

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

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

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement
1er octobre 2015	12 octobre 2015	F. 974.12.P00132

### 1. Intitulé du projet

Confortement de la zone littorale de Pierrefonds au droit du site de l'aéroport.

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Syndicat Mixte de Pierrefonds

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

MALET Patrick, Président du syndicat mixte de Pierrefonds

RCS / SIRET 259 741 007 00027

Forme juridique Syndicat mixte - EPIC

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
10° e)	Le projet vise au confortement du talus littoral de l'aéroport de Pierrefonds, sur un linéaire de 75 m. L'emprise totale du chantier est de 1600 m <sup>2</sup>

### 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

Le projet prend place sur le périmètre de l'aéroport de Pierrefonds. Il a pour objet la reconstitution du talus littoral situé en bordure de l'aéroport, au droit de l'extrémité de la piste, partiellement effondré suite à de fortes houles. Les travaux permettront d'assurer la protection du talus contre les phénomènes d'érosion actifs à ce niveau, et de le conforter afin d'éviter d'autres effondrements susceptibles d'impacter la zone aéroportuaire. Ils permettront de restaurer l'accès au chemin de ceinture de l'aéroport.

## 4.2 Objectifs du projet

Le site de l'aéroport de Pierrefonds est bordé par l'océan indien sur sa frange sud ouest. Au Sud-est de la piste, à la suite d'épisodes climatiques violents et de fortes houles de Sud, un effondrement s'est produit. L'accès au chemin de ceinture de l'aéroport, exploité notamment par les services de secours, est déjà impacté par cet effondrement. Les phénomènes d'érosion actifs à ce niveau pourraient, à terme, empiéter sur les distances de sécurité réglementaires aux extrémités de la piste. Dans une telle situation, l'exploitation de l'aéroport pourrait être compromise.

Le Syndicat Mixte de Pierrefonds souhaite donc réaliser des travaux de confortement d'urgence de la zone littorale afin d'éviter de nouveaux effondrements et une érosion du cordon littoral au droit du site. Le projet vise donc à préserver l'intégrité du périmètre de l'aéroport, de manière à assurer le maintien de ses activités économiques.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux à réaliser consistent principalement à :

- Installer le chantier avec un bungalow et une zone de dépôt des matériaux et de stockage du matériel. Cette zone sera déportée de la zone de travaux pour la sécuriser vis à vis des houles
- Retaluter le terrain naturel pour obtenir la future pente souhaitée
- Cribler et déposer une partie des matériaux les plus grossiers déjà présents pour les mettre sur la face exposée
- Terrasser pour créer la butée de pied sur 1.5 m de profondeur et 3 m de long environ. La partie terrassée sera comblée à l'avancement par des blocs de 1.5 tonnes afin d'éviter le comblement de la souille
- Poser des enrochements de 1 à 1.5 tonnes depuis le haut du talus avec une pelle long bras. Ces travaux pourront être réalisés à l'avancement (en même temps que la souille) ou d'un seul tenant
- Replier les installations et remettre en état la zone de chantier

Et d'une manière générale, tous les travaux nécessaires à la réalisation complète de l'ouvrage.

Le phasage de réalisation de la carapace est le suivant :

- Réalisation de la couche filtre en 100/300
- Mise en place des blocs d'enrochement dans la bêche
- Mise en place des lignes repères
- Réalisation du talus en enrochement
- Réalisation du retour supérieur

Les blocs d'enrochement seront transportés de la zone d'emprunt, située sur la zone aéroportuaire à environ 300 m de la zone de projet. Ces blocs ont été extraits il y a une dizaine d'années, lors d'une précédente opération d'aménagement sur l'aéroport.

L'accès au chantier se fera par le chemin Charrette puis par la piste située entre la station d'épuration et le centre de tri, et rejoindra la piste qui chemine le long du littoral avant de longer le grillage de la zone aéroportuaire (ancienne voie CFR).

La durée prévisionnelle du chantier est de trois mois.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, le talus renforcé par la carapace réalisée dans le cadre du projet assurera son rôle de protection contre l'érosion de la zone, sécurisant ainsi l'accès au chemin de ceinture et plus largement l'exploitation des infrastructures aéroportuaires.

**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).

Demande d'Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime

Déclaration au titre du code de l'Environnement

Etude d'impact

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

Etude d'impact

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie de l'emprise de chantier (m <sup>2</sup> )	1600
Longueur de la carapace (m)	75
Hauteur de la carapace (m)	7
Largeur de la carapace (m)	14.4
Epaisseur de la carapace (m)	2

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Lieu dit Pierrefonds  
Saint Pierre

Coordonnées géographiques<sup>1</sup> Long. 55° 25' 48" 76 Lat. -21° 19' 34" 00

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. 55° 25' 47" 51 Lat. -21° 19' 34" 02

Point d'arrivée : Long. 55° 25' 50" 13 Lat. -21° 19' 34" 03

Communes traversées :

Saint Pierre

**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 ?**

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> 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 ?**

Le projet est situé en bordure de la zone de l'aéroport de Pierrefonds. Au droit de la zone de projet, les sols sont actuellement occupés par un talus enroché, qui a été dégradé par différents évènements climatiques. Le but du projet est de restaurer ce talus, et celui ci n'entraînera aucune modification dans l'usage des sols.

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 : **Schéma d'Aménagement Régional de la Réunion approuvé le 22 novembre 2011 - règlement des espaces remarquables du littoral et espaces naturels de protection forte**  
 Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet : **PLU de Saint Pierre approuvé le 26 octobre 2005 - règlement de la zone N (Naturelle)**

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans la ZNIEFF de Pierrefonds (Type 1) -n°0023-0000
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"/>	Le projet est situé sur la commune de Saint Pierre
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPR inondation et mouvement de terrain de la commune de Saint Pierre a été prescrit le 12 mars 2015. Le PPR littoral de Saint Pierre (recul du trait de côte et submersion marine) a été prescrit le 25 juin 2015
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?			
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"/>	
<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"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Distance au monument historique le plus proche, l'ancienne usine de Pierrefonds: 2.5 km - Le projet est situé en dehors du périmètre de protection de monument historique. Distance au coeur du Parc National, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO: 9 km - Le projet est situé en dehors du site

## 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 ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les prélèvements en eau liés au projet seront très limités, et interviendront uniquement durant la phase chantier, pour les éléments suivants: arrosage pour prévenir la dispersion des fines, apport d'eau pour les installations de chantier. Ces prélèvements seront exercés via un branchement sur le réseau de distribution AEP de l'aéroport. Ils s'intégreront aux volumes consommés dans le cadre de l'exploitation normale de l'aéroport.
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé sur la masse d'eau souterraine FRLG106 - formations volcaniques et volcano-sédimentaires du littoral de Pierrefonds Saint Pierre. Aucun prélèvement ni rejet n'aura lieu dans la masse d'eau que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation. Le projet n'aura donc aucun impact sur la masse d'eau.
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne dégagera pas de matériaux excédentaires.
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les apports en matériaux nécessaires à la réalisation du projet proviendront exclusivement du site, à moins de 300 m de la zone de travaux. Durant la phase de terrassements, la préparation du terrain sera réalisée par la mise en oeuvre de déblais et remblais, sur deux zones distantes d'environ 40 m. La superficie de ces zones est de: - 220 m <sup>2</sup> environ pour la zone de déblais - 330 m <sup>2</sup> environ pour la zone de remblais Les blocs nécessaires à la réalisation de la carapace ont été extraits lors d'une précédente opération sur l'aéroport de Pierrefonds. La zone d'emprunt des blocs est située sur la zone aéroportuaire, à environ 300 m de la zone de projet. Aucune nouvelle extraction ne sera réalisée au cours des travaux.
<b>Milieu naturel</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un suivi écologique du milieu terrestre a été mis en place durant les investigations géotechniques en 2014. Au droit de la zone de chantier, seule une formation végétale est directement concernée par les travaux: il s'agit d'une mosaïque spatiale de 2 formations indigènes comprenant des espèces communes. Aucune espèce protégée n'est présente sur l'emprise ou à proximité directe du chantier. Cette étude a été actualisée en 2015, et met en exergue la présence de 2 stations d'une espèce endémique non protégée exceptionnelle et une espèce endémique en danger critique d'extinction et protégée à proximité du chantier. L'écologue définit des mesures à suivre en phase travaux et conclut à un impact très limité sur les formations végétales et espèces. La mise en oeuvre du suivi des mesures sera réalisée par un expert écologue durant les travaux notamment pour le repérage des secteurs et espèces sensibles. En ce qui concerne le milieu marin, il n'y a au droit du site ni herbier, ni récifs coralliens. Le chantier sera susceptible, malgré les précautions mises en oeuvre, d'être à l'origine d'émissions de fines, ce qui aura pour effet d'augmenter localement la turbidité au droit du chantier. Cependant, cet effet sera temporaire, et négligeable au vu des faibles quantités rejetées et de la dispersion exercée par les courants marins.
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les zones à sensibilité particulière identifiées au 5.2 sont: - La ZNIEFF de Pierrefonds, sur laquelle le projet aura une incidence nulle en phase exploitation, et faible en phase chantier de part la faible ampleur des travaux entrepris et l'absence d'enjeu majeur au droit de la zone de chantier. - La situation du projet en zone d'alea recul du trait de côte. Le projet sera bénéfique en ce sens puisqu'il contribuera à protéger l'enjeu économique majeur que constitue l'aéroport de Pierrefonds contre cet alea; - La proximité de l'ancienne usine de Pierrefonds, qui n'impose aucune contrainte réglementaire puisque le projet est situé en dehors du périmètre de protection du monument historique, et la présence d'un site classé au patrimoine de l'UNESCO, sur lequel le projet n'aura aucun effet de part son éloignement (10 km).

<b>Risques et nuisances</b>	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet a pour but de conforter un ouvrage existant, suite à sa dégradation par des phénomènes climatiques. L'emprise finale de l'ouvrage conforté n'excédera pas son emprise initiale. Aucune consommation d'espace supplémentaire n'est envisagée.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun espace soumis à risque technologique n'est présent sur la commune de Saint Pierre
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé en zone d'aléa mouvement de terrain moyen d'après la cartographie de décembre 2014. Il est également inclus dans le zonage de l'aléa "recul du trait de côte" à échéance 100 ans, avec ou sans prise en compte du changement climatique
	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 situé sur aucun périmètre de protection de captage d'eau potable. Aucun apport de matériau extérieur ne sera réalisé. Aucun risque sanitaire n'est signalé sur l'emprise de la zone de chantier. Ainsi, le projet n'engendre pas et n'est pas concerné par des risques sanitaires.
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone de chantier est située à proximité directe de la piste de l'aéroport. Ainsi, la zone est déjà impactée par les bruits et les vibrations produits par le trafic aérien. Les véhicules mobilisés pour la construction de l'ouvrage généreront des nuisances sonores comparativement plus faibles en intensité, mais réparties sur l'ensemble de la journée. Afin de limiter les atteintes vis à vis des personnels intervenant sur le chantier, des Éléments de Protection Individuelle (EPI) incluant des dispositifs de protection sonore seront tenus à leur disposition.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les engins mobilisés durant le chantier seront uniquement des pelles et des camions. Les matériaux utilisés et provenant du site ayant déjà des caractéristiques adéquates, aucun compactage ne sera nécessaire. Le projet n'engendrera donc pas de vibrations. L'exploitation de l'aéroport n'engendre pas de vibrations.
	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"/>		
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Les travaux sont planifiés en journée, aucune intervention de nuit n'est planifiée. Aucun impact n'est donc prévu.</p>
<p><b>Pollutions</b></p>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p>Les terrassements et la circulation des véhicules peuvent générer des envols de poussière en période sèche. D'autre part, la circulation engendre des émissions gazeuses via les pots d'échappement des véhicules, néanmoins négligeables par rapport aux rejets générés par le trafic aérien de l'aéroport. Des mesures adéquates seront appliquées pendant le chantier pour limiter les éventuels rejets polluants dans l'air: humidification des terrains pour minimiser l'émission de fines, obligation d'engins entretenus et aux normes. L'effet sera donc très faible, local et limité à la durée des travaux.</p> <p>Aucun rejet hydraulique n'est prévu dans le cadre de la mise en œuvre des travaux. Les risques de tels rejets sont essentiellement accidentels, liés à des fuites de carburants ou de produits des engins (camions et pelles). Le milieu concerné est la masse d'eau côtière de Pointe au Sel - Saint Pierre (FRLC09). Afin de s'affranchir de ce risque, les engins seront entreposés sur une aire spécifique permettant la récupération des égouttures ou des fuites. Les produits polluants utilisés durant le chantier seront entreposés sur des aires étanches munies de rétention. L'entreprise disposera des moyens d'intervention nécessaires pour intervenir en cas de fuite accidentelle. Une procédure d'intervention sera produite et disponible au sein du local de chantier.</p>
<p><b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b></p>	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Le projet n'engendra aucun impact sur les activités de l'aéroport. Durant les travaux, un accès spécifique à la zone de chantier sera mis en place, de manière à ne pas interférer avec l'exploitation. Le projet engendrera un impact positif fort puisqu'il entraînera une pérennisation de l'activité de l'aéroport, qui est menacée par la poursuite de l'érosion du talus.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></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 :

Les projets connus sur la zone sont de différents types:

- exploitation de carrière de matériaux alluvionnaires sur le site de Pierrefonds (sociétés SORECO, EXFORMAN,...)
- Réalisation de la ZAC Pierrefonds Aéroport

Ces activités sont susceptibles d'avoir un effet cumulé avec le projet de part:

- la circulation de véhicules accrue sur le secteur
- l'émission potentielle accrue de particules fines

Ces effets sont cependant à nuancer, en effet:

- la circulation supplémentaire de véhicules liée au projet est négligeable par rapport au trafic généré par la réalisation de la ZAC et l'exploitation des carrières, qui est déjà elle même faible comparée à la circulation routière sur l'axe Saint-Pierre/Saint Louis. Les incidences du projet, tant du point de vue des émissions que du nombre de véhicules transitant sur les routes, sont donc négligeables.
- les émissions dans les milieux dûes au projet seront très faibles comparées à celles des autres projets connus, puisqu'aucune extraction ni aucun compactage de matériaux ne sera réalisée.

**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.

Les travaux envisagés concernent la construction d'aménagements côtiers de défense contre la mer. Toutefois, ces travaux sont des réparations d'un talus existant, suite à un effondrement dû à de fortes houles. Les aménagements permettront la reconstitution du chemin de ceinture de l'aéroport, qui n'est plus accessible par les services de secours, et la sécurisation du périmètre aéroportuaire.

Le paragraphe IV de l'article R122-2 du code de l'environnement indique que "Sauf dispositions contraires, les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations, quels que soient les ouvrages ou travaux auxquels ils se rapportent, ne sont pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact."

Par conséquent, le syndicat mixte de Pierrefonds estime que le projet de confortement de la zone littorale de Pierrefonds devrait être exempté d'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 ;	X
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) ;	X
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 ;	X
4	Un plan du projet ou, 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 ;	X
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 ;	

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
Réalisation du suivi écologique d'investigations géotechniques (Asconit/Ecodden, 2014)
Actualisation de l'expertise écologique de juillet 2014 (Ecodden, 2015)
Note de calcul de dimensionnement de la protection et ses annexes (Safege, 2015)

9. Engagement et signature

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

X

Fait à

ST Pierre

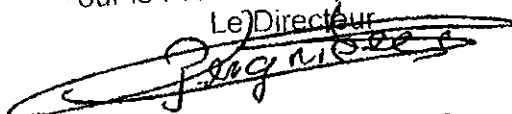
le,

28.09.15

Pour le Président et par délégation

Le Directeur

Signature



Didier PRUGNIERES

