

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

Ministère chargé de
l'environnement

*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

Parc de Stationnement "Pôle Gare" à Chartres

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

Q-Park France

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

Michèle SALVADORETTI

RCS / SIRET

3 7 8 8 8 8 2 3 4 0 1 5 6 2

Forme juridique SASU

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.))
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules etc.	a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus -> création d'un parking souterrain de 1 090 places.

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

La ville de Chartres souhaite requalifier et recomposer le quartier de la gare pour renforcer son attractivité et résoudre les dysfonctionnements de circulation. Le projet de parking s'inscrit dans le cadre plus large de la zone d'aménagement concertée "Pôle Gare" qui a fait l'objet d'une étude d'impact en 2013 et qui fut autorisée le 23 janvier 2014.

Cette présente demande de cas par cas ne s'intéresse qu'au parking. En effet, les caractéristiques du projet de parking autorisé via l'étude d'impact de 2013 ont été modifiées et les capacités d'accueil revues à la baisse.

Le projet d'infrastructure propose aujourd'hui 1090 places (contre initialement 2 300) sur 2 niveaux (au lieu de 4 prévu en 2013). Une connexion avec la gare pourra se faire via une liaison au niveau N-2.

L'ouvrage sera considéré comme un Etablissement Recevant du Public (ERP) de type Parc de Stationnement (PS).

Les aménagements de surface et les émergences ne font pas partie de la présente demande d'étude au cas par cas, elle entre dans le cadre de l'étude d'impact initiale de la ZAC "Pôle Gare".

4.2 Objectifs du projet

Le projet correspond à la création d'un parking accessible au public de 1 090 places de stationnement en silo sur 2 étages. L'ouvrage est adossé à un talus existant (voir coupe transversale en annexe) et est donc à l'air libre sur une partie. La conception du parking permet de libérer de l'espace aménageable en surface. Cet espace accueillera la future gare routière.

L'objectif est de valoriser les modes intermodaux. Le parking permet une augmentation de la capacité d'accueil par rapport à l'existant pour une meilleure accessibilité aux différents modes de transports qui seront proposés au sein de la ZAC (trains, bus, car, vélo).

Se développant sur 2 niveaux, le nouveau parking accueillera le grand public, les usagers de la gare et les usagers du futur équipement multifonctionnel. Ce parking pourra être en liaison direct avec la gare par une liaison piétonne au niveau N-2.

Son dimensionnement, surestimé lors des études préalables a été revu à la baisse afin de proposer une offre de stationnement s'adaptant aux évolutions de mobilités et aux perspectives d'évolution de la demande.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le parking sera réalisé au sein de la ZAC Pôle Gare.

L'espace sur lequel il sera implanté est un terrain SNCF délaissé, purgé de toute installation. Des terrassements seront nécessaires entre 0 et 2m de profondeur pour aplanir l'emprise (les terrassement de 2m correspondant à la partie adossée au talus existant). Le terrassement génère 22 000 m³ de déblais. Un tri des terres sera réalisée préalablement à leur exportation. Les terres présentant des traces de pollution seront envoyées en centre de stockage approprié.

Une fois les terrassements nécessaires à l'établissement de l'assiette projet les travaux de génie civil seront menés (paroi de soutènement, coulage des fondations, mise en œuvre des structures béton et du gros œuvre).

Le chantier est réalisé de manière à limiter au maximum les nuisances (travail exclusivement au heures légales, matériel respectant les normes en vigueur et contrôlé). Par ailleurs, le phasage proposé (réalisation de l'infrastructure à l'avancement) permet de limiter les flux d'engin sur le chantier et ainsi participer à la limitation des nuisances. Ce phasage est présenté en annexe du présent dossier.

La durée prévisionnelle du chantier est de 17 mois.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le parking sera construit sur une emprise de 14 750 m² comprenant 2 étages dédiés au stationnement de respectivement 14 350 m² chacun. L'emprise totale de parking (rampes comprises) est donc de 29 500 m².

Le projet comporte deux entrées et deux sorties pour les véhicules, accessibles depuis les rues Daniel Casanova et Faubourg Saint-Jean. La circulation se fait à double sens. Le flux de véhicule sera réparti sur ces deux rues.

Ce parking est public mais son accès contrôlé par des barrières mobiles.

Le niveau 1 possède 55 places pour véhicules électriques.

Les piétons accèdent au nouveau parking depuis l'espace public via 12 escaliers surmontés d'édicules. 3 accès assurent la desserte pour personne à mobilité réduite sur un ensemble de 5 ascenseurs.

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).

Le projet fera l'objet d'une demande de Permis de Construire.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface du projet	14 750 m ²
Surface totale dédiée aux stationnements	28 700 m ²
Nombre de niveaux	2
Nombres de place par plancher	N1 : 499 ; N2 : 591
Ouvrage au niveau du terrain naturel (semi-enterré au plus profond pour compenser la pente naturelle)	Terrassement de 0 à 2 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Gare de Chartres :
10 Rue Nicole, 28000 Chartres

Coordonnées géographiques¹

Long. 0 1° 28' 47" E Lat. 48° 26' 56" N

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. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Communes traversées :

CHARTRES

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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I (id: 240003927), la plus proche, se situe en amont à plus de 6 km du projet.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 périmètre du projet est extérieur à la zone tampon de la cathédrale de Chartres inscrite au patrimoine mondial par l'UNESCO. Cependant il interfère avec les 4 périmètres de monuments historiques suivants : - L'ancien Cellier de Loëns, - L'hôtel des Postes, - Une maison dont la porte du 14ème est inscrite, - L'ancienne Eglise Sainte Foy,
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le périmètre du projet a fait l'objet d'aménagements successifs induisant une illisibilité du caractère hydromorphe des sols (formations superficielles remuées lors des terrassements). Sur la majorité du périmètre, les terrassements successifs et le bitume ont complètement occulté le sol. Les investigations floristiques ont relevé une pauvreté de la diversité d'espèces présentes du fait de l'isolement de la parcelle et de son caractère urbain.

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"/>	La ville de Chartres est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de l'Eure. Le périmètre du projet n'est pas concerné par les zones d'aléa du PPRI.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé sur une ancienne station-service SNCF. Le diagnostic pollution a mis en évidence une pollution aux hydrocarbures C10-C40, Btex, et naphtalène. Des éléments-traces métalliques ont été identifiés (cuivre, plomb, zinc et calcium).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le périmètre d'étude comprend 2 ZRE de type souterraine : - L'"Albien" - Le "Cénomanién" A noter que le projet n'impacte ces masses d'eau profondes.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les zones Natura 2000 les plus proches sont : - ZPS FR2410002 dite de la Beauce et Vallée de la Conie à environ 15km au nord-ouest - ZPS FR2512004 dite Forêts et Etangs du Perche à environ 20km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site classé n'est présent à proximité du projet. Pour information, le Site Patrimonial Remarquable de Chartres se situe à environ 200 m du futur parking.

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
Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau ne sera réalisé. Les fondations se feront entre 1m 1,5m de profondeur. Aucune nappe n'est pas impactée, les travaux ne nécessitent donc pas de pompage. En phase exploitation aucun prélèvement n'est prévu.
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ressources			
Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lors de la phase chantier, les terres polluées seront acheminées vers des filières de traitement approprié en fonction de leurs caractéristiques.
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"/>	
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"/>	Dans un contexte de centre urbain et sur un terrain SNCF délaissé, les impacts sont déjà identifiés dans l'étude d'impact 2013 : - quelques arbres risquent d'être endommagés - Dérangement de la faune qui entraînera un déplacement dans des zones plus calmes. - l'impact sur les milieux aquatiques est nul. Distance de 800m au cours d'eau.
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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches sont localisés à plus de 15km.

	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"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La ville de Chartres a subi d'intenses bombardements lors de la seconde guerre mondiale. Ce risque pyrotechnique est à prendre en considération. Le périmètre du parking est également concerné par ce risque. Des diagnostics pyrotechniques seront réalisés.</p> <p>Pendant la phase travaux, un tri des terres en fonction de leurs caractéristiques (pollution) permet leur traitement vers des filières appropriées.</p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les aléas de retrait gonflement des argiles varient de faibles à moyens.</p> <p>Il est fait état de la présence de cavités naturelles ou anthropiques sur le secteur d'étude.</p> <p>Les études géotechniques de détail permettront de préciser finement les enjeux.</p>
	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"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, l'intervention des engins de chantiers va entraîner une augmentation temporaire et limitée du trafic.</p> <p>En phase exploitation, le projet permettra de réduire significativement le stationnement de surface. Ce projet améliore l'accès aux transports alternatifs à la voiture situés en surface. Au regard du projet et des besoins en phase chantier il n'est pas prévu une augmentation telle qu'elle remettrait en cause les capacités de circulation de la zone d'étude.</p>
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La zone d'étude est situées à proximité immédiate des voies ferrées, des nuisances sonores en émergent donc.</p> <p>En phase travaux, les nuisances sont liées au fonctionnement des engins de chantier (respectant les normes en vigueur). Pendant 2 mois, un blindage type parisienne engendre un bruit plus important.</p> <p>En phase exploitation : le projet n'engendre pas de bruit, mais la circulation des véhicules sera augmentée sur les voies de desserte.</p>

Engendre-t-il des odeurs ? ☐ ☒

Est-il concerné par des nuisances olfactives ? ☐ ☒

Engendre-t-il des vibrations ? ☒ ☐

Est-il concerné par des vibrations ? ☐ ☒

Engendre-t-il des émissions lumineuses ? ☐ ☒

Est-il concerné par des émissions lumineuses ? ☐ ☒

En phase travaux, le terrassement et le décaissement vont induire des vibrations générées par les engins de chantier. La mise en place du blindage type parisienne engendre des vibrations plus importante pendant environ 2 mois.

En phase exploitation, aucune vibration n'est émise.

Les zones de stationnement étant situées en infrastructure, les émissions lumineuses se feront au sein de l'ouvrage. Il n'est pas prévu d'émission lumineuse à l'extérieur.

Engendre-t-il des rejets dans l'air ? ☐ ☒

Il n'est pas prévu de rejet aérien mais, une ventilation sera mise en œuvre dans le parking.
La ventilation est prévue par extraction mécanique côté talus (rue du chemin de Fer)

Engendre-t-il des rejets liquides ? ☒ ☐

Si oui, dans quel milieu ? ☐

Un local d'exploitation (capacité d'1 personne), comprenant un évier et un wc, est raccordé au réseau communautaire.

Un séparateur d'hydrocarbure est mis en place au sein de l'infrastructure avant le rejet des eaux pluviales dans le réseau d'eau pluviale communautaire.

Emissions

Engendre-t-il des effluents ? ☐ ☒

Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? ☒ ☐

Les terrassements pour la mise en œuvre du projet vont engendrer des déplacements de terre. Le sol en place présente des traces de pollution liées aux activités SNCF antérieures. Toutes les terres déplacées seront traitées et mises en filière adaptée.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Du fait de sa proximité avec le centre historique de Chartres, l'emprise est intégrée à de nombreux périmètres de monuments historiques (notamment la cathédrale de Chartres). L'emprise est incluse dans le zonage de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Des diagnostics archéologiques sont confiés au service archéologique de la ville de Chartres. Les Architectes des bâtiments de France seront consultés.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création d'un parking permet de valoriser dans le cadre d'un projet d'aménagement du pôle Gare, l'espace aujourd'hui délaissé par la SNCF. Cet espace était autrefois consacré aux ateliers SNCF/ RFF. Les ateliers de maintenance ont été déplacés. L'ensemble du site a été purgé de toutes installations par la SNCF.

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 :

Le projet de construction du parking fait partie d'un projet global de réaménagement de la ZAC projetée dont les travaux se dérouleront de façon concomitante selon un phasage chantier bien défini destiné à limiter les nuisances liées aux chantiers.

Le projet de la ZAC Pôle "Gare" qui intégrait la création du parking a fait l'objet d'une étude d'impact.

Le projet de parking est revu à la baisse en terme de dimension et de capacité d'ouvrage.

Les effets sont donc moindres par rapport l'autorisation initiale.

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 principales mesures sont les suivantes :

- Mise en place d'un dispositif préventif de signalisation adapté à tous les mouvements de véhicules ainsi qu'aux riverains.
- Consignes données par l'Architecte des Bâtiments de France seront appliquées dans le cadre de la gestion des travaux.
- Délimitation précise de l'emprise du chantier permettra de mieux contrôler les débordements notamment sur les arbres.
- Opérations d'abattage seront réalisées, dans la mesure du possible, hors période de reproduction des oiseaux (de mars à juillet pour la majorité).
- Tri et évacuation des matériaux en filière agréée.

En tout état de cause toutes les opérations liées à l'aménagement du parking devront respecter les prescriptions formulées dans l'étude d'impact et l'arrêté d'autorisation qui en a découlé.

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.

Le projet de parking a déjà fait l'objet d'une étude d'impact (2013) dans le cadre de l'aménagement de la ZAC pôle Gare. Son dimensionnement a été revu à la baisse (capacité divisée par 2 environ) afin de s'adapter aux perspectives d'évolution de la demande.

Les caractéristiques du projet de parking autorisé en 2014 via l'étude d'impact de 2013 ont été modifiées et les capacités d'accueil revues à la baisse. Le projet d'infrastructure propose aujourd'hui 1090 places (contre initialement 2 300) sur 2 niveaux (au lieu de 4 prévus en 2013).

Ainsi, il ne semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale.

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 ou, 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 checked="" 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 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

9. Engagement et signature

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



Fait à

Issy-les-Moulineaux

le

12/05/2020

Signature

Q-PARK France
SAS au capital de 127 136 €
Siège social : 10 rue de la République
92130 Issy-les-Moulineaux
Tél. 01 46 09 59 00 - Fax 01 41 41 06 20
RCS NANTERRE 378 888 234 - APE 5221Z