supplémentaire par rapport à l'existant n'est à attendre de ce point de vue.
- D'après notre analyse, il semble que le risque identifié se cantonne à la phase de travaux. Comme cité dans les parties correspondantes, les mesures de protection et de sécurité vis-à-vis de pollutions accidentelles seront respectées, conformément à la réglementation :
- Respect de la réglementation des conditions de travail et d'environnement sonore : circulation des engins et travaux limités à la période diurne
 - Dimensionnement des fûts ou de tout autre contenant de produits polluants (hydrocarbures, combustibles, ...) prévu en application de la réglementation,
 - Kits d'éléments absorbants présents sur le chantier en cas de déversement accidentel de polluants (hydrocarbures notamment),
 - Respect des normes d'émission en matière de rejets atmosphériques polluants pour les engins de chantier, de même que des conditions d'entretien et de maintenance des véhicules.

Au vu de l'ensemble des éléments précités, il apparaît que le projet n'est pas de nature à engendrer des incidences négatives significatives sur l'environnement. Les risques se limitent à la phase travaux pour laquelle des mesures préventives seront mises en place. En phase d'exploitation, le projet n'engendre pas de d'effets négatifs sur l'environnement. En conséquence, le projet de desserte de la zone Produimer ne nous semble pas devoir être soumis à étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input 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 rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

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

Objet
Annexe 6 - Site Natura 2000
Annexe 7 - Note d'accompagnement

9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

Signature