



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le 03 JUIN 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
sur l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable  
à la déclaration d'utilité publique  
du projet d'itinéraire cyclable "La Loire à vélo"  
entre Corsept et Paimboeuf sur la commune de CORSEPT (44)

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit, a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'itinéraire cyclable entre Corsept et Paimboeuf et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Ce projet d'itinéraire cyclable fait partie du projet de "La Loire à vélo" initiée en 1996 par les régions Centre et Pays de la Loire de Nevers à l'océan atlantique (Saint-Brévin-les-Pins), représentant un linéaire de 800 km et concernant 6 départements. Il s'intègre également dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes, dans le schéma d'itinéraires cyclables français d'intérêt national et dans le réseau européen de véloroutes (Eurovélo n°6).

Sur l'ensemble des 800 km, les deux tiers longent la Loire. Les aménagements sont en voie verte cyclable, en partage de route sans transit et sur des routes à faible trafic ou sur des pistes et bandes cyclables.

Les principes de cet itinéraire sont un aménagement de qualité sécurisé, une intégration environnementale et patrimoniale maximale, un investissement calculé pour un développement touristique durable et un projet de développement local.

Un linéaire de 700 km a été réalisé à ce jour. Dans l'attente d'un itinéraire finalisé, le conseil général de la Loire-Atlantique a mis en place un jalonnement provisoire sur les sections non aménagées afin d'assurer une continuité de l'itinéraire.

Le conseil général de la Loire-Atlantique est le maître d'ouvrage de la section comprise entre Paimboeuf et Corsept, objet du présent dossier. Un autre projet concerne son prolongement jusqu'à l'océan atlantique en aménageant le pied de la digue de Corsept sur 11,1 km.

Le projet consiste en la réalisation, sur la commune de Corsept, entre le giratoire de Paimboeuf et l'entrée d'agglomération de Corsept, d'une piste cyclable bidirectionnelle, de 5 m d'emprise, en site propre, sur un linéaire de 1 400 m, longeant la RD 77 côté sud.

## **2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

La commune de Corsept est soumise au risque inondation lié aux eaux marines. L'aire d'études est ainsi située en partie en zone inondable.

Le projet est situé sur la commune de Corsept, commune concernée par l'application de la loi littoral. A ce titre, le tracé traverse des espaces remarquables au titre de loi précitée, ce qui implique des contraintes d'aménagement fixés par le code de l'urbanisme.

Le tracé est situé en zones humides, en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2, en zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et dans le site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire.

S'agissant d'un projet d'itinéraire cyclable traversant des espaces naturels sensibles, il présente des enjeux en termes de perturbation des habitats et des espèces pendant la phase chantier et pendant son utilisation.

## **3 - Qualité de l'étude d'impact**

### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

L'état initial est de bonne qualité. Des investigations de terrain relatives aux milieux naturels et aux espèces ont été réalisées. Si aucune espèce végétale protégée n'a été recensée au cours de ces investigations sur le site d'étude, plusieurs espèces animales protégées ont été observées (amphibiens, reptiles, hérisson d'Europe, chiroptères et oiseaux).

### **3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant compenser**

L'étude d'impact présente de façon claire et détaillée, par thématiques, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures réductrices ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Il manque cependant, au sein de l'étude d'impact, une conclusion formelle sur l'absence d'incidences significatives de ce projet sur le site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire et sur la nécessité ou non du besoin d'une demande de dérogation relative aux espèces protégées.

### **3.3 - Justification du projet**

L'étude d'impact doit présenter les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu.

Un itinéraire provisoire a été mis en place par le conseil général, il emprunte la RD 114 puis la RD 98 et fait l'objet d'un simple balisage. Afin de le remplacer, plusieurs variantes de tracé ont été étudiées : une piste parallèle à la RD 77 au nord, une piste parallèle à la RD 77 au sud et une piste utilisant la RD 114 puis le chemin rejoignant la RD 77. La comparaison multicritères aboutit au choix de la variante parallèle à la RD 77 au sud en raison de son moindre impact environnemental. Cette analyse apparaît cohérente.

### 3.4 - Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et bien illustré.

### 3.5 - Analyse des méthodes

L'étude d'impact précise de façon succincte les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

## 4 – Prise en compte de l'environnement par le projet

### 4.1 - Milieu naturel

Le tracé retenu traverse des parcelles de prairies de fauche. Il prévoit la mise en place d'un remblai d'une cinquantaine de centimètres avec une légère pente transversale pour les écoulements des eaux. Le revêtement utilisé sera un stabilisé renforcé hyperpouzzolanique.

Le projet impacte 6.500 m<sup>2</sup> de zones humides sur une surface de 7.000 m<sup>2</sup> nécessaires pour la réalisation de ce projet. Il en est de même pour 4.000 m<sup>2</sup> de prairies subhalophiles (habitat d'intérêt communautaire au titre de la directive habitats faune flore). Cet habitat est bien représenté au sein du site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire (7.616 ha). La surface impactée par ce projet sera donc faible.

Des mesures sont prévues pendant la phase travaux : aires de stockage des matériaux en dehors des prairies humides, mise en place d'une sous-couche perméable aux écoulements, réalisation des travaux en dehors des périodes de nidification ou d'hivernage et présence d'un coordinateur environnement.

Les mesures compensatoires concernent principalement la perte de zones humides. Plusieurs sites pour la réalisation de ces mesures ont été expertisés. Le projet a retenu la restauration des fonctions hydrauliques et biologiques de zones humides altérées, sur un parcellaire de 1,3 ha et la création d'une mare. Afin de pérenniser ces mesures compensatoires, une intégration en espaces naturels sensibles (ENS) serait une garantie intéressante.

Même si la variante est celle présentant le moindre impact sur les habitats naturels, il est indéniable que le projet aura tout de même un impact fort sur ces habitats (habitats d'intérêt communautaire et zones humides), au regard de son emprise de 5 m de largeur et de sa longueur de 1.400 m. Au-delà de la superficie impactée (qu'une réduction de l'emprise pourrait permettre de minimiser), il est important de prendre en considération les caractéristiques de cette bande de terrain parallèle à la RD 77. Les grandes prairies de fauche, que surplombe l'infrastructure routière existante, sont bordées d'une haie discontinue dont le dimensionnement et le retrait par rapport à l'emprise routière sont extrêmement variés.

De ce fait, le profil type (en page 26 de l'étude d'impact – positionnement à 0,50 m en retrait de la haie) ne permet pas, au stade de l'avant projet sommaire, d'avoir une vision claire de l'intégration environnementale de la nouvelle infrastructure dont le positionnement par rapport à la route existante devra prendre en compte cette diversité.

Il paraît donc important de maîtriser, dans la conception du futur avant projet détaillé, les impacts tant biologiques (en particulier pour les conditions de déplacement des espèces dont l'habitat se situerait entre les deux infrastructures) que paysagers (intégration visuelle des co-visibilités entre la RD et la piste cyclable) que pourrait générer une approche trop centrée sur le seul fonctionnement de l'ouvrage, notamment pour la gestion des eaux pluviales des deux infrastructures parallèles.

Il faudra également s'attacher à l'inscription la plus adaptée de la piste à ses deux extrémités, les deux entrées de bourg étant assez différentes.

#### 4.2 - Loi littoral

Comme l'indique l'étude d'impact, le projet traverse des espaces remarquables au titre de la loi littoral, ce qui implique des contraintes d'aménagement fixés par l'article R 146-6 du code de l'urbanisme :

« peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés l'article L 146-6, après enquête publique dans les cas prévus par les articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement, les *aménagements légers* suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les *cheminements piétonniers et cyclables...ni cimentés, ni bitumés...*

Les aménagements mentionnés aux a, b et d du présent article doivent être conçus de manière à *permettre un retour du site à l'état naturel.* »

Il est indispensable de prévoir des aménagements permettant un retour du site à l'état naturel, ce qui n'apparaît pas complètement assuré dans le dossier présenté.

#### 4.3 - Risque d'inondations

L'étude d'impact précise que la variante retenue est peu susceptible d'être recouverte par la montée des eaux dans l'estuaire de la Loire.

### 5 – Conclusion

#### Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité et les informations présentées en adéquation avec les enjeux environnementaux repérés.

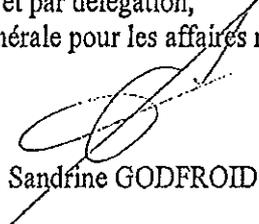
Il manque cependant, au sein de l'étude d'impact, une conclusion formelle sur l'absence d'incidences significatives de ce projet sur le site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire et une conclusion sur la nécessité ou non d'une demande de dérogation relative aux espèces protégées.

#### Avis sur la prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact analyse globalement de façon appropriée les impacts potentiels du projet sur l'environnement. Le choix opéré entre les variantes apparaît être celui de moindre impact.

Néanmoins, au regard de la qualité biologique et paysagère de la bande de terrain limitrophe à la route départementale n°77, j'attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité, lors de la phase suivante de l'avant-projet détaillé, de bien prendre en compte sa grande diversité afin d'aboutir à une bonne adaptation du nouvel ouvrage à son site d'accueil, gage de réduction optimale des impacts biologiques et paysagers.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire  
et par délégation,  
la secrétaire générale pour les affaires régionales

  
Sandrine GODFROID