



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement
des Cales de Loire et de la Place Kleber
porté par la commune de Saumur (49)**

n° PDL 006784 / AP et 007104 / AP

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet d'aménagement des cales de Loire et de la place Kléber sur la commune de Saumur, porté par ladite commune.

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre des procédures de demande d'autorisation environnementale et de permis d'aménager pour lesquelles le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis : Mireille Amat, Bernard Abrial, Vincent Degrotte, Paul Fattal, Daniel Fauvre et Olivier Robinet.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément à l'article L.181-10-1 du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique.

Le présent avis est établi sur la base de la version des dossiers datée de juillet 2025 telle que transmise à l'autorité environnementale respectivement les 3 octobre 2025 par la DDT du Maine-et-Loire (demande d'autorisation environnementale) et 14 octobre 2025 par la mairie de Saumur s'agissant du permis d'aménager, cette double saisine ayant été suivie de la transmission d'un complément de dossier par la DDT le 29 octobre 2025, comprenant deux versions différentes (datées d'avril et de juillet 2025) du résumé non technique de l'étude d'impact et de trois pièces complémentaires déposées par la mairie le 17 novembre 2025 (plan de circulation cyclable daté du 27/09/2025, PA2' « Notice décrivant le terrain et le projet » et PA4' »Plan composition d'ensemble », document scannés dont les passages écrits sont difficilement déchiffrables).

Objet et contexte

Dans le cadre du programme « Action Cœur de Ville », la ville de Saumur projette le réaménagement, en rive gauche de la Loire, des cales Carnot et Mayaud et de la place Kléber, situées à proximité immédiate du centre-ville. Les travaux visent à favoriser de nouveaux usages (promenade, détente, animations saisonnières...) sur ce bord de Loire afin de rendre son attractivité au site et de réinsérer le fleuve en cœur de ville.

La restauration et restructuration du secteur concerné porte sur une surface totale de près de 4 ha. Les principaux travaux consistent à :

- réduire le nombre de stationnements sur les quais (les chiffres diffèrent cependant en fonction des pièces du dossier),
- réaliser une promenade piétonne,
- élargir les trottoirs sur la partie haute des cales,
- créer de nouveaux escaliers et pans inclinés pour accéder aux quais,

- aménager des espaces pouvant accueillir des activités (petites restauration, activités fluviales touristiques),
- restaurer le pavage historique des quais,
- réorganiser les flux et traiter les traversées de chaussée de façon identifiable (pavage, dallage, surélévation)
- réaliser un carrefour en T en lieu et place du giratoire actuel sur la place Kléber,
- combler le souterrain d'accès au quai Carnot depuis la place Kleber,
- créer un « ha-ha » en bordure de la place Kléber (dispositif paysagé ouvrant la vue sur la Loire, incluant la suppression d'un muret de revanche sur une centaine de mètres),
- planter 108 arbres, en conserver 47 et en abattre 53 sur la centaine existante (en fonction notamment de leur état sanitaire et de l'enjeu de prévention des risques naturels).

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision d'examen au cas par cas n°2023-7310 du 3 novembre 2023¹. Il relève des rubriques de la loi sur l'eau 3.1.2.0 (installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau – régime d'autorisation) et 3.2.2.0 (obstacle dans le lit majeur d'un cours d'eau – régime de déclaration). La demande d'autorisation environnementale du projet comporte également un porté à connaissance auprès de l'administration des modifications du système d'endiguement² de la ville de Saumur.

La demande précise que la zone d'amarrage située dans l'emprise du projet, bénéficiant d'une autorisation d'occupation (AOT) du domaine public fluvial (DPF), ne sera pas modifiée et que, n'étant pas en mesure de prédire la nature, la taille, le nombre ou encore la destination des futurs établissements flottants susceptibles de s'implanter sur les quais, la ville mènera une réflexion conjointe et globale avec le service de l'État gestionnaire du DPF parallèlement à la mise en œuvre de l'opération, afin d'élaborer un cadre général d'implantation des bateaux sur les deux rives de la Loire et fixer les règles d'amarrage en fonction des catégories d'établissements et des typologies de bateaux.

L'objet et la durée de la demande d'AOT sur le DPF de l'État déposée le 28 avril 2025 et dont seul le récépissé est joint au dossier (dans la pièce E) devront être précisés pour une meilleure compréhension.



(L'ensemble des plans sont extraits du dossier)

¹[Arrêté 2023-7310 du 3/11/2023](#)

² Système de classe B, catégorie correspondant à une population protégée comprise entre 3 000 et 30 000 habitants), au sens des articles L.181-14 et R.181-46 du code de l'environnement.

Localisation du système d'endiguement de Saumur
Le projet prend place sur le secteur des levées du Chardonnet et de Limoges,
dont la crête est empruntée par la RD 947 en amont des ponts Cessart et Fouchard et par une route communale entre ces deux ponts.
(l'ensemble des plans sont extraits du dossier)



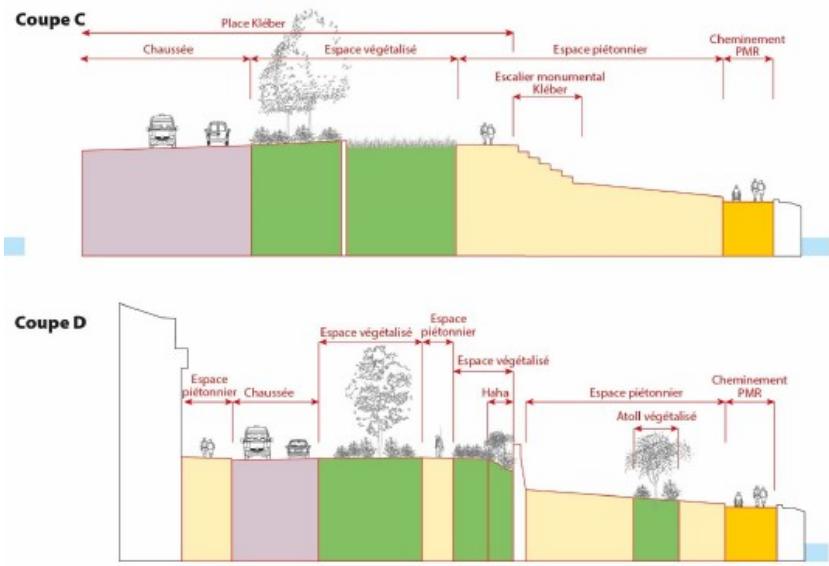
Légende des plans de secteurs



Réaménagement projeté du secteur de la cale Carnot et de la place Kléber



Réaménagement projeté du secteur de la cale Maynaud



Coupes à proximité de la place Kléber

Enjeux environnementaux

Ressources en eau	Existence	Impacts
Captage d'alimentation en eau potable	oui	Non
Le projet se situe en aval des captages du Petit Puy, sur la commune de Saumur, destinés à la production d'eau potable. Le projet est donc sans incidence sur cet aspect.		
Zones humides	oui	maîtrisés
Présence d'un habitat caractéristique de zone humide en pied de cale et de rampes d'accès à l'eau. Le dossier précise que les travaux projetés ne concerneront pas son emprise et n'impacteront pas cet habitat y compris de manière indirecte.		
Cours d'eau - Eaux superficielles et souterraines	oui	maîtrisés
Le site de projet est concerné par des stations de pompage et des bouchures batardables pour l'évacuation des eaux pluviales. Il prévoit également l'installation d'ouvrages techniques (fourreaux, bornes en partie haute), équipés de dispositifs anti-retour pour éviter la remontée des eaux de la Loire en cas de crues, qui permettront notamment, de raccorder les bateaux le nécessitant aux réseaux d'eaux usées et d'eau potable, en 6 points. Il en est de même pour la collecte des déchets en partie haute (en plus des poubelles amovibles projetées en partie basse en cas de crue). La phase travaux donne également lieu à des précautions de chantier pour éviter de porter atteinte au milieu aquatique.		

Milieux naturels	Existence	Impacts
Réserve naturelle régionale - Arrêté de protection de biotope	oui	maîtrisés
Le projet est à proximité immédiate du périmètre de l'arrêté de protection de biotope APB publié en février 2025 « Grèves de la Loire de la Daguenière à Montsoreau ».		

Parc naturel régional	oui	À confirmer
Le projet est situé dans le périmètre du parc naturel régional (PNR) Loire-Anjou-Touraine, dans un réservoir de biodiversité secondaire. Une nouvelle charte 2025-2040 du Parc a été approuvée le 15 novembre 2025, vis-à-vis de laquelle le projet mérite d'être examiné.		
Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique ³	oui	maîtrisés
Les deux ZNIEFF bordant le site ne font pas l'objet d'impact notable du projet.		
Habitats – Faune – flore	oui	À préciser
Un inventaire Faune-Flore-Habitats a été réalisé. Le site du projet n'abrite aucune plante protégée. L'inventaire a notamment identifié qu'il est fréquenté par 6 espèces de chiroptères et 17 espèces d'oiseaux protégés, sans gîte ni nidification avérés, le Lézard des murailles (à proximité du site d'étude), la Grenouille verte (contactée essentiellement au niveau des berges et dans une zone en eau le long du mur) et le Hérisson d'Europe, toutes trois également espèces protégées.		
Seuls 2 des arbres abattus sont considérés dans les inventaires comme des arbres gîtes potentiels, à enjeu modéré pour la biodiversité (chiroptères et avifaune). L'abattage sera réalisé en dehors de la période de sensibilité et avec une méthode assurant une chute douce. Le troisième sera conservé. Les autres arbres abattus présentent des enjeux nuls ou faibles pour la capacité de gîte.		
Le dossier conclut que le projet n'induit pas d'impact résiduel significatif sur les espèces recensées sur le site après les mesures d'évitement et de réduction et qu'il n'y a pas lieu de déposer de demande de dérogation aux interdictions réglementaires de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats. Toutefois, il ne précise pas de manière claire et probante par quel cas de figure prévu par le code de l'environnement le projet est concerné (soit le respect total des interdictions prévues à l'article L.411-1 du code de l'environnement, soit le respect des dispositions prévues à l'article L.411-2-1 du même code, à savoir « des mesures d'évitement et de réduction présentant des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque de destruction ou de perturbation des espèces mentionnées à l'article L.411-1 au point que ce risque apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé et lorsque le projet intègre un dispositif de suivi permettant d'évaluer l'efficacité de ces mesures et, le cas échéant, de prendre toute mesure supplémentaire nécessaire pour garantir l'absence d'incidence négative importante sur le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées »). Au cas présent, l'étude d'impact semble néanmoins se satisfaire, s'agissant du Hérisson d'Europe, d'une réduction du risque d'écrasement résultant de la réduction des surfaces de stationnement, sans étudier la possibilité de supprimer le risque, ni prévoir de suivi.		
Trame verte et bleue/corridors écologiques	oui	maîtrisés
L'emprise du projet est identifiée en tant que réservoir de biodiversité secondaire du plan de la charte du PNR. Il n'est pas identifié d'impact dommageable significatif, compte tenu des aménagements et précautions de chantier projetés.		
Sites Natura 2000 ⁴	oui	maîtrisés
Le projet est compris dans les sites Natura 2000 de la « Vallée de la Loire des Ponts-de-Cé à Montsoreau » (ZSC et ZPS). Un seul habitat d'intérêt communautaire (C3.55 bancs de graviers des cours d'eau à végétation clairsemée) est		

³Les Znieff de type I sont des espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire ;

Les ZnieffNIEFF pe II sont des espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riches que les milieux alentours.

⁴Le réseau Natura 2000 est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, visant à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il comprend les Zones de Protection Spéciale (ZPS) qui visent la conservation des oiseaux sauvages figurant en annexe I de la Directive européenne "Oiseaux sauvages" (79/409/CEE du 25/04/1979 modifiée du 30/11/2009 n°2009/147/CE) et les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) qui visent la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive européenne "Habitats naturels-faune-flore" (92/43 CEE) du 21/05/1992.

recensé sur le site. Les travaux projetés ne concerteront pas son emprise et ne l'impacteront pas de manière indirecte. L'étude d'impact conclut à une absence d'impact notable sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation des sites Natura concernés. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la MRAe.

Consommation d'espaces	Non	Non
Le projet consiste à réaménager des secteurs de la commune déjà artificialisés, sans extension sur les milieux naturels adjacents.		

Sites et paysages	Existence	Impacts
Sites classés ou inscrits - Monuments historiques	potentielle	À préciser
Le formulaire de demande de permis d'aménager déposé par la mairie de Saumur signale sans plus de détail un site classé ou en instance de classement. L'étude d'impact mentionne plusieurs sites sans les cartographier ni expliquer s'ils concernent le projet. Elle indique également en fonction des pages que le projet est situé dans les périmètres de protection de plusieurs monuments historiques ou bien que c'est le cas de la zone d'étude mais pas du projet. Des précisions sont donc indispensables.		
Archéologie	oui	À préciser
L'étude d'impact précise que le site est localisé en zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) - Pays de la Loire et en partie concerné par un site archéologique au titre du PLU. Elle rappelle que la réglementation relative à la protection du patrimoine archéologique implique que le Préfet soit saisi de toutes demandes de permis de construire, de permis de démolir, d'autorisation d'installations et de travaux divers sur et aux abords des sites et zones archéologiques, mais n'indique pas ce qu'il en est pour ce projet soumis quant à lui à permis d'aménager.		
Paysages	oui	maîtrisés
Le site du projet se situe dans un environnement urbain et offre une vue panoramique sur la Loire. La continuité architecturale est assurée par les bâtiments visibles le long du fleuve comme le Château de Saumur, l'Église St-Pierre et le Théâtre. Le Pont Cessart est également un élément historique marquant du paysage reliant les deux rives. Les quais sont visibles en contrebas de la voie principale.		
Le projet est compris dans le périmètre du Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco au titre des "paysages culturels vivant". Une convention de superposition de gestion du DPF a été signée par la ville de Saumur. Il est aussi concerné par le règlement du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), site patrimonial remarquable de Saumur. Le dossier justifie de la façon dont il en est tenu compte pour le volet aménagements. Le projet n'étant pas entièrement compatible avec le PSMV en vigueur en matière d'aménagements végétaux ou minéraux, une modification du PSMV est projetée.		

Activités humaines	Existence	Impacts
Risques naturels	oui	maîtrisés

Différents risques naturels sont présents sur l'ensemble du site (notamment, exposition moyenne au retrait-gonflement des argiles et risque sismique de niveau 2/5) mais le site du projet est concerné principalement par le risque inondation et soumis à ce titre au respect du règlement du plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRI) « Val d'Authion et Loire Saumuroise » approuvé le 7 mars 2019.

Le site d'étude est concerné par une zone basse de plaines alluviales formées par la Loire, l'Authion et une partie du Thouet et de la Dive. L'altitude sur le site d'étude varie entre environ 25 mètres à l'est et 32 mètres à l'ouest. Du nord au sud, la topographie est relativement plane d'environ 28 m d'altitude. Par ailleurs, on observe une légère pente entre les deux berges, au niveau du Pont Cessart, à 25 m d'altitude. Enfin, l'altitude en travers des quais est comprise entre 31m et 26 m.

La décision d'examen au cas par cas avait relevé des incohérences avérées ou potentielles entre une partie des aménagements projetés et les dispositions réglementaires des 3 zones du PPRI concernées par l'emprise du projet. Le dossier de 2025 répond à ces différents points, à la fois par le biais d'évolutions du projet initial support de la demande d'examen au cas par cas (par exemple, les plantations seront réalisées en fosses sous forme de caisson pour cantonner les systèmes racinaires afin de garantir la tenue structurelle de la digue et des cales) et par la production d'un argumentaire prenant appui sur la réalisation des études (hydraulique notamment) conduites depuis.

Elles permettent à l'étude d'impact de conclure que le projet respecte le PPR, n'impactera pas le comportement hydraulique de la Loire et plus particulièrement les lignes d'eau lors des phénomènes de crues, n'aggravera pas la vulnérabilité des biens et des personnes, ne fragilisera pas le système d'endiguement et n'abaissera pas non plus son niveau de protection (30,09 mNGF) malgré une baisse temporaire du niveau de sûreté durant des phases de travaux identifiées, concernant notamment les escaliers Kléber, République et Château, pour lesquelles des mesures de précaution sont prévues : prise en compte de la saison hydrologique de la Loire, modalités de chantier, consignes de gestion et de surveillance.

Le dossier expose les dispositions de gestion ultérieure du site, prévues en cas de crue et intégrées au plan communal de sauvegarde (par exemple, la fermeture des accès au stationnement). Il devrait préciser en complément si une mise à jour de l'étude de dangers (EDD) du système d'endiguement (non jointe) est bien prévue à l'issue de la réalisation des travaux.

Risques technologiques	oui	Limités
Des sites liés aux risques industriels sont situés à proximité directe de la zone d'étude, aucune installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'est classée SEVESO. Le site ne présente pas de sols pollués, mais des sites BASIAS sont situés à proximité immédiate. Les levées de Limoges et de Chardonnet sont classées comme sensibles au risque de rupture de digue.		
Bruit – nuisances – trafic – accès	oui	À préciser
La demande de permis d'aménager précise que les travaux sont prévus en quatre tranches. Cependant, mis à part l'annonce d'adaptations du planning des travaux pour tenir compte des enjeux en présence (par exemple, en cas de crue), le dossier ne semble pas comporter de calendrier prévisionnel de réalisation du projet et d'estimation de la durée totale des travaux. Même si ce type d'indication présente généralement des marges d'incertitudes, il s'agit d'informations dont une première estimation est requise dans l'étude d'impact, compte tenu de leur importance pour les riverains susceptibles d'être concernés par le bruit et par des restrictions de circulation durant le chantier.		
La modification du carrefour de la place Kléber vise à apaiser la circulation pour les usagers et les piétons. L'accessibilité aux cales sera améliorée tant pour les mobilités douces que pour les PMR. Le dossier évoque une possibilité de report sur la place Marc Leclerc où 200 places supplémentaires de stationnement automobile ont été créées en 2024.		

Énergie – Climat	Existence	Impacts
Sobriété énergétique - Développement EnR Adaptation au changement climatique	oui	À compléter
Une étude de circulation a été réalisée. Le projet vise à réduire la part modale des véhicules motorisés sur le périmètre		

d'étude, au bénéfice des circulations douces. La desserte du site par un arrêt de bus existant à l'intersection entre la route de Saumur et le pont Cessart est mentionnée, sans indication de la fréquence de passage. Contextualiser le projet vis-à-vis du contenu du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) en vigueur de la communauté d'agglomération (dont seule la date de lancement remontant à 2017 est mentionnée dans l'étude d'impact), des données disponibles de l'outil BASEMIS développé par Air Pays de la Loire (2022, voire 2023 alors que l'étude se fonde sur celles de 2016 et 2018) et des schémas de développement des mobilités et du vélo évoqués par la collectivité, participerait à justifier les choix et à faciliter l'acceptation des évolutions de pratiques qu'ils impliquent.

La maîtrise des consommations électriques futures fait également l'objet d'une attention (baisse du nombre de masts et de la consommation escomptée des futures ampoules à LED, réduction des éclairages nocturnes, absence d'éclairage sur les quais bas et sous le pont). L'impossibilité de développer les EnR dans l'emprise du projet est justifiée dans le dossier par les enjeux de préservation du patrimoine paysager, traduits sous forme de règles dans les documents en vigueur. Tout en notant que le réemploi des pavés anciens existants après décroûtement du bitume qui les recouvre actuellement contribue à limiter les besoins en matériaux, la partie « ressources mobilisées » est laconique et dépourvue de quantification au moins approximative pour les postes matériaux et énergie. L'absence de bilan des émissions de GES nécessite de compléter le dossier.

Afin d'être plus représentatifs, les éléments du dossier en matière d'adaptation au changement climatique, assis sur des scénarios établis par le Giec en 2014, devront être actualisés en prenant en compte son 6ème rapport publié en 2023. Il importera également de vérifier la cohérence du projet avec la Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (Tracc) intégrant un réchauffement de +4 °C en France en 2100 par rapport à l'ère pré-industrielle. Pour mémoire, à la suite de la présentation du nouveau plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3) de mars 2025, il est attendu à partir de 2027 que les collectivités intègrent cette Tracc lors de l'évolution de leurs documents d'urbanisme.

L'étude d'impact indique que « *Les évolutions à venir, liées au changement climatique, annoncent une augmentation des températures avec un décalage des saisons. L'augmentation de la fréquence des périodes de sécheresses engendrera des impacts majeurs, notamment sur la ressource en eau* » mais ne se prononce pas sur l'augmentation potentielle de l'intensité des épisodes pluvieux, alors qu'il s'agit d'un élément important sur un secteur exposé aux crues.

Principaux enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet et des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux environnementaux identifiés comme principaux par la MRAe sont :

- l'intégrité du système d'endiguement et la vulnérabilité des biens et des personnes vis-à-vis des risques d'inondation,
- les qualités historiques et paysagères du site,
- la biodiversité,
- l'adaptation au changement climatique.

Appréciation de l'évaluation environnementale

– Points positifs

Le dossier est structuré et rédigé de façon claire, y compris pour un public non averti.

– Points perfectibles

Des indications sur le phasage, la durée et le planning prévisionnels du chantier sont attendues, en y explicitant les périodes à privilégier et à proscrire au regard des différents enjeux en présence.

A défaut de pouvoir identifier précisément à ce stade les navires qui mouilleront sur site, le dossier mériterait d'évaluer plus clairement dans quelle mesure ceux actuellement amarrés peuvent ou non engendrer des impacts dommageables dans leur bassin de navigation (par exemple, perturbation

potentielle de zones de quiétude pour la faune dans le cadre de circuits de promenade touristiques), afin de nourrir la réflexion annoncée sur les zones d'amarrage de part et d'autre de la Loire. La MRAe attire l'attention sur le fait que l'aboutissement de cette dernière sera susceptible de nécessiter une actualisation de l'étude d'impact du projet préalablement à toute nouvelle autorisation.

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit que soient étudiées les incidences cumulées du projet avec quatre types de projets : existants (c'est-à-dire réalisés), approuvés (c'est-à-dire autorisés), ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique, ou ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. Au cas présent, il n'est pas démontré que cet exercice ait été réalisé correctement : son élaboration, qui s'appuie sur une ancienne rédaction de l'article R.122-5, modifiée depuis 2021, ne permettant pas de savoir si les projets existants et approuvés ont été intégrés à l'analyse.

– Insuffisances

La partie de l'étude d'impact consacrée à la justification du projet et à la présentation des variantes étudiées se limite à indiquer que le choix du scénario d'aménagement s'est opéré entre trois propositions (résumées sur un tableau d'une page, sans illustration) issues d'un appel d'offre et qu'en s'appuyant sur les documents de règlement comme la convention de superposition de gestion, le scénario 2 (qui n'inclut pas la place de la République) apparaît être celui le plus en phase avec les attentes réglementaires. Cela ne permet pas de savoir en quels termes l'appel d'offres était rédigé et donc quelles marges de manœuvre la ville s'était fixées, puis comment ont été fondés les choix effectués depuis, le projet ayant par exemple intégré le carrefour en T place Kleber qui était prévu par les deux offres non retenues. A la différence de l'offre retenue, celles-ci prévoyaient une suppression progressive du stationnement et non une simple réduction comme prévu actuellement. Le choix de la collectivité de reconduire du stationnement automobile sur un secteur patrimonial et inondable mériterait une justification plus poussée.

Le résumé non technique de l'étude d'impact décrit un projet en partie différent des autres pièces, incluant la création de deux giratoires. La mention selon laquelle « à ce stade des études et de la définition du projet, les mesures proposées en faveur de l'environnement et du cadre de vie ne sont pas exhaustives et nécessiteront des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études complémentaires en phase de réalisation du projet (études de maîtrise d'œuvre, dossier loi sur l'eau...) » interroge, étant donné que l'étude d'impact réalisée constitue précisément le dossier support de la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Recommandations de la MRAe

La MRAe recommande :

- **de développer la présentation des variantes d'aménagements étudiées ;**
- **d'expliciter le phasage et le planning prévisionnels du chantier, en y précisant les périodes à privilégier et à proscrire au regard des différents enjeux en présence ;**
- **d'examiner la cohérence du projet vis-à-vis de la charte 2025-2040 du PNR Loire-Anjou-Touraine ;**
- **d'engager rapidement la réflexion annoncée sur les zones d'amarrage de part et d'autre de la Loire, en actualisant, si requis, l'étude d'impact du projet préalablement à toute nouvelle autorisation ;**
- **de contextualiser le projet vis-à-vis de la Tracc, des données BASEMIS actualisées, du contenu du PCAET en vigueur ainsi que des schémas de développement des mobilités et du vélo évoqués par la collectivité,**
- **d'établir un bilan des émissions de GES et les mesures ERC envisagées ;**

- *de vérifier la possibilité d'incidences cumulées du projet avec les quatre catégories de projets énoncées à l'article R.122-5 du code de l'environnement ;*
- *de mettre le résumé non technique de l'étude d'impact en cohérence avec les autres pièces du dossier ;*
- *de mettre à jour l'étude de dangers du système d'endiguement à l'issue de la réalisation des travaux.*

Nantes, le 1^{er} décembre 2025

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président

Signé

Daniel FAUVRE