



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la véloroute – voie verte de Poilley au Mont Saint-Michel (50)**

**N°Ae : 2013-80**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 18 septembre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la réalisation d'une véloroute – voie verte allant de Poilley au Mont Saint Michel (50).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Decocq, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Schmit, Ullmann.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeld, M. Chevassus-au-Louis.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le Conseil général de la Manche, le dossier ayant été reçu complet le 28 juin 2013.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 2 juillet 2013:*

- le préfet de département de la Manche, et a pris en compte sa réponse en date du 11 septembre 2013,*
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Basse-Normandie et a pris en compte sa réponse en date du 29 juillet 2013.*

*Sur le rapport de Christian Barthod et Alain Féménias, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet porté par le conseil général de la Manche consiste à créer une véloroute<sup>2</sup>-voie verte<sup>3</sup>, sur une longueur de 17 km, entre la commune de Poilley, près de Pontaubault (terminus actuel d'une véloroute-voie verte venant de Vire) et la commune du Mont Saint-Michel au lieu-dit La Caserne, au niveau du grand parking créé dans le cadre du réaménagement des accès au Mont Saint-Michel. Une fréquentation annuelle de la voie par 111 000 cyclistes est attendue, l'estimation des usagers piétonniers n'ayant pas été réalisée.

Le tracé se situe pour l'essentiel en site classé. Au nord de la zone urbanisée de La Caserne, une branche réservée aux piétons permet de rejoindre l'accès principal à la passerelle vers le Mont Saint-Michel. La chaussée sera de type « stabilisé », utilisant les matériaux du site et un liant ; elle empruntera un platelage bois dans les zones humides ou les parties les plus écologiquement sensibles (sur une longueur totale de 830 m). L'aménagement est présenté comme « léger et réversible ». Le coût des travaux est estimé à 2, 8 M euros.

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du présent projet tiennent à la localisation du tracé en site classé « Baie du Mont St Michel » figurant au patrimoine mondial (UNESCO), aux possibles perturbations de l'avifaune sauvage dans un site Natura 2000, au passage du tracé sur le DPM, parfois à proximité immédiate d'espèces végétales protégées (notamment l'Obione, *Halimione pedunculata*), ainsi qu'aux modalités de réalisation des travaux.

Pour mieux présenter les objectifs du projet et apprécier les impacts du programme dans lequel il se situe, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de :

- mieux expliciter les objectifs qu'il assigne à son projet, les cibles de la fréquentation de son aménagement, le cahier des charges qui en découle, et la dynamique qu'il compte créer à cette occasion ;
- présenter les impacts du projet au sein de l'ensemble des véloroutes-voies-vertes projetées entre Saint Malo et Poilley, et entre Poilley et Granville ;

L'Ae observe qu'il sera nécessaire de la saisir pour un nouvel avis si les discussions du maître d'ouvrage avec les services de l'Etat chargés des sites et ceux chargés du domaine public maritime (DPM) conduisaient à des modifications significatives du projet.

Par ailleurs l'Ae recommande de :

- mieux prendre en compte les impacts induits, attendus ou redoutés (non respect des clôtures, piétinement, perturbation des oiseaux, ...), découlant de la fréquentation de la voie par les nombreux cyclistes attendus et par un nombre de piétons qu'il convient également d'évaluer, dans un milieu naturel sensible et un site classé ;
- compléter l'étude d'incidences Natura 2000 en prenant en compte tous les impacts potentiels du projet sur l'ensemble du tracé de la voie verte, et en présentant les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces (dont le Tadorne de Belon) qui ont justifié la désignation du site ;
- compléter l'étude d'impact par une présentation des mesures de compensation que le maître d'ouvrage propose pour les surfaces d'espaces naturels détruites dans l'emprise du projet ;
- mieux expliciter les modalités de réalisation du chantier et les mesures prises pour éviter et réduire ses impacts.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

---

<sup>2</sup> Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

<sup>3</sup> La voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (code de la route). Elle est accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les rollers... l'utilisent pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens. Les voies vertes sont aménagées en site propre sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, de berges des voies d'eau, de pistes forestières, de chemins ruraux... Véloroutes et voies vertes sont deux concepts différents, mais très liés : la fréquentation d'une véloroute s'accroît avec la proportion de voies vertes, et une voie verte est d'autant plus fréquentée par les cyclistes qu'elle est intégrée à une véloroute.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Présentation du projet

Le Mont Saint-Michel et sa baie ont été inscrits sur la Liste du patrimoine mondial par le Comité du patrimoine mondial (UNESCO) en 1979. La totalité de la partie terrestre du périmètre du « bien mondial » est classée ou inscrite au titre des sites (loi du 2 mai 1930, codifiée aux articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement). La partie maritime (dont les prés salés du domaine public maritime de l'Etat) est également classée au titre de la loi de 1930, à l'exception de la zone située à l'ouest de Saint-Broladre. Un vaste projet d'extension du site classé de la baie du Mont Saint-Michel (parties terrestre et maritime) est actuellement à l'étude.



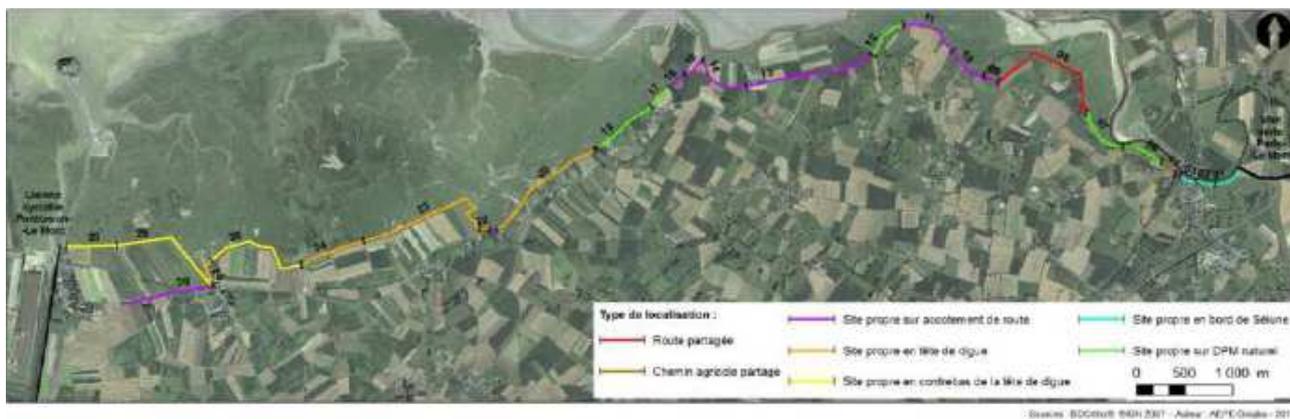
Carte petite et grande baie

Une Opération Grand Site<sup>4</sup> (OGS), qui déborde le périmètre des sites classés actuels<sup>5</sup>, visant à mettre en

<sup>4</sup> Le Gouvernement français a décidé en mars 1995 d'accompagner le projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel par une Opération Grand Site (OGS). Elle concerne l'ensemble des cantons littoraux de la Baie du Mont-Saint-Michel de Carolles (dans la Manche) à Cancale (en Ille-et-Vilaine). Le périmètre d'intervention est à l'échelle de 2 régions et 2 départements, 7 cantons, soit 35 000 foyers et de 25 communes littorales. Aux objectifs généraux des OGS (préservation et gestion des sites,

valeur l'ensemble de la baie accompagne le projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel. L'étude d'impact du présent projet présente « la véloroute-voie verte en baie du Mont Saint-Michel », à l'étude depuis 2002, dans le cadre des 15 projets de l'OGS. Le projet de véloroute-voie verte mobilisait alors conjointement le conseil général de la Manche et celui d'Ille-et-Villaine, sur un tracé de découverte de la baie allant de Granville (50) à Saint-Malo (35).

Le présent projet porté par le conseil général de la Manche vise à créer, sur une longueur de 17 km, une véloroute<sup>6</sup>-voie verte<sup>7</sup> entre la commune de Poilley, près de Pontaubault (terminus actuel d'une véloroute-voie verte venant de Vire) et la commune du Mont Saint-Michel (au lieu-dit La Caserne, au niveau du grand parking créé dans le cadre du réaménagement des accès au Mont Saint-Michel). Avant d'arriver à La caserne, une branche destinée exclusivement aux piétons permet de rejoindre l'accès principal à la passerelle vers le Mont Saint-Michel, au nord de la zone urbanisée de La Caserne. Le tracé emprunte au total 6,5 km de chemins ou routes existants, 7 km de digues privées qui seront acquises par le conseil général de la Manche, 2,5 km de voies nouvelles situées sur le domaine public maritime (DPM) et 720 m de voies nouvelles sur les bords de la Sélune.



(carte du tracé retenu, figurant dans l'étude d'impact)

La largeur de la voie est de 2,5 m sur la partie du tracé en site classé, et de 3 m hors site classé (petite portion dans le prolongement de la voie venant de Vire), à laquelle s'ajoute, chaque fois que possible, un accotement de 0,5 m de chaque côté. La branche exclusivement réservée aux piétons aura une largeur de 1,5 m. Le projet nécessite localement un rechargement de digues, sur la partie du tracé la plus proche du Mont Saint-Michel, soit pour élargir la crête de digue aux dimensions nécessaires pour la voie, soit pour créer un cheminement piétonnier en accotement. La chaussée sera de type « stabilisé », utilisant les matériaux du site et un liant, mais elle empruntera également un platelage bois dans les zones humides ou les parties les plus écologiquement sensibles (sur une longueur totale de 830 m). L'aménagement est présenté comme « léger et réversible ». Le coût des travaux est estimé à 2, 8 M euros.

Le tracé est également présenté comme une portion de la liaison cycliste entre Roscoff et Kiev de la fédération européenne des cyclistes (repris par le schéma national des véloroutes et voies vertes, adopté en

---

réhabilitation des sites dégradés, organisation des flux touristiques, mise en valeur des atouts de tout l'espace patrimonial) s'ajoutent des objectifs spécifiques de la baie, notamment protéger la diversité des milieux (dont les zones humides) et du patrimoine, et concilier cette protection avec le développement économique et touristique. Ces objectifs aboutissent à des actions de restauration de la qualité des paysages, de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel et bâti. D'autres actions visent à développer le tourisme dans le cadre d'un développement durable. Enfin études et pistes de réflexion sont lancées afin de mieux gérer les décennies à venir.

<sup>5</sup> La Baie du Mont Saint-Michel est un site classé depuis le 25 mai 1987 (2.477 ha de surface terrestre et 8.533 ha de surface maritime), ainsi que la zone littorale des Bas-Courtils (16,5 ha de surface terrestre) et le secteur de La Caserne depuis le 6 juillet 2012 au titre du rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel.

<sup>6</sup> Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

<sup>7</sup> La voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (code de la route). Elle est accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les rollers... l'utilisent pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens. Les voies vertes sont aménagées en site propre sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, de berges des voies d'eau, de pistes forestières, de chemins ruraux... Véloroutes et voies vertes sont deux concepts différents, mais très liés : la fréquentation d'une véloroute s'accroît avec la proportion de voies vertes, et une voie verte est d'autant plus fréquentée par les cyclistes qu'elle est intégrée à une véloroute.

1998), et comme une partie du « tour de Manche » et « petit tour de Manche », promus par un projet INTERREG<sup>8</sup> (Normandie, Bretagne et trois comtés d'Angleterre).

L'objectif affiché par l'étude d'impact est de « *créer un parcours touristique permettant une valorisation des sites et paysages de la baie du Mont Saint-Michel et des communes traversées et environnantes, en offrant une lecture variée des paysages de la baie en même temps que de nombreuses possibilités de découverte du patrimoine naturel, architectural et rural* ».

Cette rédaction ne permet notamment pas de comprendre pourquoi les variantes étudiées n'ont pas exploré plus largement l'arrière-pays de la baie, sur des tracés permettant aussi d'avoir localement des vues sur le Mont Saint-Michel. Les rapporteurs ont été informés oralement que :

- le conseil général privilégie les itinéraires les plus proches du domaine public maritime, caractérisés par les vues qui ont fait la notoriété internationale du Mont Saint-Michel ;
- les sites et paysages de la baie n'étant pas réductibles au seul Mont Saint-Michel et au domaine public maritime, le conseil général de la Manche considère l'actuel projet comme une sorte de « colonne vertébrale de la découverte de la baie », sur laquelle les communes ou communautés de communes seront invitées à « greffer » des circuits de découverte, cyclistes ou piétonniers, comme il en existe déjà quelques uns.

L'étude d'impact précise par ailleurs que cette véloroute-voie verte n'est pas destinée aux cavaliers, mais que l'accès ne leur sera pas interdit. Outre le constat établi que la cohabitation entre cyclistes et cavaliers n'est jamais simple, le passage en sommet de digue sur 7 km pose des problèmes de sécurité particuliers qui ne sont pas abordés par le dossier (risque de chute, pouvant nécessiter des infrastructures de sécurité a priori incompatibles avec l'esprit du projet tel que décrit). Les rapporteurs ont été informés oralement par le maître d'ouvrage que le problème de sécurité a bien été identifié, que des itinéraires alternatifs pour les cavaliers sont à l'étude, et qu'il ne devrait donc pas y avoir cohabitation des cyclistes et des cavaliers.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'explicitier :***

- ***les objectifs de découverte paysagère qu'il assigne à son projet ;***
- ***les cibles de fréquentation de son aménagement, y compris pour les personnes à mobilité réduite, en confirmant que les autres projets à l'étude conduisent à exclure les cavaliers de la présente voie ;***
- ***les comportements escomptés des usagers, à partir des projets comparables existant dans des sites sensibles à forte notoriété ;***
- ***la dynamique touristique qu'il compte créer à cette occasion, en liaison avec les communes et intercommunalités ;***
- ***le cahier des charges qui en découle pour le choix des itinéraires et les caractéristiques de la voie.***

Il est fait mention d'une étude menée en 2012 qui évalue à 111 000 cyclistes la fréquentation potentielle annuelle de la véloroute-voie verte faisant l'objet du présent projet, sans néanmoins prendre en compte également la fréquentation par des piétons. Selon l'étude d'impact, la fréquentation attendue se concentrera essentiellement en période estivale et durant les week-ends exceptionnels. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de mettre en annexe l'étude évaluant la fréquentation cycliste attendue, et de traduire de manière très concrète le niveau de fréquentation et les points de concentration des usagers (de toutes natures) sur la voie, pendant la période estivale et durant les pointes de fréquentation.***

## **1.2 Programme de rattachement du projet**

Le projet est présenté par l'étude d'impact, non comme une voie d'accès cycliste au Mont Saint-Michel par le département de la Manche, mais comme « *un parcours touristique permettant une valorisation des sites et paysages de la baie du Mont Saint-Michel* ». Les rapporteurs ont été informés oralement que le conseil

---

<sup>8</sup> Programme d'aménagement rural au titre des fonds structurels européens.

général de la Manche, porteur du projet, s'inscrit dans la logique territoriale et patrimoniale de la baie du Mont Saint-Michel, au sens de la grande baie et non de la petite baie (cf. carte ci-dessus), selon le principe retenu dans l'étude précitée de 2002. Bien que certaines difficultés persistantes rencontrées dans la gouvernance de l'OGS<sup>9</sup> aient ensuite conduit les deux conseils généraux (Manche et Ille-et-Vilaine) à travailler de manière indépendante, les projets et travaux en cours continuent à se situer dans ce cadre de principe.

Sur le territoire du département de la Manche, les rapporteurs ont été informés oralement que la section raccordant le présent projet à Granville fait l'objet de réflexions complémentaires, liées notamment aux contraintes budgétaires, conduisant à envisager désormais la possibilité d'une solution en voie partagée. La jonction entre le parking de La Caserne et le début de l'itinéraire en Ille-et-Vilaine mérite une présentation qui ne figure pas dans le présent dossier.

La problématique de l'accès au Mont Saint-Michel par les cyclistes arrivés à La Caserne mérite également d'être abordée, puisque, dans l'état actuel des informations des rapporteurs, la passerelle d'accès en construction leur serait a priori interdite, mais des installations spécifiques pour les différents types de cyclistes seraient prévues sur le parking de La Caserne. La réalisation du présent projet devrait conduire à un afflux supplémentaire de cyclistes, qui renforce la nécessité de résoudre les questions encore en suspens de leur accès au Mont. L'étude d'impact est à compléter sur ce point.

Sur le territoire du département de l'Ille-et-Vilaine, au-delà de la DUP prononcée par arrêté préfectoral en 2011 pour le projet d'aménagement de la véloroute-voie verte de la baie du Mont Saint-Michel entre Saint-Malo et la commune de Saint-Georges de Gréhaigne, la réalisation de la partie bretonne reste d'actualité, mais se situe à des stades divers<sup>10</sup>.

Dès lors le présent projet se situe pour l'Ae dans le cadre d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps (au sens de l'article R.125-2 II 11°), visant à créer une véloroute-voie verte de découverte de la (grande) baie du Mont Saint-Michel, entre Granville et Saint-Malo<sup>11</sup>, sur le territoire de deux départements.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :***

- ***la présentation des impacts de l'ensemble du projet de véloroute-voie-verte entre Saint-Malo et Poilley ;***
- ***une appréciation des impacts de la véloroute en site partagé entre Poilley et Granville.***

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Ce projet est soumis à enquête publique au titre des articles L.11-1 à 7 et R.11-3 du code de l'expropriation et des articles L.123-1 à 6 et R.123-8 du code de l'environnement ainsi qu'au titre des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme. Conformément aux articles L.123-6 et R.123-7 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage envisage d'organiser conjointement les enquêtes publiques relatives aux différentes procédures réglementaires et, par conséquent, de présenter un seul dossier d'enquête publique qui porte sur :

- la déclaration d'intérêt général (article L. 211-7 5° du code de l'environnement),
- l'utilité publique des travaux (articles L.11-1 et R.11-3 du code de l'expropriation),
- les autorisations loi sur l'eau (articles L 214-1 à 6 du code de l'environnement), en application de la rubrique 4.1.2.0 (autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu<sup>12</sup>),

<sup>9</sup> La structure gestionnaire est en cours de redéfinition.

<sup>10</sup> La section allant de Saint-Malo à Saint-Méloir-des-Ondes semble être en « stand by » ; la section allant de Saint-Méloir-des-Ondes au port du Vivier-sur-mer sera prochainement réalisée (permis d'aménager en cours de délivrance par les maires des 4 communes concernées) ; la section allant du port du Vivier-sur-mer à La Chapelle Sainte-Anne est caractérisée par des problèmes insuffisamment pris en compte à ce stade (incidences Natura 2000 et périmètre des moulins de Cherruix) ; la section terminale allant de La Chapelle Sainte-Anne au Couesnon est déjà réalisée.

<sup>11</sup> Ce qui suppose également de trouver une solution pour le raccordement du présent projet s'arrêtant au parking de La Caserne, avec le tracé « breton » partant du Couesnon.

<sup>12</sup> Il conviendrait également de vérifier attentivement si la rubrique 3.3.1.0. (zones humides) ne devrait pas également être mentionnée, si les surfaces humides affectées dépassaient les 1 000 m<sup>2</sup>, ce que les informations actuellement disponibles dans le dossier ne permettent pas de vérifier.

- la mise en compatibilité<sup>13</sup> avec le projet des plans d'occupation des sols (POS) des communes de Céaux, Courtils, Huisne-sur-mer et Pontorson, et du plan local d'urbanisme de la commune de Pontaubault, (articles R 123-23 du code de l'urbanisme).

La zone d'étude est considérée comme espace remarquable du littoral dans les documents d'urbanisme<sup>14</sup>. L'enquête publique est également rendue nécessaire par les dispositions de l'article R.146-2<sup>15</sup> du code de l'urbanisme, s'appliquant aux espaces remarquables du littoral.

Les autorisations de cheminement et d'aménagement sur le domaine public maritime<sup>16</sup> (DPM) seront instruites et accordées selon une procédure spécifique.

Il est précisé que l'enquête parcellaire sera engagée après la DUP du projet. Néanmoins le dossier soumis à enquête publique comporte un fascicule où figure la liste des parcelles et emprises en sites classés soumises à expropriation. L'enjeu de l'expropriation est le passage de la véloroute-voie verte sur des digues<sup>17</sup> qui ont une fonction de lutte contre la submersion marine et l'érosion côtière, mais ont été édifiées dans un objectif de poldérisation<sup>18</sup>. Elles possèdent des statuts divers actuellement mal connus, nécessitant une étude ultérieure des actes de concession d'endiguage par le conseil général, et relèvent actuellement pour leur entretien soit des propriétaires privés, soit d'associations syndicales. Le conseil général se propose, à l'occasion du présent projet, de prendre la responsabilité de l'entretien des digues empruntées par le tracé.

Il sera demandé également la suspension à titre exceptionnel de la servitude de passage des piétons le long du littoral, dans les formes prévues aux articles R.160-14 à 22 du code de l'urbanisme, compte tenu du fait que le conseil général se portera acquéreur sur l'emprise de la véloroute-voie verte, et que cette infrastructure aura vocation à garantir la continuité du cheminement des piétons<sup>19</sup>. Les espaces anciennement privés correspondants seront classés dans le domaine public départemental.

Le dossier comporte une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 (articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement).

L'Ae du CGEDD est l'autorité environnementale compétente<sup>20</sup> dans la mesure où le projet se situe pour partie dans le périmètre d'un site classé au titre de la loi de 1930, et nécessite dans ce cadre une autorisation du ministre en charge de l'environnement.

<sup>13</sup> Les articles visés devront être rectifiés : il s'agit des articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Les pièces évoquées page 10 du fascicule dédié à cette mise en compatibilité visent a priori les PLU, et non les POS qui n'ont pas de PADD, et ne sont pas exactement conformes à l'article R.123-1 du code de l'urbanisme. L'ensemble de ce fascicule comporte également d'autres inexactitudes liées aux contenus des POS et PLU concernés : une relecture attentive, en lien avec la DDTM de la Manche semble utile.

<sup>14</sup> Art. L.146-1 et art. R.146-1 du code de l'urbanisme (« Loi littoral » du 3 janvier 1986).

<sup>15</sup> « En application du deuxième alinéa de l'article L. 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à cet article, 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 et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ; ... »

<sup>16</sup> La gestion de tout ou partie du domaine public maritime peut être déléguée à une collectivité ou un organisme. Le code général de la propriété des personnes publiques prévoit la possibilité de conventions de gestion (Article L.2123-2 du CGPPP), par lesquelles l'Etat confie à une personne publique la gestion de dépendances de son domaine, dans le respect de sa vocation. Le transfert de gestion (article L.2123-3 du CGPPP) consiste à confier à une personne publique, généralement une collectivité locale, la gestion de parcelles du DPM mais en les affectant d'une nouvelle destination (par exemple, création d'une voirie le long de la limite terre du DPM).

<sup>17</sup> Selon les informations recueillies par les rapporteurs, les digues empruntées par le projet depuis le Mont- Saint-Michel jusqu'au droit de Huisne-sur-mer (polder de saint-Avit) auraient vocation à être classées en B au sens du décret n°2007-1735 du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques et au comité technique permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques et modifiant le code de l'environnement. En effet elles participent directement à la protection de la cellule de submersion des zones urbanisées du secteur de La Caserne.

<sup>18</sup> La poldérisation est la conquête de terres sur la mer ou les zones humides par endiguement, remblaiement et assèchement, présentement dans un objectif agricole.

<sup>19</sup> Selon les informations recueillies par les rapporteurs, il conviendra notamment de vérifier si les caractéristiques de la véloroute-voie verte permettent bien de considérer qu'il s'agit d'un cheminement piétonnier, au sens de l'article L.160-6 (articles R.160-8 et ss) du code de l'urbanisme, ne permettant pas le passage d'engins motorisés, tels que des motos, des quads, ... Dans son état actuel, le dossier ne permet pas de donner une réponse claire et univoque à cette condition.

<sup>20</sup> R.122-6 « II. — L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable : 1° Pour les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui donnent lieu à une décision du ministre chargé de l'environnement ou d'un décret pris sur son rapport ; ».

Selon la logique des textes du code de l'environnement, l'Ae est saisie sur l'étude d'impact et le(s) dossier(s) de demande d'autorisation(s). Or, dans l'état actuel du projet, compte tenu de la sensibilité du lieu de sa réalisation, et du fait que les concertations engagées entre le conseil général et l'Etat n'ont pas encore permis d'aboutir à un consensus, l'Ae note que le projet, et donc les demandes d'autorisation elles-mêmes, pourraient encore significativement évoluer avant l'enquête publique, soit du fait de la position du ministre chargé des sites<sup>21</sup> dont les observations doivent être recueillies avant l'enquête publique pour expropriation, soit du fait que la perspective de bénéficier d'une convention permettant le passage sur le domaine public maritime se réduise par rapport à ce que le maître d'ouvrage escompte aujourd'hui. ***L'Ae observe qu'une modification substantielle du dossier, découlant des positions prises par les services de l'Etat chargé des sites et par ceux chargés du domaine public maritime, obligerait à une nouvelle saisine avant enquête publique.***

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du présent projet sont constitués par :

- la localisation du tracé en site classé « Baie du Mont St Michel », figurant au patrimoine mondial (UNESCO), du fait des modifications paysagères ou des atteintes aux milieux qui ont justifié le classement du site, que pourraient apporter la réalisation et la fréquentation<sup>22</sup> de la véloroute-voie verte,
- les possibles perturbations de l'avifaune dans un site Natura 2000<sup>23</sup>, découlant notamment de la fréquentation attendue et de la localisation de certains tronçons de la voie verte entre d'une part les sites de repos et de reproduction, et d'autre part les sites de nourrissage de certains oiseaux qui ont justifié la désignation du site, notamment le Tadorne de Belon (*Tadorna tadorna*),
- le passage du tracé sur le DPM, susceptible d'occasionner une pression de fréquentation plus forte que le sentier du littoral actuel, sur certains herbues fragiles et remarquables du fait de la présence, en limite immédiate du tracé, d'espèces végétales rares, protégées ou menacées, notamment l'Obione<sup>24</sup> (*Halimione pedunculata*),
- les modalités de réalisation des travaux (circulation des engins ; caractéristiques du liant ; nature, origine et modalités des apports de matériaux, ...).

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact (EI) est d'assez bonne qualité, très précise notamment sur les paysages, bien documentée et illustrée ; elle comprend des tableaux de synthèse clairs et détaillés.

<sup>21</sup> "Aucun monument naturel ou site classé ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique, qu'après que le ministre chargé des sites aura été appelé à présenter ses observations" (code de l'environnement art. L. 341-14).

"Aucune servitude ne peut être établie par convention sur un monument naturel ou sur un site classé qu'avec l'agrément du ministre chargé des sites" (code de l'environnement art. L. 341-14). Or le présent projet nécessitera la suspension à titre exceptionnel de la servitude de passage des piétons le long du littoral, du fait que la véloroute permettra d'assurer la continuité du cheminement des piétons (cf. page 13 du dossier n°1 du « Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et enquêtes conjointes »).

Par ailleurs, dans la perspective des autorisations ultérieures de travaux (permis d'aménager au titre de l'article R.421-22 du code de l'urbanisme), il est souhaitable d'anticiper les discussions découlant du principe selon lequel "Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale" (Code de l'environnement art. L. 341-10 et R.341-10).

<sup>22</sup> Dans l'analyse de la fréquentation, il convient notamment de prendre en compte la fréquence et l'impact des comportements indésirables (déchets, non respect des clôtures, piétinement des milieux fragiles protégés par les clôtures, bruit, ...) dans un site particulièrement sensible. Cette analyse pourrait utilement être menée avec l'aide des retours d'expérience sur les véloroutes-voies vertes existant dans des sites de notoriété comparable, et de fréquentation équivalente (vallée de la Loire, ...).

<sup>23</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites sont des sites d'intérêt communautaire (SIC), des zones spéciales de conservation (ZSC) ou des zones de protection spéciale (ZPS). Il existe présentement une ZPS de la baie du Mont St Michel (FR2510048) et un SIC de la baie du Mont St Michel (FR2500077).

<sup>24</sup> Les obiones sont des arbrisseaux halophytes formant des touffes compactes et fleurissant en été, donnant des fleurs jaunâtres. Ils colonisent les vases des prés salés.

Elle aborde néanmoins de manière incomplète quelques aspects sensibles, comme la perturbation de certains oiseaux. De manière générale, l'analyse et le traitement des impacts induits par la fréquentation accrue de cette zone, découlant de comportements attendus ou redoutés, est un aspect certes compliqué à analyser, mais il est actuellement le principal point faible du dossier. Le simple rappel que la canalisation de la fréquentation peut avoir des aspects positifs, susceptibles d'équilibrer les impacts négatifs redoutés, ne peut suffire dans un espace d'intérêt naturel et culturel international.

Sur un plan formel, la réduction de la taille de certaines cartes et plans nuit fortement à leur lisibilité, et les légendes ne sont pas toujours adaptées (ex. fig.257, page 159). La délimitation des herbues au niveau notamment de La Roche-Torin n'est pas toujours cohérente d'une carte à l'autre (cf. étude d'impact, page 88, au regard de deux autres délimitations de l'évaluation des incidences Natura 2000, pages 38 et 47 notamment).

## **2.1 Analyse de l'état initial**

**Paysages** : le projet de voie verte se situe sur le littoral de la partie sud et orientale de la baie du Mont St Michel allant de l'estuaire du Couesnon à celui de la Sélune. Le milieu naturel maritime est caractérisé par un vaste estran vaseux de près de 250 km<sup>2</sup> et des herbues (prés salés), entaillés par le lit des fleuves à marée basse (l'amplitude maximale des marées est de 14 m). Les paysages sont composés d'ensembles naturels (l'estran, les « herbues » ou prés salés, les estuaires) et des empreintes de l'homme au cours de l'histoire (le Mont Saint-Michel, les polders, les digues...). Le projet en cours de rétablissement du caractère maritime (RCM) de la Baie du Mont Saint-Michel, « opération grand site », vise à supprimer la digue-route d'accès au Mont, à remettre en eau la baie autour du Mont en organisant des effets de chasse des sédiments à partir du Couesnon, et à organiser l'accès des visiteurs (pont-passerelle et navettes) ; à son extrémité ouest, le présent projet s'articule avec les aménagements en cours au niveau du parking de La Caserne.

L'analyse paysagère est essentiellement fondée sur une étude datant de 1988<sup>25</sup>, et mériterait d'être complétée par les études plus récentes menées soit par l'association interdépartementale Manche-Ille-et-Vilaine (cf. le guide de l'aménagement et de la construction en baie du Mont Saint-Michel), soit dans le cadre du projet actuel d'extension du site classé. L'enjeu est de mieux présenter dans l'étude d'impact le paysage de l'ensemble de la baie, non réductible uniquement à des « espaces agricoles communs », comme l'étude d'impact pourrait le laisser croire à un lecteur inattentif. *L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'exploitation des travaux récents sur la valeur paysagère du site, et notamment des espaces rétro-littoraux.*

**Eau** : l'aire d'étude est comprise dans le périmètre du SDAGE<sup>26</sup> 2010-2015 « Seine-Normandie », mais aussi partiellement dans celui du SDAGE « Loire-Bretagne » (bassin du Couesnon), non mentionné. Elle se situe également dans le périmètre des SAGE<sup>27</sup> « Sélune » (approuvé en 2007) et « Couesnon » (en cours d'élaboration). La baie du Mont Saint-Michel présente un risque d'eutrophisation.

**Risques** : les risques identifiés par l'étude d'impact portent sur :

- les risques naturels d'inondation (crues des fleuves côtiers et de leurs affluents après des épisodes de fortes pluies et de tempêtes) qui ont été cartographiés (atlas des zones inondables notamment pour le Couesnon, la Sélune et la Sée). Seule la commune de Poilley est incluse dans un plan de prévention des risques d'inondation (PPR I) pour la Sélune.
- le risque de submersion marine ; seule la partie bretonne du littoral de la Baie fait actuellement l'objet d'un PPR littoral (PPR L du marais de Dol de Bretagne), les PPR L jugés prioritaires en Basse Normandie ne prévoient pas la rive est de la Baie. Pour la partie normande de la Baie, l'étude d'impact cite un atlas des zones sous le niveau marin (ZNM) page 54 en renvoyant à la figure 65 (en fait la figure 66, page 57) qui place près de 80% du trajet de la future voie verte en zone d'exposition à ce risque.
- enfin le risque submersion en cas de rupture du barrage de Vezins qui affecte trois communes du bassin de la Sélune situées sur le tracé de la voie verte (Poilley, Pontaubault et Céaux).

L'Ae note que le maître d'ouvrage ne dispose pas encore des études géotechniques permettant de caractériser

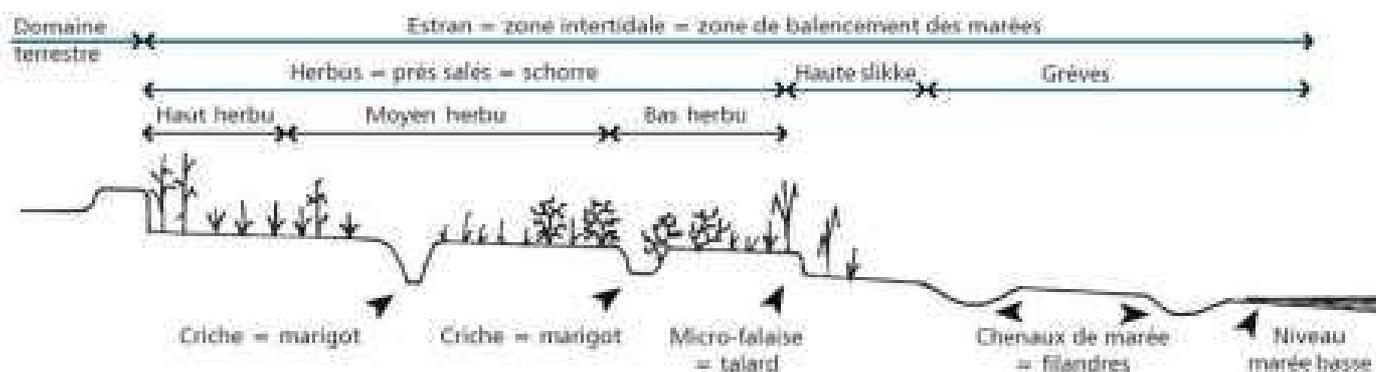
<sup>25</sup> LUGINBÜHL Yves et al, 1998, Etude des paysages de la baie du Mont Saint-Michel.

<sup>26</sup> SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ;

<sup>27</sup> SAGE : schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

la robustesse des digues qui seront empruntées par le tracé, compte tenu du statut actuel de propriété privé de ces digues, qui l'empêche de mener les investigations nécessaires. Les rapporteurs ont été informés oralement que les experts du conseil général estiment que les seules fragilités éventuelles qui pourraient justifier des travaux lourds sont celles des digues les plus proches du Mont Saint-Michel, concernées en grande partie par un projet de confortement-élargissement décrit dans le dossier, préalable à la création de la voie.

**Espèces et milieux naturels** : la baie du Mont Saint-Michel constitue un site d'importance internationale pour l'avifaune, abritant régulièrement plus de 20.000 oiseaux d'eau. Les prés salés atlantiques, par la diversité des groupements qui les composent et la surface qu'ils occupent, constituent un ensemble phytocœnotique<sup>28</sup> de valeur internationale. Le patrimoine naturel maritime et littoral est très bien inventorié et fortement protégé, au vu de la richesse écologique de la Baie du Mont St Michel : 11 ZNIEFF<sup>29</sup> ont été caractérisées<sup>30</sup>, et deux sites Natura 2000<sup>31</sup> ont été désignés au titre à la fois de la directive « Oiseaux » (1979) et de la directive « Habitats, faune, flore » (1992), couvrant un ensemble très vaste allant au-delà de la zone d'étude du projet. Au titre de la convention de RAMSAR sur les zones humides d'importance internationale<sup>32</sup>, le site de la Baie comprend approximativement le site Natura 2000 en incluant de plus les marais périphériques littoraux, notamment celui de Dol de Bretagne.



L'état initial retrace la présence des espèces remarquables de la flore et de la faune de ces milieux vasosableux marins et littoraux notamment des espèces d'intérêt communautaire et patrimonial. Parmi celles-ci, l'étude d'impact mentionne notamment une station particulièrement remarquable d'*Obione pédonculée* parmi les marais salés (les herbus) au sud-ouest de la pointe de la Roche Torin, longée par le tracé retenu, et qui fait l'objet d'un plan d'action de préservation.

<sup>28</sup> Phytocœnose : association de végétaux dans un milieu de vie défini par des caractéristiques physiques et chimiques déterminées relativement uniformes.

<sup>29</sup> Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique de type 1 (présence d'espèces remarquables) ou de type 2 (grands ensembles et fonctionnalités naturels).

<sup>30</sup> **ZNIEFF de type 1** : Herbus ouest du Mont-Saint-Michel (FR250008108), Polders ouest du Mont-Saint-Michel (FR250008109), Basse vallée du Couesnon et Polder Saint- Yves (FR250008110), Marais de la Bretèche (FR250008111), Herbus est du Mont-Saint-Michel (FR250008112), La Roche Torin (FR250008113), Estuaire et herbus de la Sée et de la Sélune (FR250008114), Estran sablo-vaseux (FR250008126), Marais du Couesnon (FR250013228).  
**ZNIEFF de type 2** : Baie du Mont-Saint-Michel (FR25006479) et Basse vallée de la Sélune et ses affluents (FR250020114).

<sup>31</sup> La Baie représente selon le document d'objectif des sites Natura 2000 pas moins de 10 unités écologiques caractéristiques : le domaine marin : estuaire, estran sableux et fonds marins ; les récifs d'Hermelles ; les prés-salés (schorre / marais salés / herbus) ; les cordons coquilliers ; les falaises maritimes ; les îles et îlots marins ; les massifs dunaires et les laisses de mer ; les marais périphériques : les marais de Dol-Châteauneuf, du Couesnon, du Vergon, de la Claire-Douve, la Mare de Bouillon et la basse-vallée du Thar ; les boisements alluviaux ; les polders.

<sup>32</sup> L'inscription sur cette liste internationale est fondée sur le caractère de zone humide unique ou représentative, sur l'importance de la fréquentation par les oiseaux d'eau et des critères plus généraux de la flore et de la faune marine et aquatique.



*(Obione pédonculée, p.81 de l'étude d'impact)*

Une station de Renouée du Japon (*Fallopia japonica* (Houtt.)), espèce envahissante, a été localisée par le bureau d'études.

Pour une espèce d'anatidés<sup>33</sup>, le Tadorne de belon, le tracé de la voie verte se situe entre les zones de nourrissage (herbus et estuaire de la Sélune) et les zones de reproduction sur l'estran (figure 126, p.100).

## **2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

Le présent projet, dans ses caractéristiques techniques, représente un compromis entre les principes et recommandations s'appliquant aux véloroutes (cf. CERTU<sup>34</sup>, Recommandations pour les itinéraires cyclables, 2008) et les contraintes découlant notamment du site classé. Le maître d'ouvrage a retenu une largeur de voie de 3 m hors site classé actuel (mais pourtant situé dans un projet d'extension du site classé actuel à l'étude) et de 2,5 m en site classé. La largeur de l'infrastructure peut être perçue comme un point sensible pour l'insertion paysagère dans le site classé au titre de la loi de 1930. Le cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés (Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, octobre 2011) envisage des largeurs pouvant descendre à 2 m.

Par ailleurs le projet envisage le recours aux matériaux locaux stabilisés par un liant dont les caractéristiques ne sont pas précisées, et les impacts éventuels pas analysés ; les performances générales attendues de cette option technique (roulage, caractéristiques en temps de pluie, résistance à la submersion, durabilité, ...) ne sont pas analysées, alors qu'il est nécessaire de s'assurer qu'une option « légère et réversible » est bien possible et que le projet ne conduira pas à devoir envisager ultérieurement des travaux de confortement plus lourds. Certains points techniques ne sont pas abordés (par exemple, la transition entre les tronçons 12 et 13 nécessitant a priori une rampe, ou encore les raisons ayant conduit à diminuer la largeur des ouvrages d'art à 2 m sur un tronçon de largeur 2,5 m, etc...).

***L'Ae recommande de mieux justifier le parti technique retenu, particulièrement les caractéristiques de la voie et ses modalités de réalisation, en référence notamment au cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés.***

Le site de La Roche-Torin (qui permet une vue du Mont Saint-Michel, parmi les plus connues) a fait l'objet d'une variante étudiée par le maître d'ouvrage, et non retenue parce qu'il avait le sentiment qu'elle ne serait sans doute pas acceptée par les services de l'Etat chargé des sites. Elle ne figure pas dans l'étude d'impact. Compte tenu du caractère extrêmement attractif du site (sans doute le plus célèbre du parcours avant l'arrivée au Mont Saint-Michel), et du fait que l'interdiction d'accès aux automobiles et aux vélos n'est pas parfaitement respectée (simple panneau, sans dispositif contraignant), l'hypothèse d'un tracé strictement limité aux cyclistes et aux piétons, faisant ou non le tour du site, aurait pu être analysé en cohérence avec le projet d'aménagement du site de La Roche-Torin, annoncé comme devant être mis à l'étude par les

<sup>33</sup> Les Anatidae (ou anatidés) constituent la plus importante famille de l'ordre des Anseriformes. Elle comprend les oies, les cygnes, les canards et espèces apparentées.

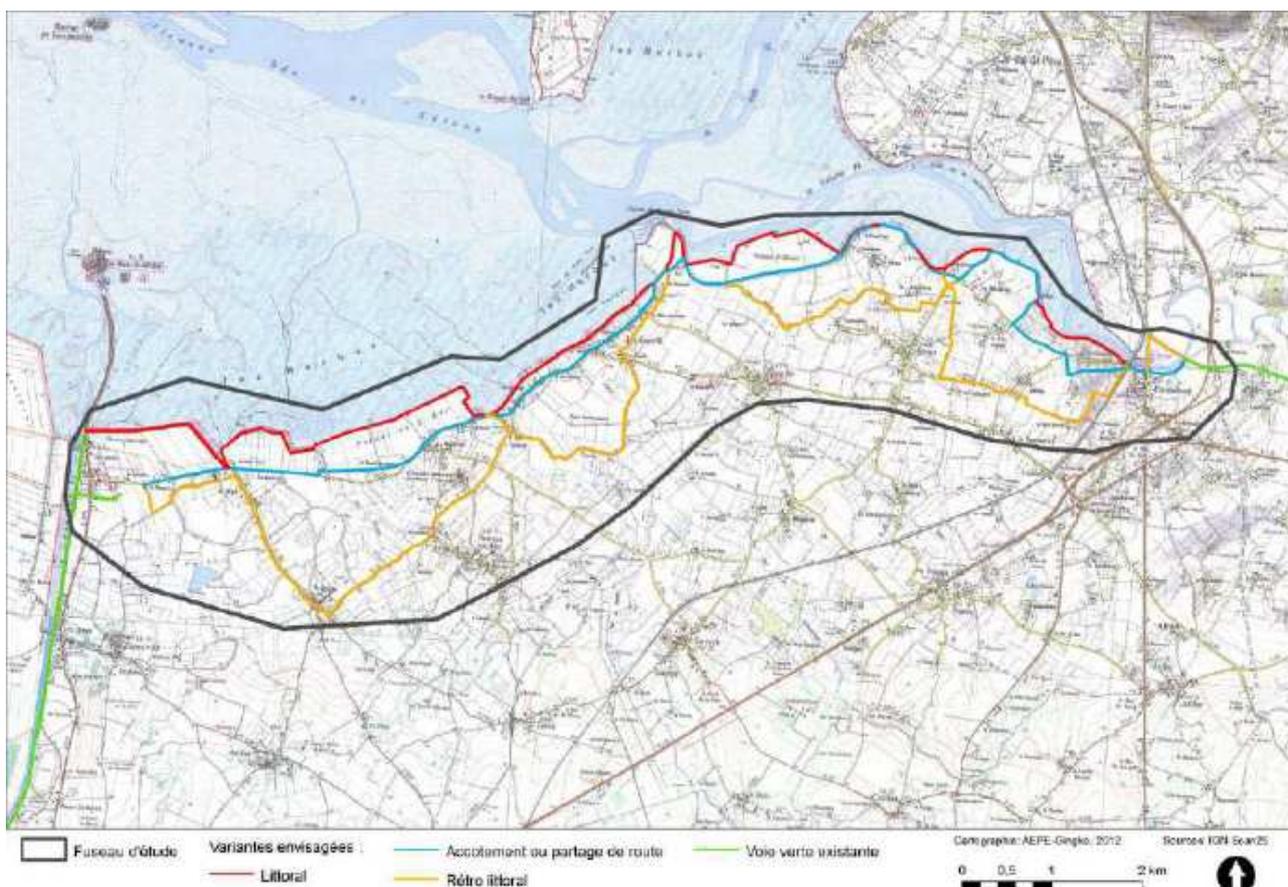
<sup>34</sup> CERTU : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

partenaires (Etat et conseil général, en liaison avec la commune concernée) mais non encore défini<sup>35</sup>.

Même si le tracé ne fait que passer à proximité immédiate, l'enjeu des aménagements de contrôle de l'accès au site reste important<sup>36</sup>. S'agissant d'un des points d'attraction majeurs du tracé en limite du DPM, l'étude d'impact devrait présenter l'articulation entre le présent projet et l'aménagement du site de La Roche-Torin.

**L'Ae recommande :**

- de présenter dans l'analyse des variantes celle qu'il a étudiée sur le site de La Roche-Torin ;
- d'explicitier les enjeux et les perspectives de l'articulation entre le présent projet et l'aménagement global de ce site.



*Zones d'abords de l'opération et variantes étudiées comparées dans le dossier (source : dossier 1, p28)*

Concernant le tracé, le maître d'ouvrage a défini ses critères d'évaluation des différentes variantes entre Poilley et La Caserne, selon 3 thématiques (intérêt, contraintes, impacts) déclinées en 12 critères (découvertes, risques, impacts sur les milieux).

Le tracé a fait l'objet d'une comparaison de trois types de variantes, menée séparément sur chacun des 10 tronçons du parcours :

- le plus proche du domaine public maritime et en site propre,
- en accotement ou en parallèle des routes existantes et proches de la mer,
- selon un parcours "rétro littoral ».

<sup>35</sup> Il se pose des problèmes de définition du projet, de localisation d'un parking, de maîtrise d'ouvrage et de financement. Il s'agit par ailleurs d'un périmètre d'intervention du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres (CELRL), mais il n'y a pas eu de périmètre de préemption défini et le CELRL n'y est pas propriétaire foncier. Les rapporteurs ont été informés oralement qu'à ce jour tous les dispositifs cherchant à interdire matériellement l'accès à la route goudronnée d'accès à La Roche-Torin ont été détruits par des inconnus.

<sup>36</sup> La Coordination interministérielle pour le développement et l'usage du vélo (CIDUV) identifie notamment la question d'un parc à vélos avec des aménagement permettant leur sécurisation durant le délai où les cyclistes, notamment les cyclo-randonneurs et les cyclistes venus pour la traversée piétonne de la baie qui part de cet endroit, seront invités à laisser leur vélo pour aller à pied à l'extrémité de La Roche-Torin.

Cette analyse est fondée sur la base de critères qui ne sont pas toujours clairement définis ; certains critères ne sont pas pris en compte comme par exemple le passage sur le DPM ou la perturbation de l'avifaune (Tadorne de Belon). L'optimisation globale du tracé, sur la base des trois types de variantes, n'est par ailleurs pas réductible à la somme des approches par tronçon<sup>37</sup>. Compte tenu du fait que l'option du passage sur le DPM, sans être a priori incompatible avec une véloroute-voie verte, n'est pas à privilégier, la justification des tracés l'empruntant doit être particulièrement argumentée.

*L'Ae recommande :*

- *de compléter l'étude d'impact par une présentation plus précise des critères de comparaison des différentes variantes examinées et du bilan global des trois tracés étudiés;*
- *de mieux expliquer les raisons pour lesquelles, eu égard à ses effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté (tronçon par tronçon, notamment pour ceux empruntant le DPM, et globalement) a été retenu<sup>38</sup>.*

## **2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

Les mesures de réduction des impacts identifiés consistent à limiter l'emprise de la voie verte à 2,5 m, à sensibiliser le public par des panneaux d'information et à assurer un relais d'information par les guides organisant des sorties dans la Baie, enfin à limiter par des clôtures agricoles<sup>39</sup> l'accès au domaine public maritime. Aucune mesure compensatoire n'est envisagée.

Etude d'incidences Natura 2000 : l'étude d'incidences Natura 2000, distincte de l'étude d'impact, présente un état initial des enjeux environnementaux tiré du DOCOB<sup>40</sup>, ainsi que les résultats des observations faites par le bureau d'études. Néanmoins les aires de fréquentation des oiseaux, et notamment pour le Tadorne de Belon (enjeu notamment de la zone entre La Caserne et La Roche-Torin) ne sont pas mentionnées, ce qui ne permet pas de mettre en évidence que le tracé de la véloroute-voie verte se situe entre les zones de nourrissage et les zones de reproduction<sup>41</sup> sur l'estran (figure 126, p.100 de l'étude d'impact), et donc pas d'étudier le risque de perturbation induit par le projet.

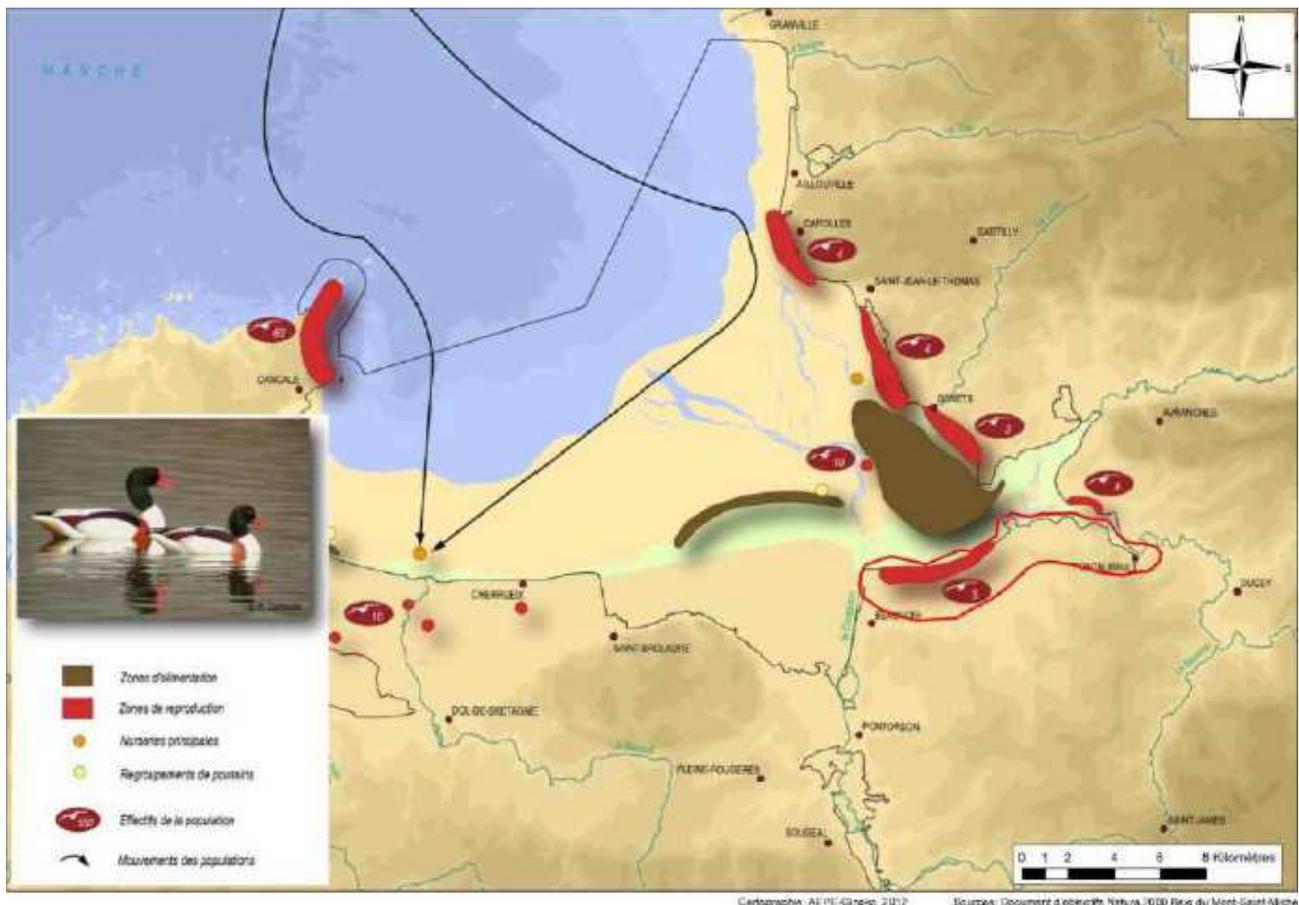
<sup>37</sup> L'analyse est décomposée selon 10 tronçons sur lesquels s'applique l'analyse multicritères définie préalablement, mais l'approche développée peine logiquement à s'affranchir du fait que la variante retenue pour un tronçon détermine nécessairement le point de départ du tronçon suivant, conduisant à ne pas pouvoir apprécier globalement les avantages et inconvénients des trois grands types de variantes susmentionnés.

<sup>38</sup> Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement.

<sup>39</sup> Dont un grand nombre existent déjà et ne sont que déplacées de quelques mètres, sans modification de leur aspect qui respecte un cahier des charges à l'échelle de la zone.

<sup>40</sup> DOCOB : document d'objectif d'un site Natura 2000. Il s'agit à la fois d'un document de diagnostic et d'un document d'orientation pour la gestion des sites Natura 2000. Il fixe des objectifs de protection de la nature conformément à des textes dont la protection et la gestion des milieux naturels est la fonction principale. Il peut également proposer des objectifs destinés à assurer la « sauvegarde des activités économiques, sociales et culturelles qui s'exercent sur le site » conformément à l'esprit de la directive « Habitats faune flore » -et seulement en ce sens- qui précise que certaines activités humaines sont nécessaires à la conservation de la biodiversité. Le DOCOB comprend : 1) un diagnostic socioéconomique (activités humaines exercées sur le site, notamment les pratiques agricoles et forestières) ; 2) un diagnostic écologique (analyse décrivant l'état initial de conservation et la localisation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du site, les mesures réglementaires de protection qui y sont le cas échéant applicables, ; 3) les objectifs de développement durable du site destinés à assurer la conservation et s'il y a lieu, la restauration des habitats naturels et des espèces ainsi que la sauvegarde des activités économiques, sociales et culturelles qui s'exercent sur le site ; 4) une charte et les cahier des charges des contrats Natura 2000, ; 5) les procédures de suivi et d'évaluation des mesures proposées et de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces.

<sup>41</sup> L'affirmation concernant la zone de nidification du Tadorne de Belon qui figure dans l'évaluation des incidences Natura 2000 est surprenante et a priori inexacte, en tous cas incohérente avec ce qui figure dans l'étude d'impact.



Aire de répartition du Tadorne de belon et fuseau d'étude (source : étude d'impact, p100)

De manière plus globale, la possible perturbation de certaines espèces d'oiseaux par le stationnement, la circulation ou des comportements indésirables (non respect des clôtures et entrée sur les herbus, ...) des usagers de la véloroute-voie verte n'apparaît pas être assez analysée au titre des effets induits par le projet.

Les impacts ne sont présentés (p.46 de l'étude d'incidences) que lorsque le tracé de la voie verte se situe « sur ou à proximité des habitats communautaires ». Le critère de localisation précise du tracé en dehors des habitats d'intérêt communautaire (car « en tête de digue », p.58) ne peut pas représenter à lui seul un élément suffisant d'appréciation de l'absence d'incidence. Dans une analyse complète, des effets induits, directs et indirects, sur un site Natura 2000 peuvent exister, même si le projet n'est pas localisé à proximité du site. L'approche fonctionnelle du site Natura 2000 (relations entre zones de reproduction et de repos et zones de nourrissage, notamment) n'a pas été assez prise en compte pour permettre de conclure à l'absence d'effet significatif sur les espèces qui ont justifié la désignation de la zone de protection spéciale (ZPS). Dès lors qu'il serait établi que ces impacts ne sont pas significatifs<sup>42</sup>, il conviendra de présenter dans l'étude d'incidence les mesures de compensation de ces impacts, et de compléter l'étude d'impact en conséquence.

Au niveau des parcelles à Obione, et notamment de celle (à l'ouest immédiat de La Roche-Torin) qui est, aux dires des experts, la plus emblématique de toute la baie, l'étude d'impact rappelle la clôture qui la protège, et qui sera déplacée. Si l'étude d'impact mentionne que l'emprise de la voie ne se situe pas dans la zone à Obione, elle n'aborde pas le risque que certains usagers de la voie ne respectent pas cette clôture, risque actuellement limité par la faible fréquentation de la zone ; or les dommages en résultant en seraient très probablement significatifs pour l'état de conservation favorable de cette espèce.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'incidences Natura 2000 en prenant en compte tous les impacts potentiels du projet, notamment induits, découlant notamment du passage et de possibles comportements***

<sup>42</sup> L'Ae rappelle qu'en cas d'impact significatif d'un projet sur les espèces et/ou les habitats naturels ayant justifié la désignation d'un site Natura 2000, l'autorité compétente pour approuver le projet ne peut le faire que pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, en l'absence de solutions alternatives et à condition que des mesures compensatoires maintiennent la cohérence globale du réseau Natura 2000. Il est alors prévu une procédure d'information de la Commission européenne.

*indésirables des nombreux usagers attendus, sur l'ensemble du tracé de la voie verte, et en présentant les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégées (dont le Tadorne de Belon) ou remarquables qui ont justifié la désignation du site.*

*Dans le cas où l'absence d'effet significatif du projet sur le site Natura 2000 serait confirmée, l'Ae recommande de proposer des mesures compensatoires conduisant à conforter ou restaurer le bon état de conservation des espèces (notamment l'Obione et le Tadorne de Belon) et des habitats qui ont justifié la désignation du site.*

Etude d'incidences « Loi sur l'eau » : le dossier d'enquête publique comprend une étude d'incidences « Loi sur l'eau », distincte de l'étude d'impact qui renvoie (page 200) à cette étude d'incidences la prise en compte des impacts et des mesures vis-à-vis des zones humides. Les incidences identifiées portent sur le fait que le tracé se situe sur l'estran maritime, pour une longueur de voie totale de 2,53 km, dont 830 m en traversant des « criches » (chenaux dans l'herbu qui se remplissent au gré de la marée) qui présentent un intérêt particulier. Il manque la démonstration formelle de la compatibilité avec les deux SDAGE et les deux SAGE mentionnés précédemment.

Les mesures présentées sont des mesures de réduction d'impact : réalisation de la chaussée en platelage bois pour la traversée des zones humides (autour des « criches »), revêtement perméable de la chaussée ailleurs, stricte limitation de l'emprise du chantier à celle de la future chaussée (réalisation « à l'avancement »), entretien manuel en évitant le recours à des engins et des produits chimiques.

### **2.3.1 Impacts temporaires, en phase de travaux**

Le maître d'ouvrage affiche son intention de limiter l'emprise du chantier à la stricte largeur de la chaussée à réaliser, ce qui conduit à prévoir sa réalisation « à l'avancement » et à reporter les aires de service, de stockage et les bases de vie à bonne distance du tracé. Quelques indications peu précises sur les conditions de la délimitation du chantier sont données dans le dossier (ex. : p.213).

Les modalités de réalisation des travaux de génie civil nécessaires pour l'extraction des « matériaux locaux<sup>43</sup> » envisagés, pour le mélange avec le liant, pour l'élargissement ou la reconfiguration de certaines digues (rechargement à 1 m en dessous du niveau de la crête de digue, pour réaliser un itinéraire piétons), et pour élargir le talus d'une route existante en bordure de DPM et disposer de la largeur nécessaire (création d'un talus retenu par des palplanches ?) nécessiteraient d'être décrites plus précisément.

Les stations végétales à protéger (ex : *Obione pédonculée*), y compris lorsqu'elles sont éloignées du tracé de la voie verte, seront signalées par un piquetage. Il sera procédé à l'éradication de la station de Renouée du Japon avant l'ouverture du chantier et en dehors des périodes de crues pour éviter la dissémination des fragments de rhizome résiduels.

Le calendrier des travaux est arrêté sur « les périodes sèches » sans indication cependant des périodes probables de l'année auxquelles elles correspondent et qui seront imposées aux entreprises. Les travaux sur les herbues ne se dérouleront pas pendant la période de nidification de l'avifaune, c'est-à-dire de mars à juin.

L'emploi de matériaux extraits sur place et l'enherbement rapide des accotements sont des mesures visant à ne pas modifier la pédologie des sols.

Un suivi environnemental des chantiers est prévu pour faire face notamment à toute perturbation des écoulements superficiels et souterrains et à toute pollution accidentelle ou non ; les conditions de cette surveillance ne sont pas clairement décrites.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact :**

**- par le cahier des charges de réalisation des chantiers qui sera mis en application auprès des**

---

<sup>43</sup> Le concept mérite d'être développé pour permettre au lecteur de comprendre l'origine des matériaux mentionnés pour chaque type de travaux (réalisation de la chaussée stabilisée, confortement de digues, ...), compte tenu des impacts différents inhérents à chaque option.

- entreprises lors de la réalisation du projet ;*
- par une description des travaux de génie civil nécessaires à l'amont de la création de la véloroute-voie verte (rechargement de certaines digues, et création de talus), et de leurs impacts, en précisant l'origine de tous les matériaux utilisés ;*
- par une définition détaillée des missions du responsable du suivi environnemental du chantier, et des conditions de publication de ce suivi et des suites données.*

### **2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou d'exploitation**

**Topographie :** les modifications apportées (ex. : recharge au sommet d'une digue) seront atténués par « des aménagements paysagers » (plusieurs exemples sont donnés p.225 à 230).

**Paysages,** la création de la voie verte pourra modifier la perception visuelle du site :

- prégnance visuelle du cheminement plan et linéaire, en introduisant une rupture dans le continuum actuel entre les terrains agricoles du bassin-versant et les herbous du DPM, bien que des arbres d'alignement et/ou des haies soulignent déjà ponctuellement cette rupture,
- équipements propres à l'infrastructure (signalisation, clôtures déplacées,...),
- ouverture au public de secteurs actuellement peu accessibles, même s'il existe un sentier du littoral.

L'option prise est un aménagement léger et réversible, disposé au plus près des haies, fossés et talus présents. Les aires de stationnement et de pique-nique seront celles existantes et feront l'objet, comme les accès, d'aménagements légers complémentaires.

**Hydrologie et milieux aquatiques :** le revêtement de la chaussée sera perméable et confectionné avec un liant<sup>44</sup> à partir des matériaux prélevés sur place sauf pour les platelages en bois, destinés aux surplombs des zones humides. Lors des périodes de risque de submersion marine, l'accès à la voie verte sera fermé ; un contrôle de son état précèdera sa réouverture. Une information sur le risque de rupture de barrage sera assurée le long de la Sélune (système d'alerte, points de refuge). L'entretien annuel de la chaussée sera manuel en excluant tout emploi de pesticides, la collecte des déchets sur les points prévus et sur l'ensemble du linéaire sera adaptée au niveau de fréquentation de l'itinéraire (été, week-ends de printemps et évènements particuliers...).

**Espèces et milieux naturels :** l'évaluation des impacts sur les milieux naturels s'appuie sur l'importance relative des surfaces affectées, exprimée en pourcentage (surfaces de l'emprise du projet ramenées à la surface totale du zonage : ZNIEFF, p.219, zones humides, p.221, ...), pour conclure à l'absence d'impact significatif. L'Ae ne peut pas partager ce raisonnement, les surfaces affectées (après les mesures d'évitement et de réduction des impacts) devant être évaluées pour elles mêmes en fonction de leur richesse écologique propre, et faire l'objet d'une compensation. *L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des mesures de compensation que le maître d'ouvrage propose pour les surfaces d'espaces naturels détruites dans l'emprise du projet.*

**Activités économiques :** les besoins des éleveurs de moutons des prés salés sont pris en compte au niveau de la conception des clôtures et des barrières permettant le franchissement de la voie verte par les troupeaux. L'Ae a noté que la présence des ovins est une condition essentielle à la préservation de certains habitats d'intérêt communautaire (cf. le plan de gestion accompagnant la délivrance des autorisations d'occupation temporaire du DPM pour le pâturage ovin), même s'il existe dans certaines zones un surpâturage conduisant à un état de conservation défavorable de l'herbu.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans l'étude d'impact le risque que ces accès conduisent certains usagers de la véloroute-voie verte à accéder ainsi aux herbous, conduisant à une dégradation du milieu et à une perturbation des espèces animales.*

## **2.4 Analyse coûts/avantages et évaluation socio-économique**

Un tableau de 4 lignes, page 258, présente une estimation du coût des mesures d'évitement, de réduction, de compensation des impacts environnementaux (montant total : 863 970€). L'Ae appelle l'attention du maître

<sup>44</sup> Probablement de la chaux, le dossier ne l'indique pas.

d'ouvrage sur le fait que des mesures d'indemnisation pour des terres agricoles situées dans l'emprise de la voie verte, ou la reconstruction d'un muret de clôture d'une propriété privée ne peuvent être comptabilisées comme des dépenses au profit de l'environnement.

La véloroute-voie verte, d'une longueur de plus de 3 km, devant être juridiquement considérée comme une infrastructure de transport, une évaluation socio-économique est présentée par le maître d'ouvrage. Compte tenu du principe de proportionnalité aux enjeux, l'Ae n'a pas d'observations à formuler.

## **2.5 Mesures de suivi**

Il n'est pas présenté dans le dossier un exposé des effets attendus des mesures à l'égard des impacts précités du projet, ni des principales modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en précisant les modalités du suivi environnemental du résultat des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en application lors de la réalisation du projet.***

## **2.6 Méthodes**

L'étude d'impact ainsi que l'étude d'incidences Natura 2000 font état de sources d'information issues de la bibliographie (inventaires ZNIEFF et du document d'objectif (DOCOB) du site Natura 2000, des relevés du conservatoire botanique national de Brest - CBNB) et de prospections faites par le bureau d'études « entre 2007 et juillet 2012 » sans plus de précisions (dates ?) afin de s'assurer d'une couverture suffisante des différentes périodes de végétation et des cycles de reproduction. Ces précisions sont présentes par contre dans l'étude d'incidences Natura 2000 (p.37, l'année de réalisation des observations n'est toutefois pas mentionnée).

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique décrit de façon très formelle les enjeux environnementaux du projet, mais les impacts ne sont pas clairement présentés, et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation n'y sont pas décrites en tant que telles, dans un langage clair et accessible pour un public non averti. ***L'Ae recommande de réécrire partiellement le résumé non technique en prenant en compte les observations formulées dans le présent avis.***