



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé  
de l'environnement

## 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



N° 14734\*02

*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

### 1. Intitulé du projet

Aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare de Lunel (34).

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

**2.1 Personne physique**  
Nom  Prénom

**2.2 Personne morale**  
Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET  Forme juridique

**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
6 a	Création d'une route (1 x 1 voie) d'une longueur de 240 m
41 a	Création de deux parkings : 350 places au Sud de la voie ferrée et 150 places au nord de la voie ferrée

### 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 se développe sur deux emprises distinctes au nord et au sud de la gare de Lunel de part et d'autre de la voie ferrée. Au nord, réaménagement d'un parking existant gratuit de 150 places sur une zone non aménagée à cet effet. Ce réaménagement permettra de mettre en place un stationnement pour les cycles et l'accessibilité nord au pôle d'échange pour les personnes à mobilité réduite. Au sud, le projet prévoit un réaménagement de la gare et de la rue Verdun afin d'améliorer la sécurité, la visibilité et les usages du site : élargissement de la voie Rue Verdun (aménagement d'un trottoir et d'un dépose minute dans les deux sens), réduction du parvis haut, et réaménagement du parvis bas (comprenant accessibilité et stationnement des cycles). Les parvis haut et bas seront reliés directement par de larges emmarchements et une rampe. A l'ouest, réaménagement d'un parking existant qui sera gratuit de 350 places, réalisation d'une station bus (comprenant 7 quais), d'un stationnement pour les deux roues et pour les taxis, et d'une nouvelle voie pour accéder au parking (environ 240 m). Mise en place de services nouveaux tel que l'information dynamique (horaires des bus et des trains). Pour gérer l'accès aux quais et au parvis haut, un encorbellement sera créé depuis le passage au-dessus de l'avenue Louis Abric des parkings sud ouest vers le parvis haut de la gare. Cet encorbellement (largeur d'environ 1,50 m) permettra d'améliorer la circulation piétonne.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée 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

#### 4.2 Objectifs du projet

L'objectif est d'améliorer le fonctionnement du pôle de la gare de Lunel (piétons, vélos, bus, taxi, dépose minute, parking) tout en la mettant en valeur ainsi que ses abords.

La gare de Lunel est la 8ème gare en Languedoc Roussillon avec une fréquentation annuelle de 1 005 000 montées descentes en 2015. Cette fréquentation a fortement augmenté de 58% par rapport à 2007.

L'objectif du projet vise à organiser les flux existants et à moyen terme. Pour gérer ces flux, il a été étudié en parallèle l'adaptation de l'offre alternative (faciliter les déplacements doux sur la commune, adapter l'offre en transports en commun).

Le projet va donc permettre d'aménager un pôle multimodal au service des usagers de la gare, en améliorant la sécurité et la visibilité de la gare et de la voie Verdun, en adaptant des lignes du réseau et l'augmentation des fréquences, en assurant le confort et les continuités piétonnes, et en développant des liaisons cyclables.

#### 4.3 Décrivez sommairement le projet

##### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus pour une durée de 18 mois.

Il sont séquencés en plusieurs phases.

Phase 1 : Parking Nord

Phase 2 : Parvis gare et rue de Verdun

Phase 3 : Partie Ouest du Parking Sud

Phase 4 : Partie Est du parking sud et Halte routière

Ces travaux pourront être envisagés indépendamment les uns des autres ou concomitamment.

##### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet va permettre de réaménager des parkings, 500 places gratuites au total (350 places au Sud de la voie ferrée et 150 places au nord de la voie ferrée), et de réorganiser les pratiques et l'accessibilité de la gare (piétons, vélos, bus, taxi, dépose minute).

**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).

Un dossier de Déclaration au titre de la loi sur l'eau est en cours de réalisation. Le projet est concerné par les rubriques :  
- 2.1.5.0. : superficie du projet d'environ 3 ha, dont les eaux pluviales de la partie sud seront rejetées après traitement au ruisseau du Bouzanquet et les eaux pluviales de la partie nord seront rejetées après traitement au réseau pluvial),  
- 3.2.3.0 : réalisation de deux bassins de traitement des eaux pluviales d'une surface totale supérieure à 1000 m².

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

Le projet est soumis à examen au cas par cas, article R122-2 du Code de l'Environnement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie globale du projet	3,3 ha
Nombre de places de stationnement	500 places (350 au Sud+150 au Nord)
Élargissement de la voie Rue Verdun	+ 3 m sur environ 100 m
Largeur et longueur de la nouvelle voirie	6 m de large et 240 m de long
Largeur et longueur de l'encorbellement	1,50 m de large et 6 m de long

**4.6 Localisation du projet**

<b>Adresse et commune(s) d'implantation</b>	<b>Coordonnées géographiques<sup>1</sup></b>	Long. <u>4</u> ° <u>13</u> ' <u>11</u> " <u>33</u>	Lat. <u>43</u> ° <u>67</u> ' <u>93</u> " <u>14</u>
Gare de Lunel 34400	<b>Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :</b>		
	Point de départ :	Long. <u>4</u> ° <u>13</u> ' <u>04</u> " <u>25</u>	Lat. <u>43</u> ° <u>67</u> ' <u>92</u> " <u>25</u>
	Point d'arrivée :	Long. <u>4</u> ° <u>12</u> ' <u>66</u> " <u>80</u>	Lat. <u>43</u> ° <u>67</u> ' <u>86</u> " <u>74</u>
	Communes traversées :	Lunel	

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 ?

Il est à noter que le projet a été retenu au titre de l'appel à projet ATI – FEDER piloté par la Région en 2015. A ce titre, le projet est contraint par des délais très serrés imposés par l'EUROPE :

1/3 du projet doit être réalisé pour juin 2018 (ce qui impose un démarrage des travaux fin 2017 pour respecter ces échéances) et 100% en 2020

<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 ?

Hormis les parvis haut et bas de la gare, le site est une friche ferroviaire.  
 La plateforme au sud est laissée en friche. Une partie est utilisée pour du stationnement dans la continuité du parking de la gare. Le reste est parcouru par les anciennes voies de délestage.  
 Le secteur nord est utilisé pour du stationnement.

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 de Lunel approuvé le 28 mars 2007.

Toute la superficie du projet correspond à la zone UD2.

La zone UD correspond aux zones d'extension de la commune à dominante d'habitat individuel, mais accueille également des services, activités et équipements publics. La zone UD2 correspond plus précisément au secteur de la Gare. Dans ce secteur, pendant une durée de 5 ans, toute construction ou installation d'une superficie supérieure à 40m<sup>2</sup> de surface de plancher est interdite. Le stationnement est autorisé.

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"/>	Voir en annexe l'expertise écologique réalisée en novembre 2014 par le Cabinet Barbanson Environnement
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 (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"/>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement approuvé le 03/02/2011 avec en annexe la cartographie de la voie ferrée de Lunel de la liaison Tarascon - Sète

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"/>	Le projet ne se trouve pas dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation officielle. Toutefois, un fossé est présent entre les zones de friches et les habitations en bordure sud de la zone de projet. La quantité d'eau que l'on y trouve est très variable selon la saison. Quelques hélophytes se développent également en bordure ou au sein des zones de ruissellements temporaires. Cet habitat artificiel est en mauvais état de conservation et présente également un enjeu de conservation faible. Ce fossé sera conservé.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il existe un porter-à-connaissance des services de l'Etat sur les risques d'inondation (fluvial et submersion marine) suite à l'annulation du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) approuvé le 15/09/2009.  Non implanté dans un contexte industriel fort (peu de sites répertoriés dans les diverses bases de données consultées), cependant, le site est un ancien site ferroviaire (arrêt des activités de stockages en bord de voiries et/ou de fret depuis au moins 1996). Une étude de pollution a été réalisée : une part importante des déblais ne pourra pas être orientée vers un centre de stockage de déchets inertes mais présente les critères d'acceptation en centre de stockage de déchets non dangereux. Les terrassements seront limités pour éviter l'évacuation des déblais pollués, le parking Sud sera rehaussé en réutilisant les matériaux du site traités au liant chaux-ciment et les déblais pollués seront confinés sur site.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie du site se trouve dans le périmètre de protection éloignée du Captage du Mas Blanc. Cependant, les prescriptions propres au forage du mas de Blanc n'émettent aucune contrainte particulière sur le site.
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"/>	Voir en annexe l'expertise écologique réalisée en novembre 2014 par le Cabinet Barbanson Environnement
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 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>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les terrains étant en partie pollués (déblais non acceptés en centre de stockage de déchets inertes mais acceptés en centre de stockage de déchets non dangereux), les déblais seront réutilisés en remblais. Ils seront traités à la chaux puis valorisés. Ils seront réutilisés en remblais pour le parking sud et la nouvelle voirie. Le projet respecte la charte "déchets" (chantier respectueux de l'environnement).
	est-il déficitaire en matériaux ?  Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Une expertise écologique a été réalisée en novembre 2014 par le Cabinet Barbanson Environnement (voir en annexe). L'étude a mis en avant peu d'enjeux écologiques. Les sensibilités vis-à-vis du futur projet d'aménagement sont considérées comme modérées quant à la destruction d'individus et d'habitats de reproduction, et ce pour plusieurs groupes biologiques. Elles peuvent toutefois être atténuées par la mise en place de simples préconisations, permettant d'éviter et de réduire ces sensibilités : - garder intact le fossé d'intérêt pour les odonates en limite sud du projet - éviter de couper des arbres matures à cavités, - adapter le calendrier de travaux.
	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"/>	Concernant les chiroptères, au regard des habitats anthropiques présents et de l'absence de linéaires arborés, la zone d'étude est globalement peu favorable. Les enjeux attendus sont jugés faibles à modérés. Des visites supplémentaires étaient programmées, cependant, les autorisations de pénétrer sur le site (bâti) n'ont pas été données. Une vérification des 2 bâtis sera faite avant démolition. Le projet ne touche pas au fossé. Il est prévu de couper certains arbres qui sont malades (principalement ceux situés devant la gare) . Cependant, un calendrier d'intervention sera mis en place, en débutant les travaux durant l'automne, soit en dehors des périodes de reproduction (printemps/été) et de léthargie (hiver) des espèces. Dans l'état actuel des connaissances, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité, sous réserve d'une vérification du bâti avant démolition.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est soumise au risque transport de marchandises dangereuses (voie ferrée).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est concerné par les émissions sonores de la voie ferrée Montpellier - Lunel - Nîmes.
	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"/>	
	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 ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les parkings seront éclairés. Cependant, le projet se situe dans un milieu déjà urbanisé. L'impact sur les riverains (situés à plus de 30 m) reste très limité.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'objectif du projet étant de gérer les flux, il a été étudié l'adaptation d'une offre alternative (faciliter les déplacements doux sur la commune, adapter l'offre en transports en commun tels que bus, car). De plus, lors de la phase travaux, les matériaux seront valorisés sur site. L'impact du projet est donc positif sur les rejets polluants dans l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La totalité du périmètre d'étude s'étend sur les plateformes ferroviaires, pour la plupart surélevées par rapport au terrain naturel. De ce fait, les secteurs d'études n'interceptent aucun écoulement extérieur. La gestion pluviale se fait sur chaque secteur via un ouvrage de stockage (enterré en structures alvéolaires ultra légères, hydrocurables et inspectables) puis un ouvrage de traitement qualitatif. 1200 m3 pour la partie Sud avec rejet régulé vers le Bouzanquet, via l'ouvrage cadre existant, et 250 m3 pour la partie Nord avec rejet régulé vers le réseau EP.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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>Des espaces paysagers seront créés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au niveau de la gare, un square est réalisé avec plantations d'arbres de haute tige associées à des massifs fleuris, ainsi que des îlots de végétation sur les parvis de la gare</li> <li>- au niveau de la voie nouvelle, celle-ci sera accompagnée sur un côté de la chaussée de plantations,</li> <li>- au niveau du parking longue durée, plantations qui constitueront un écran visuel.</li> </ul>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'accompagnement du Pôle d'Echange Multimodal se fait avec la mise en place d'offres alternatives (transport en commun, modes doux), qui engendre une modification positive et une amélioration de l'offre bus, cycles, marche (augmentation de quai bus, de stationnements cycles, cheminements piétons).</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.

Le projet s'inscrit dans un site ferroviaire en milieu urbain. Toutes les études environnementales (faune/flore, eau, sols, acoustique, paysage) ont été réalisées afin de lister toutes les contraintes environnementales et réglementaires du site. La principale contrainte répertoriée concerne la pollution d'une partie des sols. Ainsi les terrassements seront limités pour éviter l'évacuation des déblais pollués. Le parking Sud sera rehaussé en réutilisant les matériaux du site traités au liant chaux-ciment et les déblais pollués seront confinés sur site. Dans le cadre de la réalisation de plateformes de parkings et de circulation de bus, le site ne présente aucun risque sanitaire.

Tous les réseaux (assainissement et pluvial) seront étanches. Les eaux pluviales seront traitées qualitativement et quantitativement sur chaque secteur et le principe de gestion de ces eaux répond aux règles en vigueur du département de l'Hérault.

Au sujet de la biodiversité, l'adaptation du calendrier, la conservation du fossé d'intérêt et de certains arbres, permettent d'éviter et de réduire les sensibilités du site, considérées comme modérées quant à la destruction d'individus et d'habitats de reproduction. Concernant les chiroptères, au regard des habitats anthropiques présents et de l'absence de linéaires arborés, la zone d'étude est globalement peu favorable. Les enjeux attendus sont jugés faibles à modérés. Néanmoins, une vérification des 2 bâtis sera faite avant démolition. Il est à noter que si la présence d'individus de chiroptères et de leurs habitats était avérée lors de la vérification, un dossier de dérogation (CNPN) serait réalisé. L'instruction de la demande de dérogation requiert un dossier à part qui ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impact.

Ce projet va permettre à la commune de Lunel de sécuriser la gare, d'améliorer l'offre alternative (bus, cycles) et de disposer d'aménagements adéquats au regard du nombre croissant de voyageurs et des besoins induits en intermodalité. Une étude d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu des incidences limitées du projet.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;
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) ;
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 ;
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 ;
5	<b>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° :</b> 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
Annexe relative à la partie faune / flore : expertise écologique réalisée en novembre 2014 par le Cabinet Barbanson Environnement

## 9. Engagement et signature

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

Fait à Montpellier le, 13/12/2016

Signature

**TERRITOIRE 34**  
Le Directeur Général  
**Emilio CAMPOS**

  
**TERRITOIRE 34**  
Le Directeur Général  
**Emilio CAMPOS**