



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

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

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



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Aménagement d'une véloroute le long du Canal d'Orléans

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil départemental du Loiret (CD45)

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

Marc GAUDET, Président

RCS / SIRET

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

Forme juridique Collectivité territoriale (département)

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6.c)	Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

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

Le CD45 projette l'aménagement sous forme d'une véloroute des itinéraires existants le long du canal d'Orléans, sur un linéaire d'environ 70 km, de Chécy à Châlette-sur-Loing Les aménagements prévus sont les suivants :

- mise en œuvre d'un revêtement (largeur 2,5 m) avec création d'une couche de structure de 3 m de largeur ; le type de revêtement sera adapté selon le contexte ;
- mise en place de 6 aires de repos dans la traversée ou à proximité des bourgs traversés ;
- mise en œuvre de la signalisation de jalonnement et de police ;
- mise en sécurité de la voie (élagage et abattage éventuel d'arbres dangereux suite à un diagnostic sanitaire et de tenue biomécanique), aménagement des passages dangereux (passage sous les ponts et franchissement des arrivées d'eau dans le canal), mise en place de dispositifs anti-transit (sauf véhicules d'entretien et de secours)

Les franchissements d'une rive à l'autre utiliseront les ponts et passerelles existantes (8 passages identifiés à ce stade). De manière générale, le tracé suivra les itinéraires existants, en particulier et quasi exclusivement les chemins de halage présents sur les berges du canal, et n'engendrera donc pas de création d'itinéraire au travers d'espaces non aménagés.

4.2 Objectifs du projet

La création de la véloroute s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme d'aménagement du canal d'Orléans, engagé suite aux crues de 2016 par le CD45 dans la continuité de l'étude pré-opérationnelle de remise en eau du canal datant de 2008 et remise à jour en 2017-2018. L'objectif de ce programme global est ainsi une réduction du risque en temps de crue, mais également la restauration du patrimoine du canal et son aménagement en voie verte et bleue. Le programme d'aménagement pluriannuel se décline, outre l'aménagement de la véloroute, en plusieurs projets :

- amélioration du système de collecte de données sur les hauteurs d'eau et d'alerte en cas de montée des eaux
- entretien curatif des petits ouvrages hydrauliques existants et des berges et digues du canal et des étangs
- projet de restauration et d'amélioration du fonctionnement hydraulique d'écluses
- curage du bief de Donnery
- à plus long terme, éventuelle remise en navigation du canal (voie bleue)

Plus spécifiquement, l'aménagement de la véloroute contribuera à la valorisation touristique du canal et de son environnement, dans un objectif de prise en compte des usages existants, de promotion des déplacements doux, de sécurité des usagers et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des risques routiers. L'alternance d'une rive à l'autre du canal pour le tracé de la véloroute favorisera une diversité de points de vue et une variété d'orientations par rapport au soleil, tout en compensant la possible impression de monotonie. La véloroute permettra de proposer un espace de promenade agréable avec une ambiance paysagère de qualité, des espaces détente, tout en respectant et mettant en valeur les paysages naturels et culturels.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La durée prévisionnelle des travaux est de 12 mois, avec un démarrage prévu à ce stade en octobre 2020. Le planning définitif sera établi en prenant en compte les diverses contraintes susceptibles de s'appliquer : niveau du canal, prise en compte du milieu naturel (habitats et espèces notamment), intempéries, ...

Les travaux consisteront à :

- débroussailler l'emprise de la future véloroute en cas de besoin, avec un élagage des arbres les plus proches et l'abattage éventuel des arbres identifiés comme dangereux suite au diagnostic sanitaire en collaboration avec l'ONF et dans un objectif de mise en sécurité du tracé
- mise en œuvre de la couche de structure et d'un revêtement adapté (hors portions déjà revêtues)
- mise en œuvre des aires de repos, dont l'implantation et l'aménagement correspondront aux usages et équipements déjà présents à proximité ; à titre d'exemple, ces aires pourront comporter les aménagements suivants : espaces pique-nique/détente, appui-vélos, information touristique/boîte à livres, sanitaires, bornes de recharge pour vélos à assistance électrique/bornes WIFI, kits de réparation, station de gonflage ...
- aménagement des accès et franchissements de chaussées et des passages dangereux (passages sous ponts, franchissement d'arrivées d'eau, ...), signalisation de jalonnement et de police, dispositifs anti-transit (sauf véhicules d'entretien et de secours)

De manière générale, le tracé suivra les itinéraires existants, en particulier et quasi exclusivement les chemins de halage présents sur les berges du canal, et n'engendrera donc pas de création d'itinéraire au travers d'espaces non aménagés. La réalisation de la voie se fera au moyen d'engins de terrassement classiques, tout comme la mise en place des réseaux divers le cas échéant.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet nécessitera dans sa phase d'exploitation très peu d'interventions. Ses caractéristiques permettront de minimiser très fortement les interventions sur la voie et ses abords immédiats, l'entretien sera un critère déterminant dans le choix du revêtement au même titre que l'intégration patrimoniale et environnementale.

L'entretien des abords se fera par un simple élagage et fauchage (entretien mécanique sans aucun autre traitement de la végétation). Les équipements (y compris sur les aires de repos) seront réparés en cas de besoin.

L'aménagement de la véloroute pourra induire une augmentation de la fréquentation des itinéraires existants, sous forme de déplacements doux uniquement. La circulation sur la véloroute sera en effet interdite aux engins motorisés (hors véhicules d'entretien et de secours).

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Dans une première approche et au vu des conclusions de l'arrêté préfectoral portant certificat de projet, en date du 2 juillet 2019, le projet fera l'objet d'un dossier de demande d'autorisation environnementale, les rubriques visées à ce stade étant : 2.1.5.0, 3.2.2.0 (à préciser suivant les caractéristiques définitives du projet, concernant les éventuels remblais en lit majeur), 3.3.1.0 (en fonction des résultats des études faune/flore/zones humides restant à mener : un premier pré-diagnostic a été effectué et un accord-cadre a été passé en vue de réaliser des études complémentaires).

Les autres opérations du programme, menées en parallèle, font l'objet de dossiers réglementaires distincts.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur totale de la véloroute (y compris portions déjà aménagées)	70 km environ
Largeur de la couche de structure	3 m
Largeur du revêtement	2,50 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Chailly-en-Gâtinais, Châlette-sur-Loing, Châtenoy, Chécy, Chevillon-sur-Huillard, Combreux, Coudroy, Donnery, Fay-aux-Loges, Mardié, Pannes, Presnoy, Saint-Maurice-sur-Fessard, Sury-aux-Bois, Vieilles-Maisons-sur-Joudry, Vitry-aux-Loges

Coordonnées géographiques¹ Long. ____° ____' ____" ____ Lat. ____° ____' ____" ____

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

Point de départ : Long. 2 ° 1 ' 38 " E Lat. 47 ° 53 ' 27 " N

Point d'arrivée : Long. 2 ° 43 ' 20 " E Lat. 48 ° 1 ' 40 " N

Communes traversées :

Chailly-en-Gâtinais, Châlette-sur-Loing, Châtenoy, Chécy, Chevillon-sur-Huillard, Combreux, Coudroy, Donnery, Fay-aux-Loges, Mardié, Pannes, Presnoy, Saint-Maurice-sur-Fessard, Sury-aux-Bois, Vieilles-Maisons-sur-Joudry, Vitry-aux-Loges

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 a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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 CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites Internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé intercepte à 2 reprises l'emprise de la ZNIEFF de type II "Massif forestier d'Orléans" (n°240003955) sur un linéaire d'environ 1,3 km à Combreux puis 2,1 km à Chatenoy et Coudroy. Le tracé, empruntant des itinéraires existants (chemins de halage principalement), ne devrait pas impacter ces zones. Une attention particulière sera portée à l'application de la séquence ERC dans le cas contraire (cas des aires de repos complémentaires du bief de partage).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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 projet est concerné dans sa partie Est par le PPBE de l'Etat dans le Loiret à hauteur de la commune de Pannes (passage du tracé sous l'A77).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé est localisé sur 1,2 km dans le site UNESCO "Val de Loire de Sully-sur-Loire à Chalonnes" puis sur 2,8 km en zone de protection. Il intercepte les périmètres de protection des monuments historiques suivants : "Ecluses du Grignon" à Vieilles-Maisons-sur-Joudry, "Ecluse à sas de Choiseau" à Coudroy et "Site de Buges" à Châlette-sur-Loing. Il traverse les zones de protection des abords des églises de Chécý, Donnery, Fay aux Loges et de l'ancienne centrale électrique de Fay aux Loges.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des zones humides sont recensées le long du canal notamment dans sa partie Est (d'après données géographiques multipartenariales "zones humides" - sig.reseau-zones-humides.org). Le tracé, empruntant des itinéraires existants (chemins de halage principalement), ne devrait pas impacter ces zones. Une étude de délimitation des zones humides pourra être lancée suivant les conclusions des premières études faune/flore/zones humides.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé est concerné en partie Ouest par le PPRI "Val d'Orléans - Agglomération orléanaise" sur 3,5 km environ et en partie Est par le PPRI "Loing Aval" sur 3,4 km environ. PPRI Val d'Orléans - Agglomération Orléanaise approuvé le 20/01/2015 PPRI Loing Aval approuvé le 20/06/2007
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZRE au titre des bassins hydrographiques pour la partie Est du tracé, ZRE au titre des systèmes aquifères pour l'ensemble du tracé
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sur les communes de Donnery (captage 03633X0109), Fay-aux-Loges (03638X0004), Chevillon-sur-Huillard (03656X0134).
Dans un site inscrit ?	<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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé se situe à proximité immédiate du site FR2400528 "Vallée de la Loire de Tavers à Belleville-sur-Loire" à Chécy, à environ 100 m au sud du site FR2410018 "Forêt d'Orléans" à Vitry-aux-Loges, puis en bordure de ce même site et du site FR2400524 "Forêt d'Orléans et périphérie" à Chatenoy et Coudroy.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites classés les plus proches du projet de tracé sont : - à 1,5 km à l'ouest : SC240076 "Site de Combleux" - à 1,3 km au sud-est : SC240062 "Château de Platteville et son parc"

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

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des terrassements pourront être nécessaires suivant les résultats des études géotechniques en cours (décaissement du fond de forme nécessaire en fonction des caractéristiques du sol support). S'il y a production de matériaux supplémentaires, ils seront éliminés vers une filière de déchets appropriée.
	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 remblais pourront être nécessaires ponctuellement suivant les caractéristiques définitives du projet. Les ressources du sous-sol ne seront pas utilisées en remblais.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les incidences éventuelles se limiteront à la durée des travaux, durant laquelle les mesures nécessaires seront prises pour limiter autant que possible les impacts sur le milieu. En phase exploitation, l'impact sera inchangé par rapport à la situation actuelle, différents types d'usages fréquentent en effet déjà les chemins de halage et seuls des véhicules non motorisés emprunteront le tracé. Un pré-diagnostic écologique, réalisé au printemps 2019, conclut au caractère globalement anthropisé du canal. Cette étude, disponible en annexe, servira de base à la définition des inventaires complémentaires nécessaires à la mise en œuvre de la séquence ERC.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le tracé dans ses portions à proximité des sites Natura 2000 évoqués précédemment empruntera des itinéraires existants (chemins de halage principalement). Il n'est prévu aucune implantation d'aire de repos au sein (ou à proximité immédiate) d'un site Natura 2000. Les caractéristiques du projet à ce stade n'engendreront pas d'impact sur les habitats ou les espèces.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le tracé est concerné par les PPRI évoqués plus haut. Le tracé empruntant majoritairement des itinéraires existants, les cotes projet seront inchangées par rapport à l'existant. L'implantation de certaines aires est cependant susceptible de se faire dans le zonage du PPRI. Les prescriptions inscrites au règlement de ce dernier seront respectées.
	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"/>	
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet engendrera un trafic d'engins de chantier sur la future véloroute et au niveau des accès. Une signalisation de chantier sera mise en place. Au vu du trafic actuel sur les itinéraires concernés par le tracé, il ne devrait pas être nécessaire de mettre en place des itinéraires de déviation. En phase exploitation, le tracé fera l'objet de déplacements doux au niveau de la véloroute et de ses accès. Des dispositifs adaptés de signalisation et une sécurisation au niveau des croisements avec les routes seront mis en place.
Nuisances	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase de travaux, le projet pourra éventuellement être source de bruit mais ne devrait pas générer de nuisances sonores.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le respect strict de la réglementation sur le bruit du chantier permettra de limiter les nuisances sonores en phase travaux. En phase d'exploitation, le projet de par sa nature ne générera pas de nuisances sonores.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet pourra éventuellement être source de vibrations lors des travaux de terrassement et de revêtement. En phase d'exploitation, le projet de par sa nature ne générera pas de vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La véloroute ne sera pas éclairée, sauf en cas de nécessité de mise en sécurité très ponctuelle sous quelques ponts routiers.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'émission de poussières en phase travaux pourra être notée mais ne devrait pas occasionner de nuisances. Elle sera limitée dans le temps (durée du chantier) et dans l'espace du fait de l'emprunt par le tracé d'itinéraires majoritairement déjà existants. En phase d'exploitation, le projet de par sa nature ne générera pas de rejets dans l'air.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les solutions de gestion des eaux pluviales seront définies ultérieurement au cours de la mission de maîtrise d'œuvre. A ce stade, il est estimé que l'aménagement de la véloroute pourra générer, en fonction des revêtements préexistants, une augmentation du coefficient de ruissellement sur l'emprise du tracé, mais son caractère très linéaire et la topographie peu marquée du secteur limitent ces effets.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Si des déchets sont créés au cours des travaux d'aménagement, ils seront évacués vers un centre de traitement adapté.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le choix du revêtement, des matériaux et des équipements divers, ainsi que des sites d'implantation des aires de repos, se fera de manière à assurer l'intégration du projet au sein des éléments patrimoniaux présents le cas échéant à proximité et à respecter l'histoire des lieux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 :

Les incidences du projet sont susceptibles d'être cumulées avec les autres projets composant le programme global d'aménagement du canal d'Orléans et décrits au 4.2.

Le cumul de ces incidences est cependant peu probable du fait que :

- les chantiers des différents projets seront réalisés de manière décalée dans le temps
- les différents projets concerneront des milieux distincts
- les caractéristiques mêmes de chaque projet ont peu de points communs

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 :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les effets du projet sont :

- le respect de l'emprise initiale des itinéraires déjà existants (chemins de halage)
- les caractéristiques des aménagements et de la gestion courante, définies de manière à conserver et valoriser le patrimoine naturel et historique
- le respect de l'environnement au cours de la phase travaux, génératrice de la majorité des incidences potentielles, avec :
 - . un planning prenant en compte autant que possible les contraintes liées au milieu naturel ; conformément au certificat de projet en date du 02/07/19, les travaux seront réalisés hors période de reproduction des espèces sensibles sur les secteurs concernés
 - . la limitation de l'emprise du chantier et un cantonnement maximal des engins de chantier sur cette emprise
 - . la sécurisation du chantier
 - . la définition de mesures de compensation adaptées et en lien avec les services concernés
 - . l'organisation du chantier au cours de laquelle toutes les précautions seront prises afin d'éviter toute atteinte au milieu

7. Auto-évaluation (facultatif)

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.

Il n'apparaît pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale étant donné que :

- les caractéristiques du projet impliquent qu'il fera l'objet d'un dossier au titre du Code de l'Environnement, qui intégrera notamment une évaluation des incidences Natura 2000
- dans le cadre de ce dossier, les incidences éventuelles du projet feront l'objet de mesures compensatoires respectant les doctrines et documents de cadrage en vigueur et élaborées en accord avec la DDT à l'issue d'échanges initiés en amont, au moyen de la demande de certificat de projet déposée en avril 2019 (arrêté émis en juillet 2019)
- le projet s'inscrit dans une logique d'évitement pour le choix du tracé et des sites d'implantation d'aires de repos, en favorisant l'utilisation d'itinéraires existants afin d'éviter toute création d'itinéraire au travers d'espaces non aménagés

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ; <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 catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b), 9° a), b), c), d), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; <input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets. <input checked="" type="checkbox"/>

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

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
Annexe 7 - arrêté préfectoral en date du 02/07/2019 portant certificat de projet relatif à la restauration et à la mise en valeur du canal d'Orléans présenté par le Département du Loiret
Le projet d'aménagement d'une véloroute le long du canal, qui fait l'objet de la présente demande d'examen au cas par cas, est désigné dans l'annexe 7 en tant qu'opération n°5 au sein du programme global de restauration du canal.
Annexe 8 - pré-diagnostic faune-flore des étangs et du canal d'Orléans

9. Engagement et signature

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



Fait à Orléans

le, 09/10/2019

Signature

Le Directeur de l'Aménagement et du Patrimoine


Eric GAUTHIER

