



## **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 l'aménagement de la RN 171 en traversée des communes de Trignac et de Montoir-de- Bretagne (44)**

**n°Ae: 2015-57**

# 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 7 octobre 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la RN 171 en traversée des communes de Trignac et Montoir-de-Bretagne (44).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenic, Letourneux, Orizet, Vindimian.*

*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 Guth, MM. Lefebvre, Muller, Roche, Ullmann.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Loire-Atlantique, le dossier ayant été reçu complet le 15 juillet 2015.*

*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 R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté, par courriers en date du 17 juillet 2015 :*

- *la ministre chargée de la santé ;*
- *le préfet de la Loire-Atlantique, et a pris en compte sa réponse en date du 6 août 2015 ;*
- *la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire.*

*Sur le rapport de Maxime Gérardin, et 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

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

# Synthèse de l'avis

L'Etat vise à recenser puis à résorber, sur le réseau des routes nationales, les « points noirs de bruit » (PNB), désignant des situations d'exposition au bruit particulièrement forte. Dans ce cadre, ont été établies par les services de l'Etat en Loire-Atlantique (44) des cartographies du bruit des routes les plus circulées, puis un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) portant sur le réseau routier relevant de l'Etat, pour la période 2010-2015. Ce PPBE identifie des habitations constituant potentiellement des PNB, dont un bon nombre sont situées le long de la RN 171 à Trignac et Montoir-de-Bretagne (44).

Le projet soumis à l'avis de l'Ae consiste en la mise en place, sur ces deux communes, d'écrans anti-bruit sur un linéaire total de 2 600 mètres et d'« isolations de façade ». Les écrans entraînent en outre des suppressions d'accès à des propriétés (des rétablissements sont prévus) et de bandes cyclables, ces dernières n'apparaissant cependant pas toutes justifiables par la pose des écrans.

L'objet principal du projet est de réduire l'impact sonore de la route, ce qui est assurément très positif du point de vue de l'environnement. La RN 171 s'inscrit par ailleurs dans un territoire aux enjeux environnementaux très divers. À l'échelle de la seule pose des dispositifs anti-bruit, les enjeux apparaissent relativement modérés. Il s'agit, selon l'Ae :

- du paysage,
- des déplacements à vélo et à cyclomoteur, du fait de la suppression de la bande cyclable.

L'étude d'impact est globalement bien conduite.

L'Ae recommande notamment :

- d'étayer, notamment par un diagnostic d'accidentologie routière, la justification des suppressions d'aménagements cyclables, là où ces suppressions ne sont pas explicables par la pose d'écrans anti-bruit ou à défaut, de conserver les aménagements existants ; et en tout cas, de proposer des mesures effectives et pertinentes pour compenser les suppressions d'aménagements cyclables ;
- d'apporter certaines précisions supplémentaires relatives à la réduction du bruit ;
- de s'engager dans l'établissement d'un diagnostic des effets environnementaux de l'assainissement actuel, et à apporter des mesures correctives si nécessaire.

Elle formule aussi d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Depuis une instruction du Premier ministre en date du 11 avril 1984, confirmée par une circulaire du 12 juin 2001, l'Etat vise à recenser puis à résorber, sur le réseau des routes nationales, les « points noirs de bruit » (PNB), désignant des situations d'exposition au bruit particulièrement forte. Cette politique s'inscrit aujourd'hui dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui prévoit l'établissement de « cartes stratégiques » du bruit.

Dans ce cadre, ont été établies par les services de l'Etat en Loire-Atlantique des cartographies du bruit des routes nationales et départementales les plus circulées<sup>2</sup>, puis un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)<sup>3</sup> portant sur le réseau routier relevant de l'Etat (y compris auto-routes concédées)<sup>4</sup>, pour la période 2010-2015. Ce PPBE identifie 330 habitations, toutes des maisons individuelles, constituant potentiellement des PNB, ainsi que les actions à mettre en oeuvre pour les résorber.

*Pour une complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir au public, à l'occasion de l'enquête relative aux présentes protections, un état d'avancement de la mise en œuvre du PPBE Etat 2010-2015.*

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La RN 171 est une route à 2 fois 2 voies, d'une vingtaine de kilomètres, qui se raccorde à l'axe Nantes-Vannes (RN 165) à Savenay pour rallier Saint-Nazaire. Historiquement, elle a été construite par modifications successives de la route ancienne : rectifications, doublement de la chaussée, création d'échangeurs, etc. La limitation de vitesse est actuellement de 90 km/h. La route supporte, dans sa partie la plus proche de Saint-Nazaire, un trafic supérieur à 50 000 véhicules/jour et est à l'origine de 176 des 330 PNB potentiels mentionnés ci-dessus, dont une grande partie sur les communes de Trignac et Montoir-de-Bretagne (44). Plusieurs tronçons y sont aménagés pour permettre la circulation des vélos (bande cyclable matérialisée sur l'accotement et aménagements ponctuels).

---

<sup>2</sup> <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Cartographie-du-bruit-des-grandes-infrastructures-de-transport-terrestres/Cartographies-du-bruit-des-reseaux-routiers-nationaux-et-departementaux-en-Loire-Atlantique>

<sup>3</sup> <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement/Approbaton-du-PPBE>

<sup>4</sup> Les routes départementales les plus circulées (dont la RD 213, dite « route bleue ») font l'objet d'un PPBE porté par le département. L'agglomération de Saint-Nazaire sera également tenue d'en établir un (articles L.572-2 et suivants du code de l'environnement).



Secteur du projet : Saint-Nazaire au sud-ouest, l'estuaire de la Loire au sud-est, la Brière au nord-ouest.  
Source Géoportail 2015.

Le projet consiste d'une part, après réalisation d'une étude visant à préciser les « PNB potentiels » devant réellement constituer des PNB à l'horizon 2030<sup>5</sup>, en la mise en place de « protections à la source » (8 écrans anti-bruit et rehaussement d'un merlon<sup>6</sup>), pour un linéaire total de 2 600 mètres environ. L'objectif visé est de rabaisser le bruit supporté en 2030 par les habitations identifiées comme PNB en deçà des seuils qui s'imposeraient au maître d'ouvrage dans le cas d'une création de route dans un environnement initialement bruyant<sup>7</sup> (ces seuils sont inférieurs de 5 décibels<sup>8</sup> à ceux qui caractérisent des PNB). Les protections sont complétées par des « isolations de façade », pour :

- les habitations considérées comme trop esseulées : la mise en place d'une protection à la source n'est en effet prévue que pour les groupes de quatre habitations au moins (règle issue du PPBE) ;
- les cas où l'insertion d'un écran n'apparaît pas possible ;
- les cas où les écrans mis en place ne suffiraient pas à ramener les niveaux de bruit en dessous des objectifs susmentionnés (il s'agit notamment d'habitations à étages, pour lesquels les écrans sont nécessairement moins efficaces).

Il prévoit, d'autre part :

- des modifications de bretelles d'insertion ou de sortie, induites par les écrans ;
- la suppression de quelques accès directs de propriétés riveraines, coupés par les écrans. La desserte de ces propriétés est alors rétablie par des voiries nouvelles, à reclasser dans le domaine communal après projet ;

<sup>5</sup> Le trafic pris en compte à cet effet est celui constaté en 2009, augmenté de 1,5% par an jusqu'en 2030 (p.139 du dossier).

<sup>6</sup> Merlon : levée de terre.

<sup>7</sup> « Ambiance sonore non modérée » et seuils définis par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Plus généralement, l'Ae renvoie à sa note du 8 juillet 2015, sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructure de transport routier et ferroviaire :

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708\\_-\\_Note\\_sur\\_le\\_bruit\\_des\\_infrastructures\\_-\\_delibere\\_cle234991.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf)

<sup>8</sup> 5 décibels en moins correspondent à une division par un peu plus de 3 de l'énergie sonore reçue.

- la suppression des bandes cyclables qui empruntent les bords droits des chaussées actuelles, sans rapport, pour certaines d'entre elles, avec l'emprise occupée par les écrans anti-bruit.

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

S'agissant d'une « modification non substantielle d'une voie rapide »<sup>9</sup>, le projet a été soumis à examen « au cas par cas »<sup>10</sup>, visant à déterminer s'il devait ou non faire l'objet d'une étude d'impact. Puisque sa maîtrise d'ouvrage est assurée par des services (DREAL Pays de Loire) de la ministre en charge de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae du CGEDD<sup>11</sup>. Par décision en date du 6 février 2013<sup>12</sup>, l'Ae a décidé que le projet serait soumis à étude d'impact. De ce fait, il est également soumis à enquête publique<sup>13</sup>.

Le dossier est présenté comme un dossier de déclaration d'utilité publique<sup>14</sup> (DUP), quoiqu'aucune acquisition de terrains privés ne soit nécessaire. Le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur de l'Ae que certaines variantes de desserte d'habitations envisagées au début de l'élaboration du projet auraient en effet entraîné des acquisitions, mais qu'après études, le recours à ces variantes n'apparaît pas nécessaire. La forme initiale du dossier a néanmoins été conservée<sup>15</sup>. Le projet devra en tout cas faire l'objet d'une déclaration de projet actant son intérêt général<sup>16</sup>.

Une concertation a été conduite en juin et juillet 2014, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Une « déclaration d'existence » (p.75) au titre de la loi sur l'eau<sup>17</sup> (reconnaissance d'antériorité de la route et de ses rejets) est prévue.

La contribution fournie à l'Ae par le préfet indique que le projet est compatible avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) des deux communes.

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

L'Ae note en premier lieu que l'objet même du projet est de réduire l'impact sonore de la route, ce qui est assurément positif.

Il s'inscrit dans un territoire aux enjeux environnementaux très divers :

- milieux naturels remarquables et variés, mais souvent fragilisés (estuaire de la Loire au sud et marais de Brière au nord),

<sup>9</sup> Cf. rubrique 6°b) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

<sup>10</sup> Procédure prévue à l'article L.122-1 et détaillée à l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

<sup>11</sup> Cf. article R. 122-6-II-2° du code de l'environnement.

<sup>12</sup> [http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008791-01\\_decision\\_ae.pdf](http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008791-01_decision_ae.pdf)

<sup>13</sup> Article L. 123-2-I-1° du code de l'environnement.

<sup>14</sup> Voir le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

<sup>15</sup> De fait, puisque le projet est soumis à étude d'impact (cf. paragraphe suivant), donc à enquête publique, présenter une DUP n'induit pas de procédure supplémentaire.

<sup>16</sup> Article L. 126-1 du code de l'environnement.

<sup>17</sup> Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

- présence des risques d'inondation associés à ces milieux,
- présence de nombreuses infrastructures et de divers risques industriels,
- effets induits par une urbanisation étalée.

À l'échelle du projet, les enjeux apparaissent beaucoup plus modérés. Il s'agit, selon l'Ae :

- du paysage,
- des déplacements à vélo et à cyclomoteur, du fait de la suppression de la bande cyclable.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement bien conduite, accessible et bien illustrée. Dans la suite du présent avis, l'Ae revient sur les points qui lui semblent les plus importants ou qui lui semblent mériter précisions, sans commenter de manière exhaustive l'ensemble des éléments présentés.

### 2.1 Analyse de l'état initial

#### 2.1.1 Etat initial des milieux naturels

L'état des différentes masses d'eau du périmètre est correctement décrit, ainsi que les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)<sup>18</sup> et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire. Dans ce cadre, le Brivet est identifié comme une masse d'eau fortement modifiée (aménagements), à la qualité chimique dégradée et à la qualité écologique médiocre.

L'étude d'impact présente les différents zonages de protection naturalistes existant à proximité : sites Natura 2000<sup>19</sup> de la Brière et de l'estuaire de la Loire, au titre à la fois de la directive Habitats-faune-flore et de la directive Oiseaux, dans les deux cas ; et diverses zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). La Brière est en outre une zone protégée par la convention de Ramsar, et abrite un parc naturel régional (PNR).

Des inventaires floristiques ont été conduits en 2014 dans des « aires d'études rapprochées » (emprises des protections projetées) et dans des « secteurs d'intérêt proches » (espaces non artificialisés situés à proximité), pour un total de huit hectares environ. Le recensement des zones humides correspondantes est bien conduit et n'appelle pas de remarques. L'intérêt écologique des milieux expertisés apparaît globalement faible. Des espèces exotiques envahissantes sont en outre présentes.

Le caractère « fragmentant » de la RN 171 est identifié (p. 91). Le Brivet et le canal du Priory, que la route traverse chacun à une des extrémités du tronçon étudié, sont identifiés comme les seuls éléments de continuité présents.

<sup>18</sup> Les éléments présentés sont cependant tirés du SDAGE 2010–2015, sans référence au SDAGE 2016–2021 en élaboration, qui sera en vigueur au moment de l'exécution du présent projet.

<sup>19</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 », visant à garantir l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1750 sites.

La RN 171 ne dispose pas de dispositifs de traitement des eaux rejetées. Un rejet dans le Brivet est notamment mentionné, sans que ses caractéristiques ne soient décrites. Par ailleurs, le Brivet est l'un des très rares éléments de continuité subsistants entre l'estuaire de la Loire et les marais de Brière, et le schéma d'aménagement des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire prévoit d'« améliorer la transparence migratoire ». Dans le cas où une mise à niveau future de l'assainissement routier serait à envisager, il serait nécessaire de s'assurer que les écrans anti-bruit ne la rendront pas plus difficile.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager dans l'établissement d'un diagnostic des effets environnementaux de l'assainissement actuel et à apporter des mesures correctives si nécessaire.*

### 2.1.2 Etat initial des déplacements

Le fort effet de coupure urbaine induit par la route est mentionné.

### 2.1.3 Etat initial du risque inondation

Les atlas des zones inondables de Brière et de l'estuaire de la Loire sont présentés. La RN 171, sur son remblai, est considérée comme hors zone inondable.

### 2.1.4 Etat initial en matière d'accidentologie routière

Le dossier ne présente pas de diagnostic du tronçon de route concerné en matière d'accidentologie. Selon l'Ae, un tel diagnostic, recourant autant que possible à l'analyse des accidents passés (y compris aux abords des entrées/sorties de la route), devrait être présenté au titre de l'état initial. Il permettrait de connaître les éventuelles spécificités de ce tronçon de route, d'en tirer le cas échéant des enseignements utiles dans le cadre du réaménagement induit par la pose des protections acoustiques, et de vérifier l'argument de sécurité avancé pour justifier certaines suppressions d'aménagements cyclables (voir paragraphe suivant).

*L'Ae recommande de présenter, au titre de l'état initial, un diagnostic en matière d'accidentologie du tronçon de route concerné.*

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

Cette partie de l'étude d'impact retrace le processus d'élaboration du projet. Ces explications n'appellent pas de remarques de la part de l'Ae.

Comme noté plus haut, le projet prévoit de supprimer les bandes cyclables existantes, là où des écrans anti-bruit occuperont leur emprise, mais également sur les tronçons où aucun écran anti-bruit n'est envisagé (par exemple, de Trignac vers Certé). Ce dernier choix doit alors être justifié, en tant qu'élément constitutif du projet. Le dossier le présente comme une demande de l'exploitant de la route, qui répondrait à un enjeu de sécurité (p. 25). De fait, l'étude d'impact reprend régulièrement l'idée que la situation actuelle serait particulièrement dangereuse<sup>20</sup>. En

---

<sup>20</sup> On lit par exemple, p.133, que des « cyclistes se risquent sur la bande dérasée de droite ». Cette présentation est pour le moins surprenante, s'agissant de bandes cyclables réalisées dans les règles de l'art et accompagnées des aménagements idoines (pistes avec passages dénivelés pour franchir l'échangeur de Certé, signalisation, etc.).

l'absence de renvoi à des références en matière de sécurité routière, cette affirmation ne peut être comprise que comme le résultat d'un raisonnement assimilant la sécurité au confort de circulation<sup>21</sup>.

***L'Ae recommande d'étayer la justification des suppressions d'aménagements cyclables, là où ces suppressions ne sont pas explicables par la pose d'écrans anti-bruit ou, à défaut, de conserver les aménagements existants.***

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

### **2.3.1 Résorption des points noirs de bruit**

La démarche de modélisation du bruit et de l'effet des écrans est globalement bien exposée. Quelques imperfections restent cependant à signaler :

- Les seuils en deçà desquels le maître d'ouvrage prévoit de rabaisser le bruit auquel les habitations en situation de PNB seront exposées n'apparaissent pas clairement<sup>22</sup> ;
- Les tableaux des pages 155 à 159, présentant la situation après pose des écrans, comportent une colonne « *PNB oui/non* » peu compréhensible, qui semble en fait renseigner sur l'atteinte ou non de cet objectif ;
- Il n'est pas présenté de liste facilement accessible des habitations qui devront finalement bénéficier d'une isolation de façade (soit parce qu'elles ne seront pas protégées par un écran, soit parce que la protection fournie s'avèrerait insuffisante) ;
- La démarche retenue pour vérifier *a posteriori* l'efficacité des écrans, et en particulier la non nécessité d'isolations de façade supplémentaires, n'est pas indiquée.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer les objectifs d'abaissement du bruit qu'il se fixe, de fournir une liste des habitations qui bénéficieront d'une isolation de façade, et d'indiquer les modalités du suivi qui permettra de vérifier l'efficacité mesures mises en oeuvre.***

La mise en œuvre des isolations de façade est décrite en des termes surprenants : « *Les riverains pourront alors être informés de la possibilité qui leur est offerte de faire réaliser des travaux subventionnés d'isolation acoustique ainsi que de la procédure à suivre (nature des travaux et des prestations pouvant être pris en charge, constitution des dossiers de demande de subvention, principe de remboursement sur contrôle...)* ». Le maître d'ouvrage a cependant indiqué au rapporteur de l'Ae qu'il conduirait bien lui-même le processus (diagnostic réalisé par une seule entreprise pour l'ensemble des habitations, règlement des travaux directement du maître d'ouvrage aux entreprises, etc.).

***L'Ae recommande d'améliorer, dans le dossier qui sera mis à disposition du public, la présentation consacrée à la mise en œuvre des isolations de façade.***

---

<sup>21</sup> Dans une approche plus objective, on pourrait s'interroger sur l'insécurité comparée de l'aménagement en cause et de routes départementales ordinaires : si ces dernières supportent des trafics bien plus faibles, elles ne disposent en général pas d'accotements permettant aux cyclistes de se tenir à l'écart du trafic.

<sup>22</sup> Ils sont cependant beaucoup plus explicites dans le résumé non technique (p.57).

### 2.3.2 Paysage

L'Ae relève que des aménagements paysagers sont prévus, conçus en lien avec le parc naturel régional de Brière. Ce volet n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

### 2.3.3 Circulations à vélo et cyclomoteur

Pour ce qui est des effets des suppressions d'aménagements cyclables, l'étude d'impact indique (p. 199) qu'une réflexion a été menée avec les communes et la Carène (communauté d'agglomération de Saint-Nazaire) pour mettre en place des « itinéraires de substitution jalonnés ». Des détours de 1 à 1,5 km sont constatés (sur des trajets de l'ordre de 3 kilomètres), ces allongements étant « considérés comme négligeables au vu des gains en matière de sécurité routière »<sup>23</sup>. Le dossier ne prévoit en fait pas d'améliorations de ces itinéraires. Le fait que ces itinéraires sont situés hors du réseau routier national n'exonère pourtant pas le maître d'ouvrage de la responsabilité de compenser les suppressions d'aménagements en participant à de nouveaux aménagements<sup>24</sup>. Un examen des problématiques de coupure urbaine associées à la route nationale devrait permettre d'identifier des points dont le traitement serait pertinent.

***L'Ae recommande de proposer des mesures effectives et pertinentes pour compenser les suppressions d'aménagements cyclables.***

Le cas des déplacements à cyclomoteur (catégorie des moins de 50 cm<sup>3</sup>) n'est pas abordé. Leur circulation sur la route nationale relève pourtant de la même problématique que celle des vélos (différence de vitesse avec les autres véhicules, et circulation sur bande cyclable ou sur accotement incompatible avec les écrans anti-bruit). Il serait notamment nécessaire d'indiquer, ne serait-ce qu'au titre de la description du projet, si la route leur restera ouverte ou non.

***L'Ae recommande d'indiquer les incidences du projet sur la circulation des cyclomoteurs.***

### 2.3.4 Impacts du chantier sur les milieux naturels

Parmi les mesures d'évitement et de réduction retenues (pp. 171-172), l'Ae note l'engagement de conduire les travaux préparatoires (« débroussaillages, abattage d'arbres et terrassements ») « entre mi-juillet et début septembre au plus tard », afin de réduire l'impact sur différentes espèces. Selon les informations communiquées au rapporteur de l'Ae, ceci imposera au maître d'ouvrage d'anticiper légèrement les travaux préparatoires, par rapport au début du chantier proprement dit<sup>25</sup>.

L'étude d'impact ne fait pas état de mesures visant à réduire la propagation d'espèces exotiques envahissantes par les travaux.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer si des mesures seront prises au regard du risque de dissémination d'espèces exotiques envahissantes.***

---

<sup>23</sup> Il n'est pas certain que les cyclistes susmentionnés partagent cette analyse.

<sup>24</sup> C'est selon ce même raisonnement que le maître d'ouvrage prévoit les rétablissements de desserte des parcelles auxquelles l'accès est supprimé, quitte à déclasser ensuite ces rétablissements dans le domaine routier communal.

<sup>25</sup> Les moyens de l'exploitant de la route, nécessaires pour sécuriser la zone, ne sont en effet entièrement disponibles qu'à partir de septembre-octobre.

### 2.3.5 Impacts du chantier sur la circulation

L'étude d'impact traduit une volonté très forte de ne pas gêner la circulation à l'occasion des travaux, avec notamment un chantier réalisé écran après écran, et la réalisation de certains travaux de nuit. Le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur de l'Ae être en train d'affiner ces questions d'organisation des travaux (par exemple, par la définition des plages horaires durant lesquelles une voie pourra être neutralisée), en lien avec l'exploitant de la route.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire état, au moment de l'enquête publique, des éléments qu'il détiendra quant aux dispositions de chantier prévues.*

## 2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien conçu. La présentation de l'ensemble des pièces du dossier en un seul volume peut cependant rendre son identification, de même que celle de la notice explicative, difficile par le lecteur : il pourrait être préférable d'éditer un volume par pièce du dossier<sup>26</sup>.

*L'Ae recommande de présenter la notice explicative et le résumé non technique en pièces séparées.*

*Elle recommande par ailleurs de traduire dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

---

<sup>26</sup> En conservant néanmoins la numérotation des pages de 1 à 227.