

Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés

Octobre 2011



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Ont participé à la rédaction ou à la relecture de ce cahier :

Groupe de pilotage

- Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement :
 - Bureau des sites et espaces protégés*
 - Bureau Natura 2000*
 - Bureau du Littoral*
 - Bureau de la planification urbaine et rurale*
 - Mission nationale Véloroutes et voies vertes (VVV)*
 - Paysagiste conseil de la DGALN*
 - CERTU*
- Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Sous-direction du tourisme
- Ministère des sports, Pôle ressources national sports de nature
- Association Départements et Régions Cyclables (DRC)
- Réseau des Grands Sites de France (lien avec les autres réseaux d'espaces protégés)

Autres participants :

- Maîtres d'ouvrage, qui assurent la commande et la conduite de la réalisation des projets, leur évaluation et souvent leur financement :
 - Chargés de mission et responsables liaisons douces dans les conseils généraux*
 - Chef de projet circulation douce en conseil régional*
- Coordinateurs territoriaux, gestionnaires ou animateurs de projets de territoire :
 - Directeurs et chargés de mission Grands sites*
 - Chargés de mission Parc naturel régional*
 - Chargé de mission Natura 2000*
 - Animateur Natura 2000*
 - Responsable voies cyclables*
- Services de l'État et établissements publics :
 - Inspecteurs des sites*
 - Chargés de mission et responsables de services sites et paysages*
 - Architecte des bâtiments de France*
 - Chargés de mission Natura 2000 ou biodiversité*
 - Chargé de mission littoral*
 - Correspondant vélo en DDT ou CETE*
 - Ministère chargé des sports : responsable sports et nature*
 - Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres*
 - Office National des Forêts*
- Personnalités qualifiées :
 - AF3V (usagers)*
 - Ainsi que les responsables de sites et agents des services de l'État investis dans les exemples présentés.**

Réalisation Indigo - Altermodal



Sommaire

INTRODUCTION

Aménagements et situations concernés	6
Des enjeux à concilier	8
Organisation du cahier	9

I. VOLET RÉGLEMENTAIRE

1. La réglementation applicable à un projet concernant un site protégé	10
1.1 Réglementations spécifiques à certains espaces	10
1.2 Réglementation environnementale générale	11
2. La réglementation applicable aux aménagements cyclables	13
2.1 Le code de la route	13
2.2 La signalisation des voies cyclables	13
3. Réglementation en matière d'accessibilité	15
4. Compétence réglementaire en matière de police de la circulation	16

II. VOLET TECHNIQUE

1. Conception de l'itinéraire et choix du tracé	18
2. Caractéristiques techniques et réalisation de la voie	19
2.1 Assise de la voie	19
2.2 Largeur de la voie et de ses bas-côtés	20
2.3 Choix des revêtements : quels critères privilégier ?	21
2.4 L'insertion paysagère des voies cyclables	24
3. Signalisation réglementaire et signalétique	25
3.1 Principes en espaces protégés	25
3.2 La question des supports	26
4. Aménagements annexes	27
5. Entretien	28
6. Respect des éléments paysagers identitaires	29

III. VOLET MÉTHODOLOGIQUE

1. Un projet global	30
2. Les étapes de la démarche : comment s'y prendre ?	31
2.1 Première étape : étude préliminaire, étude de faisabilité. Réaliser un premier examen de la sensibilité des zones traversées, avec consultation précoce des services de l'État et démarrage de la concertation	31
2.2 Études environnementales et paysagères (impact, Natura 2000). Établir le cahier des charges, réaliser et suivre les études	33
2.3 Choix du tracé et des modalités de réalisation du projet. Élaborer le dossier et demander le cas échéant l'avis au ministre chargé des sites (DUP)	34
2.4 Enquête publique (le cas échéant)	35

2.5 Déclarations et demandes d'autorisation	35
2.6 Réalisation et suivi des travaux	35
2.7. Entretien ultérieur de l'aménagement	36
3. Synthèse : les éléments clés de la réussite d'un projet	37
3.1 Engager dès l'amont un dialogue avec les services de l'État et les gestionnaires des sites	37
3.2 Se rendre sur le terrain avec les services compétents	37
3.3 Faire appel à de bons professionnels	37
3.4 Conduire une concertation élargie	37
3.5 Examiner les solutions alternatives	38
3.6 Présenter un dossier qui permette la prise de décision	38
3.7 Assurer une coordination du projet	38

LES EXEMPLES

Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin	39
Une véloroute européenne, la Loire à Vélo	44
Une voie verte sur une ancienne voie ferrée, la Voie Verte Ornaise	50
Un itinéraire le long d'une voie d'eau, le Canal d'Ille et Rance	53
Deux sections de la voie cyclable littorale de Vendée	55

LES FICHES RÉGLEMENTAIRES

Sites classés et inscrits	59
Sites Natura 2000	63
Annexe de la fiche réglementaire Natura 2000	68
Espaces protégés du littoral	72
Autres espaces protégés ou à statut particulier	76
Étude d'impact	86
Loi sur l'eau	89

Introduction

Les circulations douces connaissent un développement important depuis quelques années en France, car elles répondent à une attente sociale forte. Ce mouvement a démarré plus anciennement dans les pays d'Europe du Nord, mais se propage désormais à toute l'Europe. Le réseau de grands itinéraires cyclables « EuroVelo » irrigue le territoire européen avec plus de 40 000 km à terme. En France, les nombreux projets d'itinéraires cyclables ambitionnent de développer les mobilités douces, qui peuvent être aussi vecteurs d'une découverte nouvelle et originale du territoire par le grand public. Beaucoup d'entre eux s'inscrivent dans le schéma national des véloroutes et des voies vertes, lui-même décliné en schémas régionaux et départementaux.

Parallèlement, la préservation et la gestion de la biodiversité et du paysage sont devenues une préoccupation majeure des populations à l'échelle nationale et européenne et font l'objet de politiques nouvelles qui élargissent et complètent les modes de protection existants.

Dans les espaces remarquables du fait de leur qualité paysagère ou de leurs richesses écologiques, la réalisation d'itinéraires cyclables se révèle être un exercice délicat. S'ils peuvent améliorer la circulation en favorisant les circulations non motorisées, de tels aménagements peuvent aussi avoir des effets perturbateurs pour l'espace concerné : ils peuvent modifier la perception du paysage, favoriser la venue d'un public nombreux susceptible de déranger la faune ou la flore, ou encore présenter des modalités de mise en œuvre peu adaptées aux milieux traversés.

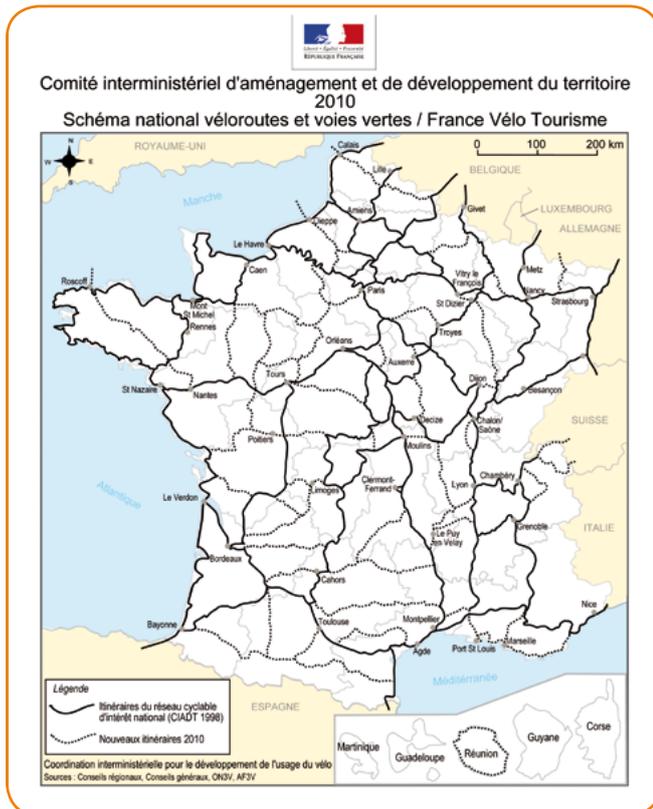
Notamment, les espaces protégés au titre des législations sur la protection des monuments naturels et des sites, des zones Natura 2000 ou du littoral, sont fréquemment concernés par les projets d'itinéraires cyclables et posent des difficultés particulières. D'un côté, les exigences des services de l'État ne sont pas toujours bien comprises des maîtres d'ouvrage et les demandes d'autorisation ne sont pas systématiquement satisfaites. De l'autre, les réalisations autorisées ne sont pas toujours adaptées aux espaces traversés et certains projets pénalisent la qualité paysagère ou naturelle des sites.

Dans de tels espaces, les aménagements cyclables ne sont pas toujours possibles. À ce titre, il est utile de distinguer deux grands types d'espaces :

- des sites de taille modeste, pour lesquels il existe des alternatives à proximité et où la logique de protection conduit à faire passer l'itinéraire cyclable en dehors du périmètre ;
- des sites de grande taille, s'étendant parfois sur des milliers d'hectares, sans véritables alternatives de tracé en dehors du périmètre. Ces sites « territoires » sont susceptibles d'accueillir certaines infrastructures ou activités d'intérêt général, dont les aménagements cyclables.

Quel que soit le projet, le dialogue et le travail partenarial entre les services compétents de l'État et les collectivités sont des atouts précieux pour ébaucher des solutions satisfaisantes et faire aboutir les projets dans de bonnes conditions. Pour faciliter la démarche, il a paru utile d'élaborer un cahier de recommandations pour la réalisation de tels projets, à partir d'exemples significatifs et en bénéficiant de l'expérience de représentants des principaux groupes d'acteurs concernés.

Ce cahier de recommandations s'adresse autant aux maîtres d'ouvrages qu'aux coordonnateurs des projets dans les territoires ou aux services de l'État compétents. Il a pour objectif - partout où cela est possible - de faciliter la conception et de favoriser la réalisation de voies cyclables respectueuses des sites dans lesquels elles s'insèrent, tout en répondant à leur fonction de détente, de découverte, de déplacement, d'itinérance ou encore d'accessibilité alternative à la voiture particulière.



le *Schéma national des véloroutes et voies vertes* a été adopté en 1998 et révisé en 2010. Il est décliné en schémas régionaux et parfois départementaux de véloroutes et voies vertes (VV).



Les eurovéloroutes en 2011
Source : *Europe Cyclist Federation* (Itinéraires cyclables à travers de l'Europe, réalisés progressivement par les autorités compétentes dans chaque pays.)

Aménagements et situations concernés

Le terme de «**voies cyclables**» est un terme générique employé dans ce guide pour désigner tout aménagement cyclable, qu'il s'agisse d'une voie locale de desserte ou d'un itinéraire inscrit dans un schéma local, départemental, régional, national ou européen.

Volontairement, le terme de «voie verte» n'a pas été utilisé, car il est défini par le décret de 2004 comme une «route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés»¹ (décret d'ailleurs en cours de révision). Or les voies cyclables visées par le présent cahier peuvent être des voies exclusivement cyclables, ou des voies accueillant cyclistes et piétons, cavaliers... ou des voies mixtes accueillant des véhicules motorisés autorisés (riverains, agriculteurs par exemple). Elles peuvent donc être des voies vertes ou non. Elles peuvent faire partie d'itinéraires tels que les véloroutes², mais pas forcément.

Les recommandations émises dans ce cahier concernent prioritairement des espaces, territoires ou sites dont les composantes patrimoniales sont protégées par des réglementations spécifiques, d'où le terme générique utilisé d'«**espaces protégés**». Ont été notamment pris en compte les sites classés et inscrits, les sites Natura 2000 et les espaces protégés des communes littorales. Sans englober la totalité des cas qu'il est possible de rencontrer, ces trois grandes catégories permettent de passer en revue les principales questions qui se posent, les démarches à mettre en œuvre et les aspects techniques qui en découlent. Cependant, d'autres réglementations et d'autres types d'espaces patrimoniaux seront évoqués dans le cahier.

¹ Décret N°2004- 998 du 16 Septembre 2004, relatif au voie vertes : «voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers». Des sanctions et une signalisation spécifique en interdiront l'accès aux véhicules motorisés.
Art. R 110- 2 et R 412- 7 du code de la route.

² Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne et longue distance, aménagé de façon agréable pour les cyclistes, et dans de bonnes conditions de sécurité. Elle est composée de multiples tronçons sur lesquels le type d'aménagement cyclable peut varier (voies vertes, routes tranquilles partagées, pistes et bandes cyclables, zones de rencontres...) et où cohabiteront, selon les, selon les contextes, différents types d'usagers.

En outre, les paysages et les milieux naturels remarquables dépassent le plus souvent les limites des zones strictement protégées et constituent des ensembles plus vastes dans lesquels vont s'insérer les aménagements envisagés. C'est pourquoi ce guide a aussi vocation à s'appliquer, au-delà des espaces protégés identifiés, à tous les espaces fragiles ou remarquables pour leurs qualités patrimoniales, naturelles ou culturelles.

Des enjeux à concilier

Permettre à chacun, habitant ou visiteur, de cheminer au sein des paysages qu'il souhaite découvrir, sans que ceux-ci soient altérés par ce cheminement même, est l'objectif commun de l'ensemble des acteurs de ces projets. Cet objectif ultime recherché intègre plusieurs enjeux majeurs :

- Préserver la beauté des paysages et le patrimoine culturel exceptionnel dont la France a la chance de bénéficier, et pour ce faire mettre en œuvre les réglementations qui les protègent ;
- Sauvegarder la biodiversité, les habitats et les espèces, notamment en respectant les dispositions imposées par les directives européennes Habitats et Oiseaux qui sont à l'origine du réseau européen Natura 2000, la protection légale des espèces rares ou menacées et la préservation des espaces naturels protégés ;
- Protéger les 7000 km de linéaire côtier français en favorisant leur découverte par les cyclistes sans en altérer la dimension naturelle lorsque celle-ci existe, et pour ce faire respecter les dispositions législatives et réglementaires afférentes ;
- Favoriser l'usage du vélo, facteur de santé publique, en rendant la randonnée cyclable plaisante, agréable et fonctionnelle, et en facilitant la découverte tranquille des territoires ;
- Développer les circulations douces permettant des déplacements alternatifs aux véhicules motorisés, et ainsi contribuer à la limitation de l'effet de serre, grâce à un réseau dense et surtout continu de voies cyclables ; s'inscrire pour ce faire dans les schémas départementaux, régionaux, national et européen des véloroutes et voies vertes d'ores et déjà adoptés et mentionnés au schéma national des infrastructures de transport ;
- Développer un tourisme diffus de découverte sur toute la surface de l'Hexagone, facteur de retombées économiques locales importantes, et particulièrement dans les lieux accueillant de nombreux visiteurs. Cet objectif sera facilité par l'existence d'un réseau cyclable adapté autant aux excursions à la journée qu'à l'itinérance, grâce à des itinéraires cohérents et fonctionnels en harmonie avec les sites traversés ³ ;
- Concilier les usages de loisirs et les autres usages du territoire, notamment agricoles et forestiers ;
- Réaliser des aménagements dont l'entretien est raisonné afin de préserver la qualité écologique des milieux traversés, avec un coût modéré sur le long terme.

Ces divers enjeux s'intègrent dans des politiques nationales et européennes importantes, inscrites dans le développement durable du territoire : biodiversité, lutte contre le changement climatique, mobilité durable, santé publique, tourisme durable, éco-responsabilité... Il s'agit d'étudier la manière de les faire converger dans des projets d'aménagements cyclables.

Parfois, il faudra renoncer à une partie de l'aménagement envisagé si les enjeux ne sont pas conciliables. Mais nous faisons le pari qu'ils le seront le plus souvent, à condition de les prendre sereinement en compte et d'en dépasser les contradictions en faisant émerger des projets adaptés et consensuels qui s'enrichiront de la réflexion conduite. Une telle perspective exige un travail d'équipe et une logique de projet. Le présent cahier de recommandations a pour objectif de les faciliter.

³ Sur le thème tourisme et écomobilité, consulter le document intitulé : « Écomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux » (2011) réalisé par le Réseau des Grands Sites de France, dans le cadre d'un travail partenarial avec le Réseau Rural national. L'étude de 50 cas d'écomobilité (cyclable, pédestre, avec navettes...), et la présentation détaillée de 11 d'entre eux, permet de dégager des informations et des recommandations pour mener à bien le projet dans son ensemble, depuis la création du cheminement jusqu'à sa mise en service. www.grandsitedefrance.com

Organisation du cahier

Deux questions clefs sont traitées dans ce cahier :

- 1. Quelles sont les modalités d'aménagement cyclable acceptables dans ces espaces remarquables (c'est à dire respectant les réglementations et les contraintes de ces sites et « agréables » pour les usagers) ?**
- 2. Comment s'y prendre pour faire les bons choix, conduire efficacement la démarche de projet, et faciliter l'instruction des dossiers par les services de l'État qui auront à donner des autorisations ?**

Au regard de ces questionnements, le cahier de recommandations s'articule autour de trois volets, complétés par des annexes :

- Un volet réglementaire, qui rappelle la lettre et l'esprit des réglementations concernées et les principaux éléments clefs à retenir, sans pour autant constituer un guide des procédures. Il est complété par des fiches réglementaires.
- Un volet technique, qui présente le type de résultats attendus pour ces aménagements, de telle sorte qu'ils s'insèrent au mieux dans leur environnement et soient susceptibles de bénéficier d'un accueil favorable des autorités en charge des réglementations. Des points incontournables seront identifiés : emprise, revêtement, signalétique notamment.
- Un volet méthodologique, qui permet au maître d'ouvrage d'appréhender les étapes à suivre et propose des recommandations pour conduire la démarche.

Les **exemples** proposés en annexe illustrent ces trois dimensions.



Cyclistes sur le canal de Bourgogne

I. Volet réglementaire

1. La réglementation applicable à un projet concernant un site protégé

Tout projet d'aménagement de voie cyclable envisagé au travers d'un site riche ou sensible d'un point de vue patrimonial doit être examiné au regard des obligations réglementaires qui s'y appliquent. Au delà de ces situations particulières, un projet réussi est celui qui anticipe et intègre les différents enjeux et les contraintes, s'enrichissant de la qualité des espaces parcourus.

1.1 Réglementations spécifiques à certains espaces

Les sites classés ou inscrits

Ce sont des lieux exceptionnels dont la conservation ou la préservation présente, du point de vue « historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque » un intérêt général. Cette réglementation, inscrite dans le code de l'environnement, a été instaurée par la loi de 1906, et modifiée par la loi de 1930 sur la protection des monuments naturels et des sites. Elle ne doit pas être confondue avec celle relative aux monuments historiques. Les sites classés et inscrits font bien sûr l'objet d'un suivi particulier par les services de l'État, et plus particulièrement, dans les sites classés, par l'inspecteur des sites (DREAL) et l'Architecte des bâtiments de France (STAP).

Dans un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumise à autorisation spéciale, de niveau ministériel ou préfectoral, en fonction de la nature des travaux. Ce type d'espace n'a pas vocation à recevoir de voies nouvelles et l'autorisation d'en aménager doit rester exceptionnelle.

Dans un site inscrit, il s'agit d'informer les services de l'État de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site et de recueillir leur avis.

Dans les deux cas, l'appréciation de l'impact des projets se fait toujours **au cas par cas** au regard des valeurs du site. Il n'y a pas de règle préétablie.

cf. *Fiche réglementaire « Sites classés et inscrits »*



Les sites Natura 2000

Ils constituent le réseau européen de préservation de la biodiversité, issu de deux grandes directives, la directive « Oiseaux » (1979) et la directive « Habitats » (1992). Ces territoires ont été déterminés pour la qualité des espèces animales, végétales ou des écosystèmes qu'ils abritent. Il s'agit d'en assurer la conservation à long terme. Pour cela, on identifie les milieux et les espèces présentes dans le périmètre du site, on établit un document de gestion et on le met en œuvre en concertation avec les propriétaires et les collectivités concernées.

Avec la nouvelle réglementation applicable depuis 2010, désormais, tout projet d'aménagement tel qu'une voie cy-

clable, dans un site Natura 2000 et hors site, donne lieu à une étude d'incidence environnementale permettant d'en prévoir l'impact sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire. Mais cette étude prendra une forme variable suivant l'intensité de l'impact attendu.

cf. [Fiche réglementaire « Natura 2000 »](#)

Les espaces situés dans les communes littorales

Les espaces situés dans les communes littorales (ainsi que les étangs salés et les plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1000 hectares) sont soumis à la loi du 3 Janvier 1986, dite « loi Littoral ». Les aménagements cyclables peuvent être concernés par certaines dispositions de cette loi, notamment lorsque les travaux concerneront les espaces protégés proches du rivage ou remarquables du littoral. Il faut également signaler qu'un aménagement « retro-littoral » est à privilégier, les parcours longeant la bande côtière devant être réservés aux piétons, en particulier au travers de la servitude de passage des piétons le long du littoral (art L.160-6 du code de l'urbanisme).

Des exigences particulières s'appliquent à chacun de ces cas qu'il est nécessaire d'étudier avec l'appui des services compétents. Lorsque des aménagements sont possibles, il s'agit dans la plupart des cas d'aménagements légers.

cf. [Fiche réglementaire « Littoral »](#)

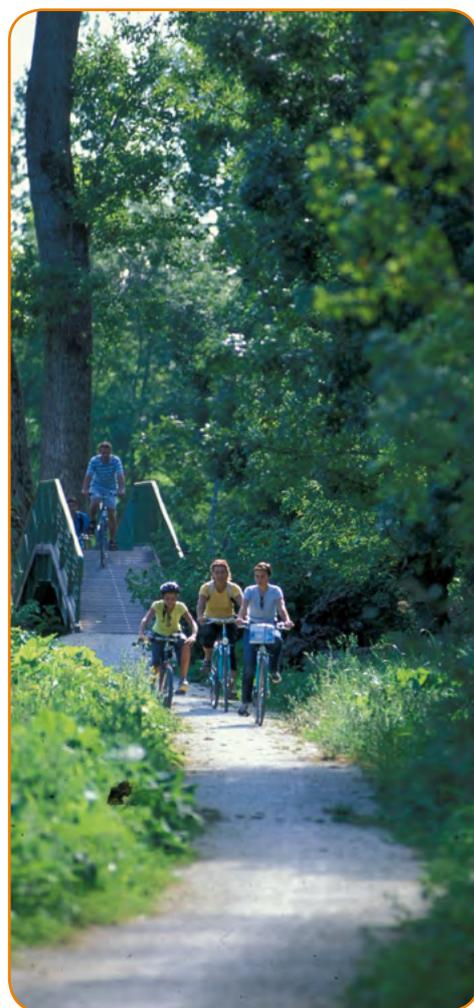
Autres espaces protégés ou à statut particulier

D'autres réglementations sont susceptibles de concerner un aménagement cyclable sous l'angle environnemental ou paysager, par exemple s'il est envisagé dans un périmètre de protection de monument historique, ou si le tracé envisagé rencontre des espaces protégés qui ne pourront pas toujours être traversés en raison de la réglementation applicable à la zone ou d'une atteinte excessive au caractère des lieux (espaces boisés classés, zone humide protégée...). Ces cas seront évoqués au travers de ce cahier, mais ne seront pas systématiquement étudiés. Il s'agit en effet plutôt de proposer une manière d'aborder les aménagements cyclables pour un équilibre harmonieux avec les espaces traversés, de sorte que les autorisations nécessaires puissent être obtenues – lorsque l'aménagement se justifie – et que le résultat paraisse satisfaisant à tous.

cf. [Fiche réglementaire « Autres espaces protégés ou à statut particulier »](#)

1.2 Réglementation environnementale générale

Au-delà des cas de sites ou d'espaces protégés étudiés précédemment, un projet d'itinéraire cyclable, comme tout aménagement, est soumis à diverses réglementations au titre de la protection de l'environnement. Les procédures concernées sont principalement l'étude d'impact et le dossier dit « loi sur l'eau », complétées éventuellement par l'obligation d'une enquête publique.



Balade dans le Marais poitevin

L'étude d'impact

Introduite dans la loi française en 1976, elle a pour objectif d'évaluer les conséquences d'un projet sur l'environnement, en analysant comment ce projet prend en compte le maintien de la diversité biologique ou la préservation des grands équilibres écologiques, la préservation des paysages... mais aussi comment il tient compte des besoins économiques et sociaux. Elle a été réformée par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Loi « Grenelle 2 »).

Elle doit donner les informations nécessaires sur le projet au lecteur non averti au cours de l'enquête publique, mais également pour les services de l'État au cours de l'instruction des dossiers d'autorisations administratives requises par le projet.

L'étude d'impact :

- aide le maître d'ouvrage à concevoir un meilleur projet pour l'environnement ;
- éclaire l'autorité administrative sur la nature et le contenu de la décision à prendre ;
- contribue à l'information du public en le faisant participer à la décision finale.

Cas dans lequel on fait une étude d'impact sur l'environnement :

« Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. » : code de l'environnement article L. 122- 1.

L'article R.122 définit les cas où une étude d'impact est requise.



Canal du Loing

cf. [Fiche réglementaire « Étude d'impact »](#)



La loi sur l'eau et les milieux aquatiques

La « Loi sur l'Eau et les milieux aquatiques » pose comme principe que « l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation » (loi du 3 janvier 1992 complétée par celle du 30 décembre 2006).

Ses principaux objectifs sont :

- la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;
- la protection de la qualité des eaux ;
- le développement des ressources en eau ;
- la valorisation de l'eau comme ressource économique.

Cas dans lesquels on réalise un dossier au titre de la Loi sur l'Eau :

Outre les cas des zones humides et de la préservation du lit mineur des cours d'eau, un certain nombre de travaux

connexes ou directement liés à la réalisation d'une voie cyclable nécessitent l'élaboration d'un dossier d'autorisation ou de déclaration (selon leur importance) :

- rejets d'eau pluviale en cas d'imperméabilisation du cheminement
- consolidation de berges...

cf. [Fiche réglementaire « Loi sur l'eau »](#)



2. La réglementation applicable aux aménagements cyclables

2.1 Le code de la route

Des dispositions spécifiques s'appliquent à la circulation des cyclistes, et un certain nombre d'aménagements cyclables sont codifiés dans la réglementation nationale :

Les articles R110- 2 et R431- 9 du code de la route définissent **trois objets cyclables** principaux :

- la bande cyclable : « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies » ;
- la piste cyclable : « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues » ;
- la voie verte : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

L'usage des pistes et des bandes cyclables n'est plus obligatoire pour les cyclistes, sauf si l'obligation de les emprunter est instituée par l'autorité investie par les pouvoirs de police, après avis du préfet.

L'article R.412- 7 établit la règle selon laquelle « les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte ». Cependant, sur de nombreuses voies cyclables en site propre, certains véhicules motorisés sont autorisés : riverains, véhicules d'entretien notamment. C'est pourquoi une actualisation juridique relative aux voies vertes est en cours.

2.2 La signalisation des voies cyclables

Objectifs et textes réglementaires

Les objectifs de la signalisation routière sont multiples. Il s'agit d'assurer la sécurité de l'usager de la route, d'indiquer ou de rappeler les prescriptions particulières de police, de faciliter la circulation par un jalonnement directionnel adapté et de donner des informations relatives à l'usage de la route. De façon générale, et encore plus dans les **espaces protégés, cette signalisation devra être discrète et respecter les règles propres aux protections établies (sites classés, protection des monuments historiques...)**.

La signalisation des voies de circulation douce doit respecter **les principes généraux de la signalisation routière**, et notamment les cinq critères d'efficacité rappelés par l'Instruction Interministérielle de Signalisation Routière (IISR) qui s'imposent sur les voies ouvertes à la circulation publique :

- Uniformité : obtenue par l'utilisation exclusive de signaux réglementaires ;
- Homogénéité : impliquant que tout usager, sur un tronçon continu, doit rencontrer des signaux de même valeur. Les différents panneaux (position, confirmation) doivent respecter la même charte graphique.
- Simplicité : évitant la surabondance de signaux, elle conforte la lisibilité de la signalisation.

- Visibilité : garantie par le respect des règles de pose et d'entretien.
- Continuité : assurant à l'usager la continuité des mentions et une information homogène au-delà des limites administratives.

Les textes réglementaires à l'échelle nationale relatifs à la signalisation des voies cyclables sont les suivants :

- Code de la route : Article L411-6 : « Le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie ». Articles R411-25 à R411-27 relatifs à la signalisation routière.
- Arrêté du 24 Novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et autoroutes : l'instruction qui en découle fixe les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière et constitue le cadre réglementaire de référence s'appliquant notamment à la signalisation des itinéraires cyclables.

Pour exemple, il est ainsi rappelé dans l'Article III que « l'emploi de signaux d'autres types ou modèles que ceux dans le présent arrêté est strictement interdit ». Pour plus d'informations, se référer au texte complet : www.legifrance.gouv.fr ou www2.securiteroutiere.gouv.fr.

- L'Instruction Interministérielle de 1982 relative à la signalisation routière et directionnelle : elle fixe la nature et les conditions d'implantation des panneaux.

Ainsi, les panneaux relatifs aux intersections et aux régimes de priorité, ou les panneaux de prescription, ne peuvent être placés sur une voie que si l'autorité compétente a édicté, par décision réglementaire, une prescription et défini son champ d'application. Cette décision réglementaire n'est pas nécessaire pour certains panneaux d'indication de danger et de direction (cf. CERTU, la signalisation des aménagements cyclables, 2004).

Les différents types de signalisation

La réglementation impose le recours à des panneaux spécifiques réglementaires, dans le cadre de la mise en place d'une signalisation de police ou de jalonnement des itinéraires cyclables.

La signalisation de police :

Elle concerne l'ensemble des voies ouvertes à la circulation. Elle indique les règles de circulation selon le code de la route par des panneaux de danger, de prescription absolue, de priorité, d'intersection et d'indication. La mise en œuvre de la signalisation de police doit être validée par un arrêté de voirie de l'autorité compétente.

La signalisation directionnelle ou de jalonnement :

Elle consiste à orienter les usagers circulant sur les itinéraires. Elle les informe sur leur position et l'itinéraire emprunté, indique les destinations avec de préférence une mention de distance, et prévient des changements de direction. L'arrêté interministériel du 31 juillet 2002 définit les panneaux directionnels vélo (panneaux « Dv »).



Pictogramme Sc2 réglementaire



Panneau réglementaire de présignalisation (DV40) (avant l'intersection). Possibilité de faire apparaître les numéros de boucles ou identifiant d'itinéraire emprunté sur la latte supérieure



Panneau réglementaire de position (Dv20) (au niveau de l'intersection)



Possibilité d'utiliser des panneaux réglementaires simplifiés du type Dv43d

Documents techniques de référence

On se reportera avec profit aux documents suivants :

- CERTU, guide de la signalisation des itinéraires cyclables - 2004 ;
-  **Fiche véloroutes et voies vertes n°8**
éditée par la Mission Nationale Véloroutes et Voies vertes (MN3V) - 2008

3. Réglementation en matière d'accessibilité

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances

La nouvelle réglementation de 2005 instaure le principe d'égalité des chances des personnes handicapées avec les autres citoyens concernant l'accès aux droits fondamentaux. Elle impose notamment l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacements, d'accessibilité aux locaux d'habitation neufs, privés ou publics ainsi qu'aux locaux d'habitation déjà existants s'ils font l'objet de travaux. Le décret n°2006 - 1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, renforce par la suite l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) au cadre bâti, à la voirie et aux transports publics.

Ces dispositions ne sont néanmoins applicables qu'en agglomération. En dehors, elles ne concernent que le stationnement, les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

La problématique de l'accessibilité au sein des espaces protégés est particulière de par leur nature même. Dans le cas de projets de voies cyclables dans ces espaces, elle ne peut en général être assurée sur l'ensemble de l'itinéraire. La fragilité des sites peut requérir en effet des restrictions de largeur, des choix de revêtements et des ouvrages de franchissement qui ne seront pas forcément adaptés à la circulation des personnes en situation de mobilité réduite. Cependant, dans les secteurs de terrain plat, les voies peuvent le plus souvent être conçues pour une utilisation par les PMR, comme par exemple en Vendée quand elles sont en sable compacté suffisamment roulant.

Pour se rapprocher au mieux de l'esprit de la loi, on peut prévoir **une portion du réseau ou de l'itinéraire spécifiquement adaptée** pour une utilisation par les personnes à mobilité réduite. C'est ce qu'envisage par exemple le syndicat mixte gérant le Marais poitevin pour certaines sections du réseau cyclable.

Documents techniques de référence

-  **Fiche véloroutes et voies vertes n°7**, éditée par la Mission Nationale Véloroutes et Voies vertes (MN3V)

4. Compétence réglementaire en matière de police de la circulation

L'autorité compétente pour exercer les pouvoirs de police administrative dépend du statut juridique du support foncier et de sa situation dans ou hors agglomération.

Deux principes s'appliquent :

- *Application des règles classiques en matière de police de la circulation lorsque c'est possible ;*
- *Dans le cas des voies qui sortent du champ classique, c'est-à-dire du champ pour lequel l'exercice de la police de la circulation est expressément prévu par les textes, c'est la police administrative générale qui prend le relais, dans sa composante de garantie de la sécurité.*

En agglomération

En vertu de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), c'est le maire qui exerce à l'intérieur de l'agglomération la police de la circulation « sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication », à savoir l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique.

Hors agglomération

- La police de la circulation sur les aménagements créés sur le domaine départemental relève de la compétence du président du Conseil Général dès lors qu'ils se trouvent hors de l'agglomération (art. L. 3221-4 du CGCT).
- Le préfet exerce la police de la circulation sur le domaine de l'État ; il a en outre un pouvoir de substitution du maire en cas de carence de celui-ci (art. L.2215-3 du CGCT).
- Le maire dispose d'un pouvoir de police générale sur tout le territoire de sa commune. La source de cette compétence est l'article L.2212-2 du CGCT, qui donne au maire le pouvoir de police municipale pour assurer le bon ordre et la sécurité, notamment en matière de circulation.

L'article L. 2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, tel que modifié par la loi du 13 août 2004, précise quant à lui que le maire peut, par arrêté motivé, « eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement (...) interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ».

Domaines spécifiques

Par ailleurs, certains sites bénéficient d'une réglementation spécifique prescrite par arrêté préfectoral, qui régleme l'usage et les conditions de circulations applicables. Ceci est le cas des réserves naturelles, des forêts domaniales ou d'autres parties du domaine de l'État.



Type d'aménagement	Domanialité	Police de la circulation	Observations
Piste cyclable ou voie verte	Domaine public départemental Domaine privé du département	Président du Conseil Général hors agglomération Maire en agglomération	
Aménagement sur chemin de halage	Domaine public fluvial	Président du Conseil Général hors agglomération* Maire en agglomération	*Si superposition de gestion ou convention d'occupation du domaine public
Balisage	Voirie communale	Maire	
Balisage	Chemin rural	Maire	
Balisage	Chemin forestier	Préfet (forêt domaniale)* Maire (forêt communale)	*Domaine privé de l'État

II. Volet technique

La voie cyclable envisagée peut être un simple cheminement permettant d'accéder à un site à vélo ou de la découvrir, ou bien s'insérer dans un itinéraire plus vaste, permettant de découvrir toute une région. Tous les éléments de contexte devront être bien appréhendés avant de concevoir le tracé et d'effectuer les principaux choix techniques.

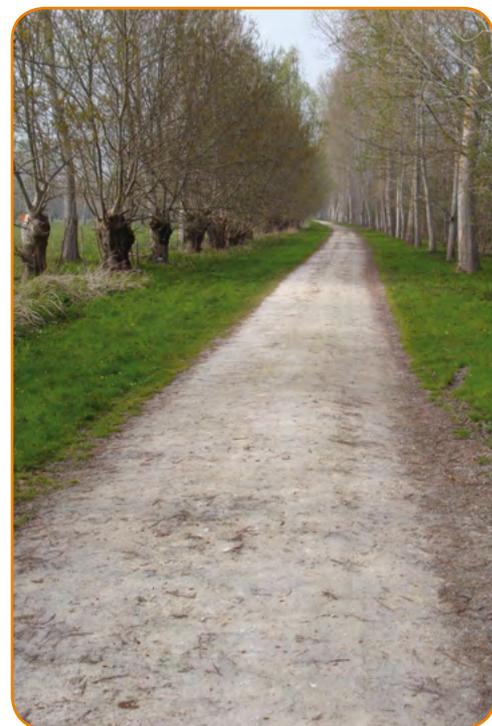
Pour la rédaction du présent cahier, plusieurs exemples d'aménagements dont la réalisation est achevée ont été analysés. Ils ont permis d'identifier quelques recommandations techniques qui devraient contribuer à favoriser l'intégration paysagère ou environnementale des projets et à répondre aux exigences réglementaires.

1. Conception de l'itinéraire et choix du tracé

La conception de l'itinéraire et le choix du tracé vont résulter d'une démarche globale qui tiendra compte de la fonction de l'itinéraire (découverte, continuité d'un grand itinéraire, déplacements quotidiens...), des potentialités locales et topographiques, des contraintes liées à la sensibilité paysagère et écologique des espaces, des exigences réglementaires, des études environnementales, de la consultation des personnes compétentes et d'une concertation avec les acteurs locaux. Les étapes de cette démarche sont détaillées dans la troisième partie de ce cahier : le volet méthodologique.

Sous l'angle technique, on retiendra quelques grands principes à appliquer dans les milieux remarquables ou sensibles :

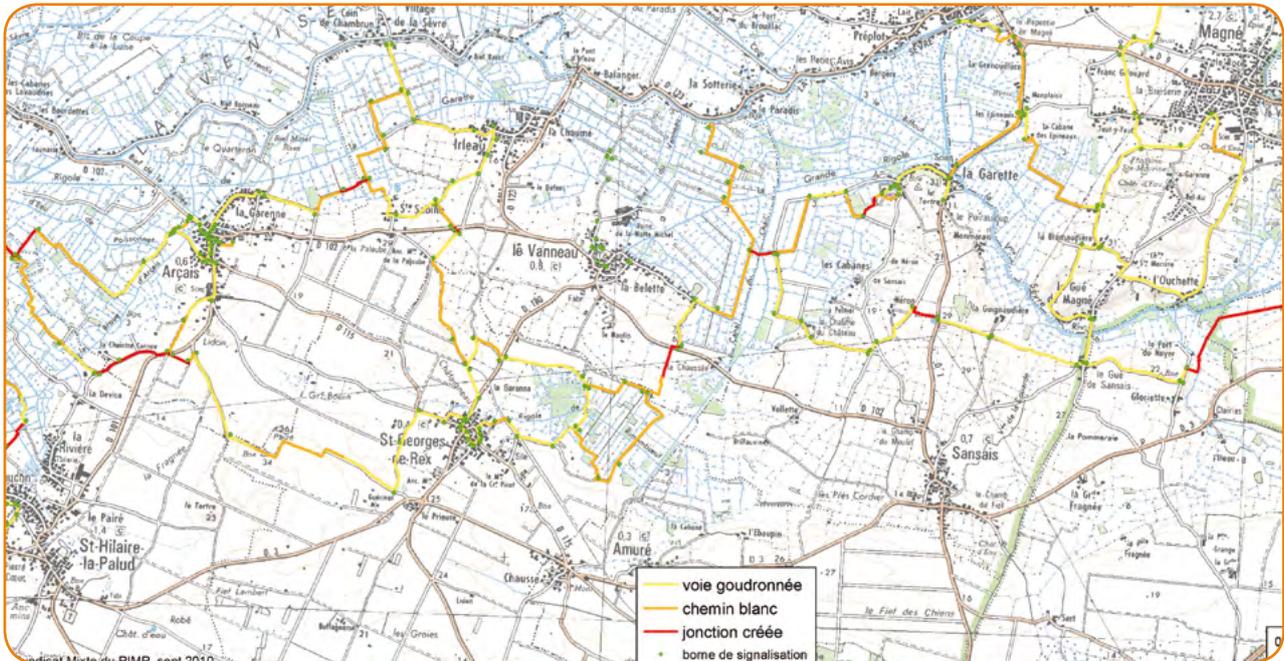
- Apprécier la compatibilité du projet avec la sensibilité écologique et paysagère des espaces concernés ;
- Adapter le choix du tracé et les modalités de l'aménagement cyclable aux caractéristiques du site protégé et à l'esprit des lieux, en identifiant notamment les secteurs les plus fragiles nécessitant une attention particulière ;
- Privilégier dans les sites protégés des modalités d'aménagements favorisant la découverte tranquille du milieu plutôt que le « transit » rapide ;
- Privilégier la réutilisation ou l'adaptation de voies existantes présentes dans le site concerné : la création d'une voie nouvelle doit être l'exception ;
- Éloigner l'itinéraire cyclable des routes passantes de manière à proposer aux cyclistes un parcours serein ;
- Ne pas dimensionner l'aménagement en fonction des pointes de fréquentation, mais s'adapter à la capacité d'accueil du lieu, notamment dans les lieux très fréquentés, en fonction des enjeux identifiés ;
- En cas de forte fréquentation lors d'une traversée de site sensible, prévoir des dispositifs évitant la dispersion ou le stationnement des cyclistes. Éventuellement, envisager un second tracé qui permettra de contourner le site et de faciliter la circulation de transit ;
- Procéder à une étude comparative de plusieurs variantes chaque fois que des opportunités ou des difficultés peuvent apparaître (ce principe d'étude de variantes doit être développé notamment dans les études d'impact et d'incidences au titre de Natura 2000) ;



Exemple de chemin existant réhabilité en grave calcaire

- S'attacher à maintenir et à mettre en valeur les éléments de patrimoine identitaire des espaces traversés, (tels que les arbres ou alignements d'arbres, les murets etc.), qui sont souvent endommagés par les infrastructures.

Ces grands principes impliquent que le choix final du tracé soit fait en tenant compte des résultats des études environnementales (étude d'impact, évaluation des incidences Natura 2000) et non a priori, ainsi qu'il est précisé dans le volet méthodologique.



Zoom sur un secteur du réseau cyclable du Marais poitevin particulièrement sensible : site classé, site Natura 2000, côté Deux-Sèvres. On a privilégié les chemins existants, mais réalisé (en rouge) des éléments de jonction pour créer un réseau maillé continu. Source : Parc interrégional du Marais poitevin (PIMP).

2. Caractéristiques techniques et réalisation de la voie

2.1 Assise de la voie

Plusieurs caractéristiques sont à prendre en compte en amont pour assurer une bonne assise et préserver le milieu :

- Être vigilant sur la qualité et l'épaisseur des matériaux de l'assise, en particulier au regard des contraintes éventuelles liées au passage d'engins qui risquent de détériorer la voie ;
- Privilégier des matériaux d'origine locale et l'optimisation de la structure en place, chaque fois que cela est possible ;
- Vérifier la présence ou non d'arbres le long de la voie et identifier les types d'essences : certaines variétés ont des systèmes racinaires qui, en fonction du choix des matériaux, risquent de provoquer à plus ou moins brève échéance des dégâts à la couche de roulement ; dans le cas où des systèmes racinaires ont été identifiés, prévoir un traitement de surface adapté, supportant une déformation progressive et douce ;



Remontées racinaires sur le revêtement en enrobé de Canal de Nantes à Brest

- Prévoir lors des concertations initiales les adaptations techniques localisées (complément d’empierrement, traversée stabilisée...) qui permettront la compatibilité des usages préexistants sur le territoire (agricoles et forestiers notamment) et la nouvelle vocation de voie cyclable ;
- Prévoir une organisation du chantier respectant au maximum les habitats naturels et les espèces, notamment en période de reproduction.

2.2 Largeur de la voie et de ses bas- côtés

Il n’y a pas de normes en matière de largeur de voie, même pour un itinéraire inscrit dans le schéma national des véloroutes et voies vertes ou dans un schéma régional, mais uniquement des préconisations. ⁴ Quand on parle d’emprise de la voie, il s’agit à la fois de la surface de roulement et des bas-côtés. Ce terme étant parfois sujet à confusion, on a préféré évoquer de manière dissociée la largeur de la voie et celle des accotements.

Les exemples analysés pour la rédaction du présent cahier de recommandations ainsi que les échanges entre acteurs concernés lors de l’élaboration de ce cahier font ressortir les points suivants.

Principes de base :

- La largeur de la voie a un fort impact visuel. Il est préférable de la réduire autant que faire se peut pour une bonne insertion paysagère, tout en préservant la sécurité des cyclistes amenés à se croiser ;
- De même, sous l’angle de la biodiversité, la voie peut constituer un obstacle au franchissement pour un certain nombre d’animaux. Il est donc souhaitable de la calibrer à cet effet.



Largeur modeste et revêtement poreux sur la Loire à Vélo

En termes de largeur, on peut faire les préconisations suivantes :

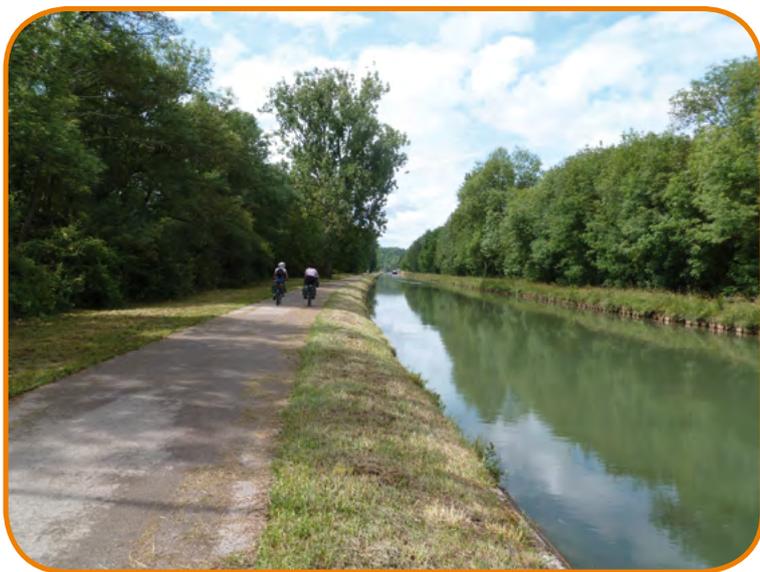
- Si la fréquentation est forte et la sensibilité du site moyenne à forte, on pourra viser une largeur de 2.50 m, ce qui est suffisant pour le croisement des cyclistes venant en sens contraire. Au- delà, l’aspect routier va nettement prédominer, ce qui doit être évité à tout prix dans les espaces protégés. ⁵
- Si les exigences paysagères ou environnementales sont fortes, et la fréquentation peu importante, privilégier une voie de faible largeur (2 m à 2.50 m). Celle- ci peut serpenter au sein du site afin de mieux s’intégrer entre les éléments paysagers. Dans certains cas, on peut ponctuellement envisager une voie plus étroite, la plus modeste possible au regard de la sensibilité du site, sur de petits tronçons, mais qui ne permettra pas les croisements sans mettre pied à terre (exemple des franchissements par passerelle, des voies rétrécies entre des arbres existants etc.).
- À proximité des agglomérations, lorsqu’une voie cyclable est très fréquentée, et souvent partagée avec des piétons ou d’autres engins roulants, la voie peut être plus large, en fonction du lieu, ou encore dédoublée pour réduire son impact visuel.

Ces propositions sont à analyser au cas par cas. Les valeurs citées ci-dessus ne sont qu’indicatives.

⁴ Le cahier des charges national des VVV est en cours d’actualisation.

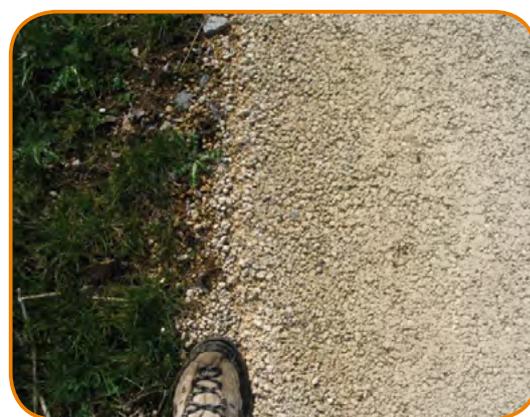
⁵ Un minimum de 2.50 mètres est recommandé par le CERTU (« Recommandations pour les aménagements cyclables »).

Bordures et accotements :



Canal du Nivernais

Un mélange graves-terre enherbée permet de durcir et stabiliser les accotements, qui pourront ainsi servir occasionnellement pour le passage de certains engins ou pour les croisements avec ou sans pied à terre en cas de piste étroite. Ce procédé permet de réduire d'autant la largeur de la voie elle-même et de mieux l'insérer dans le paysage.



Loire à vélo

Platelage bois avec chasse-roues (Marais poitevin)



Dans le cas d'un platelage bois, préférer le « chasse-roue » au garde-corps pour éloigner le cycliste du bord de la voie.

2.3 Choix des revêtements : quels critères privilégier ?

Plusieurs objectifs à concilier :

Le choix du revêtement est une question sensible et qui fait souvent débat : les éléments de réponse se trouvent dans la recherche d'un compromis entre **trois objectifs-clefs** : le respect de la qualité patrimoniale du site, les usages de la voie cyclable, l'entretien et la pérennité de la voie dans une logique de développement durable.

De ce point de vue, un certain nombre de **critères** sont à prendre en compte et à hiérarchiser. Ils doivent permettre d'identifier les solutions à privilégier à travers une analyse qualitative :

- Intégration visuelle et environnementale au site (couleur, texture, aspect rural ou urbain...) ;
- Confort des usagers ;

- Entretien (facilité et dimension écologique) ;
- Pérennité (comportement dans le temps) ;
- Réversibilité (si c'est une obligation, par exemple sur le littoral) ;
- Adaptation aux crues et remontées racinaires (si le problème se pose sur le secteur traversé) ;
- Éco- responsabilité de la filière (granulats locaux, analyse du cycle de vie satisfaisant, etc.) ;
- Coût global (intégration de tous les coûts, notamment d'entretien à 10 ans).

Il est vivement recommandé de se rendre compte par soi- même sur le terrain des qualités et caractéristiques des différents revêtements envisageables, notamment en matière de granulométrie, de dureté ou de couleur, dans des contextes similaires à celui du projet. On pourra aussi observer des variantes ou des matériaux nouveaux proposés par les entreprises. Il est vivement recommandé de procéder à des essais de matériaux et de couleur in situ.

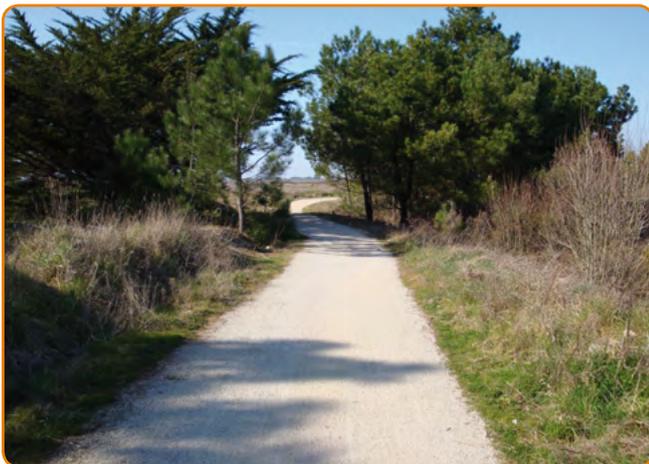
Le **comportement dans le temps** du revêtement, de même que les contraintes et les coûts à long terme de l'**entretien**, doivent être bien pris en compte, ce qui n'est pas toujours aisé. Le revêtement va vivre dans le temps, sa couleur évoluera, ses bordures se resserreront avec la végétation, la voie pourra se tasser ou le revêtement se fissurer, l'ensemble de ces évolutions pouvant d'ailleurs donner de la patine à l'ouvrage et du coup améliorer son intégration dans le site. Tous ces éléments doivent être anticipés au moment du choix afin d'éviter des déconvenues ultérieures, susceptibles de remettre en cause l'utilisation de l'aménagement, de générer des coûts excessifs de maintenance ou d'exiger une fréquence d'entretien préjudiciable au site.

Le choix du matériau sera fait entre les grandes familles suivantes :

- Les sables, calcaires ou graves compactés, stabilisés, avec ou sans liant... ;
- Les enrobés (classiques, colorés ou avec liant végétal) ;
- Les bétons, à partir de matériaux locaux ;
- Les platelages bois, pavés ou autres produits manufacturés.

On privilégiera les carrières locales. Certains matériaux recyclés peuvent aussi présenter des caractéristiques intéressantes.

Quelques exemples de revêtements cyclables dans des sites protégés :



Voie cyclable littorale dans le massif dunaire de Gâvres-Quiberon : stabilisé sablé renforcé avec un liant minéral (espace remarquable du littoral, site classé et site Natura 2000).



Milieu dunaire en Vendée : revêtement en sable compacté sans liant, qui se révèle résistant dans la durée bien roulant, compact, et à faible entretien (espace remarquable du littoral, site classé et Natura 2000).



Marais poitevin, aménagement des chemins ruraux traditionnels : grave calcaire compactée, matériau local adapté aux caractéristiques et variations hydriques du sol (site classé, site Natura 2000, secteur régulièrement inondé).



Parc de Chambord : dans et aux abords du parc, intégralement en site classé, choix d'un stabilisé calcaire, sorte de béton calcaire réalisé avec des matériaux d'une carrière proche (Grave des Minières).



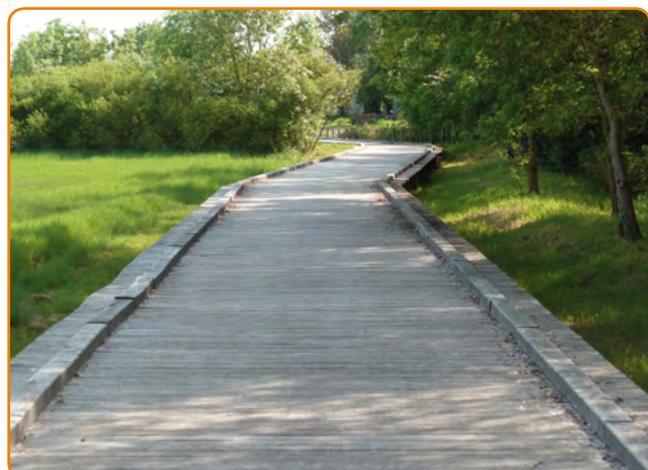
Voie cyclable sur une levée de Loire, dans la campagne agricole : choix d'un enrobé classique gris, en accord avec les services assurant l'entretien des digues et levées. L'enrobé classique peut être une bonne solution, à condition de limiter drastiquement la largeur, supprimant ainsi l'effet routier.



Voie verte de la vallée de l'Epte, réalisée sur une ancienne voie ferrée en fond de vallée : choix d'un enrobé clair coulé à froid. Très roulant, faible entretien et bonne intégration paysagère.



Niort : voie cyclable réalisée le long de la Sèvre niortaise en sable stabilisé à liant pouzzolanique, lui conférant un aspect de chemin de terre et une bonne roulabilité.



Charente-Maritime : sur une section nouvellement créée le long d'une prairie humide, choix d'un platelage bois (site classé et Natura 2000).

Photos O.Gouret, MEDDTL, Incidigo - Altermodal

Éléments de référence sur les performances environnementales des revêtements cyclables :

Suite aux demandes récurrentes de nombreux maîtres d'ouvrage confrontés à la difficulté de faire les « bons choix » en matière de revêtements pour leurs aménagements cyclables, l'association Départements et Régions Cyclables (DRC) a réalisé une étude comparative sur les revêtements, avec pour objectif d'offrir aux maîtres d'ouvrage un outil d'aide à la décision pour alimenter les études techniques des projets cyclables.

Ces travaux ont conduit à l'élaboration d'un inventaire de 22 solutions de revêtements présentées sous forme de fiches comparatives. Un tableau synthétique de l'usage cyclable de ces solutions a également été mis au point. Ces fiches sont **évolutives**, en fonction de l'évolution des techniques et des coûts d'investissement et d'entretien constatés. Les solutions techniques en matière de revêtements doivent également être adaptées localement selon le savoir-faire des entreprises et des gestionnaires, les ressources locales, le type de fréquentation...

- On peut télécharger le **document** sur le site de l'association Départements et Régions Cyclables : www.departements-cyclables.org/accueil
- On peut aussi consulter le **tableau** présentant les différentes incidences des techniques d'aménagement sur les milieux.

2.4 L'insertion paysagère des voies cyclables

La meilleure insertion paysagère de la voie est obtenue lorsqu'on utilise des chemins existants, qui permettent un cheminement agréable en limitant l'altération des milieux traversés, et sans rupture des trames paysagères existantes. Pour créer un réseau ou un itinéraire cyclable, il peut cependant être nécessaire de relier entre elles des sections de chemins existants ou de les rétablir, par exemple lorsqu'ils ont été abandonnés au cours du temps.

On cherchera à éviter de longer des routes très fréquentées. Si ce passage est néanmoins ponctuellement obligatoire, prévoir une bande enherbée ou un écran végétal entre la route et la voie. Outre le confort pour le cycliste, l'impact cumulé des deux infrastructures parallèles en sera amélioré.

On peut aussi prévoir des dispositifs « simples » qui améliorent l'insertion paysagère de la voie si elle doit longer une route, tels que :

- une dénivelée, en plaçant la voie cyclable en position surélevée par rapport à la route plutôt qu'en position basse (attention toutefois à l'emprise foncière induite et à l'impact des remblais éventuels) ;
- un tracé qui serpente plutôt que rectiligne ; ne pas hésiter à laisser en place les arbres et les masses végétales existants en les contournant, ce qui permet à la fois de les maintenir et de varier le tracé.



Marais poitevin, un exemple de resserrement de la voie, pour maintenir en place les arbres.



Loire à vélo, une voie qui serpente entre les arbres

3. Signalisation réglementaire et signalétique

La **signalisation** des aménagements cyclables consiste à fournir les indications au cycliste sur l'itinéraire et à assurer sa sécurité. Elle assure des fonctions de guidage et d'orientation pour accéder à l'itinéraire, de jalonnement pour le suivre et s'orienter au sein d'un réseau cyclable, de police pour rouler en sécurité, et d'information pour découvrir les territoires traversés et les services disponibles. Elle est basée sur le cadre réglementaire précisé dans la première partie de ce guide (panneaux « directionnels vélo Dv » et de police). La signalisation des voies ouvertes à la circulation publique doit être conforme à la réglementation et engage la responsabilité du gestionnaire de la voie.

La **signalétique** est l'ensemble des moyens matériels de signalisation d'un lieu. Elle doit tenir compte de la réglementation mais aussi de la charte en vigueur dans le territoire concerné et de la nécessité d'une cohérence lorsque l'itinéraire traverse plusieurs territoires, régions ou départements. C'est pourquoi la règle d'or est la modération en nombre et en dimensionnement dans l'usage des panneaux et autres dispositifs de signalétique afin de garder au milieu un état le plus naturel possible et de s'inscrire dans le respect des caractéristiques d'un site protégé.

3.1 Principes en espaces protégés

Quelques principes issus des exemples de terrain peuvent être utilement rappelés quant aux installations signalétiques **dans les milieux naturels et dans les milieux fragiles sous l'angle paysager ou culturel** :

- En matière de **signalisation directionnelle et de police**, se limiter aux indications indispensables. Les panneaux sont en nombre limité en site classé, et l'avis de l'État doit être demandé sur le nombre, la hauteur et la taille des panneaux.
- Sur les voies en site propre, éviter le **marquage** au sol : le limiter aux secteurs où la sécurité l'exige absolument ou au marquage obligatoire lié au régime de priorité par exemple.
- Pour un **jalonnement efficace** mais discret, alterner les « balises » avec les panneaux de signalisation directionnelle classique, ce qui permet un impact global allégé. Il s'agit d'un marquage figurant sur divers « supports » le long du parcours (arbres, rochers, mâts...), afin de guider l'usager sur l'itinéraire suivi.●
- Pour les continuités d'itinéraire, balisage par des panneaux de présignalisation ou de position sans indication de lieu ●●



Panneau de signalisation directionnelle sur le canal du Nivernais, implanté à une hauteur de 1 mètre environ.



Balisage à un carrefour de voies cyclables, au croisement d'une voie verte et d'une boucle locale (Marais poitevin)



Position (Canal du Nivernais)



Présignalisation (Loire à vélo)

- En matière d'**information**, les panneaux doivent être placés dans ou à proximité des hameaux et villages, aux aires d'arrêt, en bordure de parking. **Certains panneaux d'information peuvent être assimilés à de la publicité en site classé, laquelle est strictement interdite.** Si l'information est vraiment indispensable, il est impératif de consulter l'inspecteur des sites et l'Architecte des bâtiments de France et de chercher avec eux la meilleure solu-

tion pour informer l'utilisateur. Les informations destinées à informer l'utilisateur sur les spécificités des territoires traversés et les services disponibles devront être placées dans des lieux judicieux à la fois pour être utiles à l'utilisateur et pour ne pas surcharger les sites (relais informations services, panneaux présentant les itinéraires, panneaux de guidage vers les services...). Ce système d'information devra viser la sobriété et être conçu de manière globale et concertée sur l'ensemble de l'itinéraire ou à proximité du site.



Installation d'accueil et d'information pour les randonneurs, aménagée dans un bâti existant (Marais poitevin)



Panneau d'information situé au niveau d'une aire de repos, en entrée de voie cyclable (Pays des Châteaux)

Panneau d'information situé au niveau d'une aire de repos, en entrée de voie cyclable (littoral vendéen)



- Privilégier des dispositifs discrets visuellement: choisir la **taille** minimale des panneaux, suffisante étant donnée la vitesse réduite d'approche des cyclistes (panneaux « miniatures »); installer les indications à une hauteur adaptée au cycliste (1 mètre, ce qui est réglementaire) et non en hauteur; implanter les dispositifs de manière harmonieuse dans le paysage.
- Tenir compte dans la mesure du possible, et à condition que les principes ci-dessus soient respectés, de la charte de signalisation et des équipements d'accueil du territoire.
- Proposer éventuellement d'autres supports pour diffuser l'information (papier ou autres: NTIC).



Panneau de police miniature

3.2 La question des supports

Sous l'angle paysager, il est important de porter une attention toute particulière aux mâts qui supportent les panneaux et aux balises. Ainsi il faudra choisir une taille et une forme bien adaptées au panneau à supporter mais aussi à la nature et aux caractéristiques du lieu où il s'implante.

Pour les panneaux directionnels et de police, les supports standard en acier galvanisé de section rectangulaire minimale et de hauteur standard (1 mètre est autorisé) conviennent par leur discrétion. Éviter les mâts larges de facture routière, inadaptés aux sites naturels.

D'une manière générale, les supports des panneaux et les balises doivent être adaptés au contexte. On pourra ainsi utiliser du bois ou de la pierre. Dans tous les cas, les propositions devront être validées en amont par les services de l'État et les gestionnaires des sites chaque fois que des autorisations sont nécessaires (site classé, abords des monuments historiques...) ou dans le cas de sites patrimoniaux.

Il faudra veiller à enterrer la semelle de béton afin de permettre à la végétation spontanée de pousser jusqu'au pied du mât.

4. Aménagements annexes

Dans les sites classés, les sites naturels, les sites à forte valeur culturelle, il est toujours recommandé la plus grande discrétion et modestie pour les aménagements annexes qui doivent « se fondre » dans le site et non s'y imposer :

- Aires de stationnement aux abords des sites : elles seront situées plutôt en lisière, dans un village ou dans ses abords immédiats ;



Parking à vélos sur la Côte sauvage de la presqu'île de Quiberon (site classé, espace remarquable du littoral et terrains du Conservatoire du Littoral)

- Aires de repos ou d'arrêt dans les sites classés et inscrits : elles seront discrètes et leur implantation sera définie en lien avec les services concernés (selon les cas : inspecteur des sites, architecte des bâtiments de France) ;



Espace pique-nique, voie cyclable le long de la Charente près de Rochefort



Espace pique-nique Loire à Vélo

- Dispositifs anti- intrusion : ils sont à éviter car souvent dangereux. Préférer la barrière bois horizontale traditionnelle aux potelets au milieu de voie ;



Barrières de restriction d'accès sur l'EV1 dans le Finistère

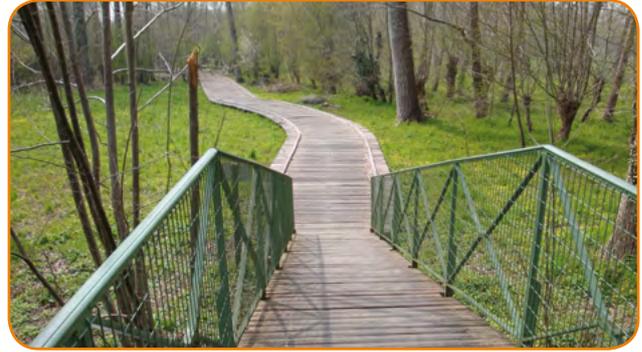


Barrières de restriction d'accès sur la voie verte Laval Renazé

- Dispositifs réfléchissants sur les barrières : souvent très impactants, ils ruinent les efforts d'intégration réalisés par ailleurs. Préférer des éléments blancs discrets mais bien réfléchissants la nuit ;
- Ouvrages d'art, tels que les passerelles ou les dispositifs de services : il conviendra dans la mesure du possible de privilégier des aménagements et un mobilier simples, en référence aux dispositifs traditionnels observés localement, avec recours à des matériaux permettant à la fois une bonne insertion visuelle dans le site et un bon niveau de sécurité pour les usagers.



Franchissement de la vallée de l'Epte. Pont réservé à la voie cyclable, aménagement d'un ouvrage de l'ancienne voie ferrée. Site classé



Passerelle créée pour le franchissement d'un canal (Marais poitevin)

5. Entretien

Élément clef de la fonctionnalité et du bon usage de la voie, l'entretien doit être pensé dès la conception de la voie. C'est également vrai pour les aménagements annexes (ainsi des poubelles qui ne sont pas vidées régulièrement peuvent provoquer l'effet inverse de celui attendu...).

C'est un des éléments du coût global de l'aménagement, à prévoir dès l'investissement initial. La question est d'autant plus importante si l'on choisit un revêtement faiblement stabilisé qui bougera inévitablement dans le temps. Souvent le maître d'ouvrage de l'entretien de la voie sera différent de celui qui la réalise, d'où une nécessaire réflexion partenariale en amont (voir volet méthodologique).



Comblement des nids de poule, réseau cyclable du Marais poitevin

6. Respect des éléments paysagers identitaires

Le paysage est le résultat d'une construction progressive qui s'est enrichie au fil des siècles d'éléments aujourd'hui perçus comme patrimoniaux, notamment les alignements d'arbres, les murets, des niveaux de sol hérités d'activités particulières... Or ces éléments, parfois très discrets, sont souvent abîmés par les infrastructures. La qualité et l'élégance de l'aménagement dans le paysage seront d'autant plus grands que le maître d'ouvrage saura respecter ces éléments identitaires et les mettre en valeur.



Le maintien des éléments identitaires est essentiel pour préserver l'ambiance paysagère du site. Site classé de l'échelle des 16 écluses-Canal du Nivernais

Pour conclure ce volet technique, il faut que la voie cyclable devienne un élément du paysage comme si elle avait toujours été là, sans en changer l'esprit. Elle doit elle-même «faire paysage» par le tracé, la résonance avec le territoire, l'échelle, les matériaux... Le projet doit éviter deux écueils: une oeuvre d'art ou une surenchère paysagère d'un côté, une dissimulation ou un ouvrage masqué de l'autre. Être à l'écoute du site est essentiel pour trouver le juste équilibre.

III. Volet méthodologique

Ce volet propose quelques clefs pour la réussite du projet cyclable, issues de l'analyse de réalisations faisant consensus et d'échanges menés avec les acteurs de ces projets. Elles permettent d'esquisser une démarche globale à mettre en place dès la conception du projet et tout au long de sa réalisation. Les recommandations sont orientées vers une prise en compte des spécificités des espaces protégés, fragiles ou remarquables. On pourra par ailleurs pour les aspects plus techniques se reporter à des ouvrages spécialisés.⁶



1. Un projet global

Un premier principe à prendre en compte est la globalité du projet. Il doit en effet être conçu comme un tout et non en tronçons successifs, afin de bénéficier d'une conception d'ensemble homogène. Cela permettra aussi d'identifier la diversité des milieux patrimoniaux traversés et la complexité des procédures à intégrer dans l'échéancier.

En outre, lorsque l'État devra donner un avis, même sur une partie seulement du projet d'aménagement cyclable envisagé, il devra pouvoir en apprécier l'organisation et l'impact global. C'est pourquoi il est demandé de présenter **l'ensemble du projet** aux services de l'État chargés de donner un avis, et ce dès l'amont.

- Si l'aménagement est de faible ou moyenne ampleur, par exemple situé sur un seul département, il faudra le présenter dans son intégralité. S'il traverse plusieurs départements et régions, on devra le présenter dans sa globalité pour chaque territoire.
- S'il s'agit d'un vaste itinéraire ou réseau couvrant plusieurs départements, voire régions, on pourra présenter le tronçon de l'itinéraire situé à l'intérieur d'un seul département, en le replaçant pour mémoire dans le projet global. Cela correspondra généralement à l'échelle de la maîtrise d'ouvrage (souvent le conseil général) et à l'échelle de l'instruction (préfet de département).

Même si la réalisation du projet cyclable doit s'étaler sur plusieurs années et être faite par tronçons successifs, il est indispensable de pouvoir présenter à chaque demande d'autorisation le contexte global et le projet dans son ensemble.

Par ailleurs, le projet ne concerne pas uniquement la voie cyclable, mais également des aménagements et équipements annexes (déblais-remblais, signalétique, mobilier, aires d'arrêt etc.), qui devront également être pris en compte dans l'étude environnementale.

2. Les étapes de la démarche : Comment s'y prendre ?

Il est indispensable de s'interroger d'abord sur l'opportunité de la traversée des zones protégées ou sensibles, ensuite sur le tracé et dans un troisième temps sur les modalités de la réalisation du projet.

Sous l'angle du processus réglementaire, on peut distinguer une série de moments clés à prendre en compte. Il faudra les articuler avec les étapes habituelles de la maîtrise d'ouvrage, afin d'anticiper les différentes questions à traiter.

2.1 Première étape : étude préliminaire, étude de faisabilité. Réaliser un premier examen de la sensibilité des zones traversées, avec consultation précoce des services de l'État et démarrage de la concertation.

Dès l'amont, au moment des premières réflexions sur le tracé possible du projet cyclable, et avant de procéder aux études environnementales approfondies, un premier repérage des zones remarquables ou sensibles susceptibles d'être traversées doit être réalisé. Beaucoup de données sont accessibles sur les sites internet de l'État, des collectivités et d'autres acteurs en charge des différents domaines patrimoniaux concernés. Un premier repérage de la propriété foncière peut aussi être réalisé. Par ailleurs, il faut procéder à une première consultation des services de l'État dès ce stade, et les rencontrer.

Le repérage des zones traversées

À l'aide des données disponibles, repérer notamment sur l'itinéraire envisagé la présence de zones à sensibilité particulière ou soumises à des réglementations spécifiques :

- Sites Natura 2000, réserve naturelle nationale ou régionale, arrêtés de biotopes, ZNIEFF
- Sites classés, sites inscrits
- Espaces littoraux protégés (bande des 100 m du rivage, espaces remarquables du littoral, domaine public maritime)
- Zones humides, bords de rivière, chemin de halage d'un canal
- Proximité de monuments historiques (moins de 500 m), secteur sauvegardé (centres urbains historiques), aires de valorisation du patrimoine (AVAP ou ZPPAUP)
- Forêts de protection, espaces boisés classés...

Voir également si les zones dont on envisage la traversée font partie d'un Parc naturel régional, d'un Parc national, d'un Grand Site, d'un site inscrit au Patrimoine mondial, d'une zone Ramsar, d'une forêt domaniale ou communale... Ces labels ou statuts particuliers n'impliquent pas toujours de réglementations spécifiques mais renforcent les exigences car ce sont des lieux particulièrement sensibles. Ces territoires représentent aussi des atouts pour le porteur du projet cyclable qui pourra s'appuyer sur les gestionnaires de ces espaces et sur leur connaissance fine du terrain. Il sera précieux de les associer à la concertation ou même au pilotage.

La prise de contact avec les propriétaires des terrains concernés est importante à ce stade, dès le début du projet.

Les moyens d'investigation :

- **Géoportail IGN rubrique Occupation des sols** 
- Site internet de la DREAL
- Site internet du département, rubrique Espaces naturels sensibles

- Site internet du ministère chargé de l'écologie et du développement durable, notamment rubriques Eau et biodiversité, et Sites : www.developpement-durable.gouv.fr
- Site internet portail national Natura 2000 www.natura2000.fr
- Site internet de l'ATEN www.espaces-naturels.fr
- Système d'information sur la nature et les paysages www.naturefrance.fr
- Observatoire des territoires, site de la DATAR qui présente [une cartographie des différentes organisations territoriales](#)
- Conservatoires botaniques : [exemple bassin parisien](#)
- Conservatoires régionaux des espaces naturels : [exemple Aquitaine](#)

La consultation précoce des services de l'État directement concernés

Les avis et autorisations à demander ne résultent pas toutes des mêmes logiques administratives. Ce sont les représentants des DREAL⁷ (inspecteurs des sites, services nature) et des STAP⁸ (architectes des bâtiments de France) qui auront à se prononcer réglementairement de la manière la plus concrète, au stade de la demande d'autorisation des travaux.

cf. [Rubrique 2.5 ci-dessous](#)

Il faut donc les associer dès l'amont, au stade du repérage des zones traversées et de la première esquisse du projet. Le mieux est de parcourir ensemble à pied le tracé envisagé de manière à l'examiner en détail point par point, ce qui permet d'étudier les problèmes éventuels dès la conception du tracé.

L'organisation des services de l'État a été fortement transformée au cours des années récentes. Les organigrammes diffèrent souvent d'une région à l'autre, que ce soit au niveau des directions régionales comme la DREAL ou au niveau des préfectures de département. Le suivi à mettre en place avec les différents services compétents de l'État sera donc à prévoir au cas par cas.

L'organisation d'une concertation associant les acteurs locaux

Pour certains projets, il est souhaitable dès ce stade d'organiser une concertation associant les différents acteurs concernés :

- le maître d'ouvrage ;
- les représentants des communes, intercommunalités, département, région et leurs services ;
- les services spécialisés des administrations de l'État ;
- les établissements publics spécialisés ou les représentants des espaces protégés ou des territoires de projet concernés : Conservatoire du Littoral, Parc national, Parc naturel régional, Réserve naturelle nationale ou régionale, sites Natura 2000, Grands sites, Pays...
- l'ONF pour les forêts publiques, le CRPF pour les forêts privées ;
- les associations représentant les différents types d'usagers (randonnée, pêche...);
- les organismes en charge du tourisme ;
- les acteurs professionnels du territoire : exploitants agricoles et forestiers ou leurs représentants...

De manière plus restreinte, constituer un comité technique ou un comité de pilotage associant les services de l'État compétents : la DREAL (service paysage et sites, service nature), le STAP, la direction départementale des territoires (DDT). Ces comités sont susceptibles de suivre l'ensemble de la démarche depuis les études jusqu'à la mise en service

⁷ DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Elle regroupe de nombreuses missions, dont la protection des milieux naturels, les sites et paysages, l'eau, les transports, l'aménagement, l'urbanisme... Les services à consulter prioritairement pour la dimension sites protégés sont le service en charge des sites et le service en charge de la biodiversité et des milieux naturels.

⁸ STAP : Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (ministère en charge de la culture). Il remplace le SDAP (service départemental de l'architecture et du patrimoine). Il dépend désormais directement de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC).

de la voie. Ils garantiront une diffusion pertinente des informations et une association efficace des acteurs locaux, au-delà des seules obligations réglementaires.

2.2 Études environnementales et paysagères (impact, Natura 2000). Établir le cahier des charges, réaliser et suivre les études

En fonction de la nature du projet et des sites concernés, seront à réaliser une étude d'impact ou une étude d'évaluation des incidences Natura 2000. L'accompagnement du maître d'ouvrage par des spécialistes compétents dans les domaines de la nature et du paysage est indispensable.

L'étude d'impact

Obligatoire si le projet dépasse un certain montant ou est susceptible de modifier notablement les milieux traversés, l'étude d'impact permettra d'apprécier les conséquences environnementales du projet. Elle va considérer le projet dans son ensemble, sans le fractionner en tronçons. Elle comprend une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée, une description du projet, une étude des effets du projet sur l'environnement, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet, ainsi que les modalités de suivi de ces mesures. Elle présente une esquisse des solutions alternatives étudiées et précise les raisons du choix proposé, au regard de l'environnement.

cf. [Fiche réglementaire sur l'étude d'impact](#)



En l'absence d'obligation d'étude d'impact, il est recommandé d'effectuer tout de même une étude environnementale préalable, qui permettra d'éviter des surprises ultérieures risquant de faire perdre du temps.

L'étude d'incidence Natura 2000 :

L'évaluation des incidences va permettre au maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de son projet avec les objectifs de conservation des sites Natura 2000. Elle est désormais requise dans la plupart des cas, si le projet cyclable traverse le site Natura 2000, mais également à l'extérieur de ce périmètre. Il est recommandé de se rapprocher des services spécialisés (chargé de mission Natura 2000 en DREAL ou parfois DDT, opérateurs ou animateurs⁹ Natura 2000...) pour préciser les enjeux particuliers (cf. fiche réglementaire Natura 2000). Cette étude peut être intégrée dans l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise.

Dans les deux cas, il faudra étudier des espèces ou des habitats rares, qui nécessiteront des compétences de naturaliste, et fréquemment faire une étude portant sur une année (cycle complet d'une espèce). Il est donc recommandé d'engager ces phases d'étude le plus tôt possible. On peut aussi s'appuyer sur les associations naturalistes régionales et locales, notamment pour les études faune-flore.



⁹ On parle d'opérateur lorsque le document d'objectif (DOCOB) est en cours d'élaboration, et d'animateur lorsqu'on l'on en est au stade de sa mise en œuvre.

2.3 Choix du tracé et des modalités de réalisation du projet.

Élaborer le dossier et demander le cas échéant l'avis au ministre chargé des sites (DHUP)

Le choix du tracé

Les résultats de l'étude d'impact, qu'elle soit obligatoire ou non, ainsi que l'étude d'incidences Natura 2000, vont permettre de choisir le tracé le plus pertinent au regard de la sensibilité environnementale et paysagère des zones traversées, à côté des autres objectifs de l'aménagement cyclable (continuité, desserte d'équipements ou de sites, alternative à l'automobile, sécurité...). Il est important de détailler finement la justification de chaque scénario et particulièrement celle du choix retenu, afin de conserver tous les arguments et de pouvoir s'y référer dans une phase ultérieure.

Le choix du tracé est à l'évidence l'étape déterminante et la principale difficulté au regard de l'objectif de conciliation des enjeux et des intérêts signalés en introduction de ce guide. Il faudra éviter d'opposer frontalement les enjeux environnementaux aux enjeux de pratique cyclable, et tenter de trouver – par la discussion la plus ouverte possible - le moyen de permettre au cycliste d'accéder aux sites et de les découvrir sans les altérer.

Il faudra parfois renoncer à un aménagement inopportun ou à la traversée d'un site. Mais on peut aussi essayer de favoriser autant que faire se peut l'accès cyclable aux lieux remarquables, qui sera souvent la meilleure alternative à l'automobile et à ses inévitables parkings.

L'idéal est de parvenir à un consensus pour concilier les différents enjeux à la satisfaction de tous les acteurs et au service des espaces traversés, plutôt qu'à un compromis parfois fragile ou insatisfaisant sous quelque angle que ce soit. Cela exige souvent du temps, de nombreux échanges et des réflexions collectives.

Dans le cas d'un site classé, un éclairage peut éventuellement être apporté, à ce stade du projet, par une présentation devant la commission départementale des sites, perspectives et paysages.

Les suites des études

Les études environnementales vont permettre également de déterminer les modalités de réalisation de l'aménagement et les conditions de déroulement du chantier, de sorte que les habitats ou les espèces ne soient pas perturbés.

Une fois les ajustements du projet réalisés, le dossier est constitué. Il contiendra une description du projet ainsi que des plans, cartes, arguments, éléments de « porté à connaissance », expertise... Les études d'impact et études d'incidences Natura 2000 font partie du dossier habituel de demande d'autorisation ou d'approbation administrative du projet et, le cas échéant, du dossier soumis à l'enquête publique.

Le cas particulier d'une DUP concernant un site classé: l'avis du ministre

Si des expropriations sont nécessaires, une procédure de Déclaration d'Utilité Publique avec enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit être enclenchée.

Dans ce cas :

- si un ou plusieurs sites classés ou proposés au classement sont traversés, une demande d'avis au ministre chargé des sites, **transmise par le préfet**, est obligatoire à ce stade, avant mise à l'enquête (cf. article L.341-14 du CE) ;
- si le site classé est aussi un site Natura 2000, c'est également le ministre chargé des sites qui formulera l'avis. Tous les éléments, dont l'étude d'incidence, doivent donc lui être fournis.

C'est le préfet qui transmet la demande d'avis au ministre. Il envoie à cet effet le dossier d'enquête publique, accompagné de l'avis des services de l'État (DREAL et STAP).

Il est recommandé de faire en sorte que le projet ait été instruit en amont de manière transversale par les services de l'État compétents (DREAL, STAP), de manière à aborder l'ensemble des contraintes qui peuvent s'appliquer au projet. Quand le projet le justifie, il peut être demandé qu'il soit présenté une première fois en commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) à ce stade, sur son principe et sur la zone envisagée pour le passage de la voie cyclable, de façon à ce que le dossier transmis au ministre chargé des sites en vue de recueillir ses observations avant l'enquête publique (bureau des sites, MEDDTL), soit accompagné d'un avis étayé des services et de la CDNPS.

Le projet et le dossier sont ensuite adaptés en fonction de l'avis donné.

2.4 Enquête publique (le cas échéant)

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses avis, suggestions et éventuelles contre-propositions. Elle permet d'élargir l'information du décideur et des autorités compétentes, d'ajuster le cas échéant le projet et de préparer la décision.

Annoncée par arrêté, elle est conduite par un commissaire enquêteur et dure en général un mois. Le commissaire enquêteur dispose d'un mois supplémentaire pour rédiger son rapport et ses conclusions dans lesquelles il donne son avis. À partir des conclusions du commissaire enquêteur, la décision finale de réalisation du projet est prise par l'autorité compétente.

2.5 Déclarations et demandes d'autorisation

Les déclarations et les demandes d'autorisation arrivent en fin de démarche, lorsque tous les choix ont été discutés et arrêtés. Si les phases antérieures ont été bien conduites, la procédure administrative ne doit pas retarder le projet. Il est néanmoins nécessaire d'en anticiper la durée incontournable.

- Pour la traversée d'un site inscrit, prévoir la déclaration préalable 4 mois avant le début des travaux, auprès du préfet de département (avis ABF) ;
- Pour la traversée d'un site classé, la demande formelle d'autorisation est à faire auprès du préfet de département : autorisation de niveau ministériel, qui nécessitera un avis DREAL, un avis ABF, la consultation de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) et une transmission officielle du dossier par le préfet au ministre, accompagné des deux avis et du procès-verbal de la commission ;
- Pour toutes les autres réglementations, l'instruction par les services compétents sera organisée par les services du préfet.

La demande devra être précise en termes de **détail d'exécution du projet**, sur tous les points (voie, bas-côtés, végétaux en place, plantations, mobilier, signalétique, matériaux, techniques et modalités retenues pour la mise en œuvre).

2.6 Réalisation et suivi des travaux

Une fois obtenues les autorisations, les travaux peuvent débuter. Les prescriptions dont sont assorties les autorisations doivent être strictement respectées. En cas de doute, ou bien pour tester certains matériaux ou mobilier, prévoir des essais in situ avec les services concernés.



Estimation des délais pour l'ensemble des étapes

Étape		Délais indicatifs
1	- Première étape : étude préliminaire, étude de faisabilité. - Premier examen de la sensibilité des zones traversées, consultation précoce des services de l'État, démarrage de la concertation	4 mois
2	- Études environnementales (impact, Natura 2000). Établissement du cahier des charges, réalisation et suivi des études	12 à 16 mois
3	- Choix du tracé et des modalités de réalisation du projet. - Établissement du dossier du projet, qui comprend l'étude d'impact (laquelle inclut le cas échéant l'étude d'évaluation des incidences Natura 2000) - Demande le cas échéant d'avis au ministre des sites (si DUP)	4 à 6 mois
4	- Enquête publique le cas échéant	3 à 5 mois
5	- Déclarations préalables	4 mois
6	- Demandes d'autorisation	12 mois autorisation ministérielle
Ensemble		38 à 44 mois, soit entre 3 et 4 ans

Remarque : ces délais importants correspondent à une réalité observée pour des projets d'ampleur. Ils sont concomitants des délais de conception et de réalisation. Pour des projets plus modestes, ils peuvent cependant être moindres.

2.7. Entretien ultérieur de l'aménagement

L'entretien ultérieur de l'aménagement réalisé est un point extrêmement important. En effet, de nombreux aménagements sont à l'abandon ou mal utilisés. Ce manque d'entretien tient souvent au manque d'identification du statut de la voie cyclable : qui en est le propriétaire, le gestionnaire ? Des règles claires doivent être établies dès le lancement du projet :

- Quel est statut de la voie cyclable ? Quel financement de l'aménagement par type et fonction ?
- Qui l'entretiendra : les communes, les services du département, l'État, une entreprise privée ?
- Avec quels moyens : moyens propres, matériels mis à disposition ou cofinancés par le département ?
- Avec quelle périodicité ?
- Selon quels critères de qualité et sur quels types d'actions : balayage, fauchage, débroussaillage, élagage, nids-de-poule, entretien des panneaux et du balisage, enlèvement des détritiques ?...

L'entretien doit avoir été pensé en même temps que l'aménagement (voir volet technique). Un mauvais entretien peut être la conséquence d'un aménagement mal conçu ou contraignant pour les matériels d'exploitation.

3. Synthèse : les éléments clés de la réussite d'un projet

3.1 Engager dès l'amont un dialogue avec les services de l'État et les gestionnaires des sites

Le rapprochement avec les services de l'État permet d'engager un dialogue et de les questionner sur les enjeux et points clés à prendre en compte. Il permet d'anticiper les démarches et procédures éventuelles à mettre en œuvre, d'arrêter une stratégie et de prendre connaissance des dossiers à préparer pour l'obtention des autorisations.

En particulier, l'établissement d'une relation étroite avec l'inspecteur des sites et avec l'architecte des bâtiments de France pour les services de l'État, mais aussi avec les gestionnaires des espaces traversés (animateur Natura 2000, gestionnaire d'une réserve naturelle, services d'un Parc naturel régional, Conservatoire du littoral etc.), est indispensable pour aboutir à des choix de tracés et d'aménagements respectueux de la qualité des espaces.

3.2 Se rendre sur le terrain avec les services compétents

Il est essentiel de se rendre compte par soi-même du rendu des techniques à utiliser. Pour cela il est vivement recommandé de visiter plusieurs autres réalisations.

Par ailleurs, les visites de terrain avec les différents partenaires et notamment les services de l'État sont essentielles à plusieurs stades du projet et ce, avant tout choix définitif de tracé. Elles permettent :

- de repérer des secteurs sensibles exigeant une attention particulière ;
- d'identifier les données à recueillir ;
- d'imaginer des solutions adaptées à la topographie ou à la sensibilité écologique des lieux ;
- de déterminer les points de vigilance.

3.3 Faire appel à de bons professionnels

Un projet d'itinéraire ou d'aménagement cyclable dans un site protégé ou fragile ne doit surtout pas avoir un caractère routier. Il doit apparaître comme un élément de paysage et s'inscrire dans l'esprit des lieux traversés. Pour aller dans ce sens, l'étude environnementale et paysagère ne doit pas être dissociée de l'étude de faisabilité : le projet est un tout qui ne doit pas être morcelé dans sa conception. Les compétences et l'expérience de personnes sensibilisées aux questions de nature et de paysage sont essentielles pour la conduite de ces projets.

3.4 Conduire une concertation élargie

Parmi les difficultés qui sont susceptibles de perturber le bon déroulement d'un projet ou d'en retarder la concrétisation figurent les désaccords entre les différents acteurs concernés. Inversement, certains acteurs disposent d'une expertise et d'une connaissance du terrain qui peut être précieuse.

C'est pourquoi la mise en place d'un travail partenarial rassemblant tous les acteurs concernés à divers titres par le projet (maître d'ouvrage, collectivités, services de l'État, propriétaires et gestionnaires d'espaces naturels, territoires de projets, responsables Natura 2000, associations d'usagers, associations naturalistes, agriculteurs ou forestiers...) peut s'avérer fort utile. Elle permet d'aboutir à des choix consensuels dans la conception du projet et d'en faciliter la mise en œuvre par la suite.

3.5 Examiner les solutions alternatives

La question essentielle du tracé nécessite d'étudier des solutions alternatives. Cela pourra être fait dès le premier repérage des zones sensibles, puis lors des études environnementales, mais aussi dans le cadre de la concertation avec les communes, ou avec les usagers qui connaissent souvent très bien les itinéraires possibles qu'ils pratiquent déjà.

Il faudra le faire en concertation avec les services de l'État et les gestionnaires des sites pour aboutir à un choix le plus consensuel possible de l'itinéraire. Lorsqu'un passage en commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CNDPS) est nécessaire, il est indispensable que le choix concerté ait pu être fait en amont.

3.6 Présenter un dossier qui permette la prise de décision

Un dossier de qualité, qui répond à l'ensemble des questions soulevées et qui conclut sur les incidences objectives et sensibles, est indispensable pour permettre aux services en charge des autorisations de réaliser une bonne instruction et ainsi faciliter la prise de décision du préfet ou du ministre.

Le dossier doit refléter les analyses réalisées, la recherche des solutions alternatives et l'ampleur de la concertation menée. Il doit éviter toute généralité, être précis, privilégier les éléments concrets. Il doit notamment bien localiser toutes les zones sensibles traversées à l'aide de cartes à l'échelle adaptée et, concernant l'impact paysager, fournir des représentations visuelles réalistes de l'aménagement une fois achevé, à l'aide de représentations graphiques ou de photomontages.

3.7 Assurer une coordination du projet

La présence d'un coordonateur du projet est un point clef de la réussite des projets étudiés et présentés dans ce guide (Marais poitevin, Voie verte ornaise, Canal d'Ille et Rance etc.). Le succès de telles démarches, toujours complexes, repose en effet largement sur la capacité à relier les maillons d'une chaîne, à fédérer les acteurs et à accompagner le projet de bout en bout jusqu'à sa réalisation complète.

Ce coordonateur peut être choisi au sein de la structure de maîtrise d'ouvrage, mais bien souvent c'est un chef de projet appartenant à une autre structure territoriale : syndicat mixte du parc interrégional pour le Marais poitevin, conseil régional pour la Loire à vélo, gestionnaire du canal pour le canal d'Ille et Rance... Il exerce un rôle de fédérateur, contribuant à mettre autour de la table tous les acteurs et services compétents aux moments stratégiques du projet, mais aussi un rôle de médiateur lorsque les points de vue divergent. Lorsqu'il y a plusieurs maîtres d'ouvrage, il agit pour conserver au projet son unité.



Voie cyclable sur levée près d'Ousson sur Loire, canal du Loing

Exemple 1



Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin

Le réseau maillé de chemins cyclables du Marais poitevin s'étend sur 400 km dans les 24 communes du site classé et concerne 3 départements et 2 régions. Il est connecté à la future Véloroute Niort- Océan. Il est exemplaire tant par sa vaste échelle que par la discrétion de ses aménagements, qui tiennent compte des nombreuses contraintes du site sous l'angle des milieux naturels, du paysage et du patrimoine bâti. Un travail partenarial constant a fait de ce projet une réalisation consensuelle appréciée des habitants comme des visiteurs.

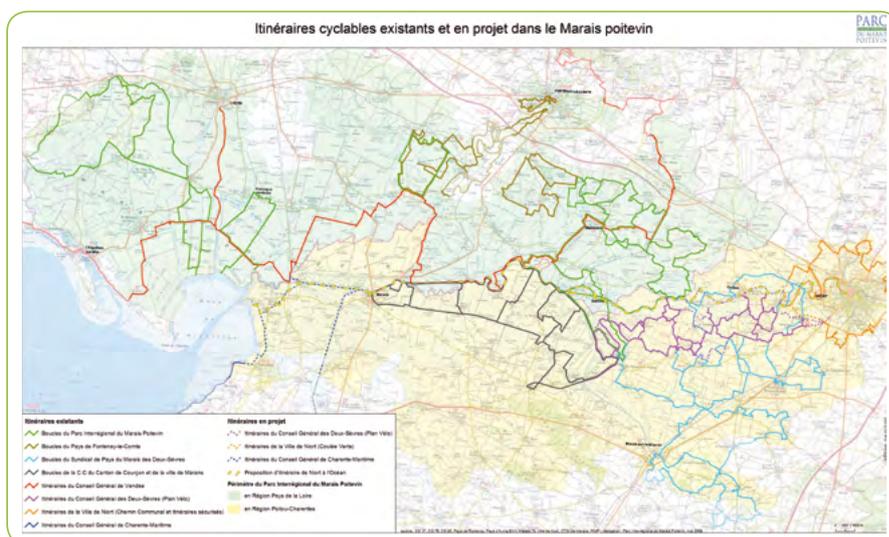
Caractéristiques de l'aménagement

Type d'aménagement	Majoritairement reprise de chemins agricoles réaménagés ; environ 10% de sections nouvelles créées pour relier les chemins entre eux. Quelques sections partagées sur routes à trafic modéré
Linéaire du réseau	400 km
Types d'espaces traversés	Prairies humides et inondables, canaux, campagne agricole, villages
Utilisateurs autorisés	Cycles et piétons, mais aussi en fonction des voies : agriculteurs, pêcheurs...
Usages identifiés	Usagers de loisirs : habitants, excursionnistes, visiteurs en séjour
Date de mise en service	À partir de 2002 pour les premiers aménagements
Maîtrise d'ouvrage	Conseils généraux des Deux- Sèvres et de Vendée et ville de Niort pour les sections en site propre
Coordonnateur du projet et gestionnaire du réseau	Syndicat Mixte du Parc Interrégional du Marais poitevin

Le projet

Dès 1992, un vaste ensemble d'itinéraires cyclables avaient déjà été organisés et balisés dans les Deux-Sèvres et en Vendée, sur des routes à faible circulation et des chemins agricoles. En 2000, le Syndicat Mixte du Parc Interrégional du Marais poitevin et les maîtres d'ouvrage départementaux et locaux ont souhaité améliorer la sécurité et la qualité de ce réseau. Il s'agissait de proposer un ensemble d'itinéraires dédiés d'une part à des liaisons entre les bourgs et d'autre part à la promenade découverte. Au total, le linéaire cyclable obtenu sur les 75 communes du Parc interrégional est de 800 km (308 en Deux-Sèvres, 86 en Charente-maritime et 400 en Vendée).

Parmi ces itinéraires, un réseau de 400 km parcourt le territoire du Grand Site et traverse des secteurs particulièrement sensibles, situés à la fois en site classé, en site Natura 200, et pour partie en zone humide. Ce réseau, qui fait l'objet de la présente fiche, est articulé avec la Véloroute Niort- Océan, qui reliera prochainement la ville de Niort à l'Atlantique sur un trajet de 64 km.



Carte des itinéraires existants et en projet dans le Marais poitevin. Source : PIMP

Exemple 1: Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin

Les caractéristiques patrimoniales

Le secteur concerné est situé dans une vaste zone humide et inondable l'hiver. Il est protégé par un classement au titre des monuments naturels et des sites sur une partie importante des 24 communes, couvrant 18 553 ha. Il est aussi situé intégralement en zone Natura 2000, sur un vaste secteur protégé à la fois au titre de la directive Oiseaux et de la directive Habitats. Enfin le Grand Site du Marais poitevin a été labellisé Grand Site de France par l'État le 20 mai 2010.

La réalisation

Le principe retenu pour la création de ce réseau cyclable a été de valoriser au maximum les « chemins blancs » existants, conçus initialement pour la desserte agricole. Les nouvelles sections créées ont permis de relier ces chemins entre eux, pour éviter aux usagers d'utiliser les routes à forte circulation routière. Les chemins « blancs » ont donc été conservés, réaménagés et étendus pour boucler les itinéraires.

Le revêtement calcaire utilisé pour la voie est un matériau local adapté aux caractéristiques et aux variations hydriques du sol, bordé de bandes enherbées et n'imperméabilisant pas les sols. Il s'agit essentiellement d'un apport de grave calcaire, compacté.

Composantes techniques de la réalisation (zoom sur les travaux sous maîtrise d'ouvrage du département des Deux-Sèvres)

Largeur de la voie	Voie principale : 2.5 à 3 m. Accotements : de 0.50 à 1 mètre
Revêtement principal	Grave calcaire compacté
Modalités d'entretien	Entretien assuré par une brigade d'entretien, les « agents de marais », en insertion pour la partie deux-sévrienne
Autres revêtements	Platelage en bois sur le secteur inondable
Coût au km	Chemins blancs, travaux réalisés entre 2004 et 2006 : 60 000 €/km en moyenne pour les nouveaux tronçons, 20 000 €/km pour les réhabilitations Platelage bois : 820 €/ml Travaux programmés 2011- 2012 : entre 50 000 € et 100 000 €/km suivant les secteurs (certains nouveaux, d'autre en réhabilitation).

Contraintes réglementaires

Procédures administratives requises	Facteurs explicatifs
Étude d'impact	Projet d'importance
Dossier au titre de la Loi sur l'eau	Oui
Étude d'incidence au titre de Natura 2000	Zone Spéciale de Conservation Marais poitevin, FR 54 00446, directive Habitats Zone de Protection Spéciale Marais poitevin, FR 54 10100, directive Oiseaux
Demande d'avis au ministre en charge des sites	DUP en site classé (avant mise à l'enquête)
Demande d'autorisation ministérielle au titre du site classé (au titre du site classé et au titre de Natura 2000)	Site classé du Marais mouillé poitevin, 18 553 ha, 2003
Mesures d'accompagnement mises en œuvre	Restauration des mares, acquisition de boisements, plantations (écrans visuels pour certaines espèces)

Caractéristiques de la signalétique et équipements annexes
- Panneaux d'information et zones de repos localisés dans les villages.
- Signalétique adaptée utilisant les pictogrammes nationaux pour la véloroute, mais balisage par des poteaux en bois permettant l'intégration de la signalisation existante.

La largeur des chemins blancs est de 2.50 à 3 m, avec des accotements le plus souvent enherbés, d'une largeur variable suivant la configuration du terrain. En certains endroits, l'emprise de la voie a été volontairement réduite, pour s'adapter à la configuration du terrain. Les platelages bois présentent une largeur d'environ 2.40 mètres, et les passerelles 1.40 m.

Sur les nouvelles sections, ont été créés des petits ouvrages de franchissement des voies d'eau : ponts, passerelles, platelages bois...

Exemple 1: Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin

Le réseau est constitué à la fois de :

- sections de « voies vertes », intégralement en site propre, réservées aux circulations non motorisées ;
- par endroit, de sections empruntant des routes à circulation automobile modérée.

Un balisage unique sur support bois (peuplier rétifé) a été installé, bien intégré au site, avec support d'information reprenant la charte graphique nationale des véloroutes et voies vertes (logo et couleur). Pour faciliter le repérage, des cartes à prix attractif (1€ la carte) et de format maniable ont été éditées, permettant de limiter le nombre de panneaux directionnels.

Pour inciter les visiteurs et les habitants à emprunter les voies cyclables, des aires de stationnement et de pique-nique réparties sur l'ensemble du réseau cyclable ont été créées ou requalifiées (aires de 5 à 300 places selon les lieux). Ces ouvrages sont reliés aux itinéraires piétons et cyclables menant aux villages et au cœur du marais.



Marais poitevin. Dans un secteur sensible, platelage bois.

L'Inspecteur des Sites et l'Architecte des Bâtiments de France ont été associés dès l'origine du projet à la fois sur l'opportunité des liaisons (avec plusieurs variantes répondant à différents critères), sur le cahier des charges de consultation des maîtres d'œuvre, sur le choix des équipes, sur le suivi des phases d'études, enfin sur l'élaboration des dossiers pour le passage en commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS). Ce travail régulier et partenarial dès l'amont a rendu possible le projet, ce qui n'était pas simple compte tenu des nombreuses contraintes du site. Il a aussi permis d'enrichir la qualité.

D'un point de vue technique, les maîtres d'œuvre - la plupart du temps des paysagistes DPLG - ont ainsi été confortés dans leurs propositions visant à respecter les lieux, par exemple en conservant les arbres en place et en adaptant l'itinéraire à leur présence et non l'inverse. Le cheminement se trouve ainsi ponctuellement réduit en largeur à moins de 3 mètres pour passer entre deux frênes têtards. Cette intégration paysagère constitue par ailleurs un événement dans l'itinéraire, il incite à ralentir pour se croiser, il ponctue la découverte.

La démarche

Le projet a été développé principalement dans le département des Deux-Sèvres sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général, avec un accompagnement par le Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin. Il a fait l'objet d'une concertation importante qui a permis d'anticiper les aspects réglementaires. En 1999, ont ainsi été mis en place un comité de pilotage composé d'élus et un comité technique avec des groupes thématiques associant les structures partenaires (collectivités, État, associations, professionnels du tourisme...).



Balisage en peuplier rétifé

Exemple 1 : Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin

De la même manière, les services de l'État et les chargés de mission Natura 2000 du Syndicat Mixte du Parc interrégional du Marais poitevin, ont accompagné le maître d'ouvrage en amont :

- rédaction concertée du cahier des charges de consultation des bureaux d'études environnement pour les études d'incidence et/ou d'impact,
- contribution aux données environnementales,
- relais auprès des associations de protection de l'environnement,
- recherche commune de mesures compensatoires adaptées.

Les propositions ont porté par exemple sur :

- l'abandon de sections projetées en secteurs jugés trop sensibles, avec propositions de sections alternatives,
- l'adaptation de la période des travaux, et de la mise en fonctionnement, visant à éviter la perturbation des espèces protégées en période de nidification et de reproduction.

Des mesures d'accompagnement ont été proposées : suivi de la phase travaux par un écologue, suivi des espèces et milieux pendant 5 ans, acquisition de boisements à proximité des itinéraires permettant leur protection par le Conservatoire Régional d'Espaces Naturels, restauration de mares jusqu'alors comblées, pose de clôtures pour limiter la pénétration des usagers de la piste dans les secteurs fragiles, de plantations pour écran visuel pour certaines espèces...

Les ouvrages tels que les aires de stationnement ont été réalisés avec des équipes de maîtrise d'œuvre - architectes et paysagistes - dans une recherche de qualité et d'intégration paysagères.

Les matériaux et végétaux locaux, la gestion environnementale, l'intégration, la discrétion, la sobriété des équipements et leur réversibilité ont été privilégiés dans les choix des maîtres d'ouvrages, ont été validés par les commissions départementales de la nature, des paysages et des sites des trois départements concernés, enfin ont été autorisés au titre du site classé. L'autorisation ministérielle en site classé a également pris en compte les contraintes Natura 2000.

CONCLUSION :

Cet exemple illustre l'intérêt de développer une relation de confiance entre tous les acteurs concernés par un projet de cette ampleur et lié à autant de contraintes, et ce dès l'amont. Au bout du compte, le projet s'est déroulé sur un temps très court, car il a bénéficié de la bonne connaissance acquise sur le terrain par les personnes qui ont eu à préparer les avis et autorisations. L'association des acteurs compétents sur les dimensions site classé et Natura 2000 a été décisive, tout autant que le choix de professionnels de qualité pour la réalisation. Les choix opérés pour les matériaux (en dehors des ouvrages d'art plus coûteux tels que les platelages bois ou les passerelles) se sont révélés économiques et ont permis de réaliser un réseau de vaste ampleur.



Marais poitevin. Passerelle et chemin blanc

Éléments de réussite du projet

- Objectif de réaliser un réseau dense maillé et bien intégré au site pour la découverte tranquille du marais et pour relier les bourgs entre eux.
- Grande qualité paysagère : adaptation des aménagements au site (choix de chemins existants en majorité, réduction ponctuelle de largeur, choix de revêtement local, adaptation de la signalétique...)
- Important travail partenarial avec les services de l'état, notamment avec l'inspecteur des sites, l'ABF et les chargés de mission Natura 2000 dès l'amont du projet
- Mesures d'accompagnement proposées : suivi de la phase travaux par un écologue, suivi des espaces et milieux naturels pendant 5 ans, restauration de mares et protection de boisements riverains des itinéraires
- Mise au point d'une véritable politique d'entretien régulier du réseau (équipe partiellement en insertion).

Exemple 1: Un réseau de voies cyclables dans le Grand Site du Marais poitevin

L'avis des usagers - Extraits (www.af3v.fr)

« Ce réseau est idéal pour des séjours de 2 à 8 jours avec des balades en étoile. Il permet de découvrir le marais en profondeur, au rythme lent, et respectueux de la nature, de la bicyclette »

Une politique globale de gestion et d'entretien.

L'entretien est essentiel, car la majorité des voies empruntées sont des chemins blancs, souvent utilisés par les engins agricoles, et rapidement détériorés. Ceux-ci sont aussi souvent inondés l'hiver. Dans les Deux-Sèvres (secteur parmi les plus touristiques et les plus sensibles), un entretien homogène à l'échelle des communes a été recherché. C'est ainsi qu'un « Guide de surveillance et d'entretien » a été réalisé par le Conseil Général et le Parc, validé par la DREAL.

Ce guide d'entretien préconise des périodes et des méthodes respectueuses de l'environnement et du paysage. Les itinéraires parcourent des espaces parmi les plus remarquables du Marais poitevin : d'un point de vue technique et paysager, l'entretien se doit d'être en phase avec les objectifs de préservation des milieux.

La maîtrise d'ouvrage de l'entretien a été confiée par le Conseil Général au Parc Interrégional, qui recherche les financements auprès des communes et du département, sur la base d'un budget de 50 000 € par an environ. Le Conseil général apporte 70 % des financements, le reste étant réparti entre les communes sur la base de trois critères : le linéaire à entretenir, le nombre de lits touristiques, le nombre d'habitants.

La maîtrise d'œuvre de l'entretien est assurée par une association d'insertion. Ce sont ainsi des « agents de marais » qui mettent en œuvre le programme de surveillance et d'entretien. Ils agissent notamment sur :

- le confort et la sécurité des usagers (bandes de roulement, accotements, entretien des haies et alignements aux intersections, taille, plantations, élimination des bois morts...) ;
- la signalétique (visibilité et fonctionnalité des bornes) ;
- le contrôle de la végétation exubérante, dans le respect de la trame paysagère et des intérêts faunistiques et floristiques.

Cet entretien s'effectue sans aucun pesticide. Il repose sur des techniques manuelles, mécaniques :

- surveillance de l'état du réseau en vélo et en véhicules utilitaires ;
- entretien des bandes de roulement par balayage, véhicule utilitaire, pelle, remorque, dameuse légère pour le compactage ;
- entretien des haies et des arbres, avec lamier, broyeur auto-porté, tronçonneuse, débroussailleuse, broyage, fauchage, en conservant des groupements végétaux remarquables...



Entretien des accotements



Entretien par un agent de marais

« Simplicité, rusticité, discrétion... telle est notre devise »
Les gestionnaires du site, État et syndicat mixte

Exemple 2



Itinéraire de la « Loire à vélo » en Région Centre

La Loire à vélo est un itinéraire cyclable longue distance, inscrit au schéma national des Véloroutes et Voies Vertes et inclus dans « l'Eurovéloroute N° 6 », itinéraire européen cyclable de l'Atlantique à la Mer Noire. C'est un projet ambitieux qui a fait l'objet d'une démarche coordonnée approfondie. Le tronçon situé en Région Centre, qui concerne une grande variété de milieux paysagers, naturels et culturels, est présenté ici.

Caractéristiques de l'aménagement

Type d'aménagement	Un tiers de voies en site propre intégral et une bonne partie en voirie partagée
Linéaire du réseau en région centre	550 km
Types d'espaces traversés	Campagne agricole majoritairement, nombreux villages
Utilisateurs autorisés	Cycles et piétons sur sections en site propre ; engins agricoles et cycles sur voies partagées
Usages identifiés	Usagers de loisirs : habitants, excursionnistes, visiteurs en séjour Tourisme itinérant avec une clientèle internationale pour le grand itinéraire
Date de mise en service	2008 à 2012
Maîtrise d'ouvrage et gestion des voies	Conseils généraux et communautés d'agglomérations
Coordonnateur du projet et gestionnaire du réseau	Région Centre

Le projet

Longeant la Loire entre Nevers et Saint-Nazaire, l'itinéraire de la « Loire à Vélo » s'étend au total sur 800 km, traverse 2 régions, 6 départements et 5 agglomérations. Avec un achèvement prévu en 2012, le projet vise la réalisation d'un itinéraire touristique doté de services, pour permettre la découverte du patrimoine culturel, naturel et des paysages des bords de Loire par tous types de cyclistes, de la clientèle familiale aux itinérants.

En Région Centre, cet itinéraire long de 550 km concerne 4 départements et 3 agglomérations.



Pont de Beaugency



Sully sur Loire, rive sud de la Loire, Loiret

Exemple 2 : Itinéraire de la « Loire à vélo » en Région Centre

Les caractéristiques patrimoniales

Le vaste secteur de la vallée de la Loire concerné en Région Centre est soumis à de nombreuses mesures de protections : quatre sites Natura 2000, autant d'arrêtés de biotope, une réserve naturelle nationale, de nombreux sites classés et inscrits, ainsi que des monuments historiques, qui se situent à proximité ou sont directement traversés par l'itinéraire. En outre, le fleuve et la vallée jusqu'aux coteaux sont inscrits au Patrimoine Mondial de l'Humanité (UNESCO) à l'ouest de Sully sur Loire.

La réalisation

Des choix techniques généraux ont été arrêtés sur l'ensemble du projet, qui se sont traduits par un guide technique à usage des maîtres d'ouvrage. Ainsi la largeur des voies est-elle de 2.5 à 3 mètres en moyenne et la qualité de roulement de l'aménagement est une priorité. Néanmoins, une diversité de revêtements a permis une adaptation à la sensibilité des sites traversés et l'utilisation de matériaux locaux : enrobé classique sur les levées de Loire réaménagées, sablé en bord de rivière, béton calcaire dans le secteur de Chambord... La variété de ces supports est plaisante pour le visiteur : elle lui offre un cheminement diversifié intéressant sur un itinéraire de cette ampleur.

Contraintes réglementaires

Procédures administratives requises	Facteurs explicatifs
Étude d'impact	Importance du projet
Étude d'incidences au titre de Natura 2000	- 3 Zones spéciales de conservation au titre de la directive Habitat, dont une « Vallée de la Loire » - 1 Zone de Protection Spéciale « Vallée de la Loire » au titre de la directive Oiseaux
Dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau	Imperméabilisation de surfaces
Demande d'avis au ministre en charge des sites	DUP (avant mise à l'enquête)
Demande d'autorisation ministérielle au titre des sites classés	Plusieurs sites classés
Déclaration préalable au titre des sites inscrits	Plusieurs sites inscrits



Panneaux de signalisation



Sinuosité du tracé



Balisage simplifié

Composantes techniques de la réalisation

Largeur de la voie	Voie cyclable : entre 2,5 et 3 mètres. Accotements : en général 1 mètre
Revêtement principal	Diversité de revêtements : enrobé classique majoritaire sur les levées de Loire, stabilisé sablé ou calcaire renforcé dans les zones naturelles suivant les zones traversées...
Modalités d'entretien	Entretien assuré par le service d'entretien des routes des Conseils Généraux
Coût global au km	60.000 euros en moyenne dans le Loiret

Caractéristiques de la signalétique et équipements annexes

- Panneaux intégrant le logo spécifique de la « Loire à vélo » et l'identifiant européen. Signalétique plus ou moins prégnante selon les départements, mais dans l'ensemble plutôt discrète sur la totalité de l'itinéraire.
- De nombreuses aires de repos sont prévues mais toutes ne sont pas encore réalisées, essentiellement localisées à proximité des bourgs et des villages.

Exemple 2 : Itinéraire de la « Loire à vélo » en Région Centre

La démarche

Du point de vue de la fragilité des sites concernés, la volonté a été affichée dès le départ de dépasser la distinction entre sites classés ou protégés et autres sites, en concevant une méthode de travail globale et des modalités de réalisation qui respecteraient de manière homogène l'ensemble des milieux traversés. Le projet global a été mené de manière conjointe par les deux régions Pays de Loire et Centre, depuis la phase de conception d'ensemble du projet jusqu'à la réalisation, faite sous maîtrise d'ouvrage des Conseils généraux.

On peut distinguer plusieurs étapes au sein de la démarche de projet mise en œuvre. Les premières étapes liées à la conception concernent la totalité de l'itinéraire Loire à vélo, qui a été pensé et organisé globalement. Les dernières étapes ont été traitées à l'échelle régionale (région Centre présentée) et départementale (département du Loiret présenté).

Étape 1 : Définition des contours du projet

Une enquête auprès des publics d'utilisateurs potentiels a été menée dès l'origine du projet, afin d'en identifier les attentes. Des 300 questionnaires analysés est ressorti le souhait d'un itinéraire touristique et de loisirs, permettant d'abord la découverte des paysages et de la nature, et ce avant celle des châteaux, ainsi qu'une activité cyclable de type familial.

Étape 2 : Étude de faisabilité et concertation avec les communes

Une étude de faisabilité approfondie a été menée, afin d'analyser finement les tronçons d'itinéraire sous l'angle paysager, technique et réglementaire. La maîtrise d'ouvrage a été assistée par un bureau d'études spécialisé tout au long de cette phase. Une première phase de concertation avec les 150 communes concernées par le projet Loire à vélo s'est ensuite déroulée. Ces dernières ont pu proposer des itinéraires et des variantes au tracé. C'est donc collectivement que les acteurs ont défini les principes généraux du tracé.

Étape 3 : Concertation avec les services de l'État et les associations d'utilisateurs

Les services de l'État (architecte des bâtiments de France, DREAL dont inspecteurs des sites, services en charges des digues...) ainsi que les associations d'utilisateurs ont été associés et directement impliqués, sur la base du projet de tracé et des variantes définis en concertation avec les communes.

Des tables rondes sur des thématiques telles que les aspects réglementaires, le développement touristique et les choix techniques d'aménagement ont alors été organisées. Ce travail partenarial a permis de dépasser les difficultés et incertitudes identifiées sur certains tronçons délicats. À l'issue de cette phase, les choix techniques d'aménagement définis ont été formalisés au sein d'un « guide technique à destination des maîtres d'ouvrage de la Loire à vélo ».

Étape 4 : Demande d'avis à la DREAL – étude globale sur les paysages et les milieux naturels

La DREAL, sollicitée pour avis par la maîtrise d'ouvrage, a retenu les principes généraux du tracé. Cependant, pour lever les incertitudes identifiées qui demeuraient, elle a commandité une étude globale portant sur les paysages et les milieux naturels. Ce document a par la suite été transmis aux maîtres d'ouvrage à côté du guide technique.

Étape 5 : Réalisation de tests de revêtement

En Indre et Loire les premiers tests ont été réalisés : enrobé, bicouche noir ou rouge, béton. Ces revêtements ne donnant pas toute satisfaction dans certains sites, d'autres revêtements ont été recherchés pour une meilleure intégration paysagère, comme sur le site de Chambord. Pour la traversée de ce site et de ses abords, un béton calcaire a été retenu en accord avec l'architecte des bâtiments de France et le directeur du domaine. Il s'agit d'une sorte de béton léger (gravillons calcaires, liant ciment, et damage plus ou moins fort), une technique développée par l'entreprise d'une carrière locale en partenariat avec les acteurs du projet. Cet essai, retenu pour le domaine de Chambord, a ensuite été étendu aux 20 km de voies cyclables situées entre Chambord et Blois.

Exemple 2 : Itinéraire de la « Loire à vélo » en Région Centre

Cette phase de travail sur les revêtements s'est révélée essentielle. Elle a permis de progresser sur ce sujet encore peu exploré, et de trouver des solutions techniques adaptées en fonction des zones traversées : paysages remarquables, sous-bois, levées de Loire, petites routes agricoles...

Éléments de réussite du projet

Qualité paysagère et adaptation des aménagements au site (test de revêtement pour des choix techniques adaptés selon les espaces traversés, largeur des voies modérée, utilisation préférentielle de voies existantes, dont celles des levées de Loire...)

Concertation avec l'ensemble des communes concernées par le projet pour la définition du tracé de l'itinéraire et les propositions de variantes

Une conception d'ensemble du projet qui a permis la rédaction d'un guide technique unique à destination des maîtres d'ouvrage, fournissant les principes techniques d'aménagement retenus.

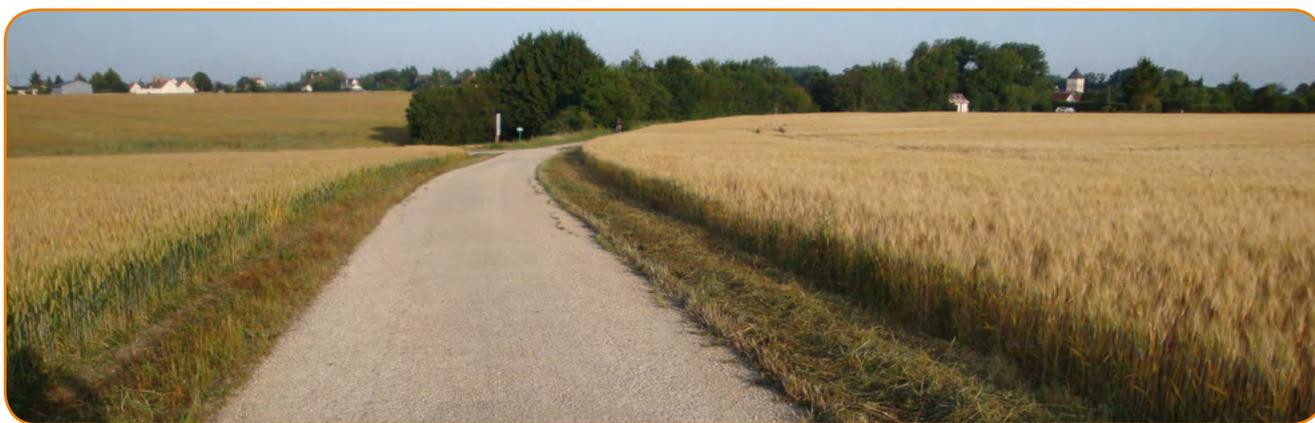
Pilotage et coordination du projet par la Région Centre, permettant d'assurer la cohérence du projet

L'avis des usagers - Extraits (www.af3v.fr)

« Les portions revêtues en sable très compacté offrent une bonne qualité de roulement. »

« Cette voie est très bien aménagée avec des aires de détente et pique-nique. »

« La voie verte du Pays de Chambord est très bien aménagée, avec des aires de détente et pique-nique. Les personnes en situation de mobilité réduite (handicap moteur notamment) y ont déjà de grandes possibilités de promenade.»



Revêtement calcaire compacté. Campagne agricole près de Chambord.

Processus réglementaire, avis et autorisations

L'AVIS DE LA DREAL CENTRE

La DREAL a été sollicitée une fois la première proposition de tracé identifiée à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire, étant « DREAL de bassin » c'est à dire compétente pour toute la vallée de la Loire. C'est à cette échelle qu'elle a financé, dans le cadre du Plan Loire, une étude d'identification des secteurs où les impacts du projet « Loire à vélo » pourraient être les plus importants. Suite à cette étude, des préconisations ont été faites pour éclairer les choix des maîtres d'ouvrage sur la sensibilité paysagère et naturelle des espaces traversés.

Par ailleurs, pour le tronçon situé dans le département du Loiret, un dossier complet sur les 163 km concernés a été présenté aux services pour instruction, ce qui a facilité la formulation des avis de la DREAL pour cette partie de l'itinéraire.

Principaux points soulevés :

- Le principe d'ensemble : réaliser un aménagement d'itinéraire « doux » dans un secteur à forte composante naturelle, s'adaptant aux milieux et en évitant le caractère routier dans les aménagements et les équipements (revêtements, signalétique, mobilier ...) ;
- La nécessité d'analyser précisément le choix des revêtements mis en place, en les adaptant aux différents contextes rencontrés (le conseil général du Loiret a fourni une typologie et une cartographie des différents revêtements proposés, qui a facilité les choix) ;
- La recherche d'un maximum d'intégration de la signalétique, et la demande de la DREAL au conseil général du Loiret de préciser le nombre de panneaux et les modalités précises de leur implantation, au regard du dossier de demande d'autorisation spéciale.

Préconisations de la DREAL dans le département du Loiret :

- La DREAL a souhaité l'abandon d'une section d'itinéraire en bord de Loire qui nécessitait le renforcement des berges. Face aux fortes contraintes techniques liées à la mobilité naturelle des berges, au coût élevé des aménagements induits et aux impacts paysagers et écologiques, un itinéraire alternatif a été préféré.
- Lorsque le milieu était sensible (présence de sternes notamment avec un arrêté de biotope), la DREAL a demandé des études d'incidence plus précises car il était peu souhaitable qu'un public important stationne dans ces zones.
- Sous l'angle paysager, des recommandations ont été formulées dans les avis donnés sur les aires de repos, pour leur implantation, le mobilier et la signalétique. Les aires de repos sont préconisées en cœur ou en limite de village, et non dans les zones naturelles, à la fois pour l'impact visuel, mais aussi pour éviter la dispersion des usagers dans la nature (dérangement des oiseaux, piétinement).
- Pour le revêtement, des préconisations ont été formulées pour une intégration optimale dans le paysage. Lorsque l'enrobé préexistait, il a été possible de poursuivre dans cette voie, comme sur les levées de Loire. De même, à proximité des villes où la fréquentation est forte, l'enrobé, favorable aux usages multiples, a été choisi. Ailleurs, la préconisation était de rechercher d'autres revêtements, par exemple un stabilisé renforcé, qui s'intègre mieux dans le paysage.

L'AVIS ET LA DÉCISION DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE POUR LE TRONÇON DU LOIRET

- La demande d'avis au ministre préalablement à l'enquête de déclaration d'utilité publique (DUP) a été transmise par le préfet du Loiret en date du 20 février 2009, au titre des 4 sites classés traversés ¹. L'ensemble du projet concernant le département a été présenté, sur un itinéraire de 163 km traversant 30 communes, avec le dossier d'enquête publique.

Par ailleurs, l'itinéraire traversait plusieurs sites Natura 2000 : dans ce cas, le projet concernant à la fois des sites classés et des sites Natura 2000, c'est le bureau des sites et espaces protégés qui devait rédiger l'avis en même temps pour les deux procédures.

- La réponse du ministre a été faite au préfet le 18 mai 2009, précisant : « compte tenu de la valeur reconnue à l'ensemble du Val de Loire patrimoine mondial », « tous les travaux occasionnés par l'aménagement de cet itinéraire devront faire l'objet des mêmes soins que ceux situés dans les sites classés ». Le ministre a fait siennes les remarques émises par les services localement (DREAL, STAP) et a demandé qu'il soit tenu compte d'un certain nombre de préconisations, concernant notamment : la largeur de la voie (réduite), la signalétique (peu prégnante), le mobilier (discret), la protection des racines des arbres en place...

- Des compléments ont été apportés par le conseil général du Loiret suite à ces observations ; des visites sur place ont été organisées ; un passage devant la Commission départementale des sites a eu lieu le 23 juin 2009. Un nouveau dossier a été transmis au ministère pour autorisation spéciale au titre des 4 sites classés, délivrée le 6 octobre 2009.

¹ S'il n'est pas sûr de pouvoir acquérir tous les terrains à l'amiable, le maître d'ouvrage lance systématiquement une procédure de D.U.P, ce qui l'oblige à faire cette demande d'observations au ministre (Code de l'environnement : L. 341-14). La demande d'observations du ministre doit être faite avant mise à l'enquête.

Exemple 2 : Itinéraire de la « Loire à vélo » en Région Centre

LE POINT DE VUE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DU LOIRET

Certains choix faits au profit de l'intégration de la véloroute dans les espaces traversés peuvent entraîner des déceptions du grand public mais aussi du maître d'ouvrage :

- Itinéraire : le choix d'éviter certaines zones protégées mais intéressantes pour le public peut déconcerter ;
- Choix techniques : certains cyclotouristes regrettent le choix de revêtements pas assez « durs » sur certaines sections, qu'ils jugent inconfortables ou inadaptés à certains vélos ;
- Coût d'entretien : un sablé doit être refait périodiquement, plus souvent que le stabilisé renforcé, ou que les revêtements plus durs comme l'enrobé dont la longévité est nettement plus grande ;
- Vieillesse de la voie : des choix pertinents lors de la mise en œuvre peuvent se révéler ne pas l'être pendant la vie du projet : choix d'un coloris de revêtement ou d'un type de mobilier, qui vieillissent mal ;

Un tel aménagement doit donc prendre en compte la fragilité des sites traversés, le respect des procédures, mais aussi la vie de la voie dans la durée et la manière dont elle va vieillir.



Blois

Exemple 3



Une voie cyclable sur une ancienne voie ferrée : La voie verte Ornaise

La voie verte Ornaise est un bon exemple de voie cyclable en site propre réalisée sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée. C'est un aménagement bas-normand qui concerne deux départements, l'Orne et le Calvados, intéressant sous l'angle des choix techniques, de la démarche environnementale et de la concertation. Services de l'État et acteurs locaux ont été associés tout au long du projet, ce qui a permis des choix collectifs d'aménagement respectueux des lieux traversés et une réalisation particulièrement rapide.

Caractéristiques de l'aménagement

Linéaire de la voie	67 km
Types d'espaces traversés	Polyculture et zone d'élevage, milieu urbain et périurbain, vallées inondables, forêt
Utilisateurs autorisés	Piétons, cycles, Personnes à Mobilité Réduite, cavaliers
Usages identifiés	Utilitaire et de loisirs essentiellement : usagers résidents et excursionnistes
Date de mise en service	Juin 2010
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat Mixte de l'ancien chemin de fer Alençon-Condé s/Huisne
Coordonnateur du projet et gestionnaire de la voie	Syndicat Mixte de l'ancien chemin de fer Alençon-Condé s/Huisne

Le projet

La voie verte du sud de l'Orne résulte du projet d'aménagement d'une piste multi-usages sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée désaffectée entre Alençon et Condé sur Huisne. Elle a été conçue pour permettre en toute sécurité et dans de bonnes conditions pratiques, la cohabitation de la marche (promenade, randonnée, jogging), du cyclisme (vélo, VTT, VTC) et de la promenade équestre.

Les caractéristiques patrimoniales

L'itinéraire de la voie traverse plusieurs sites ou espaces protégés : un site classé, un site inscrit et deux sites Natura 2000. Il interfère avec un arrêté de biotope et plusieurs périmètres de captage. En outre, il se situe dans le Parc Naturel Régional du Perche dont la charte aborde la mise en valeur des atouts patrimoniaux du territoire, tant en terme de paysage et d'architecture que de biodiversité.



Tracé voie verte Ornaise
[Source](#)

Exemple 3 : Une voie cyclable sur une ancienne voie ferrée : La voie verte Ornaise

Contraintes réglementaires

Procédures administratives requises	Facteurs explicatifs
Étude d'impact et enquête publique	Importance du projet
Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau	Plusieurs périmètres de captage AEP
Étude d'incidence au titre de Natura 2000	- Zone Spéciale de Conservation N°FR2500107 – Haute vallée de la Sarthe (directive Habitats) - Zone de Protection Spéciale de la « Forêt et étangs du Perche ». (directive Oiseaux)
Demande d'autorisation ministérielle au titre du site classé	Site Classé de « La Forêt de Réno-Valdiéu et ses abords » 2003
Déclaration préalable au titre du site inscrit	Site Inscrit de « La Forêt de Réno-Valdiéu » 1976
Mesures d'accompagnement	Création d'habitats pour les amphibiens (milieu terrestre) et les reptiles (zones d'ensoleillement). Confinement des zones de chantiers

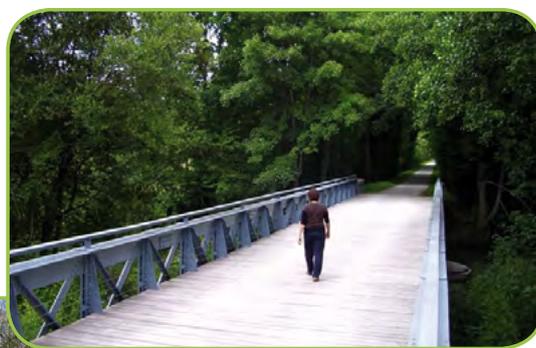
La réalisation

La voie verte Ornaise s'étend sur 67 km dans un cadre naturel préservé. Elle a été ouverte au public en juin 2010, suite à un délai de réalisation du projet relativement court. D'une largeur moyenne de 2.50 m, elle est réalisée en sable compacté sur l'essentiel de son parcours, bordée de bandes enherbées et encadrée par les haies végétales longeant l'ancienne voie ferrée. Une section en enrobé a été réalisée au sortir de la ville d'Alençon, pour faire face à un usage plus massif et diversifié. L'entretien est réalisé intégralement par voie mécanique, sans utilisation de produits phyto-sanitaires.

Du revêtement respectueux de l'environnement au confinement des zones de chantiers en passant par la mise en œuvre de mesures compensatoires pour l'environnement, les choix techniques définis et les composantes du projet réalisé ont fait l'objet d'un large consensus.

Composantes techniques de la réalisation

Largeur de la voie	Voie principale : 2,5 mètres Bas côtés : bandes enherbées d'un mètre de large, et au delà haie végétale
Revêtement principal	Sable compacté
Modalités d'entretien	Entretien mécanique sans phytosanitaires
Revêtements ponctuels	Section en enrobé sur un linéaire de 3 km en entrée/sortie de ville d'Alençon
Coût global au km	60 000€ (dont 1/3 dédiés aux ouvrages d'art)



La démarche

Le Syndicat Mixte de l'ancien chemin de fer Alençon-Condé s/Huisne, maître d'ouvrage de l'opération et gestionnaire de la voie, s'est engagé dans un portage de projet dynamique et efficace, associant dès l'amont l'ensemble des partenaires dont les services de l'État.



Exemple 3 : Une voie cyclable sur une ancienne voie ferrée : La voie verte Ornaise

La concertation menée, ainsi que le recours à l'assistance d'un bureau d'études environnementales tout au long des phases du projet, ont permis d'anticiper les démarches et procédures administratives à engager et d'optimiser le temps de réalisation. La démarche a même permis d'aller au-delà des procédures obligatoires, en proposant la création d'habitats pour des amphibiens et des reptiles dont la présence a été détectée sur le trajet pendant l'étude environnementale.

Éléments de réussite du projet

Association de l'ensemble des acteurs au sein d'un comité de pilotage élargi et consensus obtenu autour des choix

Consultation des services instructeurs dès l'amont du projet

Choix techniques respectueux de l'environnement : revêtement, travaux

L'avis des usagers – Extraits (www.af3v.fr)

« Le revêtement de la Voie Verte est en sable compacté de bonne qualité, ce qui permet une circulation confortable des vélos de type VTC »

Processus réglementaire, avis et autorisations

L'AVIS DE LA DREAL (OCTOBRE 2008)

« Le projet consiste non pas en la création d'une infrastructure nouvelle, mais bien à un réaménagement de l'existant. L'ensemble des travaux devant y être effectués se feront au fur et à mesure de l'avancement du chantier, donc aucune création d'accès par les abords, ni de zone de dépôt temporaire ou d'engins ne sont envisagées sur les sites. La détérioration des sites n'est donc pas à craindre.

De plus, le projet de « Voie Verte » s'inscrit dans deux des objectifs du site classé, à savoir : renforcer les circuits de promenade et assurer la promotion du site et des actions qui sont menées pour le faire vivre, tout en préservant ses qualités paysagères.

Au vu des éléments exposés, la DREAL propose d'émettre un avis favorable à la réhabilitation en Voie Verte de l'ancienne ligne de chemin de fer entre Alençon et Condé-sur-Huisne. Elle émet cependant quelques **recommandations** :

- au niveau des ouvrages d'art, conserver dans la mesure du possible, des garde-corps rappelant l'historique de la voie. Nous proposons afin d'assurer la sécurité des usagers qui franchiront les ouvrages, d'adjoindre au garde-corps DOC 13 des câbles fins comme ceux proposés au DOC 11 ;
- ne pas disposer de manière continue du ballast et des bois morts aux abords de la voie, mais plutôt se limiter aux endroits les plus opportuns pour la faune. En effet, un embroussaillage excessif des abords peut nuire à terme à la qualité visuelle ;
- élargir le panel des points d'information sur les entités paysagères identifiées dans l'Atlas des paysages du Parc naturel régional du Perche et sur la biodiversité. Pour le bâti, l'ancienne gare située à la jonction entre le site classé et le site inscrit est toujours présente. Il serait intéressant de mettre en valeur ce patrimoine rappelant là aussi l'origine de la voie ;
- positionner de préférence les panneaux d'informations générales, en début de parcours au niveau des aires de stationnement et/ou de pique-nique. La DREAL souhaite être tenue informée des propositions d'emplacement qui seront formulées afin de pouvoir émettre un avis. »

UN COMITÉ DE PILOTAGE ÉLARGI DE 25 MEMBRES

- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL, DIREN à l'époque)
- Conseil régional de Basse Normandie
- Conseil général de l'Orne
- Conseil général du Calvados
- Comité Départemental du Tourisme
- Parcs naturels régionaux du Perche et de Normandie- Maine
- 2 Pays
- 2 Groupes d'Action Locale
- 5 comités départementaux de randonnée (cyclisme, cyclotourisme, roller- skating, équestre, pédestre)...
- Union départementale des Offices de tourisme et Syndicats d'Initiative,
- Syndicat mixte de l'ancien chemin de fer Alençon- Condé s/ Huisne (8 membres représentant 6 communautés de communes et 2 communes)
- Un représentant de l'association spécialisée dans les sites et le patrimoine ICOMOS, section française.

Exemple 4



Un itinéraire le long d'une voie d'eau : le canal d'Ille et Rance

Voie cyclable en site propre bordant le canal d'Ille et Rance, en Ille et Vilaine et dans les Côtes d'Armor, cet itinéraire de 85 km est intégré au réseau breton des Véloroutes et Voies Vertes. L'aménagement, bien adapté au site, a bénéficié d'une collaboration fructueuse entre les deux maîtres d'ouvrage du projet et le gestionnaire du canal, ainsi que de l'expérience acquise au sein de cette région où le réseau cyclable le long des canaux est particulièrement dense.

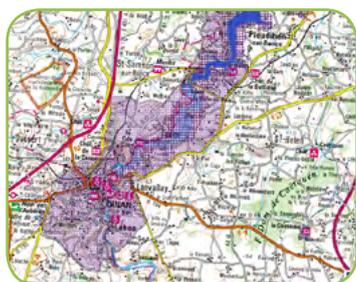
Caractéristiques de l'aménagement

Linéaire de la voie	85 km (63 en Ille et Vilaine et 22 dans les Côtes d'Armor)
Types d'espaces traversés	Campagne agricole, milieux urbain et périurbain, forêts
Utilisateurs autorisés	Piétons et cycles
Usages identifiés	Loisirs et tourisme
Date de mise en service	2004
Maîtrise d'ouvrage et gestion de la voie	Conseils généraux d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor
Coordonnateur du projet	ICIRMON (gestionnaire du canal)

Le projet

Cette voie verte permet de relier Rennes à la mer. Elle est située majoritairement en Ille et Vilaine, avec 63 km dans ce département et 22 km dans les Côtes d'Armor. Au delà de la Rance, à l'écluse du Châtelier, l'itinéraire rejoint une autre voie verte, créée sur une ancienne voie ferrée et qui permet de rejoindre Dinard. Elle occupe essentiellement l'emprise du chemin de contre-halage, le chemin de halage étant réservé à la circulation des véhicules du gestionnaire du canal, l'ICIRMON (Insti-

tution du Canal d'Ille et Rance Manche Océan Nord). En site propre intégral, hormis quelques sections desservant des exploitations agricoles, cette voie permet la cohabitation de la marche et du vélo, avec une bonne qualité de roulement. La pratique équestre n'y est pas autorisée.



Carte du site inscrit (en violet) et du site classé (en bleu) - Dinan et partie amont de l'estuaire de la Rance.
Source : DREAL Bretagne



Échelle d'écluses de Hédé

Les caractéristiques patrimoniales

L'itinéraire de la voie cyclable emprunte les berges du canal d'Ille et Rance, qui ne sont pas protégées au titre des sites ou des milieux naturels dans la partie Ille et Vilaine. Néanmoins, il s'agit d'une zone d'une grande qualité patrimoniale, avec notamment le site remarquable des écluses de Hédé (11 écluses en échelle).

Dans la partie des Côtes d'Armor, la voie cyclable pénètre dans le vaste site inscrit qui entoure la ville historique de Dinan et l'estuaire de la Rance, en longeant le site classé. Elle pénètre également dans le site Natura 2000 Estuaire de la Rance, à l'amont.

Exemple 4 : Un itinéraire le long d'une voie d'eau : le canal d'Ille et Rance

Outre ces deux secteurs, l'itinéraire traverse une campagne agricole variée, souvent boisée, longeant parfois la rivière Ille et ses milieux humides, et ponctuée de belles maisons éclusières, habitées car le canal est très actif pour la plaisance, le tourisme fluvial ayant pris le relais de la navigation commerciale.

Contraintes réglementaires

Procédures administratives requises **Facteurs explicatifs**

Étude d'impact	Importance du projet
Demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau	Plusieurs périmètres de captage AEP
Étude d'incidence au titre de Natura 2000	Site N° FR5300061 – Estuaire de la Rance
Déclaration au titre du site inscrit	Site inscrit de Dinan (1974, 3300 ha)
Pas d'autorisation ministérielle au titre du site classé	Site classé estuaire de la Rance (1995, 3127 ha)

La réalisation

D'une largeur moyenne de 2.50 mètres, allant parfois jusqu'à 3 mètres, la voie est réalisée en sablé compacté stabilisé sur la totalité de son parcours. Ce revêtement constitué de graves pilés et tassés, avec incorporation d'un liant argile, se révèle assez dur et bien roulant. Elle est bordée de bandes enherbées d'au moins un mètre de large ou bien par la prairie qui longe le canal.

Ce revêtement paraît satisfaisant au gestionnaire ICIRMON. Il préfère en effet le sablé compacté à

l'enrobé pour une bordure de voie d'eau, car l'enrobé peut générer des trous et effondrements. Avec le sablé, un entretien plus régulier est nécessaire mais avec de plus faibles moyens. L'entretien est réalisé intégralement par voie mécanique, sans utilisation de produits phyto- sanitaires.

Les chevaux et les véhicules d'entretien passent côté chemin de halage, donc pas sur la voie cyclable.

La signalisation utilisée est celle de chacun des départements traversés, elle n'est donc pas homogène sur l'ensemble de la voie.

Composantes techniques de la réalisation

Largeur de la voie	Voie principale : 2,5 à 3 mètres Bas côtés : bandes enherbées d'un mètre de large au moins
Revêtement principal	Sablé compacté bien roulant (graves pilés tassés, liant argile)
Modalités d'entretien	Entretien mécanique sans phytosanitaires

La démarche

La voie cyclable a été aménagée entre 2002 et 2004 par les deux conseils généraux, avec une coordination de l'ICIRMON sur l'ensemble de l'itinéraire. Un travail étroit a été conduit avec l'architecte des bâtiments de France pour la traversée du site inscrit dans le secteur situé autour de Dinan. Il n'y a pas eu d'autorisation ministérielle au titre du site classé de la Rance, car la voie est située en limite extérieure de celui-ci.

Les retours des utilisateurs sont excellents.

Éléments de réussite du projet

Une bonne collaboration entre les deux maîtres d'ouvrage et le gestionnaire du canal (ICIRMON)

Un travail spécifique avec l'architecte des bâtiments de France

Un travail en réseau avec les autres maîtres d'ouvrage de voies cyclables bretons, dans le cadre du Schéma régional des véloroutes et des voies vertes : travail concerté avec de nombreux retours d'expériences, notamment pour les voies longeant des canaux et voies d'eau.

Exemple 5



Deux sections de la voie cyclable littorale de Vendée

La réalisation de voies cyclables le long du littoral cumule le plus souvent plusieurs contraintes liées au littoral, à des sites naturels particulièrement fragiles, à des sites classés nombreux. Le long du littoral vendéen, les tronçons réalisés autour des dunes du Jaunay et de la Sauzaie et dans la forêt d'Olonne répondent à ces nombreuses exigences et respectent l'« esprit des lieux », tout en offrant aux cyclistes un aménagement prisé des familles. Réalisée en site propre intégral, la voie est agréable d'usage et économe en entretien.

Caractéristiques de l'aménagement

Linéaire de la voie	Dunes du Jaunay et de la Saussaie : 8 km ; forêt d'Olonne : 4 km
Types d'espaces traversés	Milieux naturels dunaires, boisés ou marécageux
Utilisateurs autorisés	Piétons et cycles
Usages identifiés	Touristes en séjour, habitants, riverains
Date de mise en service	Dunes du Jaunay : 2004- 2005 ; Forêt d'Olonne : 2002- 2003
Maîtrise d'ouvrage	Conseil général de la Vendée et Office national des forêts
Coordonnateur du projet et gestionnaire de la voie	Conseil général de la Vendée et Office national des forêts

Le projet

Démarré dès 1995, le projet était de réaliser une voie littorale cyclable sur le littoral vendéen, en site propre, afin de répondre à la demande de déplacements doux des nombreux touristes en séjour. Il s'agissait d'une pratique familiale, plutôt pour de courts déplacements, pour des balades ou pour aller à la plage. À cette époque, l'itinérance sur un parcours longue distance n'était pas une demande recensée dans les études réalisées en amont du projet. Le souhait de favoriser les déplacements doux à la

place de déplacements motorisés impliquait de choisir un parcours proche du littoral, car c'est là que se situaient les besoins de desserte.

Aujourd'hui, cet itinéraire cyclable, désormais presque continu, s'inscrit dans le schéma européen, national, régional et départemental des Véloroutes et Voies Vertes. Sur l'ensemble de la voie littorale, plusieurs revêtements se succèdent suivant les milieux traversés. En zone urbaine et le long des routes, il s'agit le plus souvent d'un revêtement enrobé beige. En zone naturelle, c'est un sablé compacté naturel ou avec liant.



Une clientèle familiale pour des balades ou des déplacements à la journée

Exemple 5 : Deux sections de la voie cyclable littorale de Vendée

Les caractéristiques patrimoniales et les réalisations

Deux tronçons concernant des espaces remarquables sont présentés, qui ont fait l'objet d'une réflexion particulière prenant en compte leur fragilité naturelle et paysagère : les dunes du Jaunay et de la Sauzaie, et la forêt d'Olonne et les marais associés.

Dunes du Jaunay et de la Sauzaie

Cet ensemble bénéficie de plusieurs protections réglementaires. Il s'agit d'abord du site classé des « Dunes du Jaunay et de la Sauzaie » sur le territoire des communes de Brétignolles-sur-Mer, Givrand et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. C'est par ailleurs un espace remarquable du littoral. C'est aussi le site Natura 2000 « Dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay », qui protège notamment les habitats de la dune grise et de la dune boisée, ainsi que les marais arrière-littoraux. Enfin, les terrains sont situés dans le périmètre de préemption du Conservatoire du Littoral, mais ont été acquis par le conseil général.

La voie cyclable emprunte une ancienne route qui desservait le site et aboutissait à un parking dans les dunes. L'ancien parking plus ou moins sauvage a été supprimé et deux nouveaux parkings ont été installés en recul. La voie cyclable ne va pas au cœur du site dunaire classé, qu'elle contourne en gardant des échappées visuelles sur le site, et la partie de la route qui y pénétrait a été supprimée et renaturée.

L'aménagement réalisé est une voie d'une largeur de 2.50 m à 3 m suivant les endroits. Située en massif dunaire et en espace remarquable du littoral, c'est un sable pur, compacté, et associé à un liant lorsqu'il y a de la pente, qui a été choisi. Le résultat est efficace et agréable pour le cycliste. Le matériau est bien tassé par une fréquentation importante, notamment en été, et grâce à un sable très siliceux qui se compacte facilement.

L'entretien se révèle minimal à l'usage, sans pousse d'herbe, probablement du fait d'un milieu dunaire drainant et du passage régulier des vélos.... Localement le public est canalisé par la pose de ganivelles, afin de préserver la dune, notamment à l'arrivée vers une zone habitée.

La fréquentation atteint 2500 à 3000 vélos/jour, en période de très forte affluence. En dehors des deux mois d'été et des week-ends de printemps, elle reste tranquille.

Forêt d'Olonne

La voie traverse le site de la forêt d'Olonne, classé en 1983, qui ne comprend pas les marais attenants, non classés. Espace remarquable du littoral, c'est aussi un site Natura 2000, « Dunes, forêt et marais d'Olonne », au titre des deux directives Habitats et Oiseaux sur une surface importante (2889 ha à 97 % terrestres), protégeant le milieu dunaire, les marais et les forêts de pins maritimes. Sont notamment protégées les très nombreuses espèces d'oiseaux, en étape migratoire, en hivernage ou en reproduction.

Les terrains sont propriété de l'État, remis en gestion à l'Office National des Forêts (forêt domaniale) qui a d'ailleurs réalisé les aménagements, après que les études aient été conduites par le conseil général de la Vendée.



Dunes de la Sauzaie : canalisation et préservation de la dune par ganivelles



Forêt d'Olonne

Exemple 5 : Deux sections de la voie cyclable littorale de Vendée

La voie cyclable emprunte des chemins forestiers existants qui ont été élargis à 2.50 mètres. Le revêtement est comme dans le site précédent en sable compacté, avec un entretien un peu plus important (soufflage régulier des feuilles nécessaire). Localement, un mobilier de lisses de rondins permet de canaliser le public. Dans la partie traversant le marais d'Olonne, la voie a une largeur variable (2 à 3 mètres) en fonction de la configuration des lieux et le revêtement accueille parfois un liant, ce qui n'apparaît pas visuellement. La fréquentation atteint 1000 à 2000 vélos/jour, en période de forte affluence.

Contraintes réglementaires

Procédures administratives requises	Facteurs explicatifs
Étude d'impact et enquête publique	Importance du projet
Pas d'étude d'incidence Natura 2000 (car les sites n'étaient pas désignés à l'époque de la réalisation)	Zone Spéciale de Conservation « Dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay », sur 1138 ha (directive Habitats) Zone Spéciale de Conservation et Zone de Protection Spéciale « Dunes, forêt et marais d'Olonne », au titre des deux directives Habitats et Oiseaux, sur 2889 ha à 97 % terrestres
Demande d'autorisation ministérielle au titre du site classé	- Site classé des dunes du Jaunay et de la Sauzaie, 1997 - Site classé de la forêt d'Olonne, 1983
Demande d'autorisation au titre de la Loi Littoral	Espaces remarquables du littoral, article L.146.6 du code de l'urbanisme
Mesures d'accompagnement mises en œuvre	Recul de parkings ; renaturation de l'ancienne voie dans la dune

Composantes techniques de la réalisation

Largeur de la voie	Dunes du Jaunay : 2.50 à 3 mètres. Forêt d'Olonne : 2.50 m
Revêtement principal	Sable pur compacté sans liant
Modalités d'entretien	Entretien mécanique sans phytosanitaires
Revêtements ponctuels	Sable compacté avec un liant résine
Coût global au km	- Forêt d'Olonne : 60 000 € HT/km - Dunes de la Sauzaie : 100 000 €HT/km

La démarche

La démarche a pris une dizaine d'années entre les premières études de tracé (1995) et les réalisations les plus récentes (2005). Une étude de faisabilité, sous maîtrise d'ouvrage du conseil général de la Vendée, a été conduite avec l'appui d'un bureau d'études. En 1995- 2000, les sites Natura 2000 n'étaient pas encore désignés, aussi

n'y a-t-il pas eu d'étude d'évaluation des incidences. Néanmoins, le volet naturaliste de l'étude d'impact a joué ce rôle. Une appréciation de l'impact de l'ensemble du programme a été réalisée sur le sentier cyclable.

L'itinéraire envisagé a été renégocié avec la DREAL dans le site classé des dunes de la Sauzaie avant consultation de la commission départementale de la nature, des paysages et de sites, car le tracé traversait la dune sur une voie existante, qu'il n'était pas souhaitable de pérenniser. La négociation a conduit à revoir sensiblement le projet, aboutissant à un contournement de la zone la plus fragile du site, que la voie cyclable suit en lisière, à reculer un parking et à renaturer l'ancienne voie dans la dune. Ce contournement permet au cycliste de cheminer dans une diversité de paysages (bois, dune grise, marais) et assure une bonne desserte du site.



Emplacement de l'ancien parking, en cours de renaturation

Exemple 5 : Deux sections de la voie cyclable littorale de Vendée

En forêt d'Olonne, le milieu était moins sensible et les cheminements existaient déjà. Plusieurs petits parkings ont été aménagés, pour permettre l'accès à la voie cyclable en plusieurs points.

CONCLUSION :

Au final, les aménagements sont bien insérés dans les deux sites sous l'angle paysager. Pour le cycliste, le cheminement est agréable car il serpente dans des milieux variés, soit le long de la dune, soit le long de marais ou en partie boisée, avec vues sur la zone dunaire la plus fragile. Réalisé entre 2002 et 2005, l'aménagement se révèle remarquablement bien préservé et ne nécessite qu'un faible entretien de la voie elle-même. Enfin, l'aménagement et les mesures d'accompagnement sont bénéfiques au milieu, qui faisait l'objet auparavant d'une fréquentation anarchique, en particulier dans les dunes de la Sauzaie.

Éléments de réussite du projet

Négociation avec la DREAL qui a permis au final de bien préserver le site, tout en gardant l'objectif d'une voie en site propre permettant de rester au contact du site.

Un revêtement respectueux du site qui ne nécessite qu'un faible entretien et satisfait les cyclistes et autres usagers de la voie

La réalisation et l'entretien des voies cyclables dans les forêts publiques de Vendée

Les voies cyclables réalisées par l'ONF depuis 15 ans sont empierrées puis sablées avec un matériau sélectionné pour ses qualités techniques, sa cohérence avec l'environnement local et sa couleur sable (RAL 1013). Une des clés de réussite et de durabilité est la réalisation soignée : épandage et mise en forme, puis compactage du matériau en couches minces successives. Un profil bombé empêche la stagnation de l'eau et favorise l'évacuation des feuilles... Les spécialistes soulignent l'importance d'un bon cahier des charges technique et du suivi du chantier.

Ces voies cyclables en site propre sont partagées par les cyclistes, les piétons et les PMR. Autant que possible, les pentes sont limitées à 9% et les entrées calibrées pour le passage des fauteuils roulants. Beaucoup sont des routes forestières réaménagées en voies cyclables sans perte de leur usage premier pour la gestion et l'exploitation forestière. Parfois un apport de sable est nécessaire pour une cohérence visuelle de l'ensemble du réseau et une meilleure intégration paysagère. Dans ce cas, il y a besoin d'apport complémentaire de sable plus fréquent.

Des fermetures temporaires sont possibles, en période de chasse ou pour des besoins d'exploitation... Cependant, on constate peu de conflits d'usages sans doute grâce à des intervenants présents sur la durée.

Dans un contexte tel que celui de la Vendée le long du littoral ou dans l'intérieur, les voies cyclables en site propre (utilisées exclusivement par des véhicules non motorisés) restent en bon état pendant 10 à 15 ans sous réserve d'un entretien régulier. Cet entretien intègre :

- annuellement le soufflage des feuilles (éviter le balayage qui élimine progressivement le sable) ;
- annuellement l'entretien des accotements (fauchage tardif) ;
- si besoin, remise en état des traversées utilisées par les engins forestiers après exploitation.

La cohérence d'ensemble des réalisations et la pérennité de leur entretien sont permises par une convention datant de 1993 entre l'ONF et le Conseil général de Vendée. La confiance entre les intervenants et la pérennité de l'engagement des financeurs se révèlent essentielles. La réussite est aussi liée à l'intérêt de ces aménagements : une forte attractivité touristique et des retombées économiques tangibles du projet.

TEXTES DE RÉFÉRENCE

Loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites, codifiée aux articles L. 341-1 à L.341-22, R.341-1 à R.341-31 du code de l'environnement.

Que sont les sites classés et inscrits ?

Les sites classés et les sites inscrits sont des lieux protégés au titre de la législation sur la protection des monuments naturels et des sites. Lieux de beauté ou lieux de mémoire, ce sont des espaces remarquables dont la conservation ou la préservation présente un intérêt général du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Depuis 1906, date de la première loi relative à la protection des monuments naturels et des sites, 2700 sites ont été classés et 4800 inscrits, protégeant environ 4 % du territoire national.

Les sites classés et les sites inscrits font l'objet d'un suivi particulier, pour que les valeurs qui ont justifié leur protection soient préservées. L'objectif est de faire respecter l'esprit des lieux, de conserver les caractéristiques identitaires du site et de préserver de toute atteinte grave.

À compter de la notification au préfet du texte (décret ou arrêté) prononçant le classement ou l'inscription d'un site, tous travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect du site doivent faire l'objet d'une procédure particulière : demande d'autorisation spéciale du ministre ou du préfet en site classé, déclaration préalable au préfet en site inscrit.

Dans le cas d'un site inscrit

Effets de la mesure d'inscription

La mesure d'inscription d'un site au titre de la législation des sites et monuments naturels entraîne pour le maître d'ouvrage **l'obligation d'informer** l'administration de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site, quatre mois au moins avant le début de ces travaux.

L'Architecte des bâtiments de France émet un avis simple et qui peut être tacite sur les projets de construction (ou d'aménagement), et un avis conforme sur les projets de démolition (R.425-18 code de l'urbanisme). Par voie de conséquence, le permis de démolir ne peut être tacite dans les sites inscrits (R.424-3 code de l'urbanisme).

Pour les constructions ou aménagements, il s'agit d'un avis simple, mais la demande d'avis est obligatoire et l'avis peut être pris en compte en cas de contentieux. Lorsque la situation est complexe, l'ABF peut demander à être éclairé par un débat en commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS).

Information de l'administration en site inscrit, comment s'y prendre ?

L'inscription d'un site est une servitude d'utilité publique opposable aux tiers. La réalisation de travaux en site inscrit ne nécessite pas de présenter un dossier de demande d'autorisation, mais doit faire l'objet d'une déclaration préalable par le pétitionnaire quatre mois au moins avant le début des travaux. La description précise du projet, de l'aménagement prévu, des impacts attendus sur le site inscrit et des mesures proposées pour minimiser ou éviter ces impacts permettra de recueillir plus facilement un avis favorable de l'architecte des bâtiments de France. Dans tous les cas, une visite de site et une réflexion concertée avec celui-ci sur les aménagements envisagés, le plus en amont possible de la date de démarrage des travaux, facilite l'acceptation du projet. L'avis de l'inspecteur des sites, et éventuellement du paysagiste conseil de la DREAL, pourront être utilement demandés.

Dans le cas d'un site classé

Effets de la mesure de classement :

L'objectif du classement au titre de la législation des sites et monuments naturels est de léguer aux générations futures les caractéristiques paysagères et patrimoniales qui ont justifié la protection du site, et de préserver celui-ci de toute atteinte grave à ce qui fait sa valeur patrimoniale.

C'est pourquoi les autorisations de travaux doivent rester exceptionnelles. Les demandes sont examinées au cas par cas au regard de l'impact du projet sur le site. Un aménagement tel qu'une piste cyclable peut être jugé trop prégnant et être refusé.

Dans un site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumise à **autorisation spéciale** (art. L. 341-10 du code de l'environnement) délivrée, en fonction de la nature des travaux, soit par le ministre chargé des sites après avis de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNP), voire de la Commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSPP), soit par le préfet du département qui doit recueillir l'avis de l'architecte des bâtiments de France (NB: ce dernier possède d'ailleurs fréquemment une délégation de signature). Si le préfet de département le juge utile, la CDNPS peut être consultée en tant que de besoin.

Les sites classés sont soumis à quelques prescriptions ou interdictions systématiques : ainsi la publicité y est interdite sans aucune possibilité de dérogation (art. L. 581-4 du code de l'environnement). Certains panneaux d'information peuvent être assimilés à de la publicité. Le camping et l'installation de caravanes y sont également interdits, sauf dérogations (art. R. 111-42 du code de l'urbanisme) accordées par le ministre en charge des sites.

Le classement ou l'inscription d'un site peuvent se superposer à d'autres protections. Sauf dispositions spécifiques dans la législation en cause (Natura 2000 et sites classés notamment), chaque législation conserve ses objectifs et ses règles propres.

Les demandes d'autorisation de travaux en site classé ne sont généralement pas instruites dès lors qu'une ou plusieurs autres législations (règles nationales ou locales d'urbanisme, notamment plans locaux d'urbanisme, loi « littoral », loi « montagne »...) s'opposent à la délivrance de l'autorisation finale d'occuper ou d'utiliser le sol.

Un permis de construire, un permis d'aménager, ou un permis de démolir ne peut être tacite en site classé (R.424-2 du code de l'urbanisme).

Par ailleurs, le ministre chargé des sites doit être saisi pour observations avant toute enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique touchant un site classé ou proposé pour le classement (art. L.341-14 du code de l'environnement). Cette procédure s'applique notamment pour les projets d'infrastructure qui nécessitent des expropriations (cf D.U.P.).

Demande d'autorisation spéciale au titre du site classé :

Le classement d'un site a pour conséquence que toute modification de **l'état ou de l'aspect** du site est soumise à autorisation spéciale. C'est le maintien de la qualité paysagère du lieu qui est visé prioritairement (outre les dimensions scientifique, artistique ou historique). **C'est pourquoi la protection s'apprécie site par site en fonction du contexte et des valeurs pour lesquelles le site a été classé.**

L'autorisation, nécessaire au stade des travaux, sera de niveau ministériel pour les travaux d'infrastructures cyclables quels qu'ils soient.

Pour ce type de travaux, c'est la DREAL (service en charge des sites) qui instruit le dossier. La DREAL et l'architecte des bâtiments de France lorsqu'il est sollicité par le préfet (STAP) émettent séparément un avis. Le projet est présenté en Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS), avec un rapport de la DREAL. Le préfet transmet la demande d'autorisation au niveau central, accompagnée de l'avis des services et du procès-verbal de la CDNPS.

C'est le ministre qui décide d'autoriser ou non les travaux nécessaires à l'aménagement cyclable au vu de ces avis. L'autorisation sera généralement assortie de prescriptions au titre des sites classés et le cas échéant au titre de Natura 2000 (voir fiche **réglementaire Natura 2000** .

Délai : le code de l'environnement ne prévoit pas de délai formel pour l'autorisation, qui ne peut être tacite (dans la pratique, compter 6 à 8 mois entre le dépôt du dossier et la décision ministérielle).

Concevoir un projet d'aménagement cyclable en site classé: comment s'y prendre ?

Les avis et autorisations à obtenir pour un aménagement cyclable ne relèvent pas toutes des mêmes logiques administratives. Dans le cas des sites classés, même si les avis formalisés des services n'interviennent qu'en fin de démarche, dans le cadre de la procédure formalisée d'autorisation des travaux, ces services (inspecteurs des sites des DREAL et architectes des bâtiments de France des STAP), qui auront à se prononcer de la manière la plus concrète au stade des travaux, doivent être les interlocuteurs du maître d'ouvrage tout au long de l'élaboration du projet. Il est donc impératif de ne pas attendre le stade de l'autorisation de travaux, lorsque tous les choix sont effectués, pour consulter la DREAL. Des contacts doivent être pris dès l'amont du projet, au moment où commence la réflexion sur le principe de l'itinéraire et le choix de tracé. L'inspecteur des sites pourra notamment faire l'inventaire avec le maître d'ouvrage des sites protégés susceptibles d'être concernés sur l'itinéraire envisagé.

Deux types d'espaces à considérer :

Le projet d'aménagement cyclable ne sera pas apprécié de la même manière s'il concerne un site ponctuel ou un site de grande dimension s'apparentant plutôt à un territoire :

- dans les « petits » sites, c'est la logique de protection qui devra primer : si la voie cyclable pose problème, on évitera de préférence le site pour préserver son intégrité ;
- dans les sites plus vastes, qui peuvent s'étendre sur plusieurs communes et couvrir plusieurs milliers d'hectares, constituant ainsi des « territoires vivants », l'examen de projets cyclables procédera d'une autre logique, prenant notamment en compte les effets bénéfiques d'une découverte douce et durable des territoires. Il sera donc plus souple et contextualisé. Chaque fois que possible, on privilégiera les cheminements existants, en recherchant un effet de maillage, favorable aux visiteurs comme aux habitants.

Trois moments clefs :

En site classé, ainsi qu'en site inscrit, les services compétents au titre des sites (inspecteurs des sites en DREAL et ABF dans les STAP) doivent être associés à trois moments clefs du projet : le programme général, les phases travaux, l'entretien.

- le programme, les intentions : les services doivent pouvoir donner leur avis le plus en amont possible sur les principes de l'itinéraire, et agir par des conseils appropriés sur la cohérence du projet au regard du site ;
- les phases travaux déclinant le programme : l'inspecteur des sites examine avec le maître d'ouvrage les détails d'exécution, qui doivent être calés de manière précise et formelle dans le dossier de demande d'autorisation ministérielle. Pour certains éléments du projet, notamment la signalisation, qui doit rester simple et discrète, c'est sur le terrain qu'il faudra déterminer avec les services où et comment placer les panneaux. Le nombre, la hauteur et l'aspect des panneaux et des mâts devront être étudiés avec soin. De même, la largeur de la voie et la nature du revêtement jouent un rôle essentiel dans l'intégration de l'ouvrage dans le site. À ce stade, la visite sur site avec les services est impérative, le rapport en commission départementale pouvant ensuite formaliser ce qui a été acté sur le terrain.
- l'entretien des itinéraires existants : une autorisation sera nécessaire si l'aspect des lieux est modifié : modification du revêtement, de la largeur de la voie, des panneaux. Consulter l'inspecteur des sites sur ces interventions permet d'examiner avec lui ce qui relève de l'entretien et ce qui nécessite une nouvelle autorisation, et d'étudier les modalités d'acceptation de ces interventions.

Le dossier :

Il doit permettre de comprendre le projet et d'évaluer son impact sur le site classé. Il devra comporter notamment :

- la situation du projet par rapport au site (sur des extraits de photographies aériennes, de cartes au 1/25.000ème et de plans cadastraux) ;
- des photographies au sol des lieux et de l'environnement immédiat ;
- des plans et illustrations du projet, esquisses et/ou photomontages ;
- la description des modifications qui seront apportées à l'état du site ;
- la présentation des différents itinéraires étudiés et la justification du choix retenu ;
- une évaluation de l'impact sur le site.

Pour les sites bénéficiant d'une charte ou d'un document d'orientations de gestion, le pétitionnaire appréciera la cohérence de son projet au regard des préconisations ou des recommandations de ce document.

La demande d'autorisation en site classé, mais aussi la déclaration en site inscrit, devront être précises en termes de détail d'exécution du projet, sur tous les points (voie, bas-côtés, végétaux en place, plantations, mobilier, signalétique, matériaux, techniques et modalités choisies pour la mise en œuvre).

Cas où le site classé comprend tout ou partie d'un site Natura 2000

Lorsque le site classé est également un site Natura 2000, les conséquences de l'évaluation des incidences du projet sur les caractéristiques du site Natura 2000 seront prises en compte dans la décision ministérielle prise au titre du site classé. L'étude d'incidences devra donc être fournie en même temps que le dossier de demande d'autorisation spéciale au titre du site classé.

Le régime des incidences ayant été élargi récemment (décret du 16 août 2011), il est recommandé de consulter la fiche réglementaire correspondante.

En cas de Déclaration d'Utilité Publique en site classé

S'il n'est pas sûr de pouvoir acquérir tous les terrains à l'amiable, le maître d'ouvrage devra obtenir une déclaration d'utilité publique de son projet (DUP) en vue des expropriations. La DUP est précédée d'une enquête publique. Dans ce cas, le ministre en charge des sites doit être consulté pour observations avant la mise à l'enquête du projet.

C'est le préfet qui transmet la demande d'avis au ministre. À cet effet, il envoie au ministre le dossier d'enquête publique, accompagné de l'avis des services. Il peut être utile de consulter la CDNPS à ce premier stade de validation du principe du projet. Le projet devra si nécessaire être modifié pour tenir compte des observations ministérielles, et en prévision des futures demandes d'autorisation ministérielle de travaux.

Textes complémentaires

Circulaire du 17 juillet 1998 relative (pour partie) à la composition des dossiers de demande d'autorisation de travaux dans un site classé.

Circulaire du 30 octobre 2000 relative aux orientations pour la politique des sites.

Internet

Rubrique ministérielle « Sites » 

TEXTE DE RÉFÉRENCE

Articles L414-4 et L414-5 et R414-19 et suivants du code de l'environnement.

Ces articles incluent la réforme de l'évaluation des incidences introduite par la loi du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale, ainsi que les décrets du 9 avril 2010 et du 16 août 2011 relatifs à l'évaluation des incidences.

Cette fiche est complétée par une annexe : « Éléments méthodologiques pour l'évaluation des incidences Natura 2000 » .

Qu'est-ce que Natura 2000 ?

Natura 2000 est un réseau européen de sites naturels résultant de l'application de deux directives européennes : la directive « Habitats Faune Flore ¹ » et la directive « Oiseaux ² ». Ces sites naturels sont désignés pour la rareté, la fragilité ou le caractère remarquable des espèces (végétales et animales) ou des habitats naturels qu'ils abritent.

Ce réseau est composé :

- de zones de protection spéciale (ZPS), issues de l'application de la directive « Oiseaux »
- de zones spéciales de conservation (ZSC), mais aussi des sites en cours de désignation : proposition de site d'importance communautaire (pSIC) et site d'importance communautaire (SIC), issus de l'application de la directive « Habitats faune flore ».

Ces sites sont définis par un périmètre ainsi que par les habitats et les espèces qui ont motivé leur désignation, identifiés dans le formulaire standard de données (FSD).

Les habitats naturels, les habitats d'espèces et les espèces faisant l'objet d'une protection au titre du réseau Natura 2000 sont dits « **d'intérêt communautaire** ».

Le régime d'évaluation des incidences Natura 2000

Le régime dit « d'évaluation des incidences Natura 2000 » est une procédure qui permet au porteur de projet de s'assurer de la compatibilité de son projet avec les objectifs de conservation des sites Natura 2000. Il résulte de la transposition des articles 6-3 et 6-4 de la directive européenne « Habitats faune flore ».

Si celle-ci n'interdit pas les activités et interventions sur un site Natura 2000, elle impose néanmoins de soumettre les plans et projets dont l'exécution pourrait avoir des répercussions significatives sur le site à une évaluation préalable de leurs incidences sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire. Selon ces articles, **les autorités ne peuvent autoriser un plan ou un projet que si**, au regard de l'évaluation de ses incidences, **il ne porte pas atteinte à l'intégrité du site considéré** (sauf cas très particuliers des projets justifiés par des raisons impératives d'intérêt public majeur).

L'évaluation des incidences concerne les aménagements envisagés **dans les sites Natura 2000 mais également en dehors**.

Elle est appliquée directement aux sites Natura 2000 : à la différence de l'étude d'impact, l'évaluation ne porte pas sur les effets du projet sur toutes les composantes de l'environnement de manière systématique (milieux naturels, air, eau, sol, santé humaine), mais est ciblée sur l'analyse de ses effets sur les espèces animales et végétales et habitats d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Cependant, c'est une vision globale qu'il s'agit de développer, en analysant les impacts du projet dans son ensemble (dus à l'accroissement de la fréquentation, aux aménagements, à la phase de chantier, à l'entretien etc.).

L'évaluation des incidences porte non seulement sur les sites déjà désignés (ZPS et ZSC) mais aussi sur ceux en cours de désignation (SIC et pSIC).

Elle est proportionnée à l'importance du projet et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence. Une **évaluation simplifiée** peut être suffisante lorsque la conclusion sur l'absence d'impact significatif est évidente : il convient alors de

¹ Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages

² Directive 79/409/CEE du Conseil, du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages codifiée par la directive 2009/147/CE du parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages

fournir une analyse de bon sens, qui ne prendra souvent que quelques lignes, mais il faut étudier la question et y répondre. Une **évaluation complète** s'impose lorsque des impacts potentiels sont prévisibles.

L'évaluation des incidences doit être conclusive, c'est à dire qu'elle doit formuler une conclusion sur l'atteinte à l'intégrité du ou des sites Natura 2000 concernés (significatif et dommageable ou non). Une carte doit présenter la localisation des sites Natura 2000 à prendre en compte pour le projet.

Les articles 6-3 et 6-4 de la directive « Habitats faune flore » sont transposés, dans le droit national, aux articles L. 414-4 et L.414-5 et R.414-14 à 29 du code de l'environnement. La circulaire MEEDDM du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 fournit une présentation générale du dispositif, décrit la procédure d'évaluation et précise certaines notions clés telles que l'atteinte aux objectifs de conservation, l'intérêt public majeur ou les effets cumulés.

Comment savoir si le projet de voie cyclable est soumis au régime d'évaluation des incidences ?

Le dispositif repose sur un système de listes positives qui fixent « les documents de planification, programmes ou projets d'activités, de travaux d'aménagements, d'installation, de manifestations ou d'interventions dans le milieu naturel » soumis à évaluation des incidences Natura 2000. Il existe deux types de listes :

- une liste nationale fixée par décret et figurant à l'article R.414-19 du code de l'environnement ;
- des listes locales arrêtées par le préfet de département et le préfet maritime.

Il est indispensable de consulter ces listes. En cas de doute, se rapprocher du chargé de mission Natura 2000, service de la DREAL ¹.

1. Liste nationale

La liste nationale concerne systématiquement un certain nombre de projets, tels que les projets soumis à étude d'impact ou aux procédures de déclaration ou d'autorisation « Loi sur l'eau », que le projet soit localisé dans ou en dehors d'un site Natura 2000.

Plus précisément, sont notamment soumis au régime de l'évaluation des incidences au titre de la liste nationale fixée à l'article R.414-19 du code de l'environnement :

- 3° les travaux et projets devant faire l'objet d'une étude ou d'une notice d'impact au titre des articles L. 122-1 à L. 122-3 et des articles R. 122-1 à R. 122-16 du code de l'environnement ;
- 4° les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou déclaration au titre des articles L. 214-1 à L. 214-11 du code de l'environnement ;
- 8° les travaux, constructions ou installations soumis aux autorisations prévues par les dispositions du 1° et du 2° du I de l'article L. 331-4, des articles L. 331-5, L. 331-6, L. 331-14, L. 332-6, L. 332-9, L. 341-7 et L. 341-10 du code de l'environnement.

2. Listes locales ou préfectorales

On distingue :

- La liste locale qui identifie les activités ou aménagements faisant l'objet d'un encadrement réglementaire mais qui ne figurent pas sur la liste nationale, tels que, par exemple, les travaux, installations et aménagements soumis à permis de construire ou d'aménager, ou à déclaration préalable.
- La liste locale qui identifie des activités ou aménagements ne faisant l'objet d'aucun encadrement administratif (ne relevant ni d'un régime de déclaration ni d'autorisation), mais susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000. Cette liste est établie par le préfet à partir d'une liste nationale de référence établie par décret ². Peuvent par exemple y figurer :
 - les travaux d'entretien, de réparation ou de renforcement de la structure des ponts et des viaduc ainsi que les travaux dans les tunnels ferroviaires non-circulés, lorsque la réalisation est prévue en tout ou partie à l'intérieur d'un site Natura 2000 ;
 - certaines installations et ouvrages, travaux et activités au dessous des seuils de déclaration « loi sur l'eau ».

¹ Ce système de liste est en outre complété par une disposition prévue à l'article L. 414-4 IV bis du code de l'environnement (CE), qui permet à l'autorité compétente de soumettre à évaluation des incidences un projet qui ne figurerait sur aucune liste mais qui serait tout de même susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation d'un ou plusieurs sites Natura 2000.

² Décret n°16 août 2011 relatif au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000. La liste inclut la « création de chemin ou sentier pédestre, équestre ou cycliste » (art. R.414-27 § 35 du code de l'environnement).

Articulation des différentes listes



La procédure et le dossier

Contenu du dossier

Le contenu du dossier est défini à l'article R.414-23 (voir aussi circulaire du 15 avril 2010). **Il varie en fonction de la présence ou non d'incidences potentielles du projet sur un site Natura 2000.** Il est donc prévu une procédure par étapes avec un niveau de détail progressif du dossier. Dans certaines situations, l'évaluation sera rapide et un **dossier d'incidences simplifié** sera suffisant (dans les cas, par exemple, où la voie cyclable est localisée totalement à l'extérieur d'un site). Dans d'autres situations, un **dossier complet** reposant sur une analyse approfondie des incidences sera nécessaire (voir fiche « éléments méthodologiques relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000 »).

Procédure

On distingue trois cas :

1. Cas où l'évaluation des incidences s'insère dans les procédures réglementaires prévues par ailleurs pour le projet d'aménagement:

L'évaluation des incidences Natura 2000 constitue une pièce à part entière du dossier de demande d'autorisation, de déclaration ou d'approbation de l'activité. Elle peut être intégrée à l'étude ou à la notice d'impact, ou au document « loi sur l'eau », sous réserve toutefois de respecter l'ensemble des prescriptions de l'article R.414-23 du code de l'environnement (présentées dans la fiche « éléments méthodologiques relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000 »).

Si le projet de voie cyclable fait l'objet d'une enquête publique, l'évaluation des incidences est jointe au dossier d'enquête publique. **La demande est déposée auprès du service instructeur habituel et les délais de procédure demeurent identiques.**

Si le projet est concerné par un site classé recouvrant en tout ou partie le site Natura 2000, c'est le ministre chargé des sites qui formulera un avis dans le cadre de sa décision au titre du site classé. Celui-ci portera d'abord sur l'ensemble du projet, puis plus particulièrement sur les sites classés et sur les zones Natura 2000 concernées. **L'étude d'incidence devra donc être fournie en même temps que la demande d'autorisation spéciale au titre du site classé.**

2. Cas où le régime d'encadrement ne permet pas l'opposition (déclaration sans capacité d'opposition)

Le dossier est joint au dossier de déclaration et est déposé auprès du service habituel. Une procédure de substitution est prévue au § II de l'article R.414-24 (délais d'instruction de 2 mois) pour permettre l'opposition au titre de Natura 2000 en cas d'atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000.

3. Cas où le projet n'est soumis à aucune autre procédure réglementaire

Dans ce cas, une procédure spécifique est prévue, appelée le « régime propre d'autorisation au titre de Natura 2000 ». Les délais d'instruction sont de 2 mois et l'instruction est réalisée par le préfet ayant inscrit le projet sur la liste locale.

L'aménagement de voies vertes ne rentre a priori pas dans ce cas de figure, puisque ces aménagements relèvent d'un régime d'autorisation ou de déclaration. En revanche, certains travaux ponctuels liés à l'entretien de ces circuits peuvent être concernés par cette procédure.

Ex : les travaux d'entretien, de réparation ou de renforcement de la structure des ponts et des viaducs ainsi que les travaux dans les tunnels ferroviaires non-circulés, lorsque la réalisation est prévue en tout ou partie à l'intérieur d'un site Natura 2000.

Comment s'y prendre ? Recommandations

Il convient de consulter systématiquement les listes nationales et préfectorales, que le projet se situe ou non à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000, pour vérifier si le projet est ou non soumis à évaluation des incidences.

Si le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000, **un dossier d'incidence doit systématiquement être joint dans le cadre de la procédure appropriée et ce même si l'absence d'impact est évident.** Dans ce cas, une analyse de bon sens présentée dans un dossier d'incidences « simplifié » suffira. Le porteur de projet doit démontrer qu'il a pris en compte les enjeux liés à la préservation des sites Natura 2000.

Dans le cas de la réalisation d'une évaluation des incidences « complète », il s'agira d'étudier des espèces ou des habitats rares, qui nécessiteront des compétences de naturaliste ainsi que des inventaires de terrain. Ceux-ci doivent être programmés pour couvrir les cycles biologiques des espèces. Il importe donc **d'engager la réflexion le plus tôt possible.**

Il est recommandé de se rapprocher des services (chargé de mission Natura 2000 en DREAL ou parfois DDT, opérateurs ou animateurs ¹ Natura 2000, collectivités, Parc naturel régional le cas échéant, etc.) le plus en amont possible de la définition du projet, afin d'identifier et préciser les enjeux particuliers concernés.

Références complémentaires

Circulaire MEEDDM du 15 avril 2010, relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 (DGALN/DEB/SDENDEVN1010526C) – Très complète, elle fournit tout élément utile pour la compréhension de la procédure et l'élaboration du dossier.

Évaluer, dialoguer, préserver. Incidences des plans, projets et manifestations sur les sites Natura 2000. Ministère de l'écologie et du développement durable, 12 pages, 2010. Plaquette présentant le régime d'évaluation des incidences.

¹ On parle d'opérateur pour l'élaboration du document d'objectif Natura 2000 (DOCOB) et d'animateur pour sa mise en œuvre.

Récapitulation des éléments de procédure

Origine de l'obligation d'évaluation des incidences	Encadrement administratif	Autorité compétente	Conditions d'instruction	Observations
Liste nationale (art. R. 414-19 du code de l'environnement) ou 1ère liste locale (activités relevant d'un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration)	Autorisation ou approbation	Autorité compétente pour délivrer l'autorisation ou approuver l'activité	Procédure inchangée mais refus de l'autorisation si atteinte significative à un site Natura 2000.	
	Déclaration avec faculté d'opposition	Autorité compétente pour recevoir la déclaration	Procédure inchangée mais opposition si atteinte significative à un site Natura 2000.	
	Déclaration simple	Autorité compétente pour recevoir la déclaration	La procédure décrite au II de l'article R. 414-24 se substitue à la procédure de l'activité : ouverture d'un délai de deux mois pour accord, opposition ou demande d'informations complémentaires.	En l'absence de décision dans les deux mois, une décision implicite d'accord naît. Lorsqu'une demande d'information complémentaire est émise, le délai de deux mois est suspendu jusqu'à la réception des compléments d'information. Une décision implicite de refus naît lorsque les informations complémentaires n'ont pas été adressées dans les deux mois suivant la demande.
2 ^{ème} liste locale (activités soumises au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000)*	Autorisation	Préfet ayant arrêté la 2 ^{nde} liste locale	La procédure décrite au II de l'article R. 414-24 s'applique : ouverture d'un délai de deux mois pour accord, opposition ou demande d'informations complémentaires.	En l'absence de décision dans les deux mois, une décision implicite d'accord naît. Lorsqu'une demande d'information complémentaire est émise, le délai de deux mois est suspendu jusqu'à la réception des compléments d'information. Une décision implicite de refus naît lorsque les informations complémentaires n'ont pas été adressées dans les deux mois suivant la demande.

* L'aménagement de voies vertes ne rentre a priori pas dans ce cas de figure, puisque ces aménagements relèvent d'un régime d'autorisation ou de déclaration. En revanche, certains travaux ponctuels liés à l'entretien de ces circuits peuvent être concernés par cette procédure, tels que :

- les travaux d'entretien, de réparation ou de renforcement de la structure des ponts et des viaduc ainsi que les travaux dans les tunnels ferroviaires non-circulés, lorsque la réalisation est prévue en tout ou partie à l'intérieur d'un site Natura 2000 ;
- certaines installations, ouvrages, travaux et activités au dessous des seuils de déclaration « loi sur l'eau » (cf. liste 2nd décret).

Annexe de la fiche réglementaire Natura 2000

Éléments méthodologiques pour l'évaluation des incidences Natura 2000

TEXTE DE RÉFÉRENCE

Article R.414-23 du code de l'environnement.

Circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000.

L'évaluation des incidences Natura 2000 repose sur une **démarche itérative** et intégrée où les enjeux de préservation de la biodiversité remarquable contribuent à la définition du projet. De fait, il importe d'entamer cette réflexion le plus en amont possible à un stade où les ajustements sont encore possibles.

Le dossier d'évaluation des incidences formalise et restitue cette réflexion.

Les éléments présentés ci-après n'offrent pas une méthodologie permettant de réaliser une étude d'incidences Natura 2000 mais donnent les grandes étapes de la démarche, les points clés à aborder ainsi que le contenu réglementaire du dossier. Les guides méthodologiques relatifs aux évaluations des incidences Natura 2000 cités en bibliographie aideront le porteur de projet dans la réalisation de cette étude.

Proportionnée à l'importance du projet et aux enjeux de conservation des sites Natura 2000, le contenu du dossier est progressif en fonction des incidences potentielles du projet. Une **évaluation simplifiée** peut être suffisante lorsque la conclusion sur l'absence d'impact significatif est évidente. Une **évaluation complète** reposant sur une analyse approfondie s'impose lorsque des impacts potentiels sont prévisibles.

1 - Le dossier « simplifié » comprend :

Localisation et description du projet (1) :

- Une description du projet : il doit être présenté de façon **exhaustive** : tracé, caractéristiques techniques de la voie (largeur, revêtement utilisé, etc.) et des aménagements connexes (aires d'accueil, aires d'étapes, etc.), fréquentation attendue, chantier (durée et période des travaux, nature des travaux...) etc.
- Une carte situant la piste cyclable et ses aménagements par rapport aux périmètres du ou des sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés, ainsi qu'un plan détaillé si les aménagements sont situés dans un ou plusieurs sites Natura 2000.
- La description du ou des sites Natura 2000 concernés (espèces et habitats ayant justifié la désignation).

Évaluation préliminaire (2) :

- Un exposé sommaire mais argumenté des incidences que le projet est ou non susceptible de causer aux sites Natura 2000 concernés. Si, à ce stade, l'évaluation des incidences peut conclure à l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000, et sous réserve de validation par l'autorité administrative compétente, l'évaluation est achevée.

2. S'il apparaît dans le cadre de l'évaluation préliminaire qu'il existe une probabilité d'incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, le dossier doit être complété par :

Une analyse approfondie des différents effets du projet sur le ou les sites Natura 2000 concernés (3) :

Devront être examinés les effets permanents et temporaires, directs et indirects, et cumulés avec ceux d'autres activités ou projets.

Des mesures d'atténuation et de suppression des incidences (4), en cas d'atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000 :

Ces effets doivent être évalués à la lumière de la description de l'état initial du site et en tenant compte de la sensibilité des

habitats ou espèces concernés (habitat ou espèce prioritaire ? rare ? en mauvais état de conservation à l'échelle de la région biogéographique ?...), la dynamique d'évolution des espèces de la fonctionnalité écologique des zones impactées.

Cette analyse nécessite plusieurs étapes :

• Identifier l'aire d'étude

La définition de l'aire d'étude de l'évaluation des incidences Natura 2000 résulte d'une première réflexion sur les effets à distance du projet, c'est-à-dire la zone géographique susceptible d'être affectée par le projet. Il convient d'envisager l'aire d'influence du projet de la façon la plus large possible en prenant en compte les différents aspects du projet, la topographie des lieux (configuration du bassin versant) etc.

• Réaliser l'état initial de la zone affectée par le projet

Cette analyse est centrée sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire¹ qui ont justifié la désignation du site concerné. Le **formulaire standard des données** ou l'arrêté de désignation du site donne la liste des habitats et des espèces qui ont conduit à la désignation du site. Il conviendra de porter une attention particulière aux habitats et espèces d'intérêt communautaire **prioritaire**².

Il convient de s'appuyer sur le **document d'objectifs (DOCOB)** du site, s'il existe. Ce document définit pour chaque site l'état de conservation initial des espèces et des habitats ayant justifié la désignation du site. Il identifie en particulier les objectifs de conservation du site, situe précisément les habitats à préserver (cartographie), précise les exigences écologiques des habitats et des espèces, cerne les causes éventuelles de la détérioration des habitats et de la perturbation des espèces, définit les mesures appropriées pour éviter celle-ci.

Si le site est doté d'un DOCOB, le maître d'ouvrage dispose de données suffisantes pour réaliser l'état initial du site. Cependant, il peut être nécessaire de prévoir une actualisation des données du DOCOB, si celles-ci sont anciennes. En l'absence de DOCOB, des **inventaires de terrain** devront être conduits pour établir l'état précis des habitats et des espèces pour lesquels le site a été désigné. Il est recommandé que ces inventaires soient réalisés conjointement avec ceux de l'étude d'impact. Ceux-ci doivent en outre être programmés pour couvrir les cycles biologiques des espèces. **Il est donc recommandé d'engager la réflexion le plus tôt possible.**

Cette étape doit notamment permettre de :

- établir une cartographie des habitats d'intérêt communautaire ;
- établir une localisation des espèces d'intérêt communautaire et une cartographie des habitats d'espèces aux différents stades de leur cycle de vie (zone de reproduction, de repos, d'alimentation) ;
- comprendre le fonctionnement écologique des espèces (cycle de vie, menaces...) et les conditions nécessaires à leur maintien ;
- identifier les modalités de fonctionnement du site (corridor biologique, interaction entre espèces...);
- apprécier la sensibilité des habitats et des espèces (leur état de conservation, leur caractère patrimonial, leur rareté, leur fragilité)...

• Analyser et apprécier les pressions du projet sur le milieu, et le cas échéant proposer des mesures de réduction ou de suppression

L'appréciation de l'impact du projet résulte de la confrontation des pressions du projet avec les caractéristiques des habitats et des espèces concernées. Il importe que les effets du projet à chacune de ses phases et sous tous ses aspects soient précisément décrits et analysés et leur pression sur les milieux appréciée.

Le porteur de projet doit apprécier le caractère significatif des impacts induits par son projet, après éventuelle mise en œuvre des mesures de réduction ou de suppression. Cette analyse s'appuie sur des critères objectifs et si possible chiffrés (% d'habitat détruit par rapport à la surface totale de cet habitat sur le site Natura 2000, effectif détruit par rapport à l'effectif de l'espèce sur le site, état de conservation de l'habitat détruit ou détérioré, etc.).

L'effet doit être apprécié à 3 niveaux :

- pour chacune de espèces évaluées et pour leurs habitats d'espèces ;
- pour chacun des habitats naturels évalués ;

¹ Qui font l'objet d'une protection au titre de Natura 2000

² Habitats ou espèces en danger de disparition sur le territoire européen des Etats membres et pour la conservation desquels l'Union européenne porte une responsabilité particulière.

- pour le site dans son ensemble, notamment en ce qui concerne le fonctionnement écologique du site.

Les mesures d'atténuation et de suppression des incidences doivent être en lien avec l'incidence identifiée.

Le tableau ci-après présente quelques exemples d'incidences pouvant être induits par la réalisation d'un aménagement cyclable ainsi que des mesures permettant de réduire ou supprimer les effets négatifs identifiés.

Description des effets	Quelques exemples d'incidences sur les milieux	Recommandations, mesures de réductions ou de suppression d'impact associées, en cas d'impact significatif
Effets liés à la mise en place de la piste et des aménagements :		
Défrichement	Destruction d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces Destruction d'espèces végétales ou animales Réduction des aires vitales de certaines espèces (aire de nourrissage, de nidification, de reproduction)	Modification du tracé, des aménagements Réduction de l'emprise
Imperméabilisation de l'emprise, assèchement, drainage	Destruction de mare et de leur écosystème, impacts sur les amphibiens Modification du régime hydrique impactant les écosystèmes aquatiques	idem
Mise en place des remblais	Effet de barrière pour certains espèces. Rupture de continuité écologique	Aménagement pour conserver la transparence hydraulique (buses, etc)
Effets liés aux travaux :		
Bruit	Dérangement de la faune et avifaune	Ajustement de la période des travaux (éviter période de nidification)
Poussière	Perturbation espèces végétales	Définir les modalités de travaux (arroser piste, limiter voies d'accès aux chantier, etc.)
Augmentation de la turbidité des cours d'eau	Destruction d'habitats ou d'espèces aquatiques peu mobiles, Dégradation des conditions pour les espèces inféodés aux milieux aquatiques	Définir les modalités de travaux
Effets liés au fonctionnement		
La présence de la piste et des aménagements	Effet de barrière pour certains espèces. Rupture de continuité écologique	Modification du tracé, des caractéristiques technique du projet (déclivité des bas côtés)
Augmentation de la turbidité des cours d'eau lors de fortes précipitations liés au choix de revêtement de matériaux non stabilisés	Dégradation des conditions pour les espèces inféodés aux milieux aquatiques	Modification du choix de revêtement
Accroissement de la fréquentation etc.	Dérangement d'espèces (exemple : des chiroptères pourraient être dérangés par la remise en service d'un tunnel désaffecté liés à la réalisation d'une voie cyclable)	Contournement des zones sensibles Aménagements spécifiques (maintien ou création d'écrans visuels) Sensibilisation du public (brochure, signalétique)
Aménagement des bas-côtés, bandes enherbée, par ex.	Modification de l'écosystème	Planter des espèces végétales d'essence locale.
Effets liés à l'entretien de la piste et des aménagements (fréquence, nature et ampleur de l'entretien)	Appauvrissement des milieux	Éviter désherbants Fauche tardive afin de permettre certaines floraisons et germinations Définir un rythme de fauche compatible avec la régénération des milieux
Etc.		

3 - Conclusion :

Le dossier doit conclure (5) sur la nature des incidences résiduelles (significative et dommageable ou non) du projet sur le ou les sites Natura 2000 concernés après, le cas échéant, l'engagement de mettre en œuvre des mesures d'atténuation ou de suppression. Si l'analyse démontre l'absence d'atteinte aux objectifs de conservation du ou des sites concernés, l'évaluation est terminée.

Dans le cas où ces mesures ne permettraient pas d'effacer l'effet significatif, le projet ne peut être autorisé (sauf à ce que 3 conditions cumulatives soient démontrées : l'absence de solution alternative, la justification d'un intérêt public majeur et la proposition de mesures compensatoires).

Bibliographie

Circulaire MEEDDM du 15 avril 2010, relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 (DGALN/DEB/SDEN DEVN1010526C) – Très complète, elle fournit tout élément utile pour la compréhension de la procédure et l'élaboration du dossier.

Guide méthodologique pour l'évaluation des incidences des projets et programmes d'infrastructure et d'aménagement sur les sites Natura 2000. Application de l'article L414-4 du code de l'environnement. Ministère de l'écologie et du développement durable, 2004 – Guide utile pour sa partie méthodologique. Sur le plan réglementaire, il est antérieur à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Internet

- [**Inventaire National du Patrimoine Naturel**](#) : Informations précises les espèces et habitats concernés, et leur état de conservation.
- [**Portail Natura 2000 du ministère en charge de l'écologie**](#) : Informations cartographiques, localisation, surface etc.
- [**Annuaire Natura 2000 de l'ATEN**](#) : Informations sur l'avancement de la démarche, l'élaboration du document d'objectif, les contacts...

TEXTE DE RÉFÉRENCE

Loi 86-2 du 3 janvier 1986 dite « loi littoral », relative à l'aménagement, la protection, et la mise en valeur du littoral, codifiée dans les articles L.146-1 à L.146-9 et R.146-1 à R.146-4 du code de l'urbanisme.

Articles L.322-1 à L.322-14 et R.322-1 à R.322-42 du code de l'environnement (Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres).

Articles L.2111-4 et L.2111-5, L.2122-1 à L.2122-4, L.2123-1 à L.2123-8, L.2124-1 à L.2124-5 du code général de la propriété des personnes publiques (gestion du domaine public maritime naturel).

Article L.160-6 du code de l'urbanisme (servitude sentier du littoral).

Quels sont les enjeux propres au littoral pour un projet d'aménagement cyclable ?

La Loi Littoral vise à encadrer l'aménagement de la côte pour la protéger de l'urbanisation, préserver ses espaces naturels et ses paysages, permettre le libre accès du public aux rivages, faciliter les activités économiques liées à la mer. Elle concerne aussi les plans d'eau intérieurs les plus importants. Elle se traduit par diverses dispositions, intégrées au code de l'urbanisme et au code général de la propriété des personnes publiques.

Les différents cas et la procédure associée

Routes nouvelles littorales

L'article L.146-7 du code de l'urbanisme interdit la création de nouvelles routes sur les plages, cordons dunaires, dunes ou corniches, rivage, sauf contraintes spécifiques (topographie, insularité, desserte de service public ou d'activités économiques liées à la proximité de l'eau). La commission départementale de la nature, de paysages et des sites (CDNPS) est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur les milieux. Les nouvelles routes de transit sont autorisées à plus de 2 km du rivage.

Bande des 100 m

L'article L.146-4 III du code de l'urbanisme stipule :

« En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986. »

« Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre III du livre 1er du code de l'environnement.

« Le plan local d'urbanisme peut porter la largeur de la bande littorale visée au premier alinéa du présent paragraphe à plus de cent mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient. »

Il y a donc inconstructibilité de principe dans les espaces naturels non urbanisés de cette bande des 100 mètres. Les exceptions concernent les aménagements nécessaires aux services publics ou aux activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Procédure :

Dépôt d'un dossier (DDTM).

Enquête publique si travaux d'un montant supérieur à un montant donné (art. L.123-1 code de l'environnement).

Cas particulier du sentier du littoral

La loi sur la nature du 31 décembre 1976 a institué sur les propriétés privées riveraines de la mer, une servitude de 3 mètres destinée à assurer **exclusivement le passage des piétons**. Il s'agit du « sentier du littoral » ou « sentier des douaniers ». La voie cyclable ne peut pas l'emprunter. L'article L.160-6 du code de l'urbanisme, qui organise cette servitude, explicite les modalités de la modification du tracé de ce sentier qui pourrait être nécessaire pour tenir compte des chemins ou règles locales existants.

Espaces remarquables du littoral

Les espaces remarquables du littoral, « espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques », doivent être préservés par les autorités en charge de l'urbanisme et identifiés dans les documents d'urbanisme (art. L.146-6 et art R.146-1 du code de l'urbanisme).

Extrait de l'article L146-6 du code de l'urbanisme :

Les espaces remarquables du littoral sont notamment, « en fonction de l'intérêt écologique qu'ils présentent, les dunes et les landes côtières, les plages et lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps, les marais, les vasières, les zones humides et milieux temporairement immergés ainsi que les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et, dans les départements d'outre-mer, les récifs coralliens, les lagons et les mangroves. »

... « Des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public. »

Extrait de l'article R. 146-2 du code de l'urbanisme, version en vigueur depuis le 5 août 2005 :

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

a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ; »

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

Dans les faits, le principe des cheminements cyclables est donc admis, à condition que cela soit un aménagement léger nécessaire à l'accueil du public, et qui ne dénature pas les sites. Il est explicitement dit qu'il ne doit être ni cimenté, ni bitumé. La conception de l'aménagement doit permettre le retour à l'état naturel.

Procédure :

- Demande de permis d'aménager (R.421-22 du code de l'urbanisme) auprès du service urbanisme de la DDTM. Justifier de la nécessité du projet du point de vue de l'accueil du public, par rapport aux alternatives envisageables.
- Enquête publique ou mise à disposition du public selon leur importance et leur incidence sur l'environnement (art. L.123-1 du code de l'environnement).

Domaine Public Maritime (DPM)

- DPM naturel

Le DPM naturel est constitué par le rivage de la mer, le sol et le sous-sol de la mer territoriale et des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer, les lais et relais de la mer.

Le principe de gestion applicable au DPM est l'inaliénabilité, avec possibilité d'occupation temporaire. Son usage est libre au public pour la pêche, la promenade, les activités balnéaires. Tout projet de construction ou d'installation, destiné à être implanté sur le DPM, nécessite au préalable l'obtention d'un titre d'occupation domaniale.

Le cas échéant, sur le rivage, l'assentiment du préfet maritime est requis pour les autorisations relatives à la formation d'établissement (installation) de quelque nature que ce soit (article R 152-1 du code du domaine de l'État).

L'article L.2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques impose de tenir compte de la vocation de la zone et des espaces avoisinants, avec l'impératif de préservation des paysages et des ressources biologiques ; par ailleurs, l'article L.2124-2 du même code interdit de porter atteinte à l'état naturel du rivage.

Extrait de l'article L.2124-1 du CGPPP :

« Les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques ; elles sont à ce titre coordonnées notamment avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique.

Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

Extrait de l'article L.2124-2 du CGPPP :

« En dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique.

Toutefois, les exondements antérieurs au 3 janvier 1986 demeurent régis par la législation antérieure. »

- Dignes

Les digues sont des immeubles du domaine public maritime naturel affectés à la défense contre la mer. Il est possible de prévoir une ou plusieurs affectations supplémentaires compatibles avec l'affectation principale, selon les dispositions de l'article L.2123-7 du code général de la propriété des personnes publiques.

Procédure :

Le passage d'un cheminement cyclable sur le DPM n'est pas interdit par principe, mais il est souvent peu souhaitable, compte tenu des impératifs de gestion du trait de côte et des risques de submersions marines.

Outre l'analyse du projet au regard des dispositions réglementaires du plan de prévention des risques le cas échéant, le maître d'ouvrage doit obtenir auprès de la DDTM (direction départementale des territoires et de la mer) un titre d'autorisation domaniale, pour réaliser un aménagement cyclable. La durée figure dans le document d'autorisation, de même que l'obligation de remise en état qui pèse éventuellement sur le pétitionnaire à la fin de la durée de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT). Le pétitionnaire devra renouveler sa demande à la fin de l'AOT. Cependant une concession d'utilisation (décret 2004-308 du 29 mars 2004) serait plus adaptée, s'agissant d'« affectation à l'usage du public » des emprises de la voie cyclable.

Pour le passage d'un cheminement cyclable sur une digue existante, il faut une convention de superposition d'affectation. Les modalités techniques et financières de la réalisation seront définies par le Préfet dans la convention de superposition d'affectation. Lorsqu'il y a un changement substantiel d'utilisation du DPM, une enquête publique est nécessaire (art. L.2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques et art. L.123-1 code environnement).

Sites du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CEL)

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, créé en 1975, a pour mission d'assurer par la maîtrise foncière la sauvegarde du littoral et le respect des sites naturels et de l'équilibre écologique. Il a pour objectif de protéger d'ici 2050 le « tiers naturel sauvage » de nos côtes, soit 200 000 ha en métropole et 70 000 ha outre-mer.

Les sites acquis par le Conservatoire sont donnés en gestion par convention à des collectivités, agriculteurs, associations... Le domaine du Conservatoire est inaliénable (pas d'expropriation possible). Des conventions de servitude sont envisageables à titre très exceptionnel.

Les principes de gestion du domaine sont les suivants :

- ouverture au public des sites dans la limite de la vocation et de la fragilité du site ;
- orientations de gestion précisées dans le plan de gestion du site, en concertation avec le gestionnaire ;
- cheminement piéton prioritaire. L'aménagement cyclable réversible est possible au cas par cas en privilégiant les emprises existantes, dans le respect de l'esprit des lieux, des milieux naturels et de la mission du Conservatoire ;
- Réutilisation des emprises existantes, pas de création de voie nouvelle ;

- Signalétique adaptée à un cheminement dans un espace naturel (pas de signalétique type voie verte dans ce cas).

Recommandation :

Il est indispensable de rencontrer un représentant de la délégation régionale afin d'obtenir un accord écrit et d'élaborer le projet d'aménagement de façon concertée.

Cas où le projet est soumis à enquête publique

La réalisation de constructions ou installations dans la bande littorale des 100 mètres, dans un espace remarquable du littoral ou sur le DPM est soumise à enquête publique si le montant des travaux est supérieur à un certain montant et nécessite dans certains cas (espaces remarquables du littoral) une autorisation d'urbanisme (permis d'aménager).

Les recommandations générales pour un aménagement cyclable en zone littorale

Dans tous les cas, il est nécessaire de prendre contact dès l'amont du projet avec les services de la DDTM et de la DREAL.

Il est également recommandé de :

- Privilégier les cheminements existants et intégrer l'itinéraire cyclable au maillage existant (y compris piétonnier) ;
- Éviter le cœur des sites ;
- Éviter d'aménager les sites déjà sur-fréquentés (il faudra définir la capacité d'accueil du site) ;
- Développer une approche paysagère et prenant en compte le fonctionnement des écosystèmes ;
- Évaluer les impacts positifs et négatifs de cet aménagement (fréquentation, coût de gestion, dérangement, bruit, piétinement, érosion, cohérence avec le sentier du littoral, apparition de nouveaux usages...) ;
- Prévoir un revêtement non bitumé, non cimenté (sable, bois) si possible issu de matériaux locaux ;
- Associer les services de la DDTM et le paysagiste conseil, ainsi que les services en charge de la gestion des espaces et sites protégés (éventuellement solliciter l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites).

L'évaluation des impacts du projet en zone littorale se fera au regard de leur conformité avec les documents d'urbanisme et de planification applicables (PLU, SCOT, DTA, Schéma de Mise en Valeur de la Mer, schéma d'aménagement proposé par la collectivité compétente en matière d'urbanisme, voire SAGE ou SDAGE).

Dans les espaces remarquables du littoral, si l'aménagement est possible, le projet doit également démontrer :

- qu'il répond à la définition d'un aménagement léger : ni cimenté, ni bitumé etc. ;
- que la localisation et l'aspect de l'aménagement ne dénaturent pas le caractère des sites, n'en compromettent pas la qualité architecturale et paysagère, et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux ;
- que la signalétique est adaptée ;

Références complémentaires

Bande des 100 m : Art L.146-4 III du code de l'urbanisme.

Routes nouvelles littorales : Art L.146-7 du code de l'urbanisme.

Espaces remarquables du littoral : Art L.146-6 du code de l'urbanisme.

Enquête publique si travaux d'un montant ¹ supérieur à un montant donné (art. L.123-1 du code de l'environnement).

DPM naturel :

- Consistance du DPM naturel : Art L.2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).
- Utilisation du DPM (Art L.2124-1 et L.2124-2 du CGPPP).
- Digues : superposition d'affectations (Art L.2123-7 et 8 du CGPPP) ; changement substantiel d'utilisation du DPM (enquête publique art. L.123-1 du code de l'environnement).

Article R.321-1 du code de l'environnement fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales.

Circulaire UHC/DU1 n°2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral (texte non paru au JO).

Circulaire interministérielle du 20 juillet 2006 relative à la protection de l'environnement littoral.

Cette fiche présente quelques dispositifs relatifs à des espaces protégés ou à statut particulier non présentés dans les autres fiches et susceptibles de concerner un aménagement cyclable

Pour en savoir plus sur les espaces protégés, [site de l'Atelier Technique des Espaces Naturels \(ATEN\)](#) :

LES CAS TRAITÉS (PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)

1. Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine et Zones de protection du patrimoine architectural _____	76
2. Arrêté de protection de biotope _____	77
3. Bien inscrit au Patrimoine mondial _____	77
4. Chemin de halage le long d'un canal _____	77
5. Domaine public fluvial _____	78
6. Espace boisé classé _____	78
7. Espace naturel sensible (ENS) _____	78
8. Espèces protégées de niveau national ou d'intérêt communautaire _____	79
9. Forêt publique (domaniale ou communale) _____	79
10. Forêt de protection _____	80
11. Grand Site / Grand Site de France _____	80
12. Parc national _____	80
13. Parc naturel régional _____	81
14. Périmètre de protection d'un monument historique _____	81
15. Réserve naturelle nationale ou régionale _____	82
16. Secteur sauvegardé _____	82
17. Sentier du littoral _____	82
18. ZNIEFF de type 1 et 2 _____	83
19. Zone humide _____	84
20. Zone humide d'importance internationale. Convention de Ramsar _____	85

1. Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine et Zones de protection du patrimoine architectural

Le dispositif des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP), qui remplace celui des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) depuis la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 », vise à protéger des territoires présentant un intérêt culturel, architectural, urbain ou paysager. Comme les anciennes ZPPAUP, il complète particulièrement bien, pour les zones urbanisées, la protection apportée par le classement. Pour un aménagement cyclable, il peut concerner le revêtement, le mobilier, la non-destruction de murets ...

Les projets d'aménagement nécessitent un avis de l'architecte des bâtiments de France, donné au moment de la demande d'autorisation, selon le règlement de l'AVAP ou de la ZPPAUP. Celui-ci a été élaboré par la commune en concertation avec les services de l'État (architecte des bâtiments de France et le cas échéant inspecteur des sites).

Autres espaces protégés ou à statut particulier

Procédure :

Se conformer au règlement de l'AVAP ou de la ZPPAUP, à consulter en mairie.
Avis de l'Architecte des Bâtiments de France au moment de l'instruction de l'autorisation.

Référence :

ZPPAUP : articles L. 642-1 à L. 642-7 du Code du patrimoine.
VAP : article 28 de la loi du 12 juillet 2010 (LENE dite « Grenelle 2 »).

2. Arrêté de protection de biotope

Les espaces concernés sont les milieux naturels peu exploités par l'homme et abritant des espèces faunistiques non domestiques ou floristiques non cultivées protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement.

Il s'agit de prévenir la disparition de ces espèces protégées par la fixation de mesures de conservation des biotopes nécessaires à leur alimentation, à leur reproduction, à leur repos ou à leur survie. Ces biotopes - littéralement : lieux de vie - peuvent être constitués par des mares, marécages, marais, haies, bosquets, landes, dunes, pelouses ou toute autre formation naturelle peu exploitée par l'homme.

Un arrêté de protection de biotope peut interdire ou réglementer certaines activités susceptibles de nuire à la conservation des biotopes nécessaires aux espèces protégées. Il peut donc soumettre certaines activités ou aménagements à autorisation ou les interdire.

Recommandation :

Consulter la DREAL et les services nature de la préfecture au moment de la réflexion du tracé de l'itinéraire cyclable.

Référence :

Articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement ;
Circulaire n° 90-95 du 27 juillet 1990 relative à la protection des biotopes nécessaires aux espèces vivant dans les milieux aquatiques.

3. Bien inscrit au Patrimoine mondial

L'inscription d'un bien sur la Liste du patrimoine mondial consacre sa valeur et lui vaut d'être préservé au titre de patrimoine de l'humanité. Cette démarche d'excellence se réfère à la Convention pour la protection du patrimoine mondial (UNESCO) de 1972. En signant cette convention, les pays reconnaissent que les sites, monuments et paysages qui se trouvent sur leur territoire national et qui ont été inscrits sur la Liste du patrimoine mondial constituent, sans préjudice de la souveraineté nationale et des droits de la propriété, un patrimoine à la protection duquel « il incombe à la communauté internationale toute entière de participer ». 35 biens français sont concernés en 2010.

L'inscription renforce les exigences quant à la conservation et la présentation pour tous les publics de la « valeur universelle exceptionnelle » du bien reconnue internationalement. Toutes les autorités publiques se doivent d'y veiller tout particulièrement.

Recommandation :

Consulter le gestionnaire du bien, ainsi que la DREAL (service des sites).

Référence :

1972 : Convention du Patrimoine Mondial (UNESCO).

4. Chemin de halage le long d'un canal

C'est l'établissement public Voies navigables de France qui est en charge des canaux. Grâce au décret du 16 décembre 2008 - modifiant le décret de 1932 - la réglementation relative aux chemins de halage n'est plus un obstacle à l'instauration d'une voie cyclable, puisqu'une convention de superposition de gestion peut-être conclue et permettre d'autoriser différents usagers à y circuler, dont les cyclistes.

Procédure :

Le projet dans son ensemble est à étudier dès l'amont avec la structure publique en charge des bords du canal.

Référence :

Convention de superposition d'affectation (CGPPP : Article L.2123-7 du code général de la propriété des personnes publiques et décret du 16 décembre 2008).

5. Domaine public fluvial

Les berges des cours d'eau sont des dépendances du domaine public fluvial ou terrestre. Elles peuvent aussi être la propriété de riverains, avec des servitudes publiques. Le droit en est assez complexe. En cas de propriété publique, une superposition d'affectation peut être décidée par les collectivités concernées en vue de la mise en place d'une voie cyclable. Dans la mesure où le bien peut conserver sa destination initiale, il doit être alors procédé à un transfert de gestion.

Recommandation :

Consulter la préfecture ou la DDT.

Référence :

Notamment articles L.2123 et 2131 du code général de la propriété des personnes publiques.

6. Espace boisé classé

Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés « les bois, forêts et parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils soient soumis ou non au régime forestier, enclos ou non, attenants ou non à des habitations. Ce classement peut également s'appliquer à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ».

« Le classement en espace boisé d'un terrain interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au code forestier ».

C'est au respect de ces critères que sont soumis, au cas par cas, l'aménagement, l'entretien ou la stabilisation de voies cyclables. En cas d'impossibilité de les respecter, il est nécessaire de prévoir un itinéraire alternatif à l'extérieur de l'espace boisé classé (EBC), sinon d'envisager une évolution du PLU pour modifier ou supprimer l'EBC.

Recommandation :

Consulter le service urbanisme de la commune et la DDT.

Référence :

L 130-1 code de l'urbanisme (PLU)
Circulaire n° 77-114 du 1er août 1977
Circulaire n°93-11 du 28 janvier 1993

7. Espace naturel sensible (ENS)

Un espace naturel sensible est un espace acquis par un conseil général dans le cadre de sa politique de protection, de gestion et d'ouverture des milieux naturels au public. Il peut d'agir de sites, paysages et milieux naturels rares ou menacés, de champs naturels d'expansion des crues, d'habitats naturels, de bois et forêts, de sentiers et chemins...

La politique des espaces naturels sensibles a pour objectif :

- de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues ;
- de sauvegarder les habitats naturels ;
- de créer des itinéraires de promenade et de randonnée, ainsi que des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature.

Elle est alimentée par la taxe sur les espaces naturels sensibles (TDENS) que perçoit le conseil général, à son initiative.

Les terrains acquis par le département doivent être aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Cet aménagement doit toutefois être compatible avec la sauvegarde des sites, des paysages et des milieux naturels. En conséquence, seuls des équipements légers d'accueil du public ou nécessaires à la gestion courante des terrains ou à leur mise en valeur à des fins culturelles ou scientifiques y sont tolérés, et ce, à l'exclusion de tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la préservation de ces terrains en tant qu'espaces naturels.

Recommandation :

Contacter le service compétent du conseil général.

Référence :

Articles L. 142-1 à L. 142-13 et R. 142-1 à R. 142-19 du code de l'urbanisme ;
Circulaire du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports n°95-62 du 28 juillet 1995 relative aux recettes et emplois de la taxe départementale des espaces naturels sensibles.

8. Espèces protégées de niveau national ou d'intérêt communautaire

Niveau européen :

Il existe une liste communautaire des espèces animales et végétales protégées qui sont dites « d'intérêt communautaire », au titre de la directive Habitats dans son annexe II. Il s'agit d'espèces en danger d'extinction, ou vulnérables, ou rares, ou endémiques. On distingue les espèces prioritaires, c'est-à-dire celles dont l'état de conservation est préoccupant et pour lesquelles un effort particulier doit être engagé.

Niveau national :

Il existe une liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire national. Établie en 1982, elle a été révisée en 1995. Cette liste comporte deux annexes correspondant à deux régimes différents pour les espèces qui y figurent. De même il existe une liste des espèces animales protégées de niveau national : ce sont celles de la Convention de Berne complétée par une liste nationale.

Le principe prioritaire est l'évitement de l'impact sur ces espèces : le projet ne peut déroger que s'il présente un intérêt public de niveau supérieur et en l'absence d'alternative crédible, ce qui ne sera vraisemblablement pas le cas pour une voie cyclable. Le mieux est donc d'essayer d'éviter l'emplacement concerné. Si le tracé est maintenu, il faudra faire une demande de dérogation et mettre en place des mesures de compensation.

De la même manière, il existe des listes régionales.

Procédure :

Déposer un dossier de demande de dérogation, qui sera transmis par la DREAL et examiné par le Conseil National de la Protection de la Nature.

Référence :

Loi du 10 juillet 1976 – Article L. 411 du Code de l'Environnement
Annexe II de la Directive habitats

9. Forêt publique (domaniale ou communale)

Les forêts relevant du régime forestier (article L.111-1 du code forestier) sont essentiellement les forêts domaniales et les forêts des collectivités territoriales. Elles appartiennent au domaine privé de l'État ou des collectivités. Elles sont gérées dans le cadre d'un document d'aménagement établi pour chaque forêt, arrêté par le ministre chargé des forêts pour les forêts domaniales (article L.133-1 du code forestier) et par le préfet de région pour les forêts des collectivités (article L.143-1 du code forestier).

Le document d'aménagement organise la gestion multi-fonctionnelle de la forêt et prend en compte les orientations de gestion du territoire où se situe la forêt et les objectifs de gestion durable. Dans les forêts soumises à une forte fréquentation du public, la préservation et l'amélioration du cadre de vie des populations sont prioritaires, dans le respect des objectifs de la gestion durable. (article L.133-1 du code forestier).

L'arrêté d'aménagement peut, pour certaines zones, interdire ou soumettre à des conditions particulières les activités susceptibles de compromettre la réalisation des objectifs de l'aménagement. (article L.133-1 du code forestier pour les forêts domaniales).

Dans tous les cas, du fait des différentes réglementations susceptibles de se superposer au régime forestier et de l'organisation de la gestion dans le cadre de l'aménagement forestier, certaines zones de forêt seront plus propices que d'autres à l'aménagement de voies cyclables.

Procédure :

En forêt domaniale, contacter le gestionnaire ONF de la forêt dès l'amont du projet.

En forêt de collectivité, contacter le propriétaire et l'ONF.

10. Forêt de protection

Le statut de forêt de protection est l'outil juridique le plus fort pour la protection des forêts, réservé aux massifs présentant de forts enjeux en matière environnementale et sociale. Il peut concerner tous bois et forêts quels que soient leurs propriétaires (collectivités publiques ou personnes privées).

L'objectif est double :

- assurer la conservation des forêts reconnues nécessaires au maintien des terres sur les montagnes et sur les pentes, à la défense contre les avalanches, les érosions et les envahissements des eaux et des sables ;
- protéger les bois et forêts, situés à la périphérie des grandes agglomérations, ainsi que dans les zones où leur maintien s'impose, soit pour des raisons écologiques, soit pour le bien-être de la population.

Le plus grand massif forestier classé en forêt de protection est la forêt de Fontainebleau avec plus de 27.000 hectares.

Cette protection met le bien concerné à l'abri d'un changement de destination. C'est la raison pour laquelle aucune autre affectation que le boisement n'est autorisée. Le passage d'un itinéraire cyclable en forêt de protection, s'il est possible, se fera vraisemblablement sans aménagement lourd.

Recommandation :

Contactez le gestionnaire du massif forestier concerné.

Référence :

Articles L. 411-1 et suivants et R. 411-1 et suivants du code forestier.
Circulaire DERF/SDEF n° 92-3011 du 12 mai 1992 du ministre de l'agriculture

11. Grand Site / Grand Site de France

Un Grand site est un territoire en partie classé (au titre de la législation des sites et monuments naturels), remarquable pour ses qualités paysagères, naturelles et culturelles, emblématique du patrimoine national et à ce titre très fréquenté. Il est engagé dans une démarche de gestion qui se traduit par un projet mis en œuvre par une collectivité gestionnaire.

L'Opération Grand Site est la démarche permettant l'élaboration et la mise en œuvre du projet. Le label Grand Site de France, décerné par l'État, garantit l'excellence de la gestion du site, selon les principes du développement-durable. Une cinquantaine de territoires sont concernés, sur 550 000 ha. Dix d'entre eux ont le label Grand Site de France.

L'État et les collectivités territoriales s'engagent à appliquer le projet du Grand Site. Ils conduisent leurs politiques en cohérence, permettant de préserver les paysages et les milieux naturels qui font la valeur du lieu. Des réseaux de liaisons douces sont en général développés, permettant de découvrir le site sans voiture. Dans les parties inscrites ou classées s'applique la législation spécifique.

En général, les Grands Sites disposent de données précises sur le patrimoine de leur territoire - naturel, culturel et paysager. Ils sont fréquemment opérateurs Natura 2000. Ils sont dotés d'une équipe de terrain qui connaît bien son territoire et qu'il est indispensable d'associer au projet cyclable.

Recommandation :

Consulter la structure de gestion du Grand Site que traverse l'itinéraire cyclable. L'associer à la concertation et au comité de pilotage.

Référence :

Articles L. 341-15-1 du code de l'environnement.
Circulaire du 21 janvier 2011.

12. Parc national

Un Parc national est un espace classé du fait de sa richesse naturelle exceptionnelle.

Les missions et l'organisation des Parcs nationaux ont été entièrement revues depuis la loi du 4 avril 2006. Ils ont la particularité

d'être structurés en deux secteurs à la réglementation distincte : une zone de protection (le « cœur » du parc, anciennement « zone centrale ») à la réglementation stricte de protection de la nature, et une « aire d'adhésion » (anciennement « zone périphérique ») où les communes sont partenaires du développement durable du territoire. Les parcs nationaux, au nombre de 9 en 2011, couvrent des domaines terrestres et maritimes variés sur un total de 48 720 km² (France et métropole). Ils attirent chaque année plus de 7 millions de visiteurs.

La charte du Parc national exprime un projet de territoire pour le cœur et la zone d'adhésion, selon des modalités différentes pour ces deux espaces. Elle définit les zones, leur vocation et les priorités de gestion en évaluant l'impact de chaque usage sur le patrimoine.

Au-delà de leur objectif d'accueil du public et de développement d'un tourisme durable, les Parcs nationaux doivent canaliser la fréquentation et s'assurer qu'elle ne va pas à l'encontre des objectifs de protection du patrimoine naturel, fondement même de leur existence.

Les Parcs nationaux disposent de données précises sur le patrimoine naturel qui peuvent être complémentaires de celles dont dispose la DREAL. Ils bénéficient d'une équipe spécialisée qui peut être d'un grand appui pour l'aménagement cyclable. Ils sont fréquemment opérateurs Natura 2000.

Recommandation :

Consulter le directeur du Parc National concerné par le projet d'itinéraire cyclable. L'associer à la concertation et au comité de pilotage.

Référence :

- Articles L.331-2 à L.331-7 du code de l'environnement
- Loi n° 2006-436 du 14 avril 2006 relative aux parcs nationaux, aux parcs naturels marins et aux parcs naturels régionaux (JORF 15 avril 2006)
- Décrets d'application nos 2006-943 et 2006-944 du 28 juillet 2006 (JORF 29 juillet 2006)

13. Parc naturel régional

Un Parc naturel régional est un territoire au patrimoine naturel et culturel riche, faisant l'objet d'un projet de développement, fondé sur la préservation et la valorisation de ce patrimoine. Les PNR concourent à la politique de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire, et constituent un cadre privilégié des actions menées en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel. On compte 46 parcs naturels régionaux couvrant environ 7,4 millions d'hectares, soit environ 13% du territoire.

Le projet du Parc est traduit dans une charte et un plan de Parc dont la durée est de 12 ans. Le plan de parc définit les vocations des différentes parties du territoire. L'État et les collectivités territoriales concernées doivent appliquer les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences. Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent. Les SCOT et les PLU doivent être compatibles avec la charte du Parc. La plupart des Parcs naturels régionaux sont engagés dans une démarche d'agenda 21 local¹ où les circulations douces ont toute leur place.

En général, les Parcs naturels régionaux disposent de données précises sur l'ensemble du patrimoine de leur territoire - naturel, culturel et paysager - qui peuvent être complémentaires de celles dont dispose la DREAL. Ils bénéficient d'une équipe de chargés de mission dans de nombreux domaines, qui ont une bonne connaissance du territoire et peuvent être d'un grand appui dans un projet d'aménagement cyclable. Ils sont fréquemment opérateurs Natura 2000.

Recommandation :

Consulter le directeur du Parc naturel régional que traverse l'itinéraire cyclable. L'associer à la concertation et au comité de pilotage. Il est toujours préférable d'intégrer le projet de piste cyclable dans le projet du parc à l'amont au niveau de la charte et du plan de parc.

Référence :

Articles L. 333-1 à L. 333-4 et R. 333-1 à R. 333-16 du Code de l'environnement
Circulaire du 15 juillet 2008.

14. Périmètre de protection d'un monument historique

Les immeubles ou parties d'immeubles dont la conservation présente, au point de vue historique et architectural, un intérêt

¹ Un agenda 21 local est une démarche territoriale de développement durable. Elle inclut un volet mobilité durable

public, sont classés à l'échelon national par décision du ministre chargé de la culture sur proposition de la commission supérieure des Monuments Historiques.

Dans le périmètre des 500m qui protège un monument historique, s'il y a modification de l'état ou de l'aspect des lieux, en cas de co-visibilité entre le monument et l'aménagement, l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France est obligatoire. La servitude exercée sur les abords des monuments historiques est suspendue lorsque l'édifice protégé est situé à l'intérieur d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), désormais AVAP.

Procédure :

Demande d'autorisation au préfet de département.
Avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Référence :

Articles L.621-1 et suivants du code du patrimoine.

15. Réserve naturelle nationale ou régionale

Ce sont des territoires d'une ou de plusieurs communes, dont la conservation de la faune, de la flore, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, du milieu naturel présente une importance particulière, ou qu'il est nécessaire de soustraire à toute intervention artificielle qui serait susceptible de les dégrader. Il existe 163 réserves naturelles nationales, qui couvrent environ 2 700 000 ha, ainsi que 174 réserves naturelles régionales, sur environ 22 000 hectares .

Le classement en réserve naturelle nationale ou régionale peut interdire, à l'intérieur de la réserve, toute action susceptible de nuire au développement naturel de la faune et de la flore ou au patrimoine géologique et, plus généralement, d'altérer le caractère de la réserve. Il peut s'agir d'activités, d'aménagements, de travaux ou encore de la circulation de personnes.

Recommandation :

Contactez la DREAL

Référence :

Articles L. 332-1 à L. 332-27

Circulaire n° 95-47 du 28 mars 1995 relative aux plans de gestion écologique des réserves naturelles.

16. Secteur sauvegardé

Un secteur sauvegardé est une partie de la ville, souvent son centre ancien, qui présente un caractère historique, esthétique, ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non. Créés en 1962 par la loi « Malraux », les secteurs sauvegardés constituent un dispositif de préservation du patrimoine immobilier. En 2010, 100 secteurs sauvegardés ont été ainsi créés par l'État, en collaboration avec les villes concernées.

Ces secteurs font l'objet d'un document d'urbanisme patrimonial, le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), qui constitue un guide pour la restauration et la mise en valeur du patrimoine urbain.

Procédure :

Consulter le plan de sauvegarde.

Avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF) au moment de l'instruction de l'autorisation.

Référence :

Articles L. 313-1 à L. 313-3 et L. 313-11 à L. 313-15 du code de l'urbanisme.

17. Sentier du littoral

La loi du 31 décembre 1976 a institué sur les propriétés privées riveraines de la mer, une servitude de 3 mètres destinée à assurer le passage exclusif des piétons. Ce sentier est plus connu sous le nom de « sentier des douaniers », souvent parcouru par

l'itinéraire d'un chemin de grande randonnée (GR). Cette servitude est codifiée à l'article L.160-6 du code de l'urbanisme : « Les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées sur une bande de trois mètres de largeur d'une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons. »

La mise en œuvre de cette servitude se fait commune par commune, l'ensemble des démarches administratives, des études et les travaux étant assurés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer. Le conseil général en assure fréquemment la signalisation. Les autres collectivités locales, notamment les communautés de communes, peuvent participer au financement des travaux et elles en assurent souvent l'entretien.

Une voie cyclable ne doit pas emprunter le sentier du littoral, puisque la loi prévoit le passage exclusif des piétons.

Contact :

DDTM.

Référence :

Loi n°1285 du 31 décembre 1976

Article L.160-6 du code de l'urbanisme.

18. ZNIEFF de type 1 et 2

L'inventaire ZNIEFF est un **outil de connaissance**, indiquant l'intérêt écologique de certains espaces, requérant une attention et des études plus approfondies. Il constitue le point fort de l'inventaire national du patrimoine naturel.

Il est destiné à éclairer des décisions émanant de personnalités juridiques diverses et tout particulièrement la politique du ministre chargé de l'environnement. Ainsi, les ZNIEFF font partie des informations que le préfet doit porter à la connaissance des communes ou de leurs groupements lors de l'établissement des documents d'urbanisme. De même, elles peuvent aider à l'identification sur le terrain d'espaces remarquables.

On distingue deux types de ZNIEFF :

- **les zones de type I**, secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées ;
- **les zones de type II**, grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire, etc.) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Les données scientifiques recueillies sont validées par le Muséum national d'histoire naturelle et sont centralisées dans une base de données régionale. À l'issue de l'inventaire ZNIEFF de première génération, on a recensé 14 836 ZNIEFF pour une surface totale de près de 13,8 millions d'hectares (environ 25% du territoire), dont 12 915 zones de type I (4,5 millions d'hectares) et 1 921 zones de type II (11,9 millions d'hectares).

Les ZNIEFF peuvent constituer une preuve de la richesse écologique des espaces naturels et de l'opportunité de les protéger. L'inventaire n'a pas, en lui-même, de valeur juridique directe et ne constitue pas un instrument de protection réglementaire des espaces naturels. Si la jurisprudence considère que l'existence d'une ZNIEFF n'est pas de nature à interdire tout aménagement, le juge administratif a sanctionné à plusieurs reprises pour erreur manifeste d'appréciation la non prise en compte dans les décisions d'urbanisme du caractère remarquable d'un espace naturel attesté par son inscription à l'inventaire ZNIEFF (exemple : TA Orléans, 29 mars 1988, M. Rommel et autres).

Recommandation :

- Consulter le fichier régional, à disposition dans chaque DREAL.
- Être particulièrement attentif aux ZNIEFF de type I, et aux listes d'espèces et d'habitats recensés.
- Prévoir une expertise écologique approfondie.
- Évaluer l'impact potentiel dû à l'augmentation de la fréquentation du site.
- Justifier le projet par rapport aux alternatives envisageables.

Référence :

Article L. 411-5 du code de l'environnement
Articles R. 411-22 à R. 411-30 du code de l'environnement
Circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991 relative aux ZNIEFF.

19. Zone humide

Le code de l'environnement instaure l'objectif d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. À cette fin, il vise en particulier la préservation des zones humides. Ce sont des terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, exploités ou non. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles ou aquatiques.

La préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général. Celles-ci sont en effet au cœur des politiques de préservation de la diversité biologique, du paysage, de la gestion des ressources en eau et de la prévention des inondations.

À ce titre, dans le cadre de l'aménagement ou de la réhabilitation d'une voie cyclable, l'assèchement, l'imperméabilisation ou le remblais d'une zone humide ou de marais nécessite une autorisation ou une déclaration en préfecture. Il faut déterminer si l'opération entre ou non dans la rubrique 3310 de la nomenclature de police de l'eau annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement et si, en fonction des seuils de superficie de zone humide remblayée ou asséchée, elle se trouve exemptée, soumise à déclaration ou soumise à autorisation.

Selon la rubrique 3310 citée :

- si l'aménagement occupe une zone supérieure à 1 ha, il faut une autorisation ;
- sur une zone comprise entre 0.1 et 1 ha, déclaration ;
- sur une zone inférieure à 0.1 ha, exemption.

Procédure :

Demande d'autorisation ou déclaration à faire auprès du préfet
Le service instructeur est la DDT.

Référence :

Article R. 214-1 du code de l'environnement
www.zones-humides.eaufrance.fr 

Remarques :

1. De nombreux textes législatifs et réglementaires contribuent à la préservation et la gestion des zones humides. Parmi eux, la loi relative au Développement des Territoires Ruraux (DTR) a introduit les notions de zones humides d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP) et zones humides stratégiques pour la gestion de l'eau (ZSGE). Ce dispositif permet aux autorités publiques d'identifier de zones particulièrement intéressantes, de définir des priorités d'actions les concernant et de choisir des dispositifs de protection, de restauration ou d'intervention adaptés. Il est recommandé de s'informer auprès de la DREAL ou de la DDT du zonage existant et des priorités qui les concernent.

2. Par ailleurs, la loi sur l'eau du 3 janvier 2002 a créé deux nouveaux outils de planification :

- les SDAGE, Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux, élaborés pour chacun des grands bassins hydrographiques français par les comités de bassin.
- les SAGE, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, **élaborés à une échelle plus locale**, lorsque cela est nécessaire, par une Commission Locale de l'Eau.

Ces deux outils sont dotés de portée juridique et organisent la gestion de l'eau à des niveaux hydro-géographiques cohérents.

Le SDAGE est un document d'orientation qui définit :

- des orientations de portée réglementaire : il s'impose aux décisions de l'État en matière de police des eaux, aux décisions des collectivités, établissements publics ou autres usagers en matière de programme pour l'eau;
- des actions structurantes à mettre en œuvre pour améliorer la gestion de l'eau au niveau du bassin;
- des règles d'encadrement des SAGE qui doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les SDAGE.

Ainsi, les collectivités, les départements, les régions, l'État et ses établissements publics ne pourront pas aménager leur territoire, ni imaginer de grands travaux, sans tenir compte du SDAGE.

Le SAGE a pour vocation de :

- fixer des objectifs de qualité et quantité à atteindre pour les masses d'eau concernées dans un délai déterminé;
- définir la répartition de l'eau disponible entre les différentes catégories d'usagers, le cas échéant en déterminant des priorités d'usage en cas de conflit;
- identifier et protéger les milieux aquatiques sensibles;
- coordonner les actions d'aménagement, de protection de la ressource, d'entretien des masses d'eau et de lutte contre les inondations.

Le SAGE est établi par la Commission Locale de l'Eau (CLE), composée d'élus, d'usagers et des services de l'État. Il est soumis à enquête publique et approuvé par le préfet. Il s'agit d'un outil élaboré par les acteurs locaux et approuvé par l'État. Les documents d'urbanisme tels que les SCOT, les PLU et les cartes communales doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le SAGE.

Le travail étroit avec les services compétents permettra au maître d'ouvrage de connaître les orientations et obligations instaurées par les schémas et susceptibles de concerner le projet cyclable.

20. Zone humide d'importance internationale. Convention de Ramsar

Les zones humides entendues au sens de la Convention de Ramsar sont « des étendues de marais, de fagnes, de tourbières ou d'eaux naturelles ou artificielles, permanentes ou temporaires, où l'eau est stagnante ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas six mètres ».

Leur choix est fondé sur leur importance internationale au point de vue écologique, botanique, zoologique, limnologique ou hydrologique. Les critères d'intérêt culturel des zones humides participent également au classement des sites. En premier lieu, doivent être inscrites au titre de la Convention les zones humides ayant une importance internationale pour les oiseaux d'eau en toutes saisons.

On parle de l'inscription d'une zone humide sur la « liste Ramsar ». Cette inscription engage l'État qui doit élaborer et appliquer un plan d'aménagement sur la zone, de façon à favoriser sa conservation.

L'inscription d'une zone humide sur la liste Ramsar n'entraîne pas d'effets directs, en termes de contraintes juridiques, autres que celles prévues par la législation nationale. Néanmoins, elle en renforce les exigences de par l'importance qu'elle confère au bien aux yeux de la communauté nationale et internationale.

Recommandation :

Consulter la DREAL au moment de la réflexion du tracé.

Référence :

Convention de Ramsar (Iran) du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale.

TEXTE DE RÉFÉRENCE

Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature

Loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, dite loi Grenelle 2, en attente des décrets d'application.

Articles L.122-1 et suivants ; articles R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

Qu'est-ce qu'une étude d'impact ?

L'étude d'impact analyse les incidences d'un projet sur l'environnement et propose des mesures pour éviter, réduire, et lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement. Elle vise trois objectifs : améliorer la conception des projets en prévenant leurs conséquences environnementales, éclairer la décision publique et rendre compte auprès du public. Ainsi, la qualité des études d'impact conditionne non seulement celle des projets mais aussi la qualité de la participation du public au processus décisionnel.

L'étude d'impact a été introduite par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

Quand un projet est-il soumis à une étude d'impact ?

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (LENE, dite Grenelle 2) a prévu une redéfinition des critères de soumission à l'étude d'impact. Les décrets d'application sont à paraître.

Les principales modifications apportées par cette réforme des études d'impact sont les suivantes :

- le passage d'un principe général de soumission automatique des projets à étude d'impact au-dessus d'un montant de 1 900 000 euros (à l'exception de listes de projets exemptés en fonction de critères et de seuils) à une liste exhaustive de projets. Cette liste distingue les projets qui sont obligatoirement soumis à étude d'impact et ceux qui peuvent l'être, après une vérification préliminaire dite « examen au cas par cas » ;
- la procédure d'« examen au cas par cas » porte sur la nécessité de réaliser ou non une étude d'impact en fonction de la nature du projet, de sa localisation ou de la sensibilité du milieu ; cette vérification est effectuée par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (ministre de l'écologie, formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ou préfet de région selon les cas) ;
- lorsque le projet a été soumis à l'obligation de réaliser une étude d'impact, la décision autorisant celui-ci mentionne les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la charge du pétitionnaire et précise les modalités de leur suivi.

Ainsi, suite à la réforme du Grenelle de l'environnement, les projets soumis à étude d'impact seront identifiés en tant que tels, ainsi que les projets « potentiellement soumis à étude d'impact, sur appréciation au cas par cas de l'autorité environnementale ». Il conviendra de se référer dès sa publication au tableau annexé à l'article R.122 du CE.

Il est probable que la plupart des projets d'itinéraire cyclable dans des sites sensibles seront soumis à étude d'impact.

La démarche pour réaliser l'étude d'impact

L'étude d'impact est une analyse technique et scientifique permettant d'envisager - avant que le projet ne soit construit et exploité - les conséquences futures positives et négatives du projet sur l'environnement.

La démarche d'étude d'impact doit débuter le plus en amont possible du projet, tout en étant **continue, progressive, sélective et itérative** :

- la continuité doit être assurée aux différents stades du projet, ce qui signifie que la démarche d'étude doit accompagner la démarche projet ;

- la progressivité signifie que l'étude d'impact n'exige pas, dès les étapes préliminaires, d'analyser l'ensemble des données dans le moindre détail. La précision augmente au fur et à mesure des phases successives de l'étude ;
- la sélectivité s'impose face à la complexité des critères environnementaux et de leurs interactions. L'étude d'impact ne prétend pas les étudier tous de manière exhaustive, mais recherche plutôt les enjeux environnementaux les plus importants vis-à-vis du projet ;

Les trois notions précédentes appellent celle d'itération qui consiste à vérifier la pertinence des choix antérieurs. L'apparition d'un nouveau problème, l'approfondissement d'un aspect du projet peuvent remettre en question un choix et nécessiter une nouvelle boucle d'évaluation.

Les thèmes de l'environnement à évaluer sont notamment : la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, la commodité du voisinage (bruit...) ou l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique et l'interaction entre ces domaines (extrait de l'article R.123-3 du code de l'environnement).

Dans un premier temps, une analyse de l'état initial doit être conduite dans un périmètre large. Dans un second temps, les différents partis d'aménagement (sites, technologies) sont comparés. Par la suite, les conséquences sur l'environnement du projet retenu sont analysées en détail, pour s'assurer que celui-ci est globalement acceptable pour l'environnement.

L'étude d'impact ne se limite pas aux seuls **effets** directs attribuables aux travaux et aménagements projetés. Les effets indirects sont aussi évalués. Les premiers traduisent les conséquences immédiates du projet, dans l'espace et dans le temps, et affectent son environnement proche. Les seconds découlent d'un effet direct. Ils peuvent concerner des territoires éloignés du projet ou apparaître dans un délai plus ou moins long. Cependant, leurs conséquences peuvent être aussi importantes que celles des effets directs. Les effets temporaires sont limités dans le temps : ils disparaissent immédiatement après cessation de la cause, ou bien leur intensité s'atténue progressivement jusqu'à leur disparition.

Enfin, l'étude d'impact doit aussi identifier et analyser les effets cumulés résultant de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects issus d'un ou de plusieurs projets.

Lorsque la démarche de l'étude d'impact accompagne la démarche de projet, il est possible de procéder à **des ajustements du projet** vers celui de moindre impact. Lorsqu'un impact dommageable ne peut être totalement supprimé par la conception du projet, le maître d'ouvrage doit mettre en oeuvre des mesures réductrices et, à défaut, des mesures compensatoires. Le maître d'ouvrage sera jugé sur ses capacités à concevoir et à mettre en oeuvre des mesures réalistes et faisables au plan technique, qui permettent d'aboutir à un projet dont les effets sont globalement neutres sur l'environnement.

L'étude d'impact **accompagne le projet** dans sa conception. Elle peut être préparée en amont par un pré-diagnostic environnemental et par le cadrage préalable en relation avec l'autorité environnementale. L'évaluation ne s'arrête pas à la conception du projet. En effet, des outils d'évaluation environnementale peuvent être utilisés en fonction des enjeux : pendant la construction des installations (plan de gestion environnemental), pendant leur exploitation (suivi environnemental) et au moment de la cessation ou du renouvellement de l'activité (bilan environnemental, remise en état etc.).

L'étude d'impact est jointe au dossier d'enquête publique, accompagnée de l'avis de l'autorité environnementale.

Le contenu réglementaire de l'étude d'impact

Il est défini à l'article R.122-3 du code de l'environnement. Il doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

L'étude d'impact présente :

- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur « les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages » ;
- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur « la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique » ;
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ;
- Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;

- Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement;
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- Un résumé non technique, destiné à « faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude ».

« Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme » (art. R.122-3).

Cas où le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000, qui constitue une pièce à part entière du dossier de demande d'autorisation, de déclaration ou d'approbation de l'activité, peut être intégrée à l'étude d'impact, sous réserve toutefois de respecter l'ensemble des prescriptions de l'article R.414 23 du code de l'environnement (présentées dans la fiche « éléments méthodologiques relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000 »).

Références complémentaires

Attente du décret d'application pour la réforme des études d'impact issu de la loi LENE du 12 juillet 2010.

Internet

[L'étude d'impact sur l'environnement: Guide MEDD 2001](#) 

Fiche réglementaire

Loi sur l'eau

TEXTE DE RÉFÉRENCE

Loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992

Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006

Articles L. 210-1 et suivants du code de l'environnement

Principes et objectifs

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 affirme le principe selon lequel l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation : sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont reconnus d'intérêt général.

La Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 a rénové le cadre global. Les nouvelles orientations qu'apporte la LEMA sont entre autres de se doter d'outils en vue d'atteindre en 2015 l'objectif de « bon état » des eaux fixé par la Directive Cadre sur l'Eau européenne (DCE), transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004.

Le régime d'autorisation et de déclaration au titre de la loi sur l'eau

Sont soumis à la **police de l'eau** les installations, ouvrages, travaux et activités (**IOTA**) réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, ou bien une **modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux** ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

Les IOTA sont définis dans une nomenclature établie par décret et sont soumis à **autorisation ou à déclaration**, suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques (articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement).

Comment savoir si le projet de voie cyclable est soumis à la police de la loi sur l'eau ?

La liste des ouvrages soumis à déclaration ou à autorisation est précisée dans les articles R.214-1 à R.214-5 du code de l'environnement.

Un projet d'itinéraire cyclable est généralement concerné par une ou plusieurs des installations, ouvrages, travaux et activités listés dans le tableau ci après.

Remarque : La création de chemin ou sentier pédestre, équestre ou cycliste qui serait soumis à la loi sur l'eau doit également obligatoirement faire l'objet d'une évaluation des incidences « Natura 2000 » (cf. fiche réglementaire Natura 2000).

Rubriques concernées par le projet	Seuils Loi sur l'Eau
2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :	1° supérieure ou égale à 20 ha (A)
	2° supérieure à 1ha, mais inférieure à 20 ha (D)
2.2.1.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles susceptible de modifier le régime des eaux, à l'exclusion des rejets visés à la rubrique 2.1.5.0 ainsi que des rejets des ouvrages visés aux rubriques 2.1.1.0 et 2.1.2.0, la capacité totale de rejet de l'ouvrage étant :	1° supérieure ou égale à 10 000 m ³ /j ou à 25% du débit moyen inter annuel du cours d'eau (A)
	2° Supérieure à 2 000 m ³ /j ou à 5 % du débit moyen inter annuel du cours d'eau mais inférieure à 10 000 m ³ /j et à 25 % du débit moyen inter annuel du cours d'eau (D)

3.1.1.0 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit mineur d'un cours d'eau constituant :	Un obstacle à l'écoulement des crues (A)
	Un obstacle à la continuité écologique entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen du cours d'eau, entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A)
	Un obstacle à la continuité écologique entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm, pour le débit moyen du cours d'eau, entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D)
3.1.2.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou en travers du lit mineur du cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau sur une longueur :	1° supérieure ou égale à 100 m (A)
	2° inférieure à 100 m (D)
3.1.3.0 : Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau, sur une longueur :	1° Supérieure ou égale à 100 m (A)
	2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D)
3.1.4.0 : Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes sur une longueur :	1° supérieure ou égale à 200 m (A)
	2° supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D)
3.1.5.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens :	1° Destruction de plus de 200 m ² de frayères (A)
	2° Dans les autres cas (D)
3.2.2.0 : Installations, ouvrages, remblais, dans le lit majeur d'un cours d'eau : Surface soustraite :	1° Supérieure ou égale à 10 000 m ² (A)
	2° Supérieur à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² (D)
3.3.1.0 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :	1° Supérieure ou égale à 1 ha (A)
	2° Supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha (D)

La procédure

L'autorisation est accordée après enquête publique par le préfet et, le cas échéant, pour une durée déterminée.

La déclaration est adressée au préfet du ou des départements concernés, qui donne récépissé de la déclaration et communique une copie des prescriptions générales applicables.

L'autorisation du service police de l'eau doit être obtenue AVANT le début des travaux. Pour cela, le demandeur doit adresser un dossier de déclaration ou de demande d'autorisation au guichet unique du service police de l'eau de la DDTM.

Les délais d'instruction sont :

- **de 2 mois minimum pour une déclaration.** Durant ce délai, il pourra être demandé des compléments au déclarant si le dossier n'est pas jugé régulier. Il peut être fait opposition à cette déclaration ou des prescriptions particulières peuvent être établies sur lesquelles le déclarant sera alors saisi pour présenter ses observations ;
- **de 6 mois maximum avant l'ouverture de l'enquête publique pour une demande** d'autorisation, afin de vérifier la complétude du dossier et son instruction (régularité et recevabilité, enquête administrative visant à recueillir différents avis utiles avant l'enquête publique, d'une durée de 1 mois). Si n'y a pas d'avis d'ouverture d'enquête publique dans les 6 mois qui suivent la complétude du dossier, ceci vaut rejet de la demande d'autorisation. La demande d'autorisation est soumise à une consultation du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) avant la signature de l'arrêté préfectoral. A compter de la réception du rapport du commissaire enquêteur, le préfet dispose de 3 mois pour faire connaître sa décision au pétitionnaire. Ce délai peut être prorogé de 2 mois.

La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ne se substitue pas aux autres réglementations applicables : permis de construire, autorisation de défrichement, exhaussement de sol, etc.

Lorsque le projet est soumis à autorisation, les études et documents à produire dans le dossier doivent porter sur l'ensemble des installations, ouvrages, travaux ou activités exploités ou projetés par le demandeur, qui par leur proximité ou leur connexion avec le projet sont de nature à participer aux incidences sur les eaux ou le milieu aquatique.

Lorsque le projet concerne plusieurs rubriques de la nomenclature, un dossier global doit être déposé au titre de l'ensemble des rubriques concernées. Si une demande d'autorisation est nécessaire au titre d'une rubrique, c'est alors l'ensemble du projet qui est soumis à autorisation.

Comment s'y prendre ? Recommandations

Il convient tout d'abord de vérifier, dès les études de définition, si le projet est potentiellement concerné par une ou plusieurs rubriques.

Cette première étape permettra de tenir compte de certaines exigences (identification des zones humides, des zones écologiquement riches, de la qualité des rives et berges des cours d'eau, etc.) et de planifier :

- les études techniques nécessaires (inventaires naturalistes, études de sols, modélisation et calculs hydrauliques, ...)
- les délais administratifs ;
- les variantes et solutions techniques alternatives qui pourront être étudiées ou mises en œuvre.

Il est recommandé de se rapprocher des services (chargé de mission « police de l'eau » de la DDTM le plus souvent) le plus en amont possible de la définition du projet, afin de préciser le contenu du dossier au regard d'enjeux locaux particuliers, de valider les rubriques et seuils concernés, les attentes des services en fonction du projet lui-même, des spécificités locales, des exigences réglementaires, de la coordination de la procédure « loi sur l'eau » avec les autres procédures administratives éventuelles...

Le contenu du dossier devra être proportionné aux impacts attendus du projet sur les milieux aquatiques.

Il devra être adapté à l'importance du projet, à la nature des IOTA concernés par la demande d'autorisation ou la déclaration, et aux incidences attendues du projet sur l'eau et les milieux aquatiques.

Le dossier

Les articles R 214-6 à R 214-31 du code de l'environnement fixent la liste des pièces à produire et la procédure d'instruction des demandes d'autorisation.

Les articles R 214-32 à R 214-40 du code de l'environnement fixent la liste des pièces à produire et la procédure d'instruction des déclarations.

Composition du dossier pour les opérations soumises à autorisation (à remettre en sept exemplaires) :

- 1 - le nom et l'adresse du demandeur ;
- 2 - l'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;
- 3 - la nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;
- 4 - Un document :
 - a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques ;
 - b) Comportant, lorsque le projet est de nature à affecter de façon notable un site Natura 2000 au sens de l'article L. 414-4, l'évaluation de ses incidences au regard des objectifs de conservation du site ;
 - c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;

d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées. Les informations que doit contenir ce document peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Lorsqu'une étude d'impact ou une notice d'impact est exigée en application des articles R 122-5 à R. 122-9, elle est jointe à ce document, qu'elle remplace si elle contient les informations demandées ;

5 - Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;

6 - Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles mentionnées aux 3° et 4°.

Le dossier pour opérations soumises à déclaration est basé sur la même trame, le contenu du dossier étant adapté à l'importance du projet et de ses incidences.

Références complémentaires

Décret n° 93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues à l'article 10 de la loi sur l'eau, modifié ;

Décret n° 93-743 du 29 mars 1993 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application de l'article 10 de la loi sur l'eau, modifié.

Arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement

Internet

[Guide simplifié loi sur l'eau de la Préfecture de l'Oise :](#) ↗

[Guide loi sur l'eau - cas général 2010 de la Préfecture de l'Oise :](#) ↗

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

**Ministère de l'Écologie, du Développement
durable, des Transports et du Logement**

Direction générale de l'Aménagement,
du Logement et de la Nature

Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme
et des Paysages

Sous-Direction de la Qualité du cadre de Vie

Bureau des sites et espaces protégés

Arche Sud
92055 la Défense cedex
tél : 01 40 81 21 22