

8. Annexes au formulaire d'examen cas par cas

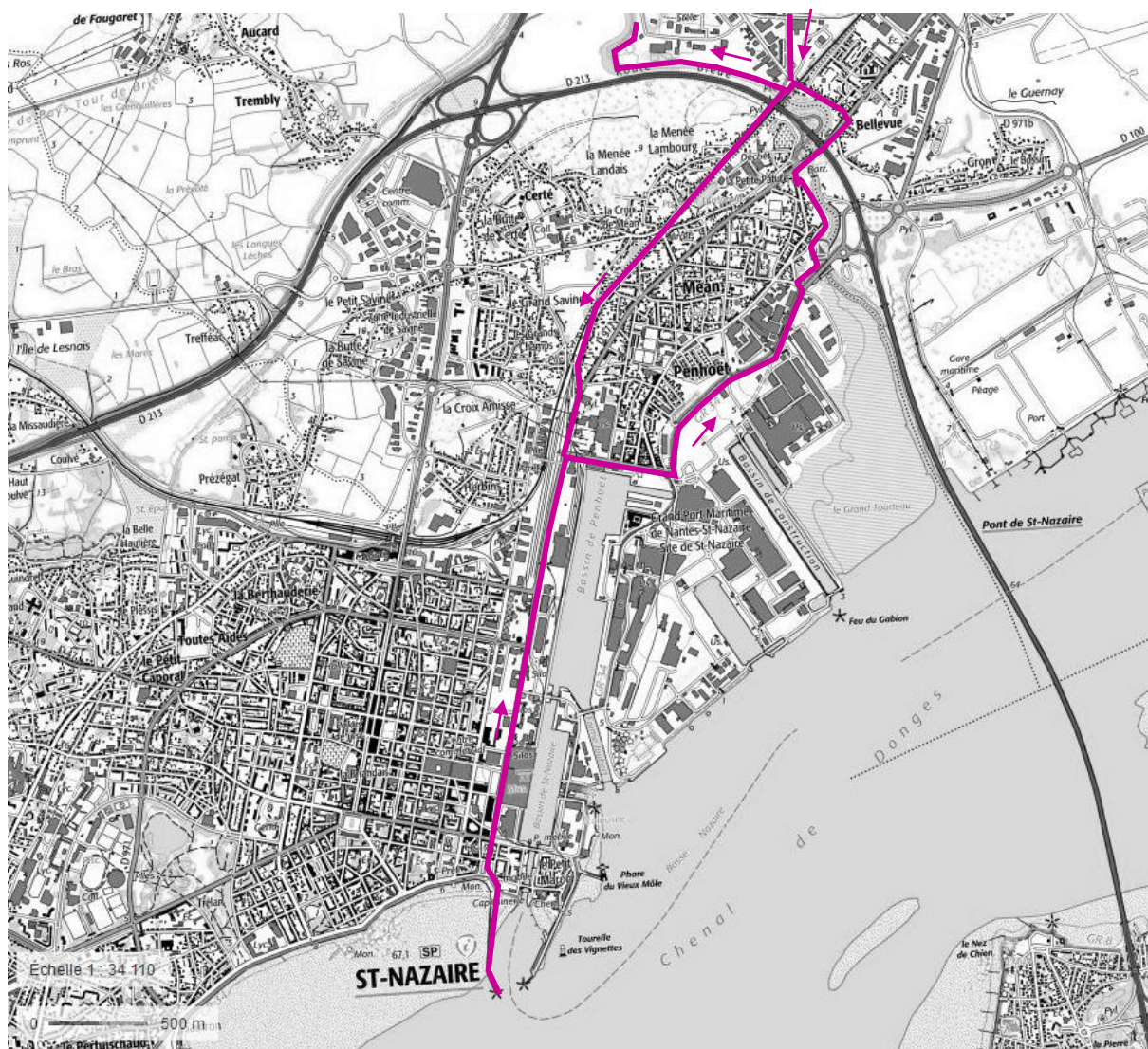
Liste des annexes obligatoires :

- Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire (**document distinct**)
- Annexe 2 : Plan de situation
- Annexe 3 : Photographies de la zone d'implantation
- Annexe 4 : Projet de tracé (parcours préférentiel et parcours optionnel)
- Annexe 5 : non nécessaire pour les aménagements visés au 6°c de l'annexe à l'article R122-2 du CE
- Annexe 6 : Le tracé et les périmètres Natura 2000

Liste des autres annexes volontairement transmises :

- Annexe 7 : Les différents revêtements envisagés pour la piste (partie 4 du formulaire)
- Annexe 8 : Détails des linéaires construits et extraits de l'étude de faisabilité (partie 4 du formulaire)
- Annexe 9 : Identification des bâtiments à démolir (partie 4.3.1 du formulaire)
- Annexe 10 : Le projet par rapport aux ZNIEFF (partie 5 du formulaire)
- Annexe 11 : le projet par rapport au PNR Brière et au site RAMSAR (partie 5 du formulaire)
- Annexe 12 : le tracé et les habitats caractéristiques des zones Natura 2000 (partie 5 du formulaire)
- Annexe 13 : investigations zones humides sur site – critère flore (partie 5 du formulaire)
- Annexe 14 : le projet par rapport au périmètre du site inscrit de la Grande Brière (partie 5 du formulaire)
- Annexe 15 : les enjeux faune à proximité de la future piste (partie 5 du formulaire)
- Annexe 16 : les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter et réduire les effets négatifs du projet (partie 6.4 du formulaire)
- Annexe 17 : Extrait plan-guide Eau et Paysage janvier 2017 + parcours cyclable « traversée moderne d'un vieux pays » version 2020
- Annexe 18 : Sites BASIAS à proximité de la piste cyclable sur la zone Altitude/Les Forges
- Annexe 19 : Espaces remarquables loi littoral

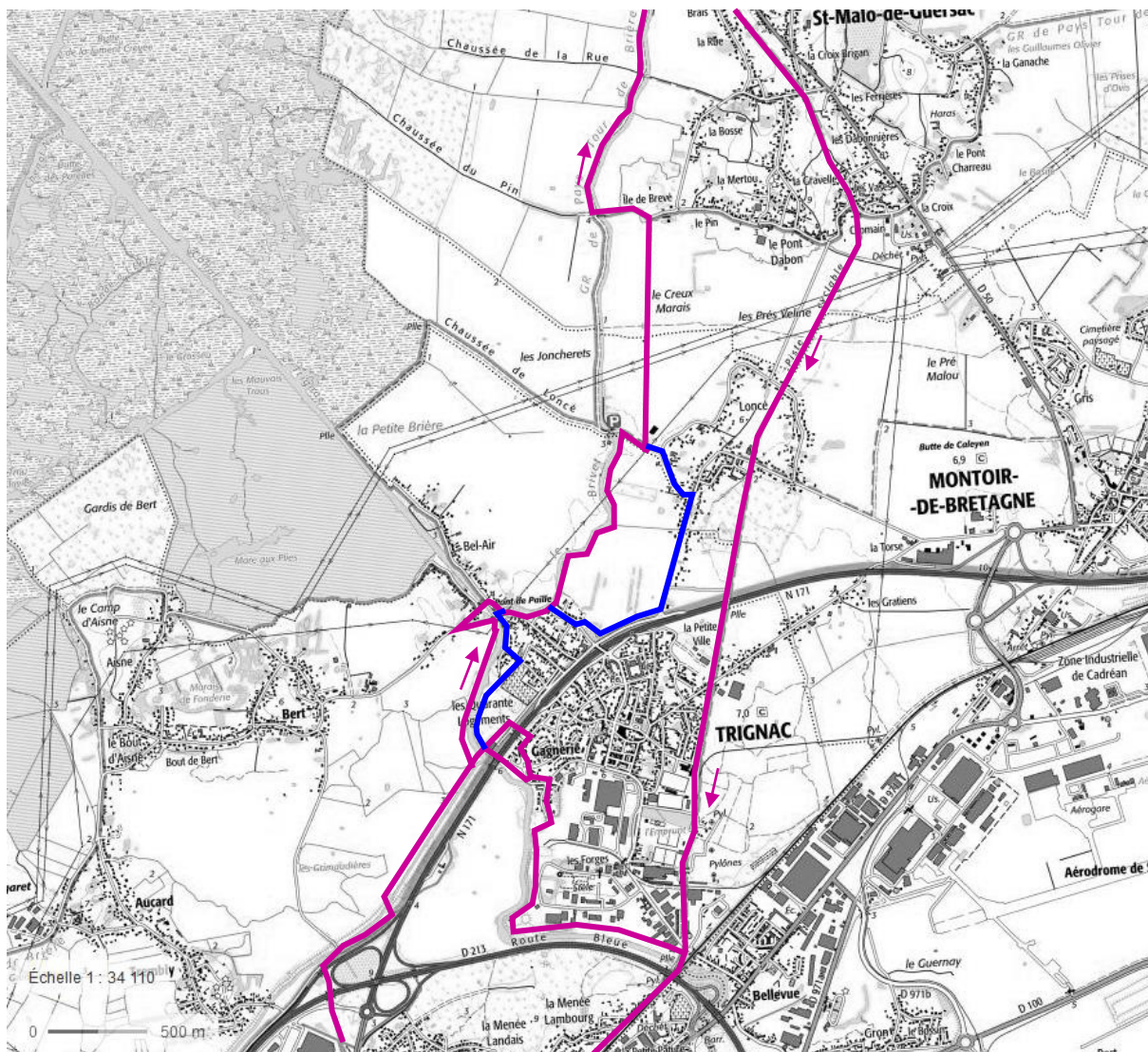
Annexe 2: Plan de situation



Section St Nazaire – Montoir de Bretagne

— Parcours préférentiel

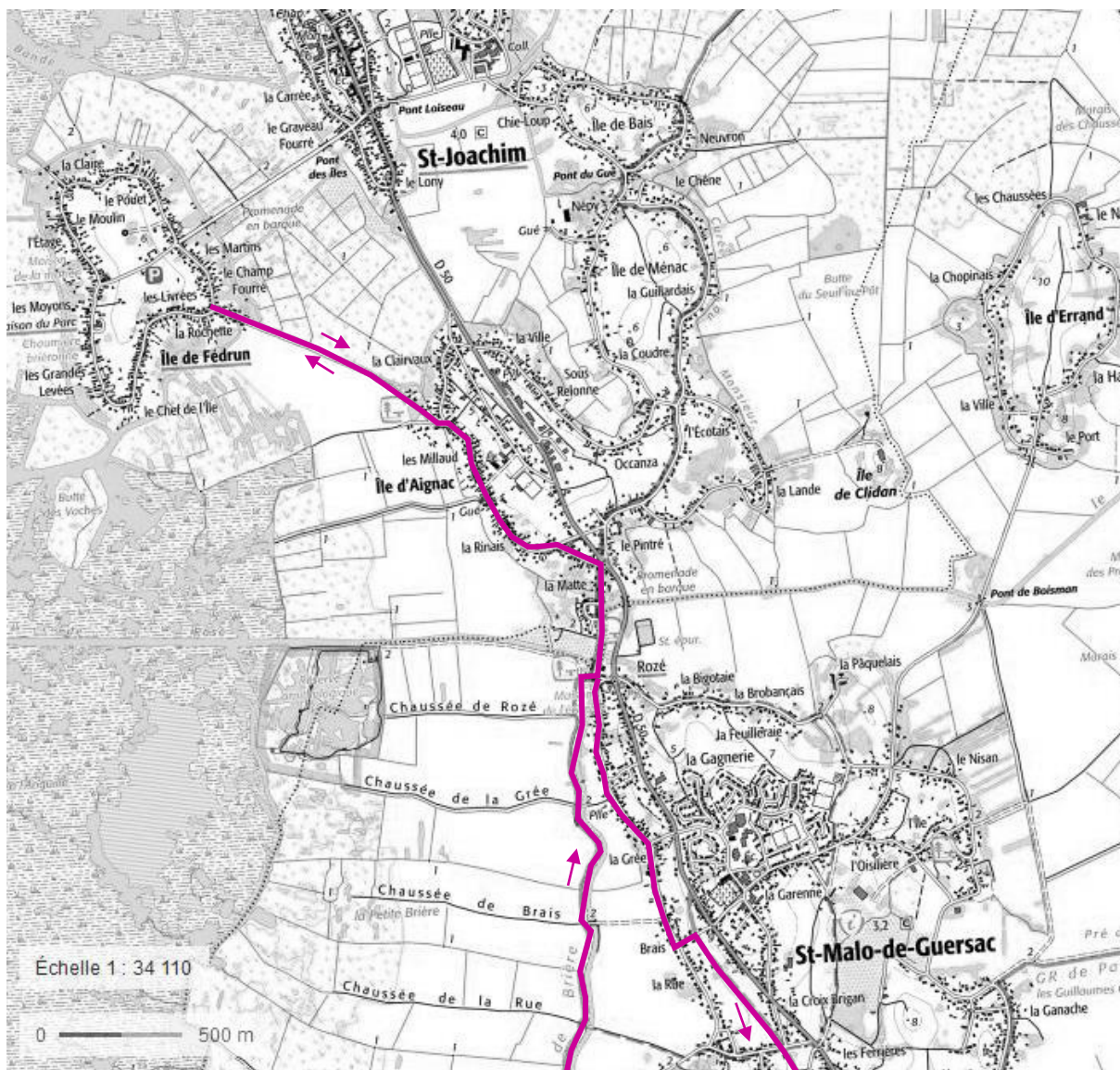
— Parcours optionnel



Section Trignac – St Malo de Guersac

— Parcours préférentiel

— Parcours optionnel



Section Saint Malo de Guersac – Saint Joachim

— Parcours préférentiel

— Parcours optionnel

Annexes au formulaire cas par cas – Piste cyclable entre St Nazaire et St Joachim



Photo 2 (sept 2019)

— Parcours préférentiel
— Parcours optionnel

Parcours préférentiel

 Parcours optionnel



Photo 7 – déc. 2019 – le remblai le long du canal de la Belle Hautière, la piste cyclable existante et l'espace interstitiel prairial



Photo 8 – sept. 2019 – emplacement de la future passerelle au-dessus du Brivet à proximité du pont de paille



Photo 9 – sept. 2019 – espaces verts à proximité de la base de kayak



Photo 10 – sept. 2019



Photo 11 – sept. 2019



Photo 12 – juin 2020



Photo 13 – juin 2020

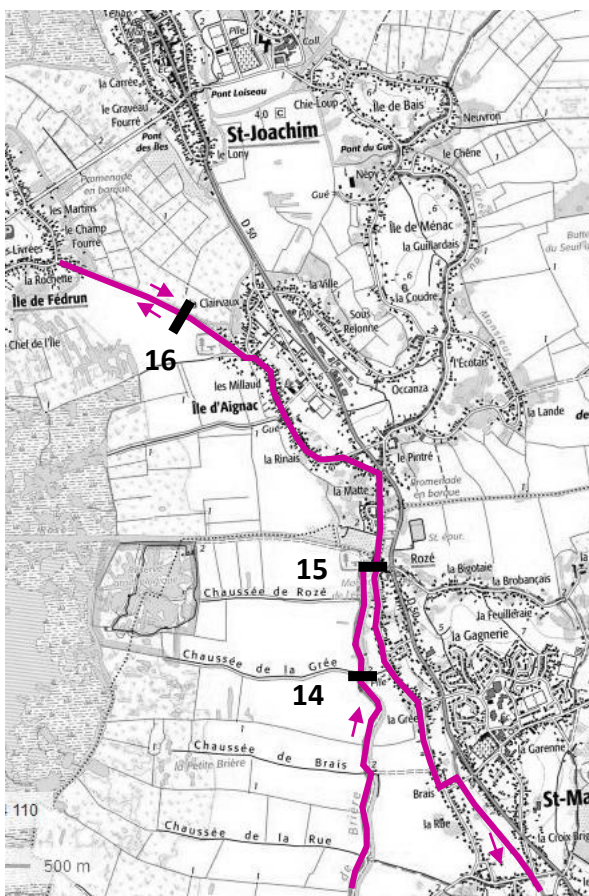


Photo 14 – sept 2019



Photo 15 – sept 2019

Section Saint Malo de Guersac – Saint Joachim

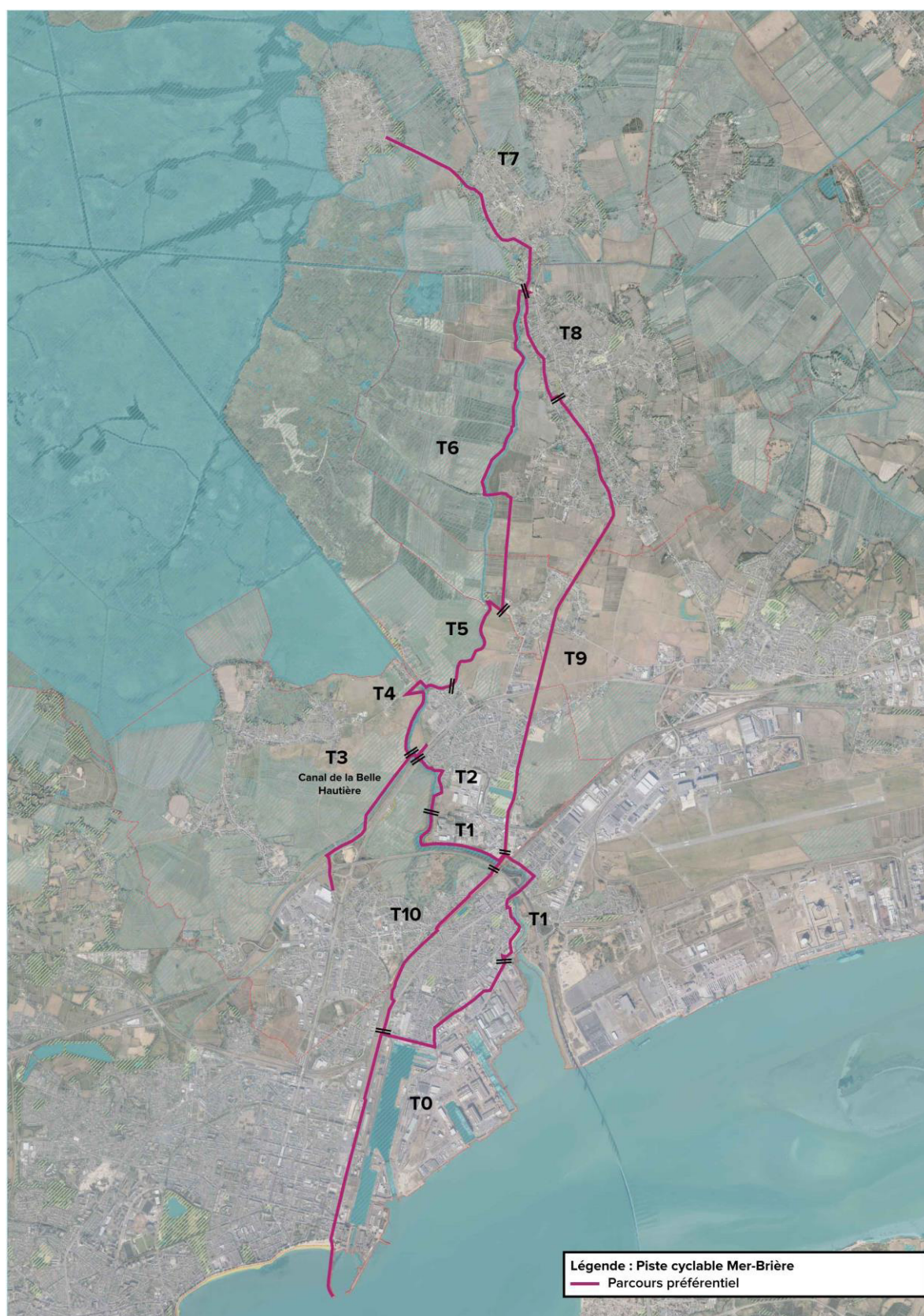
 Parcours préférentiel

 Parcours optionnel



Photo 16 – sept 2019 - rue de Millaud

Annexe 4 : Projet de tracé (parcours préférentiel et parcours optionnel)





Annexe 6 : Le tracé et les périmètres Natura 2000

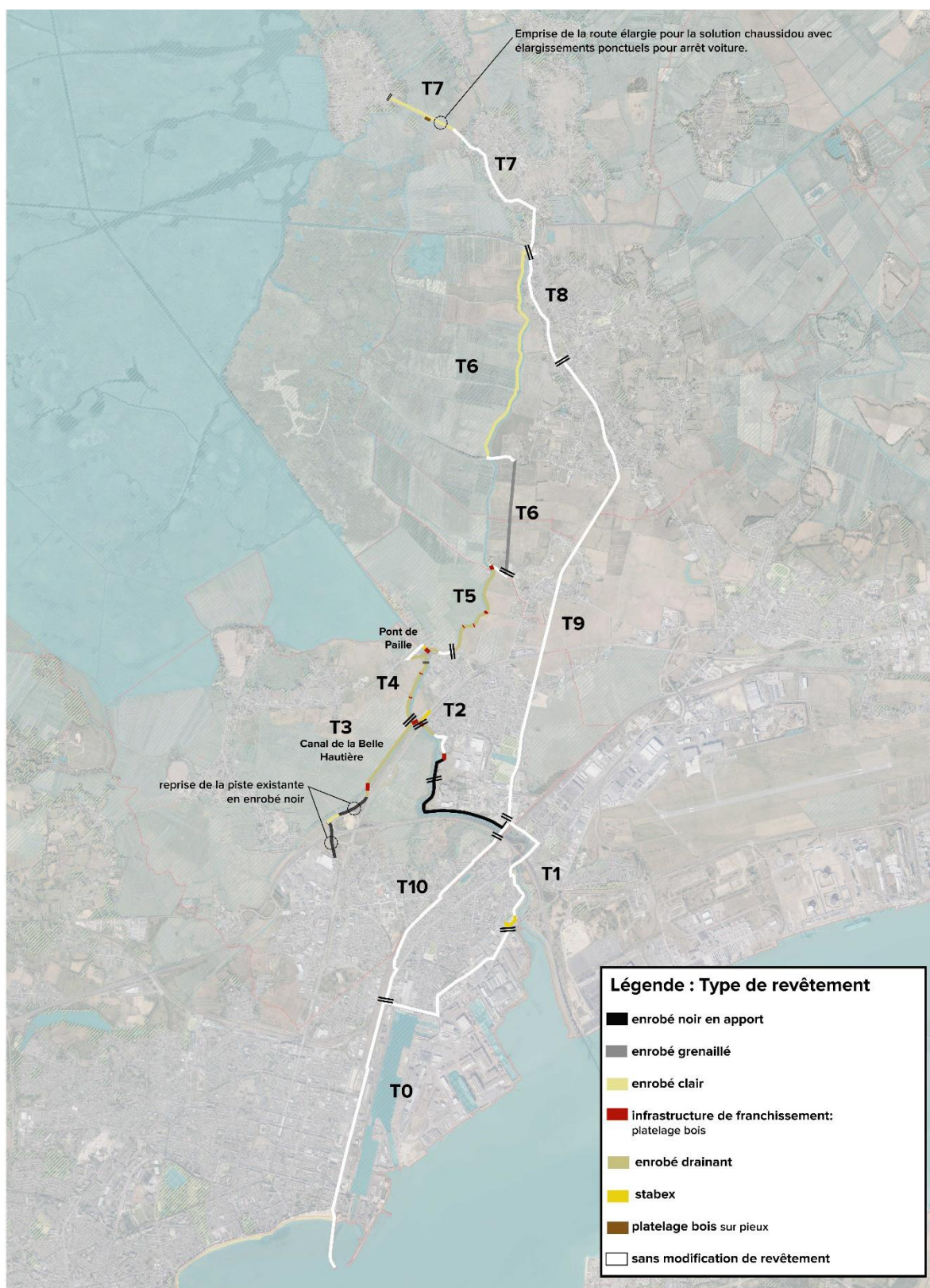


ZPS FR5212008, Grande Brière et Marais de Donges et tracés de la piste cyclable (tracé préférentiel en bleu et optionnel en rose)



ZSC FR5200623, Grande Brière et Marais de Donges et tracés de la piste cyclable (tracé préférentiel en bleu et optionnel en rose)

Annexe 7 : Les différents revêtements envisagés pour la piste



Les différents revêtements envisagés

Annexe 8 : détails des linéaires construits et extraits de l'étude de faisabilité

PARCOURS PREFERENTIEL		TRONCON	LINEAIRE TOTAL	CREATION	CONFORTEMENT	PASSERELLES	LINEAIRES DE BERGES MODIFIES
		0	3750	0	0	0	0
		1	2908	1338	160	0	0
		2	864	402	0	170	45
		3	2000	1227	704	59	20
		4	1332	922,96	0	60	10
		5	1265	951	107	35	0
		6	3743	2306	1149	0	0
		7	2367	711	0	10	36
		8	1287	0	0	0	0
		9	5275	0	0	0	0
		10	1800	0	0	0	
		TOTAL (ml)	26591	7857,96	2120	334,0	111,0
		TOTAL CREATION+CONFORTEMENT+PASSERELLES			10312,0	ml	
					10,312	km	
PARCOURS OPTIONNEL		TRONCON	LINEAIRE TOTAL	CREATION	CONFORTEMENT	PASSERELLES	LINEAIRES DE BERGES MODIFIES
		0	3750	0	0	0	0
		1	2908	1338	160	0	0
		2	864	402	0	170	45
		3	2000	1227	704	59	20
		4	1143,0	633	0	162	77,5
		5	1600	699	135	5	0
		6	3743	2306	1149	0	0
		7	2367	711	0	10	36
		8	1287	0	0	0	0
		9	5275	0	0	0	0
		10	1800	0	0	0	0
		TOTAL (ml)	26737	7316	2148	406,0	178,5
		TOTAL CREATION+CONFORTEMENT+PASSERELLES			9870,0	ml	
					9,870	km	

NB : les éléments présentés ci-après correspondent au stade de l'étude de faisabilité. Ces éléments restent susceptibles d'évolution lors des phases de conception ultérieures.

Coupe de principe Piste cyclable en déblais

REVETEMENT:

revêtement sur 6cm,

NATURE SELON LOCALISATION ET CARACTÉRISTIQUES

COUCHE DE BASE :

GNT 0/31,5 sur 5cm

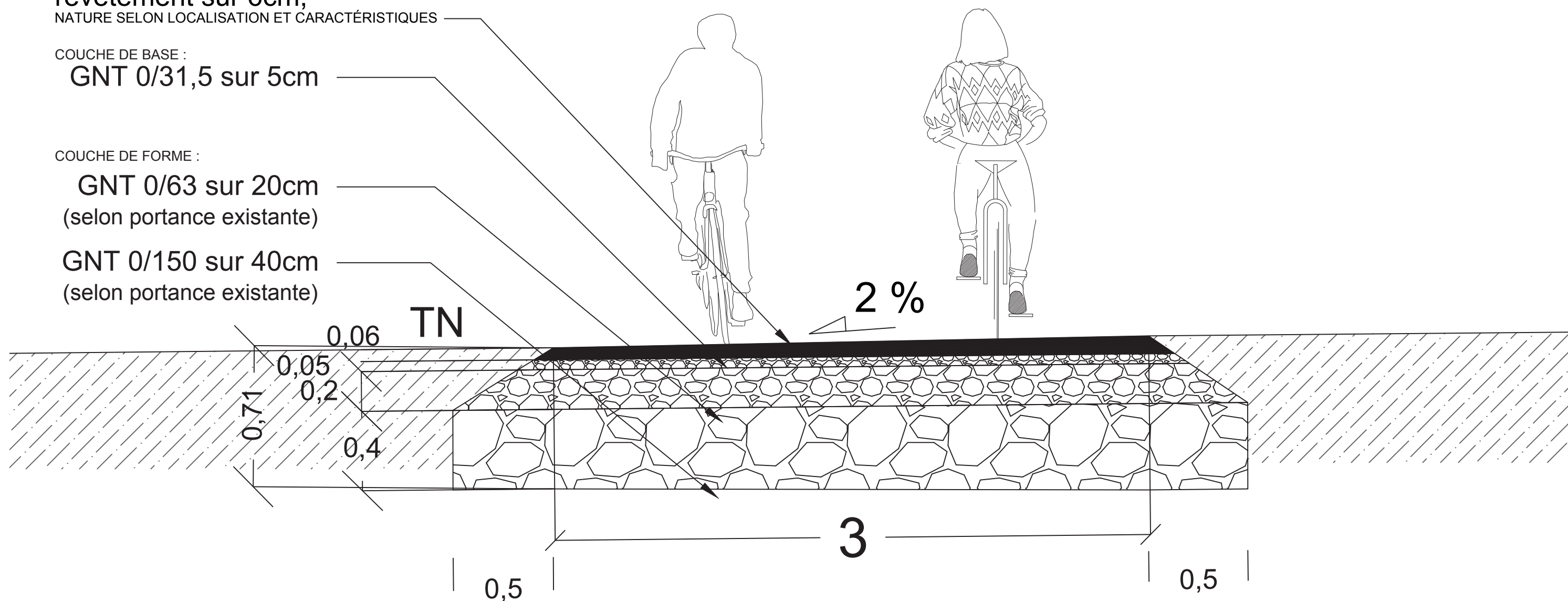
COUCHE DE FORME :

GNT 0/63 sur 20cm

(selon portance existante)

GNT 0/150 sur 40cm

(selon portance existante)

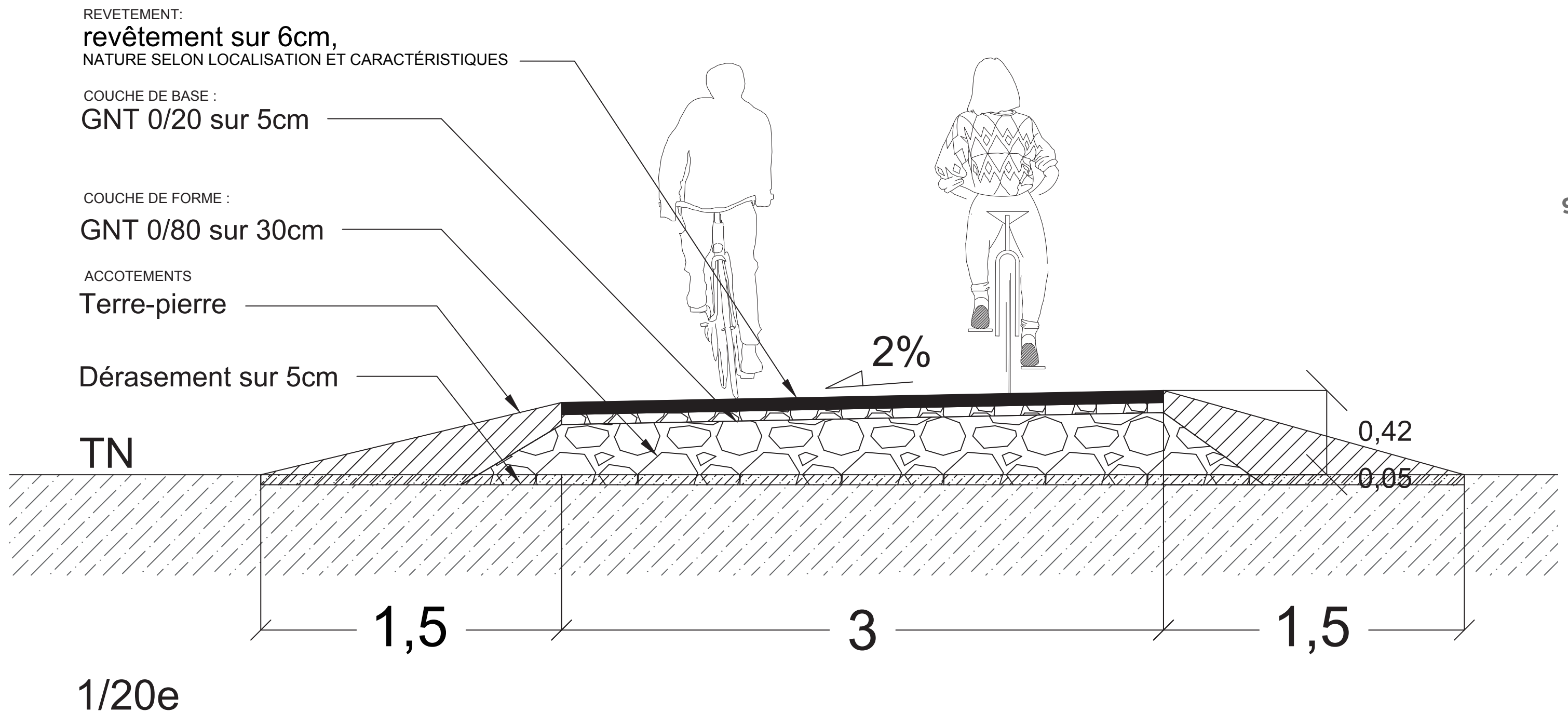


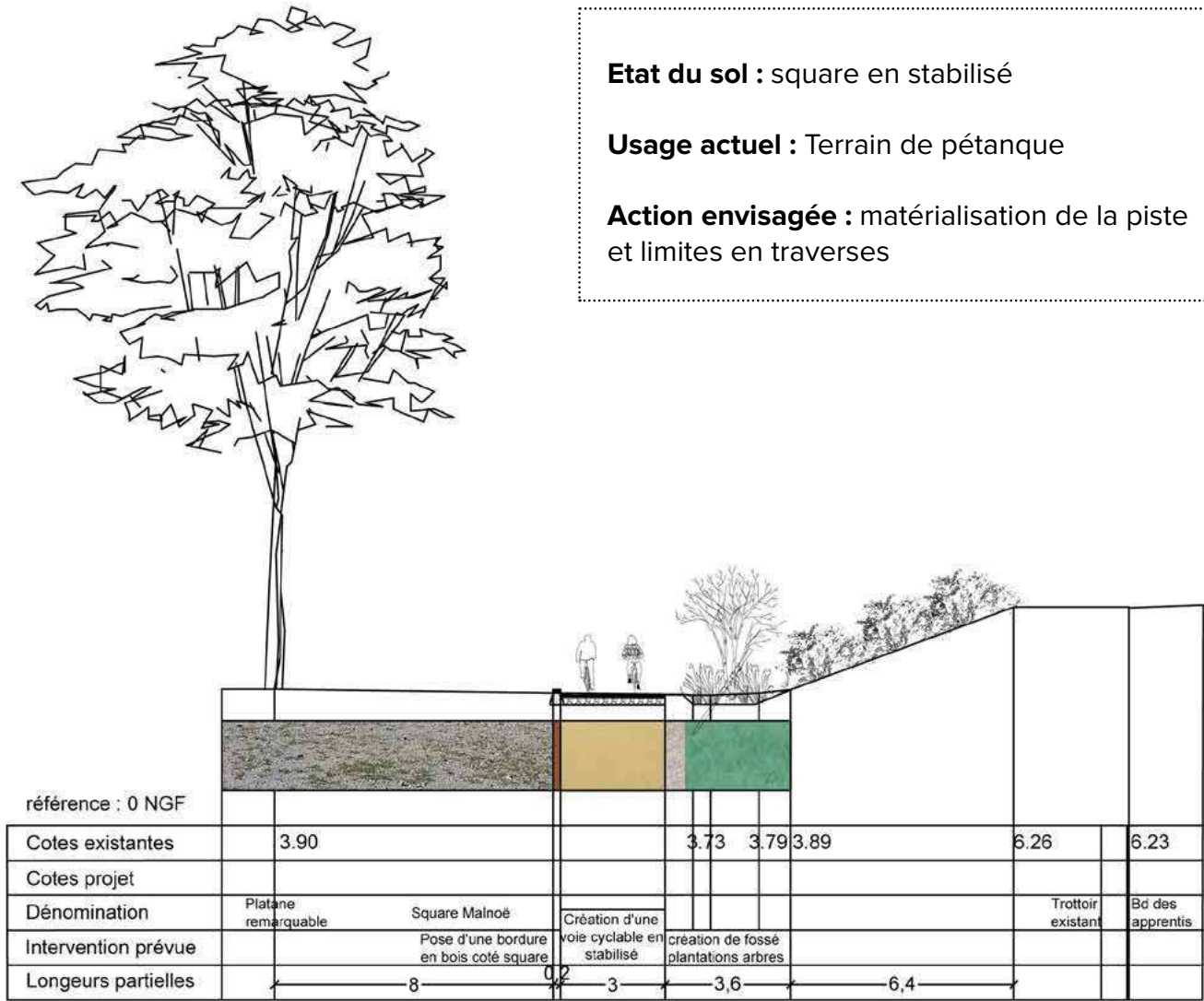
1/20e

Coupe de principe

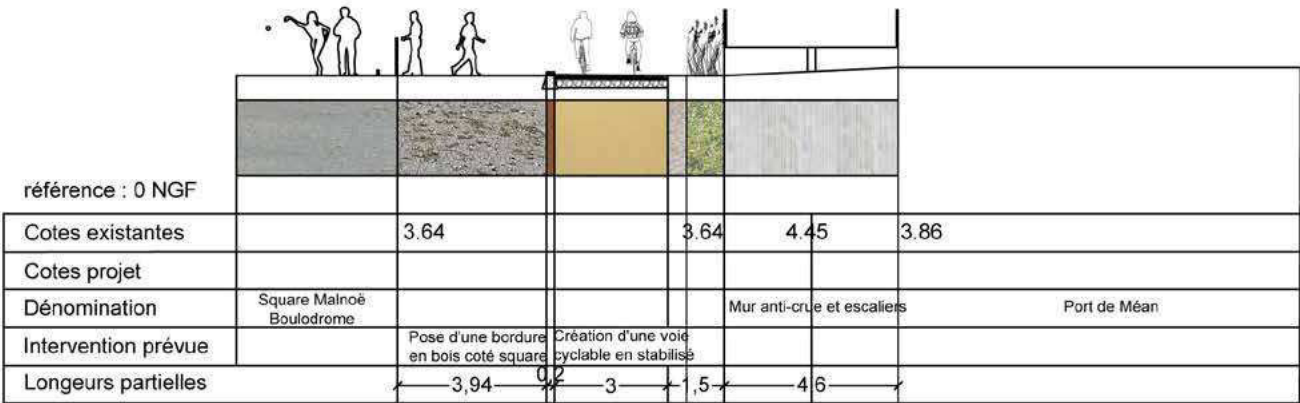
Piste cyclable en remblais

ex: tronçon des forges





Séquence 1 - Coupe A - Square Malnoë
création de chemin en stabilisé + bordure



Séquence 1 - Coupe B - Square Malnoë
création de chemin en stabilisé + bordure





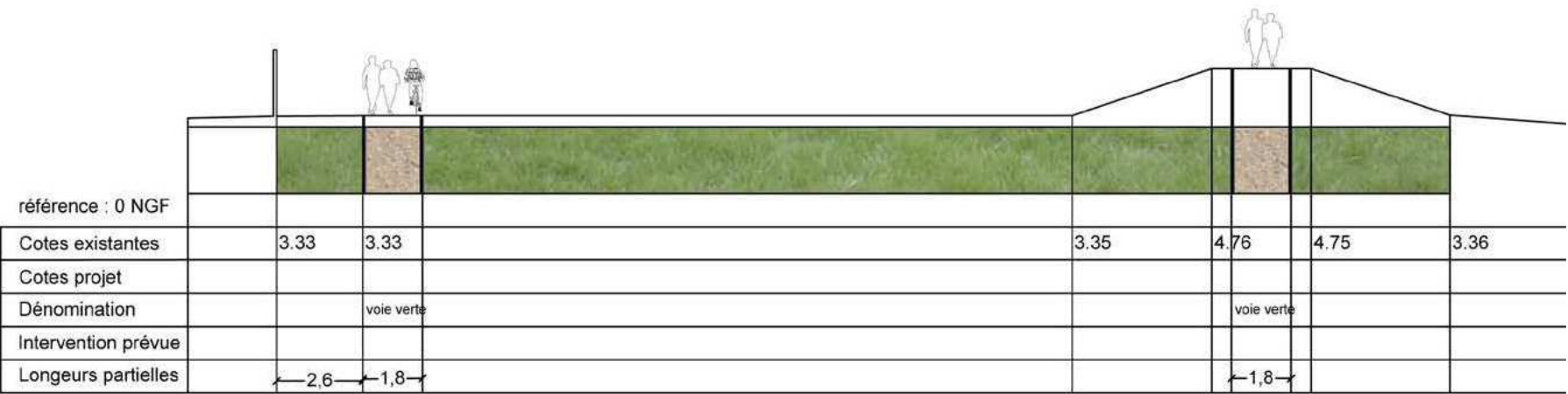
Etat du sol :
- **voie verte** : stabilisé renforcé récent, nombreuses fissures
- **route** : enrobé en bon état

Usage actuel : Promenade sur digue. Voie verte partagée.

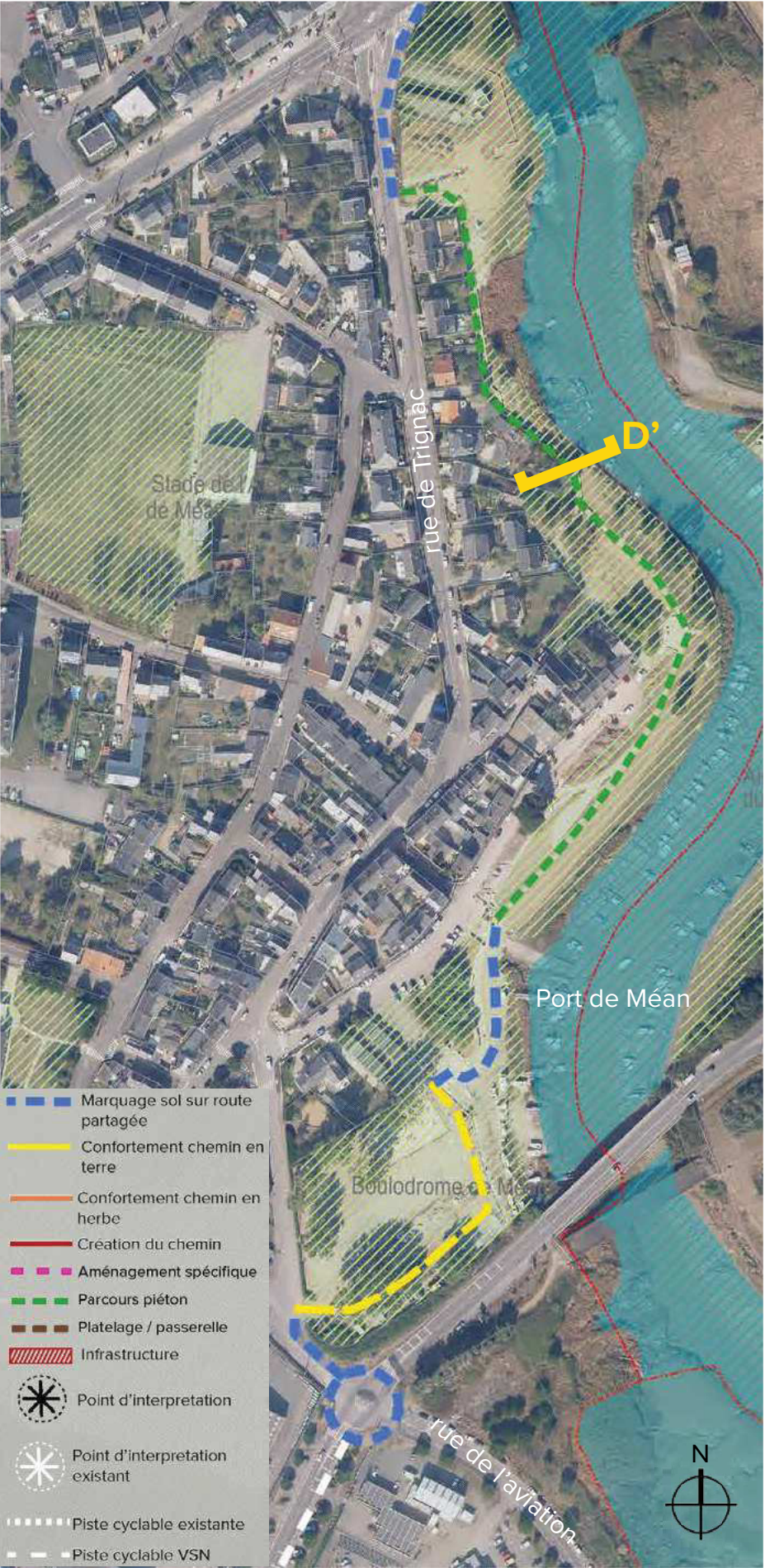
Action envisagée : marquage au sol sur les enrobés, panneau de signalisation.

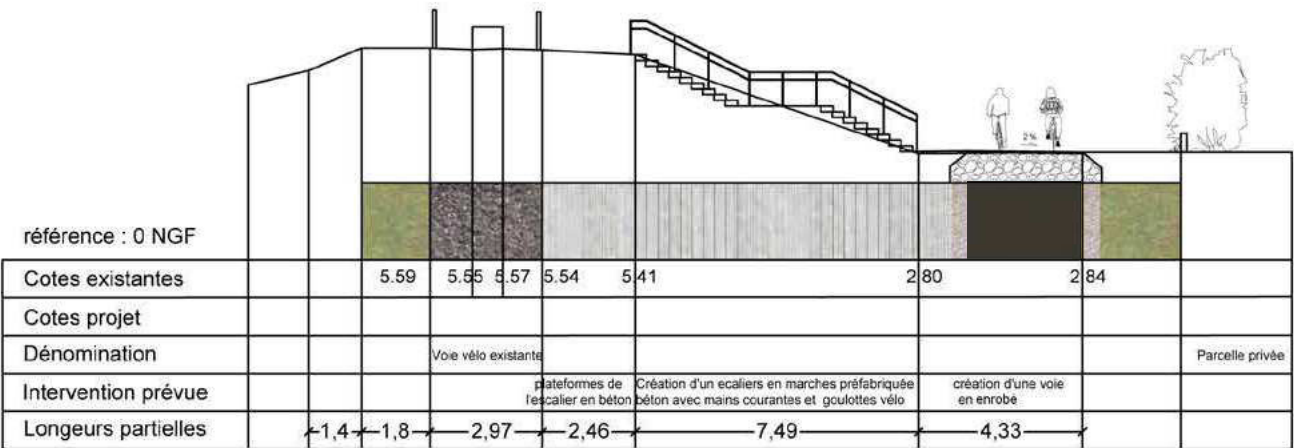


quai du Port de Méan - photo de l'existant



Séquence 1 - Coupe D' - Promenade du port de Méan
voie verte existante



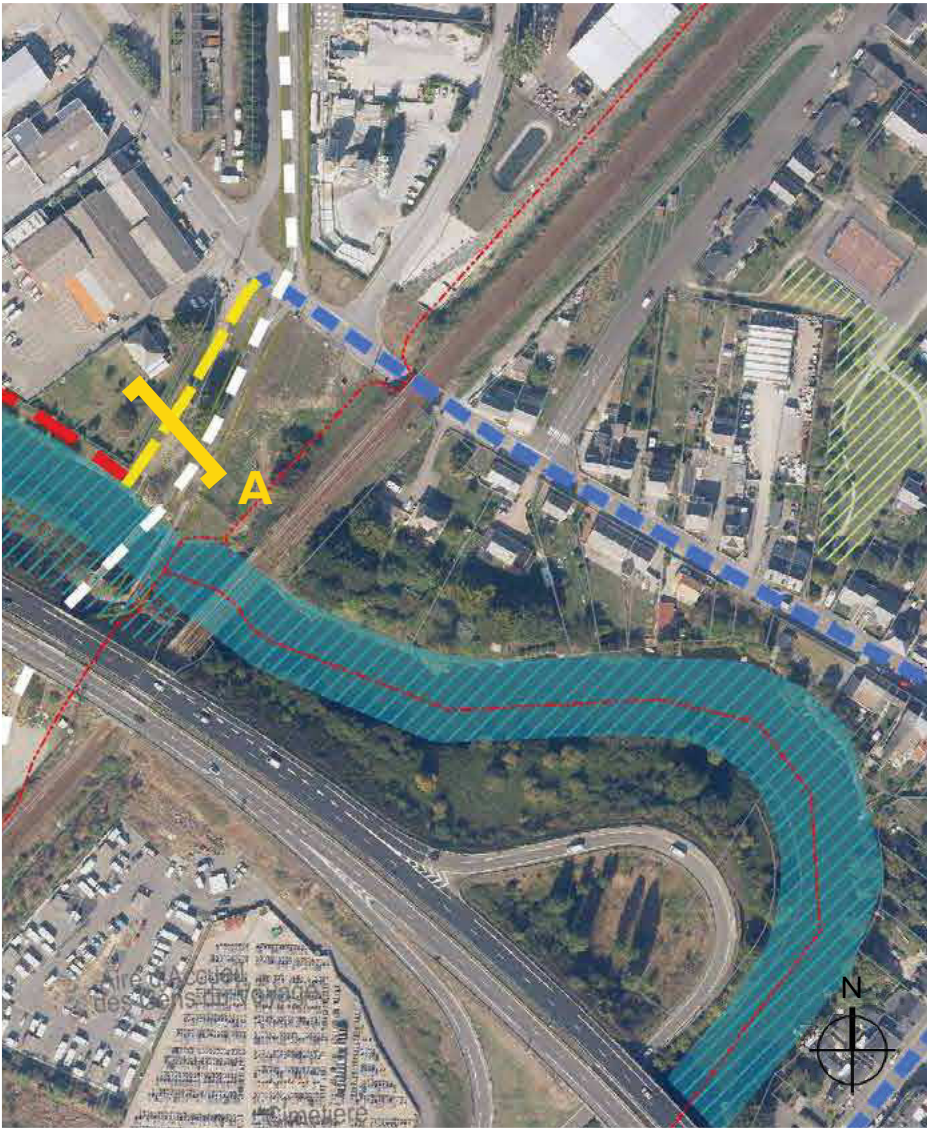


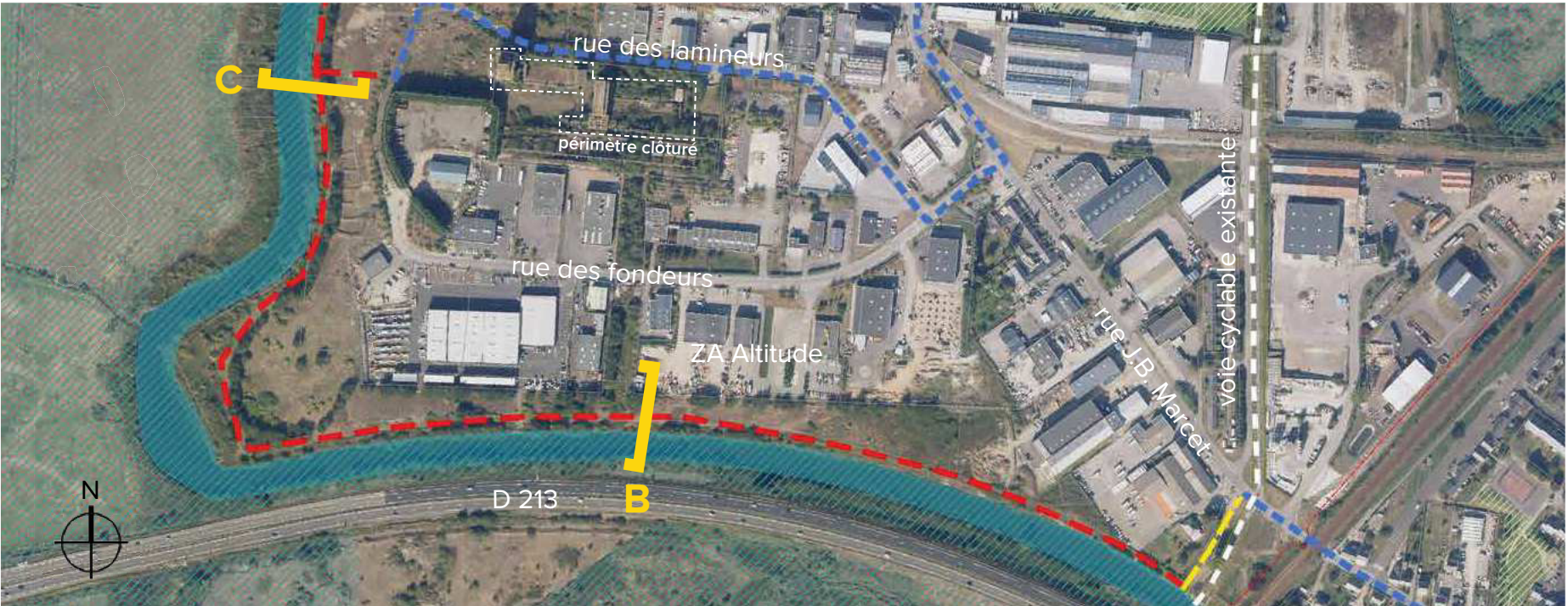
Séquence 2 - Coupe A - Escalier entre 2 voies



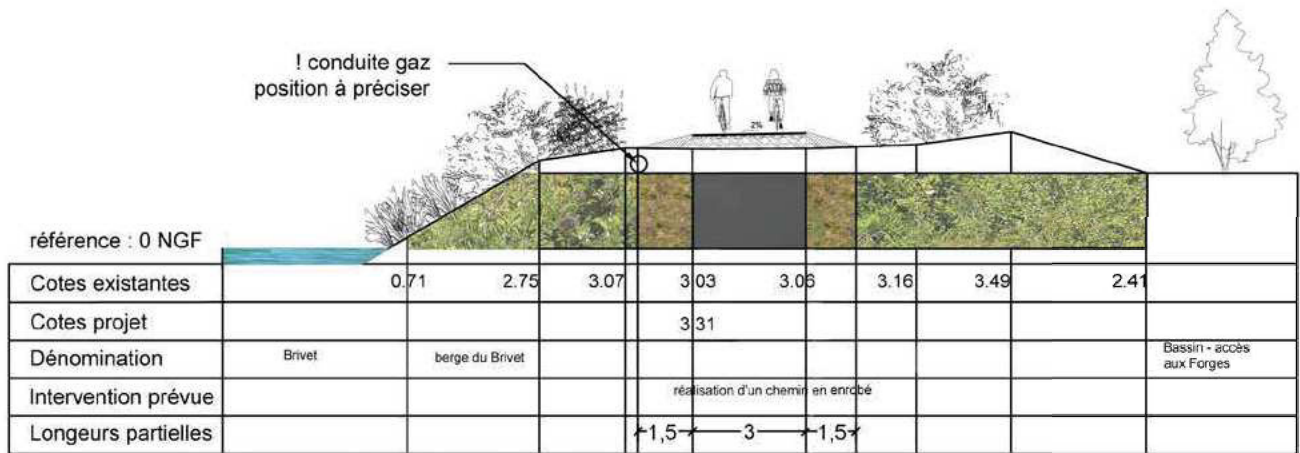
Vue depuis la passerelle de la voie cyclable existant - photo de l'existant

OBJECTIF MER-BRIÈRE





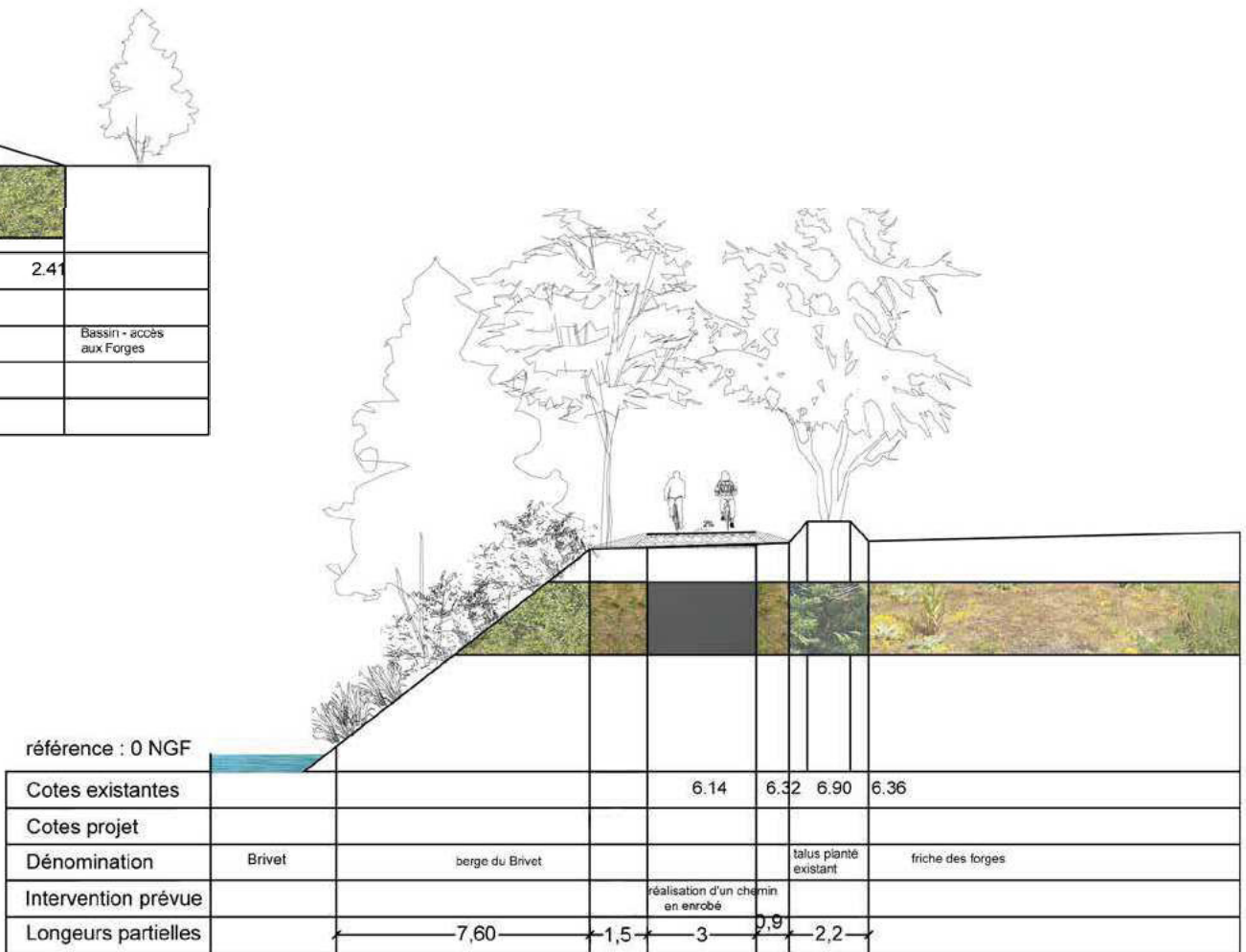
Etat du sol : friche industrielle, remblais compactés
Usage actuel : Quelques promeneurs / joggeurs / **propreté?**
Action envisagée : réalisation d'une voie en enrobé en remblais (cas de sol pollué).
Végétation (état) : Alignement de cyprès de Lambert, sédum, saule, végétation de berge, sureau, molinie...
Action envisagée : houppier des cyprès de Lambert à remonter, certains sont arrachés : à évacuer. Flore de friche à mettre en valeur.



Séquence 2 - Coupe B - Chemin des Forges



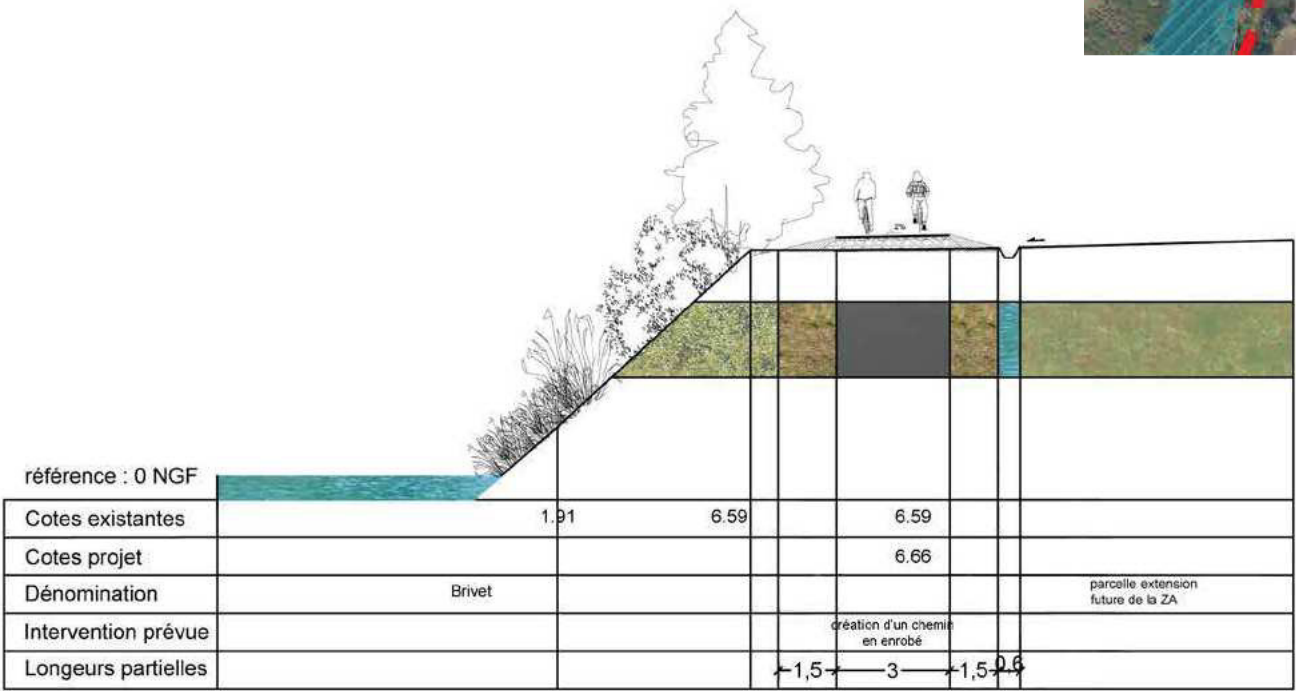
Chemin des Forges - photo de l'existant
OBJECTIF MER-BRIÈRE



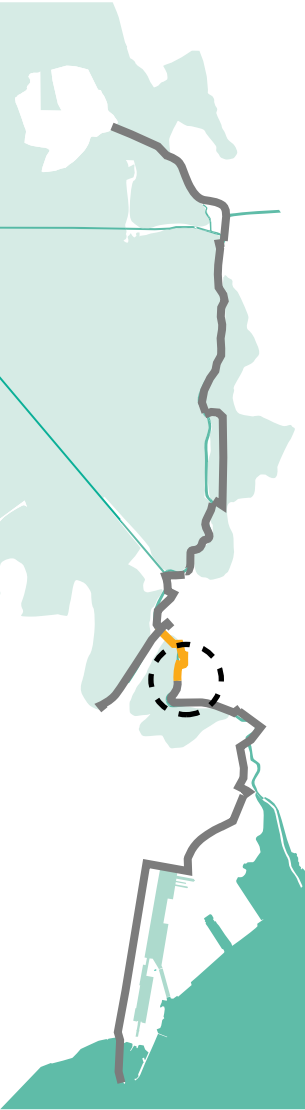
Séquence 2 - Coupe C - Rives du Brivet Forges



Etat du sol : friche industrielle, remblais compactés
Usage actuel : prairie
Action envisagée : réalisation d'une voie en enrobé en remblais (cas de sol pollué). Création d'une passerelle pour rejoindre l'impasse rue Jules Verne.
Action envisagée : défrichage sur 6m de large.
Point bloquant : pollution du sol, étude géotechnique, reconnaissance des fondations du mur de soutènement.



Séquence 2 - Coupe D - Rives du Brivet Forges

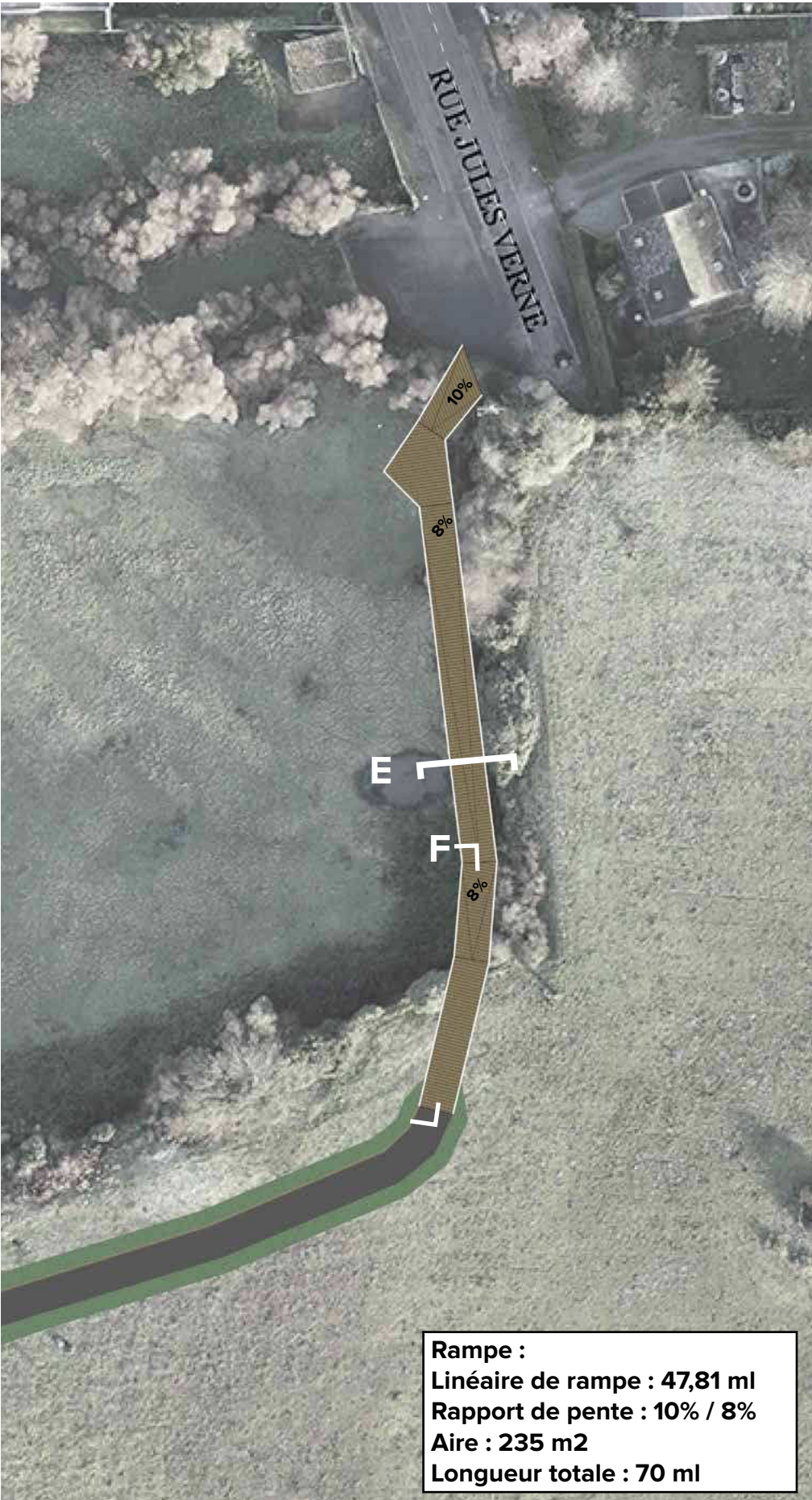


Mur de soutènement - photo de l'existant

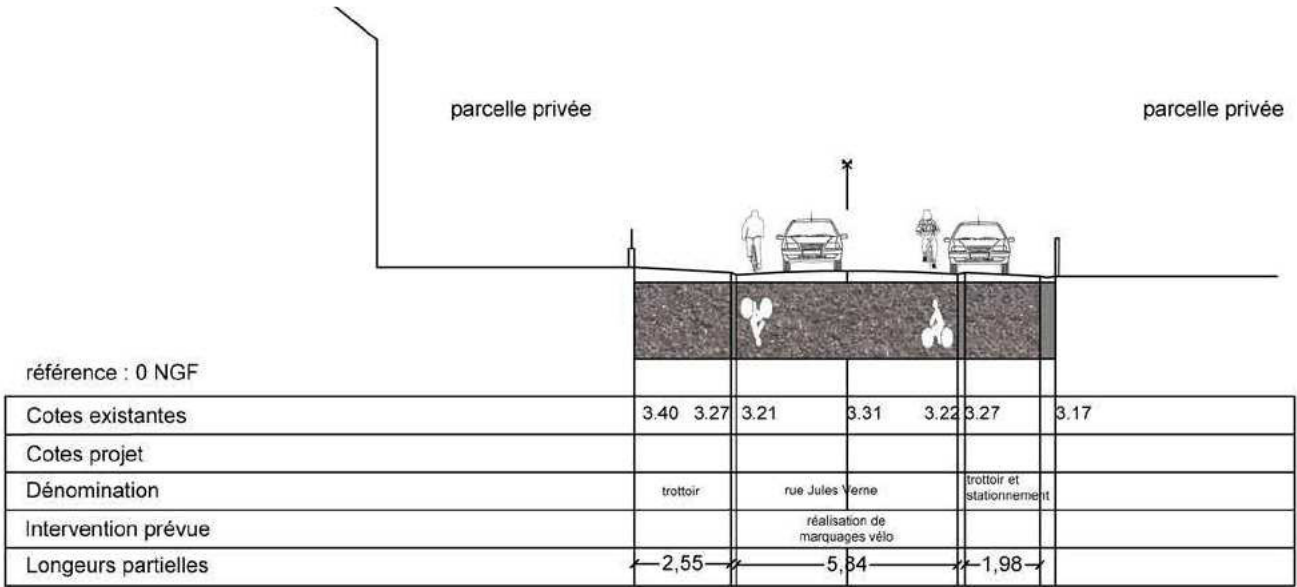
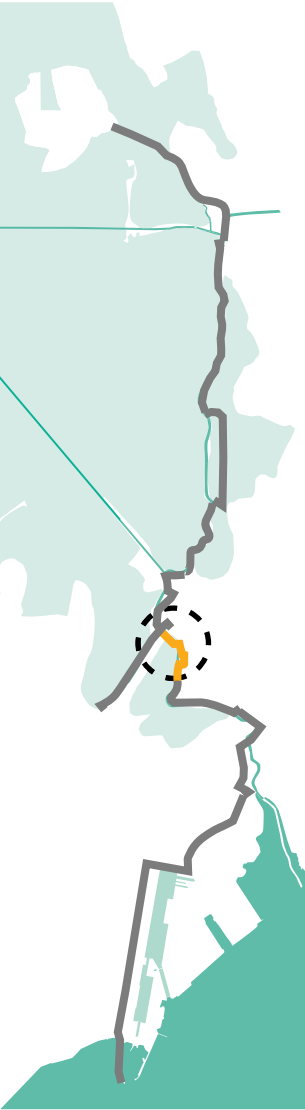


Zone humide - photo de l'existant

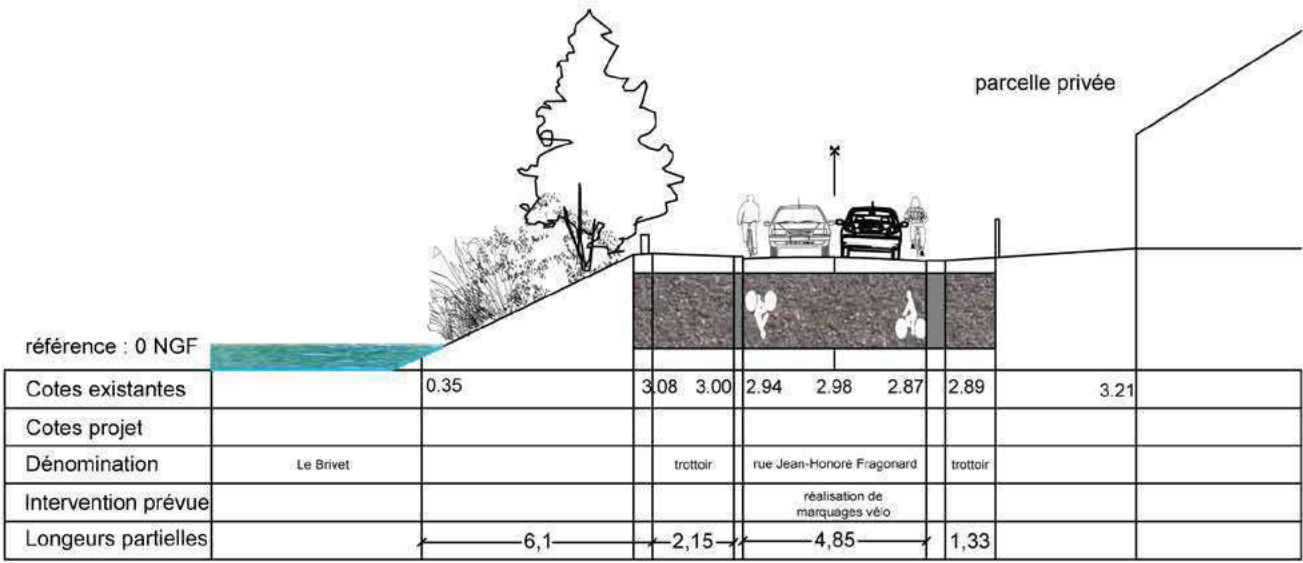
Etat du sol : prairie humide
Action envisagée : création d'une rampe pour rejoindre l'impasse rue Jules Verne.
Point bloquant : reconnaissance des fondations du mur de soutènement.



Rampe :
Linéaire de rampe : 47,81 ml
Rapport de pente : 10% / 8%
Aire : 235 m2
Longueur totale : 70 ml



Séquence 3 - Coupe A - Rue Jules Verne

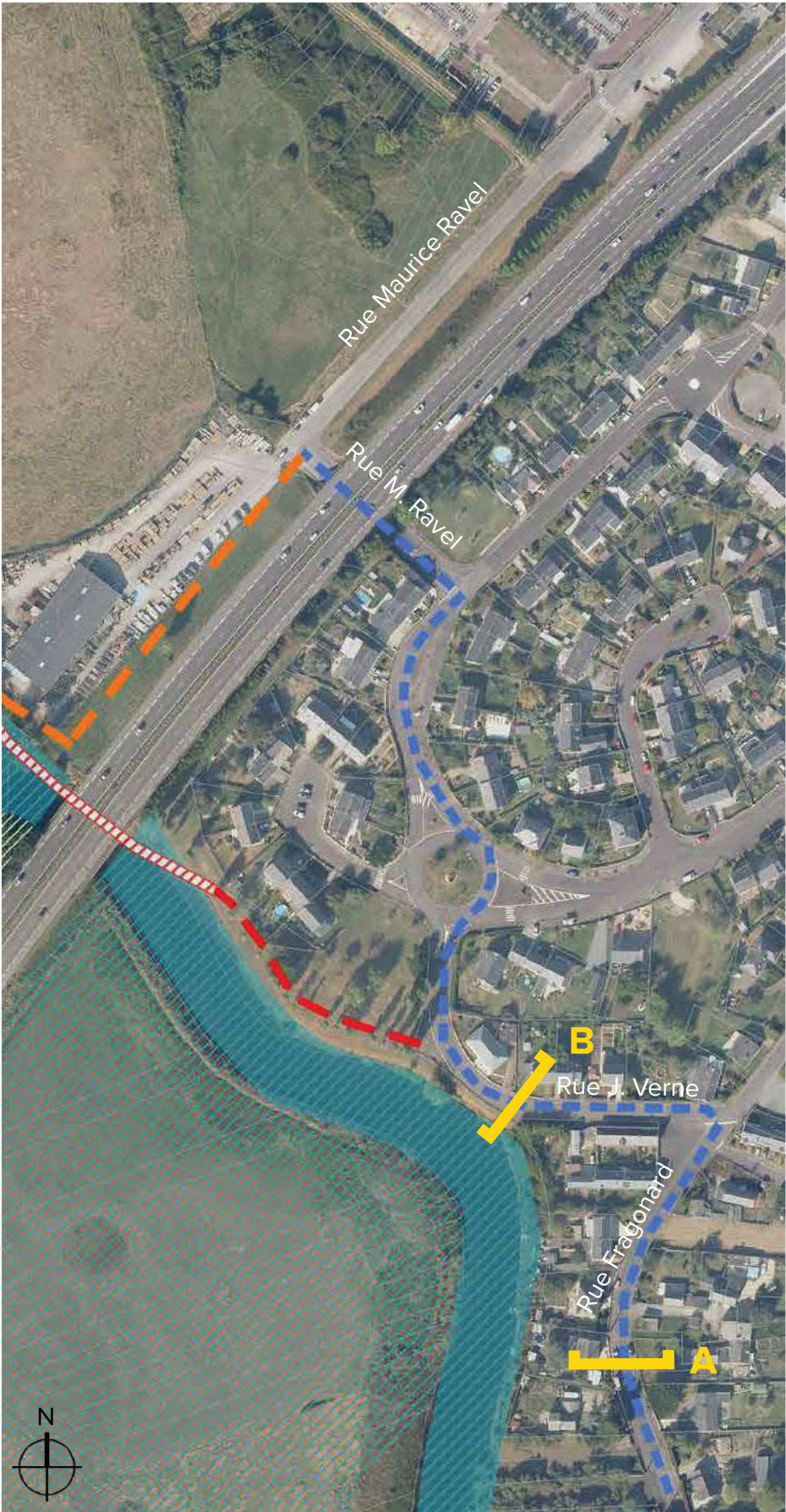


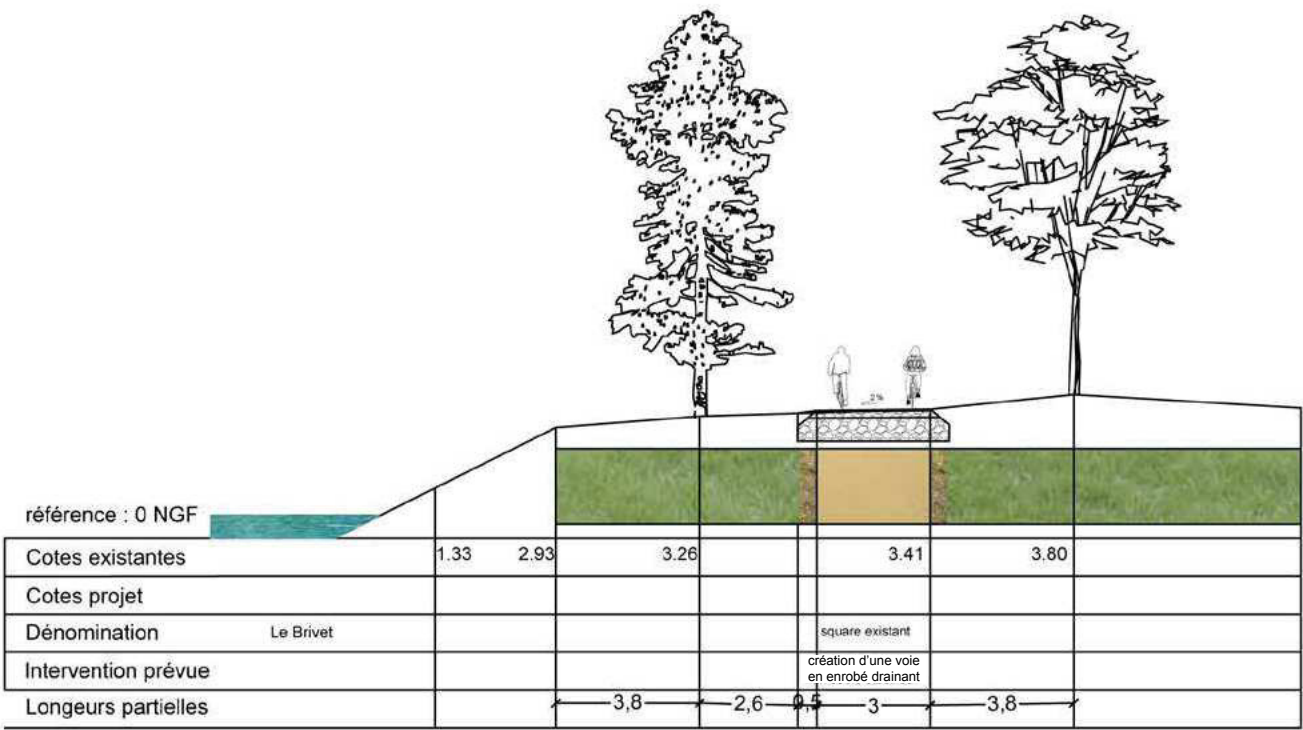
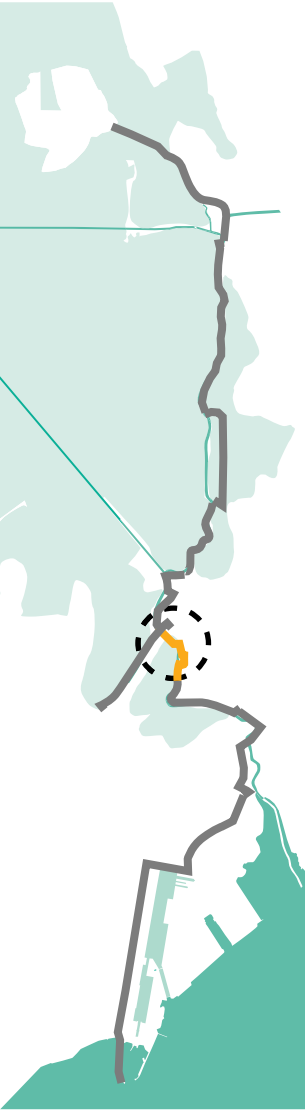
Séquence 3 - Coupe B - Rue Fragonard

Etat du sol : enrobé

Usage actuel : voirie

Action envisagée : marquage et voie partagée





Séquence 3 - Coupe C - Berge du Brivet rue Fragonnard

Etat du sol : pelouse, chemin piéton tondu ou fauché

Usage actuel : probable usage récréatif (pique-nique, foot?), Sentier piéton.

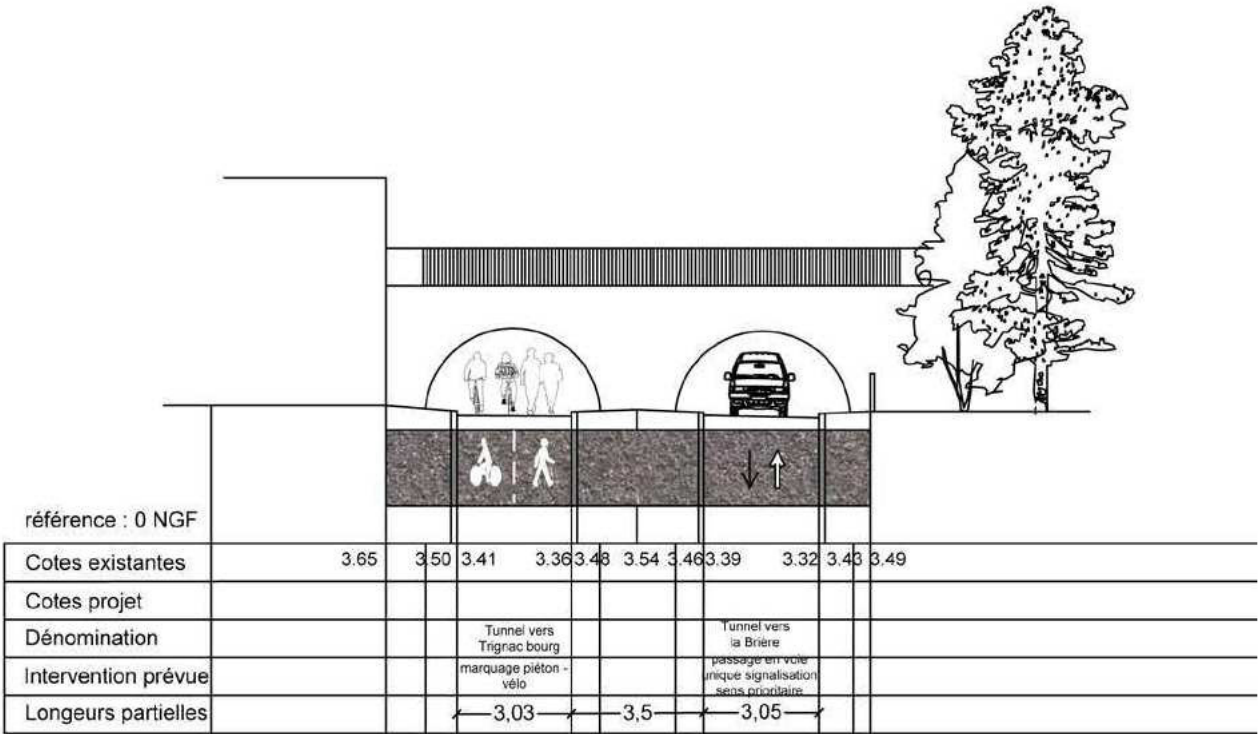
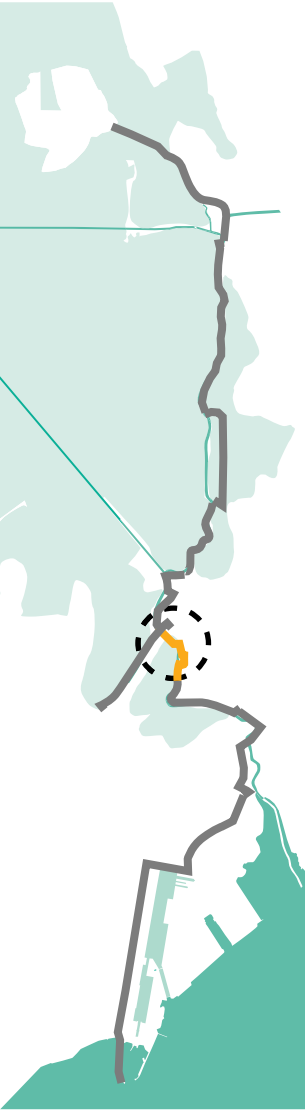
Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable de 3m de large,

Végétation (état) : arbres de haute tige

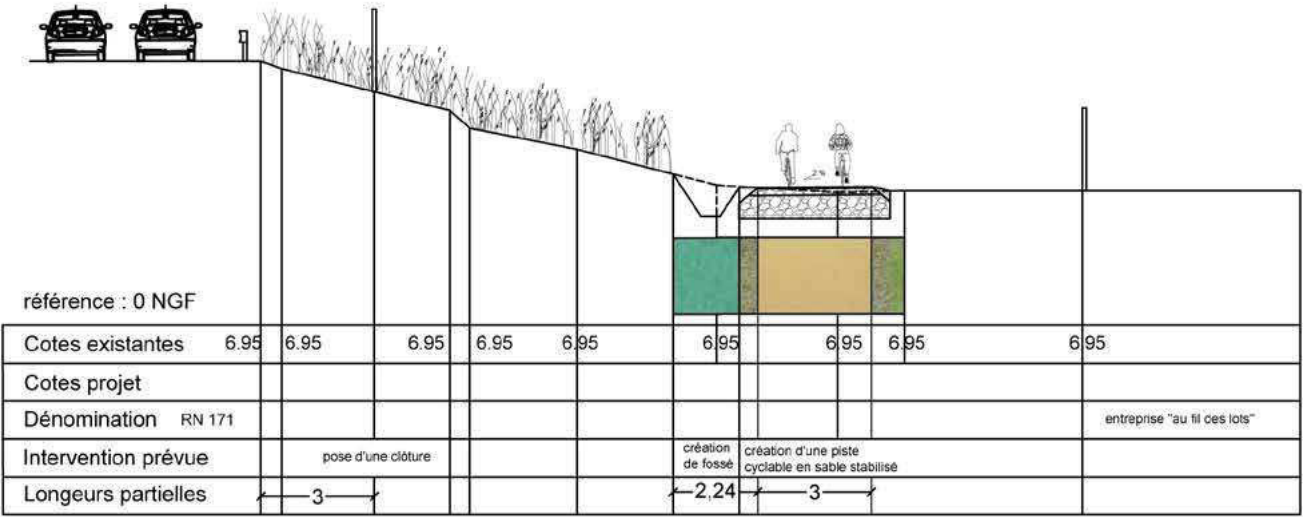


Berge rue Fragonnard - photo de l'existant



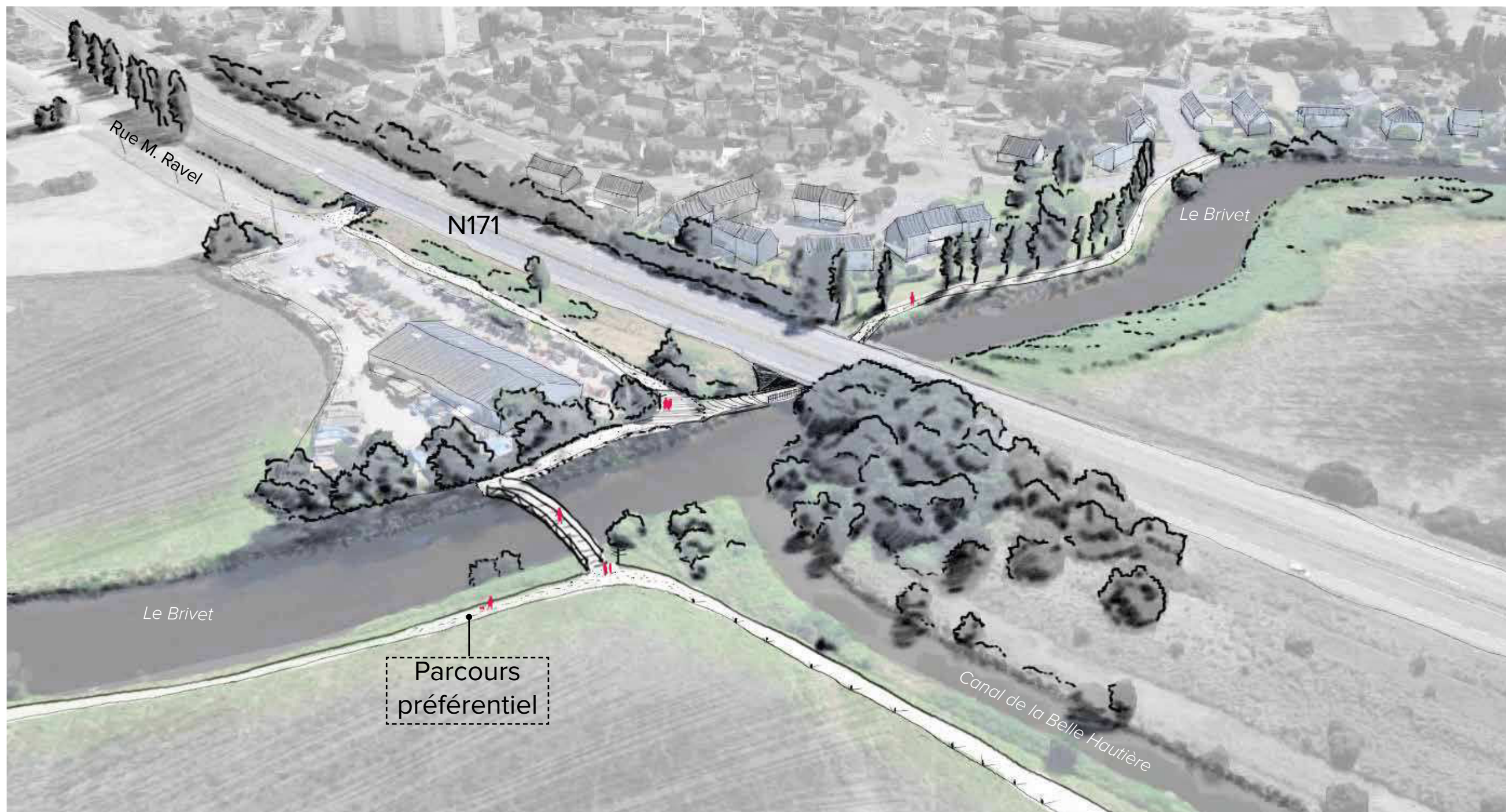


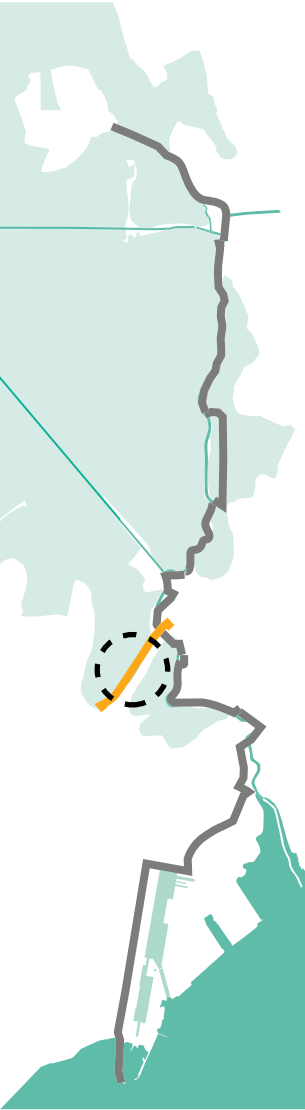
Séquence 3 - Coupe C' - Tunnel Maurice Ravel



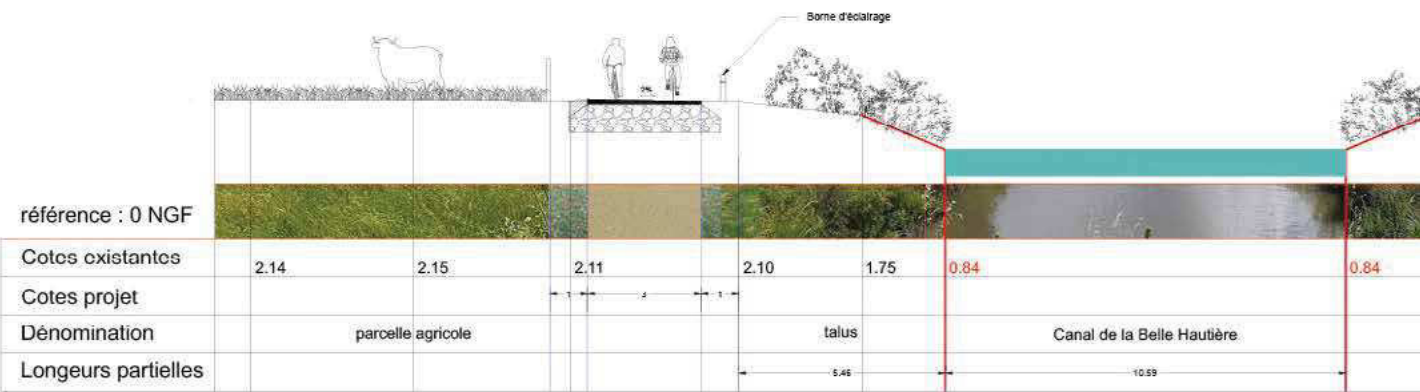
Séquence 3 - Coupe C'' - Talus au Fil des Lots





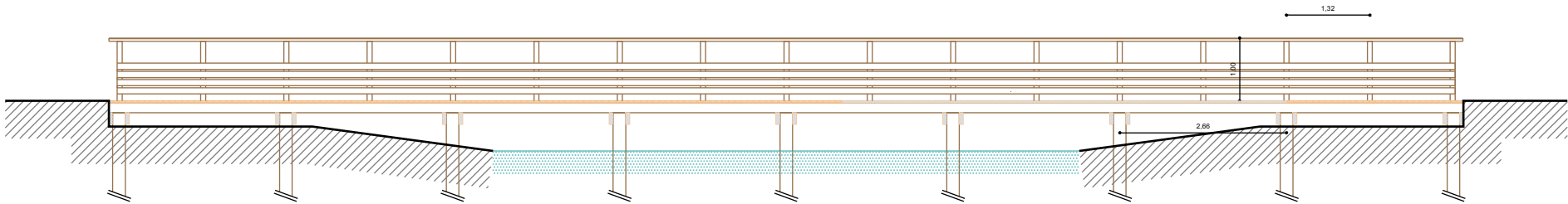
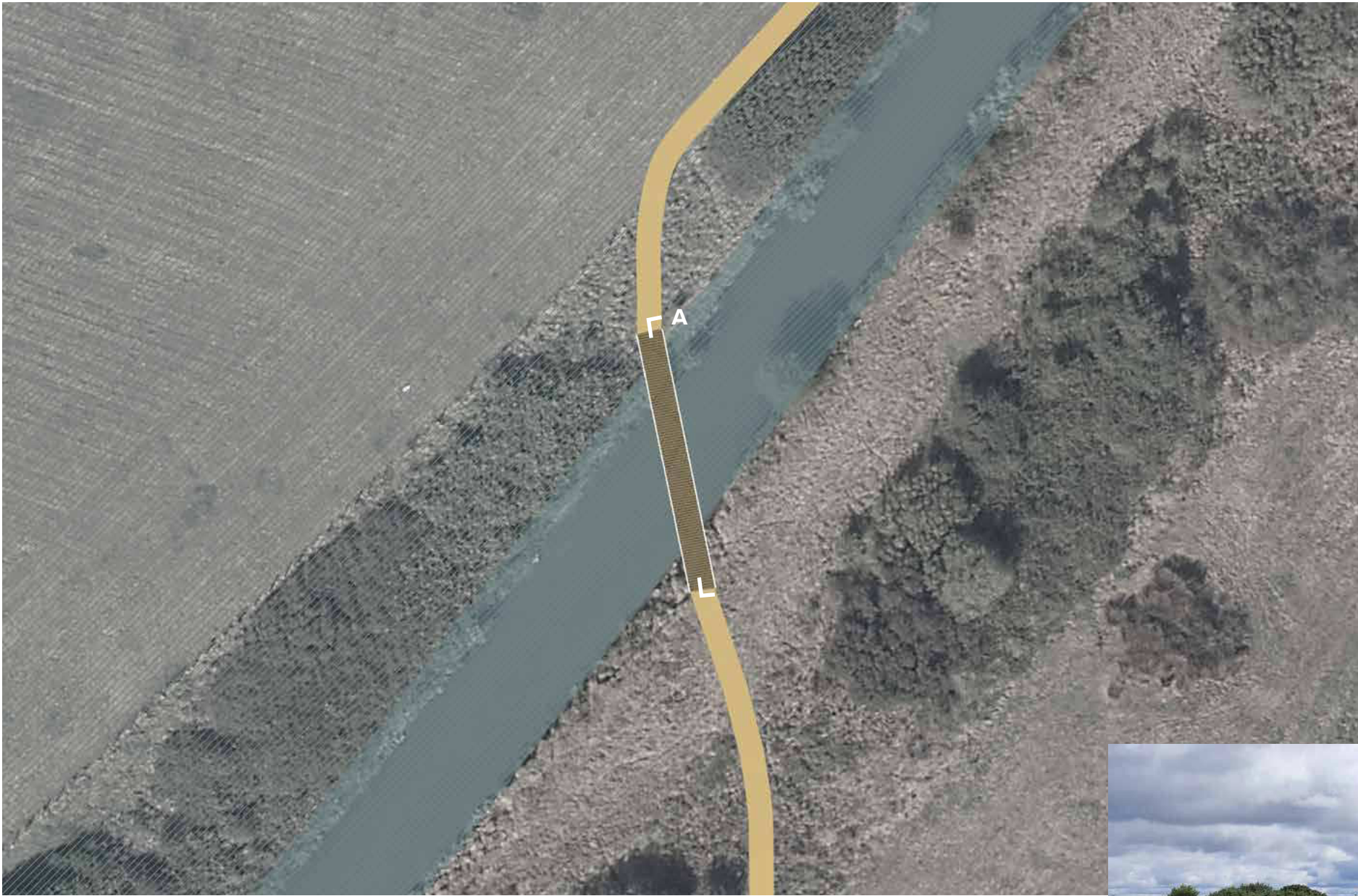
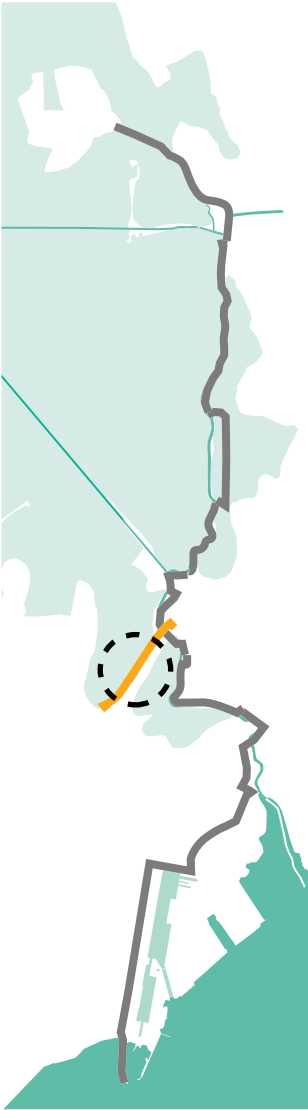


Usage actuel : prairie humide, abords de parcelle agricole.
Action envisagée : réalisation d’une voie cyclable de 3m de large en revêtement drainant. Installation d’éclairage tous les 50m avec détecteur de présence (compatible chiroptères). Pose de clôture de pâturage.
Végétation (état) : Prairie humide avec massifs buissonnants.
Action envisagée : Défrichage sur l’emprise de la piste uniquement.



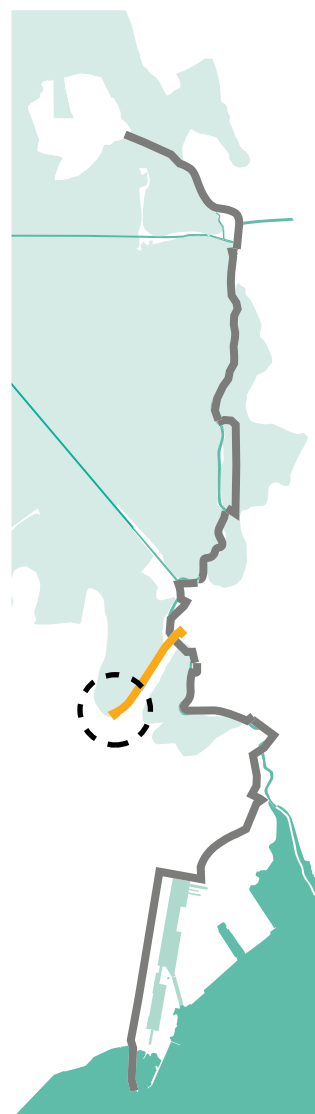
Tronçon 3 - Coupe AA' - Piste en site propre le long du Canal de la Belle Hautière





COUPE A - Profil de la passerelle bois sur pieux





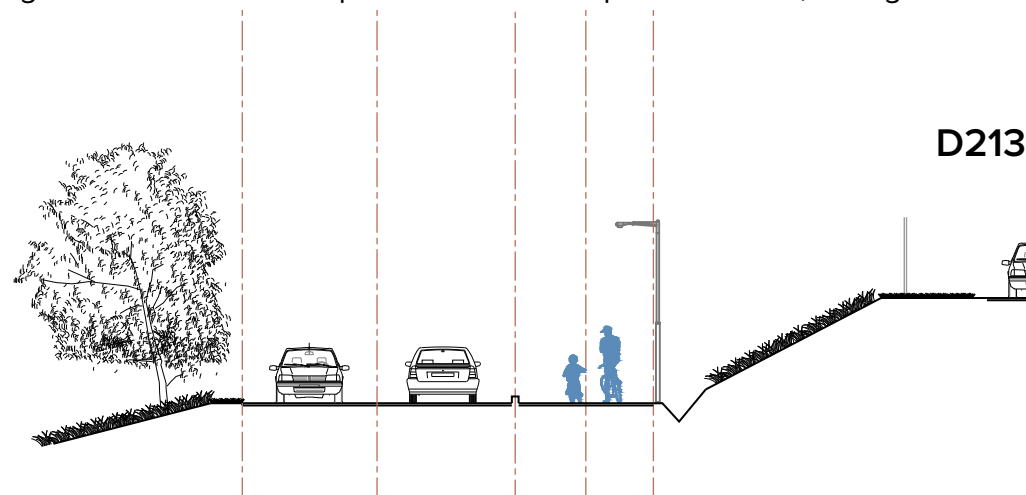
Usage actuel : route à double sens.
Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable double sens en partie latérale. Lampadaire déporté latéralement.
Végétation (état) : Talus en remblais existant. Accès voiture à la piste existante.
Action envisagée : Reprise de l'espace de remblais : déblais, végétalisation, halte ou possible création de zone humide.
 Busage du fossé existant.
Point bloquant : Etat de l'éclairage existant.



Accroche à la piste cyclable existante -
Photo de l'existant

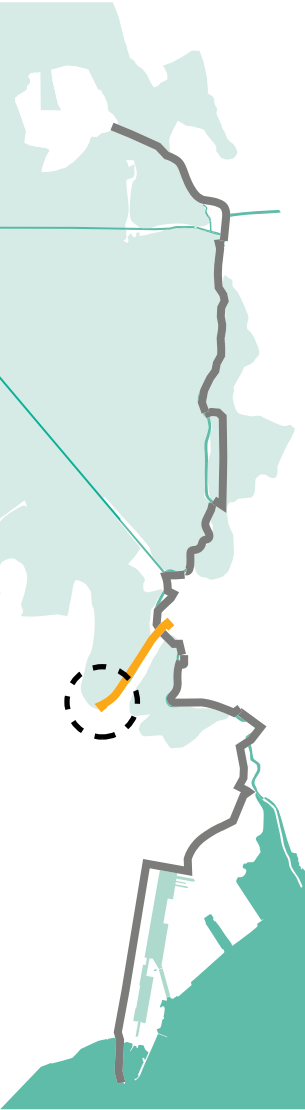
CREATION DE PISTE CYCLABLE DOUBLE SENS EN SITE PRORE

Agrandissement de l'emprise existante : Reprise du fossé, busage.



Profil de principe - BB'





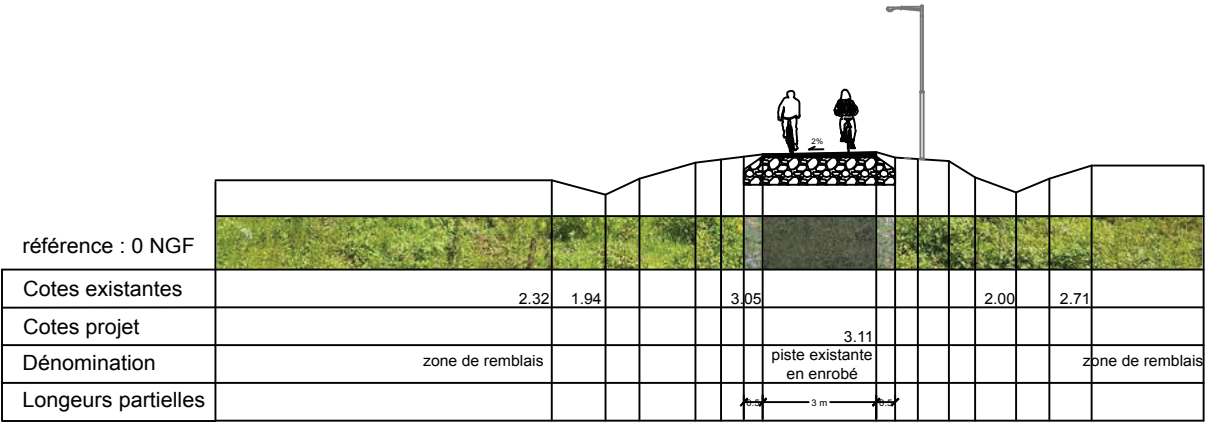
Usage actuel : Piste existante en enrobé, éclairage existant (état à vérifier). Problèmes de rétention d'eau, particulièrement aux niveaux des tunnels.

Action envisagée : Reprise du revêtement.
Agrandissement des capacités d'évacuation des EP.
Eclairage des tunnels (avec détecteur de présence).

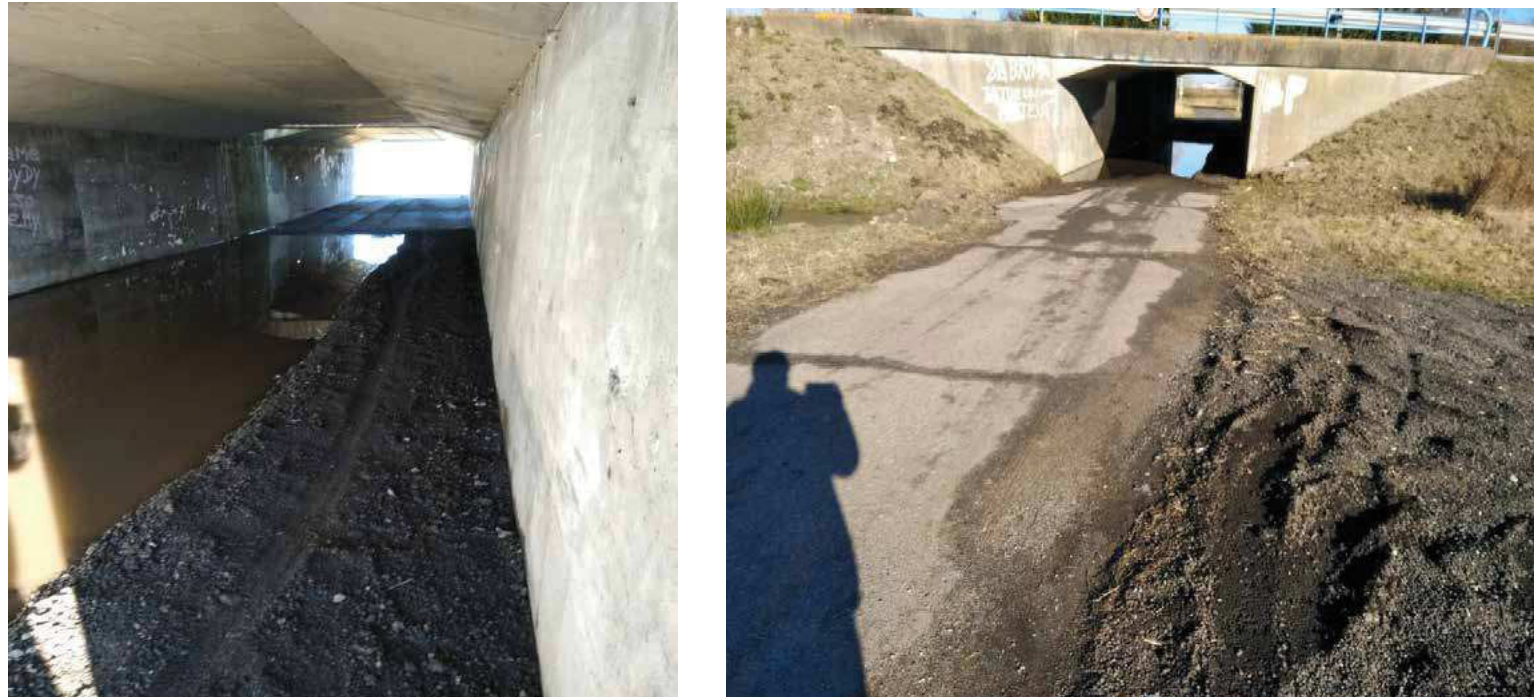
Végétation (état) : Talus existant. Stockages de terre végétales et autres glaises. Érosion des sols et dépôts importants de végétaux dans les grilles d'évacuation d'EP.

Action envisagée : Minimiser le stockage en remblais aux abords de la piste - ajout de semis et plantations aux abords et accotements de la piste pour renforcement des talus et accroître l'absorption des sols.

Point bloquant : Etat de l'éclairage existant ?

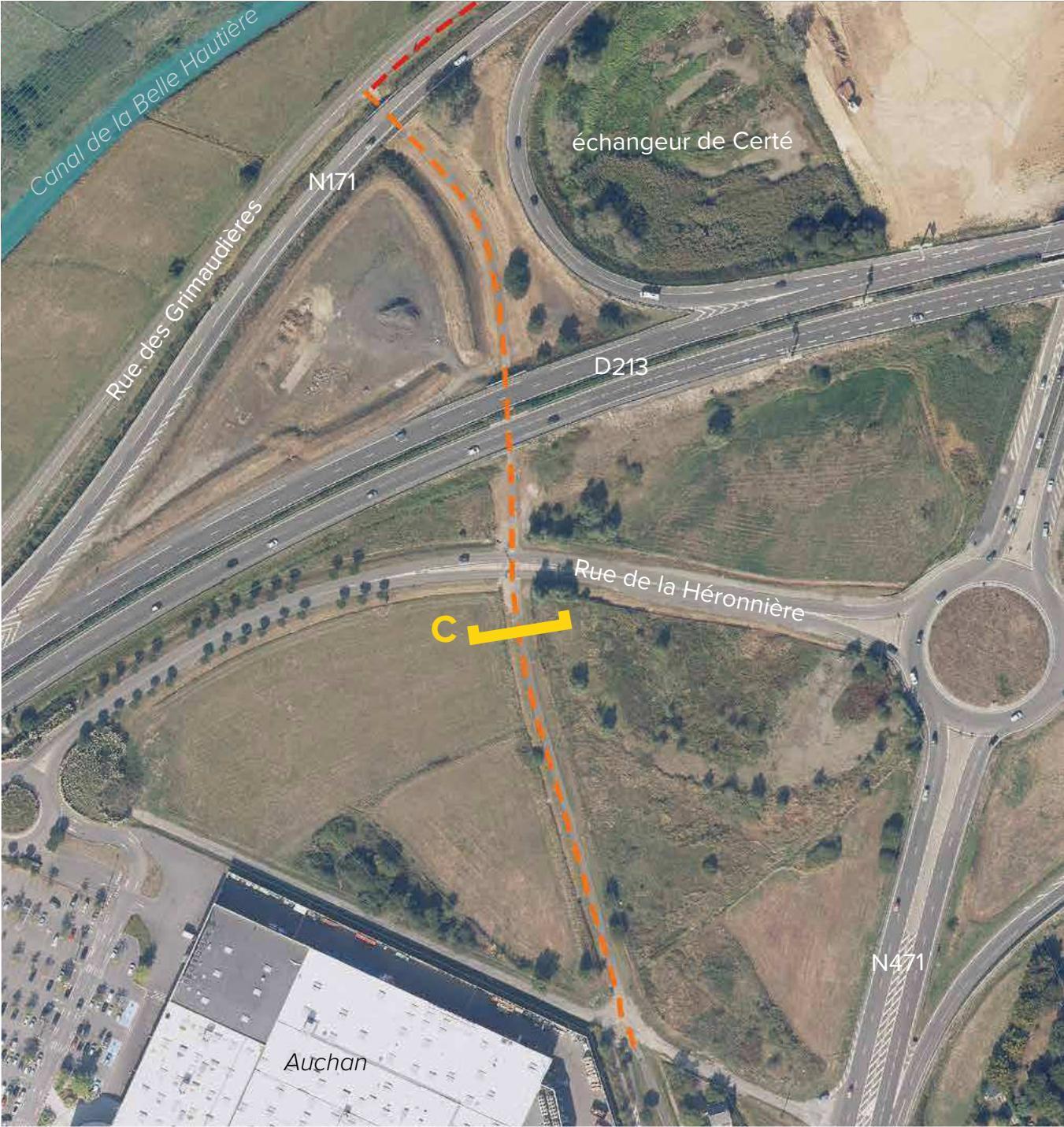


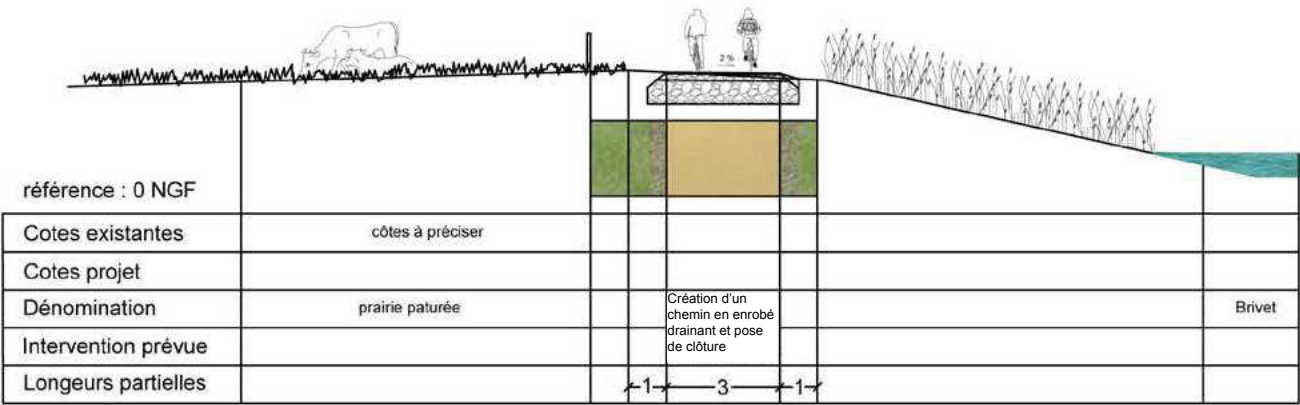
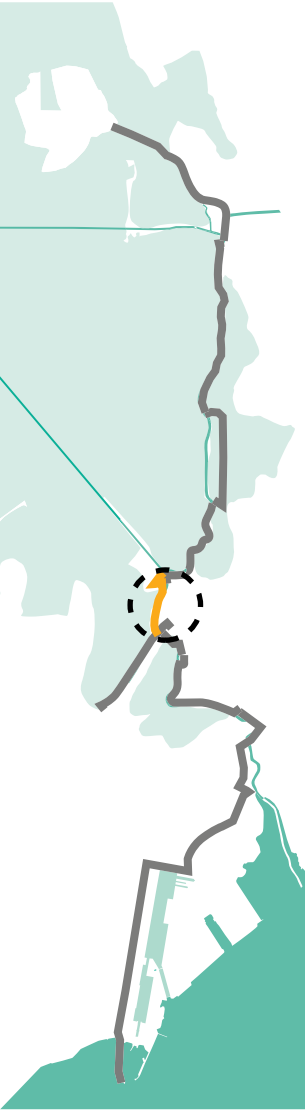
Tronçon 3 - Coupe A - Piste existante



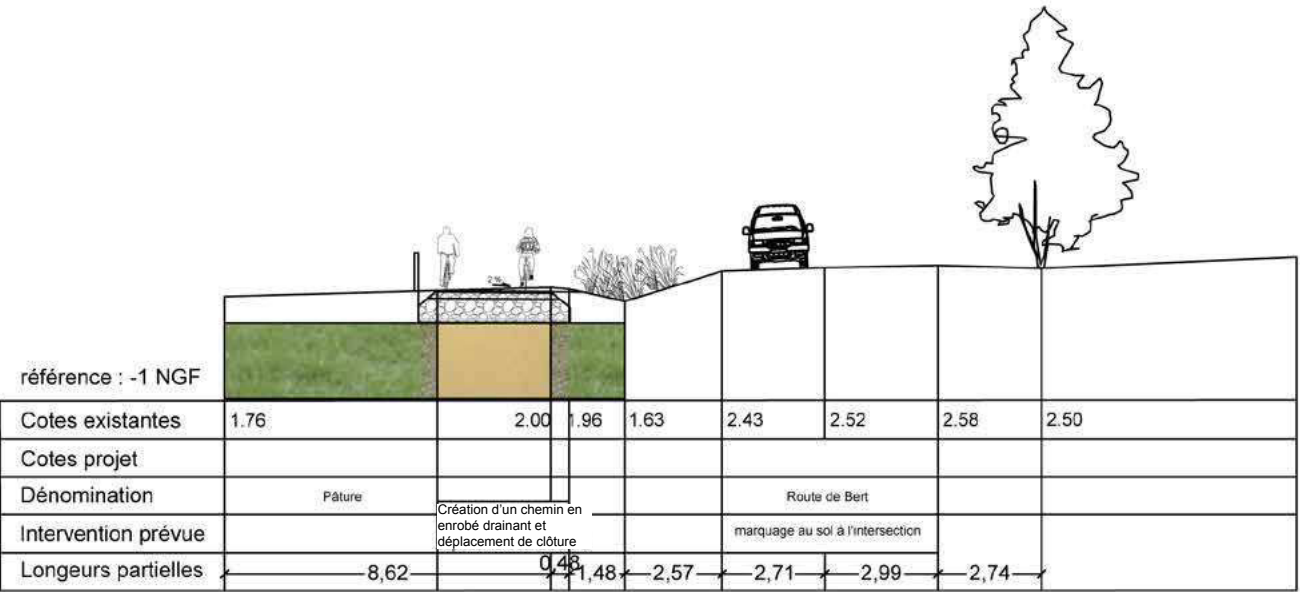
Tunnel sous la RD - formaton de flaques tardant à s'évacuer.

OBJECTIF MER-BRIÈRE





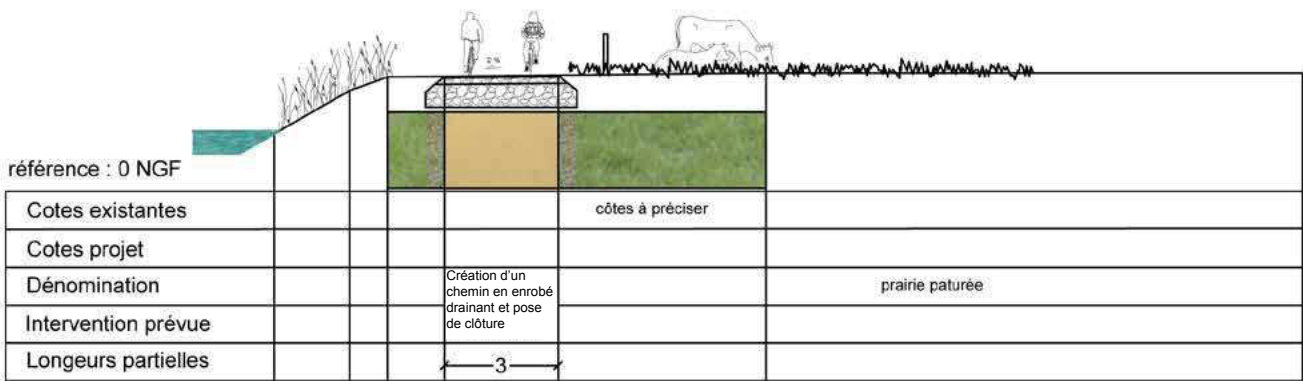
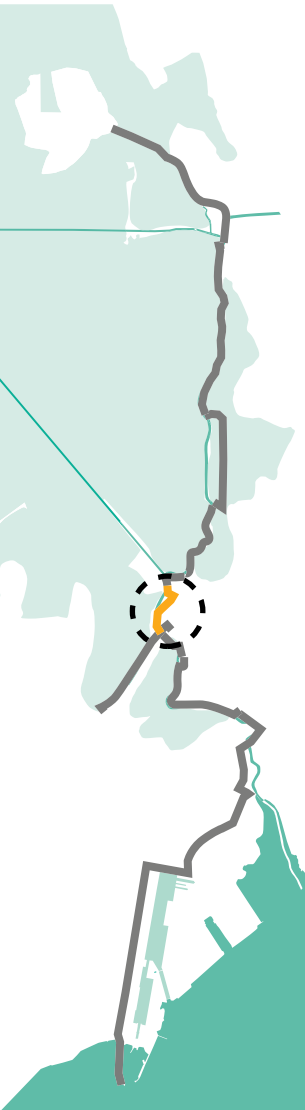
Séquence 3 - Coupe D' Berge du Brivet Ouest



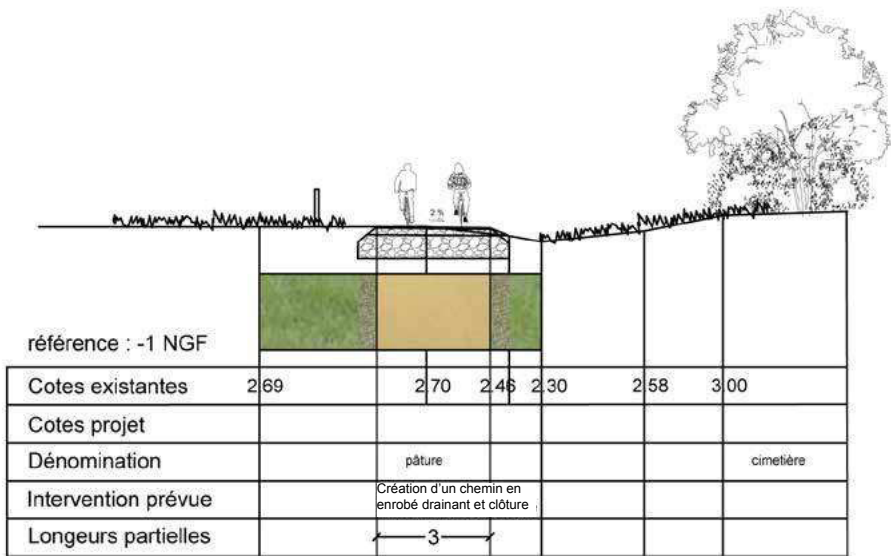
Séquence 3 - Coupe G' - Route de Bert



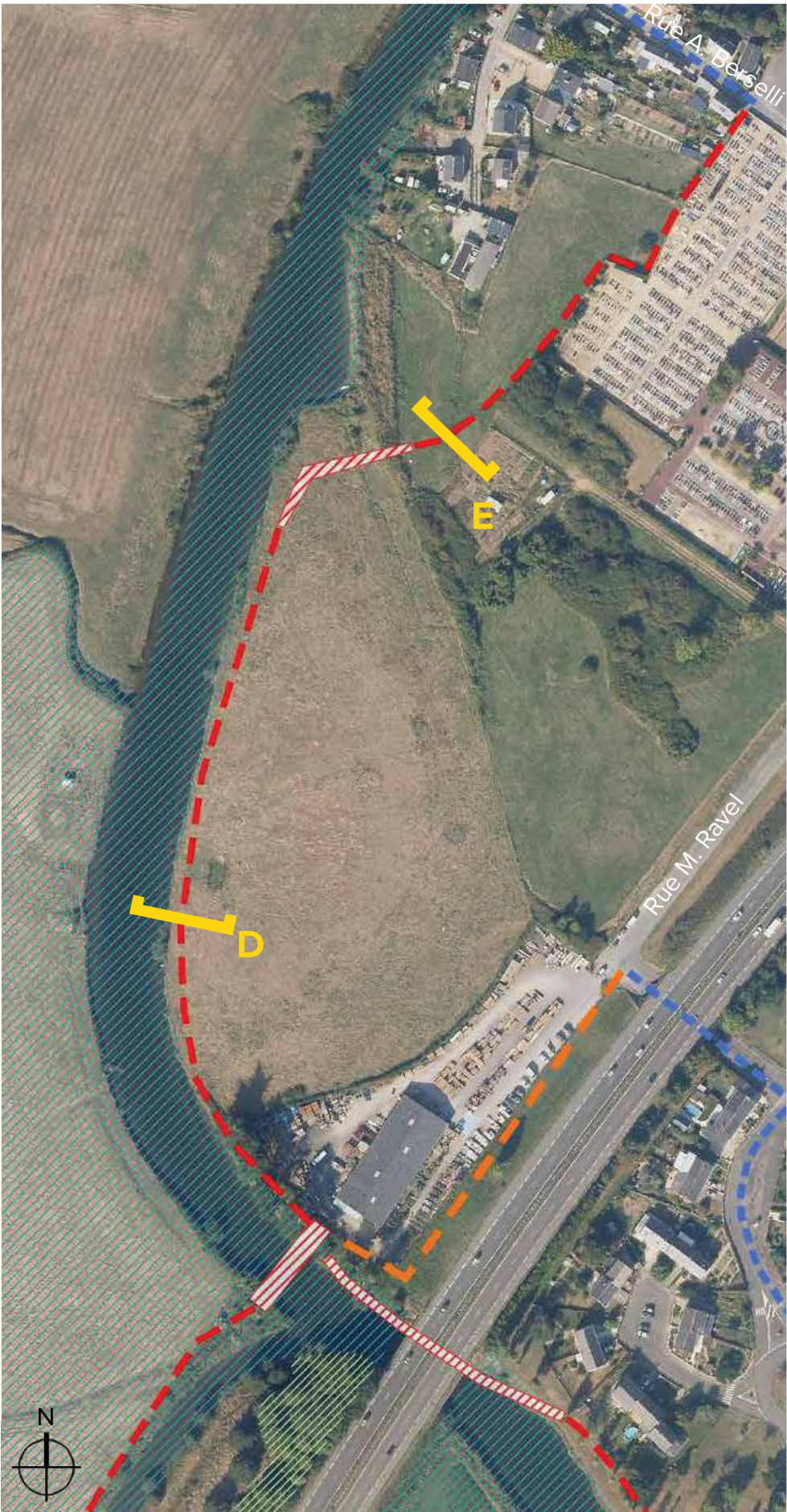




Séquence 3 - Coupe D - Berge du Brivet Est

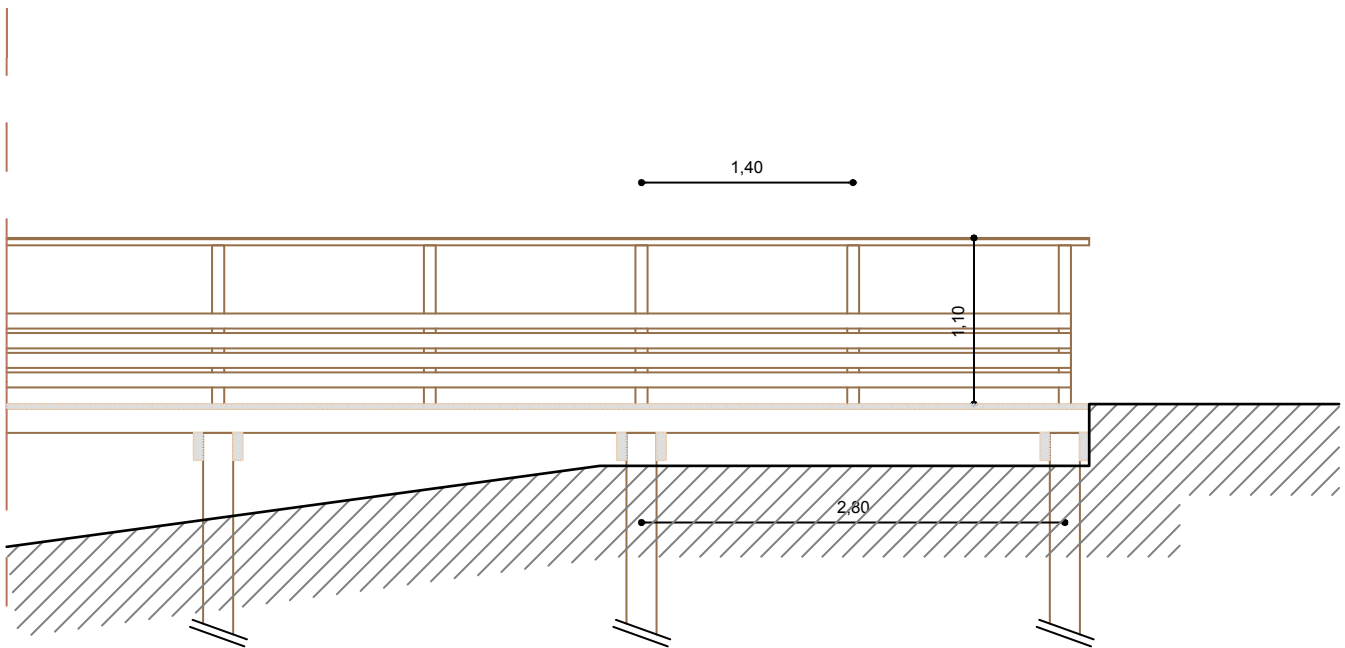


Séquence 3 - Coupe E - Abords du cimetière

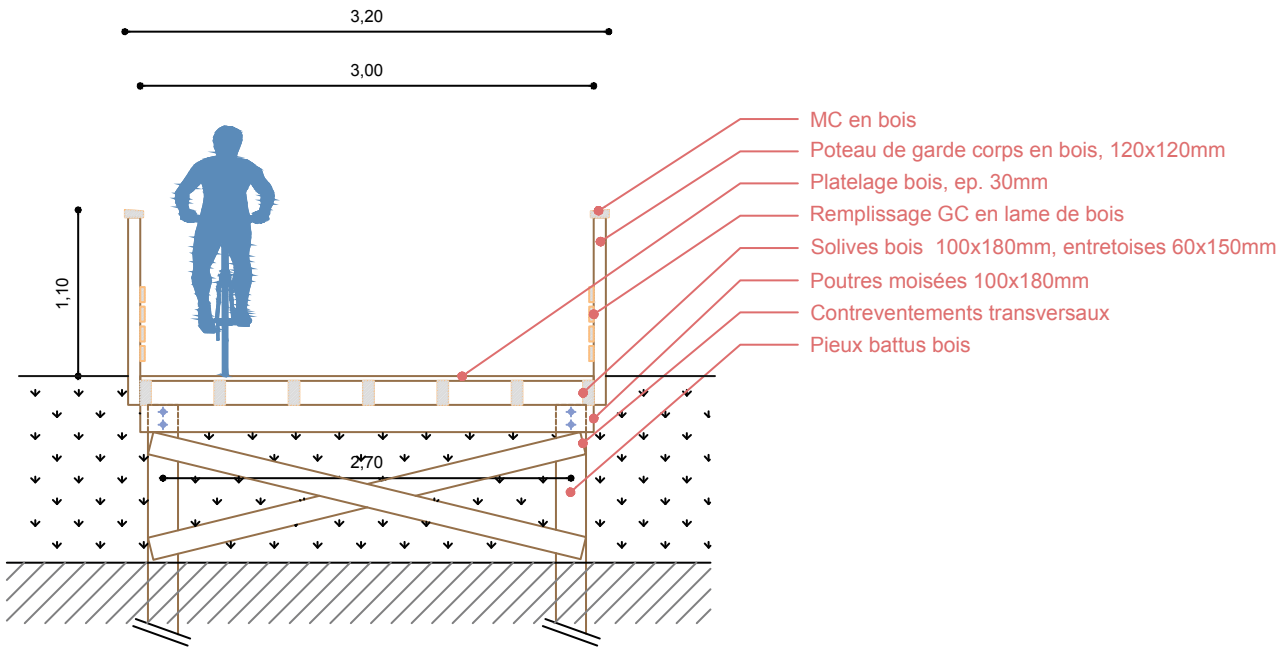




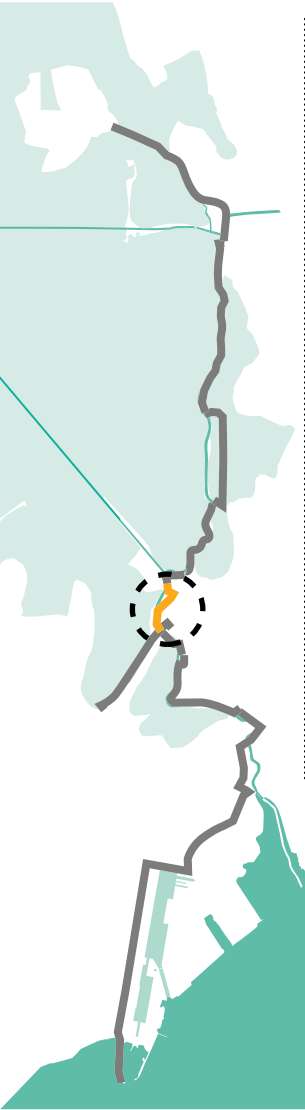
45



COUPE B - Profil du platelage



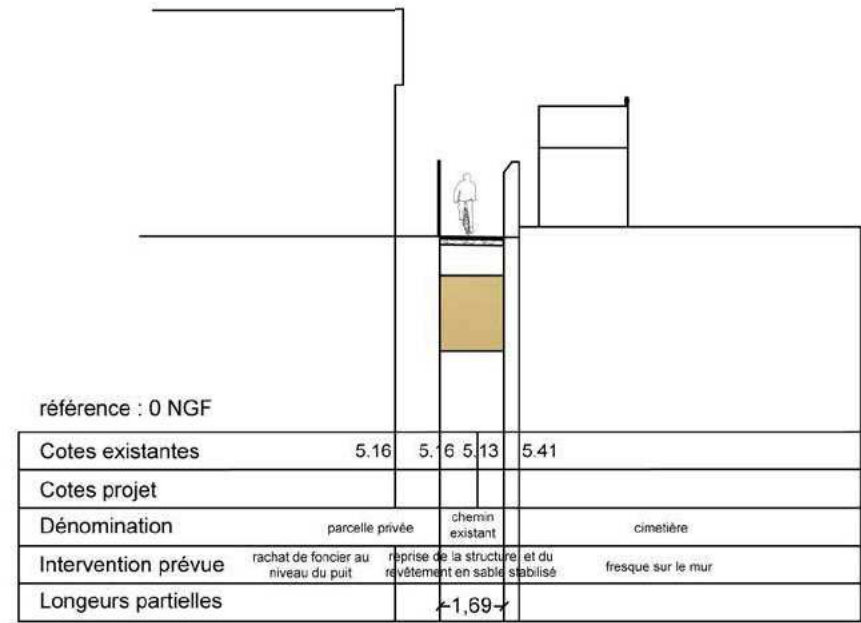
COUPE A - Coupe du platelage sur pieux



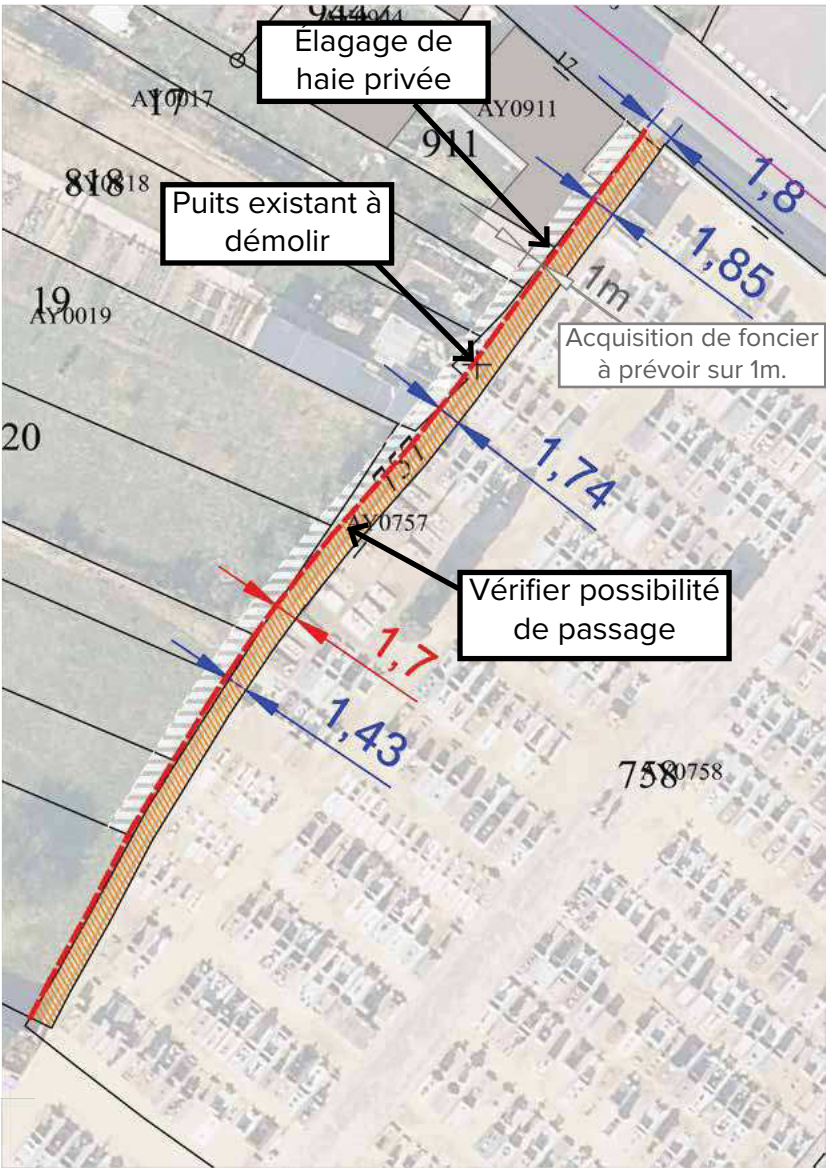
Usage actuel : Réserve foncière, passage pour entretien du mur du cimetière et accès privés en «fond» de parcelle.

Action envisagée : Création d'une piste cyclable entre les parcelles privées et le mur du cimetière. Démolition du puits existant et élagage de la haie pour permettre le passage confortable des cyclistes. Poses de barrières en bois à l'entrée pour limiter le passage en site propre.

Point bloquant : Vérifier sur site les possibilités de passage.



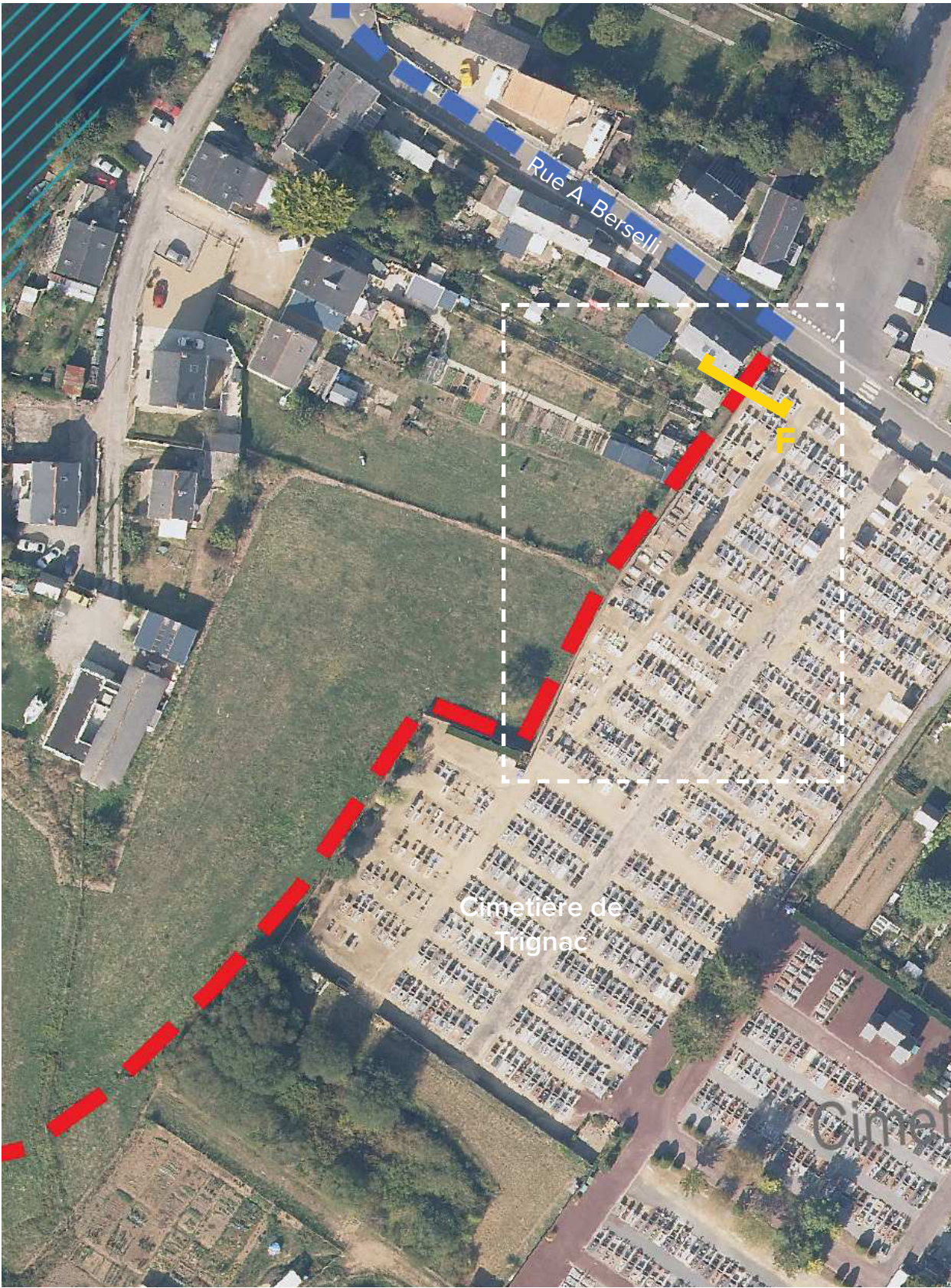
Séquence 3 - Coupe F - Sortie du cimetière

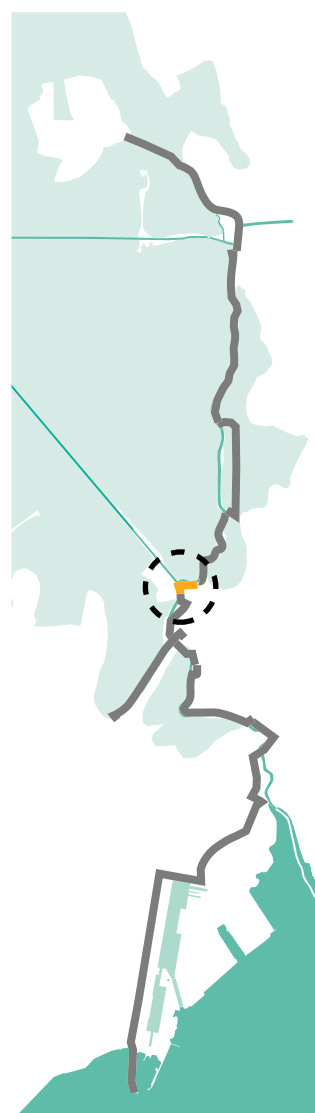


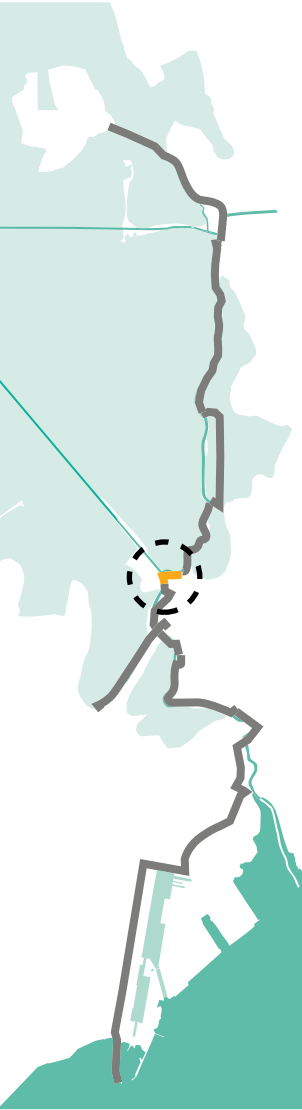
Zoom sur cadastre existant - Réserve de passage suffisante à vérifier sur site



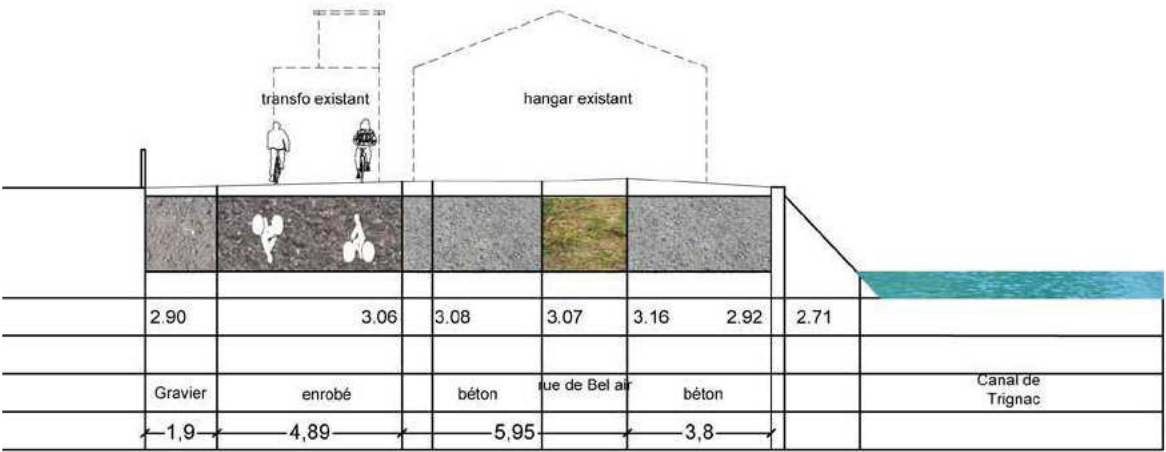
Référence - Intervention artistique sur le mur du cimetière.





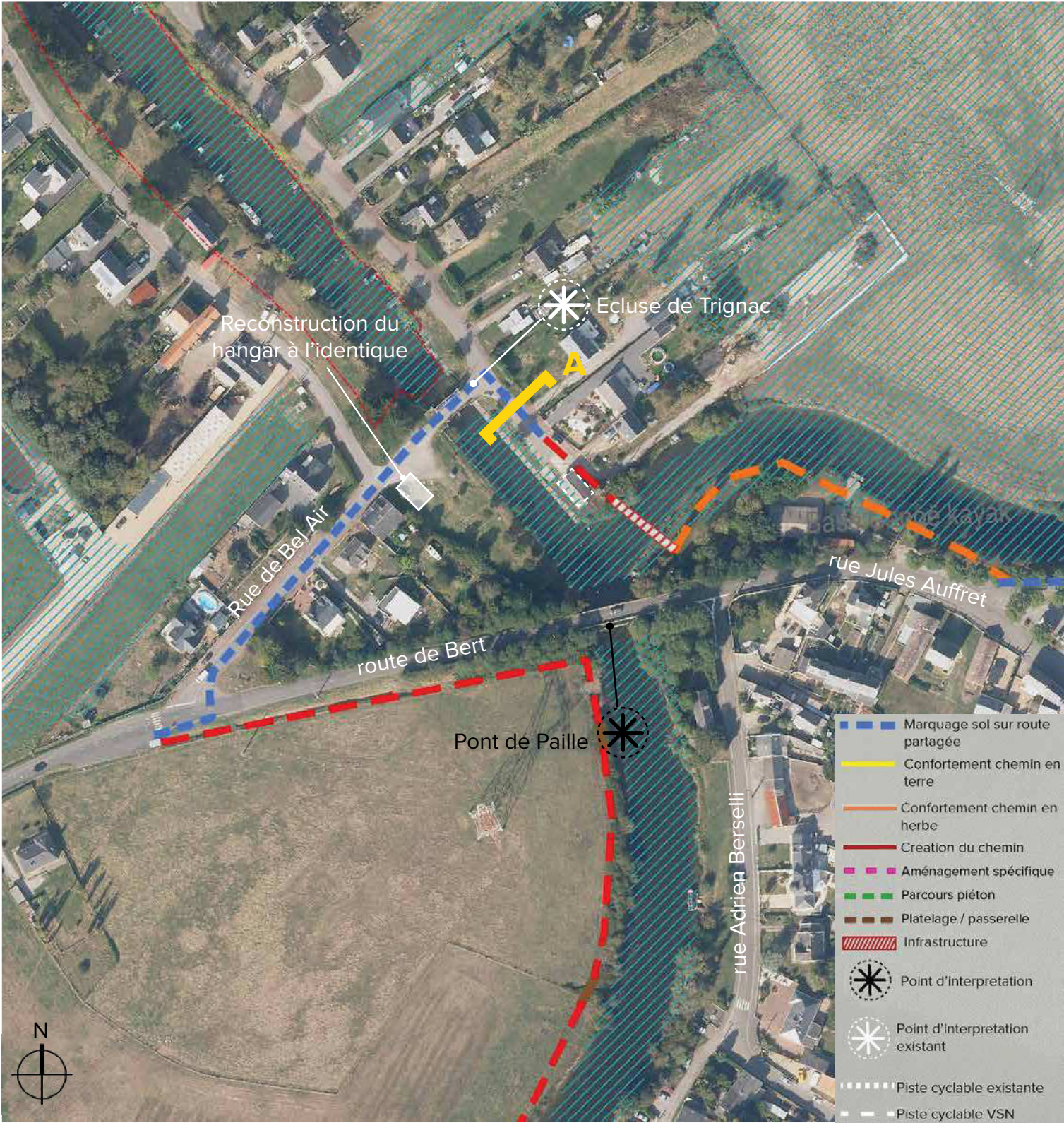


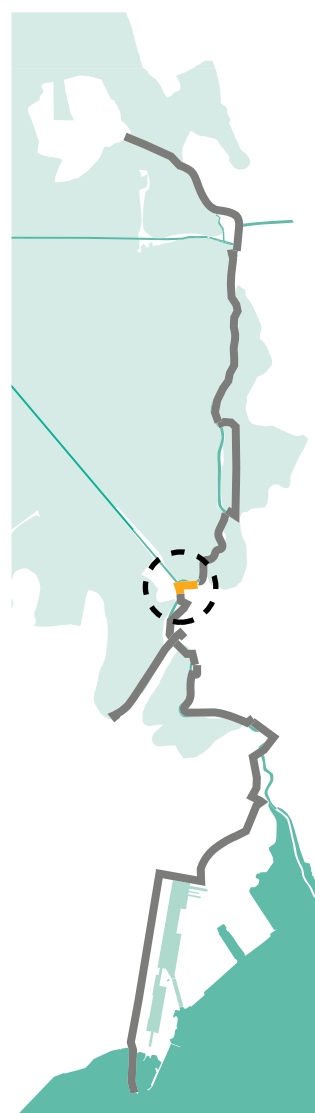
Etat du sol : enrobé en mauvais état, pelouse de la base CK, enrobé rue du Brivet état : ok
Usage actuel : hangar et transformateur, base de CK, rue double sens
Action envisagée : reprise d'enrobé noir et marquage, base CK : réalisation d'une voie cyclable de 3m de large
Rue du Brivet : marquage au sol, panneau de signalisation.
Démolition du hangar et du transformateur existants. Reconstruction à l'identique du hangar de l'autre côté du canal.

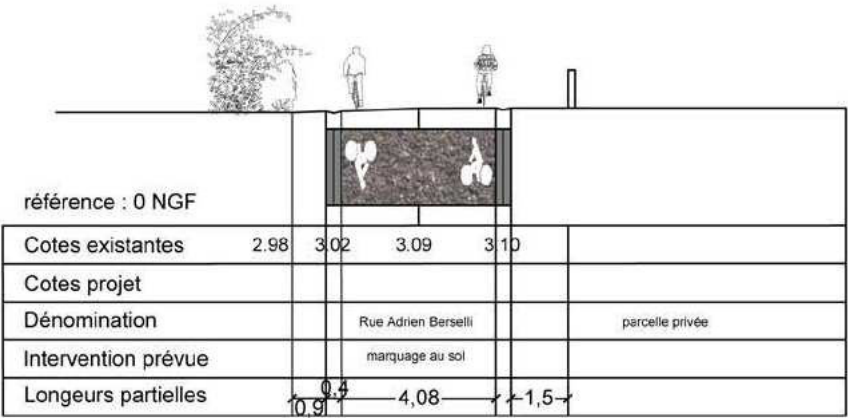
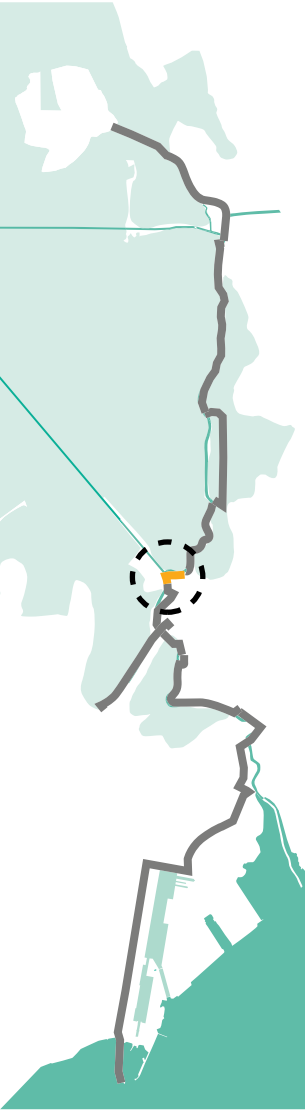


COUPE A - Rue de Bel Air

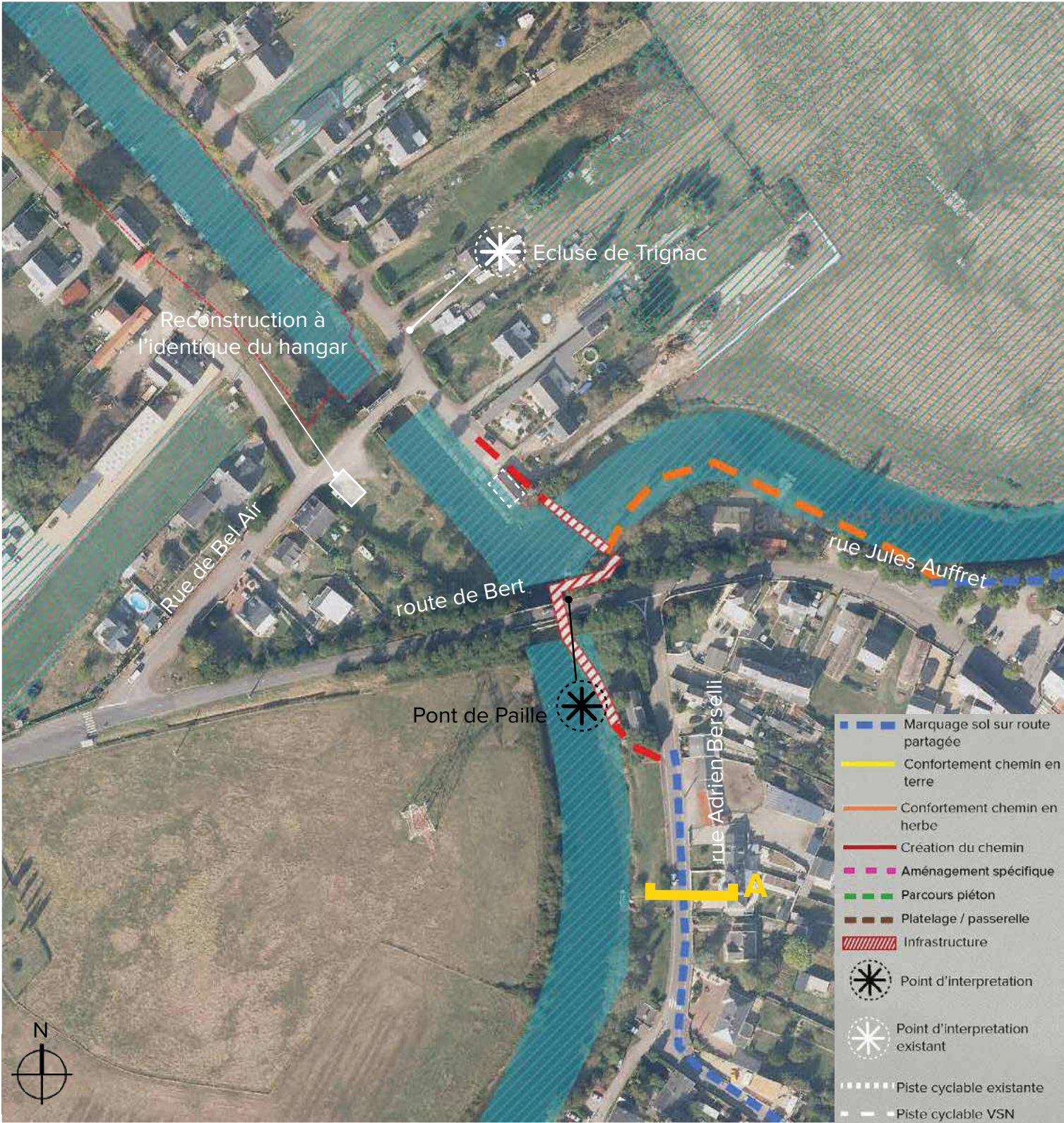
Tronçon 4 - Pont de Paille
Parcours préférentiel

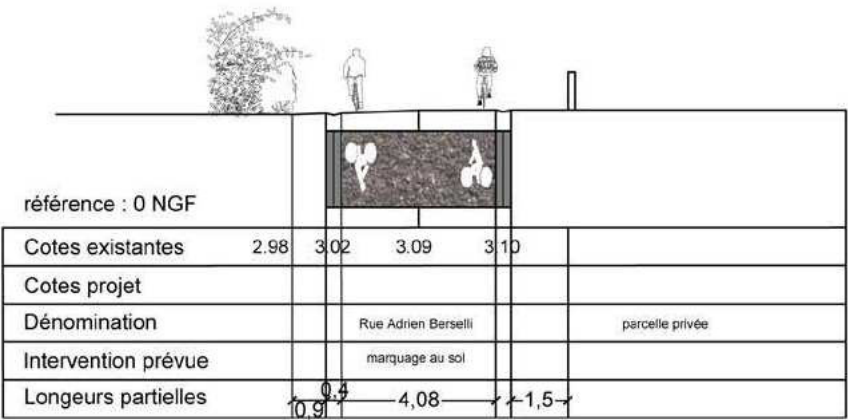
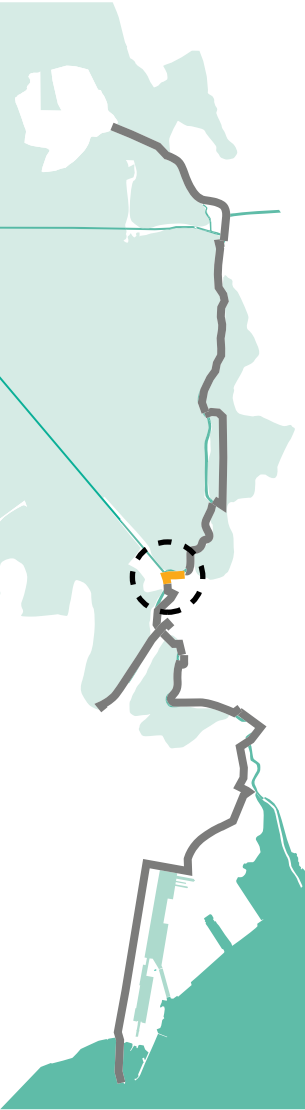




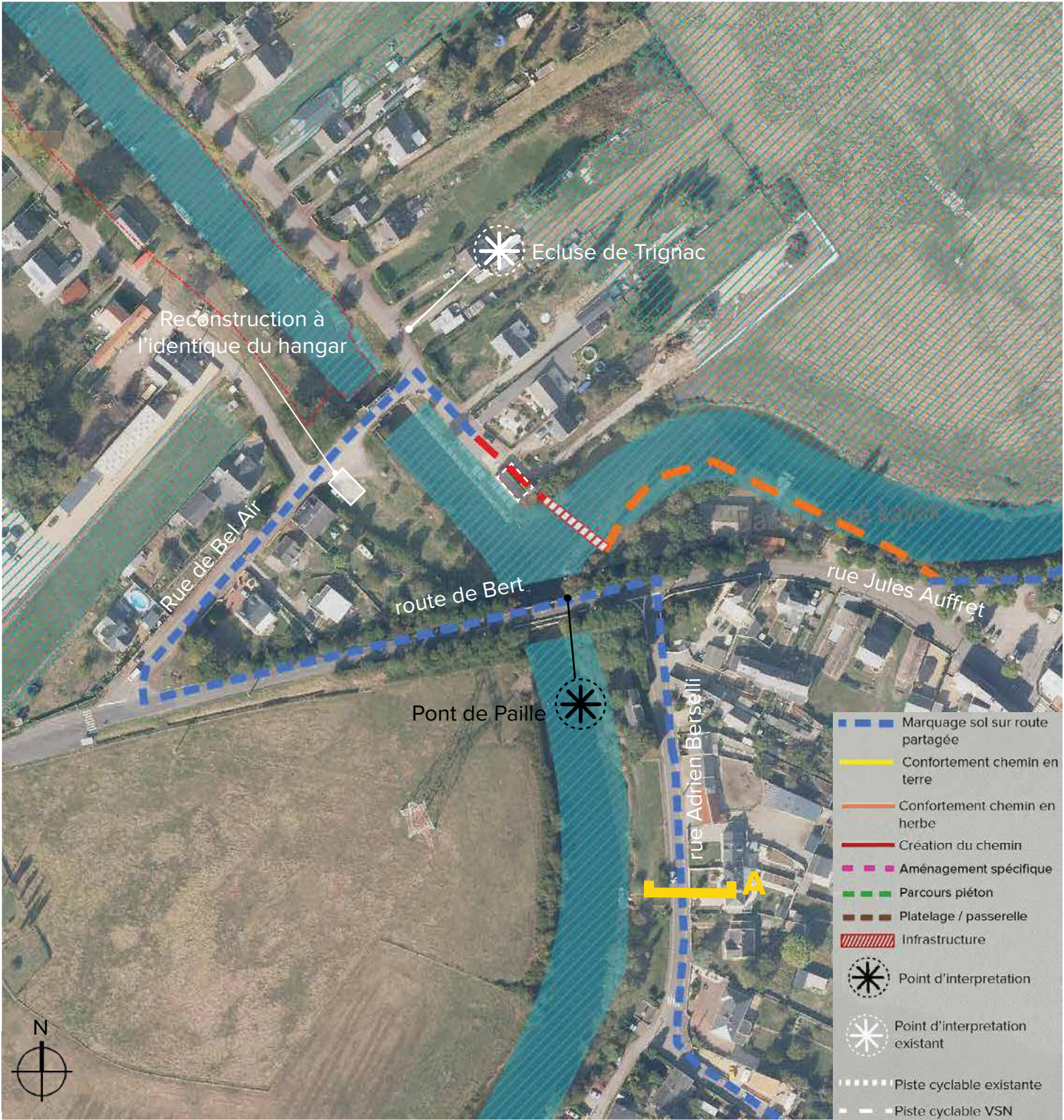


COUPE A - Rue Adrien Berselli

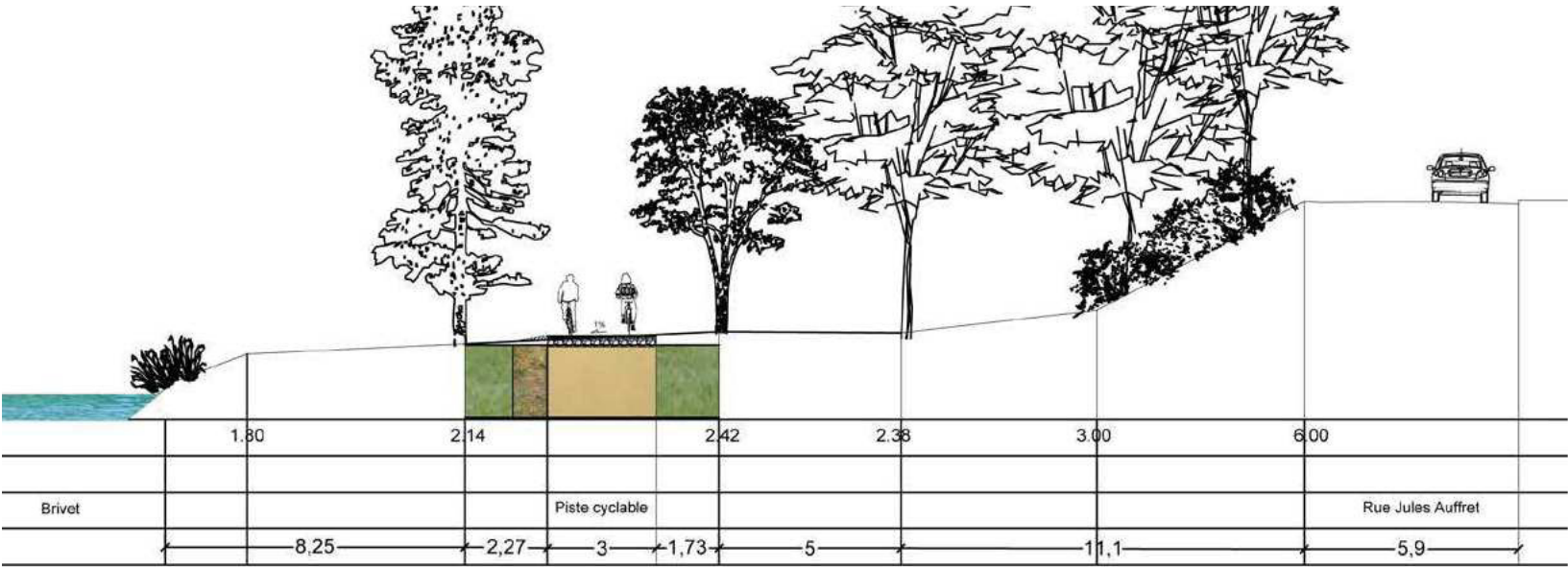
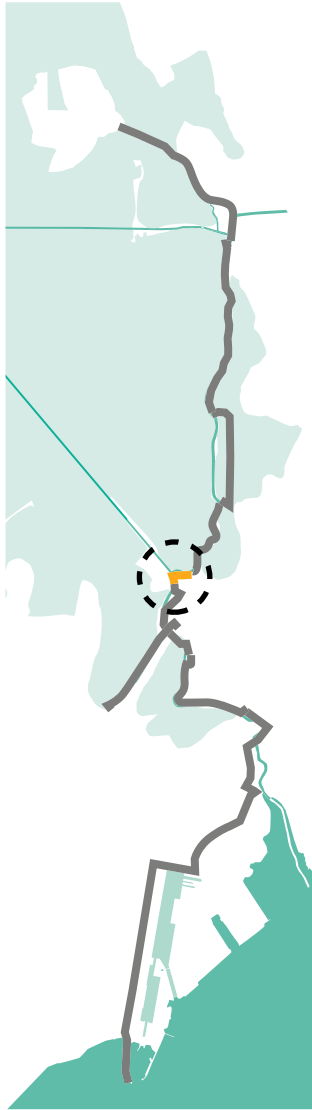




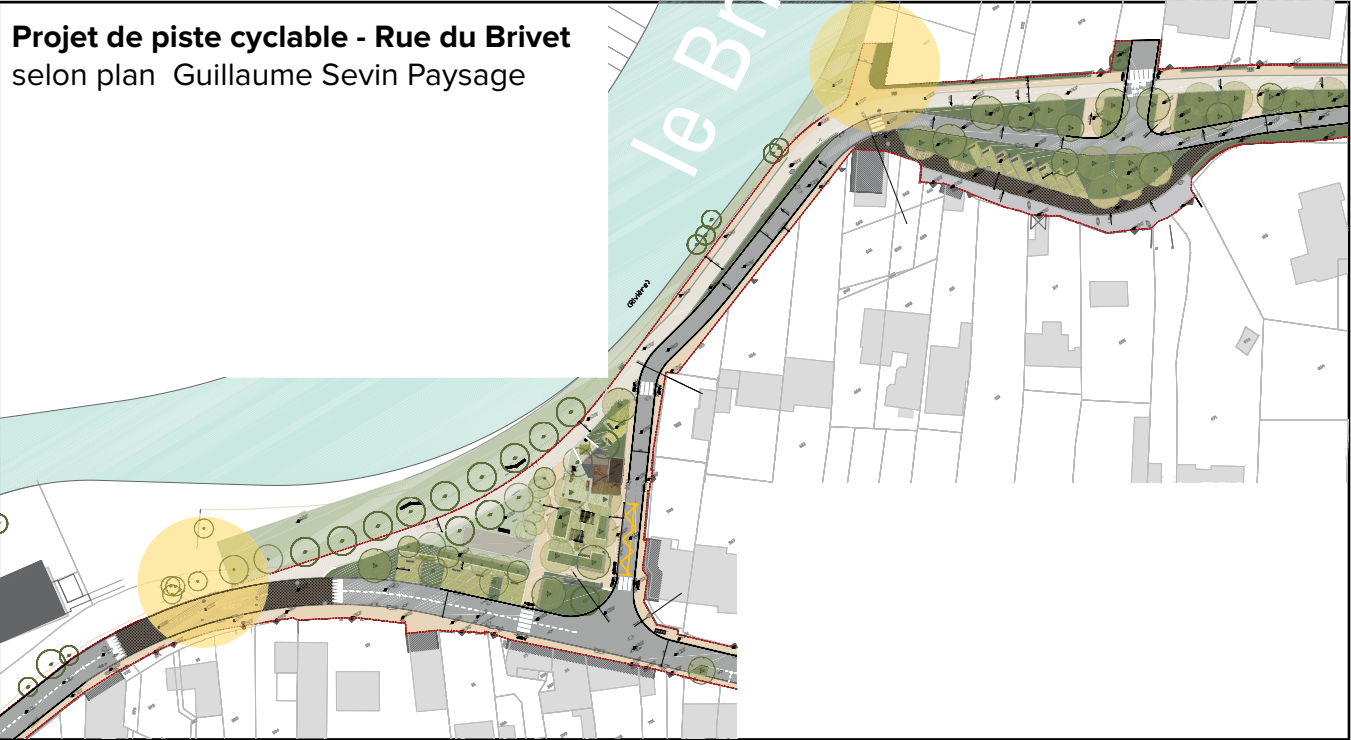
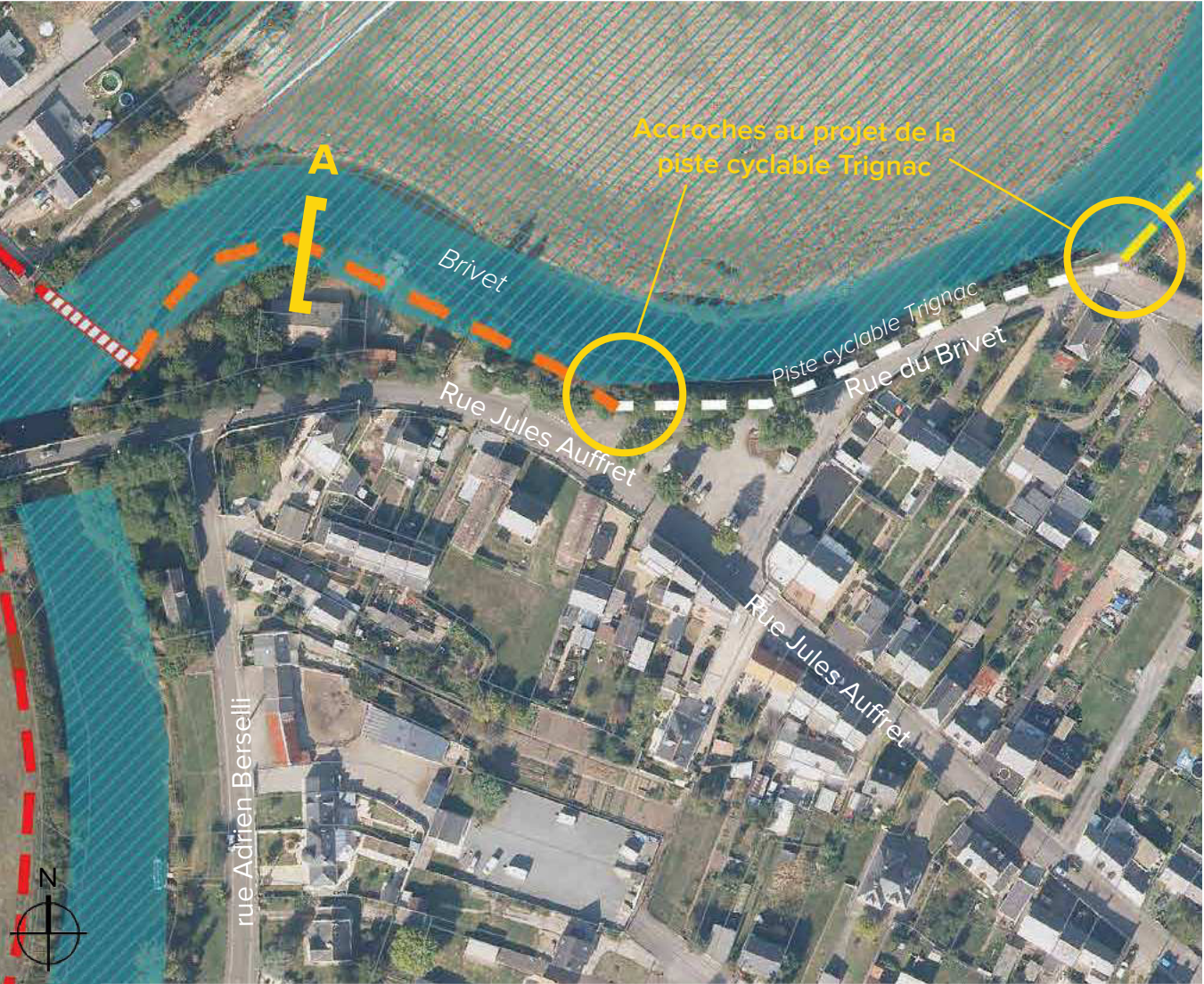
COUPE A - Rue de Adrien Berselli



Etat du sol : rive du Brivet enherbée
Usage actuel : base de canoe-kayak
Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable de 3m de large, accroches au projet de piste cyclable de la commune prévu le long de la rue du Brivet.



COUPE A - Base de Canoë Kayak Echelle 1/200e



Projet de piste cyclable - Rue du Brivet selon plan Guillaume Sevin Paysage



oléoduc- photo de l'existant



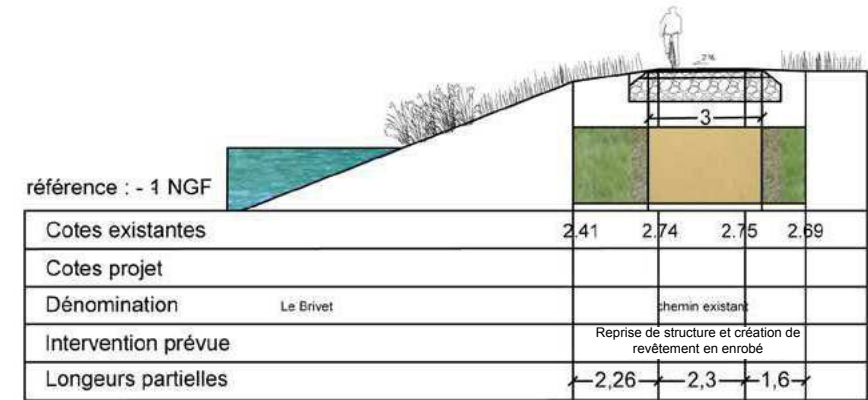
chemin de l'oléoduc- photo de l'existant

Etat du sol : chemin gravillonné jusqu'à l'oléoduc, prairies paturées et champs cultivés

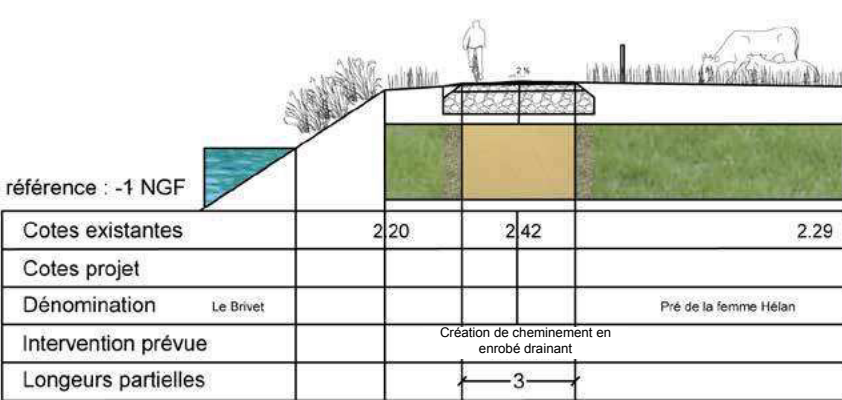
Usage actuel : desserte de l'oléoduc, parcelles agricoles

Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable de 3m de large, création de fossé ou continuité de l'écoulement naturel. Passerelle en bois au passage des canaux / drains / zones affaissées en rive du Brivet (6 repérés en photo aérienne > à vérifier sur site)

Point bloquant : données topo, portance du sol, relevés des berges.

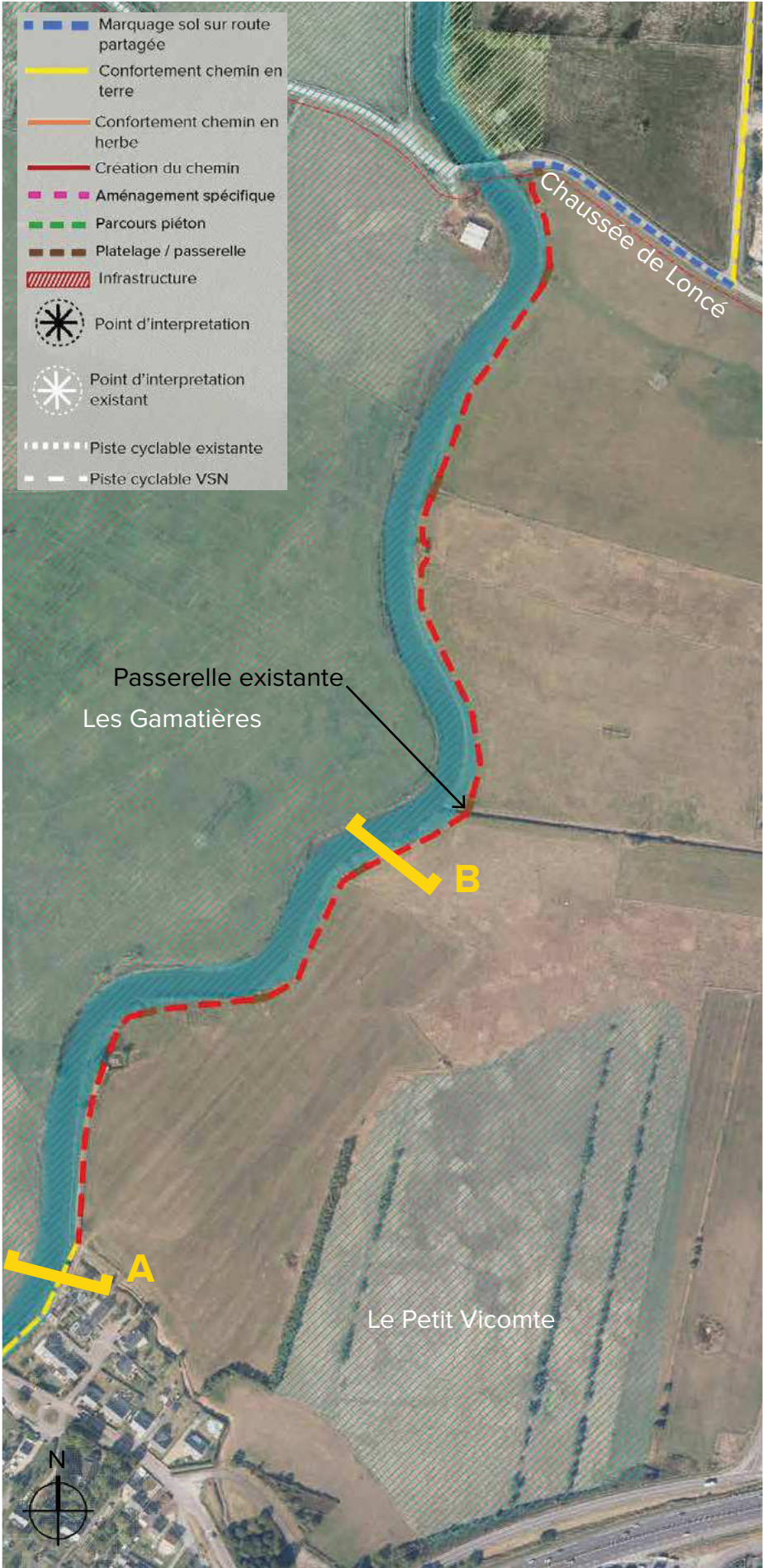


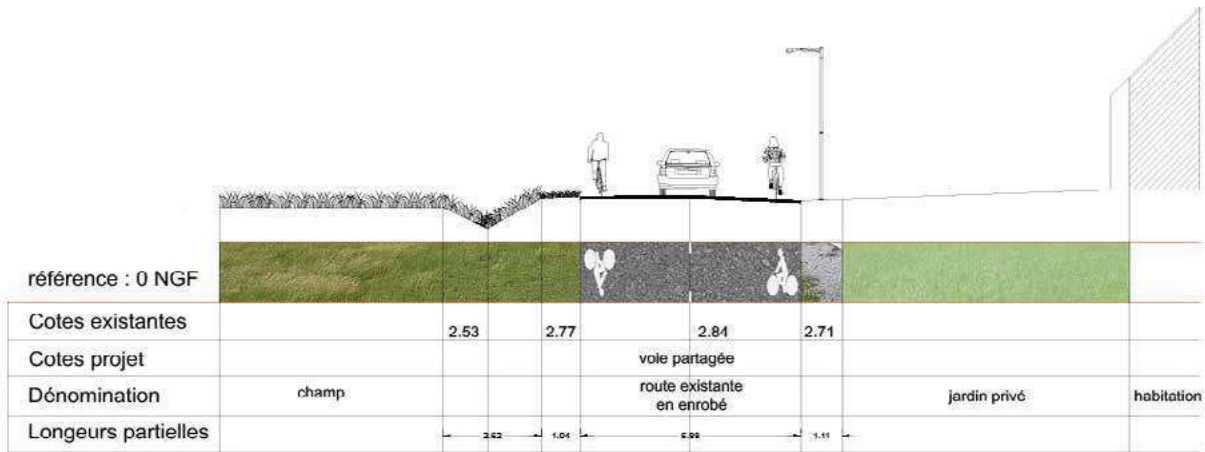
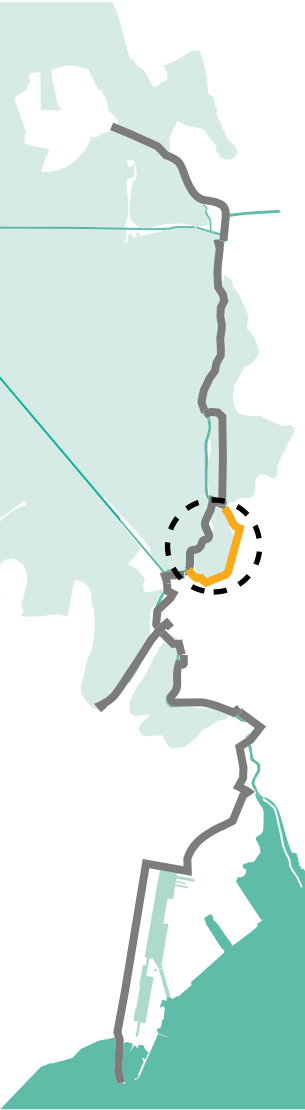
COUPE A - Rive Est du Brivet



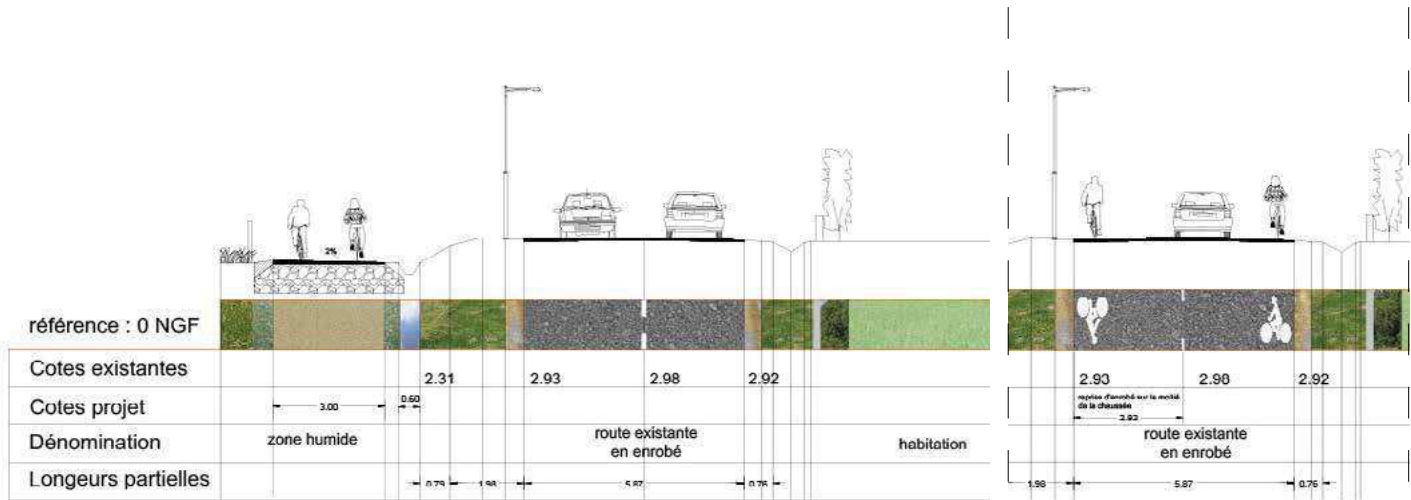
COUPE B - Rive Est du Brivet

Echelle 1/200e



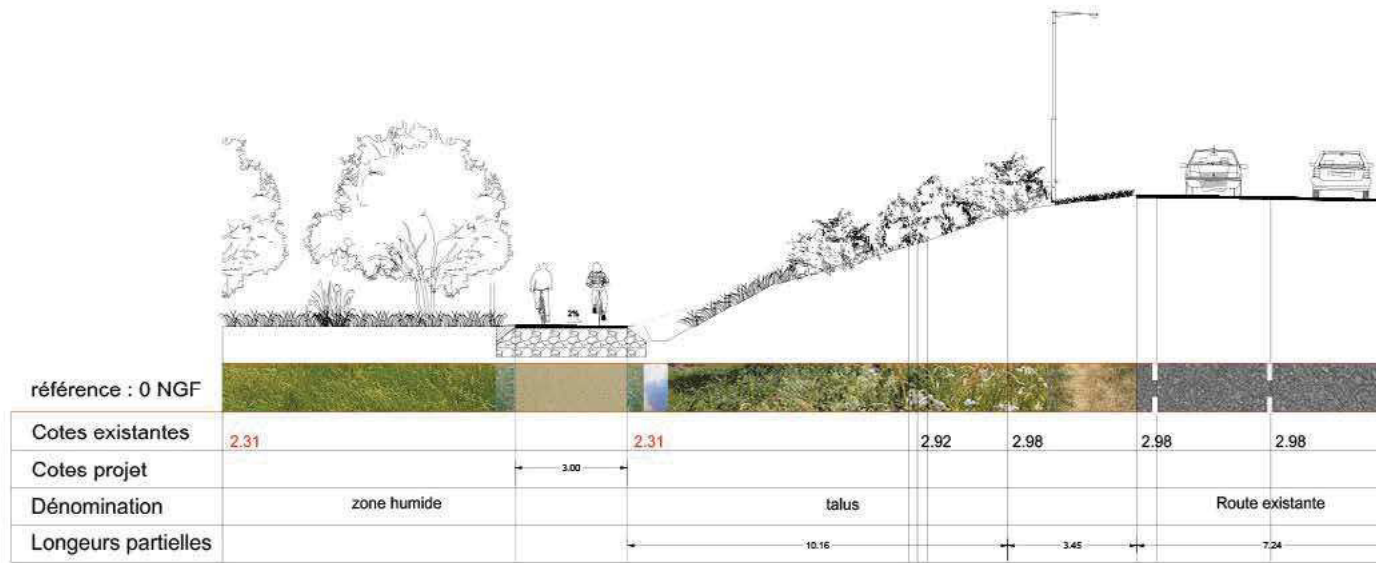


Tronçon 5' - Coupe CC' - Voir partagée sur la rue des pâtures

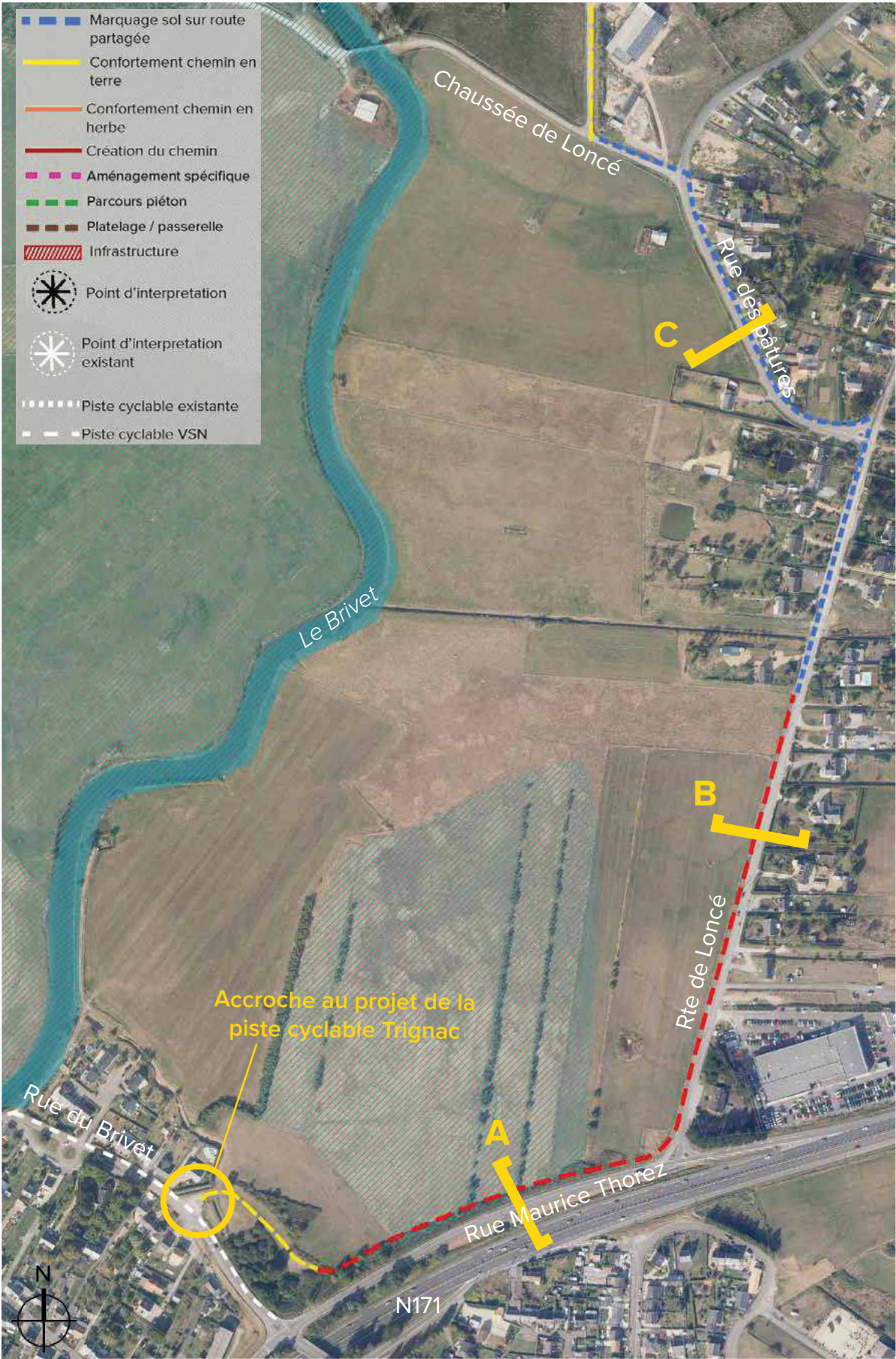


Tronçon 5' - Coupe BB' - Piste latérale à la route de Loncé

Alternative - voie partagée sur la rte de Loncé



Tronçon 5' - Coupe AA' - Piste en contre-bas de la rue Maurice Thorez



Pont de Lonc  - Pont du Pin

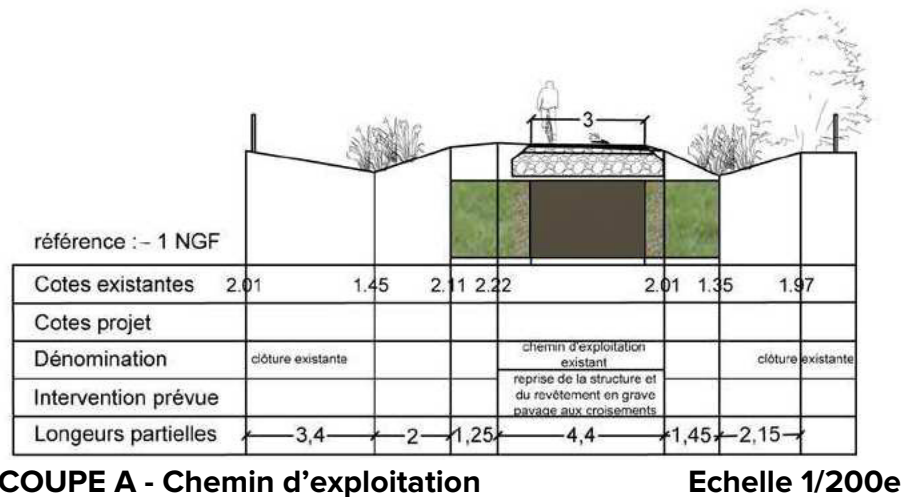


Etat du sol : enrobé

Usage actuel : desserte de parcelles agricoles.

Action envisagée : réalisation d une voie cyclable en enrobé grenailé de 3m de large en place du chemin actuel. Pose de barrières en bois pour limiter l acc s au vélo.

Point d'attention : cohabitation avec les usages agricoles

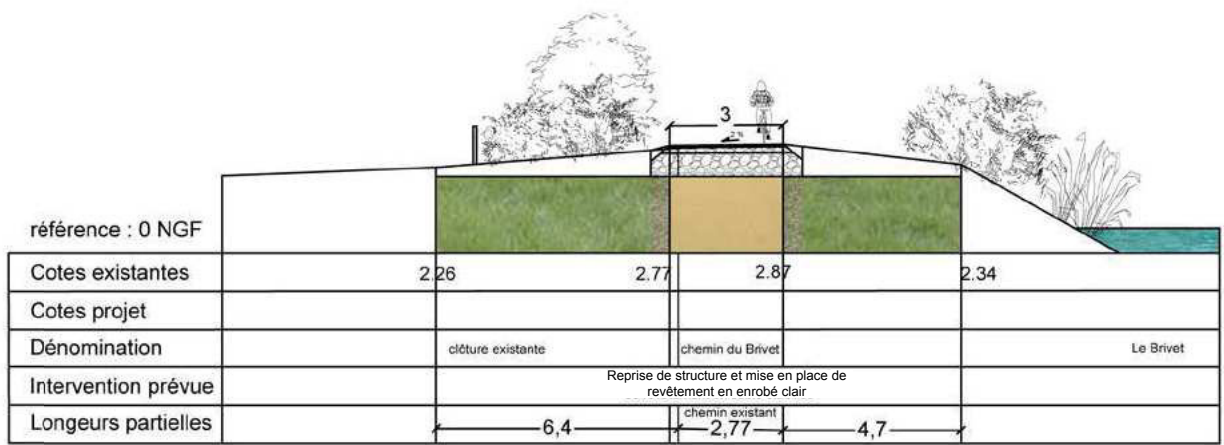




Etat du sol : chemin gravillonné

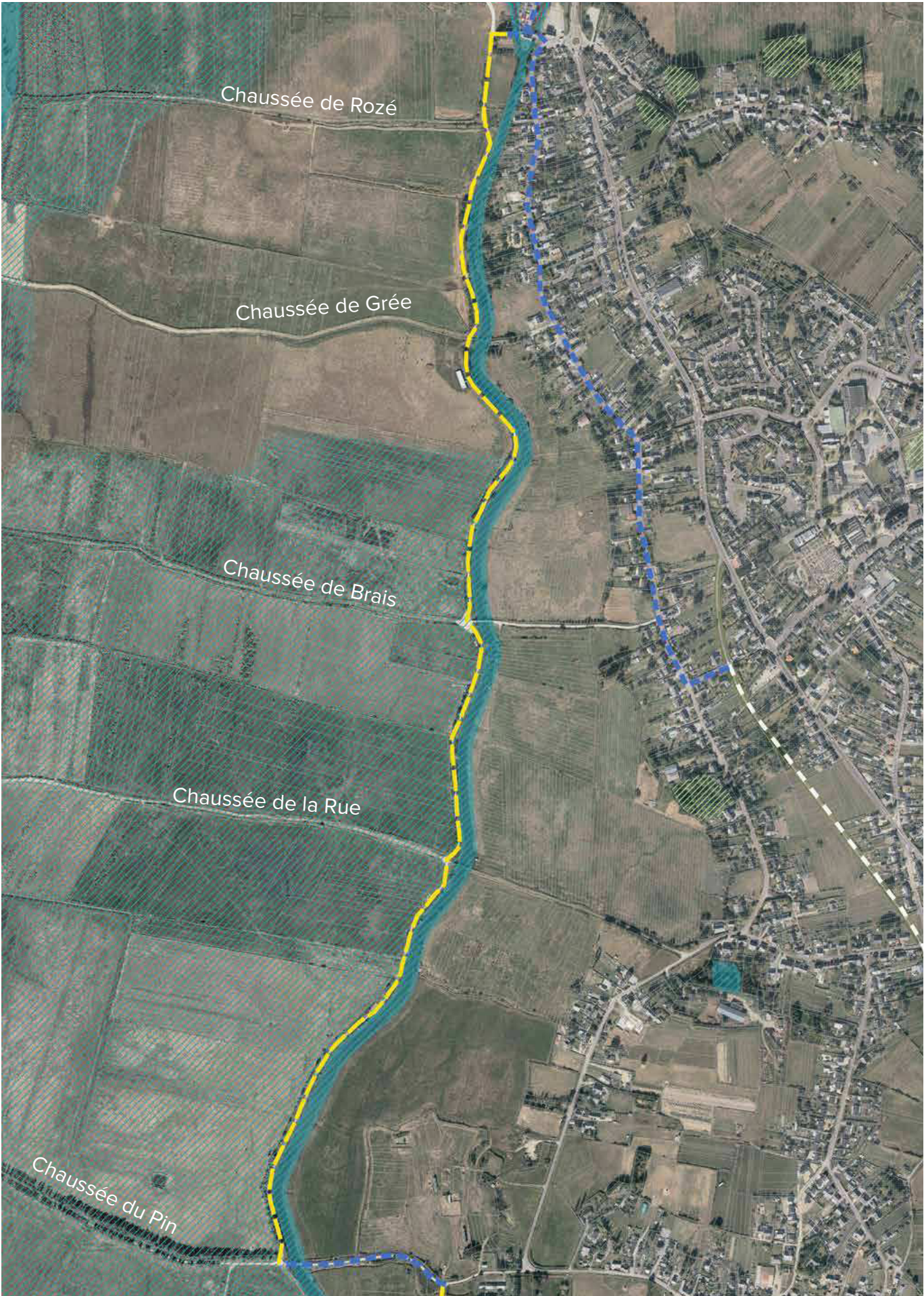
Usage actuel : desserte de parcelles agricoles, chasse, promenade riveraine.

Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable en enrobé de 3m de large en place du chemin actuel, continuité de l'écoulement naturel. Panneaux de signalétique sur les ponts existants.



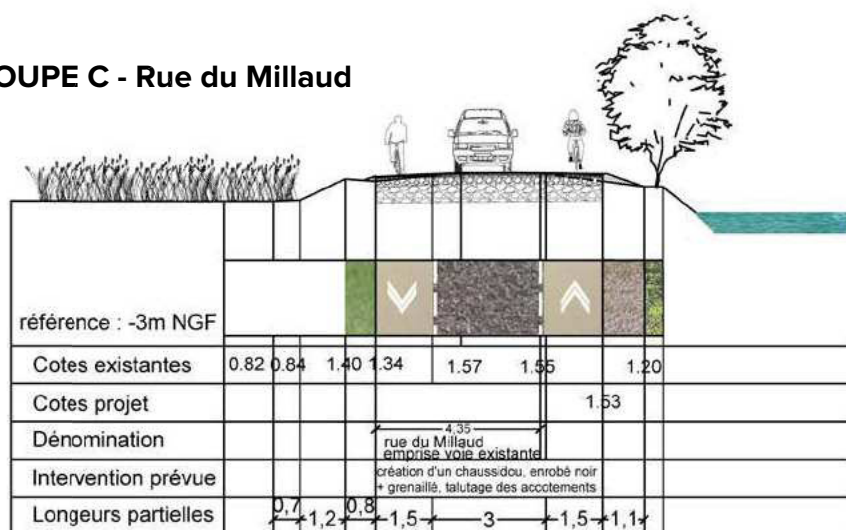
COUPE A - Rive Est du Brivet

Echelle 1/200e





COUPE C - Rue du Millaud



Emprise élargie avec tunage sur 1,80m

Voie centrale banalisée

Voiture sens unique

Vélo double sens - piste séparée

Echelle 1/200e



Voie centrale banalisée - photo de référence

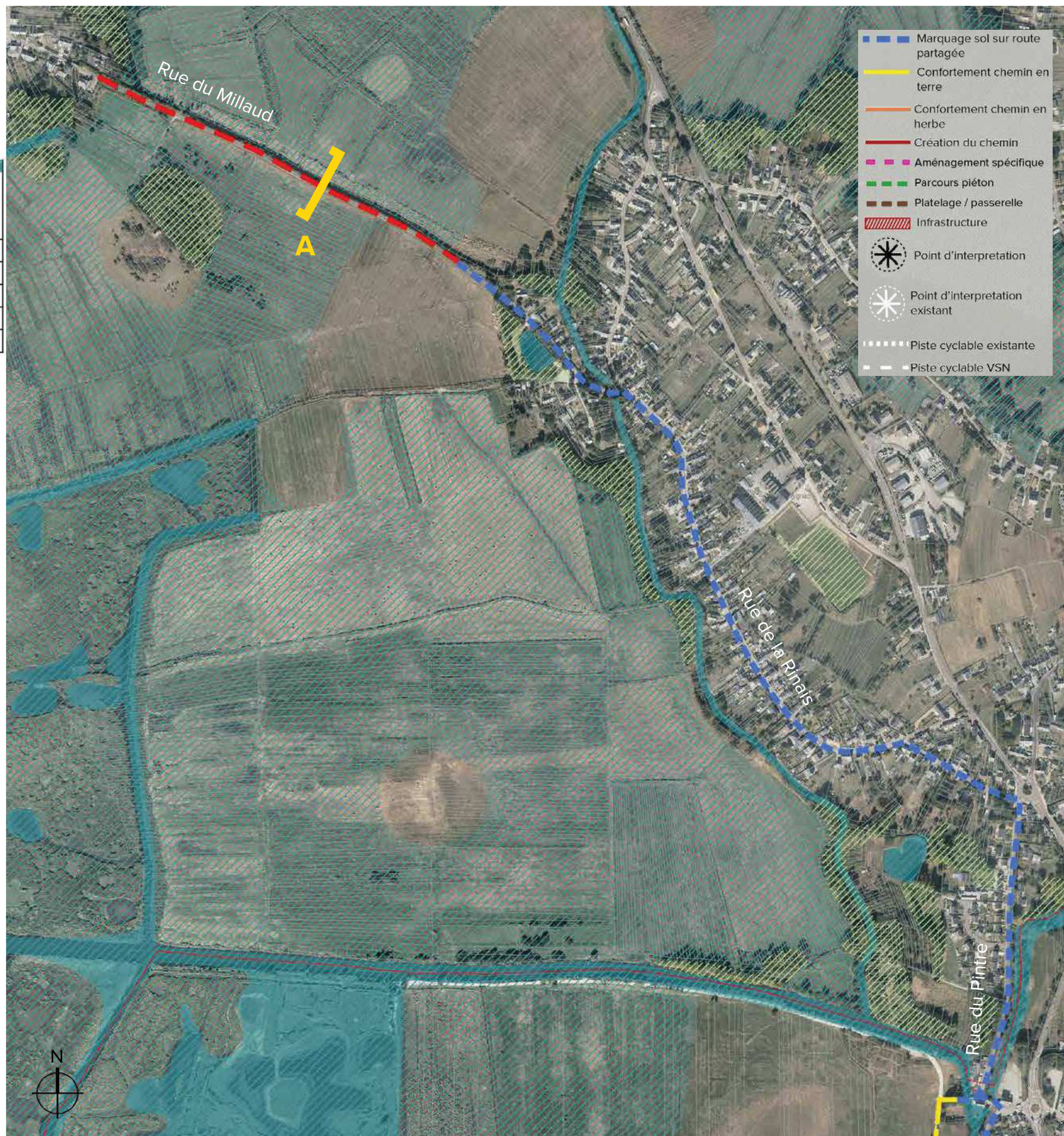
Etat du sol : enrobé en bon état

Usage actuel : rue double sens, accès secondaire à l'île de Fédrun, marquage vélo existant.

Action envisagée : réalisation d'une voie cyclable en enrobé de 1.5m de large de chaque coté de la voie, avec tunage sur la rive nord pour élargir l'emprise. Création de deux écluses à voiture.

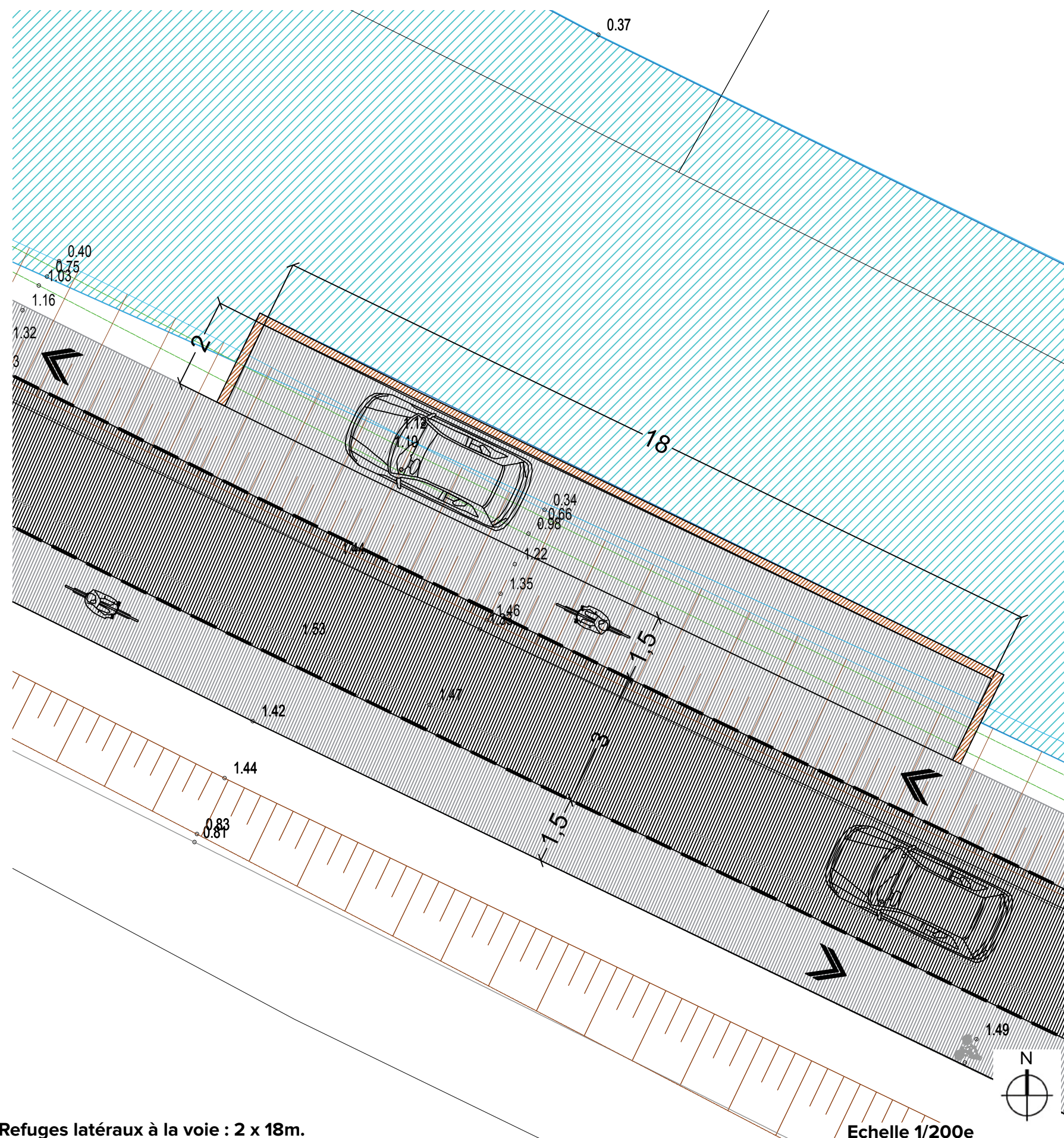
Végétation (état) : quelques arbres isolés et alignement sur la berge

Action envisagée : à conserver au maximum, replantation si nécessaire

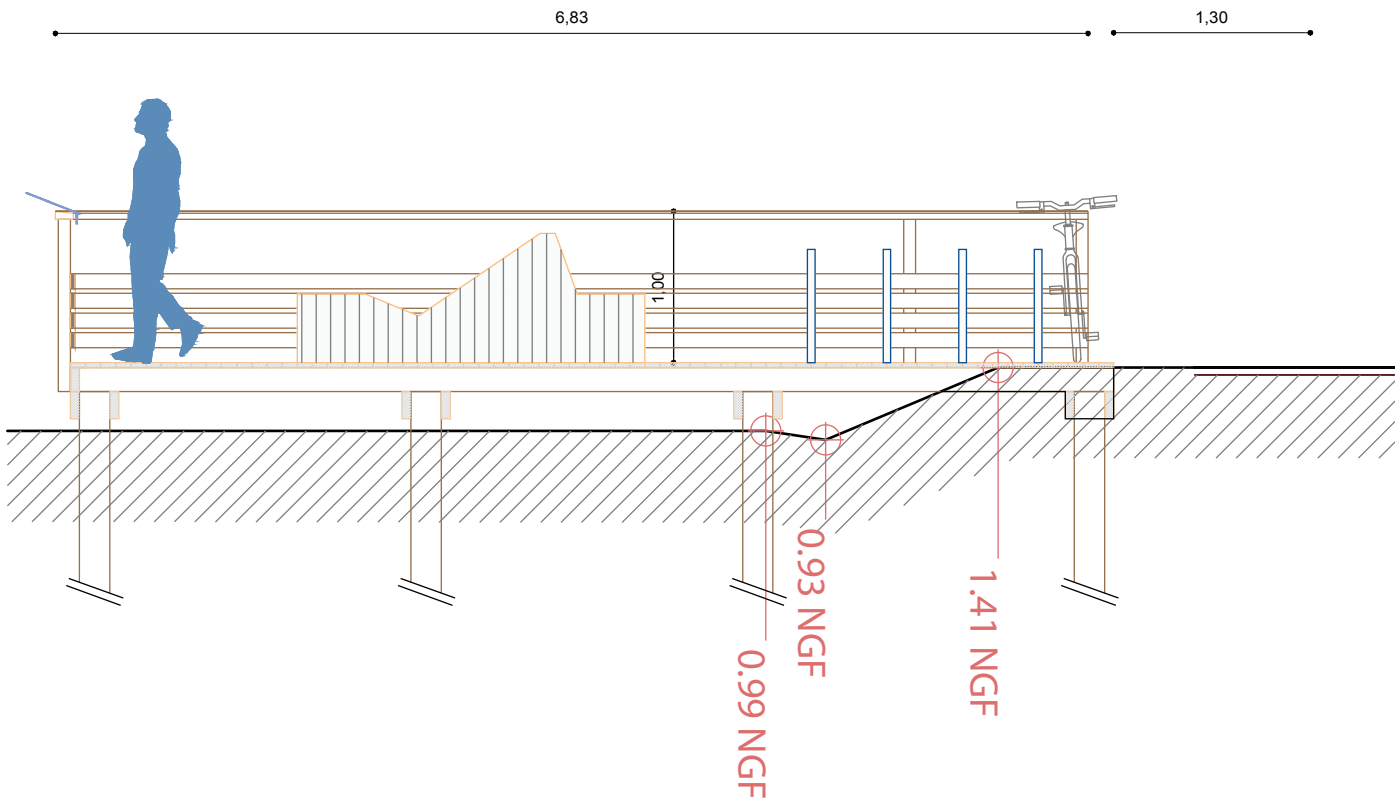
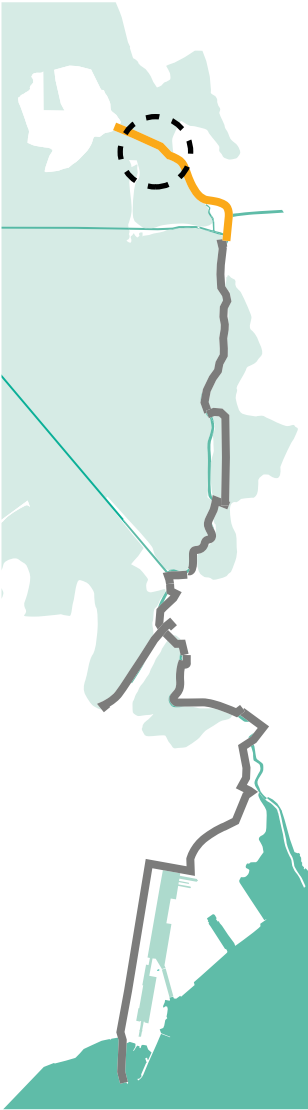


[illegible]

Voie centrale banalisée
Voiture sens unique
Vélo double sens - piste séparée

FAISA

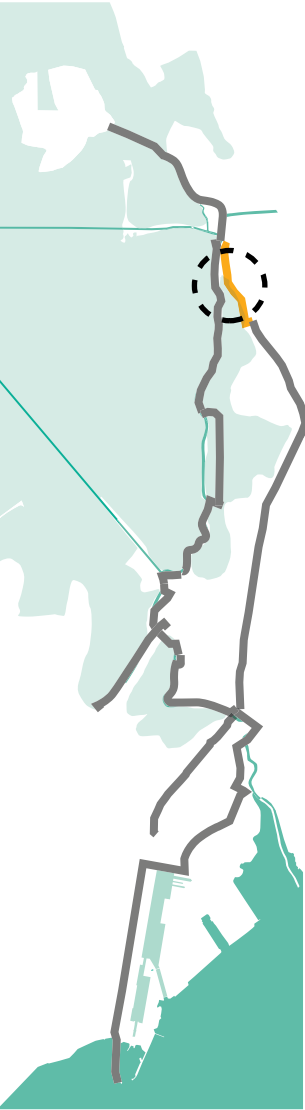
Echelle 1/200e



COUPE A - Profil du platelage d'observation



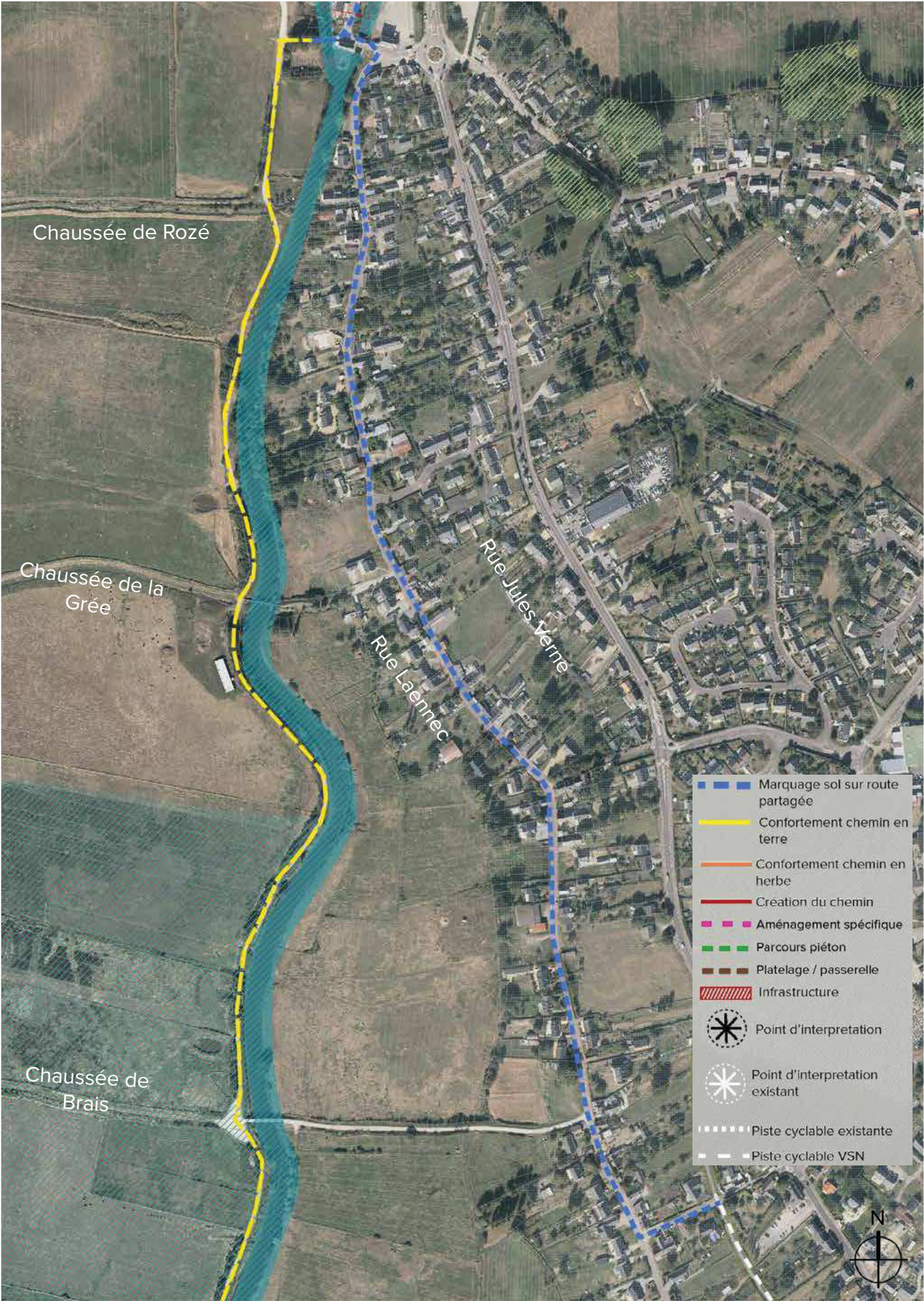
Rue du Millaud - photo de l'existant

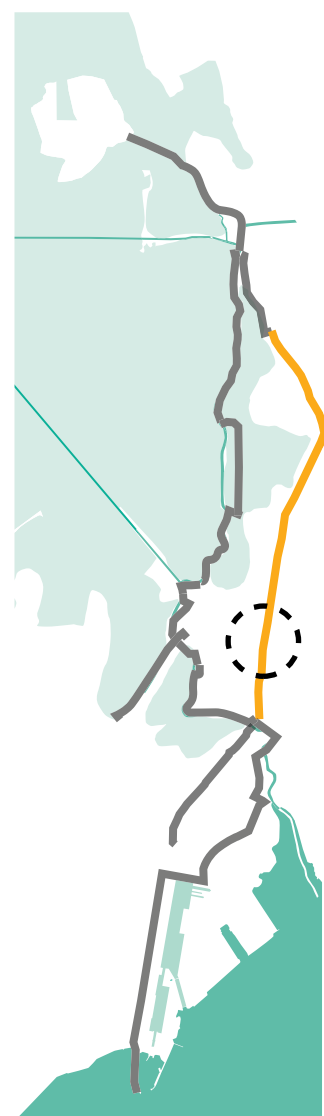


Etat du sol : enrobé en bon état

Usage actuel : rue en double sens, desserte d'habitation, stationnement latéraux, larges accotements.

Action envisagée : marquage au sol, panneau de signalisation.





Etat du sol : enrobé en bon état, à confirmer.

Usage actuel: piste cyclable en site propre

Action envisagée : marquage au sol, panneau de signalisation, panneau d'interprétation pédagogique: signaler les points d'interprétations et lecture du paysage.

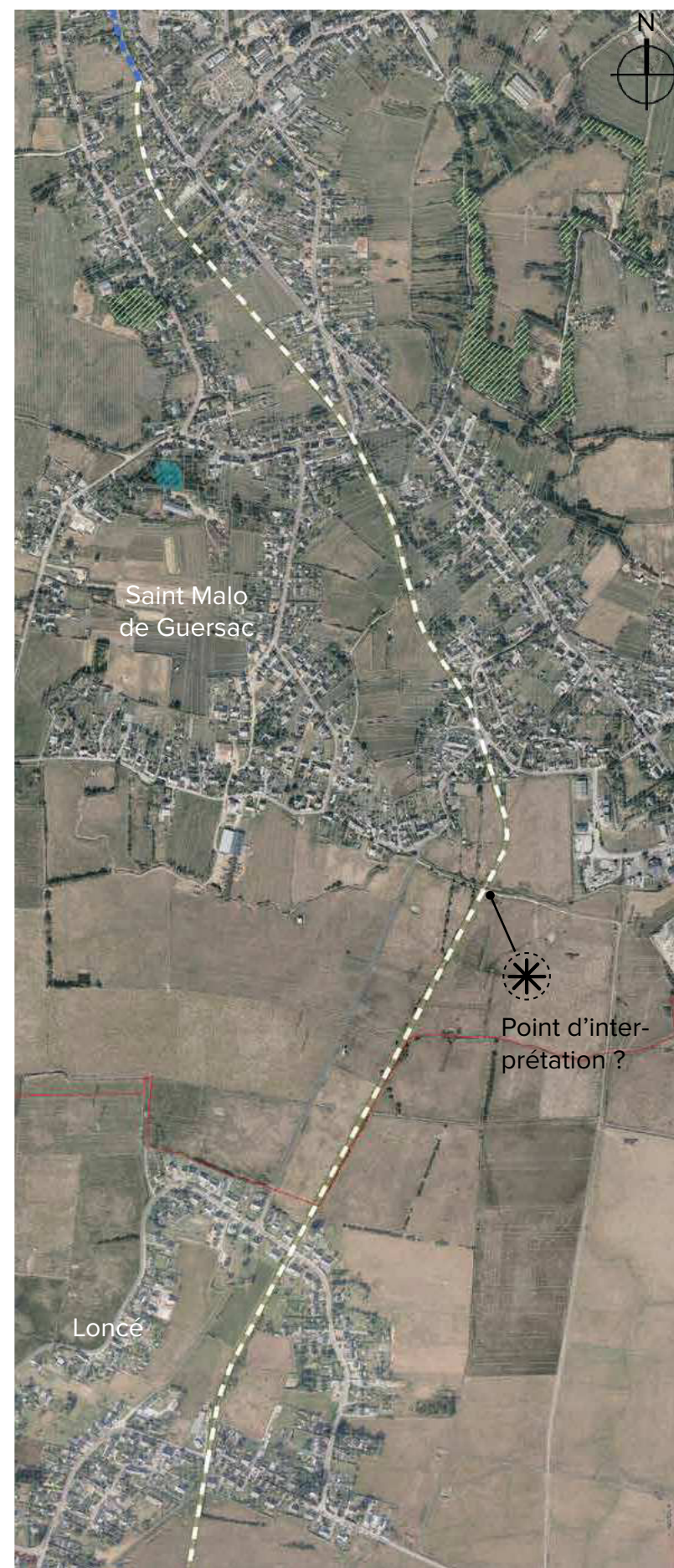
Point bloquant : relevés des points d'interventions pour signalétique.

Signalétique sur support existant

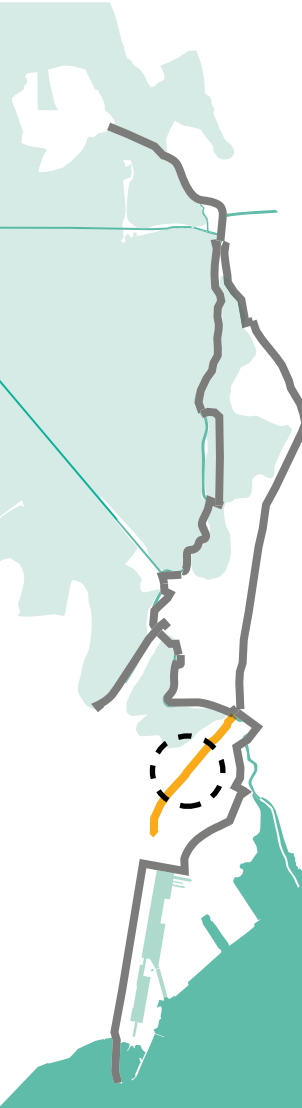


Passerelle de la piste cyclable - photo de l'existant

OBJECTIF MER-BRIÈRE



- Marquage sol sur route partagée
- Confortement chemin en terre
- Confortement chemin en herbe
- Création du chemin
- Aménagement spécifique
- Parcours piéton
- Platelage / passerelle
- Infrastructure
- ★ Point d'interprétation
- ★ Point d'interprétation existant
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable VSN



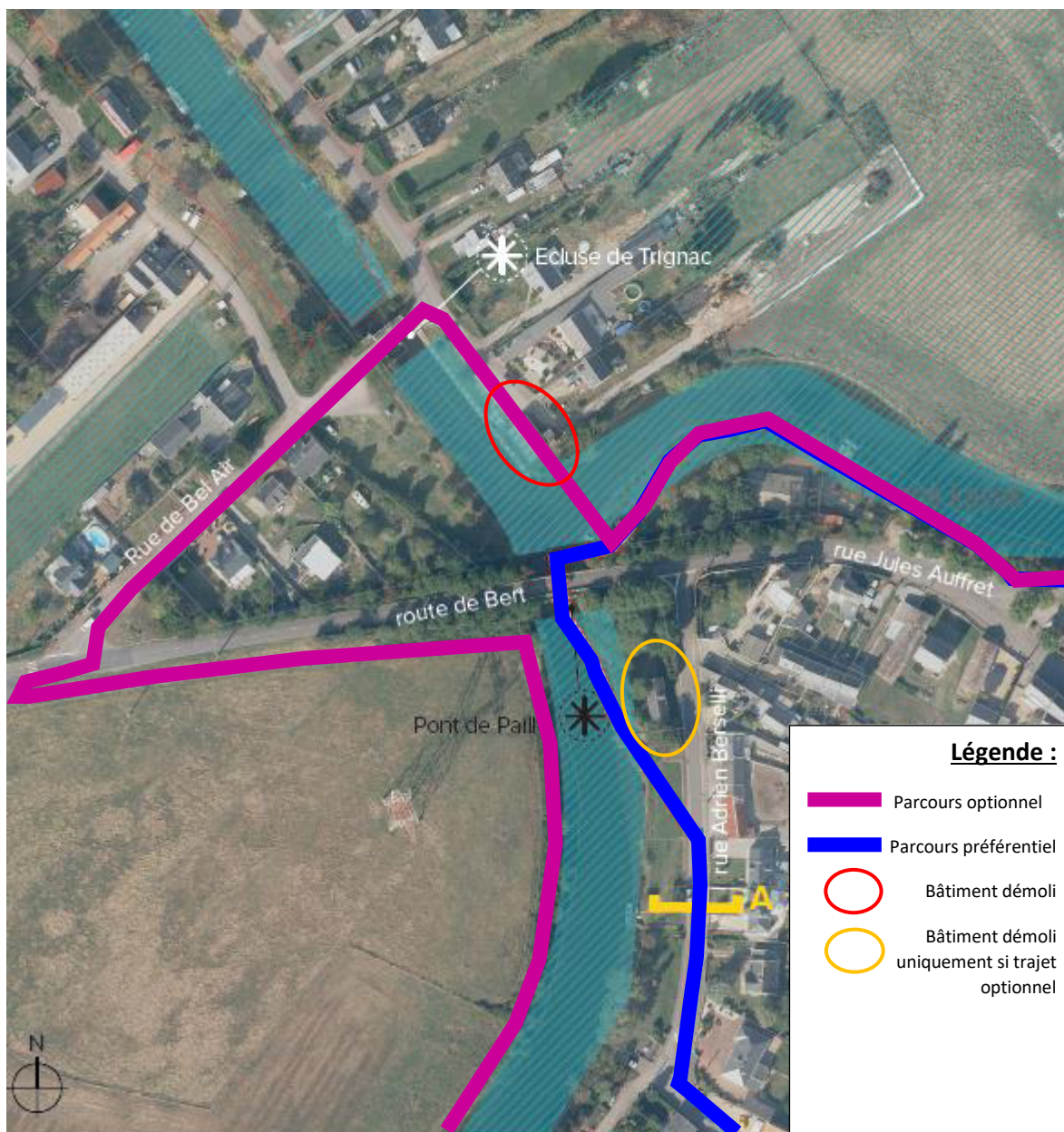
Etat du sol : enrobé en bon état, à confirmer.

Usage actuel: piste cyclable en voie partagée.

Action envisagée : marquage au sol, panneau de signalisation.



Annexe 9 : Identification des bâtiments à démolir



Localisation des bâtiments à démolir

La démolition des bâtiments sera soumise à permis de démolir.

NB : il est prévu une reconstruction du bâtiment situé à proximité de l'écluse de Trignac (emplacement qui aura été validée par la CARENE et les utilisateurs actuels)



Etat actuel du bâtiment à détruire au niveau du Pont de paille (en rouge sur le plan)

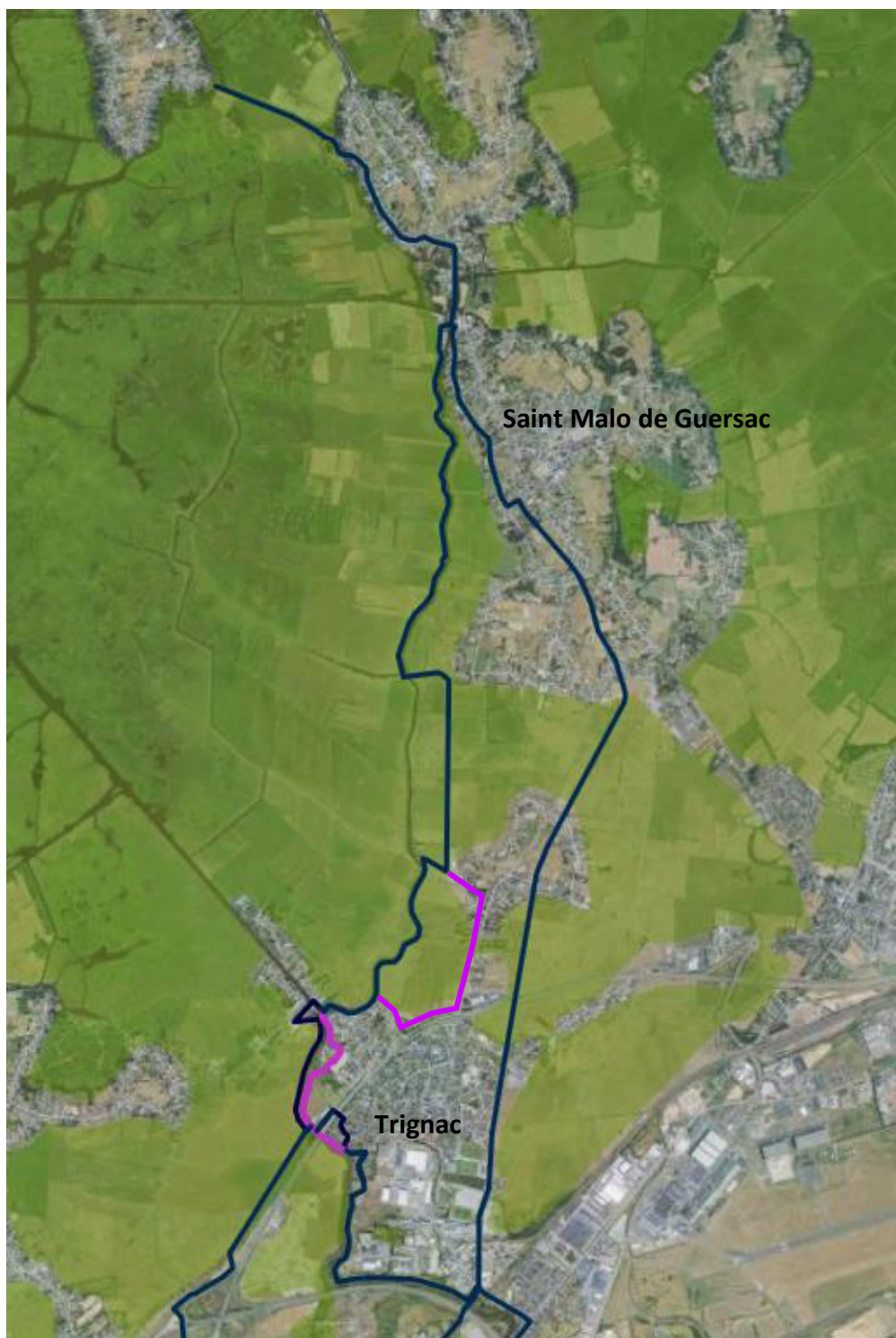
NB : le bâtiment sera démoli quel que soit le scénario retenu



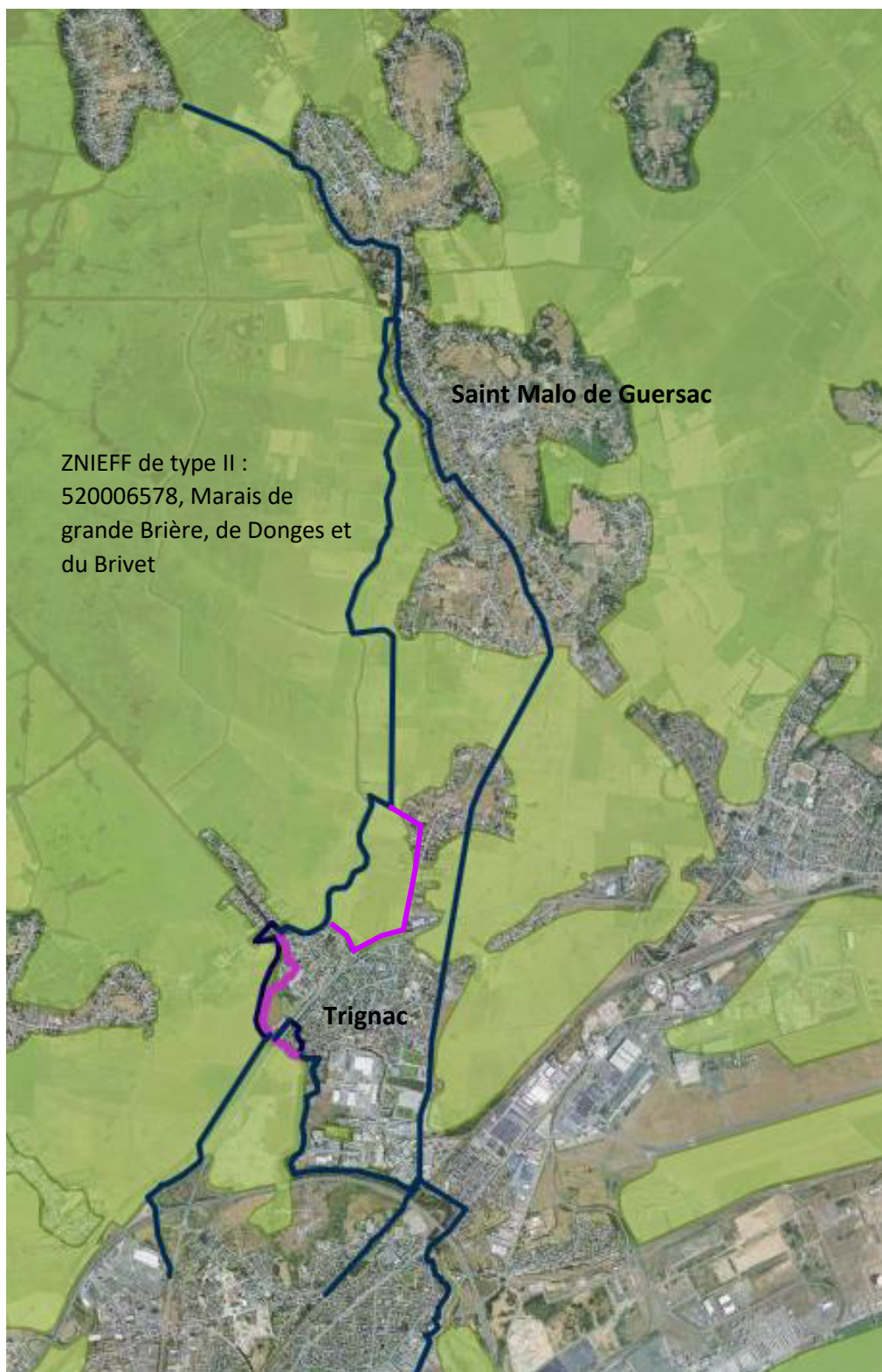
Etat actuel du bâtiment à détruire rue A. Berselli (en jaune sur le plan)

NB : le bâtiment sera démoli uniquement si le tracé optionnel est retenu

Annexe 10 : Le projet par rapport aux ZNIEFF



ZNIEFF de type I : 520006577, Marais de grande Brière (aplat vert) et tracés de la piste cyclable (tracé préférentiel en bleu et optionnel en rose)



ZNIEFF de type II : 520006578, Marais de grande Brière, de Donges et du Brivet (aplat vert clair) et tracés de la piste cyclable (tracé préférentiel en bleu et optionnel en rose)

Annexe 11 : Le projet par rapport au PNR Brière et au site RAMSAR



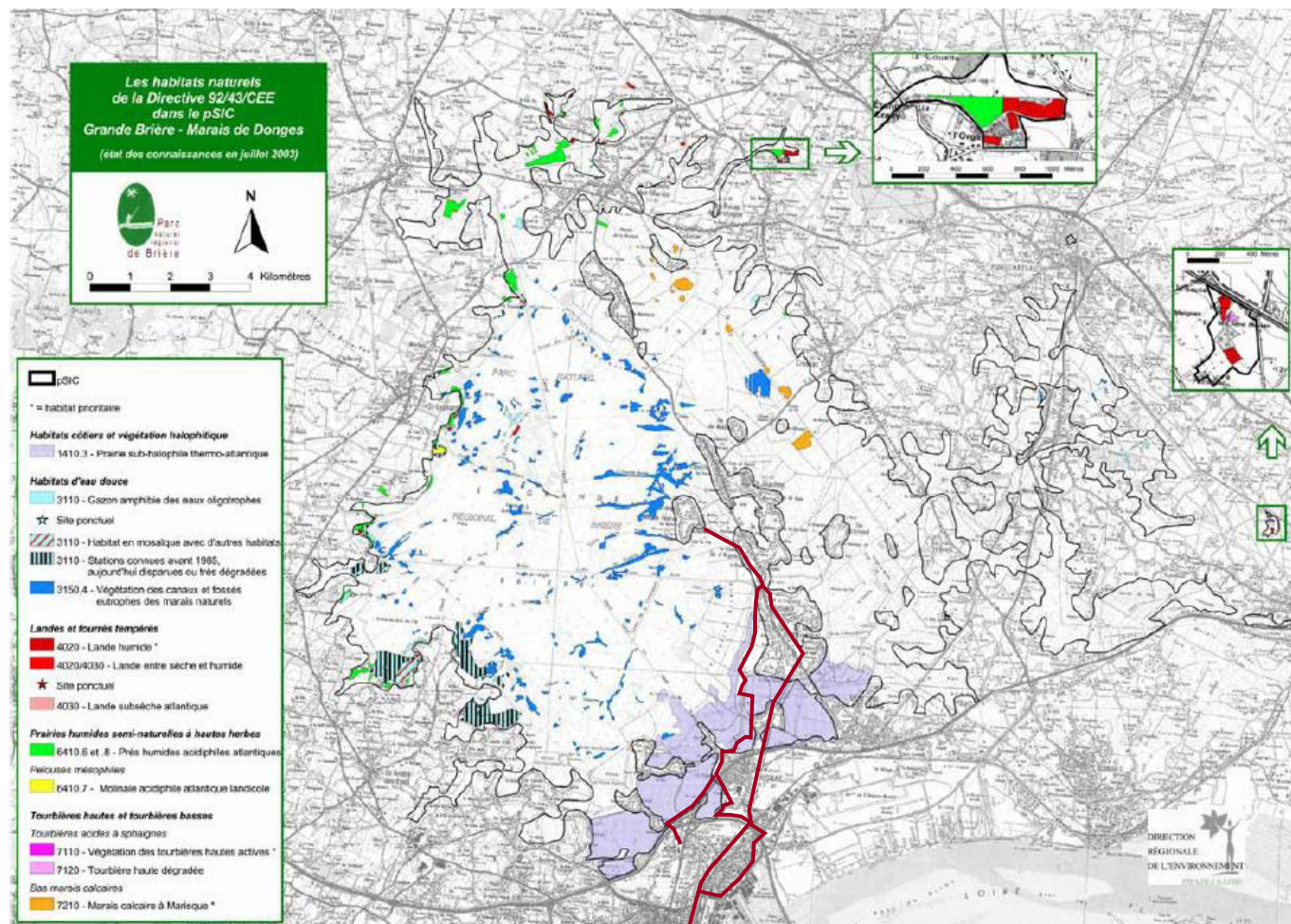
Parc Naturel Régional, Site RAMSAR et tracés de la piste cyclable (tracé préférentiel en bleu et optionnel en rose)



Parc Naturel Régional : FR8000009, Brière

Site RAMSAR : FR7200013, Marais de Grande Brière et du Brivet

Annexe 12 : Le tracé et les habitats caractéristiques des zones Natura 2000



Carte des habitats naturels de la ZSC FR5200623 tracés de la piste cyclable

Source : DOCOB

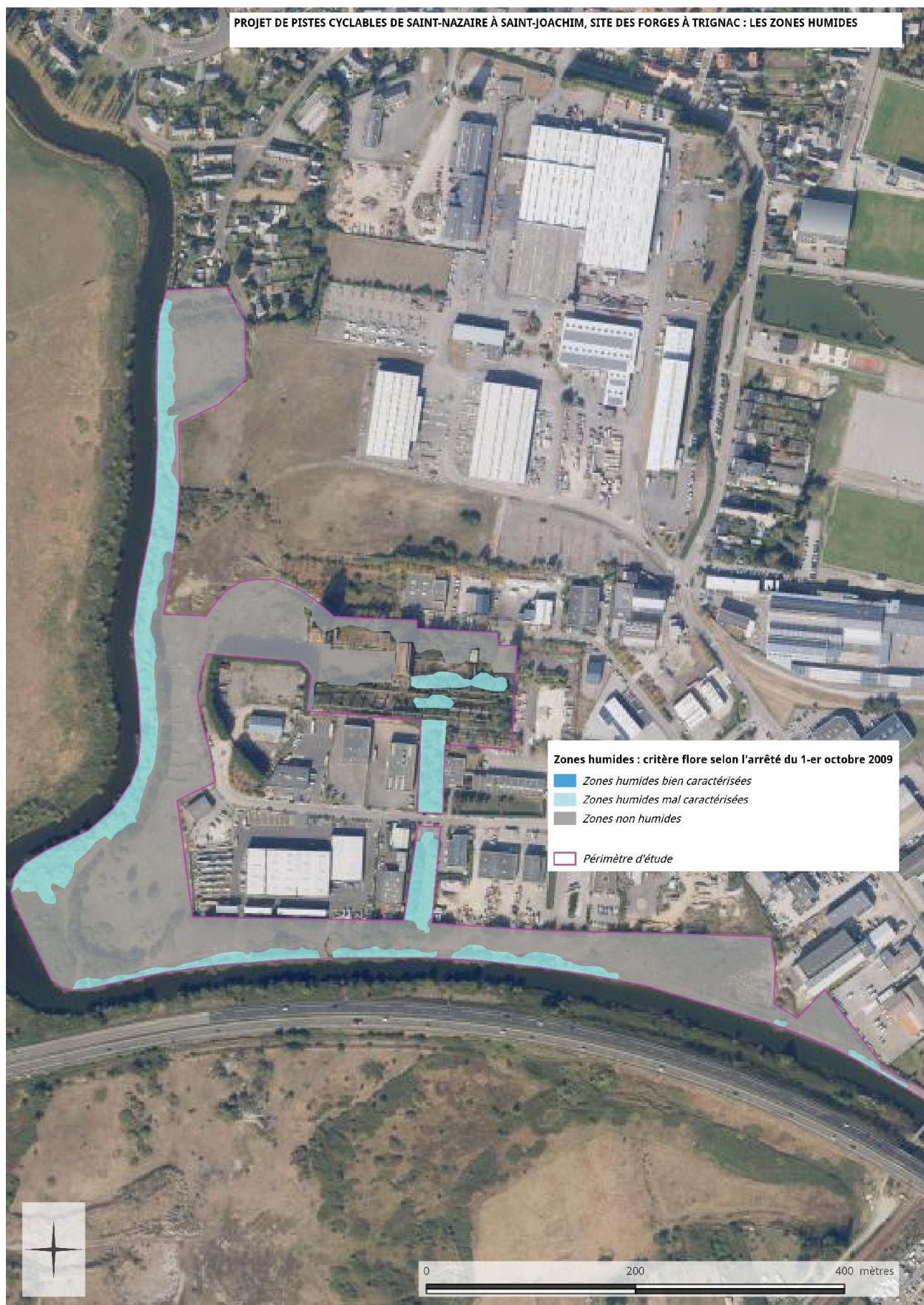
Annexe 13 : Investigations zones humides sur site – critère flore

La délimitation des zones humides sur le critère flore s'est appuyée sur les investigations flore / habitats réalisées en 2019 (*NB : des compléments sont en cours sur 2020*). La liste d'espèces floristiques présentes sur site a été comparée à la liste des espèces indicatrices au sens de l'arrêté du 1er octobre 2009 en prenant en compte leur recouvrement respectif.

Raphaël Loïc, botaniste indépendant et auteur de l'expertise flore / habitats dans le cadre de ce projet, distingue deux catégories de zones humides afin de restituer graphiquement la qualité des milieux étudiés :

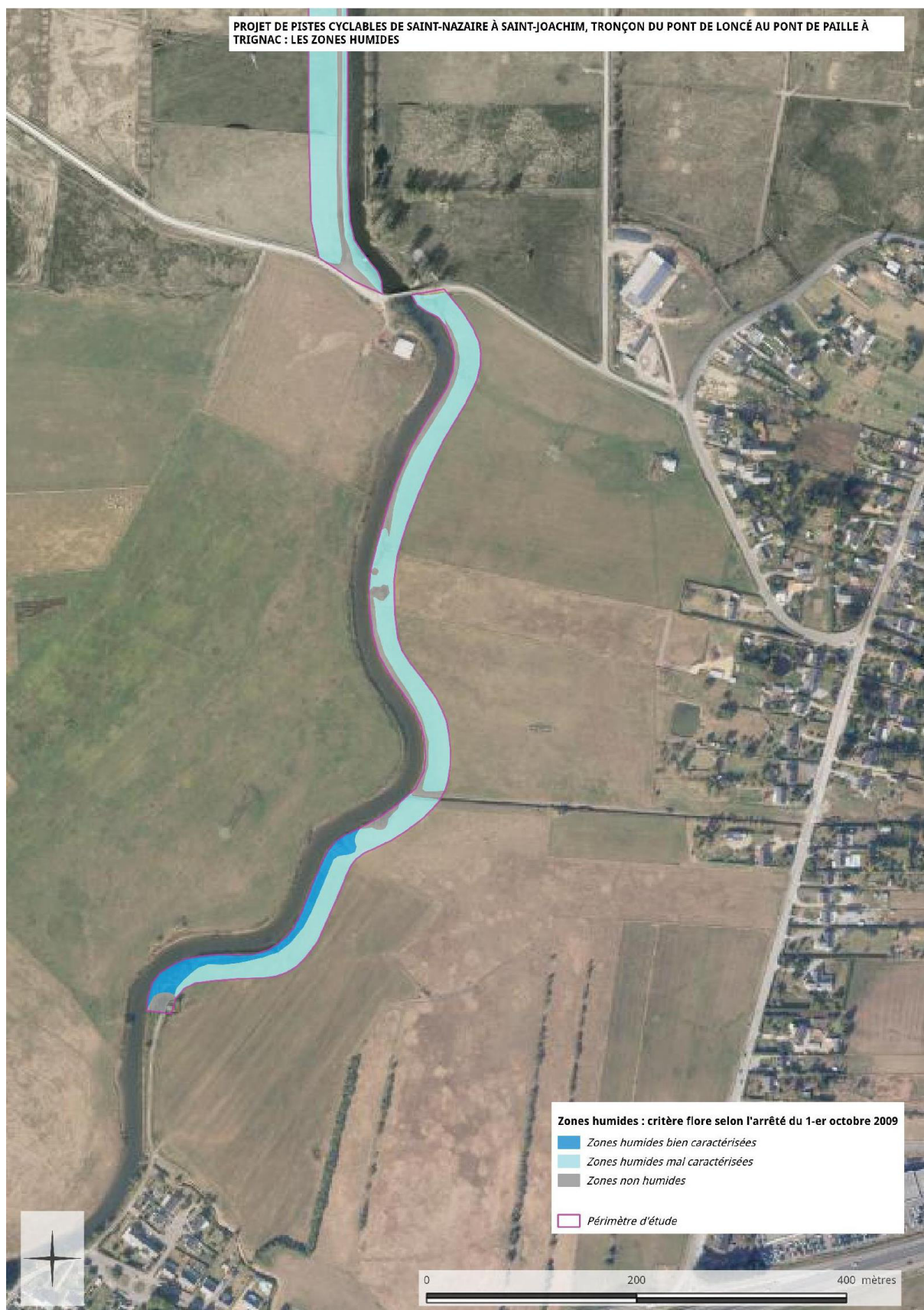
- Catégorie 1 : celles dont la couverture végétale est majoritairement constituée d'espèces de la liste de l'arrêté de 2009 (taux de recouvrement des espèces de zones humides > 65 %) : zones dites « bien caractérisées ».
- Catégorie 2 : celles dont la végétation est mixte avec dominance franche d'espèces caractéristiques de zone humide (taux de recouvrement des espèces de zones humides entre 50 et 65%) mais accompagnées d'espèces plus ubiquistes ou mésophiles : zones dites « mal caractérisées ».

Ce terme ne doit pas être compris dans son sens négatif mais est à considérer comme un souhait de préciser la nature des cortèges floristiques et la diversité des milieux rencontrés.

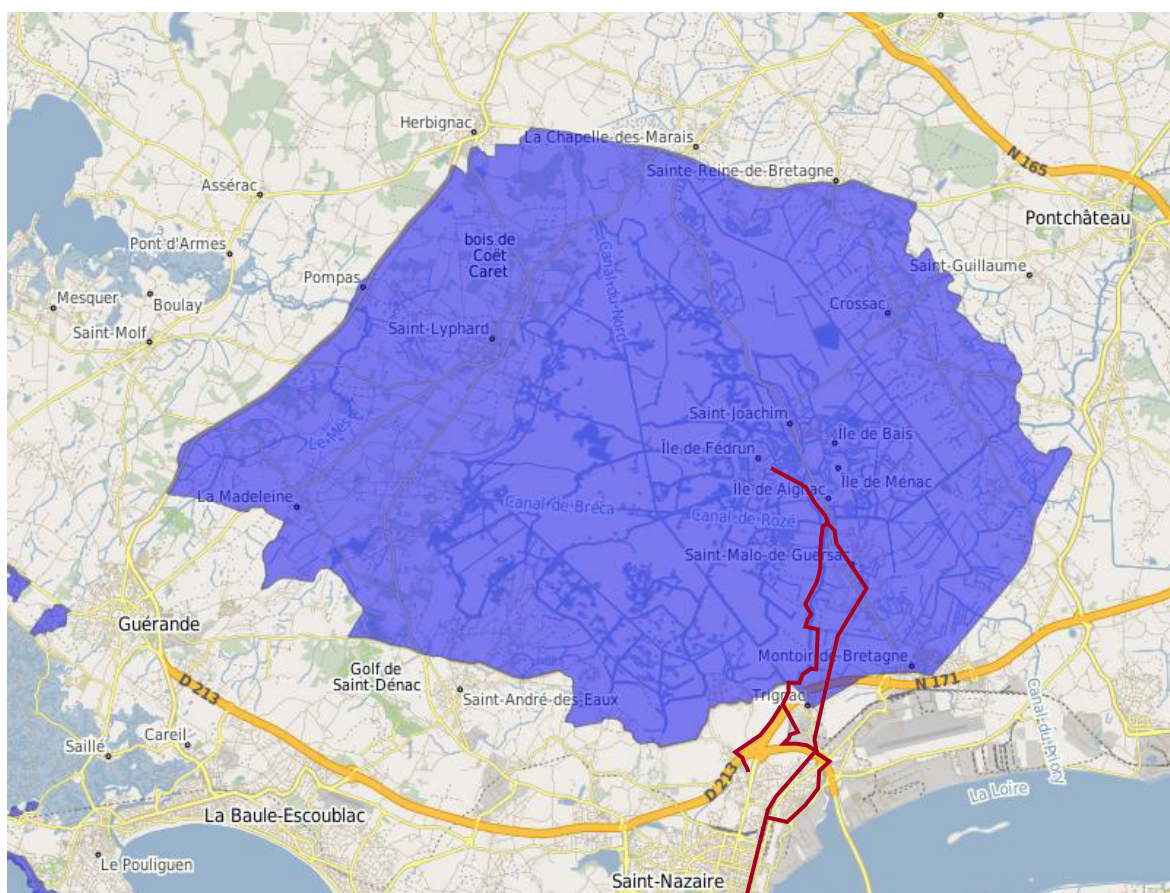








Annexe 14 : le projet par rapport au périmètre du site inscrit de la Grande Brière

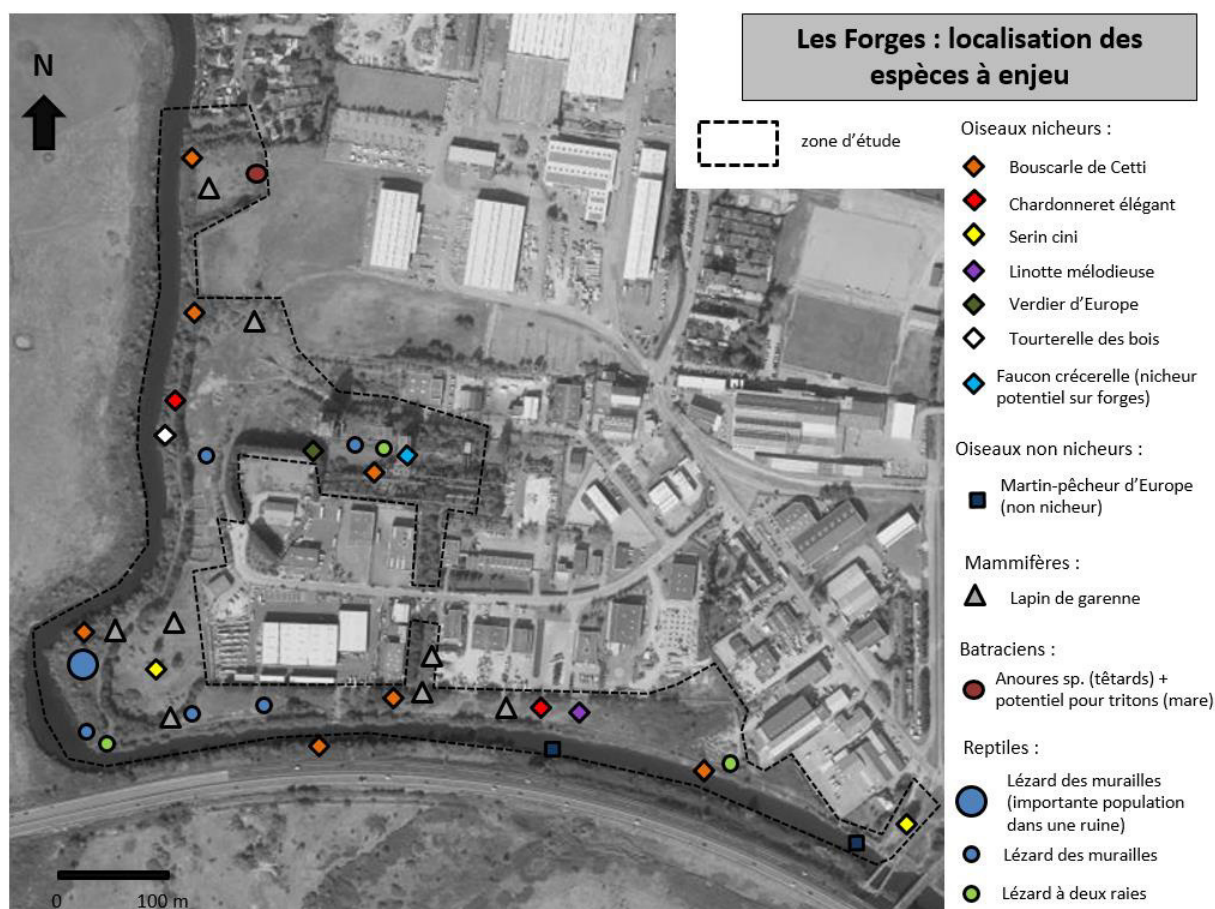


Site Inscrit : 44SI34, La Grande Brière et tracé de la piste

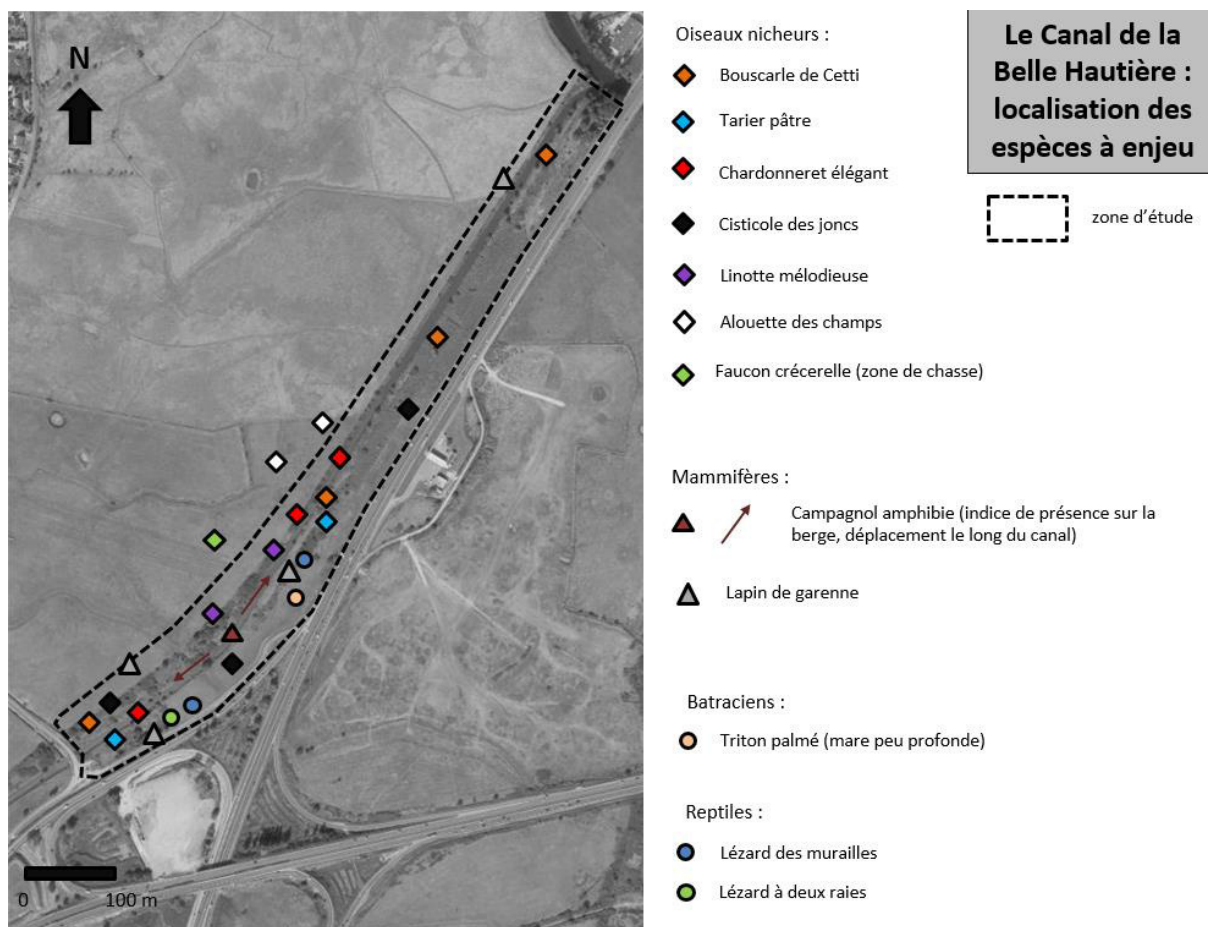
Annexe 15 : Les enjeux faune / habitats à proximité de la future piste

Les cartes présentées ci-après localisent les espèces à enjeux (protégées ou non – hors chiroptères) identifiées lors des prospections réalisées en 2019 par le naturaliste indépendant Emilien Barussaud du bureau d'études BET (Barussaud Expertise Territoriale). (NB : des compléments sont en cours en 2020).

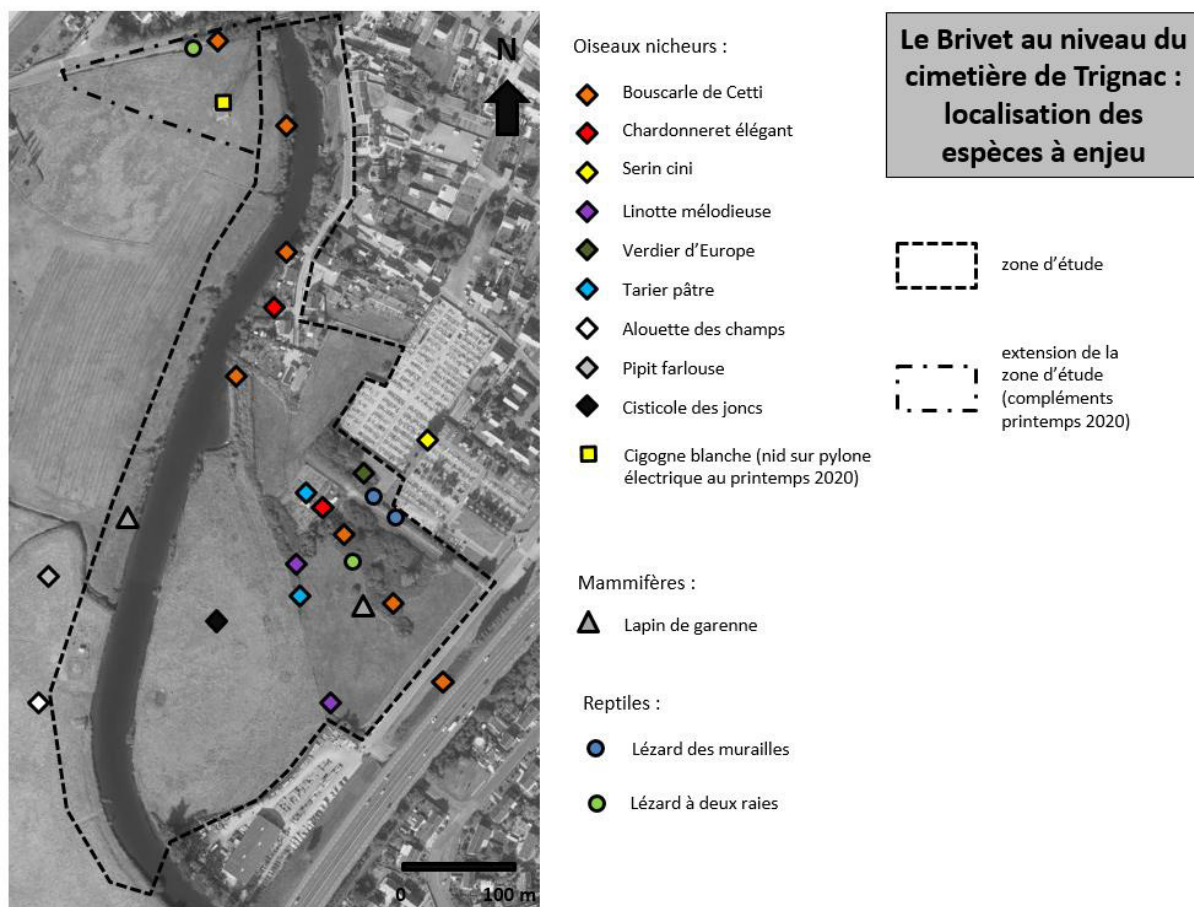
On constate que plusieurs espèces à enjeux (protégées ou sur liste rouge) sont présentes aux abords de la future piste. Pour chaque secteur et pour chaque taxon, les impacts prévisibles du projet sont recensés dans un tableau.



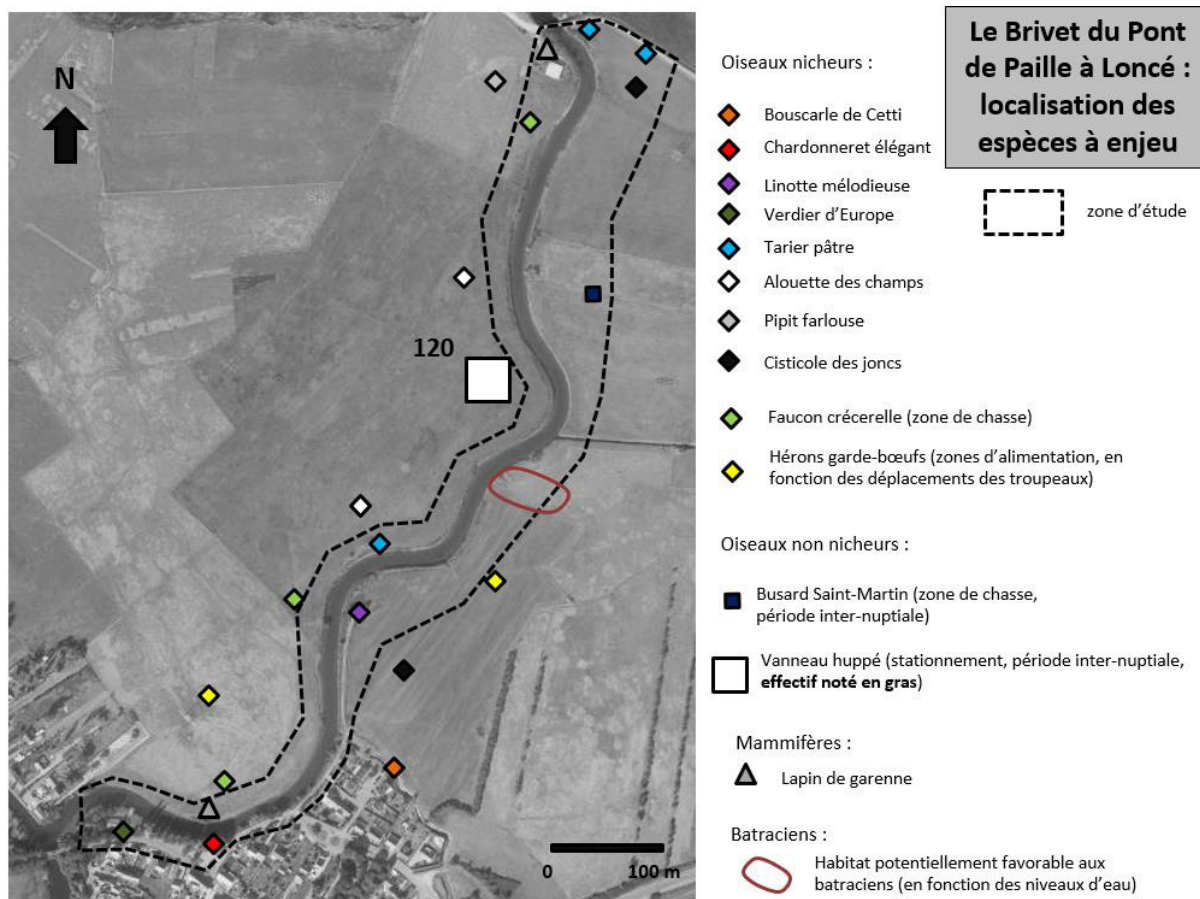
Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Dérangement possible du fait du trafic vélo mais l'espèce pourra perdurer sur site <i>NB : Lapin de garenne non protégé.</i>
Amphibiens	Conservation de la mare. Pas d'impact prévisible
Reptiles	Conservation de la ruine. Maintien de la quasi-totalité de la végétation existante. Dérangement possible du fait du trafic vélo mais la population pourra perdurer sur site
Oiseaux	Maintien de la quasi-totalité de la végétation existante. Dérangement possible du fait du trafic vélo mais les populations pourront perdurer sur site



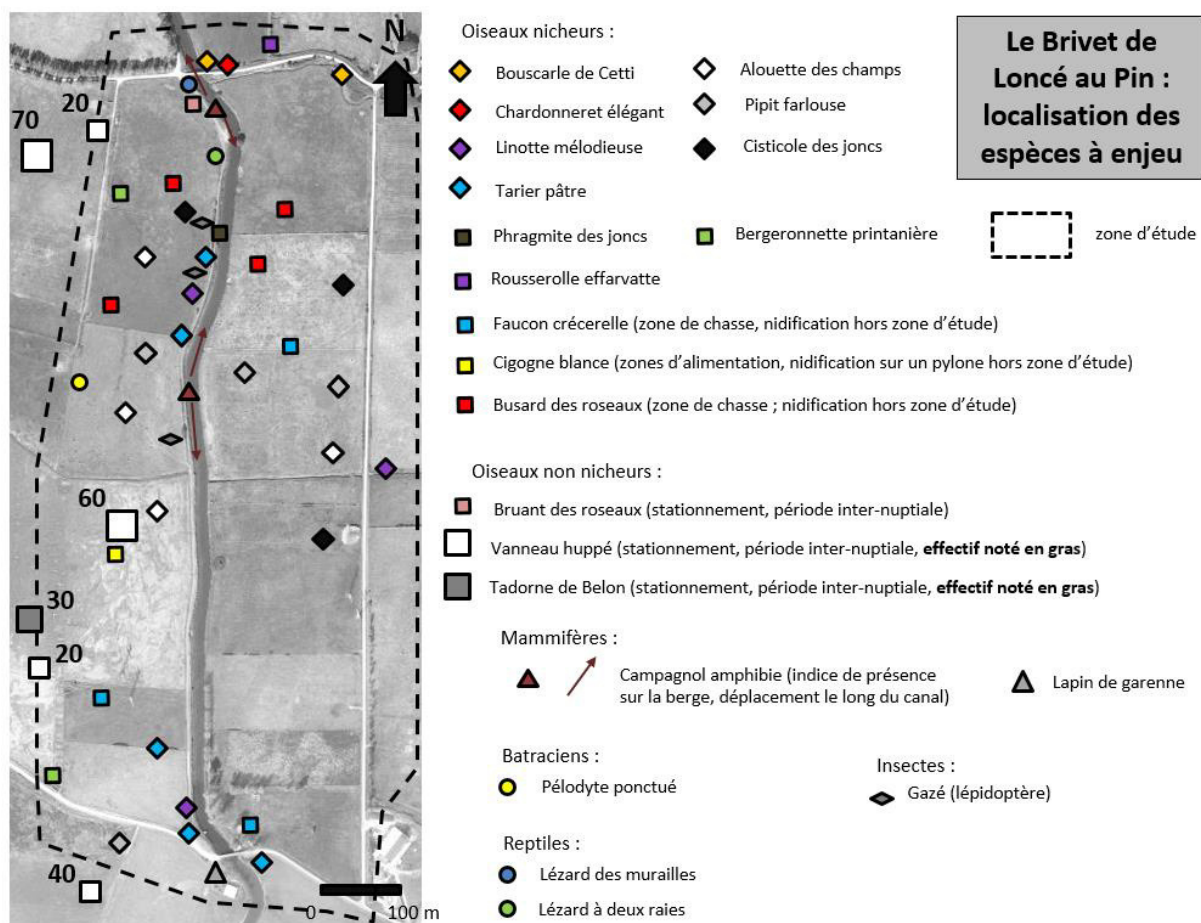
Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Pas d'intervention au niveau du Canal de la Belle Hautière. Impact mineur sur la berge pour fondation de la passerelle prévue (pieux). Eclairage de la piste : dérangement possible des espèces mais à la marge <i>NB : Lapin de garenne non protégé.</i>
Amphibiens	Conservation de la mare. Eclairage de la piste : dérangement possible des espèces mais à la marge (un éclairage est déjà en place actuellement sur la piste existante)
Reptiles	Conservation des remblais en place et de leur végétation. Eclairage de la piste : dérangement possible des espèces mais à la marge (un éclairage est déjà en place actuellement sur la piste existante)
Oiseaux	Consommation d'une bande prairiale d'emprise très limitée au regard de l'ensemble du site. Maintien de la quasi-totalité de la végétation existante sur les remblais. Dérangement possible du fait du trafic vélo et de la mise en place de l'éclairage mais les populations pourront perdurer sur site (mise en place d'un éclairage avec détection de présence)



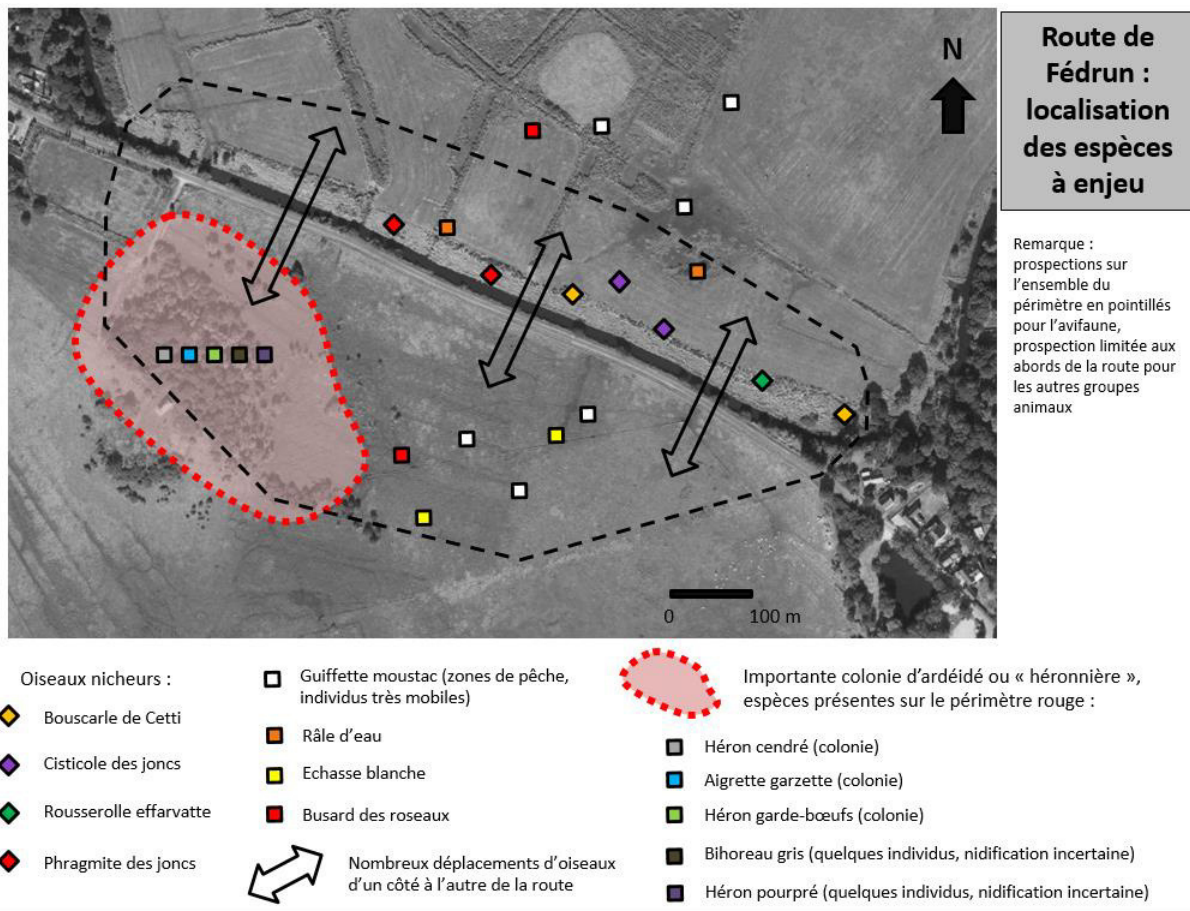
Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Dérangement possible du fait du trafic vélo pour le parcours préférentiel (moindre dans le cas du parcours optionnel). L'espèce pourra cependant perdurer sur site <i>NB : Lapin de garenne non protégé.</i>
Amphibiens	Pas d'enjeu
Reptiles	Piste qui passe à distance des milieux favorables aux reptiles (ces milieux étant conservés). Pas d'impact significatif prévisible
Oiseaux	Maintien de la végétation existante. Dérangement possible du fait du trafic vélo (moindre pour la parcours optionnel) mais les populations pourront perdurer sur site.



Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Pas d'enjeu, espèce observée sur l'autre rive du Brivet. <i>NB : Lapin de garenne non protégé.</i>
Amphibiens	Pas d'observation d'espèces en 2019. Habitat potentiellement favorable aux batraciens conservé
Reptiles	Pas d'enjeu
Oiseaux	Enjeux moindres en rive sud. Préservation de la végétation existante favorable à la linotte et au tarier. Dérangement possible pour les nicheurs du fait du trafic vélo mais les espèces pourront perdurer sur site.



Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Pas d'impact significatif majeur. Le projet est en retrait du Brivet et n'impacte pas les milieux favorables aux mammifères
Amphibiens	Pas d'impact sur les mares et les milieux favorables aux amphibiens
Reptiles	Pas d'impact sur les milieux favorables aux reptiles
Oiseaux	Pas d'impact sur les milieux favorables aux oiseaux. Dérangement possible pour les nicheurs proches de la future piste compte tenu du trafic



Taxon	Impact prévisible
Mammifères	Pas d'enjeu mammifère identifié
Amphibiens	Pas d'enjeu amphibien identifié
Reptiles	Pas d'enjeu reptile identifié
Oiseaux	Pas d'impact sur les milieux favorables aux oiseaux. Le route est déjà support d'un trafic voiture, le trafic vélo projeté n'aura pas d'impact supplémentaire. La plateforme d'observation prévue reste à une distance suffisante de la héronnière pour ne pas perturber son fonctionnement.

Globalement, les impacts prévisibles sont principalement un risque de dérangement des espèces du fait du trafic vélo. Le tracé de la piste a été pensé de manière à éviter au maximum les milieux favorables aux espèces (mares pour les amphibiens, remblais végétalisés le long du canal de la Belle Hautière pour les oiseaux,...). La future piste passera en frange des prairies humides pour garder des ensembles naturels cohérents. Les promeneurs seront « canalisés » sur la piste (mise en place de clôtures côté prairie) de manière à interdire tous déplacements dans les prairies adjacentes. L'éclairage du tronçon 3 (Canal de la Belle Hautière) pourra être une gêne occasionnelle. Afin de réduire cette nuisance, il est prévu d'installer un système de détection de présence. A noter aussi que cette nuisance restera limitée dans le temps (probablement très peu de de trafic nocturne).

Des précautions seront également prises en phase chantier : un « couloir » de travaux sera défini et délimité (balisage / clôtures) pour éviter tout passage d'engins de chantier dans les prairies humides.

Concernant les chiroptères, des prospections ont été réalisées par Ludivine DELAMARE du bureau d'études EKHO Delamare sur les tronçons hors zones urbaines. Ces dernières se sont réalisées en 2 temps :

- Temps 1 (avril 2020) : recherche de gîtes potentiels,
- Temps 2 (en cours) : prospections de bâtiments et soirées d'écoute

Pour la recherche d'arbres gîtes potentiels, l'itinéraire a été parcouru à pied. Les arbres présents ont été inspectés avec jumelles pour rechercher les éléments pouvant constituer un gîte (écorcé décollée, fissures, trou de pic, réseau de lierre, etc...). En cas de présence de gîtes potentiels, une inspection à l'endoscope a été réalisée pour vérifier la présence ou absence d'individus.

Sur les tronçons étudiés :

- Absence de gîtes potentiels sur les tronçons T1, T2, T3, T5 et T7 du fait de l'absence de strate arborée
- Au niveau du tronçon T4, présence d'arbres gîtes potentiels au niveau de 2 arbres de la base nautique de kayak. Aucun individu n'était présent en avril et en juin 2020.
- Des alignements d'arbres aux potentialités d'accueil faibles mais qui sont importants pour les déplacements des espèces ont été identifiés :
 - le long de la rue de Bert (T4 parcours préférentiel),
 - au niveau de l'aire de pique-nique existante du tronçon T6, proche du port de Rozé,
 - au niveau de l'aire de pique-nique existante du tronçon T7 rue du Millaud,
 - le long de la rue du Millaud, tronçon T7, en arrivant sur l'île de Fédrun

Ces différents éléments pouvant être conservés dans le cadre du projet, il n'a pas été réalisé d'investigations complémentaires sur les arbres gîtes potentiels.

En revanche, comme indiqué en annexe 9, 1 à 2 bâtiments existants du tronçon 4 seront probablement détruits. Les bâtiments ont été expertisés pour évaluer leur capacité d'accueil ou non de gîtes chiroptères. Les soirées d'écoute, en cours lors de la rédaction du présent document, permettront d'évaluer si des chiroptères sont présents. Si c'était le cas, une demande de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées serait alors réalisée auprès de la DDTM.

De manière générale, le projet de piste cyclable va impacter des habitats existants là où la piste va être créée. Du fait de son caractère linéaire, le projet n'aura pas cependant d'impacts sur les habitats naturels existants qui correspondent pour la plupart à de grands ensembles cohérents qui seront donc impactés principalement en frange.

Sur l'aspect zones humides, des mesures seront mises en place hors site pour compenser leur perte. Les mesures compensatoires seront décrites dans le dossier Loi sur l'eau.

Annexe 16 : Les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter et réduire les effets négatifs du projet (rubrique 6.4 du formulaire)

Le projet a une vocation principalement touristique et pédagogique pour donner à voir/sensibiliser sur les milieux humides et le paysage du Brivet et du marais de Brière. Le parcours plus spécifique de la Belle Hautière revêt également un caractère d'itinéraire cyclable communautaire structurant favorisant le désenclavement du bourg de Trignac.

Cette vocation induit d'être au plus près du Brivet et peut donc entraîner des incidences sur des milieux naturels existants sur ses rives.

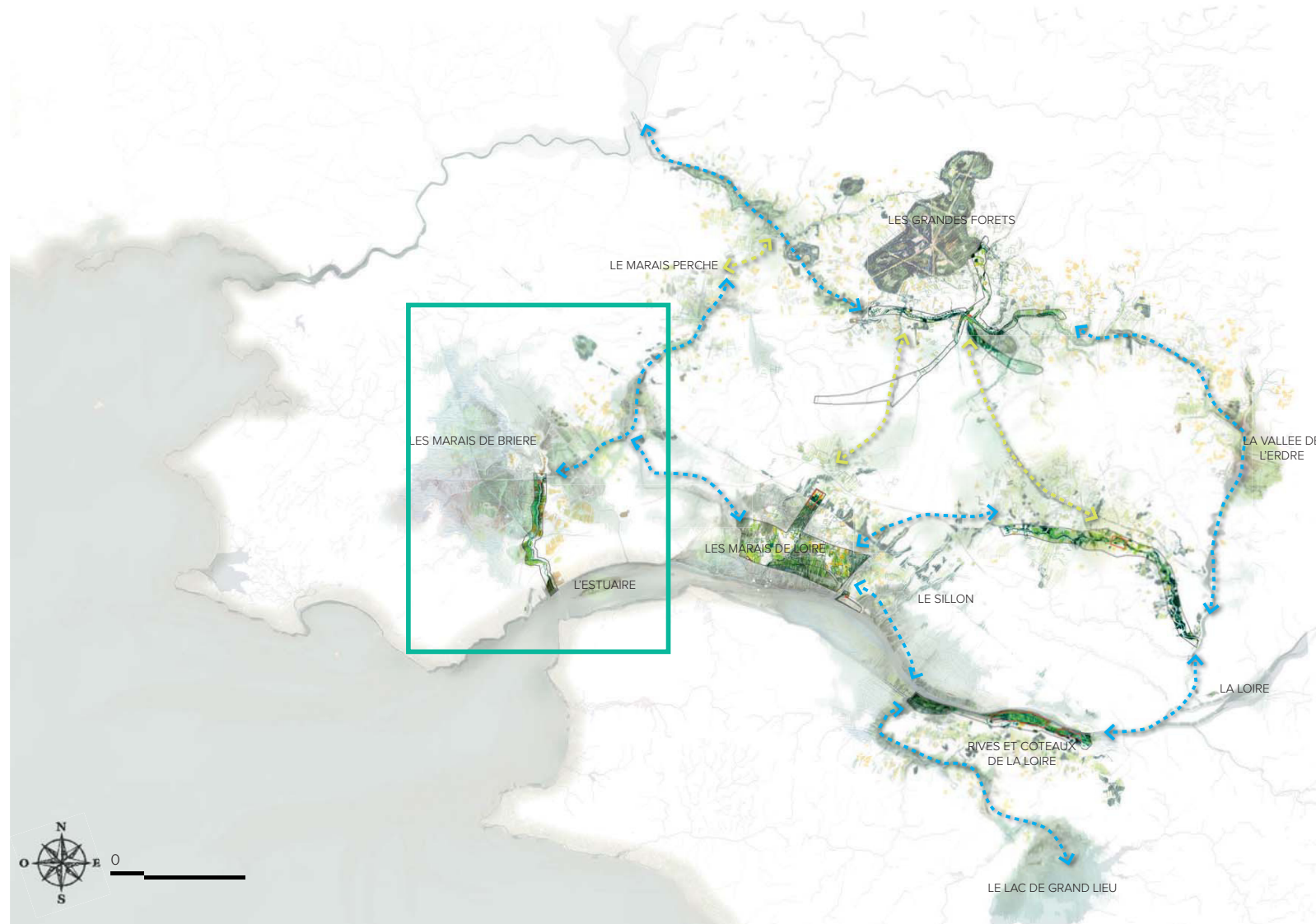
Afin d'éviter et/ou de réduire au maximum les impacts du projet, les mesures suivantes ont été mises en application :

- Choix d'un tracé qui emprunte autant que possible :
 - Les chemins existants : chemins agricoles entre Loncé et Rozé,
 - Les rues existantes via St Nazaire, le quartier de Bellevue à Montoir de Bretagne, St Joachim
 - Des itinéraires cyclables existants : piste cyclable du département (itinéraire retour), une portion de la piste existante entre la RN171 et le canal de la Belle Hautière pour rejoindre le centre commercial de Certé.
- Utilisation de platelage bois dans les zones humides lorsque cela est possible afin de minimiser les impacts sur le sol et la végétation en place.
- Adaptation du parcours pour préserver certains lieux sensibles :
 - Par exemple, bifurcation entre la piste existante et la passerelle sur le canal de Belle Hautière anticipée pour éviter la mare à triton en aval, décalage de la rampe entre les Forges et la rue Jules Verne pour là-aussi préserver la mare en contrebas.
 - Concernant les Forges, proposition d'une mise en retrait plus formalisée du public pour préserver les zones d'accueil des chiroptères.
- Pas d'éclairage de la piste cyclable, à l'exception d'une partie du tronçon 3 (Belle Hautière), destinée aux déplacements journaliers entre Trignac et St Nazaire. Pour ce parcours, un système d'éclairage à minima est à l'étude afin de concilier sécurisation du parcours et préservation des espèces (éclairage à détection, orientation vers le sol, chaleur de l'éclairage...).
- Sur le tronçon T7, le système de chaudiou est à l'étude car il permet d'intégrer en sécurité un flux vélo double sens sur cette voie existante étroite en limitant l'élargissement de celle-ci.

A noter que l'aspect sécuritaire a également été pris en considération dans les choix d'itinéraires, en dissociant autant que possible le flux vélos du flux véhicules lorsque la vitesse de circulation est supérieure à 50 km/h.

A titre d'exemple, pour le tronçon 5, il est proposé d'éviter le passage sur la rue Maurice Thorez à Trignac car il s'agit d'une voie de sortie de l'échangeur de la RN171 où la vitesse de circulation est élevée. De plus, le mouvement de tourne-à-gauche pour les vélos (de la rue Thorez vers la route de Loncé) aurait été source de conflit et de danger.

Annexe 17 : Extrait plan-guide Eau et Paysage janvier 2017 + parcours cyclable « traversée moderne d'un vieux pays » version 2020



Carte des connexions entre les sites d'étude proposés

LA PORTE DES MARAIS

Le cours du Brivet présente un enjeu particulier il vient marquer **l'entrée sur les marais de Brière** pour les métropolitains qu'ils soient de Nantes comme de Saint Nazaire.

Le port de Rozé, site d'étude, est à la **jonction entre les marais de Brière**, ses îles habitées, l'agglomération nazairienne et invite, via Ponchateau à découvrir l'arrière pays ligérien.

Ce site vient faire le lien entre **deux grands espaces de nature, deux destinations : la Brière**, réservoir d'eau douce, coeur identitaire et de nature majeur des Pays de la Loire, et **l'estuaire de la Loire**, qui charrie avec lui l'aventure industrielle, l'épopée maritime et désormais une dynamique touristique et culturelle incontestée depuis la fin des années 2000.

Ce site d'étude, par sa position rétro-littorale et l'exceptionnalité de son paysage est devenu un secteur attractif pour les visiteurs, et se présente comme l'un des sites touristiques au potentiel le plus fort au sein du panel de sites représenté dans la démarche Eau et Paysage. Il propose une **mise en relation unique entre les dynamiques ligériennes puissantes et celle d'un arrière pays trop souvent oublié**, et dans le même temps, répond à une **double demande** : celle d'espaces de pleine nature à proximité des centres urbains pour les habitants et d'espaces de ressourcement et de rupture pour les visiteurs.

La question traitée ici sera donc non seulement celle de la **continuité en rive droite de la Loire à Vélo**, entre la CARENE et la CCLS, mais bien aussi celle du lien entre ce futur axe structurant des bords de Loire à l'arrière pays. La Brière qui s'ouvre petit à petit aux visiteurs entend ainsi faire découvrir son patrimoine, ses paysages d'eau et ses charmes discrets aux visiteurs, et en tirer du développement local et une offre de service et en espaces d'accueil accrue pour ses habitants.

Sites Eau et Paysages

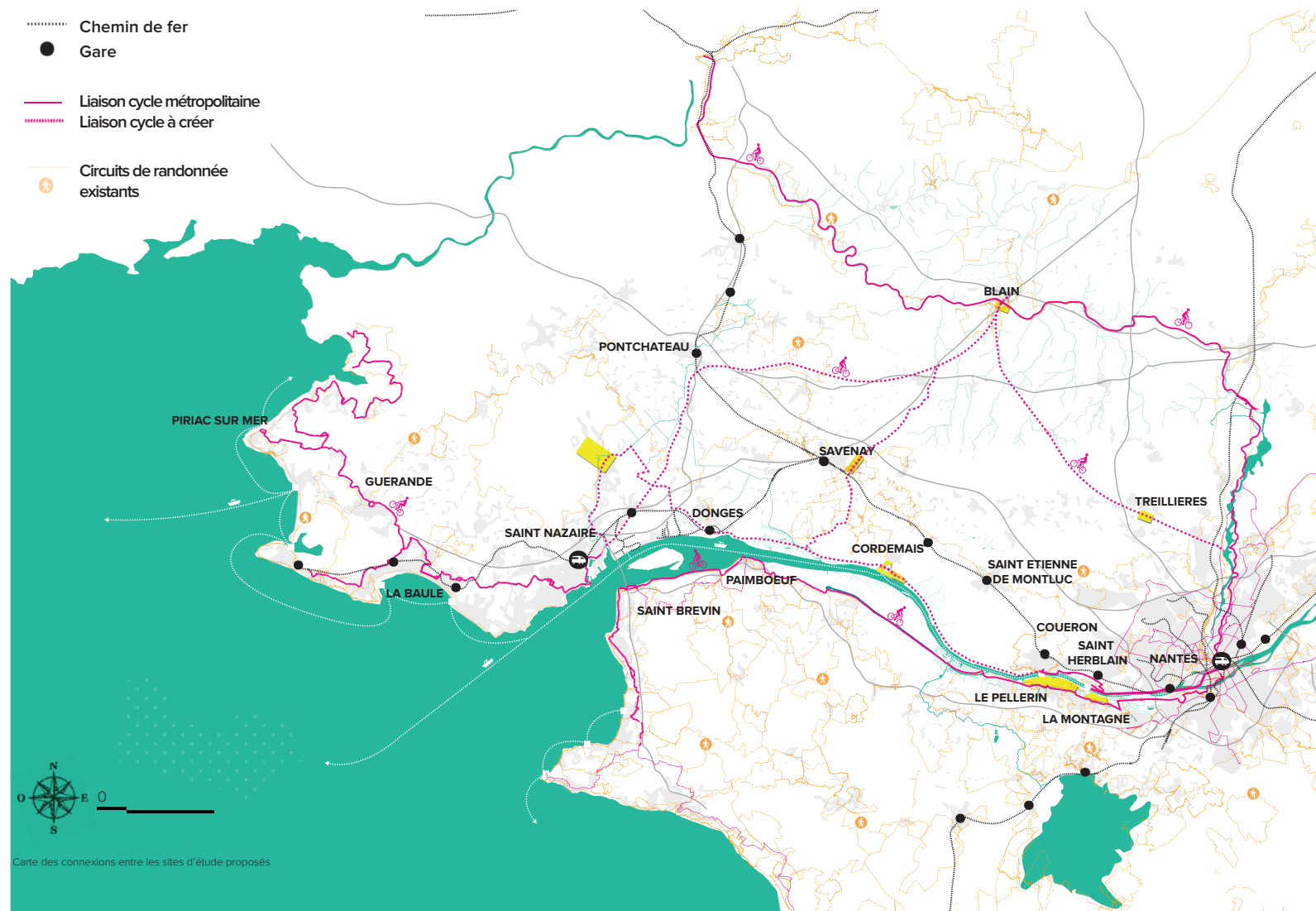
Chemin de fer

Gare

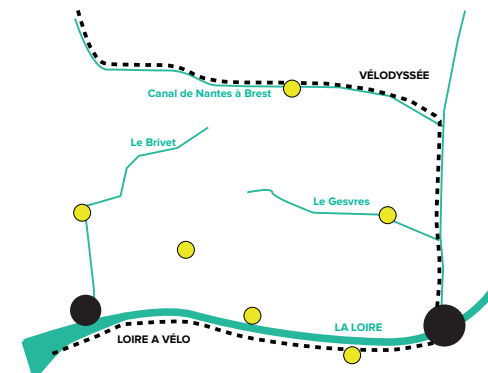
Liaison cycle métropolitaine

Liaison cycle à créer

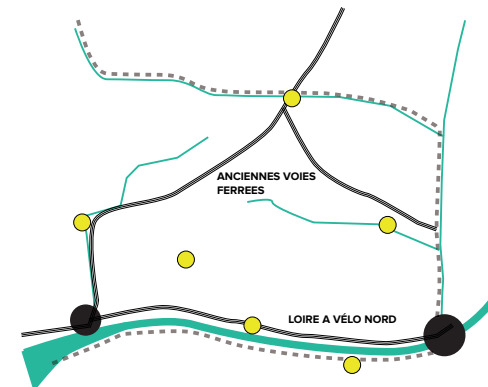
Circuits de randonnée
existants



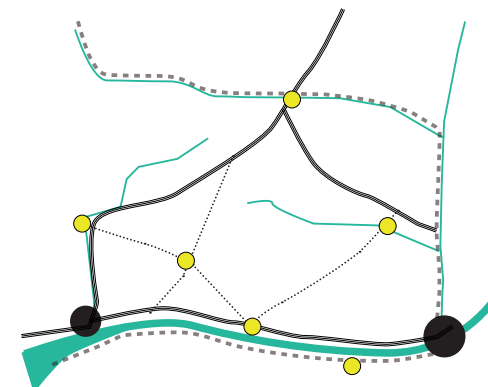
Carte des connexions entre les sites d'étude proposés



S'appuyer sur les réseaux existants du pôle métropolitain : La Loire à Vélo et la Véloodyssée



Utiliser les infrastructures existantes : les anciennes voies ferrées pour un réseau cyclable métropolitain. Conforter le rôle de la Loire en créant la Loire à vélo Nord



Créer un maillage plus fin à l'intérieur de la trame principale.

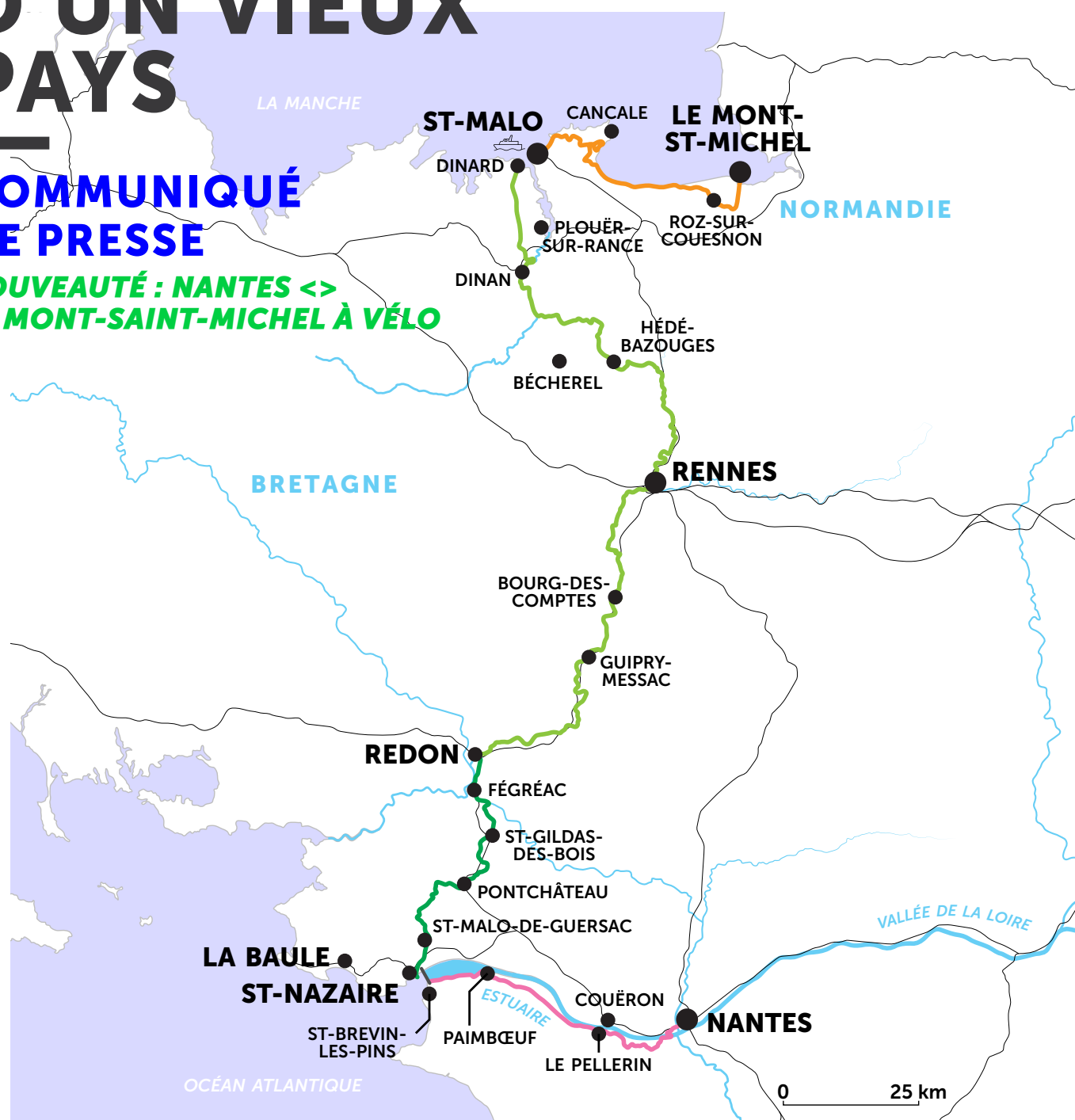
Nantes, Saint-Nazaire,
Rennes, Saint-Malo,
jusqu'au Mont-Saint-Michel

TRAVERSÉE MODERNE D'UN VIEUX PAYS

**COMMUNIQUÉ
DE PRESSE**

**NOUVEAUTÉ : NANTES <>
LE MONT-SAINT-MICHEL À VÉLO**

- EN COURS D'AMÉNAGEMENT
- LA LOIRE À VÉLO / EUROVELO 6
LA VÉLODYSSÉE / EUROVELO 1
- LA VÉLOMARITIME / EUROVELO 4
- SAINT-MALO À ARZAL / VOIE 2 BRETAGNE



CONTACTS PRESSE

NANTES MÉTROPOLE :
SERVICE PRESSE
02 40 99 67 06

LE VOYAGE À NANTES :
EUGÉNIE BARDET
EUGENIE.BARDET@LVAN.FR

SAINT-NAZAIRE AGGLOMÉRATION TOURISME :
MARIE BIBARD
BIBARDM@SAINT-NAZAIRE-TOURISME.COM

**OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL
SAINT-MALO BAIE DU MONT-SAINT-MICHEL :**
VIRGINIE LIZION
VLIZION@SAINT-MALO-TOURISME.COM

DESTINATION RENNES :
VINCENT AUBREE
V.AUBREE@DESTINATIONRENNES.COM

Nantes, Saint-Nazaire,
Rennes, Saint-Malo,
jusqu'au Mont-Saint-Michel

TRAVERSÉE MODERNE D'UN VIEUX PAYS

Quatre villes de l'ouest de la France rassemblent leur patrimoine historique et contemporain, artistique et gastronomique, architectural et naturel... Cette collaboration inédite esquisse un parcours singulier : une ode à l'itinérance, aux joies du nomadisme temporaire, à l'imprévu de la prochaine étape. De l'Atlantique à la Manche, entre terre et mer, *Traversée moderne d'un vieux pays* ce sont des trésors méconnus, des plages secrètes, des paysages naturels, de grandes expositions, ainsi que des bonnes adresses pour découvrir autrement ce territoire.

4 VILLES, 1 VOLONTÉ D'INNOVER = 1 PARCOURS ÉCLECTIQUE ET POÉTIQUE

Qu'est ce qui aujourd'hui unit Nantes, Saint-Nazaire, Rennes et Saint-Malo ? Certes, une histoire commune (elles firent partie des Marches de Bretagne*), un climat doux toute l'année (et un peu humide...), mais surtout, une audace partagée. Une volonté de faire découvrir autrement leur territoire à des publics nationaux et internationaux, en dessinant *Traversée moderne d'un vieux pays*. Mélange de vérités oniriques et de regards contemporains, le circuit déploie 13 étapes jusqu'au Mont-Saint-Michel.

Leur sélection mêle des lieux touristiques et culturels (le Château des ducs de Bretagne, les remparts de Saint-Malo...), à des sites plus confidentiels et néanmoins surprenants (le bâtiment le Mabilay à Rennes, les 11 écluses à Hédé-Bazouges...).

Un cheminement pour vibrer face à la créativité urbaine et artistique de Rennes et Nantes, pour effleurer des paysages variés (les polders dans la baie du Mont-Saint-Michel, le marais de Brière, les marais salants de Guérande), pour renouer avec des épisodes historiques illustres (les corsaires de Saint-Malo, l'architecture Belle Époque à La Baule...), une invitation à la contemplation et aux émotions face aux géants des mers construits aux chantiers navals de Saint-Nazaire, à la découverte au crépuscule du Mont-Saint-Michel...

*Du X^e au XVI^e siècle, l'ancienne ligne de front entre le Duché de Bretagne et le Royaume Franc s'étirait de Nantes au Mont-Saint-Michel.

NOUVEAUTÉ 2020 : PRÊT À VIVRE UNE DOUCE AVENTURE À VÉLO ENTRE NANTES ET LE MONT-SAINT- MICHEL ?

Cette année, *Traversée moderne d'un vieux pays* se fait aussi à vélo ! Avec la collaboration d'un rédacteur du Guide du routard, spécialisé dans le cyclotourisme, un nouvel itinéraire de Nantes au Mont-Saint-Michel est désormais possible.

Le parcours est facile dans son ensemble, accessible à tous, sur une durée d'une semaine. Il s'appuie sur des itinéraires cyclables et « voies vertes » bien aménagés et fléchés sur 80 kilomètres du parcours.

La desserte TER permet aussi de l'envisager en différentes étapes. Tout le long de l'itinéraire on retrouve des prestataires sensibilisés à l'accueil des cyclistes = hôtels, chambres d'hôtes, restaurants...

Découpé en 5 sections, le parcours totalise 395 km et suit en partie des itinéraires bien connus des amateurs de vélo tels La Loire à Vélo, La Vélodyssée, La Voie 2 de Bretagne ou encore la Vélomaritime.

— NANTES <> SAINT-NAZAIRE, DE LA LOIRE À L'Océan

Après une ébouriffante traversée de Nantes avec son île truffée d'étranges Machines, ce sont d'anciens ports d'estuaire et le bucolique canal de la Martinière. Ici une lumière exceptionnelle sublime d'immenses espaces naturels. Et un florilège d'œuvres du parcours artistique *Estuaire*.

— SAINT-NAZAIRE <> REDON, DE L'Océan À LA VILAINE

Depuis la renversante Ville-Port de Saint-Nazaire au format XXL, la *Traversée moderne d'un vieux pays* s'invite en Brière, à la rencontre d'îles, de paysages uniques du marais sauvage. Ce sont alors d'étonnants belvédères d'où l'on balaie du regard la campagne de Bretagne, avant d'accoster à l'ancien port maritime de Redon.

— REDON <> RENNES, LE VIEUX PAYS DE BRETAGNE AU FIL DE LA VILAINE

Le port de Redon donne le ton de cette aventure cycliste qui remonte le cours de la Vilaine chargée d'une longue histoire maritime et fluviale. À l'approche de Rennes, elle se fraye un chemin à travers des falaises de schiste entourées de bois escarpés. En chemin, mille et une escales conviviales pétries d'authenticité où gastronomie et convivialité sont au rendez-vous.

— RENNES <> SAINT-MALO PAR LE CANAL D'ILLE-ET-RANCE

De la capitale de Bretagne à la Côte d'Émeraude serpente une voie verte bucolique. Elle chemine au fil du canal d'Ille-et-Rance, puis du magnifique estuaire de la Rance. Au sommet, voici les onze écluses de Hédé-Bazouges et une incroyable machine hydraulique qui alimente le canal.

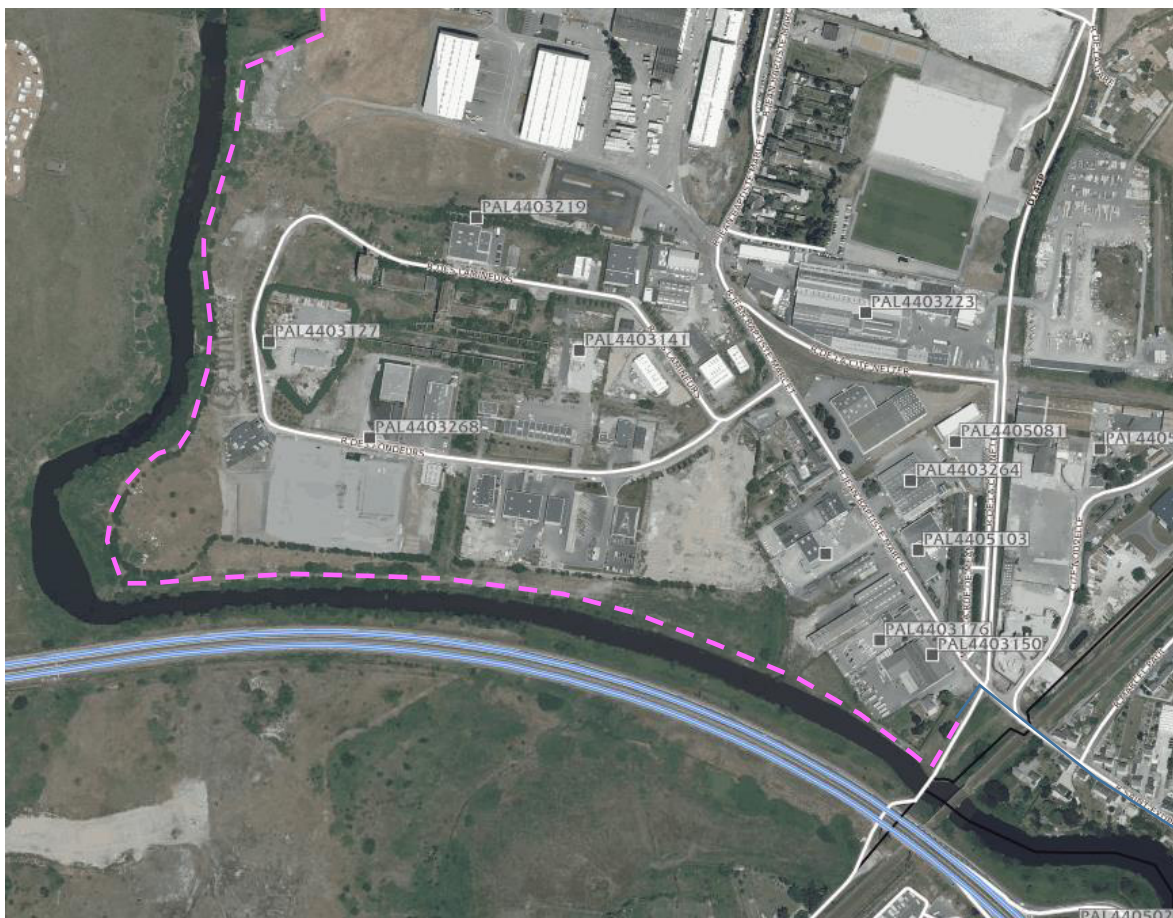
— SAINT-MALO <> MONT-SAINT-MICHEL, DE LA CÔTE D'Émeraude À LA MERVEILLE

Après la traversée de la Rance en bateau, la cité Corsaire de Saint-Malo, c'est un périple iodé qui mène tout d'abord à Cancale. Puis, voici enfin posé au milieu des polders de la baie du Mont-Saint-Michel, le point d'orgue du parcours. Imperturbables, l'abbaye et sa Merveille, se dressent à près de 150 mètres au-dessus d'une baie balayée par les plus grandes marées d'Europe.

L'ensemble des informations pratiques ainsi que les tracés GPX du parcours sont à retrouver sur une page vélo dédiée sur :

WWW.VOYAGE-EN-BRETAGNE.COM

Annexe 18 : Sites BASIAS à proximité de la piste cyclable sur la zone Altitude/Les Forges



Sites Basias sur la zone Altitude

La piste longera certains sites BASIAS (cf. liste ci-après) mais passera en dehors de ces derniers. Le projet ne concernera pas directement des sites pollués BASIAS.

- PAL4403127 (en activité): LOIRE METAUX SARL, Dépôt de ferrailles et métaux, récupération de batteries // FRANCISOL
- PAL4403268 (activité terminée) : BASSE-LOIRE Ets. Cokerie à distillerie de goudron
- PAL4403176 (en activité) : HUBERT LOUET Sté des Ets, Mécanique générale // AIRGAZ, Dépôt gaz industriels
- PAL4403150 (activité terminée) : HOUARD René, Garage, station-service
- PAL4403219 (activité terminée) : FORGES ET ACIERIES DU NORD ET DE L'EST, Fabrication d'acétylène

Du fait de l'historique du site des Forges, l'ensemble de la zone a été intégrée à l'inventaire historique urbain et au secteur d'information sur les sols. Toutes interventions sur le secteur seront soumises à approbation du préfet.

Sur ce tronçon, afin de s'affranchir des problématiques liées à la présence potentielle de sols pollués, la piste sera réalisée en remblais. L'épaisseur de terre superficielle retirée pour la création de la piste sera mise en forme sous forme de merlon végétalisé le long de la piste.

PAL4403127**Fiche Synthétique**

Pour connaître le cadre réglementaire et la méthodologie de l'inventaire historique régional, consultez le [préambule départemental](#).

1 - Identification du site

Commune principale : TRIGNAC (44210)

Raison(s) sociale(s) de l'entreprise :

Raison sociale	Date connue (*)
LOIRE METAUX SARL, Dépôt de ferrailles et métaux, récupération de batteries // FRANCISOL	

Siège(s) social(aux) de l'entreprise :

Siège social	Date connue
LOIRE METAUX Ste, Place de l' industrie ST NAZAIRE	01/01/1111

Etat de connaissance : Inventorié

Etat d'occupation du site : En activité

Modificateur(s) de la fiche :

Nom modificateur	Date connue (*)
IHU-Carene	06/09/2018

Autre(s) identification(s) :

Numéro	Organisme ou BD associée
4794X9056	BRGM

Date de première activité : 01/01/1966

(*)

Activités :

Fabrication d'autres produits en céramique et en porcelaine (domestique, sanitaire, isolant, réfractaire, faïence, porcelaine)
 Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)
 Démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables (ferrailleur, casse auto...)
 Démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables (ferrailleur, casse auto...)

Commentaire : voir aussi dépôt sauvage (ville de Trignac)

(*) La convention retenue pour l'enregistrement des dates dans la banque de données BASIAS est la suivante :

- si la date n'est pas connue, le champ est saisi ainsi : 01/01/1111, ou sans date indiquée.
 - si les dates ne sont pas connues mais qu'une chronologie relative a pu être établie dans une succession d'activités, d'exploitants, de propriétaires, ...etc., les champs "date" sont successivement :

- - 01/01/1111,
- - 01/01/1112,
- - 01/01/1113,
- - ou sans date indiquée,

- si l'année seule est connue, le champ date est : 01/01/année précise,
 - si la date est connue précisément, elle est notée : jour/mois/année.

PAL4403176**Fiche Synthétique**

Pour connaître le cadre réglementaire et la méthodologie de l'inventaire historique régional, consultez le [préambule départemental](#).

1 - Identification du site

Commune principale : TRIGNAC (44210)

Raison(s) sociale(s) de l'entreprise :

Raison sociale	Date connue (*)
HUBERT LOUET Sté des Ets, Mécanique générale // AIRGAZ, Dépôt gaz industriels	

Siège(s) social(aux) de l'entreprise :

Siège social	Date connue
HUBERT LOUET Sté des Ets, 32 rue Denis Papin 77290 MITRY MORY	01/01/1111

Etat de connaissance : Inventorié

Etat d'occupation du site : En activité

Modificateur(s) de la fiche :

Nom modificateur	Date connue (*)
IHU-Carene	13/09/2013
em	13/09/2013

Autre(s) identification(s) :

Numéro	Organisme ou BD associée
4794X9108	BRGM

Date de première activité : (*) 01/01/1984

Activités : Mécanique industrielle
Fabrication d'autres machines-outils (à préciser)
Production et distribution de combustibles gazeux (pour usine à gaz, générateur d'acétylène), mais pour les autres gaz industriels voir C20.11Z
Dépôt ou stockage de gaz (hors fabrication cf. C20.11Z ou D35.2)
Fabrication d'autres machines-outils (à préciser)

Commentaire : Intègre 4403265

(*) La convention retenue pour l'enregistrement des dates dans la banque de données BASIAS est la suivante :

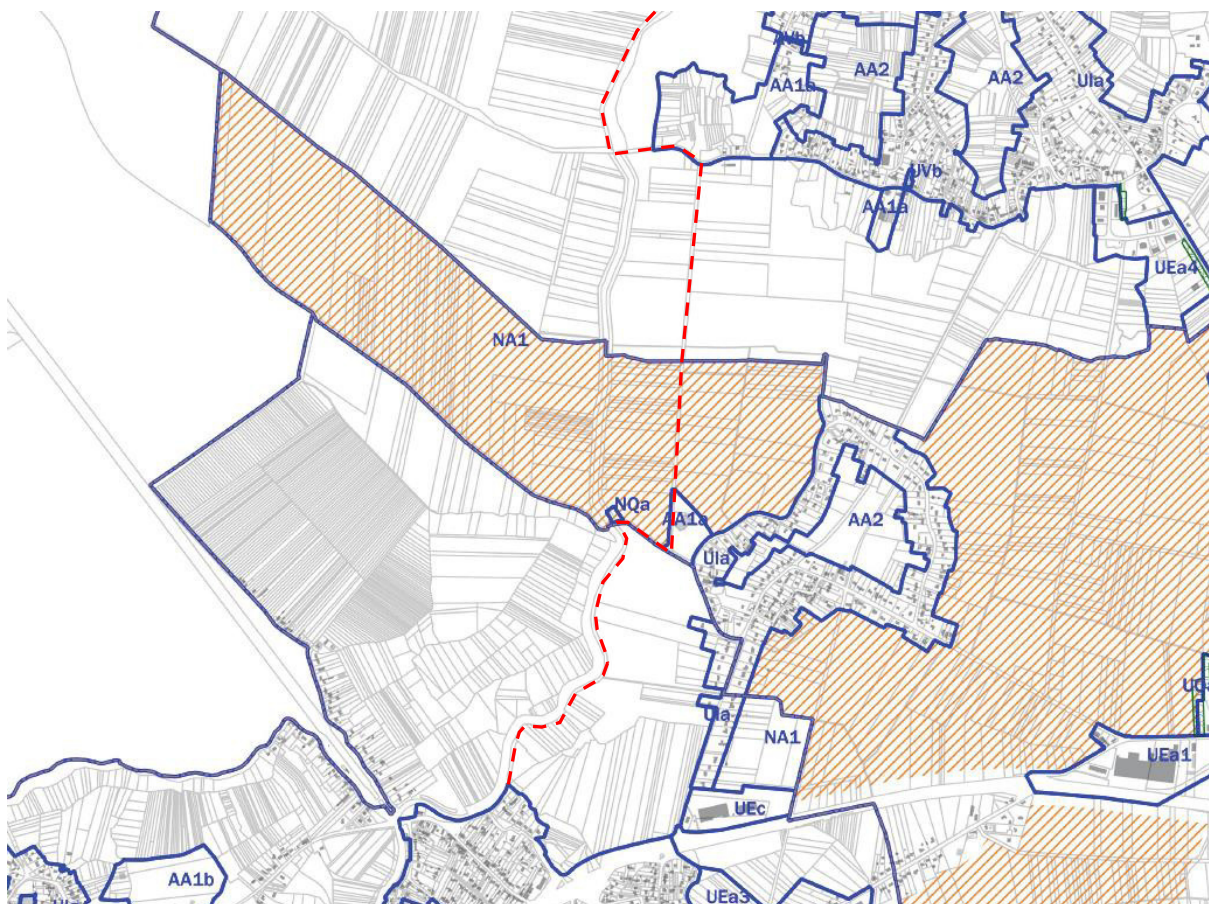
- si la date n'est pas connue, le champ est saisi ainsi : 01/01/1111, ou sans date indiquée.
- si les dates ne sont pas connues mais qu'une chronologie relative a pu être établie dans une succession d'activités, d'exploitants, de propriétaires, ...etc., les champs "date" sont successivement :

- - 01/01/1111,
- - 01/01/1112,
- - 01/01/1113,
- - ou sans date indiquée,

- si l'année seule est connue, le champ date est : 01/01/année précise,
- si la date est connue précisément, elle est notée : jour/mois/année.

Annexe 19 : Espaces remarquables loi littoral

Le PLUi de la CARENE propose une carte d'application de la Loi littoral avec un aplat de couleur pour les espaces remarquables du littoral (voir extrait de la cartographie à suivre).



Extrait de la carte d'application de la Loi littoral avec, en pointillé, le tronçon T5 préférentiel et le début du tronçon T6

Source : PLUi CARENE

Légende

- | | |
|---------------------------|--------------------------------|
| □ zones du PLUi | — Espaces proches du rivage |
| □ limites communales | ■ Espaces boisés significatifs |
| ■ Coupures d'urbanisation | ■ Espace boisé classé |
| ■ Espaces remarquables | • Espace boisé classé |

L'espace prairial entre le pont de Loncé et le pont du Pin sur la commune de Montoir de Bretagne est considéré comme espace remarquable. La future piste cyclable empruntera un chemin agricole déjà existant qui traverse cet espace agricole.

La rubrique 14 du tableau annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement concerne les « Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et au 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme. »

Les points 2 et 4 de l'article R.121-5 du code de l'urbanisme concernant des typologies d'aménagement différentes de celles du projet à savoir :

« (...) »

2° Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en

résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;

(...)

4° A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :

- a) Les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières dont à la fois la surface de plancher et l'emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 n'excèdent pas cinquante mètres carrés ;*
- b) Dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;*
- c) A la condition que leur localisation dans ces espaces corresponde à des nécessités techniques, les canalisations nécessaires aux services publics ou aux activités économiques, dès lors qu'elles sont enfouies et qu'elles laissent le site dans son état naturel après enfouissement, et que l'emprise au sol des aménagements réalisés n'excède pas cinq mètres carrés.*

(...) »

Le chemin agricole existant qui traverse l'espace remarquable est pour partie revêtu avec un revêtement type bicouche, pour partie uniquement empierré. Le projet prévoit de conforter ce chemin et de refaire le revêtement de surface.

Le projet entraîne des travaux (mineurs) dans un espace remarquable. Cependant le type de projet n'est pas mentionné au 2 et 4 du R.121-5 du code de l'urbanisme. L'intitulé de la rubrique 14 précise bien qu'il faut 2 conditions pour être concerné (usage du « et »). Le projet de piste cyclable ne répond pas à ces 2 conditions et ne paraît donc pas concerné par la rubrique 14 du tableau annexe à l'article R122-2 du CE.

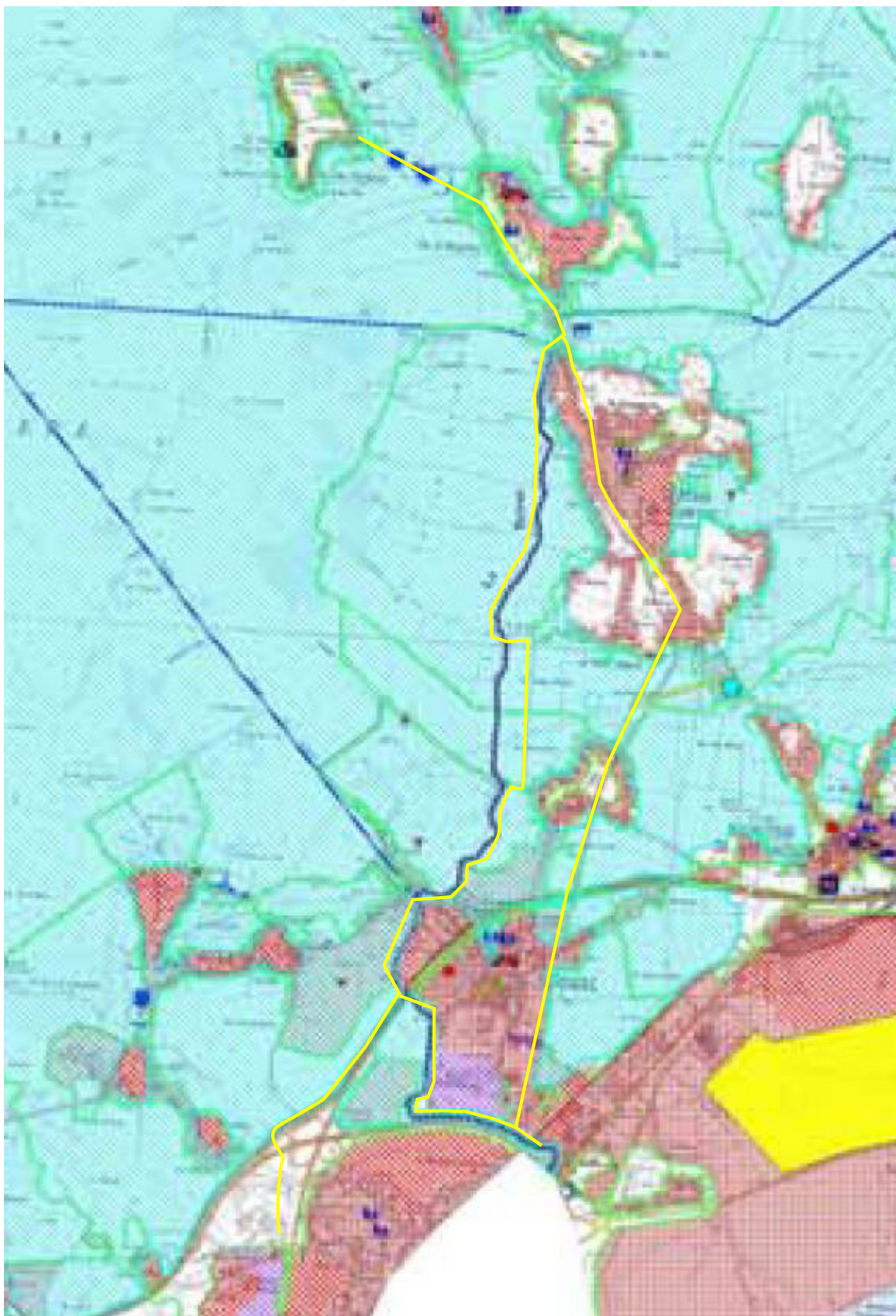
Annexe 20 : Inondabilité de la zone d'étude

L'inondabilité du projet de la piste cyclable a été évaluée en fonction des données suivantes :

- Cartographies de l'AZI Brière,
- Règlement du PLUi de la CARENE, qui a retenu des cotes d'inondabilité pour chaque commune de son territoire en prenant en compte les casiers hydrauliques définis dans l'AZI Brière,
- Le relevé topographique des futurs tronçons.

L'AZI Brière fournit des cartographies à grande échelle (cf. extrait ci-dessous) qui ne permettent pas de juger finement de l'inondabilité à la parcelle. Elles donnent cependant un premier ordre d'idée.

Pour définir si la future piste cyclable est ou non en zone inondable, les cotes du terrain naturel ont été comparées aux cotes d'inondabilité retenues dans le règlement du PLUi. Ainsi, les secteurs présentant aujourd'hui des cotes inférieures à ces cotes de référence ont été considérés comme zone inondable.



Extrait de la carte de l'AZI de Brière avec la zone inondable en aplat bleu ciel et le tracé de la piste préférentiel en jaune

