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

cerfa

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

Paris Respire Zone Apaisée Paris Centre et Saint Germain : mise en œuvre d'une Zone à Trafic Limité (ZTL) dans le centre de Paris

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: VILLE DE PARIS, Direction de la Voirie et des Déplacements

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale: Caroline GRANDJEAN, Directrice de la Voirie et des Déplacements

RCS / SIRET: 2 1 7 5 0 0 0 1 6 0 0 0 1 9 | Forme juridique: collectivité locale

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.)*
Clause Filet, conformément à la décision du Conseil d'État du avril 2021 n°425424 enjoignant l'État d'intégrer explicitement en droit français la clause filet d'ici janvier 2022.	Périmètre : Arrondissement Paris Centre (anciennement 1e, 2e, 3e, 4e) et partie des 5e, 6e, 7e arrondissements comprise entre le boulevard Saint Germain et la Seine Chiffres du périmètre : 121 000 habitants, 228 000 emplois, 19 000 véhicules de résidents, 21 500 places de stationnement ouvert au grand public, 10 500 à 11 900 places de stationnement privé. 350 à 550 000 véhicules y circulent au quotidien. Le périmètre englobe 169 km de voirie, et une surface de 674 ha.

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

Cet outil permet notamment de limiter la circulation en n'autorisant le trafic de transit qu'à certaines catégories de véhicules (secours et services, PMR, transports en commun, taxis, etc.), tout en maintenant le trafic de destination dans la zone (professionnels réalisant une activité dans la zone, clients des commerces de la zone, résidents, etc.).
L'instauration d'une Zone à Trafic Limité permet de répondre aux objectifs d'apaisement du trafic dans la zone centre en limitant l'intervention sur le plan de circulation et sur l'aménagement des voiries. Des évolutions du plan de circulation dans les quartiers sont en cours d'étude afin de réduire le nombre d'entrées et de sorties majeures et secondaires de la zone, afin de faciliter les opérations de contrôle. Par ailleurs, afin de faciliter les circulations ouest-est et est-ouest, le boulevard Saint-Germain sera réaménagé afin de créer un double sens de circulation automobile, tout en réservant des voies dédiées pour les bus et les vélos.
Les objectifs du projet et les modalités envisagées de mise en œuvre ont été partagés lors d'un dialogue préalable (ateliers et consultation en ligne) au printemps 2021, permettant de recueillir les réactions, avis et propositions des usagers et acteurs concernés.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

Une Zone à Trafic Limité a pour objectif de réduire le nombre de véhicules motorisés traversant la zone concernée sans s'y arrêter (le trafic de transit représente 37% du trafic de la zone selon une étude menée par la Ville en 2016). Outil d'apaisement des quartiers au trafic dense, il est déjà utilisé par plusieurs villes françaises et européennes, comme Nantes, Madrid, Milan, ou Rome.

Ce dispositif permet d'apaiser et de fluidifier les déplacements piétons, des vélos et des transports en commun et le cas échéant de développer des aménagements pour sécuriser ces déplacements. Il facilite également la circulation de certaines catégories d'usagers (résidents, livreurs, taxis, personnes à mobilité réduite, artisans-commerçants, etc.).

Dans le Centre de Paris et le quartier Saint-Germain, la démarche Zone à Trafic Limité permettra de redonner de l'espace aux piétons, d'installer plus de stationnement pour les vélos ainsi que des bancs, de prévoir plus de végétalisation. Elle contribuera à la dynamisation économique, commerciale et touristique de la zone.

L'objectif global poursuivi est de parvenir à une ville plus agréable à vivre, grâce à la réduction du trafic de transit des véhicules motorisés individuels, et par elle l'amélioration à terme de la qualité de l'air, la baisse des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des nuisances sonores.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La modification à la marge du plan de circulation à certains points d'entrée et de sortie de la zone nécessiteront la dépose et la repose de la signalisation lumineuse tricolore (SLT), et l'installation de marquage horizontal et vertical.

La mise à double sens du boulevard Saint-Germain, accompagnée de la végétalisation des pieds d'arbres et de la réalisation d'aménagements en faveur des bus et des vélos dans les deux sens, requiert des travaux.

Enfin, des projets connexes à la ZTL sont envisagés afin d'accompagner la mise en place du projet: le Pont Morland (redistribution des files en faveur des transports en commun), le Tunnel de la Concorde, le Quai Saint-Bernard (création d'une piste cyclable ou redistribution des files en faveur des transports en commun). Les Grands Boulevards au Nord seront également légèrement réaménagés (couloir de bus et pistes cyclables) afin de permettre une bonne circulation des bus sur les pourtours de la zone.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans la zone, l'espace public sera désencombré grâce à un allègement des panneaux de jalonnement. En parallèle, la signalisation et l'information en entrée et aux abords de la zone seront renforcées.

La réduction du trafic de transit conduira à plus de confort et de sécurité pour les pratiques cyclables et autres usagers.

L'espace de voirie disponible pourra faire l'objet de supports ludiques, culturels, sportifs ou de repos, en lien avec les équipements environnants, notamment les écoles dont les rues pourront être apaisées. La politique engagée d'apaisement de la circulation automobile et d'aménagement de l'espace public (notamment dans les rues devant les écoles et dans les quartiers parisiens) permettant de favoriser les mobilités actives (vélos, piétons) et les transports collectifs, concourra à la mise en œuvre du projet de Zone à Trafic Limité, et contribuera à éviter le transit dans la zone.

Les contrôles du respect de la Zone à Trafic Limité seront effectués dans un premier temps avec des moyens humains en sortie de zone et seront ciblés grâce aux données en temps réel collectées par des capteurs de flux de circulation positionnés en entrée et sortie de zone. Les ayants-droits pérennes seront identifiés par un macaron, par leur carte de stationnement de résident ou par un autre type de justificatif permanent ; les ayants-droits ponctuels seront identifiés par un justificatif propre à chaque ayant-droit (ticket de stationnement, ticket de caisse, bon de livraison, justificatif d'intervention, etc.) à présenter en sortie de zone.

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 de mise à double sens du boulevard Saint Germain sera soumis à l'accord des Architectes des Bâtiments de France au titre du code du Patrimoine (co-visibilité monuments historiques) et fera l'objet d'un permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme.

Certains axes du périmètre de la ZTL sont gérés par la Préfecture de Police (PP) (carte des axes de compétence PP en annexe). Par conséquent pour ces axes, l'avis de la PP étant requis, elle devra être consultée et son accord sera sollicité pour les évolutions envisagées.

Enfin, le projet de ZTL dans son ensemble fera l'objet d'un arrêté municipal de police de la circulation.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie de la zone :	674 ha
Kilométrage de voirie :	159 km (périmètre exclu) + 10 km (périmètre)
Longueur prévisionnelle faisant l'objet de travaux d'aménagements (boulevard Saint-Germain)	3,150 km

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Totalité de l'arrondissement Paris Centre (anciennement 1e, 2e, 3e, 4e)
Partie des arrondissements 5e, 6e, 7e située au nord du boulevard Saint-Germain

Coordonnées géographiques[1] **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.** __ ° __ ' __ " __ **Lat.** __ ° __ ' __ " __

Point d'arrivée : **Long.** __ ° __ ' __ " __ **Lat.** __ ° __ ' __ " __

Communes traversées :

Arrondissement Paris Centre (anciennement 1e, 2e, 3e, 4e)
5e, 6e, 7e arrondissements

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) ?	☐	☒	La zone est située à plus de 3 km des bois de Boulogne et bois de Vincennes (classés ZNIEFF type 2).
En zone de montagne ?	☐	☒	-
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	-
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 ?	☐	☒	-
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Plan de Prévention du bruit dans l'environnement du Département de Paris approuvé en septembre 2015. Projet de plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026 adopté en octobre 2021 par le Conseil de Paris, actuellement en consultation publique. Devrait être définitivement adopté au printemps 2022.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☒	☐	Paris, Rives de Seine, site inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO Monuments historiques des 1e, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, et 7e arrondissements : 1er : 245 ; 2e : 113 ; 3e : 141 ; 4e : 252; 5e : 107; 6e : 188; 7e : 139
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	-

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 ?	☒	☐	Le territoire de la commune de Paris est couvert par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé le 15 juillet 2003, révisé le 19 avril 2007 et un document valant Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles liés aux caractéristiques du sous-sol. Le territoire de la commune de Paris n'est pas couvert par un Plan de Prévention des Risques Technologiques.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Compte tenu de l'importance du périmètre de la zone concernée par le projet, des sites et sols pollués sont présents. Le projet ZTL ne comporte pas d'aménagement spécifique précisément localisé sur un tel site ou sol pollué.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	Zone de répartition des eaux de l'Albien.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	
Dans un site inscrit ?	☒	☐	Sites inscrits de Paris: l'intégralité des 1er au 10e, 16e et 17e arrondissements.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	La zone concernée se situe à plus de 3 km du site Natura 2000 le plus proche (multi-sites de Seine Saint Denis, dont le Parc Jean Moulin les Guilands).
D'un site classé ?	☒	☐	Square du Vert-Galant (1er), Square René Viviani (5e), Cour de Rohan et passages (6e) A proximité: Jardin des Plantes (5e), Cours La Reine (8e), jardins avenue Gabriel (8e), Marché St-Germain (6e),

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 ?	☐	☒	-
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	-
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	-
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	-
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	La zone recouvre un environnement urbain dense fortement minéral. Le projet permettra à terme de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les émissions de GES par la réduction du trafic automobile et contribuera ainsi à l'amélioration des conditions pour la biodiversité.
	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 ?	☐	☒	-

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	-
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	-
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le territoire de la commune de Paris n'est pas couvert par un Plan de Prévention des Risques Technologiques.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La zone concernée est située dans une zone à risques au titre du Plan de prévention des Risques d'Inondation de Paris. Le nord du périmètre (2e,3e) est située en zone de risque de dissolution du gypse antéludien et une partie du 7e arrondissement inclus dans la périmètre est une zone d'anciennes carrières connues.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	Le Plan de prévention pour le retrait des matériaux amiantés pour l'aménagement du boulevard Saint-Germain sera soumis à l'Inspection du Travail. Le chantier sur le boulevard Saint-Germain sera conduit avec l'assistance d'une Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Les premières estimations montrent une évaporation de 10% à court terme et jusqu'à 30% à long terme du trafic, due à la suppression de places de stationnement, au report modal et à un abattement des déplacements automobiles non indispensables dans la zone. Des reports d'une partie du trafic limité par la ZTL pourront intervenir hors zone. Ces reports concernent une part du trafic de transit (qui représente 37% du trafic de la zone selon une étude menée par la Ville en 2016).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐ ☐	☒ ☒	La mise en place de la ZTL vise à supprimer le trafic de transit dans la zone et à réduire les flux de circulation et permettra ainsi de réduire les nuisances sonores dues au trafic automobile dans la zone. Une partie du trafic limité par la ZTL pourrait se reporter hors zone et s'additionner aux sources existantes. Les aménagements du boulevard Saint Germain respecteront les conditions fixées dans l'arrêté du 29 octobre 2001de la Préfecture de Police qui réglemente les activités bruyantes et fixe les horaires à respecter.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	-
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐ ☐	☒ ☒	Sauf éventuellement en phase chantier lors de la mise à double sens du boulevard Saint-Germain.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☐	☐ ☒	Une modification d'éclairage pourra intervenir sur certaines voies. Celle-ci respectera les objectifs du Plan Climat de Paris et du plan Biodiversité de Paris qui ont pour objectifs de diminuer la consommation énergétique de 30% entre 2004 et 2020, de minimiser les pollutions lumineuses et limiter les impacts de l'éclairage public sur les espèces vivantes.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	La mise en place de la ZTL vise à supprimer le trafic de transit dans la zone et à réduire les flux de circulation et permettra ainsi de réduire les émissions de polluants atmosphériques dues au trafic automobile dans la zone. Des reports d'une partie du trafic limité par la ZTL pourront intervenir hors zone et pourraient s'additionner aux rejets existants dans l'air.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	-
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	-
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	En cas de retrait de produits amiantés (enrobés), ceux-ci seront évacués vers les centres adaptés.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☒	☐	Le projet contribuera à l'amélioration du cadre de vie et paysager. L'avis conforme des Architectes des Bâtiments de France sera requis.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☒	☐	La ZTL contribuera à rééquilibrer les usages de l'espace public au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs, en apaisant la circulation automobile. Des places de stationnement en surface dans la zone, seront supprimées, l'espace ainsi libéré sera en partie consacré à végétaliser la zone.

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 projets d'aménagement suivants (ayant déjà fait l'objet d'enquête publique ou d'une PPVE) sont prévus à horizon 2024 et leurs incidences sont susceptibles d'être cumulées avec le projet de ZTL :
- Porte Maillot : prolongements du RER E, aménagement de la porte en place, création d'un pôle de transport, développement de pistes cyclables et de la "marchabilité" du site);
- Tour Eiffel : réaménagement du site en lien avec la Place de Varsovie, création d'une promenade végétalisée, rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons, des vélos et des transports en commun;
- Tramway T3 : prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

Par ailleurs, la pérennisation de la voie réservée sur le boulevard périphérique - mise en place ponctuelle pour les JO 2024 - fait actuellement l'objet d'études, ainsi que le passage de la vitesse maximale à 50 km/h. A ce stade, des incertitudes pèsent sur la définition exacte du projet. Les contours exacts en seront connus à un horizon de temps qui n'est pas compatible avec la réalisation des études ZTL.

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) :

La Zone à Trafic Limité permettra: d'offrir aux Parisiennes et Parisiens, et aux visiteurs une nouvelle manière de vivre et de visiter la zone Paris Centre & Saint-Germain ; aux habitants de reconquérir leur ville avec un partage plus harmonieux de l'espace public ; de libérer de l'espace pour de nouveaux usages (plus de nature, de stationnements vélos, de bancs, d'espace de repos, de pistes cyclables, de cheminements piétons, d'espaces ludiques, culturels et sportifs, ...) ; d'améliorer la vitesse commerciale des bus dans la zone, de fluidifier leur circulation et de rendre plus sécurisante la pratique du vélo et les déplacements piétons du fait de la diminution de la circulation automobile ; de développer une ville plus écologique, plus apaisée, plus agréable à vivre avec moins de nuisances sonores et une meilleure qualité de l'air. Dans la zone, les adaptations du plan de circulation permettront de réduire les reports du trafic de transit, et la mise à double-sens du boulevard Saint-Germain permettra aux véhicules n'étant pas ayants-droits de la ZTL de circuler en bordure de zone dans les deux directions est-ouest.

Afin d'éviter et réduire les effets des reports du trafic de transit hors de la zone du projet, la Ville poursuivra ses actions de promotion et de développement des transports en commun, des modes doux et actifs, et pourra procéder à des modifications des sens de circulation des axes proches du projet. Les potentiels effets de report du trafic de transit seront en partie compensés par l'évaporation d'une partie du trafic et les reports modaux, encouragés par les politiques municipales (Plan Piéton, Plan Vélo).

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 ZTL répond aux objectifs de plans parisien (Plan Climat) et régional (PDUIF). Le projet bénéficiera à la santé humaine, par la diminution du trafic de transit, la valorisation des modes actifs et la fluidification des itinéraires de bus, via la réservation de voie aux seuls ayants-droits, la création de pistes cyclables et d'espaces dédiés aux piétons. Il illustre la volonté de réduire la place de l'automobile, afin de réduire les niveaux sonores et la pollution atmosphérique liés au trafic routier en incitant à l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement. S'agissant de la nécessité de réaliser une évaluation environnementale, nous nous en remettons à l'avis de l'autorité environnementale, vue la complexité du contexte juridique, le caractère spécifique du projet et sa nature "hors cadre" par rapport à la nomenclature du code de l'environnement.

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	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 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 ;	☒
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 ;	☒
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.	☒

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 1 : Carte des axes de compétence PP/Ville ; Annexe 2 : Présentation du projet de ZTL

9. Engagement et signature

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

Fait à Paris le, 2 décembre 2021

Signature

La Directrice
de la Voirie et des Déplacements

Caroline GRANDJEAN