



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 : 26-06-2026 /

Dossier complet le : 26-06-2026 /

N° d'enregistrement : 019790/KK P

1 Intitulé du projet

Realisation d'un depot de vehicules sur la plateforme Paris-Charles de Gaulle

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

AEROPORTS DE PARIS

Raison sociale

S.A

N° SIRET

55201662800273

Type de société (SA, SCI...)

Societes

Représentant de la personne morale ☐ Madame

☒ Monsieur

Nom

DAUBERT

Prénom(s)

Mathieu

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.))
41. Aires de stationnement de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs	ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de mobiles de loisirs., 41B

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

ADP souhaite développer un service dit "Valet" sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle. Ce service Valet permet de répondre au manque de places de stationnement au contact des terminaux sans construire un nouveau parking. Il permet aux passagers de déposer leur véhicule au contact du terminal et de le récupérer au même endroit à leur retour. A la différence d'une réservation de parking classique au contact, le passager remet les clés de son véhicule à un chauffeur, le Valet, qui durant la période d'absence (5 jours ou plus) déplacera le véhicule sur un site éloigné de la plateforme. A son retour, le client se rend au comptoir Valet pour récupérer les clés de son véhicule qui aura été ramené au contact du terminal la veille. Le dépôt de véhicules sera inaccessible au public. Le projet Valet, objet du dossier, consiste à créer un dépôt de véhicules d'environ 2 200 unités dans une zone éloignée des aéroports sur du foncier propriété du Groupe ADP. Ce dépôt de véhicules sera réalisé sur une emprise d'environ 34 000m² précédemment utilisée pour du stationnement de véhicules (parking, ancienne base-arrière taxis, stockage de véhicules de location), donc sur une emprise déjà imperméabilisée et artificialisée.

4.2 Objectifs du projet

Ce projet vise à fournir une solution sécurisée et bien organisée permettant de maximiser le dépôt de véhicules durant les voyages des clients. Ce service est déjà proposé, par d'autres entreprises, qui déposent les véhicules en dehors de la plate-forme aéroportuaire. L'objectif est de capter cette clientèle et de limiter ces flux supplémentaires. L'utilisation de ce parking désaffecté permet d'éviter la construction d'une nouvelle structure. Le planning prévisionnel du projet prévoit une mise en service pour la fin d'année 2026.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Les travaux à réaliser pour la création du dépôt de véhicules comprennent : la démolition de trois bâtiments ; l'effacement et la reprise du marquage au sol existant ; - la sécurisation du site par : la création de contrôle d'accès pour les véhicules ; la modification et le renforcement de la clôture périmétrique pour s'assurer que l'ensemble de la zone soit close ; le renforcement de l'éclairage de la zone (réutilisation des candélabres existants et pose sur les zones non-éclairées) ; le déploiement de caméras de vidéosurveillance ; - la pose de bornes de recharge pour voitures électriques afin de répondre au besoin éventuel ; - l'aménagement d'une salle de pause avec sanitaires de 50 m² pour les convoyeurs. Les bâtiments existants 1424, 1425 et 1427 seront réutilisés, il n'y aura pas de construction nouvelle. Ces bâtiments ont été réhabilités dans le cadre des Jeux Olympiques afin de permettre aux chauffeurs de bus de patienter avant le transfert des participants. Compte tenu de la nature des travaux réalisés et de la nature déjà artificialisée du site, lesdits travaux n'auront aucun impact sur l'environnement. Le planning prévisionnel prévoit la phase travaux de juin à décembre 2026 pour une mise en service de l'offre prévue fin 2026.

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

En sa phase exploitation, le projet n'entraînera aucun impact ou incidence supplémentaire sur l'environnement, notamment par rapport à la précédente utilisation de l'emprise. Tout à l'inverse, le projet vise à optimiser l'utilisation du foncier dont ADP est propriétaire pour éviter des artificialisations supplémentaires. - Ainsi avec 34 000 m² de parcelle et une surface moyenne de 25 m²/place de stationnement, un parc classique aurait permis le stationnement d'environ 1 600 véhicules légers en usage standard. Le principe de stockage retenu dans l'offre Valet permet de densifier d'environ 40% l'offre sur une surface équivalente. Ainsi le projet permettra de stocker jusqu'à environ 2 200 véhicules. - Gestion des flux : la transformation du site en dépôt de véhicules légers n'engendrera pas de flux routiers significatifs à l'échelle de la plateforme. En effet, le processus retenu consiste à déplacer les véhicules sur les périodes de faible fréquentation des passagers, autrement dit principalement de nuit. Au regard de la capacité d'accueil de véhicules passagers dans le parc dédié au contact (200 places), les déplacements vers le stockage ne généreront qu'un flux modeste de 200 aller/retour moyen par 24h sur un volume global d'environ 75 000 véhicule/jour sur la plateforme (soit 0,3% du flux quotidien). En conséquence, aucune adaptation du réseau viaire n'est nécessaire. - Contrôle d'accès : le site ne sera pas accessible au public puisqu'il s'agit uniquement d'un dépôt, un contrôle d'accès avec barrière, lecteur de badges et caméra permettra de filtrer les entrées et il sera uniquement accessible aux employés du service Valet amenés à déplacer les véhicules pour venir les garer puis les rapporter au client lors de son retour. Aucun démantèlement n'étant

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).

- Permis d'aménager (avec démolition des bâtiments)

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Parcelle déjà imperméabilisées Unités de stockage véhicules légers à réaliser	(34000, m²) (2220, Unités de stockage véhicules)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :
Lieu-dit :
Localité :
Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : °E " Lat. : °N "

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 :

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

Le site de l'opération est concerné par le plan de zonage du PLU de Mauregard approuvé en décembre 2010. Le projet se situe en zone Uz.

 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 ».

L'installation n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale

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) ?	☐	☒	Aucune ZNIEFF n'est dénombrée au niveau de la plate-forme aéroportuaire. Au plus près du projet, on recense deux ZNIEFF de type 1 : les milieux humides de la plaine du Sausset (110620112) à 3,7 km et les Prairies du parc départemental du Sausset (110020455) à 6,3 km et deux ZNIEFF de type 2 : la Plaine agricole du ru du Sausset (110620113) à 3.3 km et le parc départemental
En zone de montagne ?	☐	☒	Le projet ne se situe pas en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Le site du projet n'est pas situé dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	Le site du projet n'est pas situé sur le territoire d'une commune littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le site du projet n'est situé ni dans un parc national, ni dans un parc naturel marin, ni dans une réserve naturelle, ni dans une zone de conservation halieutique, ni dans un parc naturel régional.

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 ?	☒	☐	Le projet se situe sur le territoire couvert par le plan de d'exposition au bruit revise de l'aerodrome de Paris-Charles de Gaulle (Arrete interprefectoral du 13 novembre 2016).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Le site du projet ne se situe pas dans un bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO ou sa zone tampon, ni dans un monument historique ou ses abords, ni dans un site patrimonial remarquable.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le site du projet n'est pas identifie par la localisation d'une zone humide.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	☐	☒	Le site de l'operation, situe sur la commune de Mauregard, n'est concerne par aucun Plan de Prevention des Risques Naturels, ni aucun Plan de Prevention des Risques Technologiques.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	☒	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Le site du projet ne situe pas sur un site ou sur des sols pollues, ni potentiellement pollues selon les bases BASOL/BASIAS.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	La commune de Mauregard faisant partie du departement des Seine-et-Marne est concerne par plusieurs zones de repartition des eaux du bassin Seine-Normandie : - La Nappe de Beauce - Les bassins hydrographiques tributaires de la nappe de Beauce - Les parties captives des nappes de l'Albien et du Neocomien
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	La plate-forme aeroportuaire n'est pas concerne par un perimetre de protection des eaux captees pour l'alimentation en eau potable.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	Le site du projet ne se situe pas dans un site inscrit.

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Aucun site Natura 2000 ne se trouve sur la plate-forme aeroportuaire Paris-Charles de Gaulle. Le site du projet n'est concerne par aucun site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche se situe a environ 6,3 km de l'aeroport. Il s'agit de la ZPS des Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013).
D'un site classé ?	☐	☒	Aucune ZNIEFF n'est denombree au niveau de la plate-forme aeroportuaire. Au plus pres du projet, on recense deux ZNIEFF de type 1 : les milieux humides de la plaine du Sausset (110620112) a 3,7 km et les Prairies du parc departemental du Sausset (110020455) a 6,3 km et deux ZNIEFF de type 2 : la Plaine agricole du ru du Sausset (110620113) a 3,3 km et le parc departemental

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 ?	☐	☒	Le depot de vehicules ne necessite aucun prelevement d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le projet n'implique pas des drainages ou des modifications previsibles des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	Aucun mouvement de terre. Renouvellement de la surface d'enrobes : 1 800 m3 soit 3 600 tonnes. 1 500 tonnes environ de dechets lors de la deconstruction des batiments.
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☐	☒	Le projet n'est pas deficitaire en materiaux.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	L'aménagement de la salle de pause se situe dans un batiment existant. La consommation d'eau sera limitee compte tenu du nombre de personnes presentes.

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 ?	☒	☐	L'aménagement de la salle de pause se situe dans un bâtiment existant. La consommation d'eau sera limitée compte tenu du nombre de personnes présentes
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le site actuel étant complètement artificialisé, le projet n'engendre aucune perturbation sur la biodiversité.
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 ?	☐	☒	Le site du projet n'est concerné par aucun site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche se situe à environ 6,3 km de l'aéroport. Il s'agit de la ZPS des Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013). Ce site est suffisamment éloigné pour ne pas être impacté par le projet.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	L'emprise du projet est totalement artificialisée et est classée en zone urbaine UZ par le PLU de la commune de Mauregard. Le mode d'occupation des sols est identifié comme "transports" en zone aéroportuaire, selon le MOS (Mode d'Occupation du Sol).
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le projet est en dehors de tout zonage réglementé par un PPRT.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	Le projet est en dehors de tout zonage réglementé par un PPRN.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	L'exploitation d'un dépôt de véhicules pour le service VALET ne génère aucun risque sanitaire spécifique en ce sens qu'il n'augmente pas le flux routier sur la plateforme
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☒	☐	Le fonctionnement du Valet implique des déplacements de véhicules, internes au réseau routier de la plateforme, entre le point de dépôt et le dépôt de véhicules objet du présent dossier. Ces déplacements se feront en dehors des périodes d'affluences des passagers et ne génèrent qu'un flux modeste. Par ailleurs, il n'implique pas de trafic supplémentaire en provenant de l'extérieur de la plateforme. L'objectif est de capter la clientèle qui utilise la phase exploitation n'engendrera aucune aggravation du niveau de bruit ambiant.
	Est-il source de bruit ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒	☐	Le projet s'inscrit dans un environnement sonore marqué par la proximité des pistes de l'aéroport et des axes routiers à proximité.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	Le projet ne génère pas d'odeurs.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	Le projet ne génère pas de nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☒	Le projet n'est pas de nature à générer des vibrations.
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	Le projet n'est pas concerné par des vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	Installation d'un éclairage moderne pour les activités nocturnes en complément des éclairages existants. Le projet s'inscrit dans un environnement marqué par l'émission lumineuse au cœur de la plateforme.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒	☐	L'éclairage qui sera mis en place se substitue à celui qui était existant pour l'exploitation antérieure de la base-arrière taxis.
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Le projet n'a pas d'impact direct sur les émissions liées au trafic routier. Il ne crée pas de capacités de stationnement supplémentaire donc pas de flux routier complémentaire. Par ailleurs, le flux généré par le déplacement des véhicules de la dépôt au dépôt reste marginal (200 véhicules/jour) au regard du volume global estimé à 75 000 véhicules/jour sur la plateforme.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☐	☒	
	Si oui, dans quel milieu ?	☐	☐	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	Le batiment utilise pour la salle de pause est deja raccorde au reseau d'eaux usees. Les eaux usees seront rejetees dans le reseau de l'aeroport.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	Le projet n'engendre pas la production de dechets dangereux, inertes, dangereux.
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Le projet ne porte pas atteinte au patrimoine architectural, culturel, archeologique et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	L'usage de la zone projet reste lie au fonctionnement aeroportuaire comme il l'etait a son etat initial. Il ne genere aucune impermeabilisation supplementaire.

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 :

Projet de Densification Est - Avis de la MRAE N° APJIF-2025-087 du 1/10/2025 sur une evaluation environnementale. Le projet de Densification Est comprend trois composantes : -La creation de la "Jetee Agen", a l'Est de la plateforme, au Nord du terminal 2G consistant a la mise au contact d'avions sans augmentation de trafic pour ameliorer le parcours passagers ; -La realisation de "l'exstension de la liaison LISA et la creation d'une station" associee. Situe au Sud de l'aeroport, ce prolongement du transport guide intra-plateforme a vocation a relier le terminal 2 au projet de jetee d'emparquement sur les Aires AGEN ; -Le "renforcement de la capacite electrique" situe a proximite de la deuxieme centrale thermique de l'aeroport pour permettre le bon fonctionnement des operations precitees. Les projets ne sont

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

Aucun espece faune/flore patrimoniale n'a ete observee lors du dernier inventaire realise (2022), le site du projet est completement artificialise.

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).

La zone d'emprise est deja impermeabilisee et artificialisee. La transformation du site en depot de vehicules legers n'engendrera pas de flux routiers significatifs a l'echelle de la plateforme. En effet, le processus retenu consiste a deplacer les vehicules sur les periodes de faible frequentation des passagers, autrement dit principalement de nuit. En consequence, aucune adaptation du reseau viaire n'est necessaire. La realisation du parking Valet deporte vise a repondre a une demande de stationnement en rationalisant l'utilisation du foncier propriete d'ADP pour precisement eviter toute artificialisation supplementaire.

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 éléments exposés ci-dessus et des annexes, il apparaît que le projet ne nécessite pas d'évaluation environnementale, compte tenu de son implantation sur une zone artificialisée au sein de la plateforme Paris-Charles de Gaulle.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	☐
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.	☐
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).	☐
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.	☐
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	☐
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	☐
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.	☐

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d’ouvrage ou petitionnaire

i 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		☐
2		☐
3		☐
4		☐
5		☐

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

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le / /



Signature du (des) demandeur(s)