

AMENAGEMENT DE VOIRIE A DESTINATION DES MODES ACTIFS – RD118 POINTE DES CHATEAUX



DOSSIER
PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE
PIECE G – MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE

31 mars 2023



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Marie-Audrey RIVIERE
Fonction	Chargée d'études
Version	V1
Référence	-

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	31/03/2023	M-A. RIVIERE	Y. DELMARES	Version initiale

LISTE DES PIÈCES

PIECE A – OBJET DU DOSSIER

PIECE B – MENTION DES TEXTES QUI REGISSENT LA PROCEDURE

PIECE C – DECISION CAS PAR CAS

PIECE D – RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

PIECE E – ETUDE D'IMPACT

PIECE F – AVIS DE LA MRAE

PIECE G – MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE

PIECE H – PERMIS D'AMENAGER

PIECE G – MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE



**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DE LA GUADELOUPE**

□
DIRECTION GENERALE DES SERVICES
□
DIRECTION GENERALE DES INFRASTRUCTURES
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE
□
DIRECTION DES ROUTES PORTS ET AEROPORTS

REPUBLIQUE FRANCAISE

Basse-Terre, le 23 NOV. 2022

LE PRESIDENT

à

Monsieur le **Directeur de l'Environnement, de
l'aménagement et du Logement.**

Route de Saint-Phy – BP 54

97102 BASSE-TERRE

A l'attention de la mission « Développement
Durable et Évaluation Environnementale »

Réf. dossier : AE2022-496/DEAL/MDDEE

N/Réf : DGS / DGIDD / DRPA / DD / 050 / 2022

**Objet : Aménagement de voirie à destination des modes actifs RD118 Pointe des Châteaux – Etude
d'impact.**

Monsieur le Directeur,

Ainsi que vous le savez, la collectivité départementale a décidé de procéder au réaménagement de la Route Départementale 118 (RD 118), avec la création d'une piste cyclable au droit de celle-ci entre les PR 4+00 (lieu-dit La Coulée) et PR 10+450 (lieu-dit Kaouanne), sur le territoire de la commune de Saint-François.

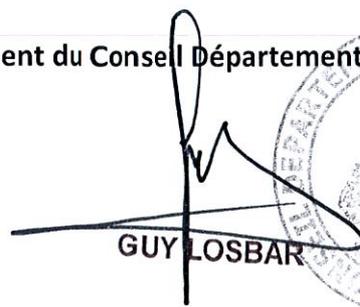
Suite au dépôt le 31 mars 2022 d'un dossier d'étude d'impact intitulé « Aménagement de voirie à destination des modes actifs – RD118 Pointe-des-Châteaux », vous nous avez fait part, par courrier daté du 23 mai 2022, de votre avis délibéré.

Aussi, j'ai l'honneur de vous transmettre annexés à la présente, le mémoire en réponse aux recommandations et observations que vous avez formulées dans cet avis, ainsi que l'étude d'impact actualisée.

Mes services restent à votre disposition pour toute information complémentaire nécessaire à l'instruction de ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées

le Président du Conseil Départemental


GUY LOSBAR



ETUDE D'IMPACT

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
ET MEMOIRE EN REPONSE

AMENAGEMENT DE VOIRIE A DESTINATION DES MODES ACTIFS – RD118 POINTE DES
CHATEAUX

15 septembre 2022



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Audrey RIVIERE
Fonction	Chargée d'étude
Version	V5
Référence	ANT0029_EI_RD118_Mémoire AE
Numéro CRM	ANT0029

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	19/07/2022	A. Rivière	Y. Delmares	Première émission
V2	26/07/2022	A. Rivière	Y. Delmares	Intégration des réponses de Biotope et d'Egis
V3	26/07/2022	A. Rivière	Y. Delmares	Intégration des réponses d'ETEC
V4	05/08/2022	A. Rivière	Y. Delmares	Intégration des retours de RDG
V5	15/09/2022	A. Rivière	Y. Delmares	Intégration des retours de la DAC

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Pierre-Jean ARBAU	RDG

SOMMAIRE

1 - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	4
2 - REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS EMIS PAR L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	9
2.1 - Introduction	9
2.2 - Réponses apportées par le Maître d'Ouvrage	10

1 - AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE


**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
Guadeloupe

**Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable**

Avis délibéré

**Projet d'aménagements de voirie à destination des modes
actifs-RD118 Pointe-des-Châteaux**

Commune de Saint-François (97118)

N° : Ae 2022APGUA6

L'avis de l'Autorité environnementale constitue un avis spécifique et indépendant, qui ne préjuge en rien des décisions qui pourraient être prises dans le cadre des procédures d'autorisation administrative auxquelles le projet est soumis.

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

PREAMBULE

Objet : Projet d'aménagements de voirie à destination des modes actifs – RD118 Pointe-des-Châteaux

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de la Guadeloupe

Procédure principale : Evaluation environnementale

Pièces transmises : Etude d'impact (Version du 16 mars 2022)

**Date de réception par
l'Autorité environnementale :** 14 avril 2022

Vu la consultation de l'Agence Régionale de Santé et sa réponse en date du 18 mai 2022 prise en compte dans le présent avis ;

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la Mission Régionale d'Autorité environnementale de la Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL) Guadeloupe ;

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 02 juin 2022 à 09h00 (heure de Guadeloupe). L'ordre du jour comportait, notamment, le présent avis.
Étaient présents et ont délibéré : Patrick NOVELLO, Gérard BERRY et Christophe VIRET.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

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

Conformément à l'article L.122-1-VI du code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

2/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022

Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

SYNTHESE

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) concerne le projet d'aménagements de la RD118 à destination des modes actifs (cyclisme, marche) qui consiste en la création d'une piste cyclable d'une longueur de 7km et de ses aménagements, entre les PR 4 + 000 et PR 10+750, au niveau de la péninsule de la Pointe-des-Châteaux sur la commune de Saint-François. Le projet, porté par « Routes de Guadeloupe » pour le compte du Conseil Départemental, maître d'ouvrage, vise à répondre aux besoins des différents types d'usagers de la RD118 en matière de sécurité et de déplacement .

Le rapport d'étude d'impact a été déposé à la suite de la décision du 20 octobre 2020 de l'Autorité environnementale de soumettre à évaluation le projet après l'instruction du dossier de demande d'examen au cas par cas.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe portent sur les thématiques suivantes :

- Milieu naturel et biodiversité ;
- Paysage et patrimoine ;
- Climat et Risques naturels ;

L'étude d'impact est présentée de manière claire et compréhensible. Les principales étapes de l'évaluation environnementale sont respectées. Toutefois, sur le fond, l'étude d'impact mérite d'être complétée comme indiqué ci-dessous :

Ainsi, la MRAe recommande :

- **d'indiquer le nombre de places de stationnements prévu respectivement pour les véhicules et les vélos.**
- **d'annexer à l'étude d'impact les résultats des études de projet de réalisation de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne et de conclure sur la nécessité ou non de réaliser des travaux de soutènement ;**
- **de compléter, le cas échéant, l'étude d'impact par les mesures visant à Éviter Réduire Compenser les effets négatifs potentiels de la réalisation de la passerelle sur l'environnement ;**
- **d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures supplémentaires d'évitement total sur les espèces protégées et leurs habitats (le cas échéant). Dans le cas contraire, il convient de solliciter l'octroi d'une dérogation à la protection des espèces ;**
- **de compléter l'étude d'impact par des photomontages ou esquisse de visualisation permettant d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage ;**
- **de finaliser l'étude d'impact en prenant en compte les résultats des consultations auprès de la Direction des Affaires Culturelles (DAC) de Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;**

Les autres observations et remarques de la MRAe figurent dans l'avis détaillé ci-après.

3/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) concerne le projet d'aménagements de la RD118 à destination des modes actifs (cyclisme, marche) qui consiste en la création d'une piste cyclable d'une longueur de 7km et de ses aménagements, entre les PR 4 + 000 et PR 10+750, au niveau de la péninsule de la Pointe-des-Châteaux sur la commune de Saint-François. Le projet, porté par « Routes de Guadeloupe » pour le compte du Conseil Départemental, maître d'ouvrage, vise à répondre aux besoins des différents types d'usagers de la RD118 en matière de sécurité et de déplacement.

Le projet entre dans le cadre de l'opération Grand Site menée par la commune et au travers de laquelle, il est envisagé de poursuivre la piste cyclable jusqu'à la Pointe-des-Châteaux.

Le projet comprend :

- sur le tronçon 0 (80 m sur l'avenue de l'Europe au niveau de la résidence du Lagon), la création d'une piste cyclable de largeur de 3 à 3,5m de largeur côté terre, d'une emprise de 4 à 4,3m côté mer et l'aménagement d'un trottoir de largeur 1,80m. Elle permet de faire la liaison entre Saint-François et la Coulée ;
- au début du tronçon 1, l'aménagement d'une zone 30 complétée par une sécurisation du virage du PR 4+000 ;
- à l'approche de La Coulée et sur 745m (zone habitée caractérisée par des rues adjacentes et de nombreux accès riverains) la création d'une piste cyclable de 3m de large et comprenant des traversées piétonnes ;
- à partir du PR 4+905 (à partir duquel il ne subsiste côté terre de la route que quelques accès agricoles) jusqu'à la fin du tracé, le prolongement et l'élargissement de la piste cyclable sur une largeur de 3.5m ; Cet aménagement est prévu sur 5675 m. Cette longueur est privilégiée afin de faciliter les dépassements entre cyclistes, du fait de l'important différentiel de vitesse selon les usages, sportifs ou utilitaires.
- au niveau du pont de Kahouanne, la création d'une passerelle au Nord du pont existant sans réduction de sa largeur.
- à l'entrée de Kahouanne, l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté mer ;
- au PR 10+450, à la fin du tracé, la réalisation d'un aménagement provisoire à l'extrémité de la piste cyclable dans l'attente de la concrétisation de l'opération Grand Site allant jusqu'à la Pointe-des-Châteaux.

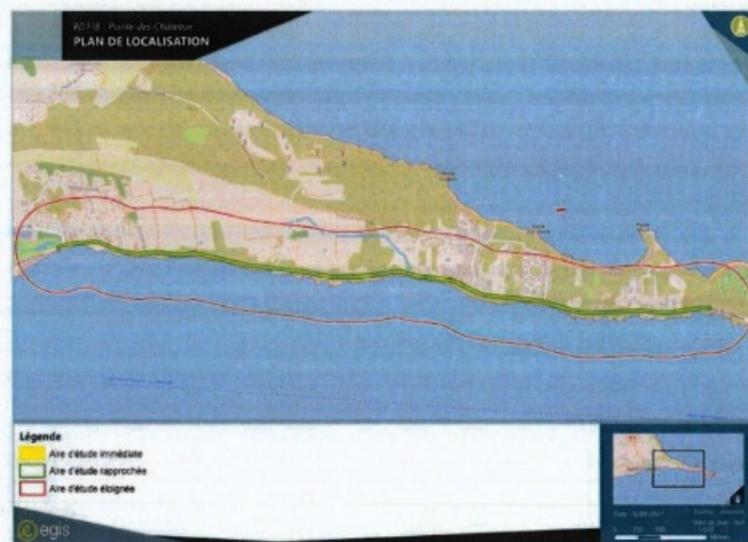
L'étude d'impact indique (page 44) que le projet prévoit également la mise en place d'aménagement pour les stationnements voitures et vélos, l'aménagement d'arrêt de bus et d'emplacements poubelles ainsi que l'installation d'équipements et de la signalisation routière (voie, piste, zone 30) sur 160 m de longueur ;

La MRAE relève que les nombres de places de stationnements voitures et vélos ne sont pas indiqués.

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande d'indiquer le nombre de places de stationnements prévu respectivement pour les véhicules et les vélos.

4/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe



Localisation du projet (Source : Etude d'impact, page 43)

Outre les travaux préparatoires, le projet nécessitera la réalisation de travaux de terrassement, d'assainissement, de réalisation de chaussée et de trottoirs, de sécurisation du virage de la voie routière, d'installation d'équipements, d'aménagement des espaces verts ;

Le déroulement des travaux est prévu en 6 phases et la durée globale estimée à 48 mois.

Selon l'étude d'impact (page 144), au niveau du franchissement de la ravine Kahouanne, une zone boisée sera interceptée par le projet et devra être défrichée. Or il n'est pas fait mention de travaux de défrichage dans la description des travaux en phase chantier ni de la surface à défricher.

L'étude d'impact indique (page 54) que l'opération d'aménagement de la voirie RD118 comprend « des travaux de soutènement concernant la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne, si nécessaire et les aménagements en bordure ». Elle ajoute que « ces travaux ne seront appliqués que si les études de projet les estiment nécessaires.

La MRAe recommande :

- d'annexer à l'étude d'impact les résultats des études de projet de réalisation de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne et de conclure sur la nécessité ou non de réaliser des travaux de soutènement ;
- le cas échéant , de compléter l'étude d'impact par les mesures visant à Eviter Réduire Compenser les effets négatifs potentiels de la réalisation de la passerelle sur l'environnement .

1.2 Cadre réglementaire

Le projet a été soumis à évaluation environnementale à l'issue d'un examen au cas par cas, par décision n°2020-du 20 octobre 2020, du préfet de région, autorité en charge de l'examen au cas par cas. De ce fait, il est soumis à l'avis de la MRAe, objet du présent document.

Il est indiqué (page 184 de l'étude d'impact) que le projet est soumis à permis d'aménager.

L'étude d'impact montre (pages 12 et 13) que le projet n'est pas soumis à la procédure loi sur l'eau.

L'avis de l'Autorité environnementale est la traduction des engagements pris aux niveaux national et européen, concernant l'accès au public à l'information en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier d'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est formulé au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, dans le cadre de la procédure spécifique d'évaluation environnementale du projet qui s'attache à examiner tous les impacts environnementaux de celui-ci et les enjeux corrélés.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe relèvent des thématiques suivantes :

- Milieu naturel et biodiversité ;
- Paysage et le patrimoine
- Climat et Risques naturels

2 Analyse de la qualité de l'étude d'impact

2.1 Qualité et caractère complet de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Sur la forme, le dossier d'étude d'impact comprend les éléments attendus.

De nombreux tableaux et figures viennent illustrer ou synthétiser le contenu des différents chapitres et des encadrés en gras mettent en évidence les conclusions des analyses. Toutefois certaines cartes sont difficilement lisibles. C'est le cas de la figure 120 page 144, présentant l'unité paysagère des plateaux de l'Est Grande-Terre et de la figure 108 présentant les lignes de bus sur la commune de Saint-François et les arrêts le long du projet. De même, il est difficile de lire les cotation indiquées sur les profils en travers (figure 8 pages 47 et 48). Mais globalement, la présentation est claire et contribue à faciliter la compréhension du dossier donc son appréhension par le public.

Le résumé non technique (RNT) constitue le 2ème chapitre de l'étude d'impact. Il aurait été pertinent de présenter ce volet dans un document séparé après l'avoir complété. Cela aurait permis d'éviter les informations redondantes dans le même document et de mieux répondre aux objectifs pour lequel le RNT a été créé à savoir permettre au public de prendre connaissance et de comprendre rapidement du contenu de l'étude d'impact . Le format mérite aussi d'être adapté pour en faciliter la lecture.

Afin de faciliter son accessibilité au public, la MRAe recommande de présenter le résumé non technique dans un document séparé après l'avoir complété en reprenant de manière synthétique et fidèle l'étude d'impact Elle recommande également de le présenter dans un format adapté afin d'en faciliter la lecture.

2.2 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial prend en compte l'ensemble des composantes de l'environnement : la population et la santé humaine (pages 61 à 76) , la biodiversité(pages 76 à 116), les terres, le sol, l'eau et le climat(pages 120 à 131), les biens matériels, le patrimoine et le paysage (pages 132 à 149).

Trois aires d'étude ont été retenues en fonction des thématiques analysées. Elles sont définies dans l'étude d'impact (page 59) :L'aire d'étude immédiate correspond à l' emprise du projet et du chantier. L'aire d'étude rapprochée s'étend sur 10m de part et d'autre de l'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude éloignée sur 500m au-delà de l'aire d'étude rapprochée.

Pour l'analyse de la biodiversité, des aires d'études écologiques (page76)ont été définies. Elles prennent en compte les zonages réglementaires, les inventaires et autres zonages liés au patrimoine naturel (site classé, site du conservatoire du littoral, ZNIEFF, ERL).

Cette analyse prend en compte les documents de planification en vigueur au moment de l'élaboration de l'étude (cf §2.3 du présent avis).

Les résultats de l'analyse de l'état initial sont synthétisés dans un tableau (pages 150 à 154) qui met en évidence les enjeux environnementaux de la zone d'étude. Ces enjeux ont été hiérarchisés en cinq niveaux (négligeable, faible, moyen, fort, très fort) selon un principe clairement défini :

- le niveau d'enjeu négligeable correspond au fait que le facteur en question n'est pas susceptible d'être affecté par le projet ;
- le niveau d'enjeu faible correspond au fait que le facteur en question ne présente pas de contrainte pour le projet ;
- le niveau d'enjeu moyen correspond au fait que le facteur en question n'est pas susceptible de bloquer le projet ;
- le niveau d'enjeu fort correspond au fait que le facteur en question peut remettre en cause le projet sur le plan technique et réglementaire, sans pour autant présenter un risque de blocage ;
- le niveau d'enjeu très fort correspond au fait que le facteur en question est susceptible d'être incompatible et d'être

facteur de blocages pour le projet.

Les déplacements constituent, à juste titre, l'un des enjeux forts identifiés dans l'étude d'impact. Le rapport indique (tableau page 154) que « des actions de concertation seront nécessaires afin de déplacer ou adapter les arrêts de bus le long du tracé ». La MRAe s'étonne que la problématique du stationnement des véhicules des usagers des sites de baignades présents tout le long du littoral et le linéaire du projet, dont le site de baignade « Coulée Saline » n'ait pas été identifiée comme un sujet nécessitant également une concertation avec tous les acteurs concernés ;

Pourtant la problématique de l'offre de stationnements a bien été identifiée dans l'étude d'impact (§4.6.4.3 page 140) qui reconnaît que " dans la zone d'étude le stationnement est particulièrement anarchique...". L'étude conclut que « l'offre de stationnement est faible, peu lisible dans l'espace et ne permet pas de partager l'espace urbain avec d'autres modes de transport (vélo, marche, rollers, trottinette....) mais elle n'y apporte pas de solution convaincante.

La MRAe estime que pendant la phase travaux et au terme du projet, des conflits d'usage entre la piste cyclable et le stationnement risquent d'apparaître, engendrant des problèmes de sécurité pour l'ensemble des usagers du site ou des stationnements sauvages au détriment de la préservation du milieu naturel.

Ainsi la MRAe s'interroge sur la prise en compte du stationnement des véhicules dans le projet, dans un souci d'une part de répondre aux enjeux de sécurité des déplacements et d'autre part d'éviter des stationnements sauvages et les effets négatifs potentiels sur le milieu naturel et la biodiversité.

2.3 Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact montre que le projet est compatible avec les objectifs du schéma d'aménagement régional et le schéma de mise en valeur de la mer (SAR/SMVM) de Guadeloupe approuvé en 2011. Elle indique également que ce document est en cours de révision.

La commune n'étant pas dotée d'un Plan local d'urbanisme (PLU) approuvé, l'étude d'impact indique qu'« un échange avec la Ville de Saint-François sera programmé en amont des études de maîtrise d'œuvre pour connaître l'avancement de l'élaboration du PLU, et la compatibilité du projet avec le projet de PLU ».

L'étude d'impact prend également en compte :

- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 de Guadeloupe. Il convient de rappeler que le nouveau SDAGE 2022-2027 est en vigueur depuis le 04 avril 2022 et par conséquent ce dernier document devra être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact ;
- le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la commune et le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'inondation) 2016-2021. De même le nouveau PGRI 2022-2027 devra être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact en prenant en compte les nouveaux documents de planification en vigueur sur le territoire concerné par le projet

2.4 Justification du choix du projet et variantes retenues

La justification du choix du projet repose sur les finalités suivantes intégrées dès la phase conception du projet :

- contribuer à préserver les zones naturelles en évitant les zones de forêt protégée ;
- rétablir et améliorer le système de collecte des eaux pluviales existant ;
- préserver les usagers et riverains des aléas naturels en privilégiant un aménagement côté terre et, dans la mesure du possible, hors des zones à contraintes fortes du PPRN de Saint-François ;
- participer à la doctrine 3R (Réduire, Réutiliser, Recycler) en réutilisant des agrégats d'enrobés bitumineux provenant d'une carrière locale sur Grande Terre pour la rénovation de la couche de roulement de la RD118 ;
- contribuer à limiter les nuisances (bruit, émissions de CO2) sur les riverains en favorisant les modes actifs ;
- offrir un meilleur service aux usagers et faciliter les mobilités du quotidien pour les personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées) ainsi que les écoliers de l'école Kahouanne ;
- sécuriser les usagers fragiles (marcheurs et cyclistes) notamment par l'aménagement d'une zone 30 ;
- participer au développement de l'économie locale (tourisme vert, développement d'activités liées à l'usage du vélo) : le projet est identifié dans la carte d'enjeux de développement du vélo (*Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo, dans les déplacements de la population guadeloupéenne, février 2013*).

7/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

2.5 Analyse des effets cumulés

En réponse à l'arrêté du 20 octobre 2020 qui soumet le projet de piste cyclable à étude d'impact, le rapport analyse les effets cumulés du projet avec le projet « RESID'ANSE CHAMPAGNE-CARIB'IN » situé sur le littoral de l'Anse Champagne. Le rapport indique que le début du tracé du projet d'aménagement de piste cyclable démarre après la zone définie pour renforcer le linéaire boisé. Par conséquent, aucune incidence cumulée n'est attendue concernant cette mesure compensatoire

3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

3.1 Milieu naturel et biodiversité

L'état initial identifie le patrimoine naturel comme un enjeu très fort compte tenu que l'aire d'étude du projet intercepte plusieurs espaces naturels à haute valeur écologique et paysagère ou sujets à de multiples zonages relatifs à la protection des espaces naturels : un site classé « Pointe des Châteaux », deux ZNIEFF de type I « Anse à l'eau » et « Baie Olive », une ZNIEFF de type II « Pointe-des-Châteaux », trois Espaces Remarquables du Littoral sur la majorité de l'aire d'étude immédiate (hormis le tronçon 0 prolongeant l'avenue de l'Europe), la Forêt Domaniale du Littoral au niveau du pont Kahouanne et sur certains points le long de la RD118.

Il ressort également du rapport que la RD118 est un point de conflit pour les continuités écologiques de la Pointe de Châteaux car elle freine les déplacements nord-sud des espèces.

L'état initial a permis de mettre en évidence la présence de quatre groupes biologiques pour lesquels l'aire d'étude abrite une ou plusieurs espèces protégées :

- Les reptiles avec une espèce protégée avec son habitat (Sphérodactyle bizarre) ;
- Les amphibiens avec une espèce protégée avec son habitat (Hylode de la Martinique) ;
- Les oiseaux avec 29 espèces protégées dont deux espèces en danger (Echasse d'Amérique et Gravelot de Wilson) ;
- La flore avec trois espèces protégées (dont 1 hors de l'aire d'étude, vers l'Opération Grand Site).

Par ailleurs, il a été identifié 8 espèces végétales envahissantes sur l'aire d'étude dont deux d'entre elles possèdent un potentiel invasif très fort. Plusieurs mesures de réduction de dispersion d'espèces exotiques envahissantes sont prévues pendant la phase chantier telles que l'accompagnement par un écologue des modalités de gestion de ces espèces durant le chantier, la délimitation précise des secteurs devant faire l'objet de débroussaillage en identifiant ceux infestés, l'évacuation des déchets végétaux en centre d'enfouissement. Toutes ces mesures sont pertinentes et suffisantes.

Le rapport met en évidence les différents types d'impacts du projet sur le milieu naturel : destruction des milieux naturels, destruction d'individus, d'espèces animales ou végétales, dégradation des milieux naturels, dérangement/perturbation de la faune sensible.

Le projet de piste cyclable est susceptible d'induire des impacts faibles ou négligeables sur les quatre groupes biologiques.

Le projet est susceptible d'induire la destruction d'individus d'espèces fréquentant les bordures des emprises. Cela peut notamment être le cas pour l'Hylode de la Martinique, le Sphérodactyle bizarre et l'Anolis de la Guadeloupe.

Des mesures d'évitement (total) ont été prises en phase conception afin d'éviter la destruction d'espèces protégées présentes en bordure de l'aire d'étude immédiate. Il s'agit de :

- la suppression de la zone terminale de retournement qui recouvrait des zones de végétation de forêt xérophyle à enjeu fort de conservation ;
- le décalage de l'axe de la route vers l'accotement opposé afin de laisser davantage de place à la réalisation de la piste cyclable, hors du périmètre de forêt xérophyle ;

L'étude d'impact propose trois autres mesures visant à éviter, réduire, compenser les effets prévisibles du projet sur le milieu naturel :

- mesures E01 : Balisage et évitement de la forêt xérophyle à enjeu située en bordure de l'aire d'étude immédiate ;
- mesure E02 : Limitation des risques de dégradation et de pollution des milieux adjacents à l'aire d'étude immédiate ;

8/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

- mesures R01 : Evitement des périodes de plus forte sensibilité de l'avifaune (notamment de reproduction) soit de mars à juillet. Réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction et nidification.

Il convient de signaler que l'espèce ayant le plus fort enjeu de conservation, le Gravelot de Wilson, en danger critique d'extinction niche dans une zone très proche des travaux. La MRAe invite le maître d'ouvrage à prendre l'attache de l'association AMAZONA qui assure le suivi de cette population et pourra fournir des données de nidifications et de dépendance des jeunes très précises.

L'objectif, la localisation et les modalités de mise en œuvre de chacune des mesures proposées sont décrites. Les mesures d'évitement sont complétées par une mesure de suivi S01 « Suivi de chantier par un ingénieur environnement » .

Il ressort du rapport que « les impacts résiduels après application des mesures ERC sont considérés comme faibles pour l'ensemble des groupes biologiques et habitats étudiés ce qui s'explique notamment par l'emprise du projet sur des habitats plutôt dégradés et les modifications du projet permettant l'évitement de la forêt xérophile qui sera maintenue au cours des phases de chantier et d'exploitation. Le rapport conclut que la réalisation d'un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées ne semble pas nécessaire.

La MRAe rappelle que toute atteinte (même résiduelle) aux espèces protégées ou à leurs habitats, doit faire l'objet de l'octroi d'une dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées (DEP) au préalable.

Par conséquent la mesure E01 doit conduire à l'évitement total de destruction d'habitat naturel abritant des espèces protégées et/ou menacées. Les travaux prévus doivent donc être modifiés en conséquence. Dans le cas contraire, le projet devra faire l'objet d'une demande de dérogation.

La MRAe recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures supplémentaires d'évitement total sur les espèces protégées et leurs habitats (le cas échéant). Dans le cas contraire, il convient de solliciter l'octroi d'une dérogation à la protection des espèces .

3.2 Paysages et patrimoine

L'analyse du paysage s'appuie sur l'Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe (2011) et des observations de terrains. Le projet s'inscrit dans l'unité paysagère des plateaux de l'Est de Grande-Terre. La zone d'étude est un secteur touristique permettant de relier le bourg de la commune de Saint-François au site remarquable de la Pointe des Châteaux. L'enjeu est considéré comme moyen.

Le rapport d'étude d'impact présente de nombreuses photos permettant de visualiser les différentes zones traversées par le projet au sein de la péninsule de la Pointe des Châteaux: zones faiblement urbanisées, des parcelles agricoles, des zones boisées(forêt domaniale du littoral)

En revanche, l'étude ne présente pas de photomontage ni esquisse de visualisation ce qui ne permet pas d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.

Selon le rapport, l'impact du projet sur le paysage est considéré comme faible étant donné que « le projet contribuera à conserver la qualité paysagère de la zone d'étude voire à l'améliorer par un traitement paysager en continuité avec les espaces protégés présents et l'ambiance littorale ». Pour cela, le projet prévoit les mesures suivantes :

- la transplantation de palmiers sur le trottoir prévu côté résidence du Lagon sur l'avenue de l'Europe ;
- des aménagements pour les stationnements vélo et abri bus seront de type carbet.

La MRAe considère que ces mesures sont de nature à améliorer la qualité paysagère de la zone mais elles ne permettent pas de rendre compte de la dimension du projet en tant que porte d'entrée de l'Opération Grand Site. La thématique paysagère aurait pu faire l'objet d'un volet spécifique mettant en évidence l'élaboration du projet en rapport avec cette préoccupation.

L'étude d'impact identifie à juste titre le patrimoine (archéologique et historique) comme un enjeu fort. En effet, le territoire communal de Saint-François présente une forte sensibilité archéologique attestée par l'arrêté n°2008-1349 AD/1/4 du 13 octobre 2008 portant définition des zones de présomption de prescription archéologique sur cette commune. En outre, le projet intercepte le périmètre de protection de 500 m autour du Moulin de Chassaing, inscrit sur la liste des monuments historiques par arrêté du 25 janvier 1990.

L'étude d'impact prévoit comme mesure, une saisine anticipée de la DAC qui prescrira un diagnostic archéologique.

S'agissant du patrimoine historique, l'étude d'impact indique qu'« un échange avec la DAC Guadeloupe et l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est obligatoire pour informer de la réalisation du projet, analyser précisément les possibilités de co-visibilité entre le monument et le projet, et confirmer la procédure nécessaire au titre de la protection des monuments ».

9/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

Le dossier d'étude d'impact devra être complété pour prendre en compte les résultats des différentes consultations auprès de la DAC Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :

- des photomontages ou esquisse de visualisation permettant d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.
- la prise en compte des résultats des différentes consultations auprès de la DAC de Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;

3.3 Risques naturels et climat

L'étude d'impact analyse la situation du projet vis à vis du plan de prévention des risques naturels de la commune Elle analyse également les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique en se basant sur les études suivantes :

Sources : <https://www.guadeloupe.ademe.fr/expertises/changement-climatique-et-energie/changements-climatiques-en-guadeloupe> ;
BRGM – Evolution et dynamique du trait de côte de l'archipel guadeloupéen – 2010 ; Orec – Profil territorial de vulnérabilité de la Guadeloupe au changement climatique - 2018

Le projet est situé dans une zone à risque fort de houle cyclonique. Il est également concerné par un aléa inondation fort au niveau de la ravine Kahouanne.

Selon l'étude d'impact, le projet n'empiète pas sur la zone forestière ni les enclos de forêt protégée en cours de régénération, gérés par l'Office National de Forêts, principaux éléments de stabilisation côtière. L'étude d'impact conclut que le projet est faiblement vulnérable au risque d'érosion côtière .

Or l'étude indique également que « l'augmentation du niveau moyen de la mer ainsi que l'intensification des événements de fortes intensités (cyclones) pourraient aggraver l'érosion des plages déjà observée sur certains sites et conduire à une instabilité des infrastructures présentes sur le littoral (voirie, bâtiments...) ».

Par conséquent, la MRAe estime que la vulnérabilité du projet vis à vis de l'érosion du trait de côte mérite d'être réévaluée au regard du changement climatique.

10/10

Avis délibéré 2022APGUA6 adopté le 02 juin 2022
Formation d'Autorité environnementale de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Guadeloupe

2 - REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS EMIS PAR L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

2.1 - Introduction

En application de l'article R.122-6 du Code de l'Environnement, dans le cas du projet d'aménagement de voirie à destination des modes actifs – RD118 Pointe des Châteaux, réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de Guadeloupe, l'autorité environnementale est la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de la région de Guadeloupe.

Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, « l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1.

Outre la ou les communes d'implantation du projet, l'autorité compétente peut également consulter les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire. »

L'avis de la MRAe formulé pour le projet intitulé « Aménagement de voirie à destination des modes actifs – RD118 Pointe des Châteaux », établi le 23 mai 2022, figure dans son intégralité au chapitre 1 de la présente pièce.

Le présent document, établi par le maître d'ouvrage, constitue le mémoire en réponse à cet avis.

Pour chacune des recommandations formulées, la réponse spécifique apportée par le maître d'ouvrage est détaillée.

Le présent document expose les réponses du maître d'ouvrage aux recommandations présentées dans l'avis, en respectant le plan et les thématiques suivis par l'autorité environnementale. Ces réponses comportent à la fois des éléments de clarification de l'étude d'impact, ainsi que des compléments d'informations, pour permettre une meilleure compréhension du dossier par le public.

2.2 - Réponses apportées par le Maître d'Ouvrage

1. Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAE relève que les nombres de places de stationnements voitures et vélos ne sont pas indiqués. Pour la bonne information du public, la MRAE recommande d'indiquer le nombre de places de stationnements prévu respectivement pour les véhicules et les vélos.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est prévu une zone de stationnement pour vélo (15 places) au départ de la piste, côté avenue de l'Europe.

Les usagers utiliseront les places de Parking de l'avenue de l'Europe et des parkings existants pour leurs véhicules. La capacité de la zone est d'environ : 80 places.

Le nombre de place de stationnement vélo a été ajouté au dossier :

- Chapitre 2.2.1.1–Présentation synthétique de l'aménagement de la voirie : p. 16

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAE recommande :

- d'annexer à l'étude d'impact les résultats des études de projet de réalisation de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne et de conclure sur la nécessité ou non de réaliser des travaux de soutènement ;
- le cas échéant, de compléter l'étude d'impact par les mesures visant à Eviter Réduire Compenser les effets négatifs potentiels de la réalisation de la passerelle sur l'environnement.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est prévu de positionner la passerelle de sorte que les travaux n'impactent ni le lit mineur, ni les berges de la ravine. Aucun enrochement, ni de mur de soutènement ne sera nécessaire pour sa réalisation.

Les impacts liés à la création des passerelles sont décrits dans le dossier. Aucune mise à jour de l'étude d'impact n'est nécessaire.

Les travaux de soutènement évoqués ont été supprimés :

- Chapitre 2.2.4–Phase chantier : p. 26

Ci-dessous les caractéristiques techniques de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne :

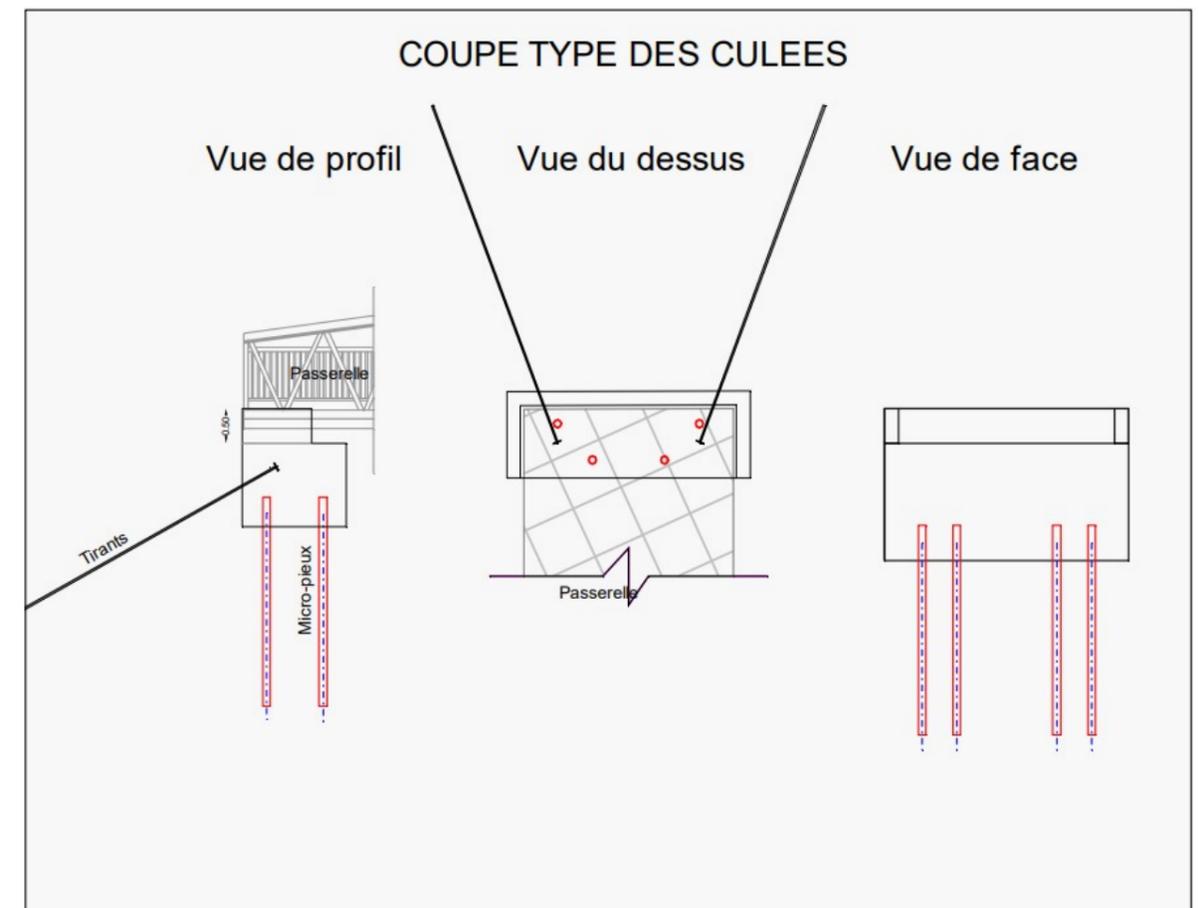


Figure 1 : Coupe type des culées (Source : ETEC 2022)

2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

2.1 Qualité et caractère complet de l'étude d'impact

Remarque de l'Autorité Environnementale :

Afin de faciliter son accessibilité au public, la MRAe recommande de présenter le résumé non technique dans un document séparé après l'avoir complété en reprenant de manière synthétique et fidèle l'étude d'impact. Elle recommande également de le présenter dans un format adapté afin d'en faciliter la lecture.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Un document séparé a été créé pour le résumé non technique : Tome 2.

Remarque de l'Autorité Environnementale :

Ainsi la MRAe s'interroge sur la prise en compte du stationnement des véhicules dans le projet, dans un souci d'une part de répondre aux enjeux de sécurité des déplacements et d'autre part d'éviter des stationnements sauvages et les effets négatifs potentiels sur le milieu naturel et la biodiversité.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Il est prévu une zone de stationnement pour vélo (15 places) au départ de la piste, côté avenue de l'Europe.

Les usagers utiliseront les places de Parking de l'avenue de l'Europe et des parkings existants pour leurs véhicules. La capacité de la zone est d'environ : 80 places.

2.3 Articulation avec les documents de planification

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact en prenant en compte les nouveaux documents de planification en vigueur sur le territoire concerné par le projet.

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

L'étude d'impact a été mise à jour en prenant en compte les nouveaux documents de planification en vigueur sur le territoire, à savoir :

- SDAGE 2022-2027
- PGRI 2022-2027

Document modifié aux pages suivantes :

- Chapitre 3.5.4.1.1 – Qualité des masses d'eaux côtières : p.97
- Chapitre 3.5.4.3.1 – Masse d'eau souterraine : p. 101
- Chapitre 3.5.5.1 – Le SDAGE du district hydrographique comprenant la Guadeloupe et Saint-Martin : p.103-104
- Chapitre 3.5.5.2 – Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2022-2027 : p.104

3. Prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1 Milieu naturel et biodiversité

Remarque de l'Autorité Environnementale :

Il convient de signaler que l'espèce ayant le plus fort enjeu de conservation, le Gravelot de Wilson, en danger critique d'extinction niche dans une zone très proche des travaux. La MRAe invite le maître d'ouvrage à prendre l'attache de l'association AMAZONA qui assure le suivi de cette population et pourra fournir des données de nidifications et de dépendance des jeunes très précises.

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

Le Gravelot de Wilson est un limicole dont l'unique site de reproduction connu en Guadeloupe se situe sur la Saline des Restaurants à la pointe des Châteaux. Ce milieu est très différent de celui rencontré le long de la RD118. Le projet de piste cyclable s'étendant le long de la route départementale s'étend du lieu-dit « La coulée » jusqu'au point kilométrique PR10 + 450, situé à environ 1,5 km de la limite ouest de la Saline des Restaurants. L'impact du projet est donc nul pour l'habitat de cette espèce.

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAe recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures supplémentaires d'évitement total sur les espèces protégées et leurs habitats (le cas échéant). Dans le cas contraire, il convient de solliciter l'octroi d'une dérogation à la protection des espèces.

Réponse du Maitre d'Ouvrage :

La mesure d'évitement ME01 (évitement de la destruction d'espèces protégées et d'habitats à enjeux) proposée prévoit d'éviter la forêt xérophile présente de part et d'autre de la RD118. Pour cela, le tracé de la piste cyclable est revu et l'aire de retournement supprimée. En complément de la bande forestière, il conviendra également de matérialiser sur le terrain par un balisage les stations de flore patrimoniale également identifiées (mesure ME02).

La mesure ME01 précise les modalités d'aménagement qui seront mises en place pour réduire l'emprise de la piste cyclable si l'espace laissé libre entre la route et les zones à enjeux n'est pas suffisant (ex : rétrécissement de la largeur de la piste ou de la route afin d'allier au mieux sécurité des usagers et usage du site). En amont de la phase travaux, un repérage des zones pouvant nécessiter la mise en place de mesures spécifiques sera effectué par le maître d'ouvrage.

3.2 Paysages et patrimoine

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :

- des photomontages ou esquisse de visualisation permettant d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1) Plan de visualisation du projet :

Ci-dessous des extraits du plan d'intégration du projet dans le paysage :



Figure 4 : Localisation des planches (Source : ETEC, 2022)

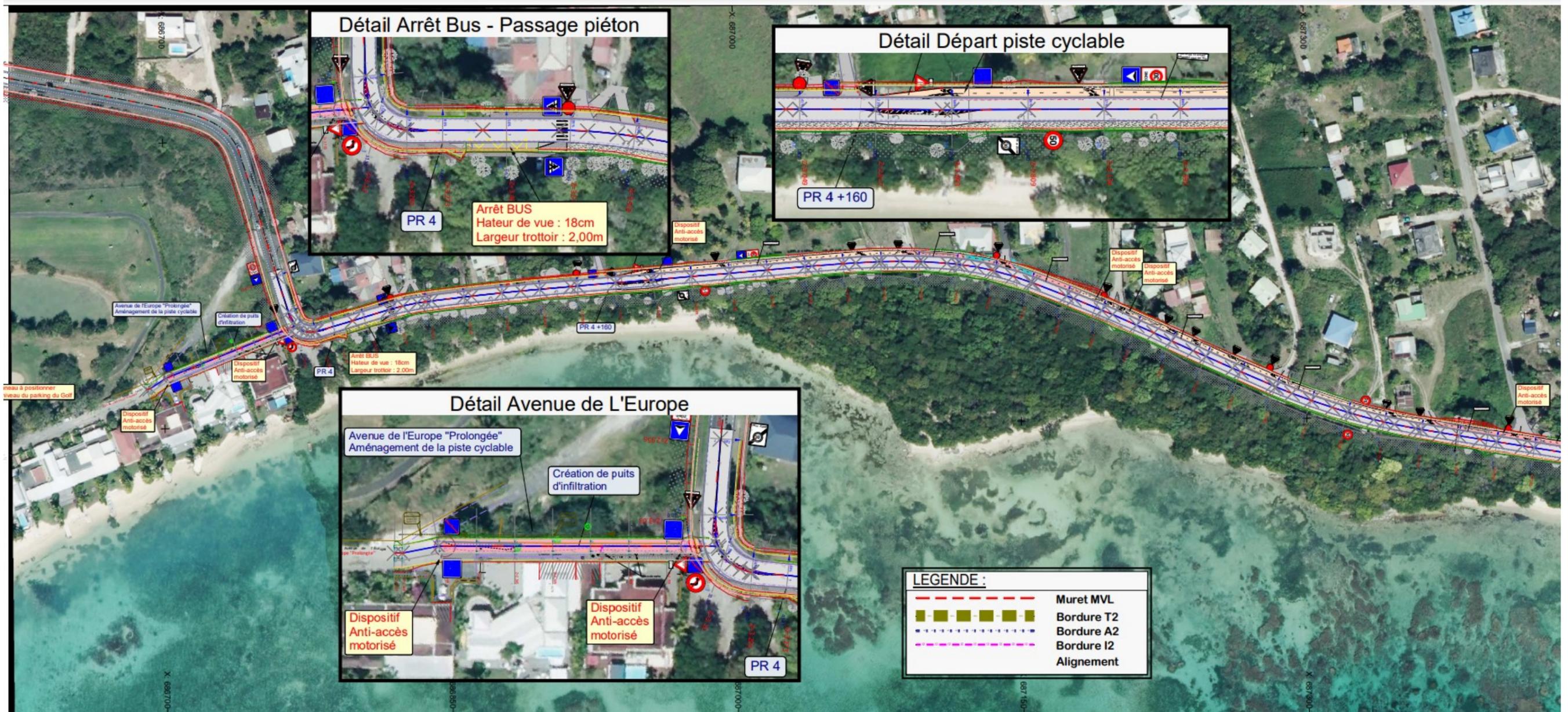


Figure 5 : Planche 1 – Extrait 1 - Intégration paysagère du projet (Source : ETEC, 2022)



Figure 6 : Planche 1 – Extrait 2 - Intégration paysagère du projet (Source : ETEC, 2022)



Figure 7 : Planche 2 – Extrait 1 - Intégration paysagère du projet (Source : ETEC, 2022)

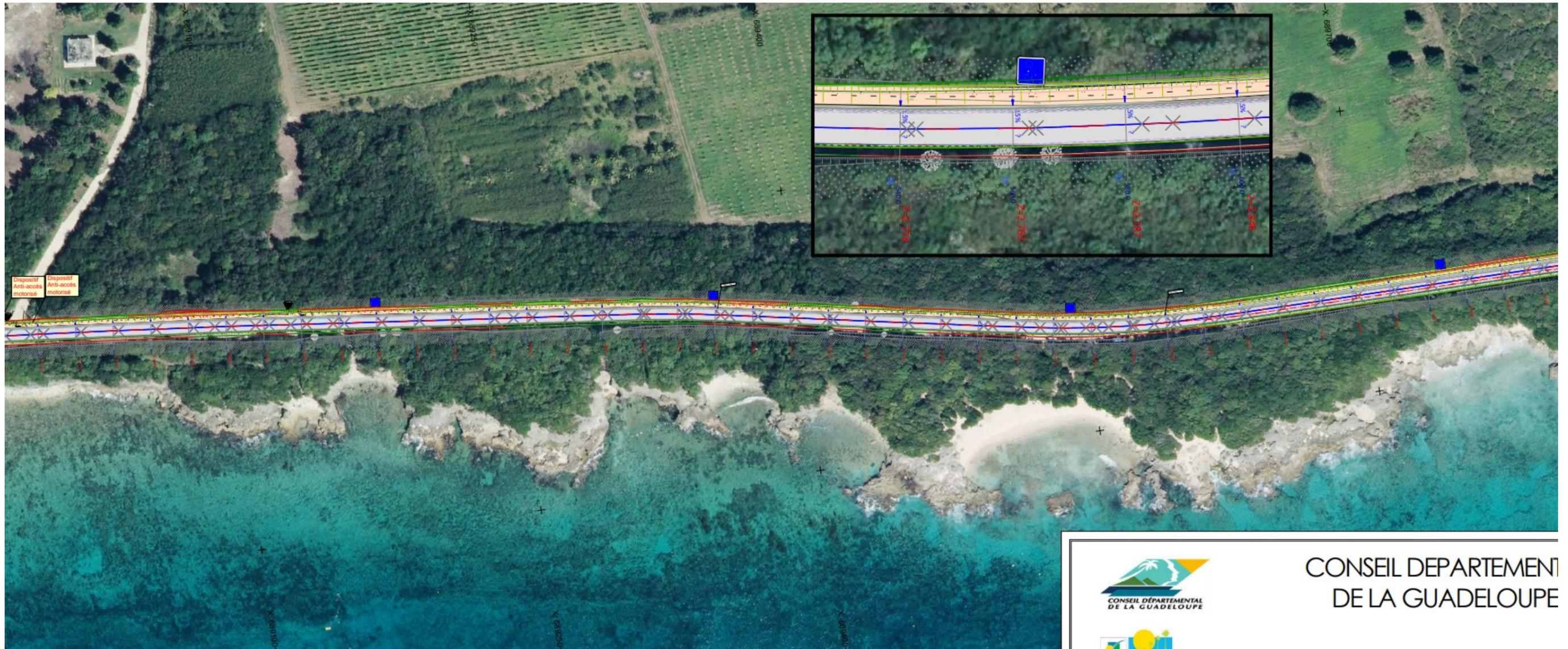


Figure 8 : Planche 2 – Extrait 2 - Intégration paysagère du projet (Source : ETEC, 2022)

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :

- la prise en compte des résultats des différentes consultations auprès de la DAC de Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les services de la Direction des Affaires Culturelles (DAC) de Guadeloupe ont été consultés. Une rencontre a été réalisée le 15/09/2022 avec le service Monument Historique et Architecture et le service Régional d'Archéologie.

Ci-dessous un résumé des échanges :

■ Service Monument Historique et Architecture

Le service Monument Historique et Architecture émet l'avis suivant :

Pour rappel, les périmètres de protection de Monument Historique ont pour objectif d'éviter toute dénaturation des monuments historiques inscrits ou classés.

Dans le cas du projet, une petite partie du tracé intercepte le périmètre du Moulin de Chassaing inscrit au Monument Historique (cf carte ci-dessous).



Compte tenu de la nature du projet qui n'implique pas de construction en tant que tel, il ne sera pas de nature à porter atteinte au Moulin de Chassaing.

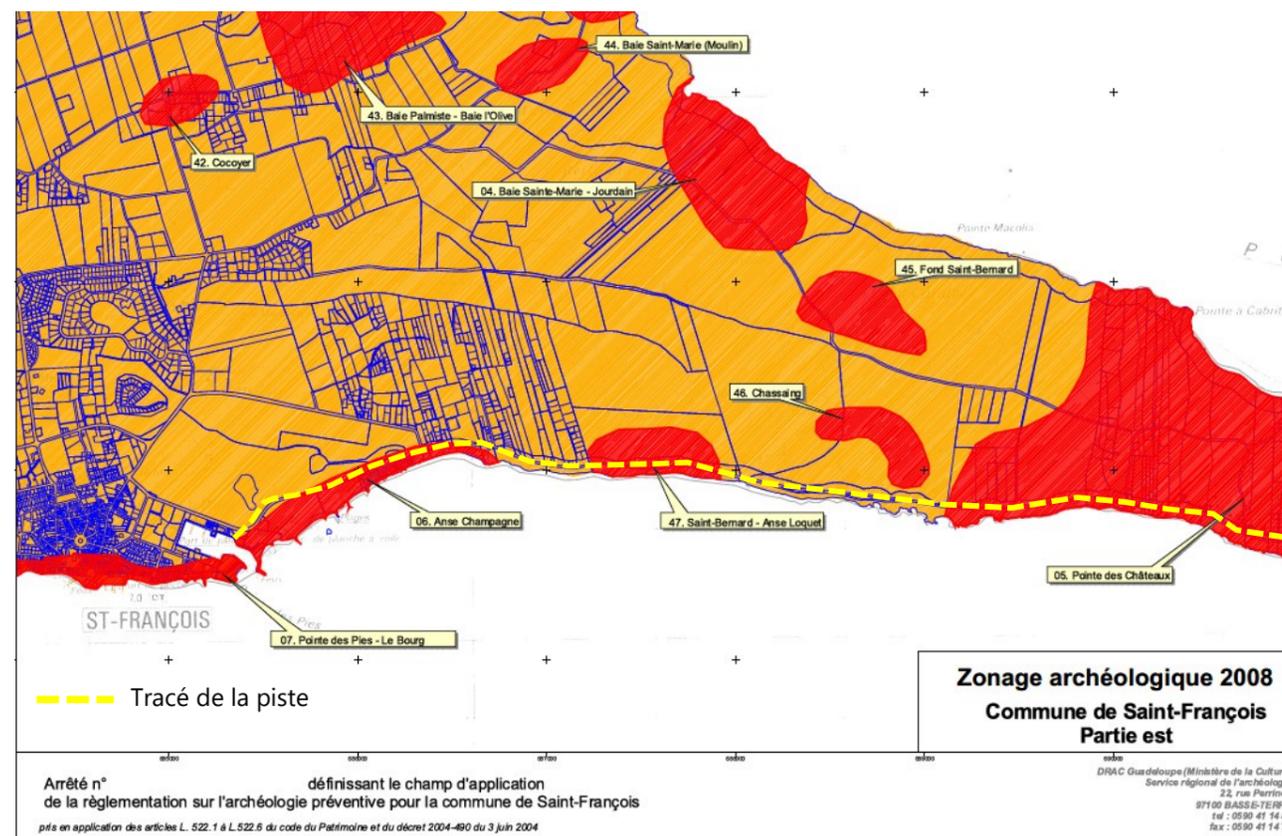
Pour rappel, une demande de Permis d'Aménager ayant été déposée, l'avis du service Monument Historique sera officiellement sollicité dans le cadre de l'instruction du permis. Compte tenu des caractéristiques du projet, un avis simple sera a priori formulé sans contraintes particulières d'aménagement.

■ Service Régional de l'Archéologie

Pour rappel, le projet traverse des zones à sensibilité archéologique (Zones A et B définies dans l'arrêté n°2008-1349 du 13/10/2008).

Les zones A (à forte sensibilité archéologiques) traversées par le projet sont les suivantes (cf carte suivante) :

- 05-Pointe des Châteaux
- 06-Anse Champagne
- 47-Saint-Bernard – Anse Loquet



Le service régional d'Archéologie émet l'avis suivant :

Le projet étant situé en zone à sensibilité archéologique, la DAC sera officiellement sollicitée par la ville de Saint-François dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager.

Afin d'anticiper cette consultation, la DAC a demandé au MOA de lui fournir l'ensemble des éléments techniques du projet qui lui permettront de définir précisément les prescriptions du diagnostic archéologique.

Eléments attendus par la DAC : localisation précise du projet, plans détaillés du projet, profils en travers, zones de décaissements, zones de décapage etc...

Une nouvelle réunion entre le maître d'ouvrage, le bureau d'étude technique (ETEC) et la DAC s'est tenue le 28/09 afin de présenter les détails techniques du projet.

Le service régional d'Archéologie a émis lors de cette rencontre, un avis favorable à la réalisation sans prescriptions, étant donné que les travaux de terrassements sont prévus sur une profondeur de moins 30 cm, ils ne seront donc pas de nature à porter atteinte au sous-sol. En revanche, des informations complémentaires (notes de calculs et profondeur des fondations) relatives à la passerelle de Kahouanne devront être transmises pour analyse.

Ces avis ont été intégrés au dossier, l'étude d'impact a été modifiée aux pages suivantes :

- Chapitre 5.7.5.1 – Archéologie : p.157
- Chapitre 5.7.5.2 – Patrimoine Historique : p. 157

3.3. Risques naturels et climat

Remarque de l'Autorité Environnementale :

La MRAe estime que la vulnérabilité du projet vis à vis de l'érosion du trait de côte mérite d'être réévaluée au regard du changement climatique.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La vulnérabilité du projet vis-à-vis de l'érosion côtière a été jugée « faiblement vulnérable ».

La remarque de la MRAE a été prise en compte, et la vulnérabilité du projet a été réévaluée.

Le document est modifié :

- Chapitre 7.2.5 - Identification de la vulnérabilité du projet aux phénomènes extrêmes et mesures d'adaptation : p. 184 :

« *Le projet est vulnérable au risque d'érosion côtière.* »

Il est toutefois rappelé que :

Sur la commune de Saint-François, seule la plage des Raisins Clairs et le lieu-dit l'Espérance ont subi des reculs importants du trait de côte (entre 1m et 3 m par an) sur la période pluri-décennale (1998-2013). **Le reste de la côte sud de Saint-François vers la Pointe-des-Châteaux concernée par le projet reste relativement stable.**

Par ailleurs, dès sa conception, le projet prend en compte la forêt domaniale littorale présente le long de la RD118, notamment en déplaçant l'axe de la chaussée afin que la piste cyclable n'empiète pas sur cette zone forestière ainsi que les enclos de forêt protégée en cours de régénération, gérés par l'ONF, principaux éléments de stabilisation côtière.

www.egis-group.com

