



Communauté de Communes de l'Île d'Oléron

Charente-Maritime (17)

Plan vélo III

***Demande d'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect
de la Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron***

Juillet 2018

Eau-Méga
Conseil en Environnement

SAS au capital de 70 000 €
 B . P . 4 0 3 2 2
 17313 Rochefort Cedex
 environnement@eau-mega.fr
 Tel : 05.46.99.09.27
 www.eau-mega.fr



Statut	Établi par	Vérfié par	Approuvé par	Date	Référence	Indice
Définitif	S. Mazzarino	JR Bourdet	S. Mazzarino	23/07/2018	01-14-001	C

TABLE DES MATIERES

Liste des figures	4
Liste des cartes	5
PREAMBULE	7
I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE	7
I.1. Procédure de modification de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle nationale	7
I.2. Procédure d'étude d'impact	8
I.3. La Procédure d'expropriation	8
I.4. Procédure de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8
I.5. Procédure d'autorisation d'urbanisme	9
I.6. Déroulé de l'Enquête publique	9
II. IDENTIFICATION DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE SON MAITRE D'ŒUVRE	10
II.1. Déclarant – Maître d'ouvrage	10
II.2. Maître d'œuvre ou entrepreneur	10
III. RESERVE NATURELLE NATIONALE DE MOËZE-OLERON	11
III.1. Identification	11
III.2. Présentation générale	12
III.3. Limites géographiques de la réserve	13
III.4. Milieu naturel	15
III.4.1. Habitats	15
1130 Estuaire :	16
1150 Lagunes côtières :	16
1210 Végétation annuelle des laines de mer :	16
1310 Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses :	16
1420 Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques (Sarcocornietea fruticosi) :	16
2110 Dunes mobiles embryonnaires :	16
2120 Dunes mobiles du cordon littoral à <i>Ammophila arenaria</i> ("dunes blanches") :	16
2130* Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises) :	16
2180 Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale :	17
III.4.2. Espèces	20
III.4.2.1. La flore	20
III.4.2.2. Herpétofaune	20

III.4.2.3. L'avifaune	21
a. Oiseaux fréquentant les reposoirs	21
b. Oiseaux nicheurs	22
IV. PRESENTATION DU PLAN VELO III	24
IV.1. Historique et justifications du projet	24
IV.2. Cohérence du plan vélo 3 avec le réseau cyclable existant	25
IV.3. Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacement	27
IV.3.1. Plan global de déplacements	28
IV.3.2. Territoire à énergie positive : volet mobilité	28
IV.3.3. Transports en commun et liaison maritime	28
IV.3.4. Alternatives aux énergies fossiles	30
IV.3.5. Le réseau cyclable	30
IV.3.6. Choix du tracé	31
A. Les alternatives écartées	32
B. Conclusion du maître d'ouvrage au regard des alternatives à la desserte Est de l'île	32
IV.4. Présentation des aménagements	33
IV.4.1. Typologie des chemins utilisés	33
IV.4.2. Signalisation	44
IV.4.3. Mobilier urbain	45
IV.4.4. Ouvrages d'art	47
V. SITUATION DU PROJET AU SEIN DE LA RESERVE ET A SES ABORDS IMMEDIATS	48
V.1. Section 49 – Début de la route des Huîtres sortie Nord du Château d'Oléron	52
A. Justification :	53
B. Situation par rapport aux limites de la réserve :	53
C. Sensibilité environnementale	53
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	55
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	56
V.2. Section 72 – Passage du chenal de l'étier neuf	57
A. Justification	60
B. Situation par rapport aux limites de la réserve	60
C. Sensibilité environnementale	60
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	63
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	64
V.3. Section 72 – Route des Huîtres – L'Isleau - Moulin de la Côte	65
A. Justification :	66

B. Situation par rapport aux limites de la réserve :	66
C. Sensibilité environnementale	67
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	68
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	69
V.4. Section 72 –Route des Huîtres – Chenal de la Brande	71
A. Justification :	72
B. Situation par rapport aux limites de la réserve :	72
C. Sensibilité environnementale	72
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	74
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	75
V.5. Section 72 –Route des Huîtres – La Brande - Prise du Mounard	77
A. Justification :	79
B. Situation par rapport aux limites de la réserve :	79
C. Sensibilité environnementale	79
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	82
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	84
V.6. Section 72 –Route des Huîtres – Ostrea – Digue Saint-Martin	86
A. Justification	89
B. Situation par rapport aux limites de la réserve	89
C. Sensibilité environnementale	90
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	91
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	93
VI. AUTRES SECTEURS DISTANTS DE LA RESERVE	94
VI.1. La Baudissière – Pointe de Bellevue	94
A. Justification	95
B. Situation par rapport aux limites de la réserve	95
C. Sensibilité environnementale	95
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	96
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	98
VI.2. Bois de La Prade – Section 74	100
A. Justification	101
B. Situation par rapport aux limites de la réserve	101
C. Sensibilité environnementale	102
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	103
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	105
VI.3. Accès golf et village vacances Vieille Perrotine	106

A. Justification	106
B. Situation par rapport aux limites de la réserve	106
C. Sensibilité environnementale	106
D. Effets potentiels de l'aménagement et des travaux sur les habitats, les espèces et la RNN	107
E. Démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	109
VII. SECTEURS INDIRECTEMENT CONCERNES	110
VII.1. Fort Royer	111
A. Justification :	111
B. Situation par rapport aux limites de la réserve :	111
C. Sensibilité environnementale	111
VII.2. Zone de la Perrotine et flèche de Bellevue	112
La Perrotine	112
Bellevue	112
Justification :	113
VIII. INCIDENCES CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS	114
IX. MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET	115
IX.1. Mesures d'évitement	115
ME G : Vigilance en phase travaux :	115
Suivi du chantier par des experts	115
Respect de la Charte de Développement Durable	116
a. Respect de la réglementation	116
b. Contrôle et suivi de la démarche	116
c. Information des riverains et du personnel de chantier	116
d. Préparation du chantier	116
e. Plan d'aménagement du chantier	116
f. Maîtrise des déplacements des engins	117
g. Propreté du chantier	117
h. Stationnement des véhicules	117
Gestion des nuisances	117
a. Les circulations	117
b. Les stationnements	117
c. Les salissures	117
d. Le bruit	117
e. Pollution de l'eau	118

f. Pollution de l'air _____	118
Gestion de déchets _____	119
Information et sensibilisation du personnel _____	119
ME 49-1, ME 72-1 : Passage de l'autre côté de la route : _____	119
ME 74-1 : Piste décalée de 20 m vers l'Ouest, le long de la route _____	119
IX.2. Mesures de réduction _____	120
MR-49-1, MR 72-1, MR 74-1 Adaptation de la période des travaux _____	120
MR 72-2 : Balisage, panneaux, barrières : _____	120
MR 72-3, 74-3 : Balisage habitat pelouses calcicoles arrière dunaires avant travaux _____	121
MR 72-4 : Positionnement de la piste en pied de digue _____	121
MR-74-2 : Bois de la Prade : Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois et balisage zone de quiétude _____	122
IX.3. Mesures de compensation _____	122
MC 72-1, MC 74-1 : Réouverture, gestion et entretien de milieux arrière dunaire à définir : _____	122
IX.4. Mesures d'accompagnement _____	123
MA1 : Mener une réflexion globale et cohérente pour la gestion écologique du site de fort royer _____	123
METHODE _____	126
Niveaux d'analyse et d'investigation _____	126
1. Les mammifères _____	127
2. Les oiseaux _____	127
3. Les amphibiens _____	127
4. Les reptiles _____	127
5. Les insectes _____	127
6. La flore _____	127
Nom, qualité et qualifications des experts ayant préparé l'étude _____	127
a. Les intervenants dans le cadre de la conduite des investigations de terrain _____	127
B. Les intervenants dans le cadre de la rédaction de cette étude _____	128
Sources documentaires : _____	128
Difficultés rencontrées _____	128

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Limicoles en repositoires – Source : RNN Moëze-Oléron _____	21
Figure 2 : Embarquement de vélo à bord de la navette maritime La Rochelle –Boyardville _____	26
Figure 3 : Navette estivale : l'arrêt Boyardville – Port à sec dessert l'embarcadère de la liaison maritime _____	29
Figure 4 : Revêtement sablé calcaire (Source : SCE) _____	39
Figure 5 : Revêtement enrobé noir _____	39
Figure 6 : Revêtement grave émulsion calcaire (Source : SCE) _____	39
Figure 7 : Profil d'un chemin sablé calcaire _____	39
Figure 8 : Profil d'une voirie intégrant une piste cyclable bidirectionnelle (à gauche) et profil d'une voie intégrant deux pistes cyclables unidirectionnelles– Source SCE _____	40
Figure 9 : Vue en coupe d'une piste en site propre (Source : SCE) _____	40
Figure 10 : Exemple de chemin sablé calcaire _____	41
Figure 11 : Exemple de voie en site propre en accotement _____	41
Figure 12 : Exemple de voie en site propre en site urbain _____	41
Figure 13 : Exemple de voie en site propre en zone urbaine _____	41
Figure 14 : Exemple de marquage au sol _____	42
Figure 15 : Bicouche calcaire (Source : SCE) _____	42
Figure 16 : Profil d'une bande cyclable en site partagée avec des véhicules motorisés _____	42
Figure 17 : Vue en coupe de voie en site partagé mode doux _____	42
Figure 18 : Exemple de voie partagée avec des véhicules motorisés légers _____	43
Figure 19 : Exemple de voie en site partagée en bicouche calcaire avec des modes de déplacement doux _____	43
Figure 20 : Panneaux de type C113/C114 _____	44
Figure 21 : Plateau traversant au niveau du Château d'Oléron – Source SCE _____	44
Figure 22 : Traversée matérialisée par un marquage au sol – Source : SCE _____	44
Figure 23 : Panneau de type C115/C116 _____	44
Figure 24 : Profil et exemple de clôture pâturage _____	45
Figure 25 : Profil et exemple de clôture herbagère _____	45
Figure 26 : Profil et exemple de clôture de jardin _____	45
Figure 27 : Chicane avec barrières en bois – Source : SCE _____	45
Figure 28 : Typologie type inscrites sur totem pour indiquer les zones traversée - Source : SCE _____	46
Figure 29 : Panneau d'information – Source : SCE _____	46
Figure 30 : Potelet bois - Source : CDC Oléron _____	46
Figure 31 : Potelet amovible – Source : SCE & CDC Oléron _____	46
Figure 32 : Potelets et barrières basses – Source : SCE _____	47
Figure 33 : Passerelle bois (Source : SCE) _____	47
Figure 34 : Muret de soutènement bois (Source : SCE) _____	47

Figure 35 : Caillebotis bois dans les zones humides (Source : SCE) _____	47	Figures 70 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur Digue Saint-Martin _____	90
Figure 36 : Prise de vue n°49-1 - Vue de l'existant - Nord Château d'Oléron _____	52	Figure 71 : Prise de vue n° 73-1 – Vue de la traversée du village ostréicole de La Baudissière par la route des huîtres _____	94
Figure 37 : Prise de vue n°49-1 – Insertion des aménagements - Nord Château d'Oléron _____	52	Figure 72 : Prise de vue n° 73-1 – Insertion dans la vue actuelle de la matérialisation de l'itinéraire cyclable _____	94
Figures 38 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 49 _____	53	Figure 73 : Prise de vue n° 74-1 – Bois de la prade - Vue de l'ourlet forestier en bordure du bois de la Prade _____	100
Figure 39 : Prise de vue n° 72-1 - Chenal de l'Etier Neuf _____	57	Figure 74 : Prise de vue n° 74-2 – Vue de l'emplacement du tracé finalement écarté au sein d'une ouverture forestière _____	100
Figure 40 : Prise de vue n° 72-2 - Chenal de l'Etier Neuf _____	58	Figure 75 : Prise de vue n° 74-3 – Vue de la sortie sur la route d'accès du golf du tracé finalement écarté _____	101
Figure 41 : Prise de vue n° 72-3 - Chenal de l'Etier Neuf _____	58	Figure 76 : Prise de vue n° 74-4 – bois de La Prade - Vue de l'emplacement finalement retenue au niveau l'accotement routier _____	101
Figure 42 : Prise de vue n° 72-4 – Traversée de la route des huitres - Chenal de l'Etier Neuf _____	59	Figures 77 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur Bois de La Prade _____	102
Figure 43 : Prise de vue n° 72-5 - Chenal de l'Etier Neuf _____	59	Figure 78 : Prise de vue n° 74-5 – Sortie existante du village vacances de la vieille Perrotine vers Fort Royer et Boyardville _____	106
Figure 44 : Prise de vue n° 72-6 - Chenal de l'Etier Neuf _____	60	Figure 78 : Prise de vue n° 74-6 et 74-7 – Fin du tracé arrivée au Golf de la Perrotine _____	106
Figure 45 : Prise de vue n° 72-6 - Chenal de l'Etier Neuf – Passerelle équestre existante _____	60	Figure 79 : Chemins d'accès aux Claires (gauche) et à la plage (droite) - Source Eau-Mega _____	111
Figures 46 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur Etier Neuf _____	61	Figure 80 : Panneaux d'information mis en place par l'association Fort Royer le long des claires - Source Eau-Mega _____	112
Figure 47 : Prise de vue n° 72-8 – L'Isleau _____	65	Figure 81 : Flèche de la Perrotine arasée avec recouvrement partiel du pré salé par le sable - Source : RNN Moëze-Oléron _____	112
Figure 48 : Prise de vue n° 72-9 – L'Isleau _____	65	Figure 82 : Clôture longeant le perré du chenal maritime de la Perrotine - Source : RNN Moëze-Oléron _____	112
Figure 49 : Prise de vue n° 72-10 – L'Isleau _____	66	Figures 83 : Barge échouée en 2011 et 2013 - Source : RNN Moëze-Oléron _____	113
Figures 50 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur Moulin de la côte _____	67	Figure 27. Planning relatif à la gestion du site _____	123
Figure 51 : Prise de vue n° 72-11 – Chenal de La Brande _____	71		
Figure 52 : Prise de vue n° 72-12 – Chenal de La Brande _____	71		
Figure 53 : Prise de vue n° 72-13 – Chenal de La Brande _____	72		
Figure 54 : Prise de vue n° 72-14 – Chenal de La Brande _____	72		
Figures 55 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur Chenal de La Brande _____	72		
Figure 56 : Prise de vue n° 72-14 – Prise du Mounard _____	77		
Figure 57 : Prise de vue n° 72-15 – Prise du Mounard _____	78		
Figure 58 : Prise de vue n° 72-16 – Prise du Mounard _____	78		
Figure 59 : Prise de vue n° 72-17 – Prise du Mounard _____	79		
Figures 60 : Espèces patrimoniales recensées aux abords de la section 72 – secteur La Brande _____	79		
Figure 61 : Vue d'une pelouse vivace arrière dunaire en bord de route - Secteur La Brande _____	81		
Figure 62: Inflorescence d'Orpin rougeâtre - Eau-Mega _____	81		
Figure 63 : Prise de vue n° 72-18 – Digue Saint-Martin – Nord Ostrea – Sortie Fonteneau _____	86		
Figure 64 : Prise de vue n° 72-19 – Vue de la digue Saint-Martin et de l'emplacement de l'itinéraire en pied de digue _____	87		
Figure 65 : Prise de vue n° 72-20 – Vue d'une poche de stationnement existante le long de la digue Saint-Martin _____	87		
Figure 66 : Prise de vue n° 72-21 – Vue de la digue Saint-Martin et de l'emplacement de l'itinéraire en pied de digue – Co-visibilité avec l'estran _____	88		
Figure 67 : Prise de vue n° 72-22 – Vue de la digue Saint-Martin et de l'emplacement de l'itinéraire en pied de digue – Co-visibilité avec l'estran _____	88		
Figure 68 : Prise de vue n° 72-23 – Vue de la digue Saint-Martin et de l'emplacement de l'itinéraire en pied de digue – Co-visibilité avec l'estran _____	88		
Figure 69 : Prise de vue n° 72-24 – Vue de l'accotement en bordure de claire et de l'emplacement de l'itinéraire _____	89		

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Réserve Naturelle de Moëze-Oléron - Source Eau-Mega _____	12
Carte 2 : Annexe 1 de l'arrêté interpréfectoral 2012-075 _____	14
Carte 3 : Annexe 2 de l'arrêté interpréfectoral 2012-075 _____	14
Carte 4 : Annexe 3 de l'arrêté interpréfectoral 2012-075 _____	15
Carte 5 : Habitats d'intérêt communautaire dunes et marais littoraux – La Perrotine / Fort Royer – Boyardville (H6) – Source : DOCOB _____	18
Carte 6 : Habitats d'intérêt communautaire dunes et marais littoraux – Bellevue / Arceau (H7) – Source : DOCOB _____	18
Carte 7 : Habitats d'intérêt communautaire dunes et marais littoraux – Arceau / La Brande (H8) – Source : DOCOB _____	19
Carte 8 : Habitats d'intérêt communautaire dunes et marais littoraux – Pointe des Doux – La Plage (H9) – Source : DOCOB _____	19
Carte 9 : Distribution du Pelobate cultripède sur l'île d'Oléron – Source : DOCOB _____	21
Carte 10 : Reposoirs de la réserve Moëze-Oléron – Source : RNN Moëze-Oléron _____	22
Carte 11 : Carte de localisation des mâles chanteurs de Pipit rousseline _____	23
Carte 12 : Synthèse des parcours existants – source SCoT Pays Marennes-Oléron _____	25
Carte 13 : Carte du réseau cyclable : maillage structurant (axes bleu, rouge et vert) et maillage fin (axes oranges) _____	27
Carte 14 : Infrastructures de transport et offres de déplacement de l'île d'Oléron _____	30
Carte 15 : Tracé du Plan Vélo 3 _____	34

Carte 16 : Tracé du Plan Vélo 3 et revêtement des pistes - Carte 1 de l'Atlas cartographique	35	Carte 51 : Localisation des secteurs indirectement concernés - <i>Source Eau-Mega</i>	110
Carte 17 : Tracé du Plan Vélo 3 et revêtement des pistes - Carte 2 de l'Atlas cartographique	36	Carte 52. Mesure d'accompagnement : réflexion sur une emprise de gestion au bord de fort-Royer	124
Carte 18 : Tracé du Plan Vélo 3 et revêtement des pistes - Carte 3 de l'Atlas cartographique	37	Carte 53. Synthèse des idées émises sur la gestion à mener aux abords de Fort-Royer	124
Carte 19 : Tracé du Plan Vélo 3 et revêtement des pistes - Carte 4 de l'Atlas cartographique	38	Carte 52 : Carte de synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement	125
Carte 20 : Carte générale de la situation des sections par rapport à la Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron	49		
Carte 21 : Zoom sur la situation des sections par rapport à la Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron	50		
Carte 22 : Carte de localisation de l'emprise des cartes zoom présentées ci-après.....	51		
Carte 23 : Carte zoom n°1 - Sortie Nord du Château d'Oléron	52		
Carte 24 : Localisation des espèces patrimoniales- Section 49 - <i>Source Eau-Mega</i>	53		
Carte 25 : Carte des habitats recensés aux abords (100 m) de la section 49 – Source Eau-Mega	54		
Carte 26 : Carte zoom n°2 - Chenal de l'Etier Neuf	57		
Carte 27 : Carte zoom n°3 - Chenal de l'Etier Neuf	58		
Carte 28 : Carte zoom n°4 - Chenal de l'Etier Neuf	59		
Carte 29: Localisation des espèces patrimoniales recensées - Secteur Etier neuf - Source EAU-MEGA	61		
Carte 30 : Localisation des habitats recensés dans le secteur de la route des Huitres – Eau-Mega d'après données DocOb	62		
Carte 31 : Carte zoom n°5 - L'isleau - Moulin de la Côte.....	65		
Carte 32 : Carte zoom n°6 - L'isleau - Moulin de la Côte.....	66		
Carte 33 : Répartition du Cynoglosse des dunes sur le secteur du Moulin de la Côte - Source : RNN Moëze-Oléron, 2015	67		
Carte 34 : Carte zoom n°7 - Chenal de La Brande.....	71		
CARTE 35 : REPARTITION DU CYNOGLOSSE DES DUNES SUR LE SECTEUR DE LA BRANDE - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON, 2015.....	73		
Carte 36 : Répartition de l'Œillet de France sur le secteur de la Brande – Source : R.N.N. Moëze-Oléron (section 72) .73			
Carte 37 : Carte zoom n°8 – Prise du Mounard.....	77		
Carte 38 : Carte zoom n°9 – Prise du Mounard.....	78		
Carte 39 : Zoom sur l'œillet de France le plus proche de l'aménagement - inventaires Eau-Mega.....	79		
Carte 40 : Répartition de l'Œillet de France sur le secteur de la Brande – Source : R.N.N. Moëze-Oléron.....	80		
Carte 41 : Repérage des pelouses vivaces arrières dunaires du secteur de La Brande - Eau-Mega	80		
Carte 42 : Carte zoom n°10 – Digue Saint-Martin – Nord Ostrea - Fonteneau	86		
Carte 43 : Carte zoom n°11 - Digue St-Martin - Nord Fonteneau.....	87		
Carte 44 : Carte zoom n°12 - Digue St-Martin – Prise Saint-Martin.....	88		
Carte 45 : Carte zoom n°13 – Nord de la prise Saint-Martin.....	89		
Carte 46 : Localisation des principales co-visibilités entre la route des huitres et les réservoirs	90		
Carte 47 : Carte zoom n° 14 – La Baudissière.....	94		
Carte 48 : Carte zoom n° 15 – Bois de la Prade	100		
Carte 49 : Carte des sensibilités environnementale du bois de la Prade	102		
Carte 50 : Carte zoom n° 16 – Accès golf et village vacances	106		

PREAMBULE

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron mène depuis plusieurs années une politique de développement durable dans laquelle s'inscrit la pratique sécurisée du vélo.

Le Plan Vélo III vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de maillage entre les différentes pistes existantes. Il existe en effet des besoins en termes de jonctions entre les divers segments cyclables existants et de prise en compte de l'accessibilité et de la « praticité » du réseau (aménagement d'accompagnement, signalisation, etc.).

L'axe routier de la côte Est entre le Château-d'Oléron et Boyard-Ville (« route des huitres ») est un axe fondamental servant à la fois de route touristique, de route de délestage des axes principaux du centre de l'île, de route d'accès aux nombreux professionnels de la mer et aux sites d'hébergement touristique (camping, villages vacances).

La Réserve Naturelle Nationale (RNN) de Moëze-Oléron, créée par décret ministériel en date du 27 mars 1993 voit ses limites s'étendre pour partie sur la côte Est de l'île d'Oléron, et en certains secteurs, border ou recouper cet axe routier.

Compte tenu de l'objectif de desserte de cette partie Est de l'île, les sections cyclables (49, 72 et 74) du plan vélo III longent ou recouper ponctuellement le territoire de la réserve.

Comme certaines sections cyclables projetées au Plan Vélo III traversent ou longent la Réserve Naturelle Nationale (RNN) de Moëze-Oléron, le présent dossier est établi au titre de l'article L332-9, modifié par Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 pour une demande d'autorisation spéciale concernant les Modifications de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle.

¹ Article L332-9- Modifié par Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 - art. 4 : Les territoires classés en réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect, sauf autorisation spéciale du conseil régional pour les réserves naturelles régionales, ou du représentant de l'Etat ou du ministre chargé de la protection de la nature pour les réserves naturelles nationales. En Corse, l'autorisation relève de l'Assemblée de Corse lorsque la collectivité territoriale a pris la décision de classement.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de cette autorisation, notamment la consultation préalable des organismes compétents. Toutefois, les travaux urgents indispensables à la sécurité des biens ou des personnes peuvent être réalisés après information de l'autorité compétente, sans préjudice de leur régularisation ultérieure.

² Article R332-24 Modifié par Décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 - art. 4 : I. – La demande d'autorisation est adressée au préfet accompagnée :

1° D'une note précisant l'objet, les motifs et l'étendue de l'opération ;

2° D'un plan de situation détaillé ;

3° D'un plan général des ouvrages à exécuter ou des zones affectées par les modifications ;

4° D'éléments suffisants permettant d'apprécier les conséquences de l'opération sur l'espace protégé et son environnement ; ces éléments sont précisés par arrêté du ministre chargé de la protection de la nature.

I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

I.1. PROCEDURE DE MODIFICATION DE L'ETAT OU DE L'ASPECT D'UNE RESERVE NATURELLE NATIONALE

L'article L332-9 du Code de l'environnement prévoit que les territoires classés en réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect, sauf autorisation spéciale du représentant de l'Etat. ¹

Cette autorisation de modification de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle est régie par les dispositions des articles R 332-23 et suivants du CDE. Elle est adressée au préfet qui se prononce sur la demande dans un délai de quatre mois après avoir recueilli l'avis du ou des conseils municipaux des communes intéressées, du conseil scientifique régional du patrimoine naturel et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites².

La demande de modification d'état ou d'aspect de la réserve naturelle est instruite par la DREAL de la Nouvelle Aquitaine.

En application de l'article R. * 425-4 du code de l'urbanisme, le préfet dispose pour se prononcer, d'un délai de 45 jours le cadre d'une déclaration préalable et de 4 mois dans le cadre d'une permis de construire ou d'aménager. Les organismes consultés ont en revanche des délais plus courts, respectivement de un ou deux mois.³

La demande d'autorisation est accompagnée :

1° D'une note précisant l'objet, les motifs et l'étendue de l'opération ;

2° D'un plan de situation détaillé ;

3° D'un plan général des ouvrages à exécuter ou des zones affectées par les modifications ;

4° D'éléments suffisants permettant d'apprécier les conséquences de l'opération sur l'espace protégé et son environnement.

Dans le cas d'un avis défavorable de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ou du conseil scientifique régional du patrimoine naturel, la décision est prise par le ministre chargé de la protection de la nature après avis du Conseil National de la Protection de la Nature.⁴

II. – Le préfet se prononce sur la demande dans un délai de quatre mois, après avoir recueilli l'avis du ou des conseils municipaux des communes intéressées, du conseil scientifique régional du patrimoine naturel et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. Les avis qui n'ont pas été formulés dans un délai de trois mois à compter de la date de la saisine de l'organisme consulté sont réputés favorables.

Le silence gardé par le préfet sur la demande d'autorisation vaut décision de rejet.

³ Article R332-24 Modifié par Décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 - art. 4 : II. – Par dérogation au II, lorsque la demande d'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect d'une réserve naturelle nationale est soumise à une autorisation d'urbanisme en application de l'article R. * 425-4 du code de l'urbanisme :

1° Les avis qui n'ont pas été formulés dans un délai d'un mois à compter de la date de la saisine de l'organisme consulté pour les demandes devant faire l'objet d'une déclaration préalable et de deux mois pour les autres autorisations d'urbanisme sont réputés favorables ;

2° Le préfet prend sa décision dans les conditions et délais prévus par l'article R. * 423-61-1 du code de l'urbanisme.

⁴ Article R332-25 Modifié par Décret n°2007-397 du 22 mars 2007 - art. 13 (V) JORF 23 mars 2007

I.2. PROCEDURE D'ETUDE D'IMPACT

Afin de clarifier le positionnement réglementaire du projet, il est rappelé que la première demande d'autorisation du projet ayant été déposée avant le 16 mai 2017, les dispositions de l'ordonnance n°2016-1058 ne s'appliquent pas. Il en résulte que le plan vélo 3 est **un projet soumis à étude d'impact systématique selon les dispositions du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 rubrique 6° d) « toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres »**.

Au titre de l'article R214-1, il est considéré que malgré son linéaire important, le projet n'intercepte pas les écoulements du bassin naturel et par conséquent ne génère pas de rejet vers les eaux superficielles ou souterraines. Il en résulte qu'il n'y a pas lieu de viser la rubrique 2.1.5.0. relative au rejet d'eaux pluviales. Par ailleurs, les tracés retenus évitent les zones humides, seule une section traverse une zone humide mais la surface concernée est inférieure à 0,1 ha et un platelage bois est mis en place afin d'en réduire les incidences et de maintenir sa fonctionnalité hydraulique.

Le Plan Vélo III conduit par la Communauté de Communes de l'île d'Oléron concerne des aménagements situés au sein ou à proximité immédiate de Natura 2000. À ce titre, il est soumis à une évaluation de ses incidences au titre des articles L.414-4 et suivants du code de l'environnement visant à s'assurer de l'absence d'effet notable et dommageable sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire, avec au besoin, la prise de mesures d'évitement, de suppression, ou de réduction des impacts du projet. Les éléments relatifs à l'évaluation des incidences du projet sur Natura 2000 sont intégrés à l'étude d'impact et pour partis repris dans le présent dossier de modification d'aspect de la réserve.

I.3. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

La procédure d'expropriation se décompose en deux phases :

1- la phase administrative dont la finalité est la déclaration d'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral (enquête d'utilité publique) et la détermination des parcelles à exproprier définies par un arrêté préfectoral de cessibilité (enquête parcellaire) ;

2- la phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires. Cette procédure est instruite par le juge de l'expropriation dès la transmission du dossier administratif finalisé par le préfet au juge de l'expropriation.

Une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) a été engagée conformément aux articles L.121-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour assurer à la CDC la maîtrise foncière des parcelles qui pourraient être concernées par le tracé du Plan Vélo III. A l'issue de la Déclaration d'Utilité Publique, la CDC pourra procéder à l'acquisition des parcelles à l'amiable ou par voie d'expropriation.

En vertu de l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code.

I.4. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est amorcée par le maître d'ouvrage afin de les mettre en cohérence avec les itinéraires du Plan Vélo III.

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron sera tenue de réaliser une déclaration de projet conformément aux dispositions des articles L. 126-1 et suivants du code de l'environnement postérieurement à l'enquête publique.

I.5. PROCEDURE D'AUTORISATION D'URBANISME

Le projet du Plan Vélo III, tel qu'il est prévu, présente un linéaire de 48,5 km en site classé et 32, 5 km en site inscrit.

Ainsi, les aménagements mentionnés à l'article R121-5 du Code de l'Urbanisme concernant les espaces remarquables des communes littorales (R421-22 du CU) sont soumis à permis d'aménager en site classé.

Toutes les autorisations et déclarations d'urbanisme en site classé doivent faire l'objet d'une autorisation spéciale au titre du site classé. Le permis d'aménager déposé vaut autorisation au titre du site classé.

Dans ce cas, le dossier de permis d'aménager déposé au titre du code de l'urbanisme (dossier CERFA) doit comporter, en sus des pièces obligatoires, un volet paysager permettant de juger de l'insertion paysagère du projet dans le site classé.

I.6. DEROULE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet mené par la Communauté de Communes de l'île d'Oléron est soumis à la réalisation d'une enquête publique conformément aux prescriptions de l'article L.123-, alinéa n° 1, en tant que « projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 ».

L'enquête mentionnée à l'article L. 123-1 est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désignés par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin. À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du maître d'ouvrage.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente porte à la connaissance du public, par tous les moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête, et, selon l'importance et la nature du projet, de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

II.1. DECLARANT – MAITRE D'OUVRAGE

Communauté de **Communes de l'île d'Oléron**

Représentée par son Président : M. Pascal MASSICOT

SIRET : 24170062400026

59 route des Allées

17310 Saint Pierre d'Oléron

Tél : 05.46.47.24.68

Fax : 05.46.47.12.88

Courriel : accueil@cdc-oleron.fr

Site Internet : www.cdc-oleron.com/



II. IDENTIFICATION DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE SON MAITRE D'ŒUVRE

II.2. MAITRE D'ŒUVRE OU ENTREPRENEUR

Le bureau d'études S.C.E. assure la maîtrise d'œuvre pour la réalisation des pistes cyclables du Plan Vélo III de l'île d'Oléron. Son rôle a été, à ce jour, de définir les tracés des pistes, d'établir une estimation financière par section et de détailler les travaux à réaliser :

- L'aménagement des voies (matériaux, gestion des eaux pluviales, mobilier urbain divers) :
 - en site propre (usage exclusif des piétons et cycles),
 - en site partagé, usage mixte (piétons / cycles / véhicules), sur voie existante (liaisons dans les bourgs).
- La gestion des zones piétonnes, pistes cyclables et modification de voirie pour la réduction de la vitesse et la mise en sécurité des traversées de cycles,
- Le jalonnement nécessaire avec une signalétique spécifique (**bornes, totems, panneaux...**) de manière à assurer la sécurité et la bonne lecture des itinéraires,
- Le traitement paysager et les plantations.

Les travaux du Plan Vélo III feront l'objet d'un appel d'offre pour déterminer les futurs entrepreneurs.

III. RESERVE NATURELLE NATIONALE DE MOËZE-OLERON

III.1. IDENTIFICATION

TYPE

Réserve Naturelle Nationale (RNN)

Créée par le décret NOR : ENVN9310037D du 27 mars 1993 portant sur la création de la réserve naturelle Moëze-Oléron

CODE

RNN77 / FR3600077

Id WDPA

13407

GPS

45° 54' 55" N

-1° 10' 5" W

SUPERFICIE

6 504,89 hectares

CLASSEMENT

27/03/1985

CONSERVATEUR

Philippe DELAPORTE

RÉGION

Nouvelle Aquitaine

DÉPARTEMENT

Charente-Maritime

COMMUNES CONCERNEES PAR LE PLAN VELO III

Le Château d'Oléron, Dolus d'Oléron, Saint Pierre d'Oléron

MILIEUX

Habitats littoraux, halophiles et marins

Gérée par

Ligue pour la Protection des Oiseaux

III.2. PRESENTATION GENERALE

Source : <http://www.reserves-naturelles.org/moeze-oleron>

Site d'importance internationale pour l'hivernage et la migration de nombreux oiseaux, étape majeure sur la grande voie migratoire Est-Atlantique, la réserve naturelle de Moëze-Oléron est un paradis que les oiseaux ont su reconnaître. Cernée entre île et continent, non loin de l'embouchure de la Charente, la partie maritime de la réserve comprend 5.000 hectares de vasières vivant au rythme des marées. De part et d'autre, les côtes littorales se font face, à l'Est le marais de Brouage où l'uniformité des prairies contraste avec les bosses et les dépressions des anciens marais salants, à l'Ouest les cordons dunaires de l'île d'Oléron, en perpétuel remaniement sous l'effet de la dérive littorale.

Le secteur maritime est à lui seul tout un monde, où la remontée des courants froids, les engrais naturels venus avec le fleuve, le brassage de l'eau et la forte oxygénation favorisent une vie extraordinairement riche où se multiplient coquillages, crustacés et vers, véritable festin pour plusieurs dizaines de milliers de limicoles migrateurs et hivernants : bécasseaux, chevaliers, barges, courlis, pluviers... L'hiver est la période privilégiée pour assister au spectacle des bernaches cravant se régaland des vastes herbiers de zostères, des spatules blanches arpentant les anciennes salines le bec dans l'eau...

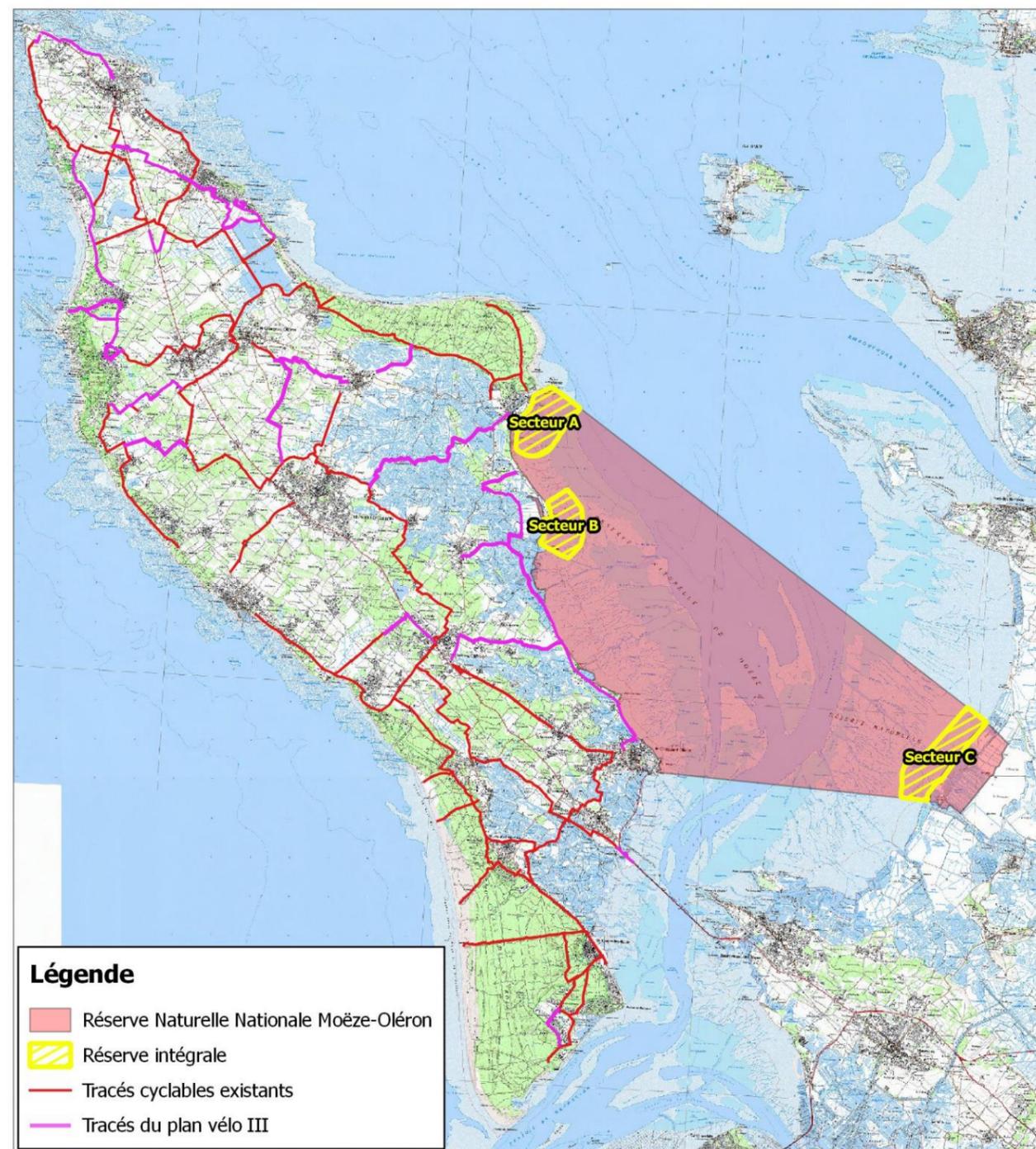
Mais le marais littoral endigué, univers des canards herbivores et granivores, garde aussi bien des secrets : c'est là que chaque oiseau se toilette et se repose des heures durant en attendant la marée descendante, c'est là que nichent la délicate échasse blanche en une colonie de plus de 50 couples certaines années, l'avocette, la cigogne, les busards...

Sur le site, 270 espèces d'oiseaux ont été observées dont 69 nicheuses. Les espèces les plus répandues sont les oiseaux d'eau hivernants ou migrateurs. La réserve naturelle occupe en effet une position stratégique, située sur la grande voie de migration atlantique, entre le paléarctique Nord où nichent de nombreuses espèces et l'Afrique de l'Ouest où beaucoup d'entre elles hivernent. Les vasières de Moëze-Oléron accueillent des populations importantes de limicoles appartenant à une vingtaine d'espèces. Les bécasseaux variables, courlis cendrés, huîtres-pies, barges rousses, bécasseaux maubèches et avocettes élégantes, disposent de reposoirs de marée haute à l'abri des dérangements, leur permettant d'attendre la marée basse pour s'alimenter. Les échasses blanches y sont des visiteurs réguliers au printemps et en été, et des espèces peu fréquentes y sont observées, pluvier guignard, bécasseau tacheté, phalarope à bec étroit.

Parmi les anatidés, la bernache cravant et les tadornes de Belon représentent à eux seuls près de 50 % des effectifs hivernant sur la réserve : canard colvert, sarcelle d'hiver, canard siffleur, pilet et souchet fréquentent la lagune et les dépressions inondables, les oies cendrées, les prairies humides.

Au printemps et à l'automne, les spatules blanches néerlandaises y effectuent leur halte migratoire. Trois couples de cigogne blanche s'y reproduisent sur des plateformes aménagées.

Busards cendrés et des roseaux, milans noirs, faucons crécerelles et hobereau et circaète Jean-le-blanc sont des hôtes réguliers. Guifette noire et mouette pygmée, accompagnées à l'automne par la guifette leucoptère, plus rare, fréquentent la lagune. Les sternes caugek, pierregarin se rassemblent en migration sur les pertuis et les cordons dunaires de la partie oléronnaise.



Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron		
		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / DREAL Nouvelle-Aquitaine
		Fond cartographique : IGN Scan 25
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

CARTE 1 : RESERVE NATURELLE DE MOEZE-OLERON - SOURCE EAU-MEGA

En bordure du pré salé, chantent la gorge bleue et la bergeronnette printanière. Le bruant des roseaux et la rousserolle turdoïde préfèrent la végétation dense des fossés.

Outre les oiseaux, la réserve compte 10 espèces de poissons d'eau douce, 7 espèces d'amphibiens, (rainette méridionale, pélobate cultripède, triton marbré...) ainsi que 7 espèces de reptiles dont la tortue cistude d'Europe, la couleuvre verte et jaune et la couleuvre vipérine. 26 espèces de mammifères s'y reproduisent. La loutre d'Europe, la musaraigne aquatique et le grand dauphin en sont les espèces les plus remarquables.

En avant des digues, la flore est constituée par des espèces classiques des slikkes (vase nue) et schorres (prés-salés) atlantiques avec de vastes peuplements de spartines, salicornes, obiones et de soudes. En arrière, sur des sols **soustraits à l'influence marine mais encore salés, se développe** particulièrement au droit des marais de Brouage, et très **localement dans les marais d'Oléron**, la flore caractéristique des prairies sub-halophiles centre atlantiques avec son cortège de plantes spécifiques : laïche divisée, trèfle de Micheli, trèfle maritime, **jonc de Gérard... tandis que les jas les plus hydromorphes** sont envahis par le scirpe maritime. Les bassins et fossés hébergent une végétation aquatique étroitement liée aux taux de sels dissous : Herbiers de ruppie, de potamot pectiné ou de renoncule de Baudot et, dans les secteurs temporairement inondés fortement piétinés par le bétail, se localise la rare glycérie fasciculée.

III.3. LIMITES GEOGRAPHIQUES DE LA RESERVE

La réserve naturelle a été créée successivement par décret ministériel n°85-686 du 5 juillet 1985 portant création de la réserve naturelle des marais de Moëze et du 27 mars 1993 portant création de la réserve naturelle de Moëze Oléron.

Elle comprend alors une partie terrestre sur la commune de Moëze de 4 ha 89 ares 3 ca, délimité par les parcelles suivantes : lieudit le Grand-Garçon, section D, parcelles nos 832, 833, 838, 839 et 844

La partie du Domaine Publique Maritime d'une superficie de 6500 ha est délimitée par les points singuliers suivants :

- Point A : extrémité Sud de la limite Ouest de la réserve située en rive droite du chenal de Brouage ;
- **Pointe B : le chenal d'Oléron (citadelle) ;**
- Pointe C : phare de Boyardville ;
- Pointe D : angle Nord de la parcelle n° 781, section D, lieudit le Grand-Cimetière-Est, soit au total une superficie de 6 500 hectares.

L'ensemble des points A, B, C et D est matérialisé sur place par un balisage spécifique.

L'arrêté préfectoral n°2010-2085 puis l'arrêté interpréfectoral 2012-075 renforcent la réglementation sur l'accès à la réserve naturelle nationale de Moëze et de Moëze-Oléron, créant ainsi trois secteurs dits de « réserve intégrale » visant à réglementer les accès, la navigation et les activités (notamment des professions de la mer) au sein de la réserve.

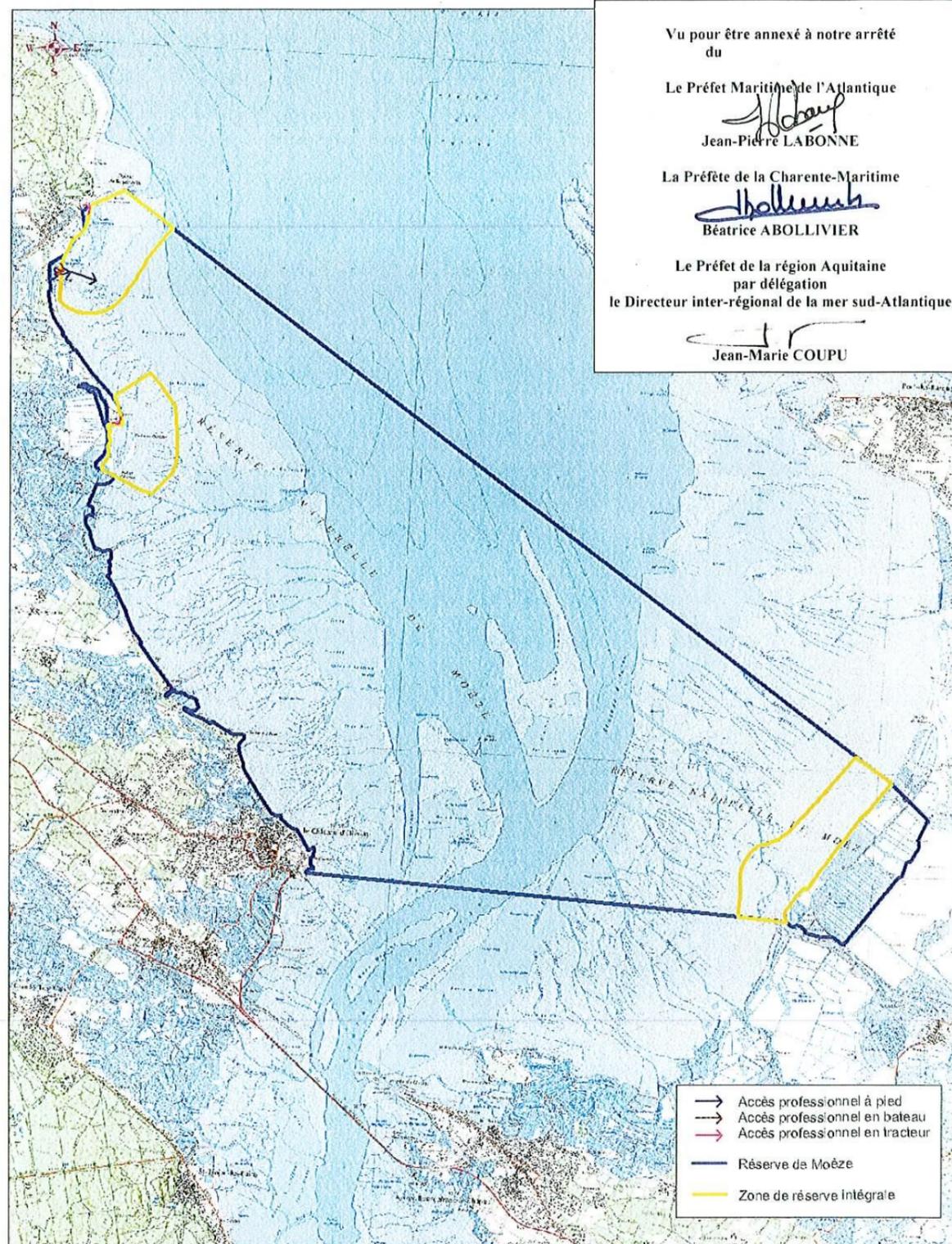
- secteur A – « Tanne de la Perrotine » et « Tanne de Fort-Royer », la largeur de la zone étant d'un tiers de mille nautique, soit environ 617 mètres ;

- secteur B – « Pointe de Bellevue », la largeur de la zone en mer étant d'un tiers de mille nautique, soit environ 617 mètres ;
- secteur C – « Moëze », la largeur de la zone étant d'un tiers de mille nautique, soit environ 617 mètres.

Les annexes 1 à 6 de l'arrêté interpréfectoral 2012-075 permettent de visualiser les limites de la réserve, des zones de réserves intégrales et des secteurs où la navigation et certaines activités de pêche sont autorisées. Les cartes pages suivantes présentent les annexes 1, 2 et 3 (limites globales de la réserves et limites des zones des réserves intégrales coté Oléron.)

Ces limites officielles diffèrent quelque peu de celles visualisables au format informatique et diffusées par l'INPN, RNF et le MNHN. Toutefois, compte-tenu de l'échelle des cartes figurant en annexe de l'arrêté inter préfectoral de 2012 et de la nécessité de visualiser ces limites précisément par rapport au projet, les cartes présentes dans ce rapport sont réalisées avec le fichier numérique publié par RNF.

Les cartes permettent de visualiser qu'en plusieurs endroits, le territoire de la réserve englobe de manière inexplicitée les infrastructures routières (Cf Carte 34 page 71, Carte 37 page 77, Carte 38 page 78).



Vu pour être annexé à notre arrêté du

Le Préfet Maritime de l'Atlantique
J. Labonne
Jean-Pierre LABONNE

La Préfète de la Charente-Maritime
B. Abollivier
Béatrice ABOLLIVIER

Le Préfet de la région Aquitaine par délégation
le Directeur inter-régional de la mer sud-Atlantique
J.M. Coupu
Jean-Marie COUPU

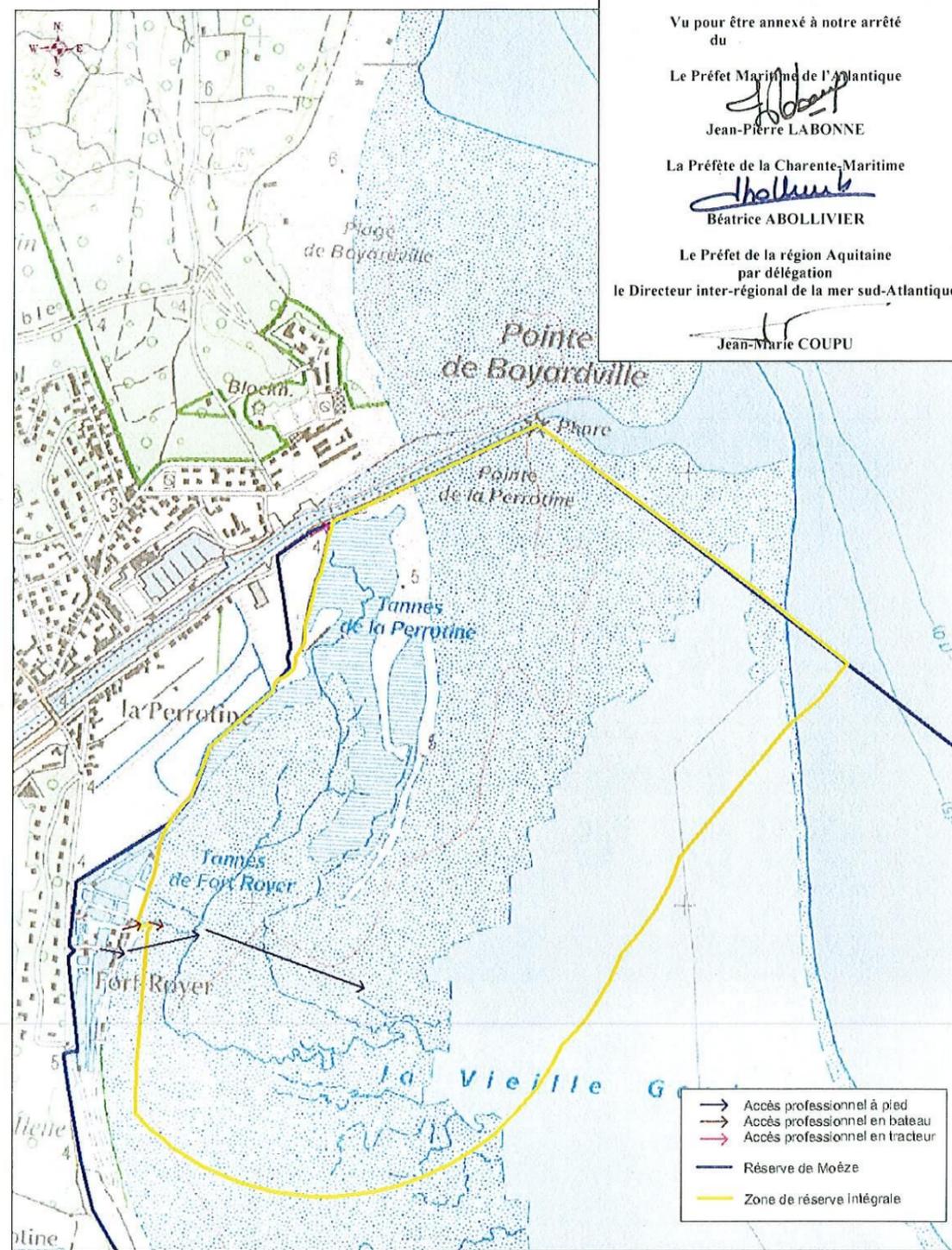
- Accès professionnel à pied
- Accès professionnel en bateau
- Accès professionnel en tracteur
- Réserve de Moëze
- Zone de réserve intégrale

Unité Cultures Marines et Pêche, DMLDD, DDTM 17 (données : réserve de Moëze-Oléron)

Echelle : 1/50000

Réserve naturelle de Moëze - Vue générale

Annexe 1



Vu pour être annexé à notre arrêté du

Le Préfet Maritime de l'Atlantique
J. Labonne
Jean-Pierre LABONNE

La Préfète de la Charente-Maritime
B. Abollivier
Béatrice ABOLLIVIER

Le Préfet de la région Aquitaine par délégation
le Directeur inter-régional de la mer sud-Atlantique
J.M. Coupu
Jean-Marie COUPU

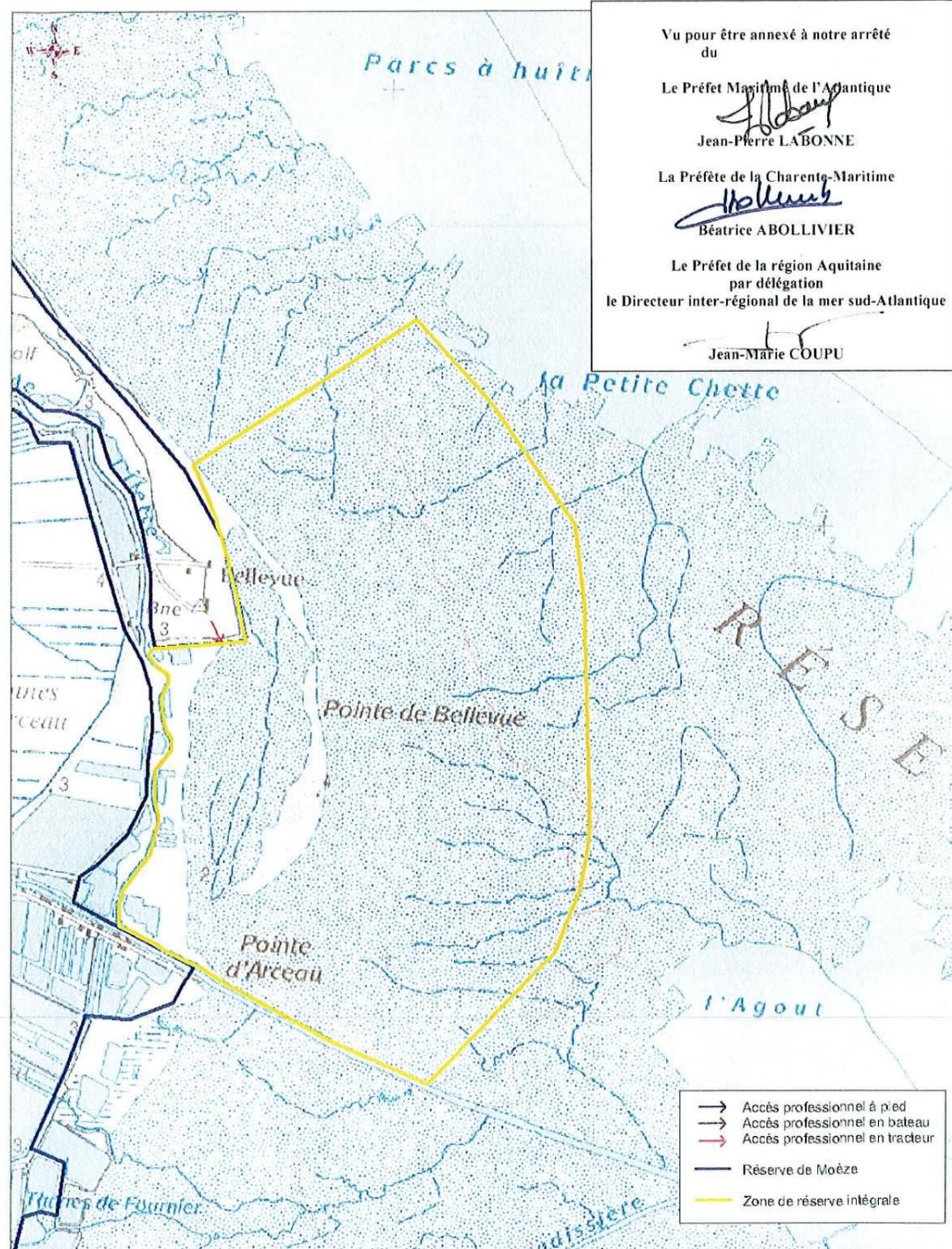
- Accès professionnel à pied
- Accès professionnel en bateau
- Accès professionnel en tracteur
- Réserve de Moëze
- Zone de réserve intégrale

Unité Cultures Marines et Pêche, DMLDD, DDTM 17 (données : réserve de Moëze-Oléron)

Echelle : 1/8000

Tanne de la Perrotine et Tanne de Fort-Royer

Annexe 2



Unité Cultures Marines et Pêche, DMLDD, DDTM 17 (données : réserve de Moëze)

Echelle : 1 / 8000

Pointe de Bellevue

Annexe 3

III.4. MILIEU NATUREL

III.4.1. HABITATS

D'après le DOCOB des sites Natura 2000 de la ZSC marais de Brouage (et marais Nord d'Oléron) et de la ZPS marais de Brouage, île d'Oléron, la réserve naturelle abrite de nombreux habitats d'intérêt communautaire caractérisant la succession de milieux depuis l'estran jusqu'aux dunes boisées.

Notons les habitats principaux d'alimentation sur l'estran que sont les replats boueux exondés à marée basse (1140) incluant les formations de zostères, source importante de nourriture pour les anatidés en transit ou en hivernage, les prés à spartines (1320), les salicorniaies (1310) puis les prés salés du schorre (1330). Ils peuvent également être inclus au sein de l'habitat Estuaires (1130) qui en constitue l'unité écologique. Les bassins ostréicoles et les marais aménagés forment un complexe d'habitats côtiers et terrestres de Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques x Prés salés du schorre moyen x Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses (1420 x 1330 x 1310) aussi regroupés ou cartographiés comme habitat lagunes côtières (1150).

Dans les zones d'accrétion dunaire se retrouve de manière plus ou moins complète la succession des habitats allant de végétation annuelle des laisses de mer (1210) aux dunes boisées (2180) en passant par la dune mobile et la dune blanche (2120 et 2120), et la dune grise (2130).

Habitat	Répartition de l'habitat sur le site Natura 2000	Répartition de l'habitat sur le site Natura 2000 Marais d'Oléron	Surface directement concernée par le projet sur le tracé Est
1130 Estuaires	7241 ha	2869 ha	
1150 Lagunes côtières	1387 ha	1020 ha	
1210 Végétation annuelle des laisses de mer	1,55 ha		
1310 Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses	637 ha y compris en complexe avec autres habitats	34 ha y compris en complexe avec autres habitats	
1320 Prés à spartines	63 ha y compris en complexe avec autres habitats	3,4 ha	
1330 Prés salés atlantiques	551 ha	359 ha	
1420 Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques (<i>Sarcocornietea fruticosi</i>)	140 ha	63 ha	
2110 Dunes mobiles embryonnaires	2,54 ha	Ça et là	
2120 Dunes mobiles du cordon littoral à <i>Ammophila arenaria</i> ("dunes blanches")	0,83 ha	0,83 ha	
2130* Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises)	17 ha	<17 ha	0,08 ha
2180 Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale		39 ha	0,03 ha

1130 ESTUAIRE :

Il s'agit de l'habitat le plus représenté au sein de la réserve puisqu'il comprend la quasi-totalité du Domaine Public Maritime. Notons que la partie maritime proche du marais de Brouage possède notablement d'avantage de slikkes en mer à marée basse comparativement à la partie maritime située du côté d'Oléron (soit 60% de slikkes côté Brouage contre 40% du côté d'Oléron). Les menaces directes sur cet habitats sont limitées, et reposent à la fois sur la notion de qualité des eaux des bassins versant, sur les interactions entre les espaces utilisés par les ostréiculteurs, et sur les herbiers de Zostères.

L'habitat « Estuaire » est une zone importante d'alimentation et de halte migratoire pour de nombreux oiseaux. Cet habitat sert aussi de zone de transit entre les milieux marins et les eaux douces pour les poissons migrateurs.

Les seules interactions possibles avec le projet sont très indirectes (apport de fréquentation supplémentaire et effet repoussoir).

1150 LAGUNES COTIERES :

Cet habitat est constitué d'un complexe d'habitats reflétant la plupart du temps des formations halophiles annuelles ou pérennes implantées sur les berges des bassins lagunaires (obione, soudes, inules, salicornes...) ; plus rarement, les formations annuelles se développant sur les vases exondées des bassins les moins en eau (salicornes, soudes et Aster maritime). Ce type d'habitat est très bien représenté sur l'ensemble du site Natura 2000, notamment en marais d'Oléron.

Le complexe lagunes/habitats halophiles associés (salicorniaies, prés salés atlantiques et thermo-atlantiques, fourrés halophiles...) se révèle être tout à fait remarquable sur ce site, d'autant plus qu'une part importante des lagunes étant plus ou moins à l'abandon, présentent une végétation luxuriante en très bon état de conservation. La présence de ces herbiers est particulièrement intéressante car elle contribue à améliorer la qualité de ces eaux (filtre et oxygène les eaux), sert de support à de nombreux invertébrés, proies potentielles pour les poissons, eux-mêmes consommés par les oiseaux.

La préservation de cet habitat est dépendante de son mode de gestion hydraulique et du type d'activité, les activités conchylicoles extensives étant les plus favorables.

L'interaction de cet habitat avec le projet est potentielle en raison de sa forte proximité avec le tracé.

1210 VEGETATION ANNUELLE DES LAISSES DE MER :

Habitat pionnier ponctuel voir linéaire discontinu. Se retrouve de manière discontinue sur la côte Oléronnaise.

Le principal risque en lien avec le projet est l'apport de flux supplémentaires non maîtrisé sur les plages.

1310 VEGETATIONS PIONNIERES A SALICORNIA ET AUTRES ESPECES ANNUELLES DES ZONES BOUEUSES ET SABLEUSES :

Les salicorniaies de bas niveau sont des milieux assez rares et localisés à l'estran. Les salicorniaies de haut niveau, quant à elles, se retrouvent souvent en complexe avec d'autres habitats de la Directive (lagunes et autres formations halophiles) en bordure haute des prés salés ou dans les terres, en marais salés. En situation naturelle, l'état de conservation de cet habitat est principalement lié à la dynamique sédimentaire du site. Le maintien des salicorniaies en situation anthropique dépend exclusivement de la gestion des bassins et du réseau hydraulique qui les alimente.

Ces espaces constituent des aires d'alimentation pour de nombreuses espèces d'oiseaux comme les Tadornes de Belon, les Bernaches cravant, les Oies rieuses et divers passereaux nordiques. Le cortège végétal de ces milieux est généralement assez pauvre mais accueille tout de même quelques populations de Salicorne à longs épis *Salicornia dolichostachya*, taxon classé dans la liste rouge des espèces végétales menacées en Poitou-Charentes.

Même interactions avec le projet que pour l'habitat lagunes côtières.

1420 FOURRES HALOPHILES MEDITERRANEENS ET THERMO-ATLANTIQUES (SARCOCORNIETEA FRUTICOSI) :

Cet habitat s'implante régulièrement sur les zones les plus hautes des marais salés (digues, diguettes et talus, en bord de bassin et de fossé...) ou sur les abottements conchylicoles dans les marais salés les plus délaissés. Il s'agit de l'habitat de nidification de la Gorgebleue à miroir blanc (*Luscinia svecica*), espèce bénéficiant d'une protection nationale. Son état de conservation est plutôt bon, lié à la fonctionnalité du réseau hydrographique.

Fortement lié à l'habitat lagune côtière, l'interaction du projet avec cet habitat est potentielle en raison de la forte proximité du tracé en certains secteurs.

2110 DUNES MOBILES EMBRYONNAIRES :

De faible emprise, très ponctuellement entre Le Château et Boyardville. Menacé par l'érosion et le piétinement.

Mêmes risques que pour l'habitat laisses de mer.

2120 DUNES MOBILES DU CORDON LITTORAL A *AMMOPHILA ARENARIA* ("DUNES BLANCHES") :

Habitat présent de manière très localisée au nord d'Oléron, sur les dunes des Tannes de la Perrotine de Boyardville. Compte tenu de la distance du tracé, et de la proximité de Boyardville, l'interaction du projet avec cet habitat peut être considérée comme nulle.

2130* DUNES COTIERES FIXEES A VEGETATION HERBACEE (DUNES GRISES) :

La ligne littorale d'Oléron offre de nombreuses dunes grises dont la surface est plus ou moins étendue. Certaines d'entre elles se retrouvent associées aux marais salés, comme à la « Perrotine » ou à « Bellevue » ; d'autres en situation plus classique, à la suite de formations dunaires embryonnaires comme à l'embouchure du chenal de « la Brande » ou

au nord de la « Pointe des Doux ». Les superficies de cet habitat restent limitées sur le site Natura 2000 des marais de Moëze-Oléron mais sont largement représentées au sein du site N2000 Dunes et **forêts littorales de l'île d'Oléron**.

Notons la présence de plusieurs entités de dunes grises détachées de la ligne littorale, localisées en périphérie des dunes boisées situées autour du village de vacances de la Vieille Perrotine. **Cet habitat est d'une** grande valeur patrimoniale et possède, dans ses faciès les mieux conservés, une grande diversité floristique bien souvent rare et menacée.

Les dunes grises de la Brande et de la Pointe des Doux accueillent une population de Cynoglosse des dunes (*Omphalodes littoralis*), **taxon d'intérêt prioritaire classé à l'AnnexeII de la Directive Habitat/Faune/Flore EUR : 1676***.

Deux espèces de niveau national ont été répertoriées dans cet habitat: l'OEillet des dunes (*Dianthus hyssopifolius* subsp. *gallicus*) **et l'Asperge** maritime (*Asparagus maritimus*). Plusieurs autres de niveau régional : Asperge prostrée (*Asparagus officinalis* ssp. *prostratus*), Gaillet des sables (*Galium arenarium*), Lis des dunes (*Pancratium maritimum*), Vipérine des Pyrénées (*Echium asperrimum* ssp. *pyrenaicum*), Croix de Malte (*Tribulus terrestris*)...

Il s'agit également de site de nidification potentiel du Pipit rousseline, de l'Engoulevent d'Europe, voir du Gravelot à collier interrompue.

Les menaces pesant sur cet habitat sont l'asphyxie par le sable éolien, l'embroussaillage progressif, la sur-fréquentation et le sur-piétinement, la progression du Robinier faux accacia (secteur de La Brande) et l'urbanisation.

L'interaction du projet du plan vélo III avec cet habitat est forte en raison de sa proximité avec le tracé, notamment au niveau de certains accotements routiers.

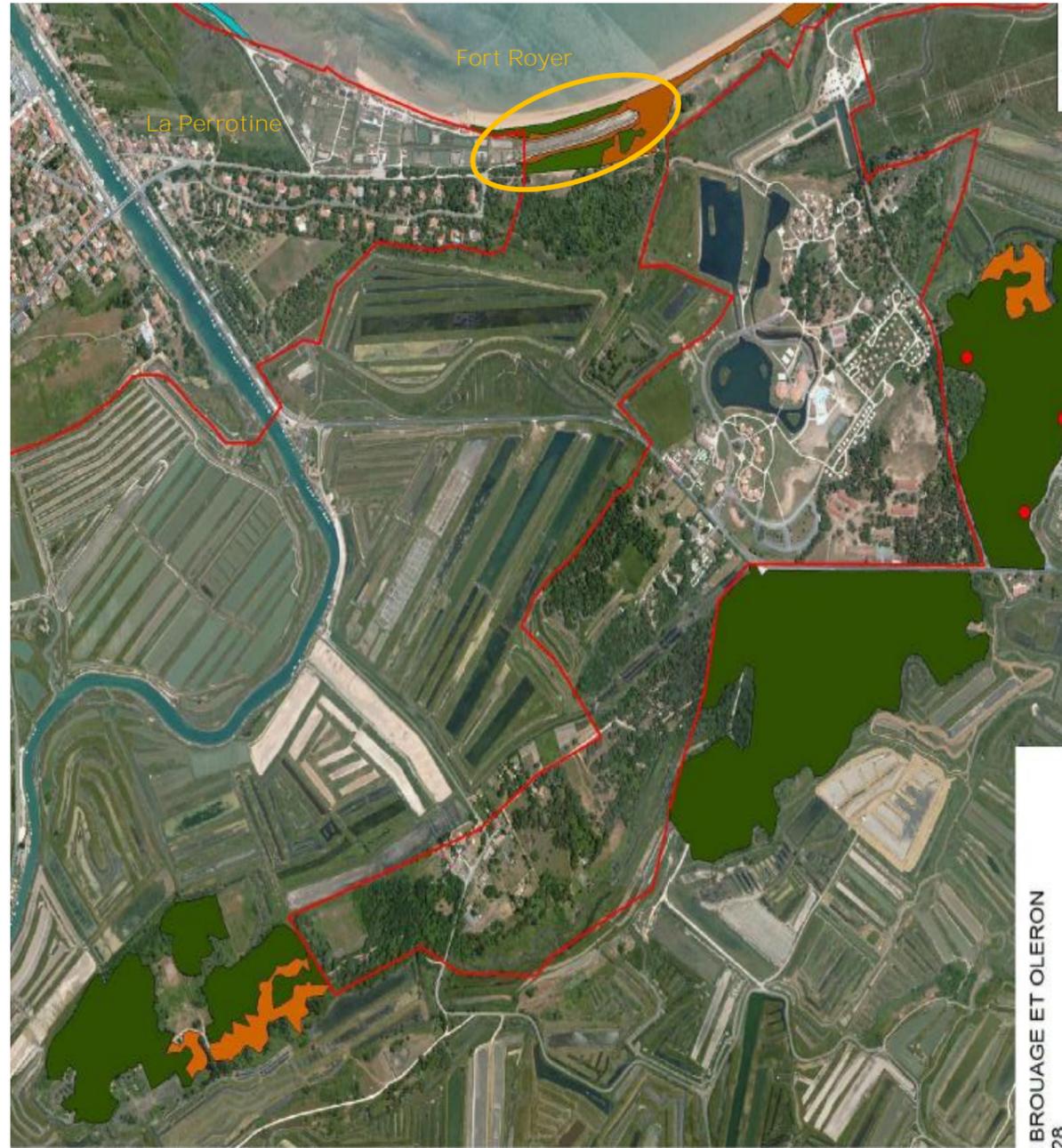
2180 DUNES BOISEES DES REGIONS ATLANTIQUE, CONTINENTALE ET BOREALE :

Au sein du site Natura 2000 et de la réserve, cet habitat s'étant principalement autour du village de vacances de la Vieille Perrotine et sur la ligne littorale de Fort Royer. Cet habitat est en revanche majoritaire sur le site Natura 2000 « **Dunes et forêts littorales de l'Île d'Oléron** » **et notamment sur la côte Est de l'île, au Nord de la zone d'étude**, au droit de la forêt domaniale des Saumonards.

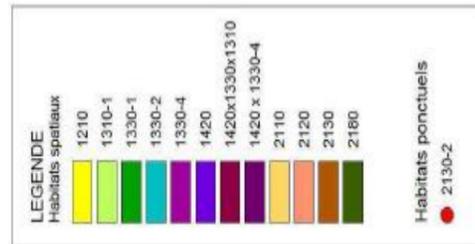
En plus des espèces patrimoniales pouvant se trouver sur la dune grise, on y compte aussi le Rouvet blanc (*Osyris alba*), espèce inscrite sur la liste rouge régionale des espèces protégées en Poitou Charentes, Le Daphne garou (*Daphne gnidium*) et le Nerprun alaterne (*Rhamnus alaternus*), espèces méridionales atteignant leur limite de répartition sur le littoral charentais.

Il s'agit également de site de nidification pouvant accueillir des héronnières, des aires de rapace (milan noir, Bondrée apivore ou encore les Petit ou Moyen duc, l'Engoulevent...)

Il existe une interaction forte avec le projet en raison de la proximité du tracé, voire de la traversée de ce milieu par l'itinéraire (bois de La Prade).



**CARTE N° H6
 PARTIE OLERON**

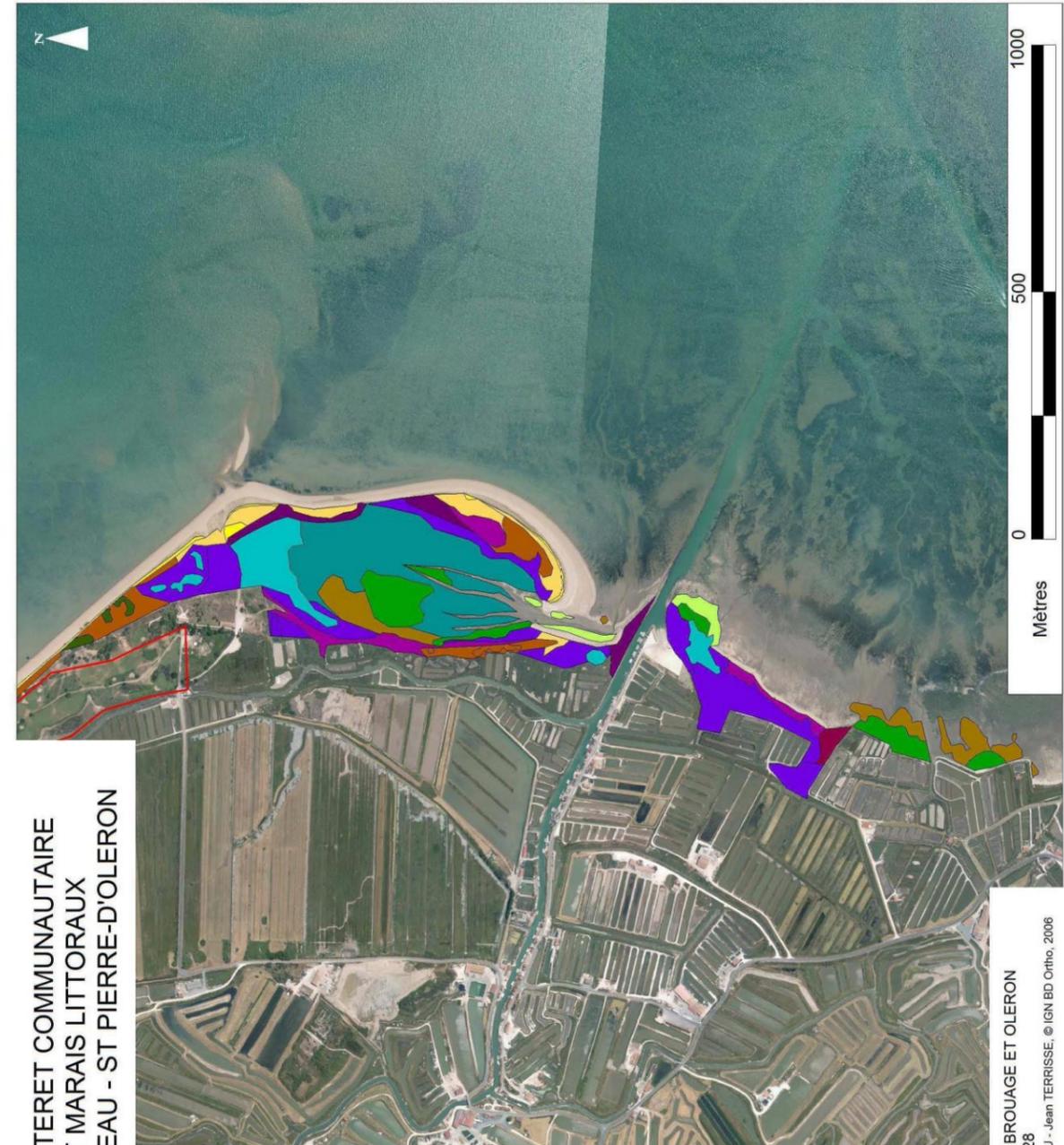


Périmètre Natura 2000



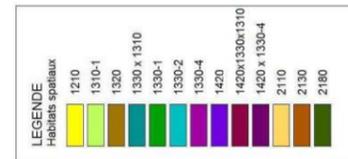
SITE NATURA 2000 MARAIS DE BROUJAGE ET OLERON
 FR5410028

CARTE 5 : HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE DUNES ET MARAIS LITTORAUX – LA PERROTINE / FORT ROYER – BOYARDVILLE (H6) – SOURCE : DOCOB



**HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE
 DUNES ET MARAIS LITTORAUX
 BELLEVUE / ARCEAU - ST PIERRE-D'OLERON**

**CARTE N° H7
 PARTIE OLERON**



Périmètre Natura 2000

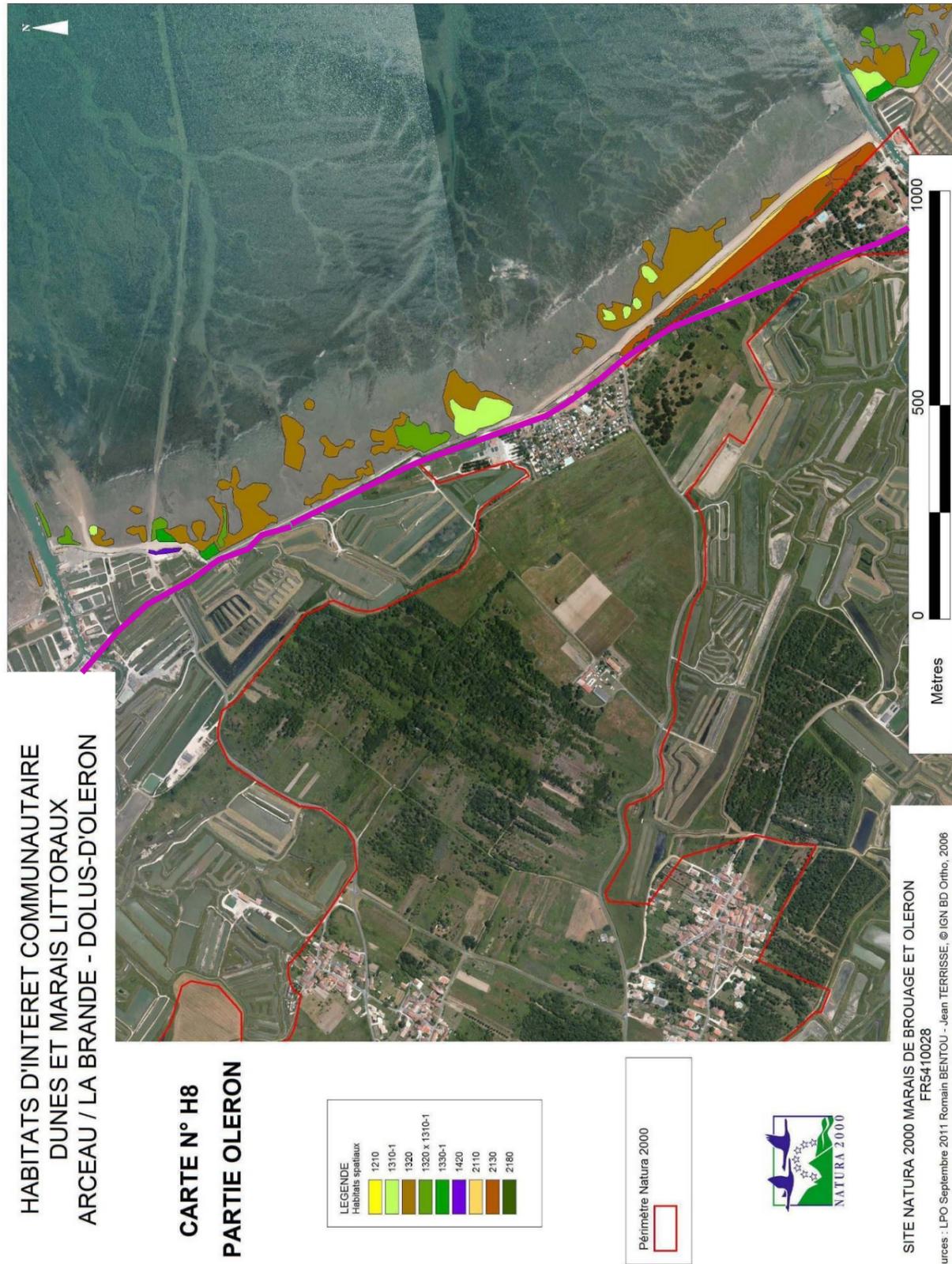


SITE NATURA 2000 MARAIS DE BROUJAGE ET OLERON
 FR5410028

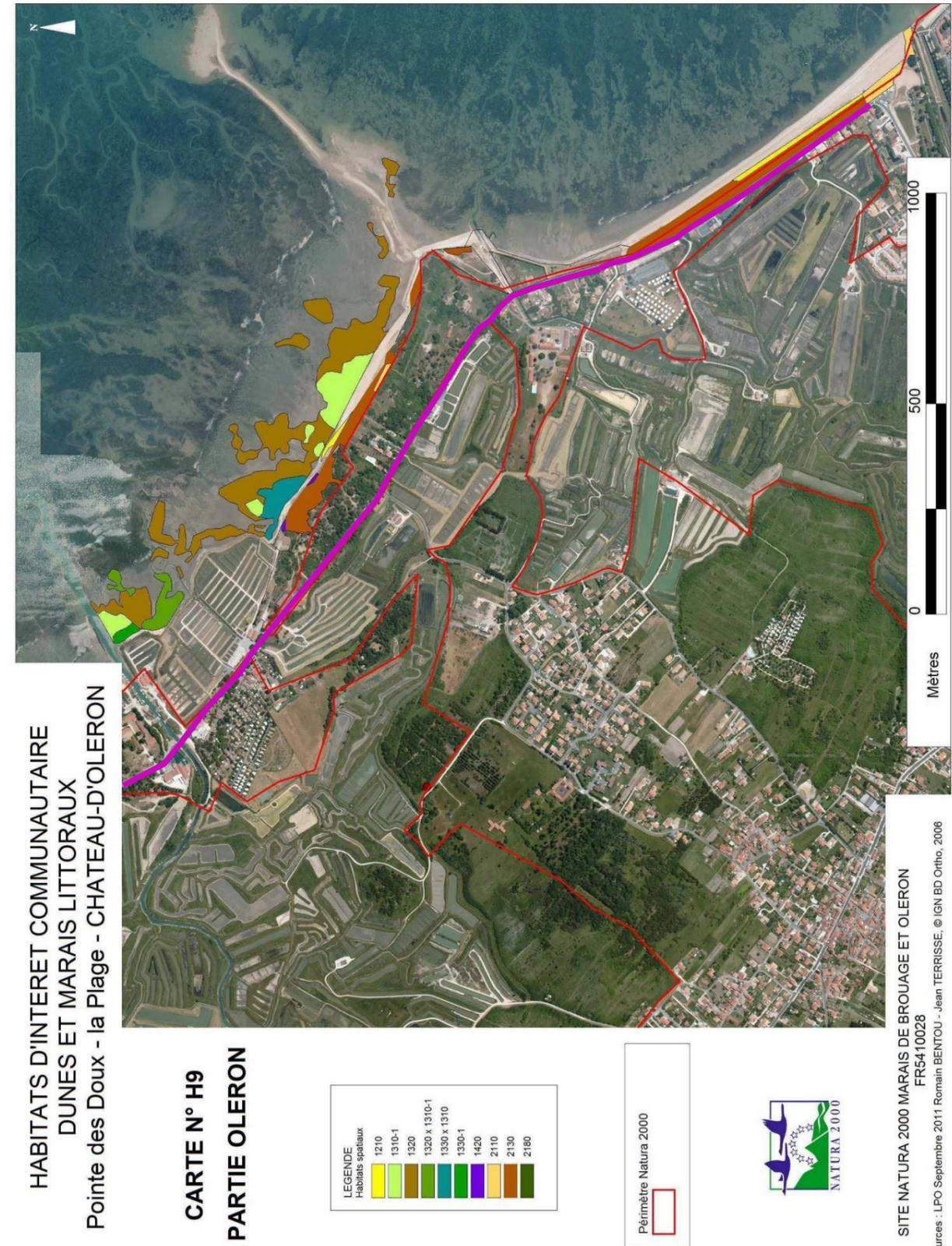
Sources : LPO-Septembre 2011 Romain BENTOUJ - Jean TERRISSE; © IGN BD Ortho, 2006



CARTE 6 : HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE DUNES ET MARAIS LITTORAUX – BELLEVUE / ARCEAU (H7) – SOURCE : DOCOB



CARTE 7 : HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE DUNES ET MARAIS LITTORAUX – ARCEAU / LA BRANDE (H8) – SOURCE : DOCOB



CARTE 8 : HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE DUNES ET MARAIS LITTORAUX – POINTE DES DOUX – LA PLAGE (H9) – SOURCE : DOCOB

III.4.2.2. HERPETOFAUNE

III.4.2. ESPECES

Sources : DOCOB, RNN Moëze-Oléron, INPN, LPO, Jean-Marc Thirion

D'après les données de la RNN, les espèces listées ci-dessous sont présentes aux abords du projet. La localisation des espèces dans chaque secteur est présentée dans le chapitre V. Situation du projet au sein de la réserve et à ses abords immédiats page 48. **Leurs statuts d'inventaire et de protection sont détaillés dans les tableaux en annexe.**

III.4.2.1. LA FLORE

Parmi les espèces végétales faisant l'objet d'inventaire, on retrouve :

- Le Cynoglosse des dunes, *Omphalodes littoralis*, est une espèce pionnière des milieux xérophiles légèrement nitrophiles sur substrat sableux généralement enrichi en matière organique. Héliophile et thermophile, elle se rencontre principalement dans les microlésions du tapis végétal engendrées par un léger piétinement ou par des grattements de lapins. Du fait de son caractère pionnier, l'espèce supporte difficilement la concurrence végétale. Le Cynoglosse des dunes a été recensé aux abords de la route des Huitres (cf. cartes CARTE 35 page 73). A Oléron, les recensements 2015 ont mis en évidence une forte diminution du nombre de pieds du Cynoglosse des dunes. En 2014 et 2013, ~10 000 pieds avaient été recensés.
- La population d'Œillet de France *Dianthus hyssopifolus ssp. Gallicus* est continue entre Ostréa et La Brande, le long de la dune fixée (cf. Carte 40 page 80). Il s'agit d'une plante annuelle dont les densités interannuelles sont variables.
- Le Statice à feuilles ovales, espèce d'intérêt communautaire, elle est présente aux abords de Fort Royer.
- La Filaria à larges feuilles ne fait pas l'objet d'inventaire, mais il s'agit d'une espèce végétale protégée en Poitou-Charentes (article 1) présente dans le secteur de Fort Royer.

L'étude des peuplements faunistiques permet de déterminer quels sont les facteurs environnementaux qui influencent la richesse en espèces. La cartographie de la richesse spécifique en amphibiens montre que les sites les plus riches en espèces sont situés principalement à proximité d'arrivées d'eau douce (cours d'eau, sources,...) sur l'Île d'Oléron.

Les espèces d'Amphibiens et de Reptiles sont présentes principalement dans le secteur de Fort Royer. On y recense : Le Pélodyte ponctué, la Rainette méridionale, le Lézard vert occidental, le Lézard des murailles, l'Orvet fragile, la Coronelle girondine, le Pélobate cultripède et la Vipère aspic.

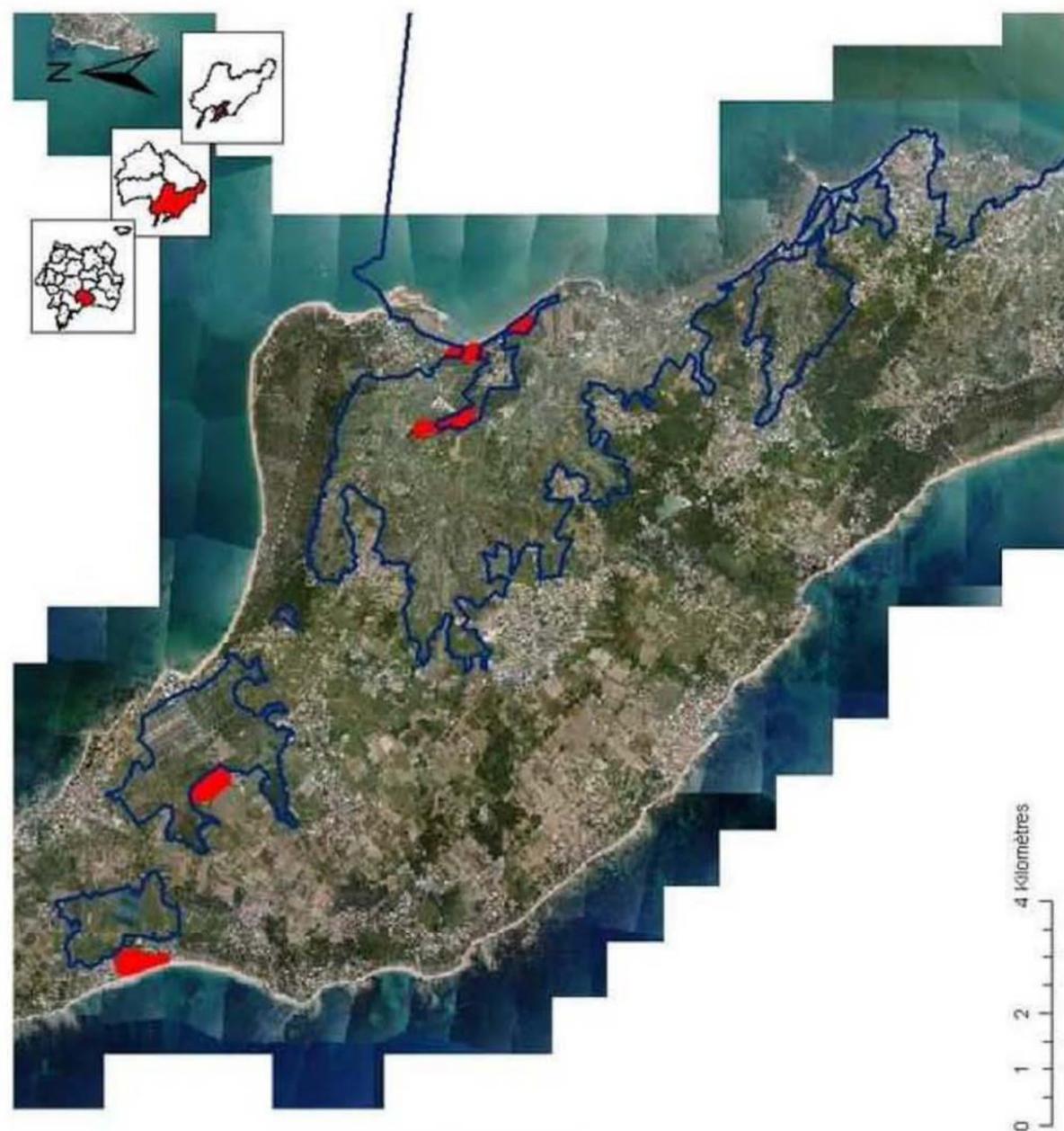
Le Pélobate cultripède occupe le littoral atlantique dans une zone comprise entre le secteur de Soulac-sur-Mer au Sud et, ayant franchi l'estuaire de la Loire, le secteur de Saint-Nazaire jusqu'au Croisic au Nord (Lescure, 1989). Il est présent dans l'île d'Oléron (Anthonioz *et al.*, 1999). Sur cette façade atlantique, l'aire de répartition de Pélobate cultripède est en nette régression, en grande partie du fait du développement de l'urbanisation (Thirion, 2002) entraînant un fractionnement, une dégradation, voire une disparition des sites de reproduction et de repos / chasse.

Sur l'île d'Oléron, les stations de suivi du Pélobate cultripède sont situées au Sud de Boyardville, à proximité de Fort Royer, de l'Aiguille, au Nord de Bellevue et au Nord de Saint Georges d'Oléron et aux Huttes sur la côte Ouest (cf. carte page suivante). Les secteurs de présence de l'espèce correspondent à des lentilles sableuses. Le Pélobate cultripède se reproduit à proximité, dans les marais arrière littoraux, ou au sein des dépressions humides dunaires, aussi bien en eau douce qu'en eau saumâtre (*a priori* < 4 g/l).⁵

L'interaction potentielle du projet de plan vélo III avec cette espèce pourrait être forte.

⁵ Travaux réalisés sur le Pélobate brun : STĂNESCU, F., IOSIF, R., SZÉKELY, D., SZÉKELY, P., ROȘIORU, D., COGĂLNICEANU, D., SALINITY TOLERANCE IN PELOBATES FUSCUS (LAURENTI, 1768) TADPOLES (AMPHIBIA: PELOBATIDAE) - Travaux du Muséum National d'Histoire Naturelle «Grigore Antipa»

ANNALES DE LA SOCIÉTÉ DES SCIENCES NATURELLES : DEAT, E., THIRION, J.-M., THOMAS, A., Répartition passée et actuelle du Pélobate cultripède dans le Sud Vendée.



SITE NATURA 2000
MARAIS DE BROUJAGE
(ET MARAIS NORD D'OLERON)
FR5400431



DISTRIBUTION
DU PELOBATE CULTRIPEPE

Limites de la ZSC
Localisation des stations

Sources :
OBIOS, 2011
Copyright IGN BDortho, 2006



III.4.2.3. L'AVIFAUNE

Chaque année, la LPO procède à des suivis des oiseaux d'eau en migration postnuptiale et hivernage, et en migration pré-nuptiales et des oiseaux nicheurs.

a. Oiseaux fréquentant les reposoirs

Les vasières de Moëze-Oléron accueillent des populations importantes de limicoles, d'anatidés et de sternes.

Les Bécasseau variable, Courlis cendré, Huitrier pie, Barge rousse, Barge à queue noire, Bécasseau maubèche, Bécasseau de Sanderling, Grand Gravelot, Petit Gravelot, Gravelot à collier interrompu, Pluvier argenté, Vanneau huppé, Chevalier gambette, Chevalier arlequin, Tournepiere à collier et Avocette élégante ou encore les Sterne pierregarin, Sterne naine et Sterne caugek disposent de reposoirs de marée haute à l'abri des dérangements, leur permettant d'attendre la marée basse pour s'alimenter.

Une vingtaine de reposoirs a été recensée entre la pointe de la Perrotine au Nord et la pointe des Doux au Sud. Ces reposoirs peuvent accueillir de nombreux oiseaux. Ainsi, ils peuvent être qualifiés en fonction de l'importance de leurs effectifs (< 2 000, entre 2 000 et 8 000, > 8 000 – cf. Carte 10 page 22). L'effectif de limicoles dans la RNN peut atteindre les 60 000 individus en janvier.

Ces reposoirs sont fréquentés toute l'année par différentes espèces (cf. phénologie en annexe) mais la diversité des espèces et les effectifs les plus importants sont signalés entre novembre et mars. Citons pour exemple, l'Avocette élégante qui utilise les reposoirs en été, à l'inverse du Bécasseau variable, espèce migratrice qui hiverne dans le secteur et qui utilise les reposoirs sur une période allant de l'automne au milieu du printemps.



FIGURE 1 : LIMICOLES EN REPOIRS – SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON

Les Bernache cravant, Tadorne de Belon, Canard colvert, Canard chipeau, Canard souchet, Canard pile, Canard siffleur, **Oie cendrée et Sarcelle d'hiver fréquentent les herbiers à Zostères**, ressource importante en période de nidification. Leurs effectifs peuvent varier avec les biomasses des herbiers à Zostères. En 2013, les biomasses de l'herbier à Zostères de la zone allant du Sud de Fort-Royer à la pointe des Doux avoisinaient les 70 kg/ha en septembre. Les canards de surface migrent et hivernent dans la réserve, l'effectif d'anatidés peut atteindre les 20 000 individus en janvier.

La phénologie des différentes espèces sur la réserve permet de distinguer :

Les espèces arrivant tôt sur la réserve, dès le mois de juillet, comme l'Huitrier pie, Le Grand Gravelot, le Pluvier argenté, les Chevalier arlequin et gambette, la Barge à queue noire, le Coulis cendré, dont les effectifs croissent pendant 2-3 mois pour atteindre un maximum en septembre ou octobre.

Les espèces à l'arrivée plus tardive en octobre ou novembre avec un maximum d'effectif en janvier ou février pour décroître ensuite jusqu'au mois de mars. C'est le cas du Vanneau huppé, des Bécasseaux, de la Barge rousse ou encore des anatidés.

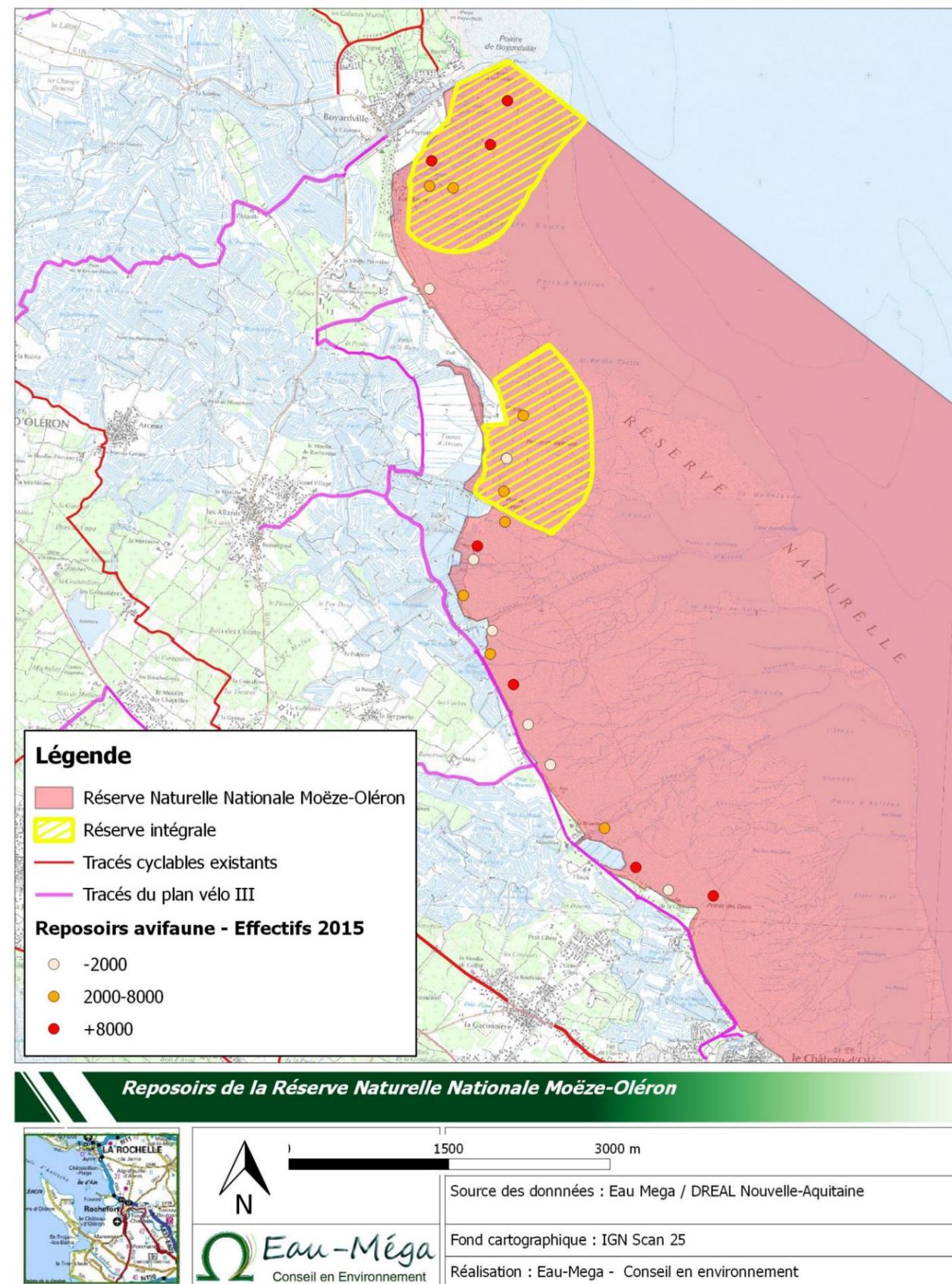
Entre mars et fin juin, les effectifs sur la réserve et par conséquent sur les reposoirs sont les plus faibles, avec la seule présence des espèces nicheuses.

b. Oiseaux nicheurs

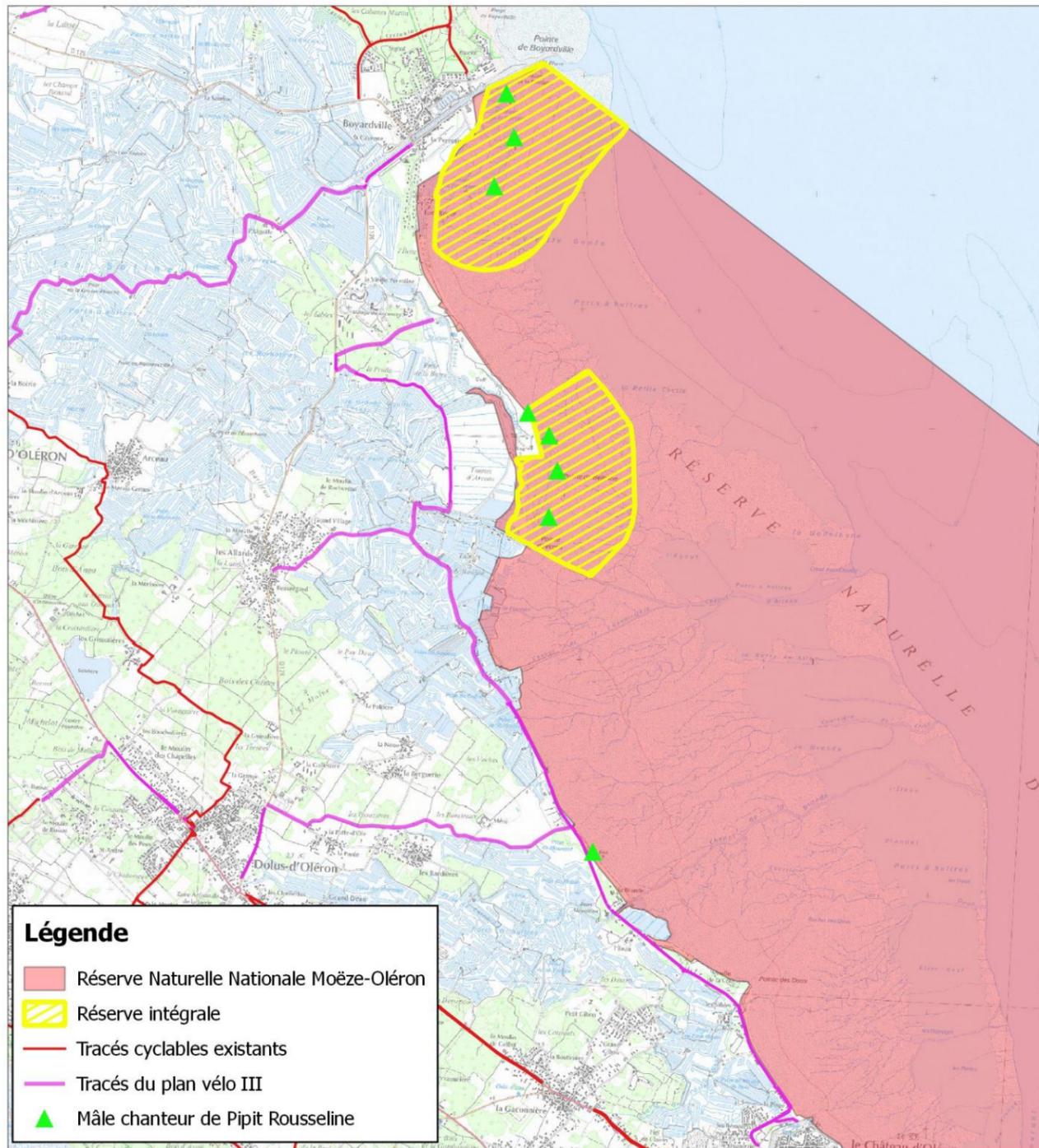
Parmi les oiseaux nicheurs recensés par la LPO, l'Echasse blanche, le Gravelot à collier interrompu, le Petit gravelot, la Chouette chevêche, le Hibou moyen-duc, le Petit duc scops, le Goéland argenté, le Goéland brun, le Gorgebleue à miroir, le Pipit rousseline sont cités sur la partie oléronaise de la réserve.

Entre 50 et 60 mâles chanteurs de Gorgebleue à miroir ont été recensés dans les marais d'Oléron.

Le Pipit rousseline est typiquement un oiseau de milieu ouvert, à végétation rase. Il se plaît dans les milieux semi-arides, fréquemment sablonneux ou rocaillieux. Il est présent sur les dunes littorales (notamment les dunes fixées), les prairies et pelouses calcaires rases,... Entre 2013 et 2015, 5 à 7 Pipit rousseline avec de nombreux jeunes à l'envol ont été recensés sur le trait de côte oléronais (cf. Carte 11 page 23).



CARTE 10 : REPOSOIRS DE LA RESERVE MOËZE-OLÉRON — SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Tracés du plan vélo III
- Mâle chanteur de Pipit rousseline

Localisation des mâles chanteurs de Pipit rousseline

		<p>Projet : Plan Vélo III</p> <p>Source des données : Eau Mega / RNN Moëze-Oléron</p> <p>Fond cartographique : IGN Scan 25</p> <p>Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement</p>
---	---	---

CARTE 11 : CARTE DE LOCALISATION DES MALES CHANTEURS DE PIPIT ROUSSELINE

IV. PRESENTATION DU PLAN VELO III

IV.1. HISTORIQUE ET JUSTIFICATIONS DU PROJET

L'engagement du Plan Vélo I, lancé en 1995, visait à desservir les différents centres-bourgs au moyen d'une traversée centrale de l'île, tout en faisant découvrir des sites naturels intéressants acquis par le Conseil Départemental de la Charente-Maritime au moyen d'aménagements légers.

Le Plan Vélo II a eu pour objectif de compléter le réseau cyclable existant afin de relier les centres d'hébergement touristiques (campings, villages de vacances, résidences secondaires, etc.) aux secteurs d'activités vers lesquels se dirigent les vacanciers ou les résidents permanents, tels que les plages, les centres de loisirs, les commerces, etc.

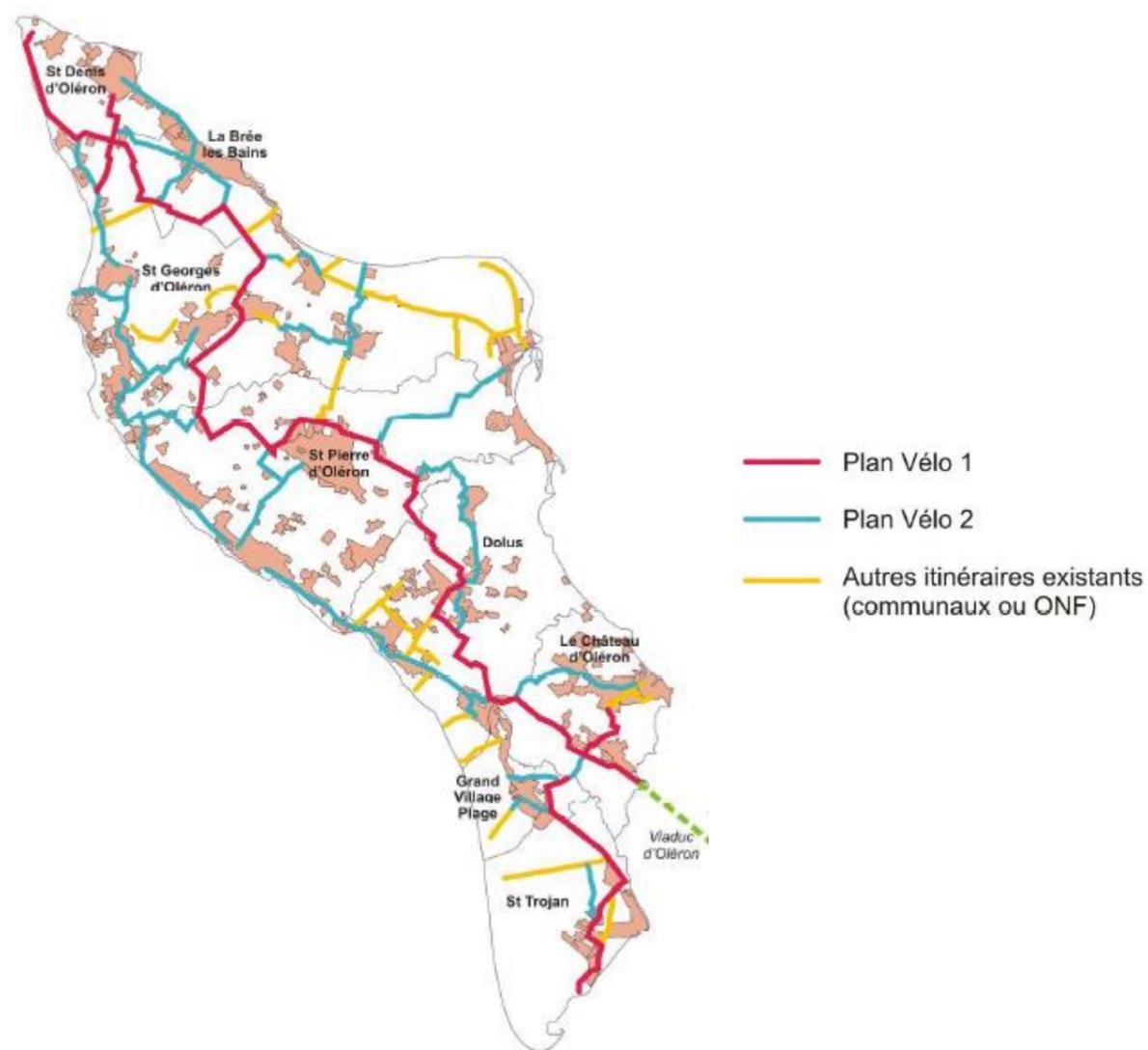
Ces deux plans vélos successifs avaient pour objectif principal de doter l'île d'Oléron d'un maillage d'aménagements cyclable à destination touristique.

Le réseau cyclable actuel de l'île est relativement dense, il est constitué de :

- La « dorsale » du Plan Vélo I,
- Des sections du Plan Vélo II,
- Des aménagements cyclables réalisés à l'initiative des communes,
- Des pistes de l'ONF ouvertes à la circulation des deux-roues non motorisés. L'ONF a ainsi assuré l'ouverture et la gestion de plusieurs pistes forestières, notamment au niveau de Saint-Trojan-les-Bains et de la forêt des Saumonards.

Toutefois, il persiste des discontinuités dans les parcours existants en particulier :

- Entre Saint Denis d'Oléron et le phare de Chassiron,
- Sur la côte Ouest, entre la Cotinière et Saint-Denis-d'Oléron,
- À Saint Pierre d'Oléron,
- Entre Boyardville et Le Château d'Oléron.



CARTE 12 : SYNTHÈSE DES PARCOURS EXISTANTS — SOURCE SCOT PAYS MARENNES-OLÉRON

Dans ce contexte, le Plan Vélo III vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de déplacements utilitaires. Il existe également des besoins de jonctions entre les différents segments cyclables existants et la prise en compte de l'accessibilité et de la « praticité » du réseau (aménagement d'accompagnement, signalisation, etc.).

⁶ Pour l'aspect tourisme et vélo, la Communauté de communes agit également en lien avec le Département de La Charente Maritime via son schéma départemental Véloroutes, voies vertes et randonnée. En 2018, la Communauté de communes proposera trois boucles cyclables locales qui constitueront le cœur de sa candidature à l'appel à projets lié à ce schéma.

Le Plan vélo 3 porté par la Communauté de Communes s'inscrit dans une politique globale de déplacement menée en concertation avec l'autorité organisatrice de transport, la Région Nouvelle Aquitaine. Transports en commun et réseau cyclable ont ainsi vocation à s'articuler pour constituer un maillage cohérent⁶.

Les lignes armatures de Transport en Commun (TC) ont pour fonction principale d'assurer la continuité du transport public entre l'île et le continent. Les navettes estivales proposées en haute saison, et le transport à la demande fonctionnant le reste de l'année, complètent cette offre routière à l'échelle intra-île. Ils rendent également possibles les rabattements de et vers les lignes armatures par la connexion des offres à hauteur des pôles d'échange.

Dans ce cadre, pour les déplacements de courte distance, le vélo « classique » ou le vélo à assistance électrique constituent une solution alternative lorsque l'offre en transport en commun fait défaut ou quand son attractivité est moindre.

IV.2. COHERENCE DU PLAN VELO 3 AVEC LE RESEAU CYCLABLE EXISTANT

Chaque Plan Vélo apporte son lot d'objectifs, toujours plus ambitieux en termes de desserte et de sécurité. Ainsi, le Plan Vélo III a pour ambition de répondre aux besoins de l'île d'Oléron en termes de desserte et de sécurité cyclable. Ils se concentrent autour de 6 axes principaux :

- Poursuivre les liaisons inter-pôles : entre les communes, les centres-bourgs,
- Assurer les liaisons utilitaires : domicile-travail, domicile-études, les équipements (écoles, collèges, lycées),
- Traiter les points durs correspondant aux franchissements de routes départementales, de centres bourgs, ...
- Assurer des liaisons cyclables avec les zones de stationnement sur les principaux points d'échanges du réseau de Transport Public,
- Développer les liaisons avec le continent (route et maritime),
- Poursuivre les liaisons le long du littoral et les accès aux plages.

Afin de répondre à ces axes, les itinéraires programmés au Plan vélo 3 ont vocation à compléter le maillage structurant d'une part, et à optimiser le maillage fin d'autre part (distribution et desserte locales).

Côté itinéraires structurants, les tracés projetés permettront de finaliser la continuité cyclable le long des trois axes nord – sud traversant l'île en ses parties ouest, centrale et est.

Maillage structurant	
Axes nord - sud	Itinéraires
Partie ouest	Domino – Les Huttes : sections 6, 7 et 8
	Saint Trojan Les Bains : section 58
Partie centrale	Entrée de l'île : section 76
Partie est	Le Château d'Oléron – Boyardville : sections 49, 72, 73 et 74
	Saint Denis – Phare de Chassiron : sections 62, 63, 64 et 65
	La Brée Les Bains : sections 33 et 34

Côté optimisation du maillage fin, on recensera :

Maillage fin	
Axes nord - sud	Itinéraires
Connexions entre centres bourgs	Saint Georges – Sauzelle : section 11
	Saint Pierre – Saint Georges : sections 67 et 68
Connexions transversales entre axes nord – sud	La Brée Les Bains – Saint Denis : sections 3 et 5
	Saint Pierre – Boyardville : section 17
	La Brée Les Bains : section 35
	Saint Georges d'Oléron : sections 9, 10 et 75
	Dolus d'Oléron : sections 47, 69, 70 et 71
Sécurisation de traversée de route départementale	La Brée Les Bains : section 66

Enfin, le Plan vélo 3 n'a pas uniquement vocation à apporter un complément aux offres existantes. Il vise aussi à favoriser l'intermodalité transport en commun – vélos par des dispositifs dédiés d'infrastructures ou de services.

On notera par exemple les possibilités offertes par la liaison maritime : embarquement des vélos à bord du navire, titre combiné bateau + vélo. Ces dispositifs sont efficaces dès lors qu'ils sont associés à une infrastructure cyclable qui dessert Boyardville et son embarcadère. C'est le cas aujourd'hui avec un itinéraire desservant Boyardville par le nord à partir de Sauzelle. L'itinéraire Le Château d'Oléron – Boyardville (sections 49, 72, 73 et 74 du Plan vélo 3) permettra notamment de compléter cette desserte par une liaison directe – donc attractive – par le sud.

Le trafic pressenti ne peut être lié à la nature de ce maillage (structurant ou fin) mais correspondra plutôt à l'importance des pôles d'attractivité desservis et de leur saisonnalité.



FIGURE 2 : ÉMBARQUEMENT DE VELO A BORD DE LA NAVETTE MARITIME LA ROCHELLE –BOYARDVILLE

Au final, **le Plan Vélo III concerne 30 sections pour un linéaire cumulé d'environ 60 km**. Ces pistes, ainsi que celles existantes permettent d'atteindre une continuité globale des pistes cyclables de l'île d'Oléron (cf. carte suivante).



CARTE 13 : CARTE DU RESEAU CYCLABLE : MAILLAGE STRUCTURANT (AXES BLEU, ROUGE ET VERT) ET MAILLAGE FIN (AXES ORANGES)

IV.3. COHERENCE DU PLAN VELO AVEC LA POLITIQUE GLOBALE DE DEPLACEMENT

Au-delà du seul aspect des déplacements cyclables, la CDC de l'Île d'Oléron mène une politique de déplacement volontariste visant à réduire la place de la voiture, à favoriser le développement des solutions alternatives (modes doux, intermodalité, cohérence urbanisme-déplacements) et à faciliter les échanges avec les territoires voisins.

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron travaille sur l'amélioration des déplacements avec une politique en matière de mobilité qui s'appuie sur trois documents de planification locaux, le Schéma de Cohérence Territoriale [SCOT] du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Ile d'Oléron - Marennes, l'Agenda 21 de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron et son Plan Global de Déplacements (PGD).

Le SCOT du pays est en cours de révision. Le diagnostic traitera notamment des orientations à fixer en faveur des modes doux. Ces orientations seront reprises dans les objectifs du document dont l'approbation est envisagée pour 2019. Dans l'attente du nouveau document, le projet d'incitation à l'usage du vélo s'inscrit dans la logique du PADD du SCOT en vigueur. En effet, pour son volet déplacements, le PADD fixe quatre principes structurants dont l'un consiste en « la construction d'une véritable offre en transports alternatifs, diversifiée et concurrentielle à l'usage de la voiture ».

L'Agenda 21 de la Communauté de communes prolonge le SCOT par un programme d'actions transversal aux enjeux du développement durable. En matière de déplacements, il réaffirme la nécessité de poursuivre le « développement des alternatives à la voiture individuelle toute l'année à travers la poursuite du Plan global de déplacements », enjeu qui constitue une priorité du forum participatif à partir duquel l'Agenda 21 a été construit.

Suite à un appel à projet du ministère de l'écologie, le Conseil Communautaire a également approuvé l'engagement de la collectivité dans un plan d'actions Territoire à Energie Positive (TEPOS) 2016-2018 dont un des axes majeurs est la mobilité avec la promotion et l'animation d'offres alternatives à la voiture individuelle.

Le tableau suivant fait une rapide synthèse des objectifs et/ou actions envisagées par ces différents documents de planification :

Objectifs du PGD	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtriser l'usage de la voiture • Réduire l'insécurité routière • Optimiser les flux de marchandises • Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres) • Optimiser le réseau de transports en commun • Etre laboratoire et tester les nouvelles mobilités
Priorités du SCOT en lien avec les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise du trafic routier : cet enjeu s'applique à trois niveaux : les entrées principales Nord et Sud du territoire, le cœur démographique et économique du Pays (entre Marennes et St Pierre d'Oléron), les sites de centralité urbaine et touristique. • Construction d'une véritable offre en transport alternatifs : transports collectifs entre principaux pôles urbains et d'activités et

	<p>dans les zones peu denses, développement du réseau cyclable mais aussi l'aménagement des zones de stationnement</p>
Actions de l'Agenda 21 en lien avec les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Action 12.1.2 : Redynamisation des cœurs de village (commerces de proximité accessibles à pied et à vélo) • Action 13.1.2 : Développement des alternatives à la voiture individuelle toute l'année
Actions de la stratégie de TEPOS liées à la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Connaître la situation initiale et évaluer régulièrement l'avancée de l'action : Suivre les comptages routiers SIREDO et du Département, collecter les données de consommation de carburant auprès des distributeurs de l'île. • Alimenter et promouvoir le SIM régional Modalis avec les offres de déplacements de la CdC. Créer une marque blanche CommentJV sur le site de la communauté de communes et de l'office de pôle Marennes-Oléron. • Pérenniser les trois lignes de la « Navette estivale » et mettre en oeuvre les conditions de leur complémentarité avec les lignes estivales organisées par la Région. • Proposer la maîtrise d'ouvrage intercommunale de toutes les lignes estivales à la Région à partir de 2019. • Pérenniser la liaison maritime entre Boyardville et La Rochelle d'avril à fin septembre et durant les vacances de la Toussaint. • Poursuivre à un rythme soutenu la construction de pistes cyclables, notamment les liaisons utilitaires domicile-travail. • Promotion de la mobilité électrique par l'installation de bornes de recharge de véhicules • Développer un programme d'animation et de communication des offres de déplacements alternatives à la voiture individuelle : <ul style="list-style-type: none"> ○ Mener une étude stratégique sur le développement des offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire pour développer un plan d'actions adapté ○ Positionner les bureaux d'information touristique ouverts à l'année, comme point d'information mobilité en concertation avec l'AOT. Faciliter l'accès aux outils de co-voiturage et d'auto-stop participatif. Revente de billets SNCF, navette maritime et transports Les Mouettes. ○ Développer un outil GPS Vélo en partenariat avec l'office de tourisme Oléron – bassin de Marennes. ○ Proposer des animations réparation de vélo ○ Accompagner la mise en place de Pédibus/Vélobus dans les écoles souhaitant s'engager dans cette démarche ○ Poursuivre la mise en oeuvre du Schéma des Modes Doux sur les volets équestres et piétons. • Recrutement d'une personne pour animer les offres ci-dessus auprès des différentes cibles (scolaire, social, entreprises, vacanciers...) • Accompagner et encourager la mise en place d'un Droit Départemental de Passage sur le pont d'accès à Oléron afin de maîtriser les flux de véhicules et de développer les transports alternatifs à la voiture individuelle.

IV.3.1. PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS

Approuvé en septembre 2012, le Plan Global de Déplacements (PGD) de l'intercommunalité décline et développe ces orientations fixées par les volets déplacements du SCOT et de l'Agenda 21. Engageant la Communauté de communes dans une démarche volontariste à court, moyen et long terme, il a pour but d'optimiser le système de transport selon des principes de mobilité durable et d'écotourisme.

D'ores et déjà, des actions sont engagées, parmi lesquelles : création et entretien du réseau cyclable, liaison maritime île d'Oléron - La Rochelle, transport en commun estival, développement du covoiturage, bornes de recharges pour véhicules électriques, information transport...

Le 4ème objectif du PGD, "favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)" précise les orientations fixées en matière de vélo :

- 1) compléter le maillage hors agglomération et les services
- 2) développer la place du vélo en cœur de ville
- 3) traiter les traversées de RD et les points noirs pour la circulation des vélos
- 4) inciter, informer et sensibiliser à l'usage du vélo
- 5) améliorer l'intermodalité vélo – Transports en commun.

Le Plan Vélo 3 constitue ainsi une des phases opérationnelles du 4ème objectif du PGD.

IV.3.2. TERRITOIRE A ENERGIE POSITIVE : VOLET MOBILITE

Dans le cadre du plan d'actions Territoire à Energie POSitive (TEPOS), soutenu par la Région et pour lequel une convention a été signée entre la Communauté de Communes et l'Ademe, de nouvelles actions viennent dynamiser le PGD. Parmi celles-ci, on trouve l'accompagnement à la mise en oeuvre de quinze Plans de Déplacement Entreprise ou bien encore de pédibus pour les écoles de l'île. Plus généralement, la démarche TEPOS – mobilité comprend des actions vers les entreprises et les structures publiques, mais aussi de promotion de la mobilité durable, d'expertise auprès des services de la collectivité et de participation au réseau régional TEPOS.

IV.3.3. TRANSPORTS EN COMMUN ET LIAISON MARITIME

L'île d'Oléron est un territoire rural de faible densité (21 250 habitants pour 174 km²), mais plus de 300 000 visiteurs peuvent être enregistrés en haute saison. C'est à cette période que les flux touristiques peuvent induire des problèmes de circulation et de stationnement. Ces difficultés sont plus particulièrement marquées aux abords du pont – seul accès routier à l'île – et sur les routes et parkings littoraux.

En haute saison, l'offre de transport collectif est renforcée en conséquence pour maîtriser le trafic et le stationnement.

La Communauté de communes propose ainsi une alternative à l'accès routier par le pont, avec une liaison maritime entre l'île (Boyardville) et le continent (La Rochelle), et un service gratuit de navettes estivales. Si ces services supplémentaires sont orientés vers la clientèle touristique, on observe néanmoins un usage chaque année plus fort de ces services par la population locale.

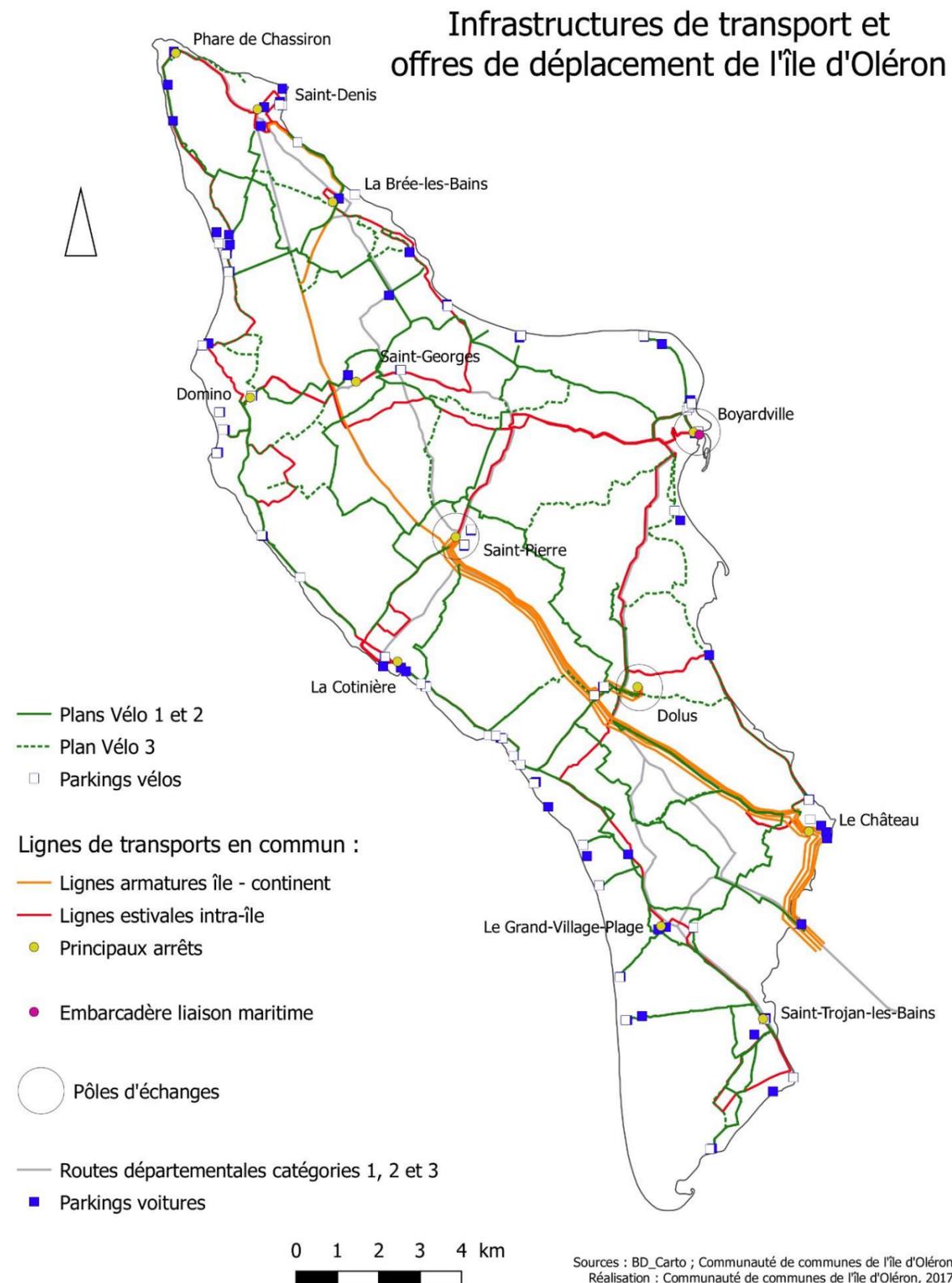
- Liaison maritime Ile d'Oléron - La Rochelle : La liaison maritime île d'Oléron - La Rochelle relie l'île d'Oléron au centre-ville de La Rochelle en 50 minutes par navire rapide. Le service est assuré d'avril à fin septembre et pendant les vacances de La Toussaint. Il est réalisé avec le concours financier de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Département de La Charente Maritime et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Des déplacements intermodaux sont proposés aux usagers, avec notamment un titre combiné bateau + vélo. Le transport routier estival dessert également la liaison devant son embarcadère avec deux lignes offrant chacune 7 rotations par jour. Enfin, le service est également attractif pour les utilisateurs réguliers, les familles et les groupes avec une tarification réduite pour ces catégories. Avec plus de 35 000 voyages enregistrés chaque année, la liaison s'affirme ainsi comme l'entrée maritime de l'île, véritable alternative à l'arrivée sur l'île par la route.
- Navette estivale : La navette estivale est le transport organisé par la Communauté de communes de l'île d'Oléron, avec le partenariat de campings et hôtels oléronais qui s'engagent pour l'environnement. Fonctionnant 7J / 7 en juillet et août, le service est gratuit et ouvert à tous. En 2012, le passage à la gratuité a permis d'augmenter de façon importante la fréquentation, mais aussi d'accroître les recettes du service : les recettes dégagées par les nouveaux partenariats ont été supérieures aux pertes liées à la suppression des redevances usagers. S'il est beaucoup utilisé par les touristes, le service est de plus en plus fréquenté par les oléronais, notamment les jeunes et les seniors, qui s'approprient chaque année un peu plus le service. Si la Communauté de Communes propose trois lignes, la Région en organise quant à elle deux, la maîtrise d'ouvrage multi-tête étant transparente pour l'utilisateur grâce à l'affichage de la marque unique « navette estivale ». A l'été 2017, le service continue sa progression en passant le cap symbolique des 100 000 voyages enregistrés.



FIGURE 3 : NAVETTE ESTIVALE : L'ARRET BOYARDVILLE – PORT A SEC DESSERT L'EMBARCADERE DE LA LIAISON MARITIME

- Autres services de transports en commun : En basse et moyenne saisons, les principaux pôles générateurs sont desservis par les lignes armatures de transport en commun. Mais la partie nord de l'île et les écarts, moins denses, ne sont pas desservis par les lignes régulières. Le transport à la demande, organisé par la Région et certaines communes de l'île, permet de desservir ces espaces, et répond en partie aux besoins, notamment en matière de transport social et d'accès aux soins. Il importe alors de mieux faire connaître ces services parfois

sous-utilisés. L'enjeu ici : faire monter en compétence l'utilisateur potentiel en l'informant et l'orientant pour qu'il s'approprie plus et mieux les offres existantes. C'est dans cette perspective que la Communauté de Communes développe l'information transport de proximité en partenariat avec l'office de tourisme. Ainsi, en 2017, les agents d'accueil des dix bureaux de l'office de tourisme ont été formés pour répondre aux besoins en la matière. Ils accompagneront à partir de janvier 2018 les habitants pour les informer sur l'offre de mobilité existante, les accompagner dans leur recherche d'une solution adaptée, et vendre des titres de transport. Par sa nature, ce service s'adresse prioritairement aux habitants à l'année, en leur permettant de trouver une alternative à la voiture solo et en facilitant notamment les déplacements domicile – travail.



IV.3.4. ALTERNATIVES AUX ENERGIES FOSSILES

La Communauté de Communes développe sa flotte alternative en privilégiant les véhicules électriques lors du renouvellement ou de l'acquisition de matériel roulant. Aujourd'hui, 6 des 22 véhicules de l'EPCI sont électriques, soit 27 % du parc.

S'agissant des infrastructures de recharge, pour inciter à la mobilité électrique et répondre aux besoins des habitants, touristes et visiteurs déjà équipés, la Communauté de communes est engagée auprès du Syndicat Départemental d'Électrification et d'Équipement Rural (SDEER) et du Département de la Charente Maritime pour la fourniture et la pose de huit bornes de recharge d'une puissance de 22 kilowatts minimum. Le projet est en cours de réalisation pour une mise en service prévue en 2018.

IV.3.5. LE RESEAU CYCLABLE

La Communauté de communes gère le réseau d'itinéraires cyclables, qui se développe en permanence avec de nouveaux aménagements chaque année.

Le vélo est le mode de déplacement privilégié pour découvrir la diversité des paysages de l'île d'Oléron. Le développement de l'usage du vélo observé depuis maintenant plusieurs années est particulièrement prégnant pour la population touristique en moyenne et haute saison.

Sur courtes distances, les itinéraires cyclables permettent d'effectuer des déplacements utilitaires en toute sécurité. Le développement du réseau bénéficie donc aussi aux habitants à l'année notamment pour les déplacements liés au travail ou aux loisirs et constitue une offre complémentaire des transports en commun.

L'aménagement de pistes cyclables permet de sécuriser le déplacement des cyclistes. Il en résulte une fréquentation accrue des secteurs aménagés.

Les statistiques de fréquentation de trois secteurs (principalement en contexte urbain) sont résumées dans le tableau suivant (cf. annexe).

CARTE 14 : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET OFFRES DE DEPLACEMENT DE L'ILE D'OLERON

TABLEAU 1 : STATISTIQUES DE FREQUENTATION DE PISTES CYCLABLES DE L'ILE D'OLÉRON

Secteur	Contexte	Type de déplacement	Moyenne journalière		Pics de fréquentation	
			Hors période estivale	Période estivale	Plages horaires	Mois
La Rémigeasse	Urbain	Touristique : plage	< 100	~ 1 800 (600 – 2 900)	10h00 – 12h00 15h00 – 20h00	Août
Port des Salines	Urbain	Touristique : port des Salines	< 50	~ 500 (300 - 700)		
Quai des douaniers	Mixte	Touristique : promenade	< 75	~ 1 000 (500 - 1 500)		

La création d'un aménagement cyclable n'implique pas une hausse du trafic selon les moyennes de fréquentation ci-dessus. Il s'agit d'abord de canaliser et sécuriser des flux déjà existants par un aménagement dédié. Un aménagement engendre du trafic supplémentaire, mais dans des volumes moindres que les moyennes de trafic observées et en maîtrisant les pratiques jusqu'alors non régulées (report des modes de déplacement).

A Oléron, les flux de cyclistes se font préférentiellement soit en fin de matinée, soit en fin d'après-midi.

A l'année, la fréquentation des pistes cyclables connaît des variations importantes. Hors période estivale, la moyenne journalière est inférieure à 100 cyclistes. En période estivale, la fréquentation moyenne peut varier entre 500 et 1 800 cyclistes par jour.

Cette période correspond à l'arrivée de nombreuses espèces de Limicoles dans la réserve mais les effectifs restent encore modeste jusqu'au mois de septembre octobre. Lors des pics d'effectifs, en janvier-février, les pistes cyclables sont très peu fréquentées.

Les cyclistes concentrent leurs déplacements sur deux plages horaires fixes (10h00 – 12h00 et 15h00 – 20h00) alors que les reposoirs sont fréquentés principalement à marée haute. Les périodes de fréquentation des pistes cyclables ne concordent pas nécessairement avec la marée, ce qui limite le dérangement des oiseaux en reposoirs.

Il existe toutefois un effet repoussoir potentiel qu'il convient de ne pas négliger.

IV.3.6. CHOIX DU TRACE

Le Plan Vélo 3 fait suite au Plan Vélo 1 (création d'une dorsale permettant de desservir les communes de l'île depuis le viaduc jusqu'à Chassiron) et au Plan Vélo 2 (création d'un maillage transversal pour connecter la dorsale avec les différents villages, les commerces et les plages), qui a densifié le maillage transversal entamé dans le cadre du Plan Vélo 1. Ces nouveaux axes permettent de densifier le réseau en connectant la dorsale avec les côtes (en passant par les villages).

Les tracés du plan vélo 3 répondent aux principes de base suivants :

- poursuivre le maillage cyclable de l'île en permettant de relier les liaisons cyclables existantes
- desservir les pôles de vie et d'hébergement, en particulier au niveau de la moitié Est où la desserte cyclable est faible.

Le comportement général des cyclistes entre également en ligne de compte, à savoir, que les itinéraires les plus directs sont systématiquement privilégiés.

Il en résulte que **les variantes possibles se limitent rapidement, dès lors qu'on souhaite desservir un certain nombre de points stratégiques, par des tracés les plus directs possibles et reliant des tracés existants.**

En outre, les sensibilités paysagères (site classé) et environnementales de l'île (zone Natura 2000, milieux naturels et espèces sensibles) ont conduits le maître d'ouvrage à retenir quasi exclusivement des tracés s'appuyant sur des chemins ou des voies existantes. Il en résulte que le choix pour rejoindre deux points du territoire se limite souvent à un seul itinéraire répondant à ces critères.

Par ailleurs, les traversées nombreuses de zones Natura 2000, en particulier au Sud-Est de l'île, ont conduit le maître d'ouvrage à ne pas chercher à augmenter les emprises de voies au sein de ces entités naturelles de marais et de milieux dunaires, et à maintenir les flux de personnes au droit de l'emprise des chemins existants.

Le choix du tracé a été réalisé de façon à utiliser au maximum les voies existantes. Ainsi, la plupart des pistes créées prend place au niveau de l'accotement des voiries existantes ou s'appuie sur le réseau viaire historique de l'île en restaurant ou aménageant des chemins ruraux existants.

Le tracé des voies créées prend en considération les zones sensibles (zones humides, dunes, boisements, ...) en les évitant dans la mesure du possible. Dans le cas où le tracé doit traverser un milieu sensible, des solutions techniques optimales ont été recherchées afin de limiter les impacts sur ces milieux.

L'un des éléments forts du Plan Vélo 3 est l'aménagement de la route des huîtres, qui constitue la liaison la plus directe entre le Château et Boyardville. Il s'agit d'un axe très fréquenté en saison estivale qui implique de nombreuses situations accidentogènes. L'aménagement cyclable le long de la route des huîtres permet de sécuriser ce

tracé tout en proposant aux nombreux touristes une alternative aux moyens de déplacements motorisés dans un secteur touristique comme celui-ci.

Afin de relier utilement et de manière sécurisée **les sites d'hébergement et les points d'intérêt présent sur cet itinéraire, l'axe principal ne trouve aucune alternative à « la route des huitres » qui se trouve à l'interface entre les marais ostréicoles à l'Ouest et les milieux dunaires et littoraux à l'Est.** Toute création de nouveaux chemins ou de nouvel **axe constituerait un morcellement d'espaces naturels.**

Les alternatives recherchées ont consisté à positionner l'aménagement cyclable d'un côté ou de l'autre de l'axe routier. **Il s'est avéré que compte-tenu des contraintes environnementales, techniques ou foncières, il aurait fallu faire passer l'aménagement alternativement d'un côté puis de l'autre très régulièrement.**

Au regard **de la nécessité première d'assurer la sécurité des usagers** le choix retenu a été d'aménager :

- Le côté Ouest de la route entre le Château et la prise de l'Etier neuf afin d'éloigner l'itinéraire de la côte et de la RNN
- Le côté Est de la route ensuite (prise de l'Etier neuf jusqu'à prise du Mounard) car l'itinéraire s'éloigne des limites de la réserve et le marais situé à l'Ouest complique la mise en place d'une piste en site propre ;
- Maintenir l'aménagement côté Est depuis la prise du Mounard jusqu'à la prise Saint-Martin malgré la proximité de la RNN pour des raisons de sécurité et des difficultés liées à la présence du marais côté Ouest. L'aménagement initial a été repensé pour maintenir la piste en pied de digue afin de limiter les covisibilités avec l'Estran. .

A. LES ALTERNATIVES ECARTEES

Mise en suspend de l'itinéraire traversant le site Fort-Royer :

En l'état, il n'a pas été trouvé d'alternative partagée par l'ensemble des acteurs du territoire permettant de sécuriser et de canaliser les flux des cyclistes entre le village vacances et Boyardville.

Il a donc été fait le choix de retirer du présent dossier la partie de l'itinéraire traversant Fort Royer. Néanmoins, afin de concilier circulation des vélos et protection des espèces et de leur habitat sur le secteur, des mesures à appliquer sur et aux abords du chemin rural de L'Illette nord ont été proposées aux Services de l'État dans le cadre d'un dossier de régularisation lié à une demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

Création de toute pièce d'un nouveau tracé traversant les milieux naturels (marais) créant un nouveau morcellement des milieux :

Les alternatives de tracé par les marais ne sont pas satisfaisantes. Les chemins existants ne permettent pas une continuité de cheminement, la plupart finissant en impasse sur un canal ou au sein d'une exploitation ostréicole. Le cheminement au sein de milieux très ouverts augmente les distances de perception et de fuite des oiseaux, engendrant un effet repoussoir plus vaste que dans la solution retenue. Les milieux sont également des habitats d'intérêt communautaire (1310 végétation pionnières à Salicornia, 1410 Fourrés halophiles thermo-atlantiques) et prioritaires (1150 lagune côtières) au sein desquels la création de nouveaux chemins aurait un effet fragmentant.

L'étude d'une troisième variante telle que proposée en Commission départementale de la nature, des paysages et des sites renvoie à ces deux problématiques. En outre, ce tracé impliquerait une traversée très dangereuse de route départementale que le gestionnaire de voirie n'autoriserait pas à juste titre.

B. CONCLUSION DU MAITRE D'OUVRAGE AU REGARD DES ALTERNATIVES A LA DESSERTE EST DE L'ILE

Malgré le passage à proximité de sensibilités environnementales fortes et interrogations à long terme sur la pérennité des aménagements qui pourraient être soumis au recul du trait de côte, la question de solutions alternatives peut se poser. Toutefois, **il n'existe pas, d'un point de vue environnemental, de meilleures alternatives à ce tracé, si ce n'est d'abandonner la desserte cyclable de l'Est de l'île. Cette possibilité est contraire à tous les engagements pris par la collectivité en matière de déplacements et d'alternative aux énergies fossiles** (CF. chapitres IV.3. Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacement) **et n'est pas envisagée par** elle.

IV.4. PRESENTATION DES AMENAGEMENTS

IV.4.1. TYPOLOGIE DES CHEMINS UTILISES

Selon les sensibilités paysagères, l'aménagement de pistes sera différent afin de respecter au mieux le site. Le tableau suivant présente le choix du type de piste selon plusieurs modalités.

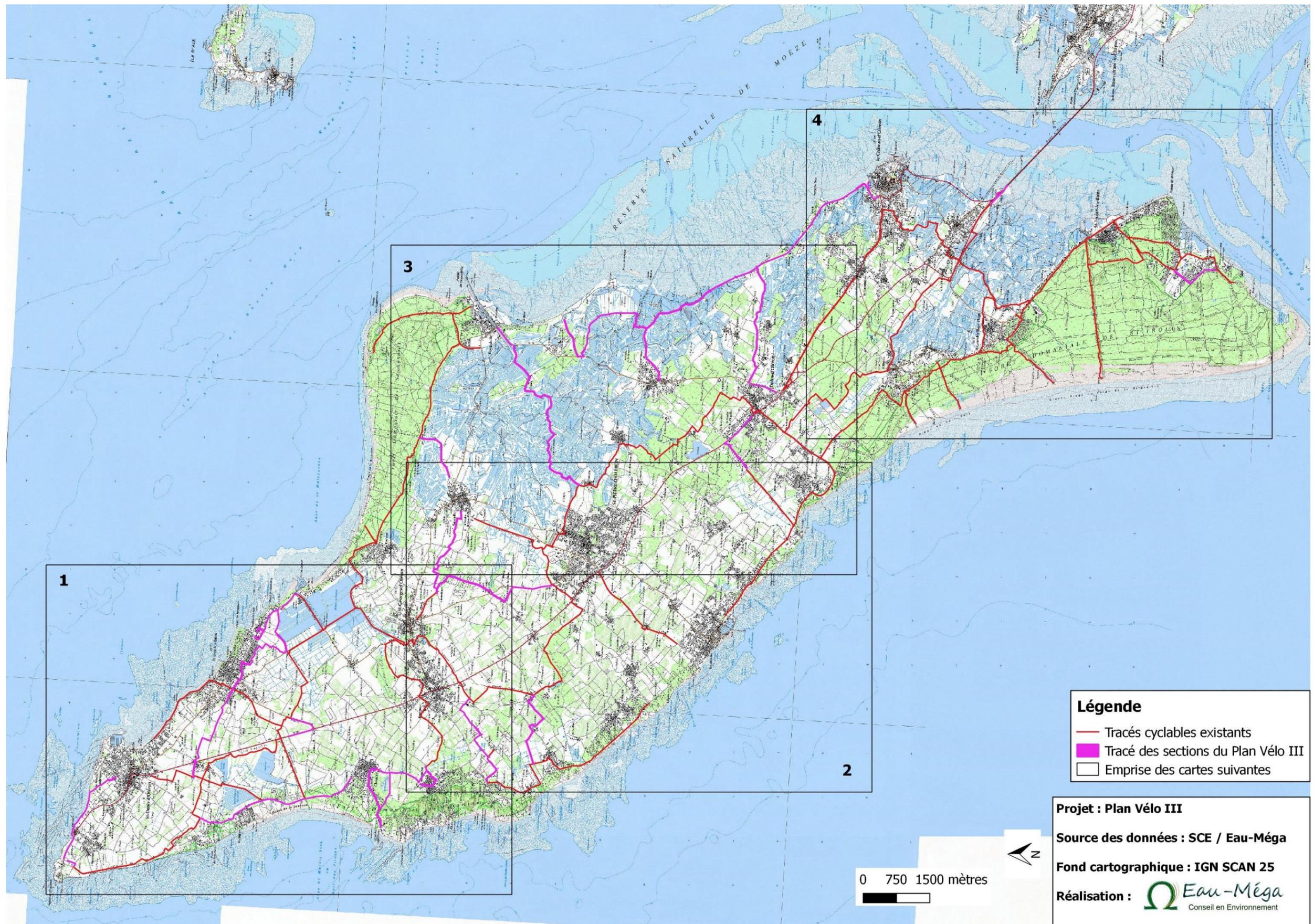
	Site propre	Site partagé
Aménagement en milieu urbain ou accotement	Grave émulsion calcaire	-
Création en milieu agricole ou naturel hors accotement	Chemin sablé calcaire	-
Vélo/Véhicule léger	-	Marquage au sol
Vélo/Mode doux	-	Reprise de chemins ruraux en bicouche calcaire

Selon la configuration des lieux, le type de voie, et par conséquent le revêtement, varient.

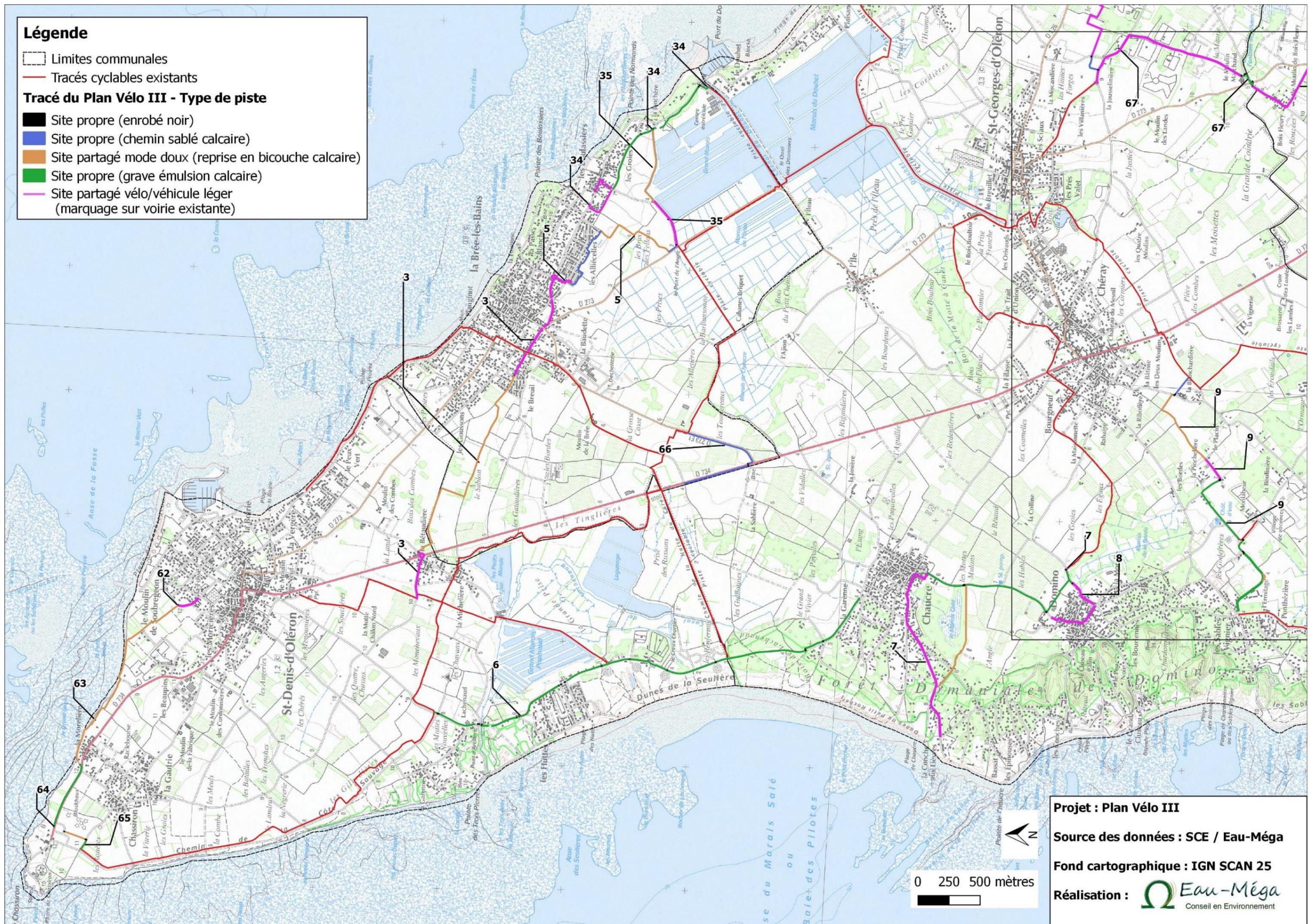
Au sein des sites propres, spécifiquement réservés aux vélos, les voies cyclables aménagées en accotement ou sur voie urbaine existante présenteront un revêtement en grave émulsion calcaire. **La grave émulsion calcaire à l'avantage de ne pas granuler et sécurise les vélos en évitant qu'ils ne dérapent.** Le confort de roulement et la faible dégradation **sont adaptés au flux de cyclistes le long d'axes très fréquentés.** **Au niveau des intersections avec d'autres routes, on retrouvera très ponctuellement de l'enrobé noir** avec un marquage de signalisation horizontal pour permettre les traversées en sécurité.

En milieu agricole ou naturel, des chemins sablés calcaires seront créés. Ce type de revêtement ne requiert pas de liant et est donc sans conséquence sur **l'environnement.**

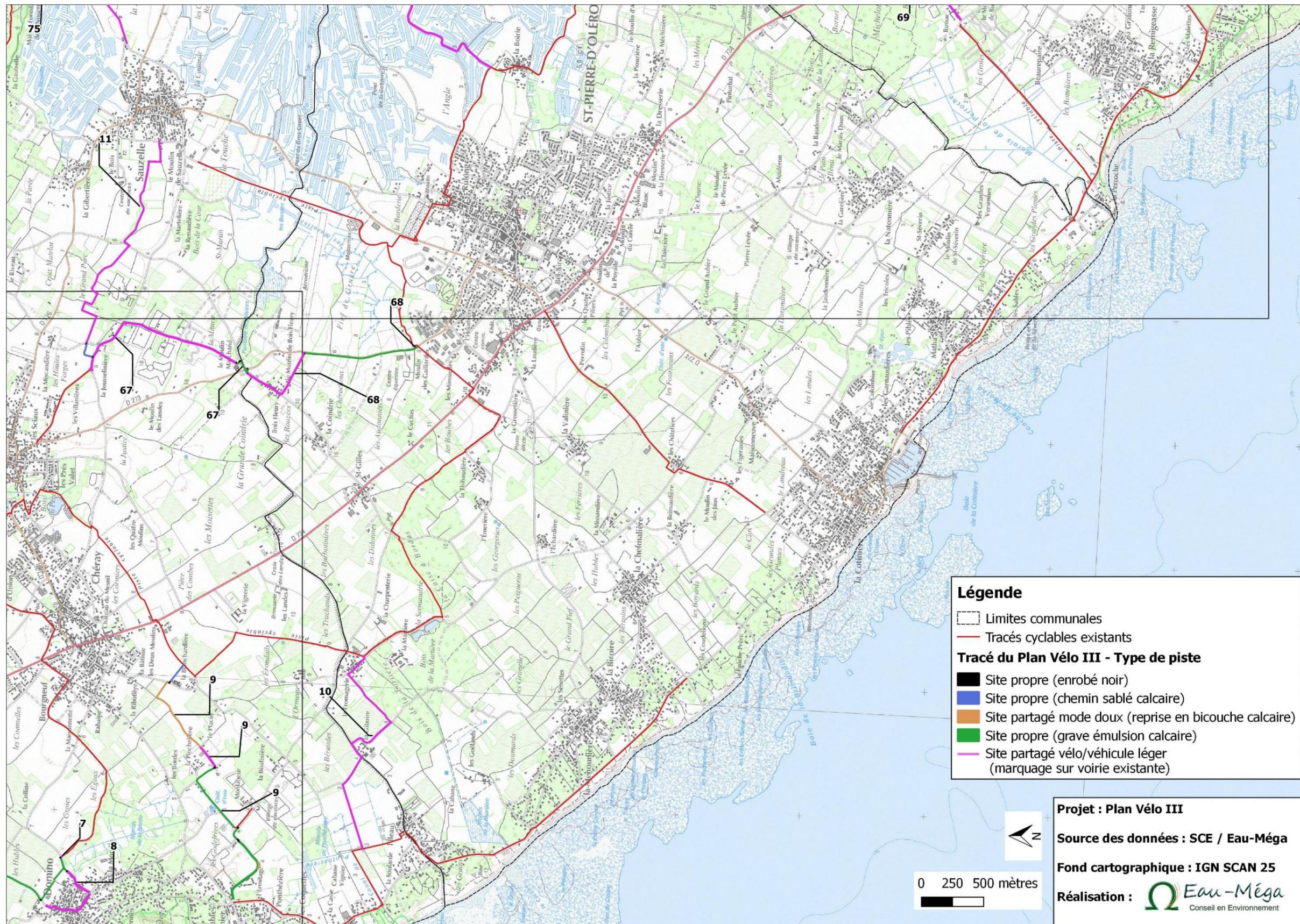
Lorsque l'itinéraire cyclable correspond à une route existante, seuls des marquages au sol sont ajoutés. **Lorsque la voie cyclable est partagée avec d'autres modes de déplacement, il s'agit de chemins ruraux existants** qui seront repris en bicouche calcaire. Ce type de revêtement donne un rendu similaire au sablé calcaire mais est plus résistant au passage des engins agricoles. Un sablage calcaire obligerait à une réfection tous les deux ans.



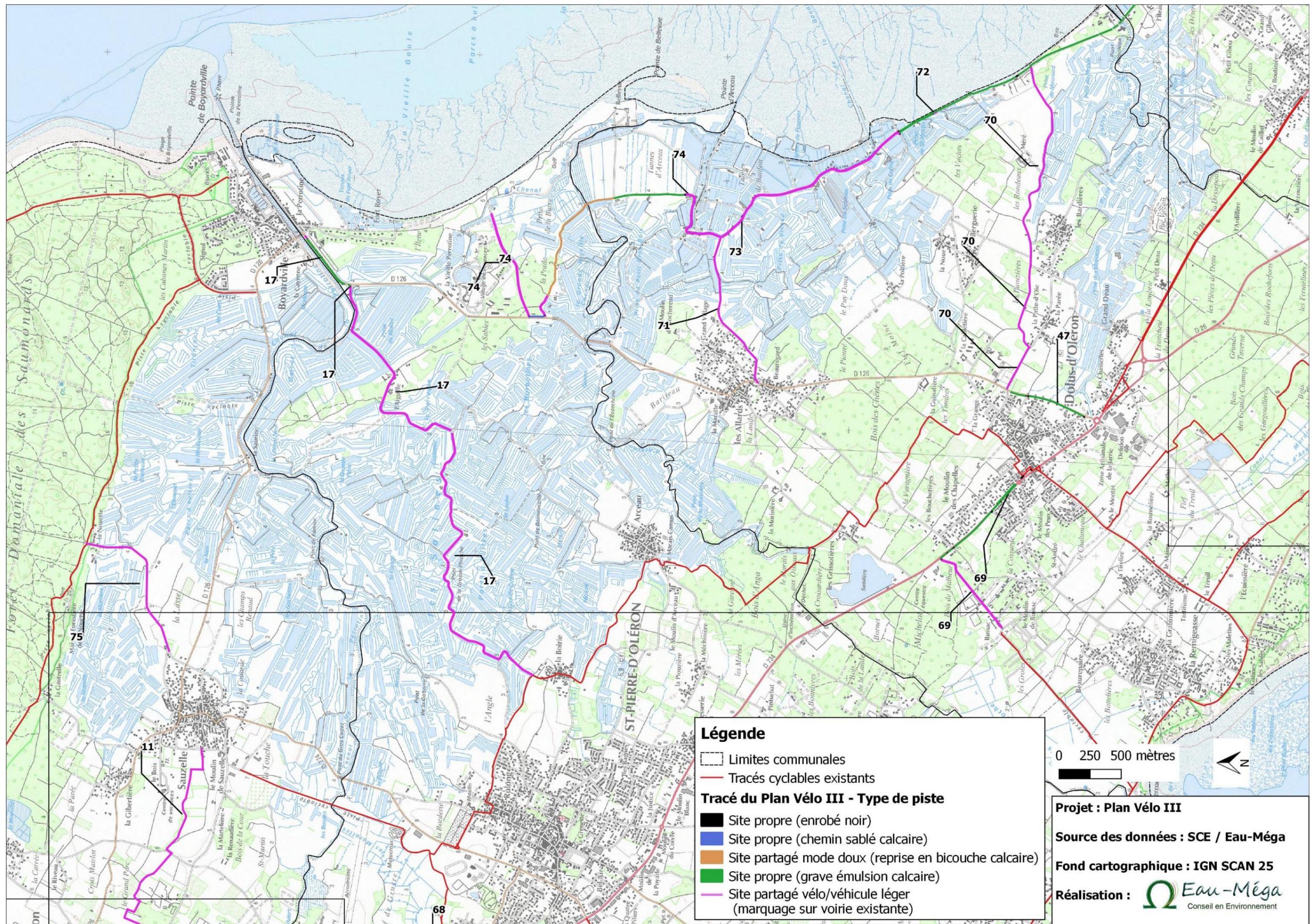
CARTE 15 : TRACE DU PLAN VELO 3



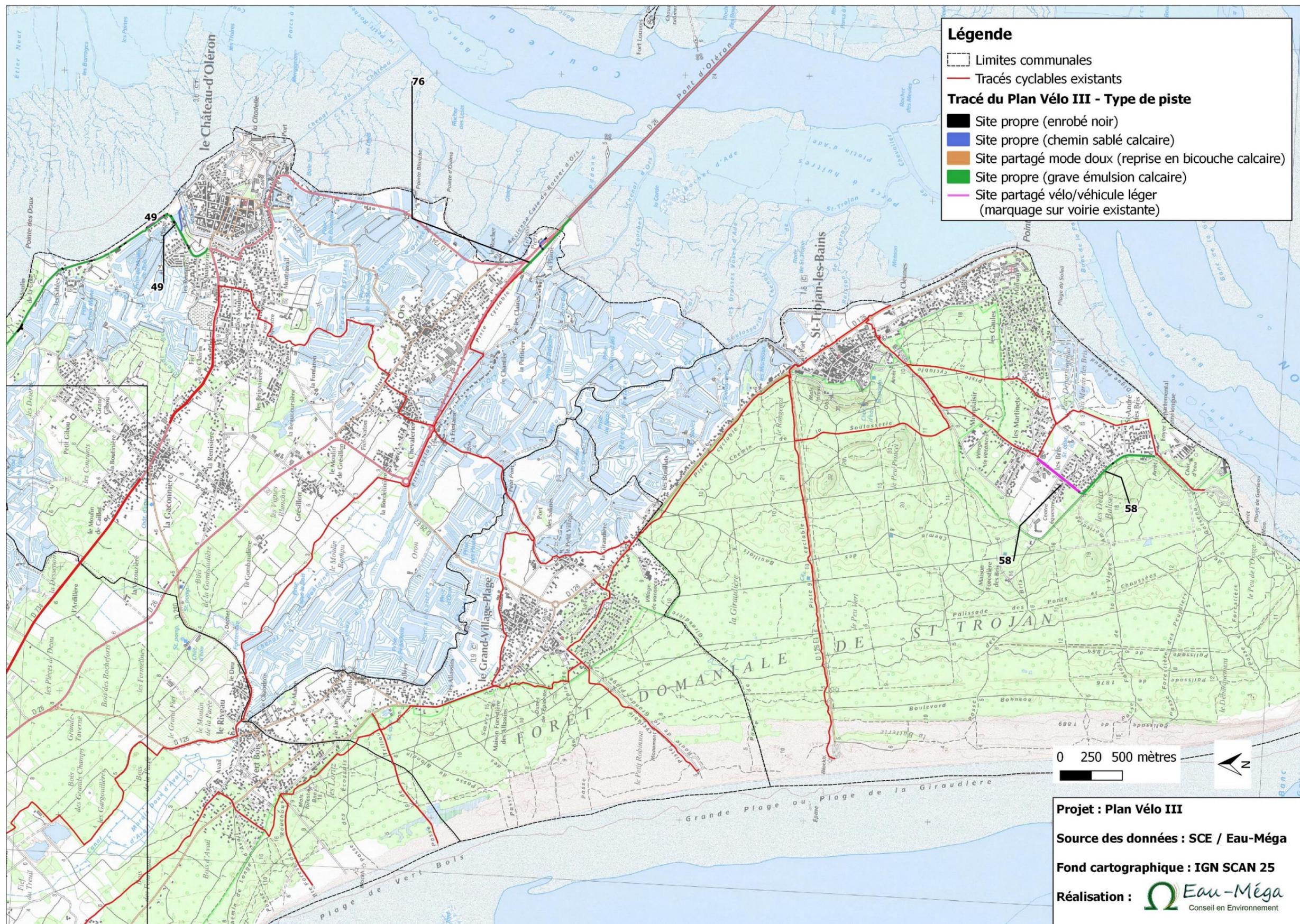
CARTE 16 : TRACE DU PLAN VELO 3 ET REVETEMENT DES PISTES - CARTE 1 DE L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE



CARTE 17 : TRACE DU PLAN VELO 3 ET REVETEMENT DES PISTES - CARTE 2 DE L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE

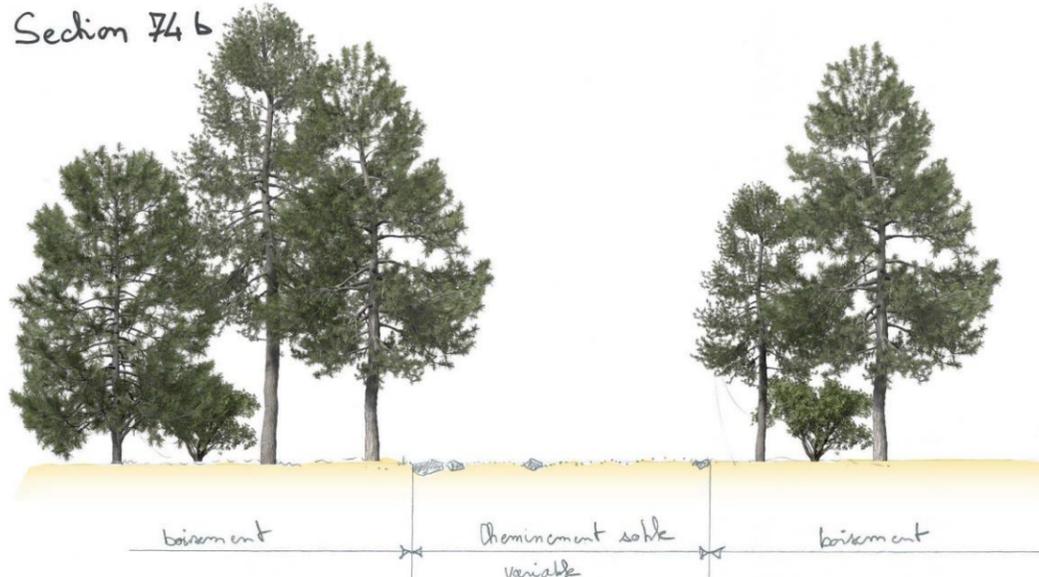


CARTE 18 : TRACE DU PLAN VELO 3 ET REVETEMENT DES PISTES - CARTE 3 DE L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE



CARTE 19 : TRACE DU PLAN VELO 3 ET REVETEMENT DES PISTES - CARTE 4 DE L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE

SITE PROPRE

Définition	<p>En site propre, les voies sont exclusivement réservées aux cyclistes.</p> <p>Initialement à vocation touristique ou pour une circulation en milieu naturel, ce type de dispositif est transposable en milieu urbain afin de mutualiser les espaces disponibles aux modes actifs le long d'axes routiers où les bandes cyclables ne présenteraient pas suffisamment de garanties en termes de sécurité. Les sites propres sont alors des pistes séparées de la chaussée où circulent les voitures. Ces dispositifs structurants sont aménagés le long de grands axes viaires pour créer des liaisons stratégiques et accueillir en sécurité tout type de cyclistes.</p>	
Dimensions	<p>Au regard des prescriptions du « Cahier des recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés », et pour rester en conformité avec les pistes déjà existantes du PVII, une largeur de piste de 2,50m sera conservée pour les linéaires en site propre.</p> <p>Cette largeur permet le croisement des cyclistes venant en sens inverse. En fonction de contraintes particulières (disponibilité du foncier, aspect environnemental : présence d'arbre à conserver, poteaux électriques...), la largeur pourra être réduite à 2,00 m. Le tracé pourra également serpenter pour intégrer les éléments existants du paysage.</p>	
Revêtement	<p>En milieu naturel ou agricole hors accotement, la piste en site propre sera composée d'un revêtement sablé calcaire. Ce type de revêtement ne requiert pas de liant. Ce type de piste respecte donc parfaitement l'environnement dans lequel la piste se trouve.</p>  <p>FIGURE 4 : REVETEMENT SABLE CALCAIRE (SOURCE : SCE)</p>	<p>Sur accotement ou en milieu urbain, les pistes en site propre seront principalement composées de grave émulsion calcaire, plus claire, afin de donner un caractère moins routier et urbain à la piste cyclable. L'enrobé sera noir uniquement au droit des traversées (présence de voirie routière).</p>   <p>FIGURE 5 : REVETEMENT ENROBE NOIR</p> <p>FIGURE 6 : REVETEMENT GRAVE EMULSION CALCAIRE (SOURCE : SCE)</p>
Profil	<p>La voie en site propre située en milieu naturel ou agricole s'apparente à un chemin.</p> <p>Section 74 b</p>  <p>FIGURE 7 : PROFIL D'UN CHEMIN SABLE CALCAIRE</p>	

La figure suivante présente le profil d'une voie en site propre située en milieu urbain.

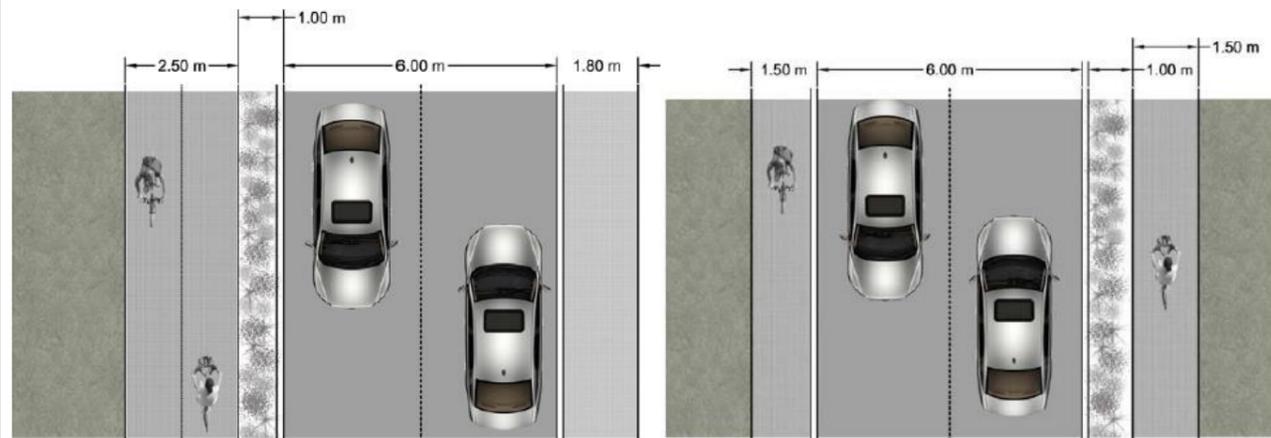


FIGURE 8 : PROFIL D'UNE VOIRIE INTEGRANT UNE PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE (A GAUCHE) ET PROFIL D'UNE VOIE INTEGRANT DEUX PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES— SOURCE SCE

Lorsque l'emprise le permettra ou que la configuration du profil le suggèrera (largeur disponible de part et d'autre de la chaussée, positionnement central de la chaussée entre façades), l'aménagement des pistes cyclables pourra être bilatéral. Les pistes sont alors unidirectionnelles.

La piste unidirectionnelle sous-entend une séparation des cyclistes par sens de circulation et donc un respect de cette organisation. Cette conformité des usages étant souvent difficilement atteignable lorsqu'il s'agit des modes actifs (utilisation de l'itinéraire le plus direct, limitation des traversées de chaussée autant que possible...), ce type de dispositif restera exceptionnel car plus consommateur d'espaces. Le linéaire bidirectionnel, piste cyclable ou voie verte, sera ainsi privilégié.

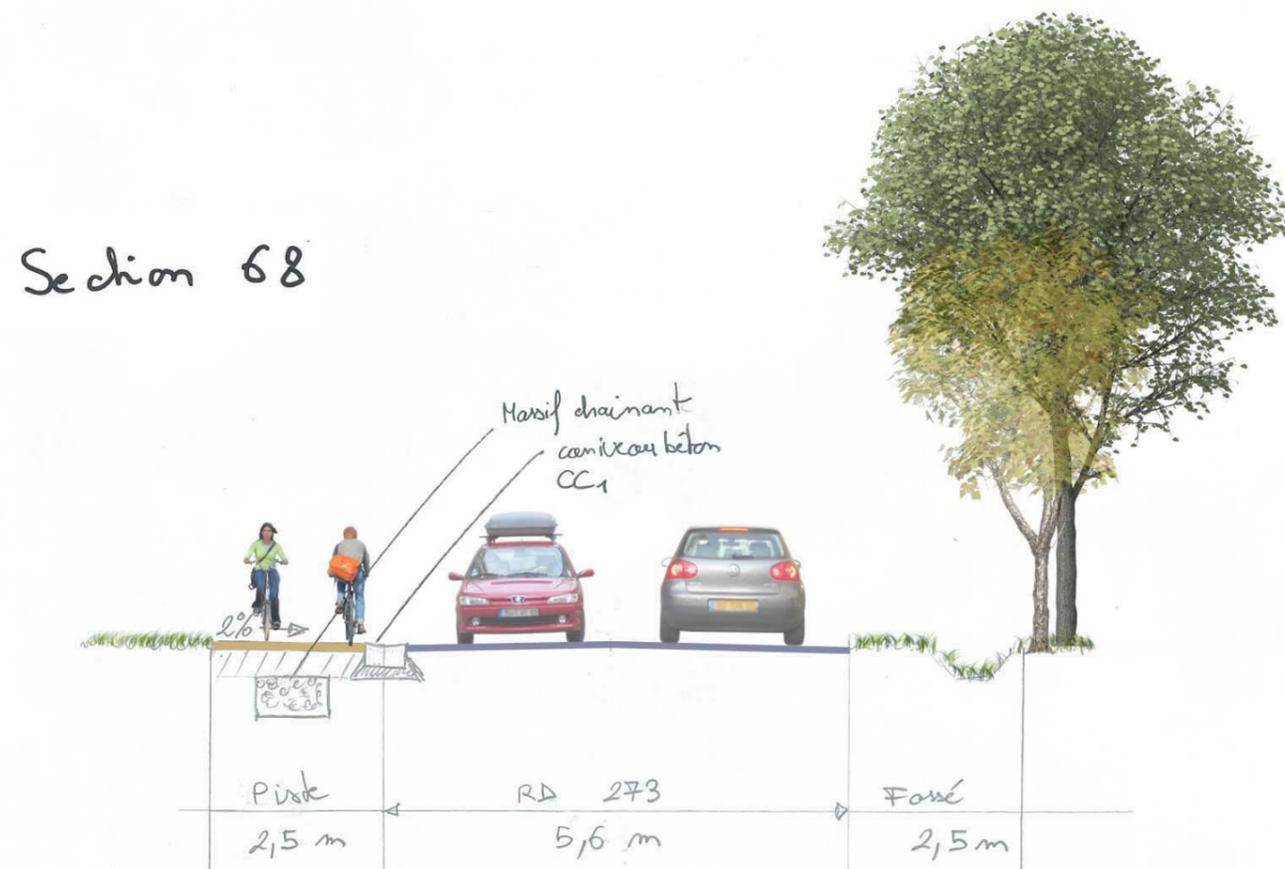


FIGURE 9 : VUE EN COUPE D'UNE PISTE EN SITE PROPRE (SOURCE : SCE)

Photo



FIGURE 10 : EXEMPLE DE CHEMIN SABLE CALCAIRE



FIGURE 12 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PROPRE EN SITE URBAIN



FIGURE 11 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PROPRE EN ACCOTEMENT



FIGURE 13 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PROPRE EN ZONE URBAINE

SITE PARTAGE

Définition En site partagé, les voies ne sont pas uniquement réservées aux cyclistes. Il peut s'agir de voies partagées avec des véhicules motorisés légers mais aussi de pistes partagées avec d'autres modes de circulation doux ou encore des dessertes agricoles.

Dimensions S'agissant des voies en site partagé avec des véhicules motorisés légers, la largeur de la piste sera de 0,90 m. Il s'agira dans ce cas-là de bandes unidirectionnelles. En ce qui concerne les voies en site partagé avec des modes doux (chemins ruraux réhabilités où les véhicules motorisés seront autorisés), la largeur de la piste la largeur sera plus importante, 3 m, car les bandes cyclables seront bidirectionnelles et multimodes. Cela permettra alors les croisements.

Revêtement En site partagé avec des véhicules motorisés légers, aucun revêtement ne sera réalisé. Il s'agira de simples marquages au sol matérialisant la bande cyclable.



FIGURE 14 : EXEMPLE DE MARQUAGE AU SOL

En site partagé avec des modes de déplacement doux, les chemins existants seront repris en bicouche calcaire.



FIGURE 15 : BICOUCHE CALCAIRE (SOURCE : SCE)

Profil C'est en milieu urbain que l'on retrouve principalement les pistes partagées avec les véhicules motorisés. La figure suivante présente le profil de ce type de voie.

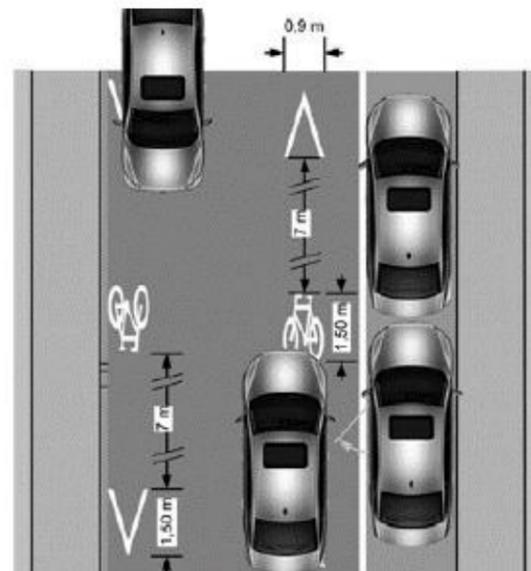


FIGURE 16 : PROFIL D'UNE BANDE CYCLABLE EN SITE PARTAGEE AVEC DES VEHICULES MOTORISES

En milieu rural, il s'agira essentiellement de reprise de chemins existants. La figure suivante est une vue en coupe de ce type de voie.



FIGURE 17 : VUE EN COUPE DE VOIE EN SITE PARTAGE MODE DOUX

Photo



FIGURE 18 : EXEMPLE DE VOIE PARTAGEE AVEC DES VEHICULES MOTORISES LEGERS



FIGURE 19 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PARTAGEE EN BICOUCHE CALCAIRE AVEC DES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

IV.4.2. SIGNALISATION

Le principe de signalisation adopté est identique à celui mis en place dans le cadre du plan vélo II. Il s'agit ici de respecter une cohérence sur l'ensemble du linéaire d'un point de vue esthétique. Il s'agit également de faciliter la compréhension du cycliste.

En site propre les panneaux de type C113/C114 seront positionnés afin d'indiquer l'itinéraire conseillé pour la piste cyclable.

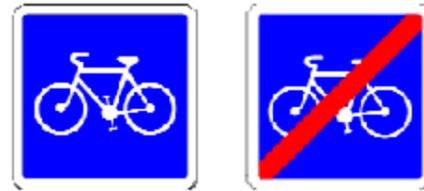


FIGURE 20 : PANNEAUX DE TYPE C113/C114

Certaines zones de traversées de cycles seront sécurisées par la mise en place de plateaux traversants surélevés, afin de faire diminuer la vitesse des automobilistes.

Exemple : Plateau traversant au niveau du Château d'Oléron

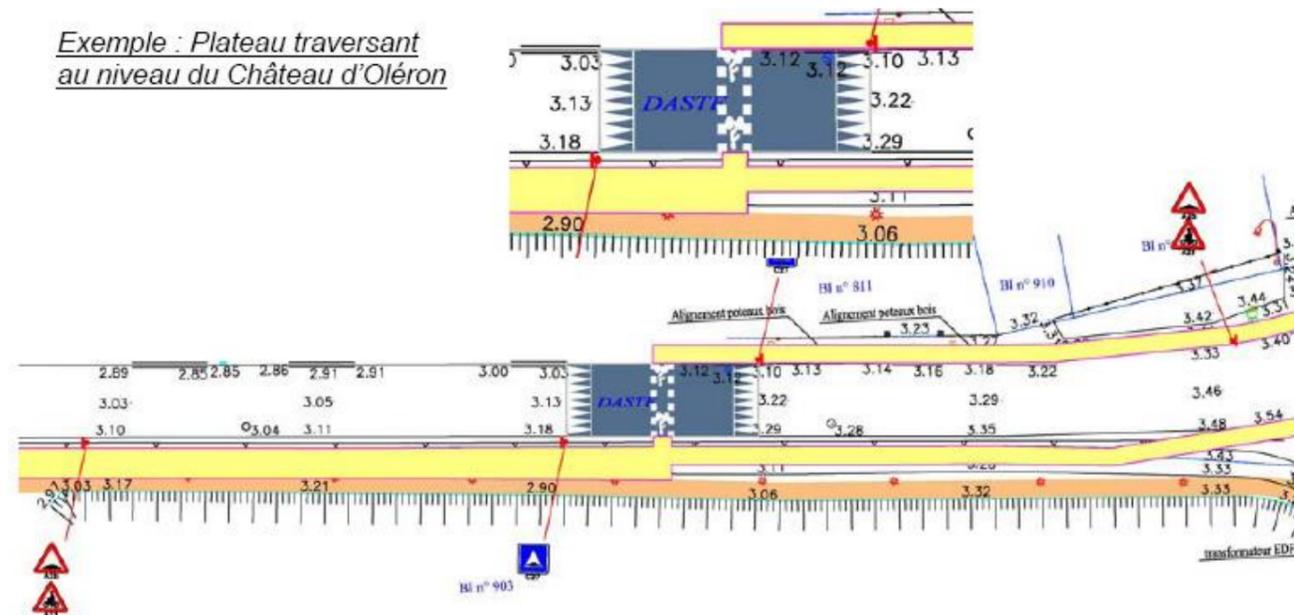


FIGURE 21 : PLATEAU TRAVERSANT AU NIVEAU DU CHATEAU D'OLERON – SOURCE SCE

Les traversées de manière générale seront matérialisées par une bande de peinture transversale de part et d'autre de la traversée, avec marquage de pictogrammes « cycle ».



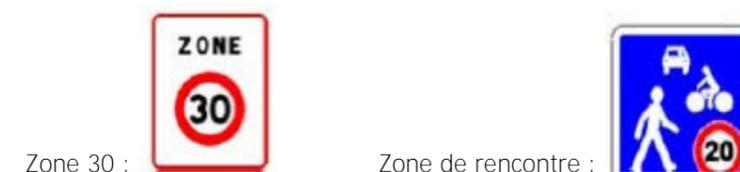
FIGURE 22 : TRAVERSEE MATERIALISEE PAR UN MARQUAGE AU SOL – SOURCE : SCE

Les voies mixtes piétons/cycles, appelées également voies vertes, seront identifiées par les panneaux de type C115/C116.



FIGURE 23 : PANNEAU DE TYPE C115/C116

Dans certains cas particuliers en milieu urbain, des zones de circulation apaisée pourraient présenter une solution face aux contraintes d'emprises.



Zone 30 :

Zone de rencontre :

IV.4.3. MOBILIER URBAIN

Le choix du mobilier urbain doit répondre à des règles strictes de **visibilité et de perception dans l'espace**. Pour ce projet, le mobilier retenu correspondra à celui mis en place dans le cadre des plans vélos précédents. De manière générale, il est **préconisé d'utiliser des éléments bruts non équarris**.

Lors de la suppression de clôtures existantes le long de propriétés privées, pour des raisons d'emprise foncière, celles-ci seront rétablies selon les nouvelles limites. Elles pourront se présenter sous différentes formes selon le cas :

- Clôture barbelée au niveau des parcelles d'élevage

Clôture pâturage : VUE DE FACE

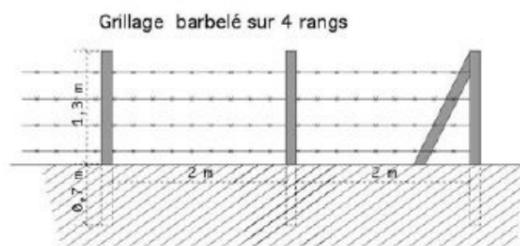


FIGURE 24 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE PATURAGE

- Clôture de parcelles agricoles

Clôture herbagère : VUE DE FACE

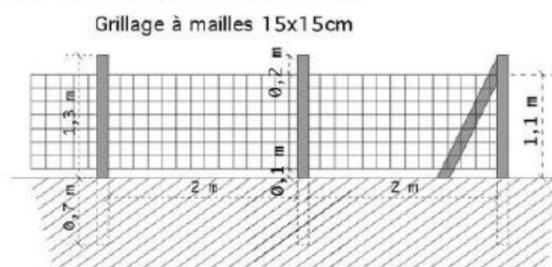


FIGURE 25 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE HERBAGERE

- Clôture grillagée en rive de jardin : les piquets verts sont à éviter au profit de piquet bois ou métal galva avec un grillage galva

Clôture jardins : VUE DE FACE

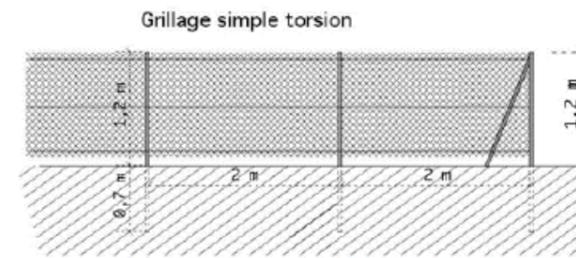


FIGURE 26 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE DE JARDIN

Des systèmes de chicanes avec des barrières double lisses seront mis en place pour interdire l'accès aux véhicules sur les pistes.

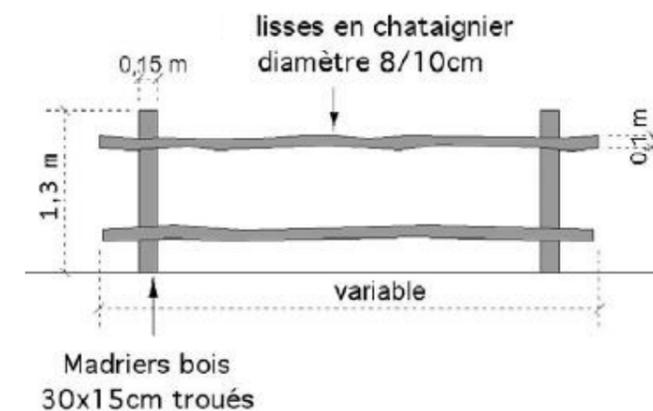


FIGURE 27 : CHICANES AVEC BARRIERES EN BOIS – SOURCE : SCE

Des totems positionnés aux carrefours ou en début des pistes permettront le bon jalonnement des pistes cyclables. Avec des informations sur les distances des prochaines communes par exemple, ils guideront les promenades à vélo. Avec des numéros de bornes, ils permettront aux cyclistes perdus de se localiser plus aisément. Un totem est là avant tout pour indiquer où se trouve l'usager.

Les totems installés pour le Plan Vélo III respecteront la charte du Plan Vélo II.

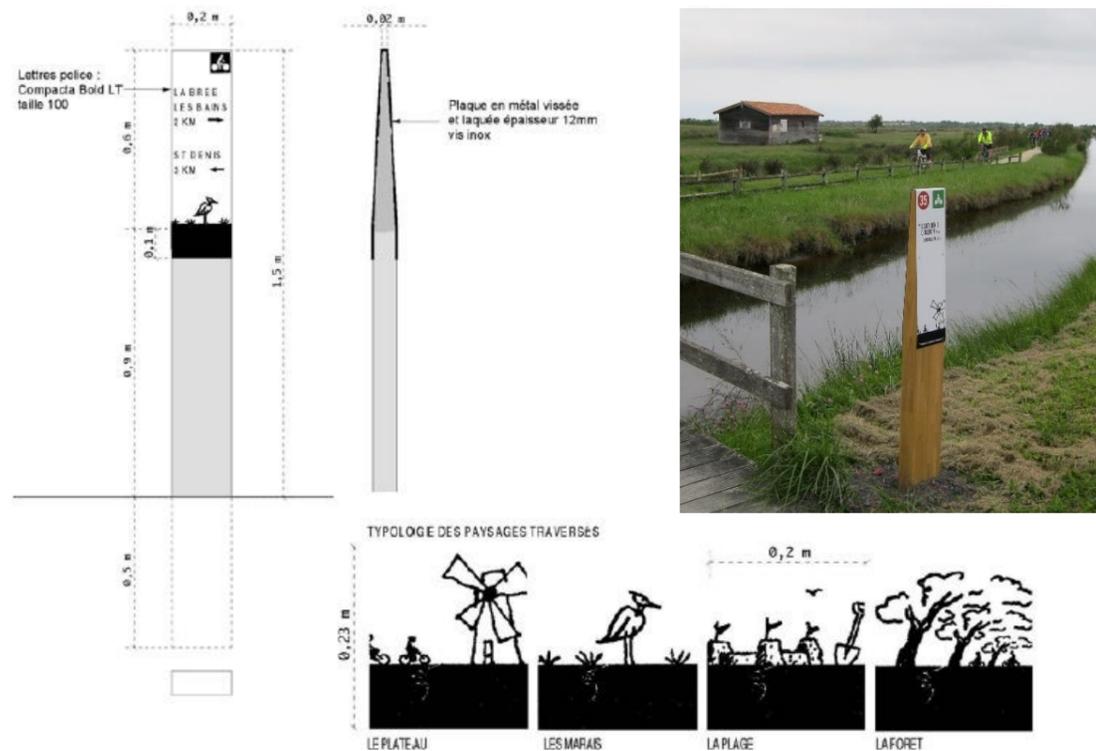


FIGURE 28 : TYPOLOGIE TYPE INSCRITES SUR TOTEM POUR INDICHER LES ZONES TRAVERSEE - SOURCE : SCE

Pour l'information, des panneaux seront placés sur des zones stratégiques : carrefours de piste, aire de repos ou en entrée de piste. Ils présenteront, au moyen d'une carte de l'île, les itinéraires, l'explication de la signalisation, mais surtout le code de conduite à respecter par les cyclistes.

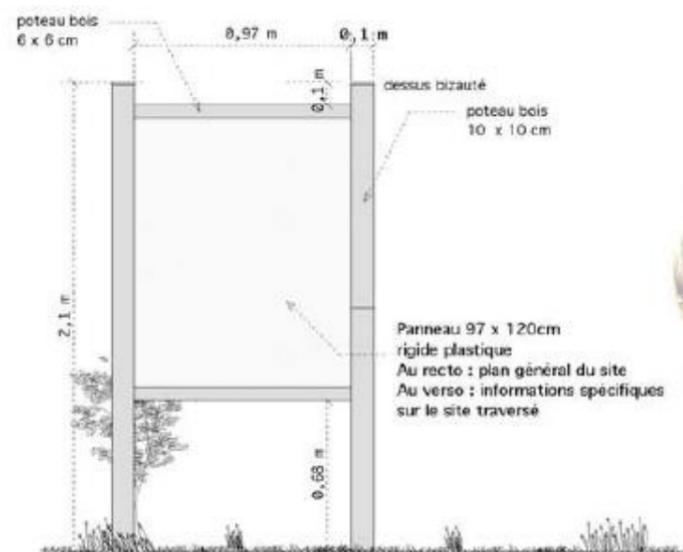


FIGURE 29 : PANNEAU D'INFORMATION — SOURCE : SCE

Des potelets bois ou bien des barrières basses le long des pistes en milieu urbain empêcheront les stationnements automobiles.

Les potelets bois seront en châtaigner rustique non usinés et non équarris.

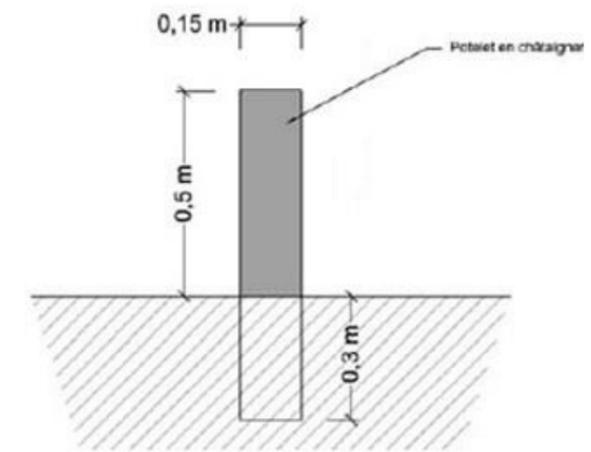


FIGURE 30 : POTELET BOIS - SOURCE : CDC OLÉRON

Pour permettre l'accès aux pistes afin de les entretenir, des potelets amovibles seront mis en place sur certaines extrémités de pistes. Ces potelets sont similaires aux potelets fixes : bois de châtaigner non usinés, non équarris. Sa spécificité est de basculer en avant ou en arrière pour laisser l'accès libre.

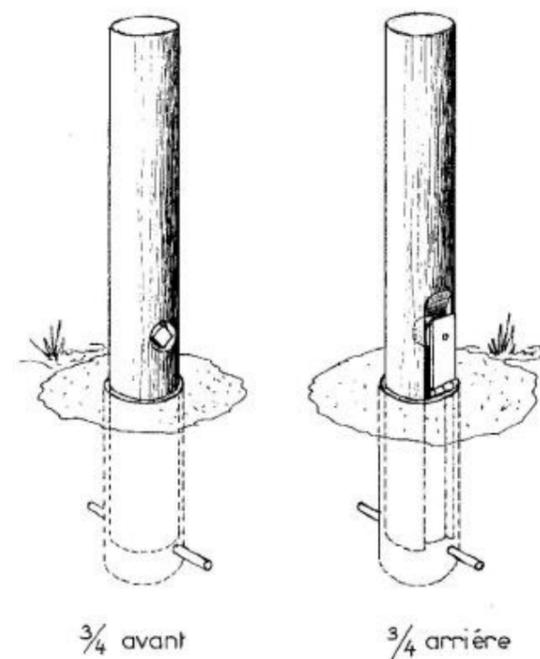


FIGURE 31 : POTELET AMOVIABLE — SOURCE : SCE & CDC OLÉRON

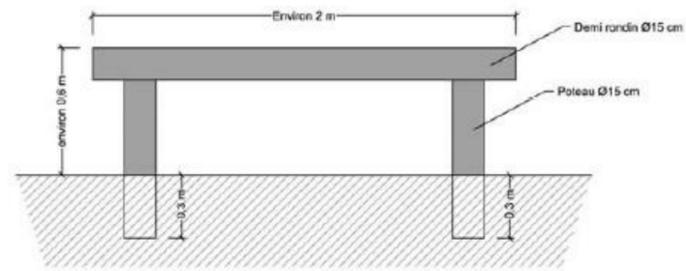


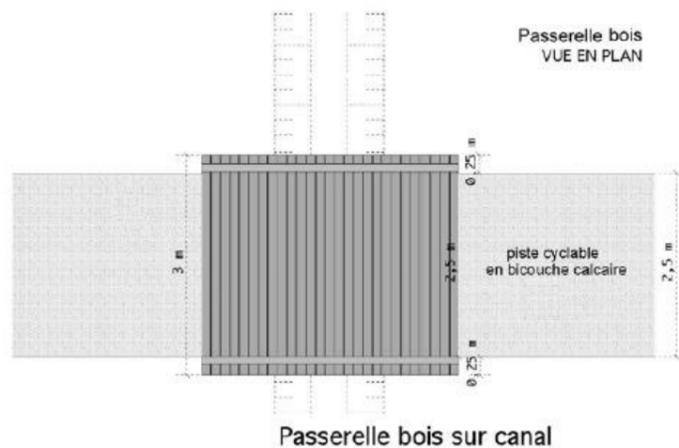
FIGURE 32 : POTELETS ET BARRIERES BASSES — SOURCE : SCE

IV.4.4. OUVRAGES D'ART

Pour le projet d'aménagement des pistes, des ouvrages de type muret de soutènement bois, passerelles bois et caillebotis bois, pourront être réalisés en réponse à des contraintes techniques et de disponibilité foncière.

Pour assurer l'intégration de ces ouvrages dans leur environnement, les principes retenus seront les suivants :

- Passerelle bois pour les franchissements de canaux ou fossés,



Passerelle bois sur canal

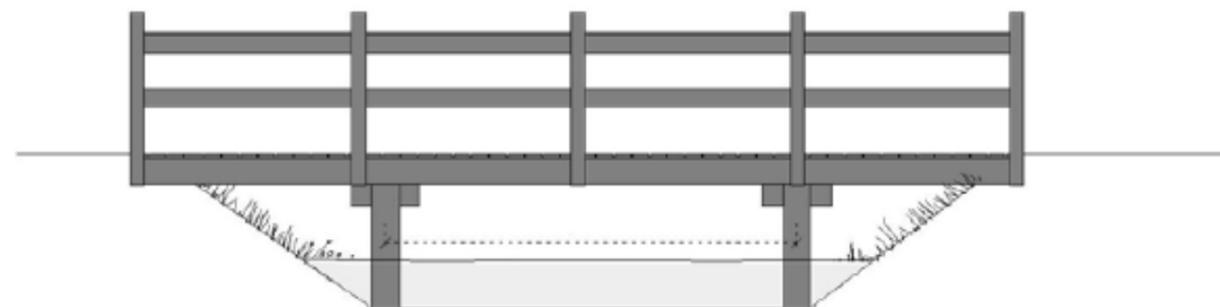


FIGURE 33 : PASSERELLE BOIS (SOURCE : SCE)

- Muret de soutènement en bois quand l'emprise est faible

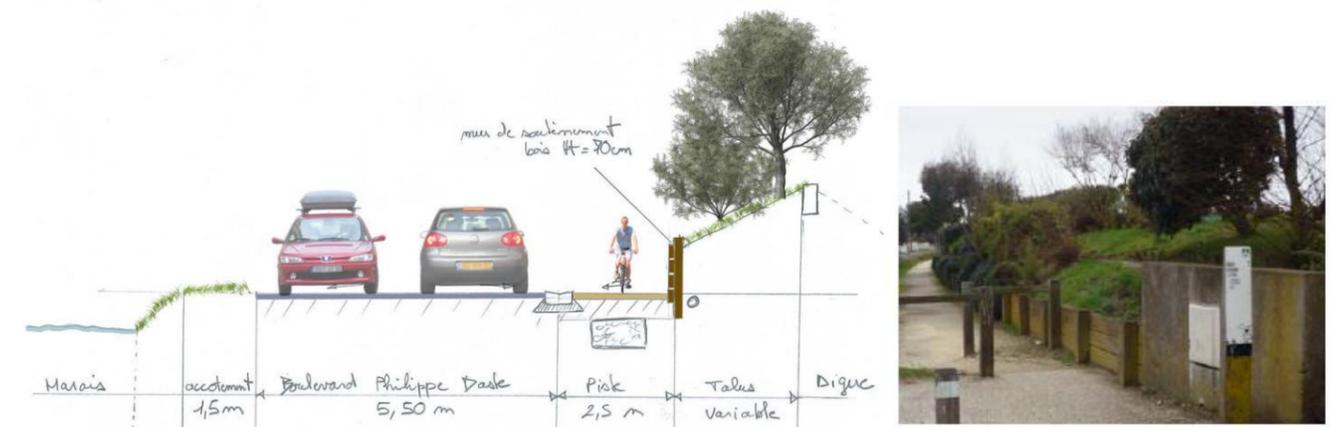


FIGURE 34 : MURET DE SOUTÈNEMENT BOIS (SOURCE : SCE)

- Caillebotis / Platelage pour les franchissements de zones humides (sections 6, 17 et 66)

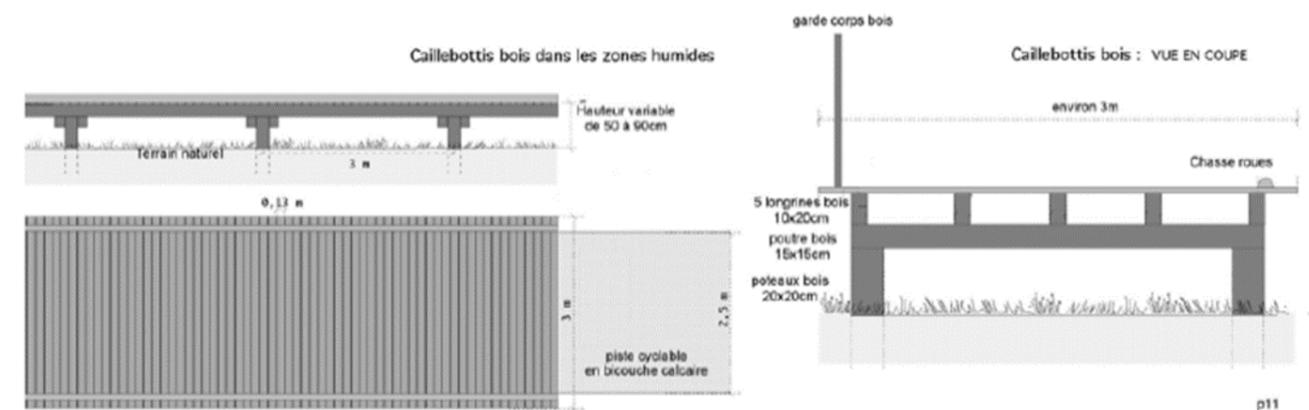


FIGURE 35 : CAILLEBOTIS BOIS DANS LES ZONES HUMIDES (SOURCE : SCE)

V. SITUATION DU PROJET AU SEIN DE LA RESERVE ET A SES ABORDS IMMEDIATS

Dans le cadre du Plan Vélo III, la desserte de la côte Est de l'île et plus particulièrement la jonction entre Le Château d'Oléron et Boyardville, présente des itinéraires susceptibles de modifier l'état ou l'aspect de la réserve naturelle nationale.

Dans l'attente de trouver un consensus du passage de la section 74 au niveau du site de Fort Royer, ce tronçon d'aménagement a été retiré.

La modification de l'état et de l'aspect de la réserve porte donc sur les quelques tronçons de la section 72 aménagés au niveau de l'accotement de la « route de huîtres », bordant les limites de la réserve sur 2 km et les recoupant très ponctuellement (moins de 200 m au total) au niveau de la « Prise du Mounard », du « Chenal de la Brande » et de « l'Isleau ».

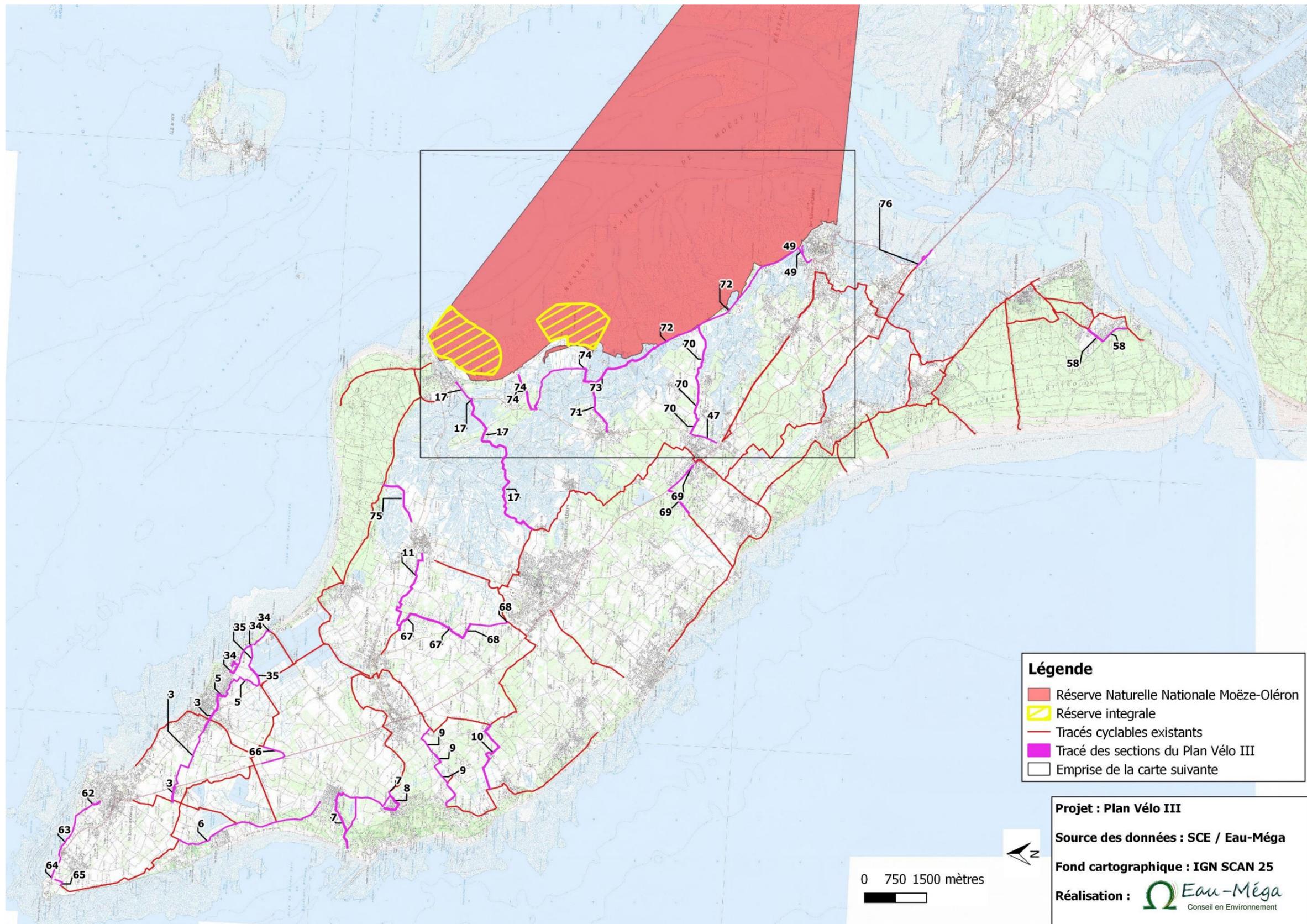
La Route des Huîtres, située sur la côte Est de l'île d'Oléron, relie Le Château d'Oléron au Phare de Chassiron en passant par Boyardville. Les différents secteurs traversés sont les suivants (cf. carte page suivante) :

- Secteur Nord de la plage de Le Château,
- Secteur du Chenal de l'Etier neuf
- Secteur de Moulin de la côte et e l'Isleau - ,
- Secteur de la Brande,
- Secteur Prise du Mounard -Ostréa,
- Secteur Ostrea-Digue Saint-Martin,
- Secteur La Baudissière ;

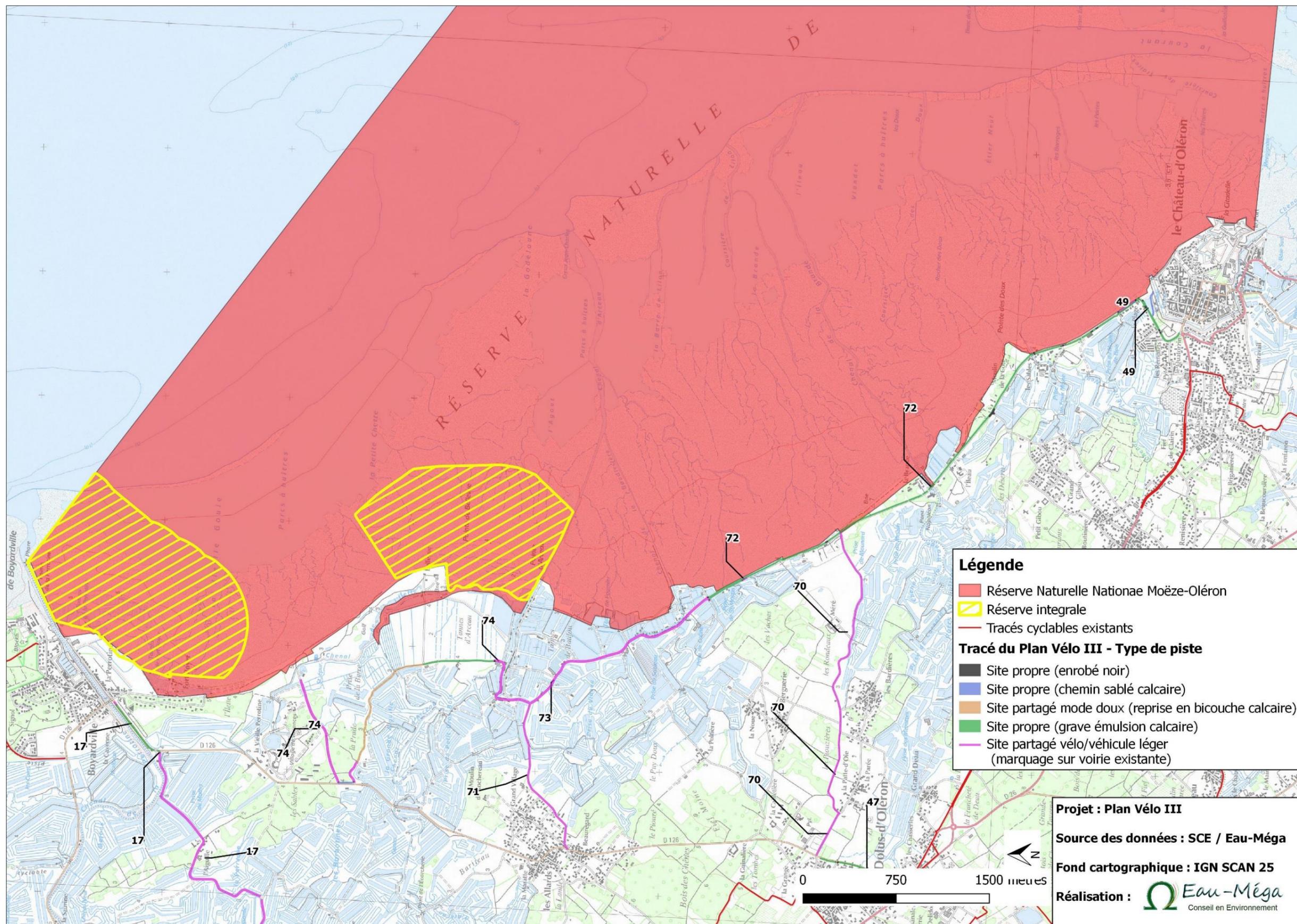
Les chapitres suivants visent à présenter les différents secteurs pour lesquels les aménagements du **plan vélo III pourraient générer une modification de l'aspect ou de l'état de la réserve.**

Près de 12 km d'itinéraire étaient initialement envisagés entre Le Château et Boyardville, avec potentiellement des effets directs et indirects. Il est objectivement impossible de détailler mètre carré par mètre carré le passage de ces itinéraires dans un document tel que celui-ci. Ainsi, le tracé général est présenté à large échelle puis des zooms sont réalisés au droit des secteurs paraissant les plus sensibles et/ou les interactions avec la réserve sont potentiellement les plus fortes.

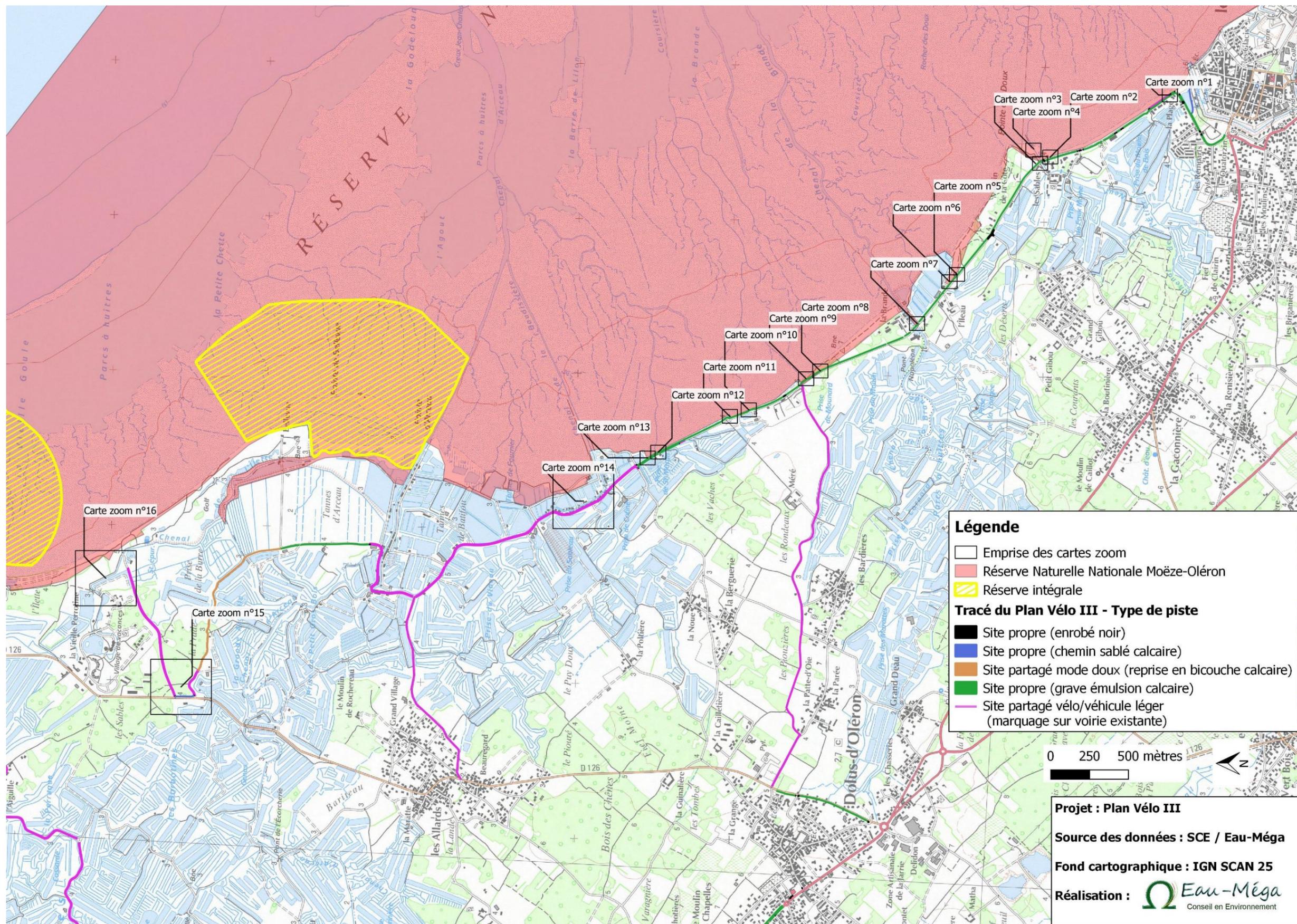
L'objectif est ici de présenter de manière précise mais simple et didactique, pour chacun des secteurs, les raisons ayant justifiées le tracé, la situation par rapport aux limites de la RNN, les principales sensibilités environnementales, les effets potentiels de l'aménagement et enfin les mesures prises pour, éviter, réduire et compenser ces effets.



CARTE 20 : CARTE GENERALE DE LA SITUATION DES SECTIONS PAR RAPPORT A LA RESERVE NATURELLE NATIONALE MOËZE-OLÉRON



CARTE 21 : ZOOM SUR LA SITUATION DES SECTIONS PAR RAPPORT A LA RESERVE NATURELLE NATIONALE MOËZE-OLÉRON



CARTE 22 : CARTE DE LOCALISATION DE L'EMPRISE DES CARTES ZOOM PRESENTEES CI-APRES

V.1. SECTION 49 – DEBUT DE LA ROUTE DES HUITRES SORTIE NORD DU CHATEAU D'OLERON



FIGURE 36 : PRISE DE VUE N°49-1 - VUE DE L'EXISTANT - NORD CHATEAU D'OLERON



FIGURE 37 : PRISE DE VUE N°49-1 – INSERTION DES AMENAGEMENTS - NORD CHATEAU D'OLERON



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)

Carte zoom n°1 - S49 - Sortie Nord du CHATEAU D'OLERON
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III Source des données : Eau Mega / SCE Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement
--	--	---

CARTE 23 : CARTE ZOOM N°1 - SORTIE NORD DU CHATEAU D'OLERON

A. JUSTIFICATION :

La fin de la section 49 constitue la transition entre les pistes unidirectionnelles du centre bourg du Château d'Oléron et la piste bidirectionnelle de la section 72 qui est de l'autre côté de la route des huîtres, à l'opposé de la Réserve.

- Tronçon nécessaire et indispensable à une traversée en sécurité d'un côté à l'autre de la route.
- Quarante mètres de piste en site propre unidirectionnel grave émulsion calcaire le long de la réserve sur accotement (Cf photo 49-2) et 200 mètres en site propre bidirectionnel de l'autre côté de la route à l'opposé de la RNN.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE :

Le bord de piste est situé à 3 m de la limite de la Réserve. Les travaux s'effectueront depuis la route, sans avoir à dépasser l'emprise de la piste de plus de 1 m en direction de la réserve.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

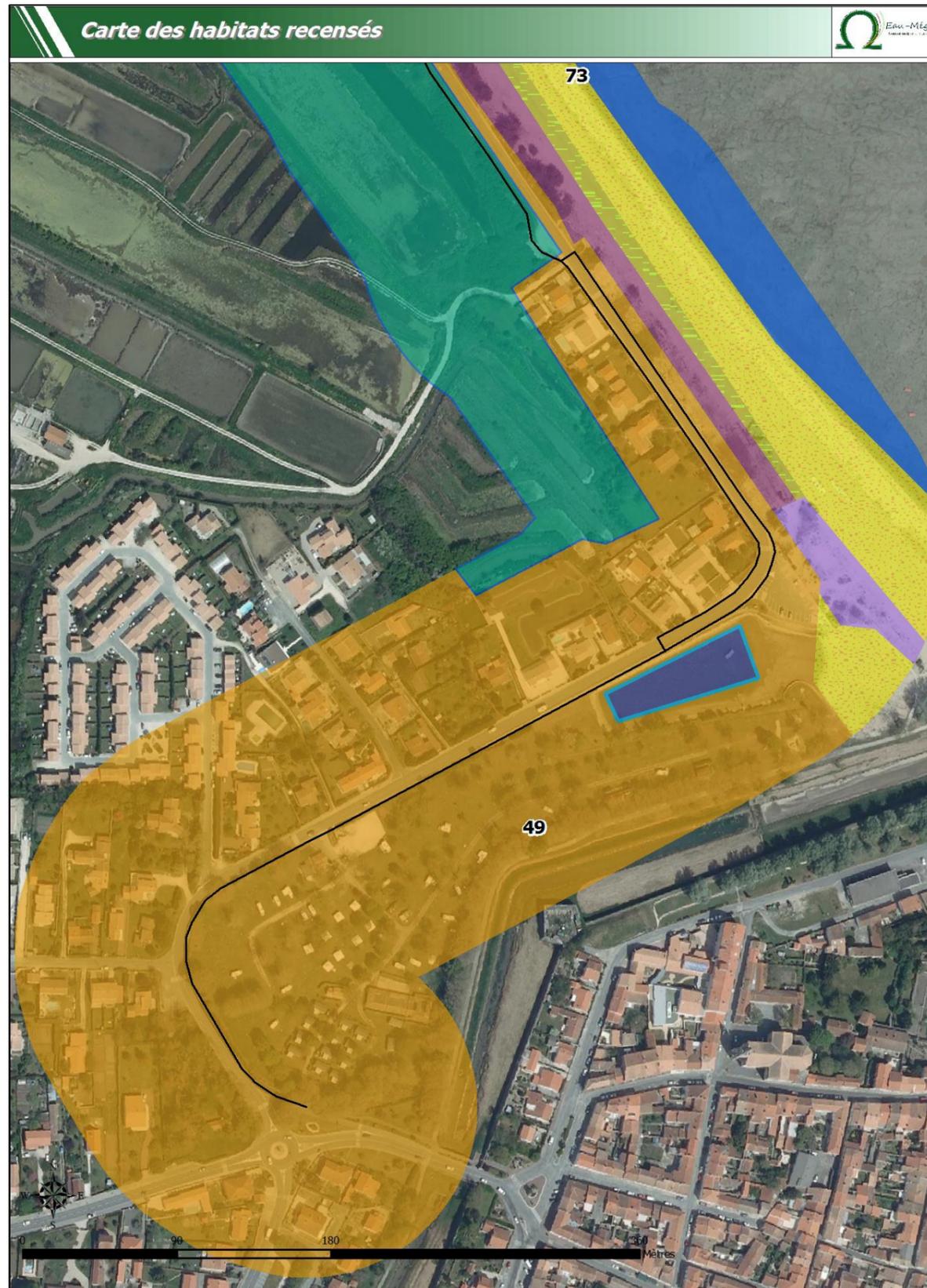
La principale sensibilité est la présence potentielle de limicole (comme le Grand gravelot observé lors des prospections) sur la plage et l'estran. Toutefois, la distance de 30 m entre la plage et l'aménagement limite l'effet repoussoir de l'exploitation de l'aménagement. La Bellardie multicolore *Bartsia Trixago* plante annuelle des milieux sableux, recensée en bord de route, côté RNN **n'est pas concernée par l'aménagement** en raison de mesure évitement ME 49-1 (cf. IX. MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET page 115) par la mise en place de la piste en site propre du côté des habitations.



CARTE 24 : LOCALISATION DES ESPECES PATRIMONIALES- SECTION 49 - SOURCE EAU-MEGA

Groupe	Nom français	Espèce	Statut de protection
Flore	Bellardie multicolore	<i>Bartsia trixago</i>	PR
Avifaune	Grand Gravelot	<i>Charadrius hiaticula</i>	PN IH
Orthoptère	Oedipode soufrée	<i>Oedaleus decorus</i>	
<p>Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus– PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale</p>			

FIGURES 38 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 49



Légende

Habitats littoraux et halophiles

- Gazons à salicorne et Sueda (CB : 15.11, EUR : 1310-1)
- Prairies à Spartine (CB : 15.2 - EUR : 1320)
- Prairies à Spartine x Gazons à salicorne et Sueda (CB : 15.2 x 15.11, EUR : 1320 x 1310-1)
- Prés salés atlantiques (CB : 15.3, EUR : 1330-1)
- Groupements à Puccinella maritima des prés salés (CB : 15.33, EUR : 1330)
- Communautés du schorre supérieur (CB : 15.33, EUR : 1330)
- Prés salés méditerranéens (CB : 15.5, EUR : 1410)
- Prés salés à Juncus maritimus et J. acutus (CB : 15.5, EUR : 1410)
- Prés salés méditerranéens x Gazons pionniers salés (CB : 15.5 x 15.1, EUR : 1410 x 1310)
- Fourrés des prés salés (hygro-halophiles) (CB : 15.6, EUR : 1420)
- Plages de sable (CB : 16.1)
- Dunes embryonnaires (CB : 16.211, EUR : 2110)
- Dunes blanches (CB : 16.212, EUR : 2120)
- Dunes grises (CB : 16.22, EUR : 2130)
- Dunes grises dégradées (CB : 16.22, EUR : 2130)
- Dunes grises septentrionales (CB : 16.221, EUR : 2130)
- Groupements dunaires à Tortula (CB : 16.2211, EUR : 2130)
- Groupements dunaires à plantes annuelles (CB : 16.227, EUR : 2130)
- Dunes grises x Pelouses de parcs (CB : 16.22 x 85.12, EUR : 2130)
- Dunes à Salix arenaria (CB : 16.26, EUR : 2170)
- Dunes avec forêts à Pinus pinea et/ou Pinus pinaster (CB : 16.29 x 42.81, EUR : 2270)
- Dunes boisées x Bois de Pins méditerranéens x Plantations de Robiniers (CB : 16.29 x 42.8, x 83.324, EUR : 2270)
- Dunes boisées x Plantations de Robiniers (CB : 16.29, EUR : 2180)
- Dunes boisées x Pins maritimes X Parcelles boisées de parcs (CB : 16.29 x 42.81, EUR : 2270)
- Prairies des lettres ou pannes humides (CB : 16.34, EUR : 2190)
- Végétation annuelle des laisses de mer sur plages de galets (CB : 17.2, EUR : 1210)
- Rochers de l'étage méditerranéen supérieur (CB : 18.13, EUR : 2130)
- Groupement des falaises atlantiques (CB : 18.21, EUR : 1230)

Landes, fruticées et prairies

- Fourrés médio-européen sur sol fertile (CB : 31.81)
- Prairies humides atlantiques et subatlantiques (CB : 37.21)
- Prairies atlantiques à fourrages (CB : 38.21, EUR : 6510)
- Prairies atlantiques à fourrages en friche (CB : 38.21 x 87.1, EUR : 6510)

Forêts

- Frênaies-chênaies et chênaies-charmaies aquitaines (CB : 41.22)
- Forêt de Frênes et d'Aulnes des fleuves médio-européens (CB : 44.3)
- Bois de Frênes et d'Aulnes à hautes herbes (CB : 44.332)
- Saussales marécageuses (CB : 44.92)

Tourbières et marais

- Phragmitaies (CB : 53.11)
- Peuplements de grandes Lâches - Phragmitaies (CB : 53.21 x 53.11)

Milieux aquatiques non marins

- Lagunes (CB : 21, EUR : 1150)
- Eaux eutrophes (CB : 22.13, EUR : 3150)
- Lagunes & Prés salés méditerranéens x Gazons pionniers salés (CB : 21 & 15.5 x 15.1, EUR : 3150 & 1410 x 1310)
- Lagunes x Prés salés méditerranéens (CB : 21 x 15.5, EUR : 1150 x 1410)
- Eaux eutrophes x Végétations flottant librement (CB : 22.13 x 22.41, EUR : 3150)

Terres agricoles et paysages artificiels

- Prairie améliorée (CB : 81.1)
- Prairie humide améliorée (CB : 81.2)
- Grandes cultures (CB : 82.11)
- Cultures et maraîchage (CB : 82.12)
- Vignobles (CB : 83.21)
- Plantations d'arbres feuillus (CB : 83.32)
- Bordure de haies (CB : 84.2)
- Petits bois, bosquets (CB : 84.3)
- Parcelles boisées de parcs (CB : 85.11)
- Parcelles boisées de parcs en friche (CB : 85.11 x 87.1)
- Pelouses de parcs (CB : 85.12)
- Jardins (CB : 85.3)
- Jardins potagers de subsistance (CB : 85.32)
- Zones urbanisées : ville, route et accotement (CB : 86.2)
- Terrains en friche (CB : 87.1)
- Terrains en friche x Fruticées spinosa et Rubus fruticosus (CB : 87.1 x 31.811)
- Plans d'eau saline artificialisés (CB : 89.1)
- Ports maritimes (CB : 89.11)
- Clares ostréicoles (CB : 89.12 x 23.1)
- Canaux salins (CB : 89.13)

CARTE 25 : CARTE DES HABITATS RECENSES AUX ABORDS (100 M) DE LA SECTION 49 – SOURCE EAU-MEGA

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

		Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
		Cause de l'effet Distance	Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
RNN		3 m	-	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation à la sortie du Château d'Oléron	
Habitats au droit du projet								
Accotement Zone rudérale x dune grise très dégradée		0	40 x 1,5 m soit 60 m ² côté Est de la route	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Idem	Risque potentiel en phase travaux
Accotement entre la route et les habitations - rudéraux ou artificialisés		0	200 x 2,5 m soit 500 m ² côté Ouest	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	30	-	-	-	de courte durée	Idem	-
Dunes	Bellardie, Cillet de France , Cynoglosse des dunes	3	-	-	-	-	Idem	-
Estran	zone d'alimentation de limicoles, zostères	50	-	-	-	-	Idem	Peu probable
Espèces recensées dans le voisinage								
Bellardie multicolore Protégée en Pays de Loire et Aquitaine		13	-	-	-	-	Idem	-
Grand gravelot		30	-	-	-	de courte durée	Idem	-

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces	-	Bellardi multicolore	ME 49-1 passage de l'autre côté de la route			
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	-					Nulle
	Habitats d'espèces	-					
	Espèces	Pas d'augmentation	Limicoles				Faible
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-					Nulle
	Habitats d'espèces	-					
	Espèces	Courte durée	Limicoles		MR 49-1 Période des travaux		Faible
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Dunes, estran				
	Habitats d'espèces		Idem				
	Espèces		Limicoles, Flore (Cf. état initial)				Faible
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

1 : ME : **Mesure d'évitement** ; MR : Mesure de réduction ; MC : Mesure de compensation. Les numéros de mesures correspondent à la section et à un ordre qui renvoi à leur description au chapitre IX. MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET page 115.

2 : Après application des mesures, les incidences résiduelles sont considérées comme nulles **lorsqu'il n'y a pas d'effet perceptible**; négligeable lorsque les incidences sont peu probables ou relèvent **d'un phénomène accidentel ou exceptionnel**, faible lorsque l'incidence reste perceptible localement mais n'est pas de nature à remettre en question les populations à l'échelle de la réserve et du site natura 2000.

En retenant l'alternative passant au niveau de l'accotement côté Ouest de la route, les risques d'incidence sur des habitats et des espèces sensibles est négligeable. Les principales mesures sont des mesures de précaution.

V.2. SECTION 72 – PASSAGE DU CHENAL DE L'ETIER NEUF



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)



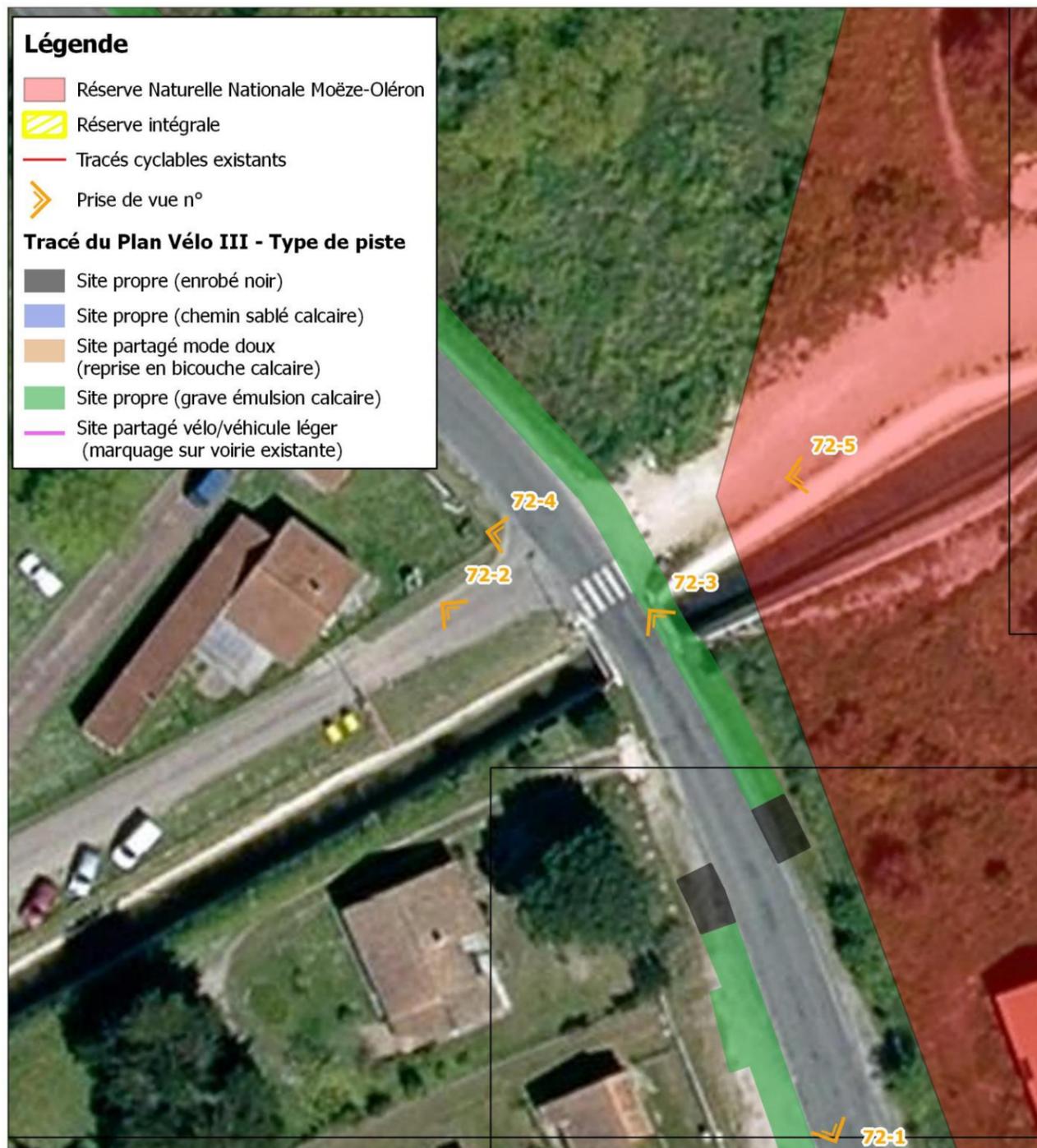
FIGURE 39 : PRISE DE VUE N° 72-1 - CHENAL DE L'ETIER NEUF

Carte zoom n°2 - S72 - Chenal de l'Etier Neuf
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III Source des données : Eau Mega / SCE Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement
--	--	---

Eau-Méga
Conseil en Environnement

CARTE 26 : CARTE ZOOM N°2 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



Carte zoom n°3 - S72 - Chenal de l'Étier Neuf
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / SCE
		Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

CARTE 27 : CARTE ZOOM N°3 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 40 : PRISE DE VUE N° 72-2 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 41 : PRISE DE VUE N° 72-3 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 42 : PRISE DE VUE N° 72-4 – TRAVERSEE DE LA ROUTE DES HUITRES - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 43 : PRISE DE VUE N° 72-5 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



Carte zoom n°4 - S72 - Chenal de l'Etier Neuf
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / SCE
		Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

CARTE 28 : CARTE ZOOM N° 4 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 44 : PRISE DE VUE N° 72-6 - CHENAL DE L'ETIER NEUF



FIGURE 45 : PRISE DE VUE N° 72-6 - CHENAL DE L'ETIER NEUF – PASSERELLE EQUESTRE EXISTANTE

A. JUSTIFICATION

A partir de la traversée de l'étier neuf, la piste cyclable bidirectionnelle en site propre passe du côté Est de la route, soit côté RNN. Ce choix a été fait en raison de contraintes techniques et de sécurité. En effet, le long de la route des huitres, ces contraintes concernent alternativement un côté ou l'autre de la route. Le changement de côté tout au long du tracé n'est pas envisageable pour des raisons évidentes de sécurité et de logique de parcours. Il s'agit également d'une question d'emprise disponible : présence de réseaux, marais, surlargeur insuffisante côté terre... La traversée positionnée au niveau du pont de l'étier neuf permet aux utilisateurs une traversée en sécurité (lige droite, bonne visibilité) à un endroit où la sensibilité des milieux est faible malgré la traversée d'un chenal par une passerelle attenante au pont, la largeur de celui-ci ne permettant pas d'y faire circuler les vélos.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE

Le bord de piste est situé à 3 m de la limite de la Réserve. Les travaux s'effectueront depuis la route, sans avoir à dépasser l'emprise de la piste de plus de 1 m en direction de la réserve.

Notons par ailleurs qu'il existe, au cœur de la réserve, un chemin à destination des cavaliers et une passerelle au-dessus du chenal de l'Étier neuf, au droit d'habitats dunaires et à quelques mètres de l'estran. Pour le plan vélo III le choix a été fait de rester en dehors de la réserve, au plus près de la route.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

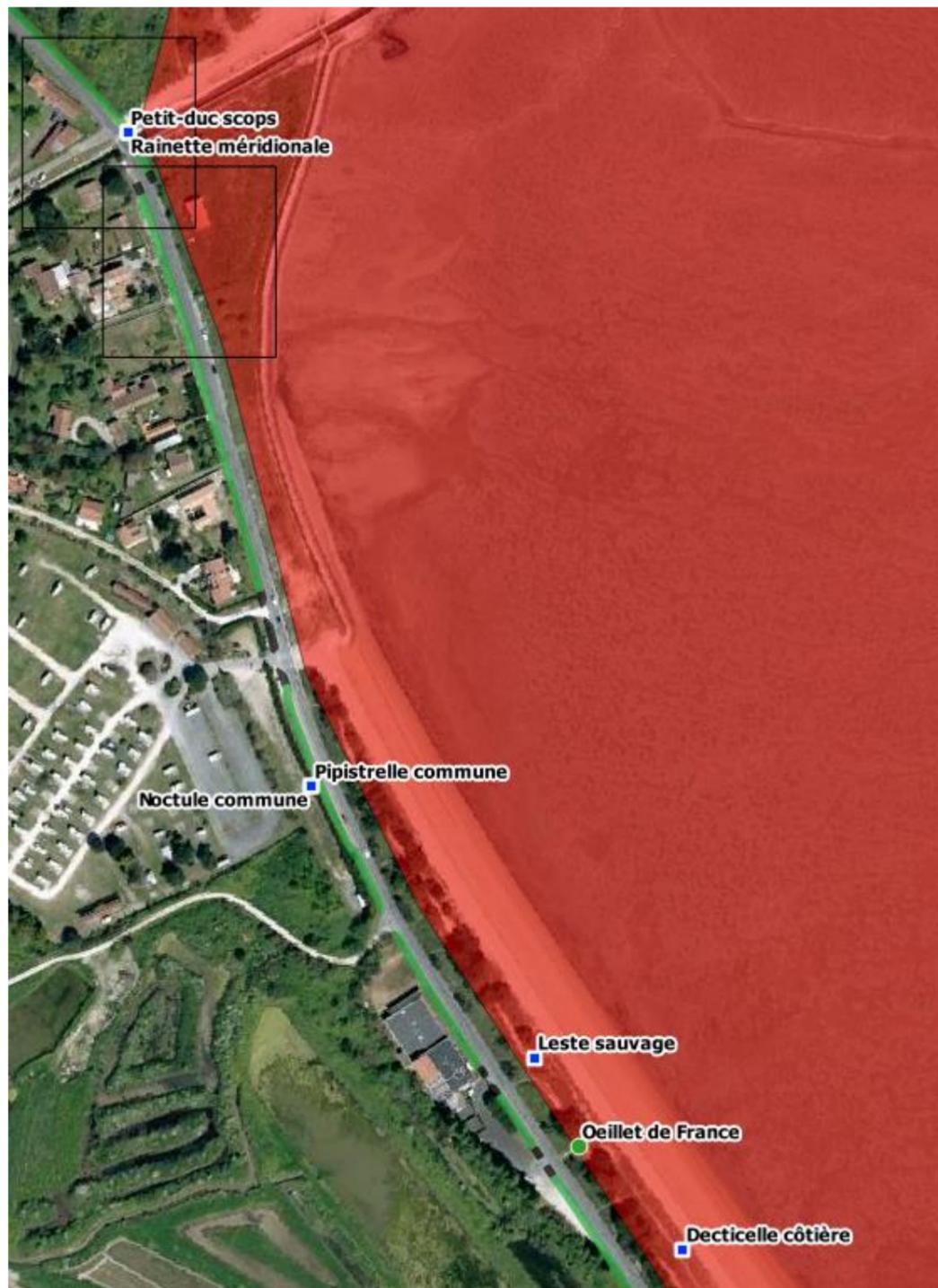
Il n'existe pas de sensibilité particulière dans ce secteur. Concernant la flore, les espèces patrimoniales recensées (Œillet de France notamment) se situent de l'autre côté de la route par rapport au tracé de la piste. Les espèces faunistiques recensées ont été entendues ou contactées au droit du franchissement de l'étier neuf (Petit duc scops et rainette chantant à proximité, Pipistrelle de Kulh en chasse) car il existe des habitats favorables à proximité (milieux aquatiques, forêt dunaire, habitations). Toutefois, ces habitats bien que parfois proches, ne sont pas directement concernés par l'aménagement, et les espèces en présence ne sont pas sensibles ou exposées à un éventuel effet repoussoir.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Œillet de France	<i>Dianthus hyssopifolius gallicus</i>	PN
Avifaune	Petit duc Scops	<i>Otus Scops</i>	PN IH
Mammifère	Noctule commune	<i>Nyctalus noctula</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrellus pipistrellus	<i>Pipistrelle commune</i>	PN IH
Amphibien	Rainette méridionale	<i>Hyla meridionalis</i>	PN IH
Orthoptères	Decticelle côtière	<i>Platycleis affinis</i>	
Odonate	Leste sauvage	<i>Lestes barbarus</i>	

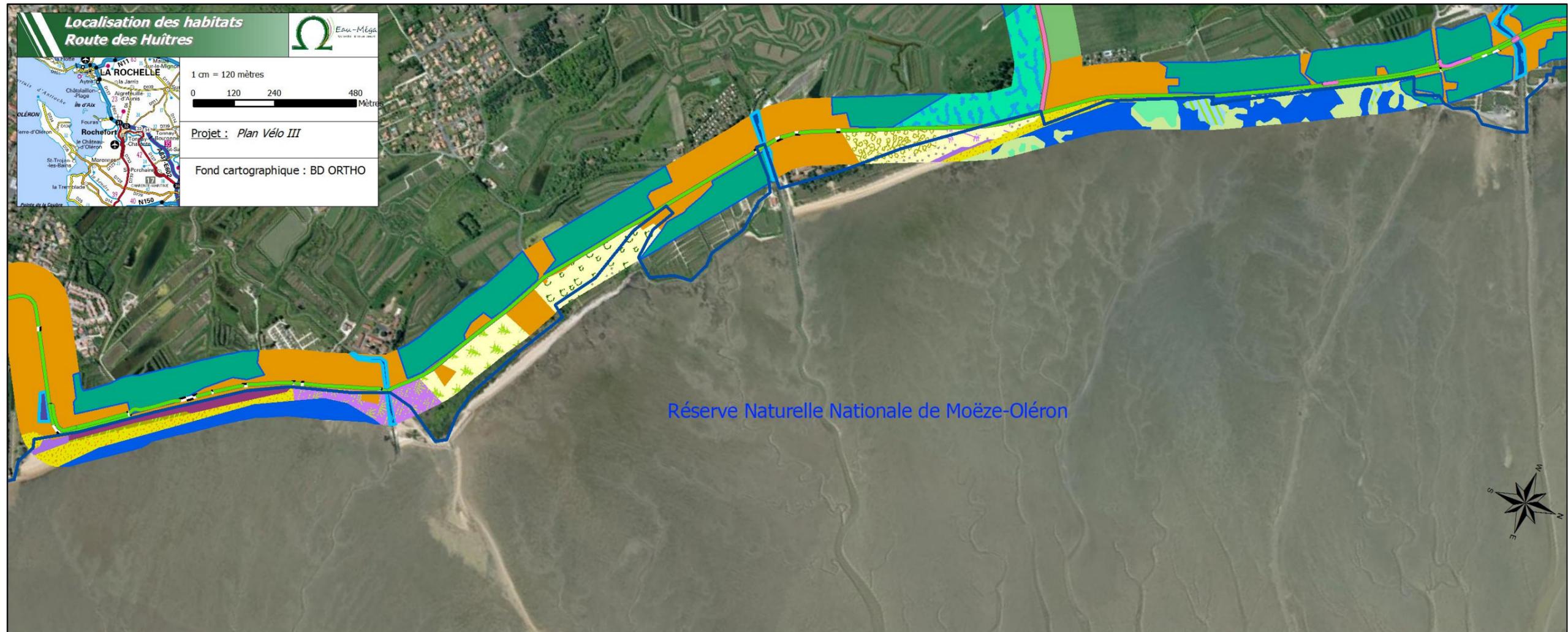
Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes)

souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale

FIGURES 46 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR ETIER NEUF



CARTE 29: LOCALISATION DES ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES - SECTEUR ETIER NEUF - SOURCE EAU-MEGA



Légende

Habitats	Dunes boisées x Bois de Pins méditerranéens x Plantations de Robiniers (CB : 16.29 x 42.8, x 83.324, EUR : 2270)
Habitats littoraux et halophiles	Dunes boisées x Plantations de Robiniers (CB : 16.29, EUR : 2180)
Gazons à salicorne et Sueda (CB 15.11, EUR 1310-1)	Dunes boisées x Pins maritimes X Parcelles boisées de parcs (CB : 16.29 x 42.81, EUR : 2270)
Prairies à Spartine (CB : 15.2 - EUR 1320)	Végétation annuelle des laines de mer sur plages de galets (CB : 17.2, EUR : 1210)
Prairies à Spartine x Gazons à salicorne et Sueda (CB : 15.2 x 15.11, EUR : 1320 x 1310-1)	Rochers de l'étage médiolittoral supérieur (CB : 18.13)
Prés salés atlantiques (CB : 15.3, EUR : 1330-1)	Landes, fruticées et prairies
Prés salés à Juncus maritimus et J. acutus (CB : 15.5, EUR : 1410)	Prairies humides atlantiques et subatlantiques (CB : 37.21)
Fourrés des prés salés (hygro-halophiles) (CB : 15.6, EUR : 1420)	Milieux aquatiques non marins
Plages de sable (CB : 16.1)	Lagunes & Prés salés méditerranéens x Gazons pionniers salés (CB : 21 & 15.5 x 15.1, EUR : 3150 & 1410 x 1310)
Dunes embryonnaires (CB : 16.211, EUR : 2110)	Terres agricoles et paysages artificiels
Dunes grises (CB : 16.22, EUR : 2130)	Zones urbanisées : ville, route et accotement (CB : 86.2)
Groupements dunaires à plantes annuelles (CB : 16.227, EUR : 2130)	Plans d'eau saline artificialisés (CB : 89.1)
Dunes grises x Pelouses de parcs (CB : 16.22 x 85.12, EUR : 2130)	Canaux salins (CB : 89.13)
Dunes avec forêts à Pinus pinea et/ou Pinus pinaster (CB : 16.29 x 42.81, EUR : 2270)	

CARTE 30 : LOCALISATION DES HABITATS RECENSES DANS LE SECTEUR DE LA ROUTE DES HUITRES – EAU-MEGA D'APRES DONNEES DOCOB

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

		Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassment avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
		Cause de l'effet Distance	Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
RNN		3 m	-	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, habitations...)	Risque potentiel en phase travaux
Habitats au droit du projet								
Accotement entre la route et les habitations - rudéral ou artificialisé		0	750 m x 2,5 m soit 1900 m ² côté Ouest de la route entre Le Château et Etier neuf	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Idem	Risque potentiel en phase travaux
Passage au dessus du chenal - Milieu en eau		0	10 m x 2,5 m au droit de la route existante - Au dessus Etier neuf	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
Accotement entre la route, les habitations, les habitats naturels - rudéral ou artificialisé		0	1300 m x 2,5 m soit 3250 m ² côté Est entre Etier neuf et La Brande	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	160	-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation	-
Dunes	Bellardie, Œillet de France , Cynoglosse des dunes	3	-	-	-	-	Idem	-
Forêt dunaire	Passereaux, Rapaces	3	-	-	Pas d'augmentation au regard de l'existant	de courte durée	Idem	-
Etier, canal, marais	Amphibiens, Ichtyofaune	0	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible	Risque potentiel en phase travaux
Estran	zone d'alimentation de limicoles, zostères	160	-	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation	Peu probable
Espèces recensées dans le voisinage								
Œillet de France Protégée national		118	-	-	-	-	Idem	-
Rainette méridionale		< 10 m	-	-	-	Non sensible	Non sensible	Risque potentiel en phase travaux
Pipistrelle de Kuhl		< 10 m	-	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible
Petit duc Scops		< 10 m	-	-	-	de courte durée	Idem	-

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces	-	Œillet de France	ME 72-1 passage de l'autre côté de la route			
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	-					Nulle
	Habitats d'espèces	Pas d'augmentation	Forêt dunaire				Nulle
	Espèces	Pas d'augmentation	Petit duc scops				Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	Pas d'augmentation	Forêt dunaire				Faible
	Espèces	Courte durée	Petit duc scops		MR 72-1 Période des travaux		Faible
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Dunes, estran, Forêt				Nulle
	Habitats d'espèces		Idem				Nulle
	Espèces		Avifaune, Flore (Cf. état initial)				Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

Le franchissement du chenal de l'Etier Neuf s'effectue au droit du pont et de l'accotement, à bonne distance du rivage. Il n'y a aucune sensibilité environnementale justifiant des mesures autres que les mesures de précautions habituelles.

V.3. SECTION 72 –ROUTE DES HUITRES – L'ISLEAU - MOULIN DE LA COTE



FIGURE 47 : PRISE DE VUE N° 72-8 – L'ISLEAU



FIGURE 48 : PRISE DE VUE N° 72-9 – L'ISLEAU



CARTE 31 : CARTE ZOOM N°5 - L'ISLEAU - MOULIN DE LA COTE



CARTE 32 : CARTE ZOOM N°6 - L'ISLEAU - MOULIN DE LA COTE



FIGURE 49 : PRISE DE VUE N° 72-10 – L'ISLEAU

A. JUSTIFICATION :

Depuis l'Étier Neuf la piste cyclable longe la route par son côté Est, sur accotement. Pour les raisons déjà évoquées, et en l'absence de sensibilité particulière, la piste poursuit son cheminement en direction du Nord de l'île.

Au niveau de « Moulin de côte », les limites de la RNN s'avancent dans les terres jusqu'à venir border la route, voir même d'intégrer un part de la voirie existante. Elle y inclut également un parking et une zone de stockage d'une exploitation ostréicole ainsi qu'un terrain de tennis.

Bien que l'emprise de la piste cyclable vienne couper les limites de la RNN sur 10 m et 4 m², l'absence totale d'enjeu environnemental à ce niveau a conduit la CDC de maintenir le tracé du côté Est de la route.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE :

Les limites de la réserve, telles que disponibles au format informatique géoréférencé, viennent jusqu'à la route existante. Ainsi, sur 10 m linéaire, la réserve vient mordre sur la piste cyclable. Ailleurs, les limites de la réserve sont distantes de 80 à 120 m du bord des aménagements.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

A ce niveau, les bords de routes sont fortement anthropisés, notamment par la circulation et les manœuvres des tracteurs ostréicoles. Plus au Sud, bien que les milieux bordants la piste s'apparentent à des forêts dunaires, les limites de la réserve sont éloignées d'une centaine de mètres. Les suivis floristiques transmis par la RNN montrent toutefois des populations importantes de Cynoglosse des dunes à une dizaine de mètres des bords de la piste cyclable.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Cynoglosse des dunes	<i>Omphalodes littoralis</i>	PN
Mammifère	Pipistrelle de Kuhl	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrellus pipistrellus	<i>Pipistrelle commune</i>	PN IH

Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale

FIGURES 50 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR MOULIN DE LA COTE



CARTE 33 : REPARTITION DU CYNOGLOSSE DES DUNES SUR LE SECTEUR DU MOULIN DE LA COTE - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON, 2015

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

		Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
		Cause de l'effet Distance		Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
RNN		10 m	4 m ²	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de l'occupation (parking, ostréiculture, tennis...)	Risque potentiel en phase travaux
Habitats au droit du projet								
Accotement Zone rudérale x dune grise très dégradée		0	1300 m x 2,5 m soit 3250 m ² côté Est entre Etier neuf et La Brande	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	160	-	-	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires	-
Dunes	Bellardie, Œillet de France, Cynoglosse des dunes	130	-	-	-	-	Risque potentiel de piétinement en raison de flux supplémentaires	-
Forêt dunaire	Passereaux, Rapaces, Engoulevent, Œillet de France, Cynoglosse	3	-	-	-	de courte durée	Idem	-
Estran	zone d'alimentation de limicoles, zostères	160	-	-	-	de courte durée	Idem	Peu probable
Espèces recensées dans le voisinage								
Cynoglosse des dunes		20 m	-	-	-	-	Risque potentiel de piétinement en raison de flux supplémentaires	-
Pipistrelle de Kuhl		< 10 m	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible	Non sensible
Pipistrelle commune		< 10 m	-	-	Non sensible	Non sensible	Idem	Non sensible

* Habitat d'intérêt communautaire
 ** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

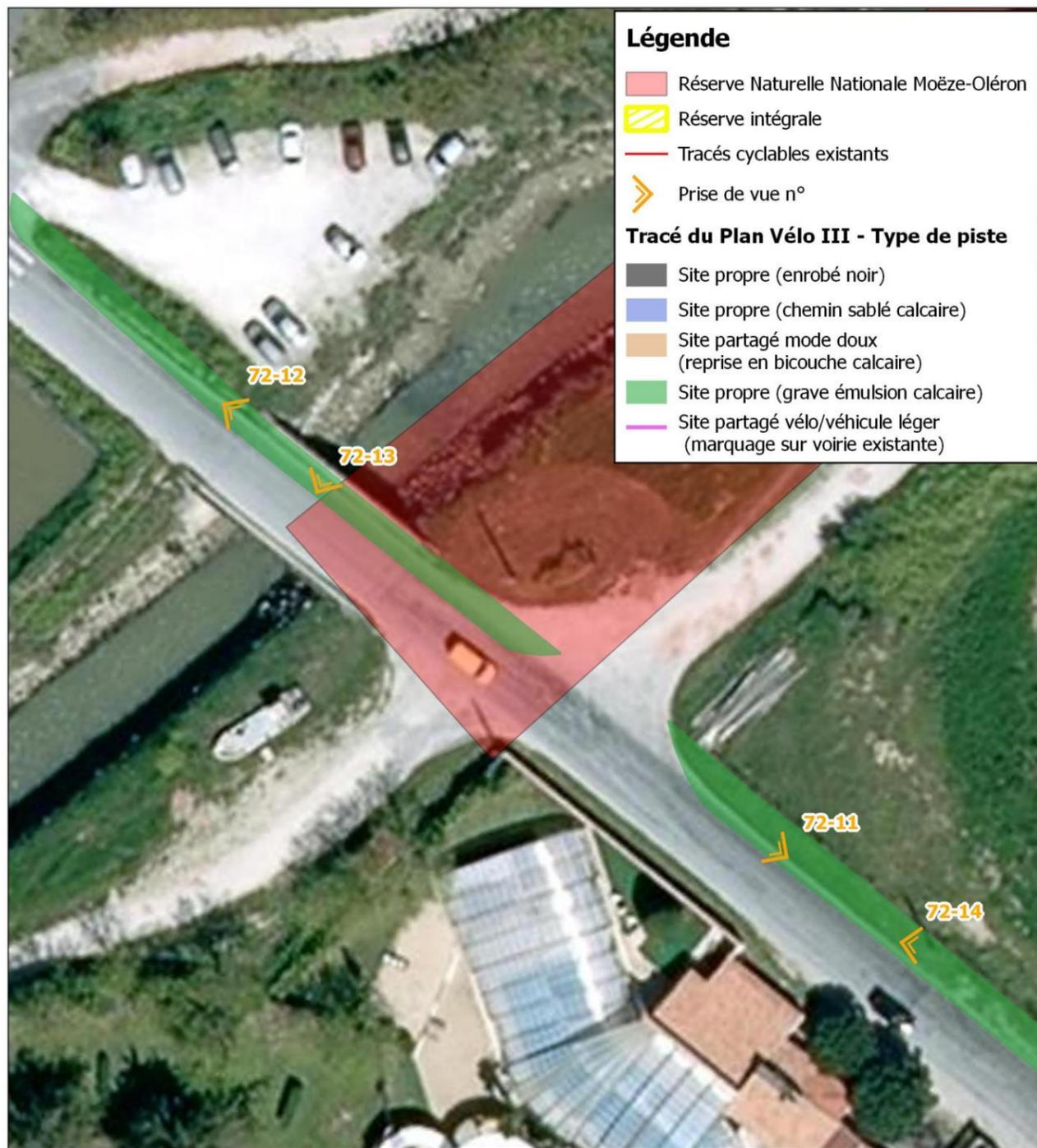
Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces	Nulle					Nulle
	Espèces	Nulle					Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	Courte durée	Forêt dunaire		MR 72-1 Période des travaux		Faible
	Habitats d'espèces	Courte durée	Forêt dunaire		MR 72-1 Période des travaux		Faible
	Espèces	-					Faible
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Risque potentiel de piétinement en raison de flux supplémentaires	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
	Habitats d'espèces		Idem		MR 72-2	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
	Espèces		Avifaune (engoulevents, Flore (Cf. état initial))		MR 72-2	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces	Nulle					Nulle
	Espèces	Nulle					Nulle

Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	Courte durée	Forêt dunaire		MR 72-1 Période des travaux		Faible
	Habitats d'espèces	Courte durée	Forêt dunaire		MR 72-1 Période des travaux		Faible
	Espèces	-					Faible
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Risque potentiel de piétinement en raison de flux supplémentaires	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
	Habitats d'espèces		Idem		MR 72-2	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
	Espèces		Avifaune (engoulevents, Flore (Cf. état initial))		MR 72-2	Restauration habitats Gestion Ailante	Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

Bien que sans incidence directe sur des habitats, les effets indirects permanents peuvent se faire sentir sur les milieux dunaires du moulin de la côte. La canalisation des flux par la mise en place de clôtures et des actions de gestion des habitats et des espèces invasives permettront une plus-value environnementale sur ce secteur riche et sensible.

V.4. SECTION 72 –ROUTE DES HUITRES – CHENAL DE LA BRANDE



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)

Carte zoom n°7 - S72 - Chenal de La Brande
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

	<p>1:500</p>	<p>Projet : Plan Vélo III</p> <p>Source des données : Eau Mega / SCE</p> <p>Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire</p> <p>Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement</p>

CARTE 34 : CARTE ZOOM N°7 - CHENAL DE LA BRANDE



FIGURE 51 : PRISE DE VUE N° 72-11 – CHENAL DE LA BRANDE



FIGURE 52 : PRISE DE VUE N° 72-12 – CHENAL DE LA BRANDE



FIGURE 53 : PRISE DE VUE N° 72-13 – CHENAL DE LA BRANDE



FIGURE 54 : PRISE DE VUE N° 72-14 – CHENAL DE LA BRANDE

A. JUSTIFICATION :

Depuis l'Étier Neuf la piste cyclable longe la route par son côté Est, sur accotement. Pour les raisons déjà évoquées, et en l'absence de sensibilité particulière, la piste poursuit son cheminement en direction du Nord de l'île.

Le franchissement du canal de La Brande s'effectuera au droit de la voirie existante.

Bien que l'emprise de la piste cyclable vienne couper les limites de la RNN sur 30 m et 75 m², l'absence totale d'enjeu environnemental à ce niveau a conduit la CDC de maintenir le tracé du côté Est de la route.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE :

Les limites de la réserve, telles que disponibles au format informatique géoréférencé, viennent jusqu'à la route existante. Ainsi, sur 30 m linéaire, la réserve vient mordre sur la piste cyclable. Ailleurs, les limites de la réserve sont distantes de 120 m du bord des aménagements. Par ailleurs, un passage de l'autre côté de la voirie ne changerait pas l'interaction du tracé avec les limites de la réserve.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

A ce niveau, les bords de routes sont fortement anthropisées, notamment par la circulation et les manœuvres des tracteurs ostréicoles, le camping de la Brande, parking... (Cf. Carte 30 : Localisation des habitats recensés dans le secteur de la route des Huîtres – Eau-Méga d'après données DocOb page 62)

Les principales espèces sensibles du secteur (Cynoglosse des dunes et Œillet de France) sont distantes d'environ 200 m des aménagements projetés. Compte-tenu de la présence d'hébergement et de centre vacances à proximité, l'incidence liée à la sur-fréquentation du site ne pourrait être attribuée à la desserte cyclable de ces sites.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Oeillet de France	<i>Dianthus hyssopifolius gallicus</i>	PN
Flore	Cynoglosse des dunes	<i>Omphalodes littoralis</i>	PN
Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale			

FIGURES 55 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR CHENAL DE LA BRANDE



CARTE 35 : REPARTITION DU CYNOGLOSSE DES DUNES SUR LE SECTEUR DE LA BRANDE - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON, 2015



CARTE 36 : REPARTITION DE L'ŒILLET DE FRANCE SUR LE SECTEUR DE LA BRANDE — SOURCE : R.N.N. MOËZE-OLÉRON (SECTION 72)

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)	
		Cause de l'effet Distance	Création de piste cyclable ex- nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
RNN		0 m	4 m ²	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, ostréiculture, camping...)	Risque potentiel en phase travaux
Habitats au droit du projet								
Accotement entre la route, les habitations, franchissement du canal		0	-	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	200	-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, ostréiculture, camping...)	-
Dunes	Œillet de France, Cynoglosse des dunes	180	-	-	-	-	Idem	-
Clares ostréicoles	Tadorne, Echasse, Limicole	10	-	-	Clares intensément exploitées - Risque à relativiser	de courte durée	Clares intensément exploitées - Risque à relativiser	Risque potentiel en phase travaux
Estran	zone d'alimentation de limicoles, reposoirs, zostères	230	-	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque	Risque potentiel en phase travaux
Etier, canal, marais	Amphibiens, Ichtyofaune	0	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible	Risque potentiel en phase travaux
Espèces recensées dans le voisinage								
Cynoglosse des dunes		180 m	-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque	-
Oeillet de France		180 m	-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque	-

* Habitat d'intérêt communautaire
** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces	Nulle					Nulle
	Espèces	Nulle					Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	Courte durée	Claire ostréicole		MR 72-1 Période des travaux		Faible
	Espèces	-					Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	-	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières		Nulle
	Habitats d'espèces	-	Claire ostréicole				Négligeable
	Espèces		Avifaune (Tadorne, Echasse...)				Négligeable
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces	Nulle					Nulle
	Espèces	Nulle					Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle

	Habitats d'espèces	Courte durée	Claire ostréicole		MR 72-1 Période des travaux	Faible
	Espèces	-				Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	-	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières	Nulle
	Habitats d'espèces	-	Claire ostréicole			Négligeable
	Espèces		Avifaune (Tadorne, Echasse...)			Négligeable
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux		Négligeable

Malgré la proximité de milieux et d'espèces patrimoniales, les aménagements cyclables ne seront pas de nature à augmenter les pressions existantes liées à la forte affluence des activités professionnelles et touristiques de ce secteur.

V.5. SECTION 72 –ROUTE DES HUITRES – LA BRANDE - PRISE DU MOUNARD



FIGURE 56 : PRISE DE VUE N° 72-14 – PRISE DU MOUNARD



CARTE 37 : CARTE ZOOM N°8 – PRISE DU MOUNARD



Carte zoom n°9 - S72 - Prise du Mounard
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / SCE
		Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

CARTE 38 : CARTE ZOOM N°9 – PRISE DU MOUNARD



FIGURE 57 : PRISE DE VUE N° 72-15 – PRISE DU MOUNARD



FIGURE 58 : PRISE DE VUE N° 72-16 – PRISE DU MOUNARD



FIGURE 59 : PRISE DE VUE N° 72-17 – PRISE DU MOUNARD

A. JUSTIFICATION :

Depuis la traversée du chenal de La Brande, la route des huîtres se rapproche de la côte **en suivant l'interface entre le milieu dunaire et les marais**. Elle arrive donc au niveau de la prise du Mounard au plus près du trait de côte. La piste cyclable en site propre a été maintenue de ce côté de la route pour des raisons de sécurité. En effet côté Ouest, de **nombreuses sorties d'exploitations ostréicoles et de campings ainsi qu'un croisement de route, augmentent les risques de collision**.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE :

La route s'approchant du trait de côte, le projet de piste cyclable tend logiquement à s'approcher des limites de la réserve. Au niveau de la prise du Mounard, les limites de la réserve, telle que disponible au format informatique géoréférencé, viennent jusqu'au côté opposé de la route existante. Ainsi, sur 170 m linéaire, la réserve vient mordre sur la piste cyclable.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

L'accotement est sableux, avec de nombreuses traces de roues. Lorsque la forêt dunaire « s'ouvre », elle laisse place à de la végétation des pelouses vivaces arrières dunaires, habitat d'intérêt communautaire, arrivant jusqu'au bord de la route. L'Orpin rougeâtre, Liste rouge régionale et déterminante ZNIEFF est présente jusqu'au bord de la route (Cf. carte ci-contre). Lorsque la route s'approche du trait de côte et de la dune, les premières stations d'Oeillet de France sont distantes de **6-7 m de l'aménagement** (cf. Carte 40 et Carte 39 page 79). Notons également la nidification du Pipit rousselines sur ces mêmes dunes (cf. Carte 11 page 23). En s'approchant de la côte, la piste est également proche des principaux reposoirs recensés sur la RNN, sans co-visibilité jusqu'à la prise du Mounard.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Oeillet de France	<i>Dianthus hyssopifolius gallicus</i>	PN
Flore	Cynoglosse des dunes	<i>Omphalodes littoralis</i>	PN
Flore	Orpin rougeâtre	<i>Sedum rubens</i>	
Mammifère	Eptesicus serotinus	<i>Sérotine commune</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrellus pipistrellus	<i>Pipistrelle commune</i>	PN IH

Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale

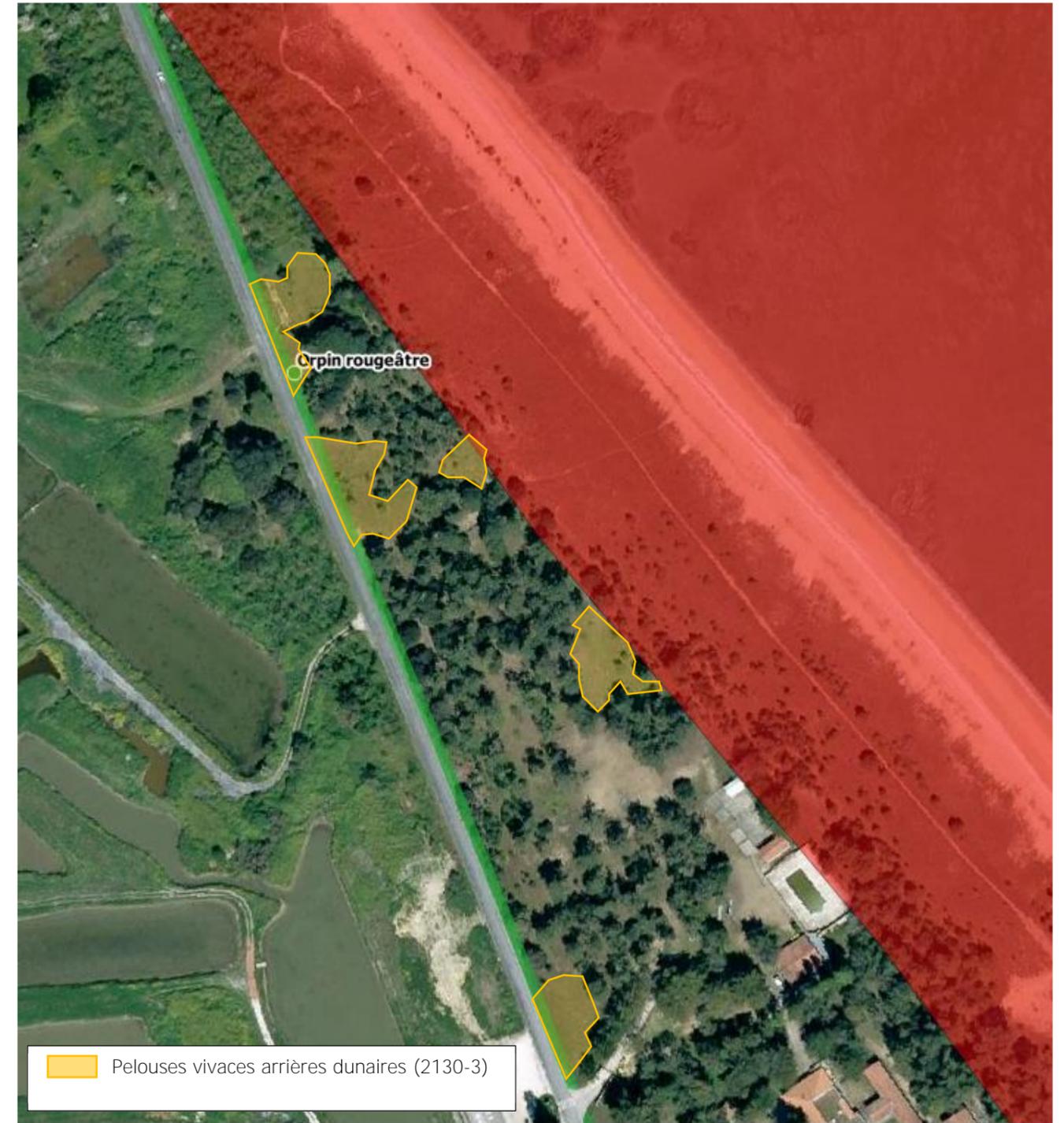
FIGURES 60 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR LA BRANDE



CARTE 39 : ZOOM SUR L'OEILLET DE FRANCE LE PLUS PROCHE DE L'AMENAGEMENT - INVENTAIRES EAU-MEGA



CARTE 40 : REPARTITION DE L'ŒILLET DE FRANCE SUR LE SECTEUR DE LA BRANDE – SOURCE : R.N.N. MOËZE-OLÉRON



CARTE 41 : REPERAGE DES PELOUSES VIVACES ARRIERES DUNAIRES DU SECTEUR DE LA BRANDE - EAU-MÉGA



FIGURE 61 : VUE D'UNE PELOUSE VIVACE ARRIERE DUNAI RE EN BORD DE ROUTE - SECTEUR LA BRANDE



FIGURE 62: INFLORESCENCE D'ORPIN ROUGEATRE - EAU-MEGA

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)	
Cause de l'effet		Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle	
Distance								
RNN		0 m	425 m ²	-	-	de courte durée	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, ostréiculture, camping...)	Risque potentiel en phase travaux
Habitats au droit du projet								
Accotement entre la route, les habitations, les habitats rudéraux ou artificialisés		0	832 m x 2,5 m soit 2080 m ² côté Est entre La Brande et Prise du Mounard	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	-	Risque potentiel en phase travaux
*Pelouses vivaces calcicoles arrière dunaires -2130-3		0	325 m * 2,5 m soit 812 m ² maximum	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	20	-	-	-	de courte durée	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-
Estran	Reposoir limicoles, anatisés	20	-	-	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	-	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	Peu probable
Dunes	Œillet de France , Cynoglosse des dunes, Pipit rousseline	0	325 m * 2,5 m soit 812 m ² maximum	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Idem	Risque potentiel en phase travaux
Forêt dunaire	Engoulevent, passeraux, rapaces	3	-	-	-	de courte durée	Idem	Risque potentiel en phase travaux
Espèces recensées dans le voisinage								
Cynoglosse des dunes		7 m	-	-	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-
Œillet de France		7 m	-	-	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-

* Habitat d'intérêt communautaire

** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

Communauté de communes de l'île d'Oléron	Référence dossier	N°01-14-001-RNN
Plan vélo III – Demande d'autorisation de travaux en Réserve Naturelle Nationale	Statut :	Définitif

Ce tronçon implique une **destruction irréversible d'un maximum de 812 m² de pelouses** vivaces sur sable et d'une espèce patrimoniale associée l'Orpin rougeâtre. Cet habitat est plutôt bien représenté sur le milieu dunaire compris entre La Brande et la Prise du Mounard (estimation Eau-Mega à 20 **000 m², d'après photo**-interprétation). **L'incidence sur les reposoirs** pour les limicoles et anatidés à proximité **n'apparaît pas problématique** au regard de la distance et des faibles covisibilités avec la piste cyclable dans ce secteur. **L'été, l'augmentation des flux et en particulier des vélos dans ce secteur éloigné des pôles urbains pourrait générer une divagation** vers la plage et des milieux dunaires. Les aménagements de canalisation des flux (barriérage) empêcheront la divagation.

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets	Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²	
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	812 m ² / destruction permanente			MR 72-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	MC 72-1 Réouverture, gestion de milieu arrière dunaire MA1 : Gestion écologique du site de Fort-Royer	Faible
	Habitats d'espèces	812 m ² / destruction permanente			MR 72-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	Idem	
	Espèces	Destruction permanente de quelques pieds	Orpin rougeatre LRR et déterminantes			MR 72-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces	Estran	Reposoirs limicoles et anatidés		MR 72-4 Positionnement de la piste en pied de digue		Faible
	Espèces	en hiver mais faible fréquentation	Limicoles / anatidés		Idem		Faible
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	Courte durée	Plage / estran/ forêt dunaire		MR 72-1 Période des travaux		Nulle
	Espèces	Courte durée	Limicoles / anatidés		Idem		Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	-	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières	MC 72-1 Réouverture, gestion de milieu arrière dunaire MA1 : Gestion écologique du site de Fort-Royer	Nulle
	Habitats d'espèces	-	Dunes, plage, estran, Forêt		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières	Idem	Nulle
	Espèces	-	Avifaune		MR 72-4 Positionnement de la piste en pied de digue		Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)	Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux				Négligeable

Communauté de communes de l'île d'Oléron	Référence dossier	N°01-14-001-RNN
Plan vélo III – Demande d'autorisation de travaux en Réserve Naturelle Nationale	Statut :	Définitif

Même si localement l'incidence de la destruction d'un habitat communautaire peut paraître élevée, la mise en place de mesures de compensation en restaurant et entretenant ces milieux permettra leur maintien de manière pérenne alors que naturellement la dynamique tend à leur fermeture puis à leur disparition. L'apport de nouveaux flux estivaux devra s'accompagner de mesures fortes de canalisation des flux dans ce secteur pour maintenir un faible niveau d'incidence.

V.6. SECTION 72 –ROUTE DES HUITRES – OSTREA – DIGUE SAINT-MARTIN



FIGURE 63 : PRISE DE VUE N° 72-18 – DIGUE SAINT-MARTIN – NORD OSTREA – SORTIE FONTENEAU



CARTE 42 : CARTE ZOOM N° 10 – DIGUE SAINT-MARTIN – NORD OSTREA - FONTENEAU



CARTE 43 : CARTE ZOOM N°11 - DIGUE ST-MARTIN - NORD FONTENEAU



FIGURE 64 : PRISE DE VUE N° 72-19 – VUE DE LA DIGUE SAINT-MARTIN ET DE L'EMPLACEMENT DE L'ITINERAIRE EN PIED DE DIGUE



FIGURE 65 : PRISE DE VUE N° 72-20 – VUE D'UNE POCHE DE STATIONNEMENT EXISTANTE LE LONG DE LA DIGUE SAINT-MARTIN



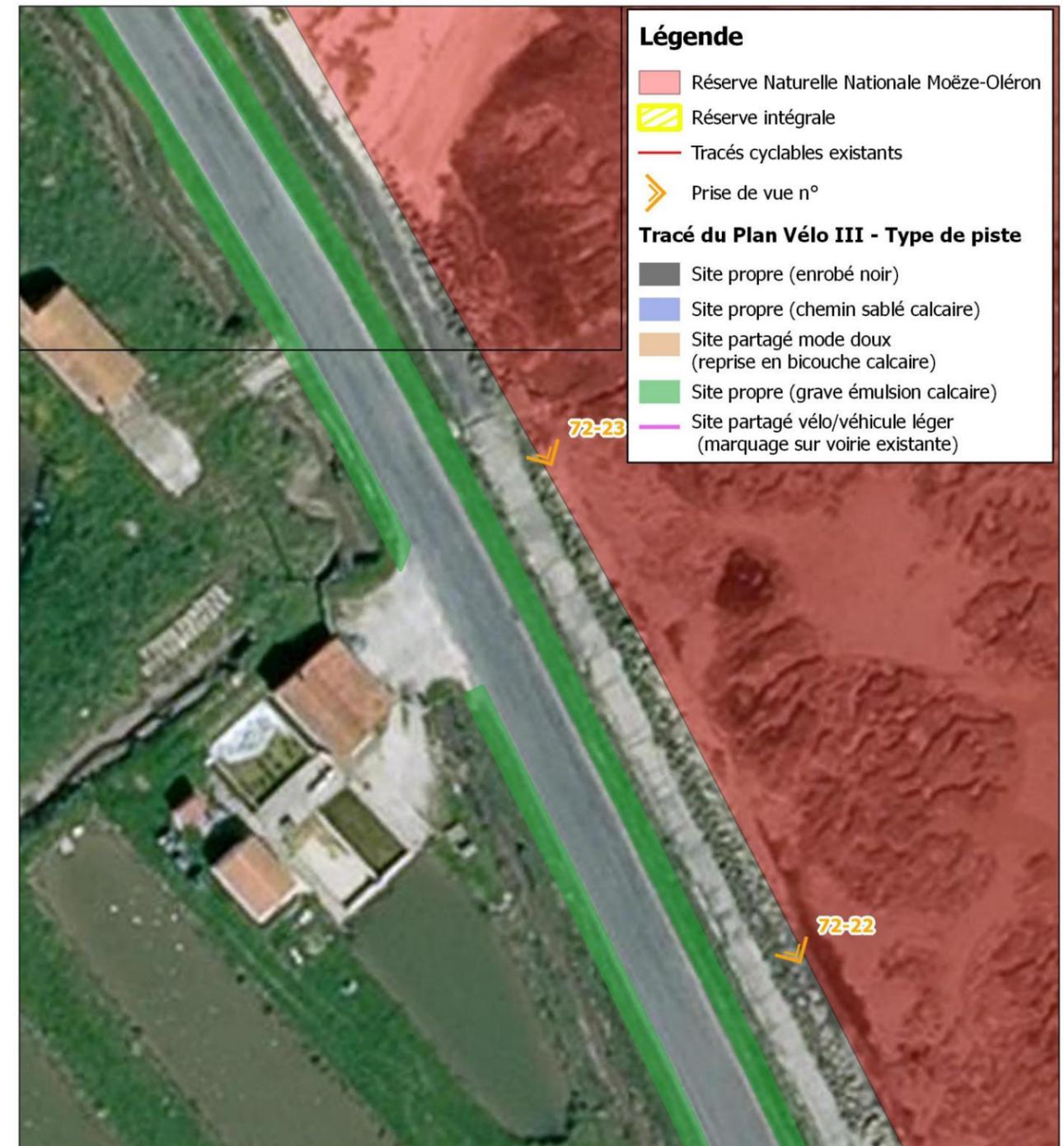
FIGURE 66 : PRISE DE VUE N° 72-21 – VUE DE LA DIGUE SAINT-MARTIN ET DE L'EMPLACEMENT DE L'ITINERAIRE EN PIED DE DIGUE – CO-VISIBILITE AVEC L'ESTRAN



FIGURE 67 : PRISE DE VUE N° 72-22 – VUE DE LA DIGUE SAINT-MARTIN ET DE L'EMPLACEMENT DE L'ITINERAIRE EN PIED DE DIGUE – CO-VISIBILITE AVEC L'ESTRAN



FIGURE 68 : PRISE DE VUE N° 72-23 – VUE DE LA DIGUE SAINT-MARTIN ET DE L'EMPLACEMENT DE L'ITINERAIRE EN PIED DE DIGUE – CO-VISIBILITE AVEC L'ESTRAN



Carte zoom n°12 - S72 - Prise St-Martin
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / SCE
		Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

CARTE 44 : CARTE ZOOM N°12 - DIGUE ST-MARTIN – PRISE SAINT-MARTIN



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)



FIGURE 69 : PRISE DE VUE N° 72-24 – VUE DE L'ACCOTEMENT EN BORDURE DE CLAIRES ET DE L'EMPLACEMENT DE L'ITINÉRAIRE

A. JUSTIFICATION

La piste cyclable est maintenue côté Est, le long de la côte, pour des raisons techniques et de sécurité. En effet côté Ouest, il existe de nombreuses sorties de véhicules (campings, résidences, exploitation ostréicole). Par ailleurs, l'enfouissement des réseaux et la topographie du côté Ouest de la route constituent des contraintes techniques fortes. La route des huîtres est bordée à l'Est par l'Océan et à l'Ouest par les marais. **Il n'existe pas d'autres axes Nord Sud pouvant constituer une alternative crédible à la desserte cyclable de la partie Est de l'Île d'Oléron.**

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RÉSERVE

A partir de la prise du Mounard (camping Ostrea) le tracé des pistes ne recoupe plus les limites de la réserve. La digue Saint-Martin constitue la limite de la réserve. La route des huîtres étant de l'autre côté de la digue (côté terre) elle longe donc la réserve sur 1,1 km, jusqu'à la prise Saint-Martin. L'aménagement de la piste cyclable prendra place en pied de digue, à moins de 10 m des limites de la réserve et de l'estran. A partir de la prise Saint-Martin, les caractéristiques de la route des huîtres ne permettent plus l'aménagement d'une piste en site propre, le tracé prend alors la forme d'une simple matérialisation (peinture au sol) sur la voirie existante. Par ailleurs, la route s'éloigne des limites de la réserve (150 m environ).



CARTE 45 : CARTE ZOOM N°13 – NORD DE LA PRISE SAINT-MARTIN

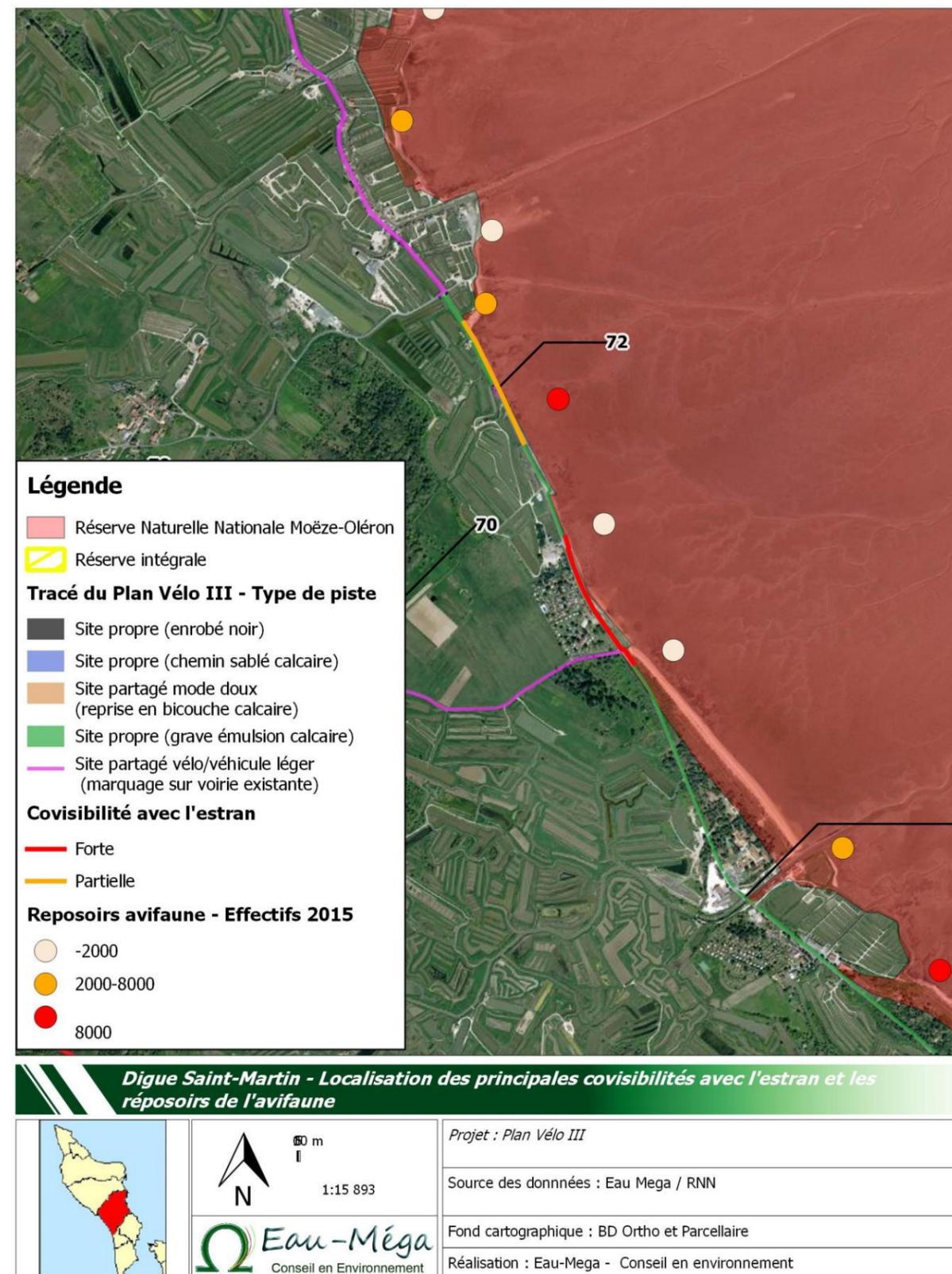
C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

Pour des raisons de sécurité, la digue, maçonnée côté mer, est enherbée côté terre. Régulièrement entretenus (fauche), l'accotement de la route et la digue ne présentent aucun habitat naturel particulier (végétation rudérale). Il n'y a aucun risque de destruction d'habitats d'espèces ou d'habitats communautaires. En revanche, au sein de la réserve, l'estran reçoit des zones de reposoirs importants pour l'avifaune. La proximité et la covisibilité avec ces reposoirs constituent la principale sensibilité de ce tronçon. Notons toutefois que les effectifs les plus importants sur ces reposoirs sont présents entre septembre et mars, lorsque la fréquentation des cyclistes est la plus faible. L'autre sensibilité pouvant être évoquée est celle de l'érosion de la côte, qui pourrait menacer la route des huitres et l'aménagement à long terme. Ce phénomène est bien appréhendé par la collectivité, mais n'est pas directement lié aux aménagements du plan vélo III. Cette problématique a une portée plus globale, et avec une temporalité différente ne relevant pas de la problématique du plan vélo III et de cette étude. Selon les évolutions des documents de portée supérieure et réglementaire (PAPI, PPRi), des choix et aménagements qui en découleront, feront par ailleurs l'objet d'une évaluation de leurs incidences. Le tracé de la piste suivra les adaptations de la voie communale.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Paronyque argentée	<i>Paronychia argentea</i>	
Mammifère	Pipistrelle de Kuhl	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrellus pipistrellus	<i>Pipistrellus commune</i>	PN IH

Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale

FIGURES 70 : ESPÈCES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR DIGUE SAINT-MARTIN



CARTE 46 : LOCALISATION DES PRINCIPALES CO-VISIBILITES ENTRE LA ROUTE DES HUITRES ET LES REPOSOIRS

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)	
Cause de l'effet		Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle	
Distance								
RNN	10 m	-	-	-	de courte durée	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	Risque potentiel en phase travaux	
Habitats* / **								
Accotement entre la route et la digue - habitat rudéral ou artificialisé		0	1100 m x 2,5 m soit 2750 m ² côté Est entre Prise du Mounard (Ostrea) et la prise Saint-Martin	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Risque potentiel en phase travaux	
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	20	-	-	de courte durée	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-	
Estran	Reposoir limicoles, anatidés	20	-	-	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	potentiellement fort selon la période	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	Peu probable
Espèces recensées dans le voisinage								
-		-	-	-	-	-	-	

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
Cause de l'effet		Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
Distance							
RNN	10 m	-	-	-	de courte durée	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	Risque potentiel en phase travaux
Habitats* / **							
Accotement entre la route et la digue - habitat rudéral ou artificialisé		0	1100 m x 2,5 m soit 2750 m ² côté Est entre Prise du Mounard (Ostrea) et la prise Saint-Martin	Sans objet - terrassement depuis la route	-	-	Risque potentiel en phase travaux

Habitats d'espèces à proximité du projet								
Plage	zone d'alimentation de limicoles	20	-	-	-	de courte durée	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-
Estran	Reposoir limicoles, anatidés	20	-	-	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	potentiellement fort selon la période	Risque potentiel mais faible augmentation en hiver par rapport à la fréquentation actuelle	Peu probable
Espèces recensées dans le voisinage								
-		-	-	-	-	-	-	-

- * Habitat d'intérêt communautaire
- ** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Estran	Reposoirs limicoles et anatidés		MR 72-4 Positionnement de la piste en pied de digue		Faible
	Habitats d'espèces	Estran	Reposoirs limicoles et anatidés		Idem		Faible
	Espèces	en hiver mais faible fréquentation	Limicoles / anatidés		Idem		Faible
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	Courte durée	Plage / estran		MR 72-1 Période des travaux		Nulle
	Espèces	Courte durée	Limicoles / anatidés		Idem		Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	-	Estran		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières		Nulle
	Habitats d'espèces	-	Plage, estran		MR 72-2 Balisage, panneaux, barrières		Nulle
	Espèces		Avifaune		MR 72-4 Positionnement de la piste en pied de digue		Faible
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

1 : ME : **Mesure d'évitement** ; MR : **Mesure de réduction** ; MC : **Mesure de compensation**. Les numéros de mesures correspondent à la section et à un ordre qui renvoi à leur description au chapitre IX. MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET page 115.

2 : Après application des mesures, les incidences résiduelles sont considérées comme nulles lorsqu'il n'y a pas d'effet perceptible; négligeable lorsque les incidences sont peu probables ou relèvent d'un phénomène accidentel ou exceptionnel, faible lorsque l'incidence reste perceptible localement mais n'est pas de nature à remettre en question les populations à l'échelle de la réserve et du site Natura 2000.

Le passage en pied de digue de la piste cyclable limite la visibilité des cyclistes par les oiseaux, sans toutefois les masquer complètement. Il est délicat d'estimer de manière objective l'incidence du passage répété des cyclistes à quelques dizaines de mètres des premiers reposoirs. La fréquentation cycliste et routière existe déjà, et le trafic est faible en période hivernale, lorsque les effectifs sont les plus importants. C'est la raison pour laquelle nous estimons l'incidence résiduelle nulle à faible.

VI. AUTRES SECTEURS DISTANTS DE LA RESERVE

VI.1. LA BAUDISSION – POINTE DE BELLEVUE



FIGURE 71 : PRISE DE VUE N° 73-1 – VUE DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE OSTREICOLE DE LA BAUDISSION PAR LA ROUTE DES HUITRES

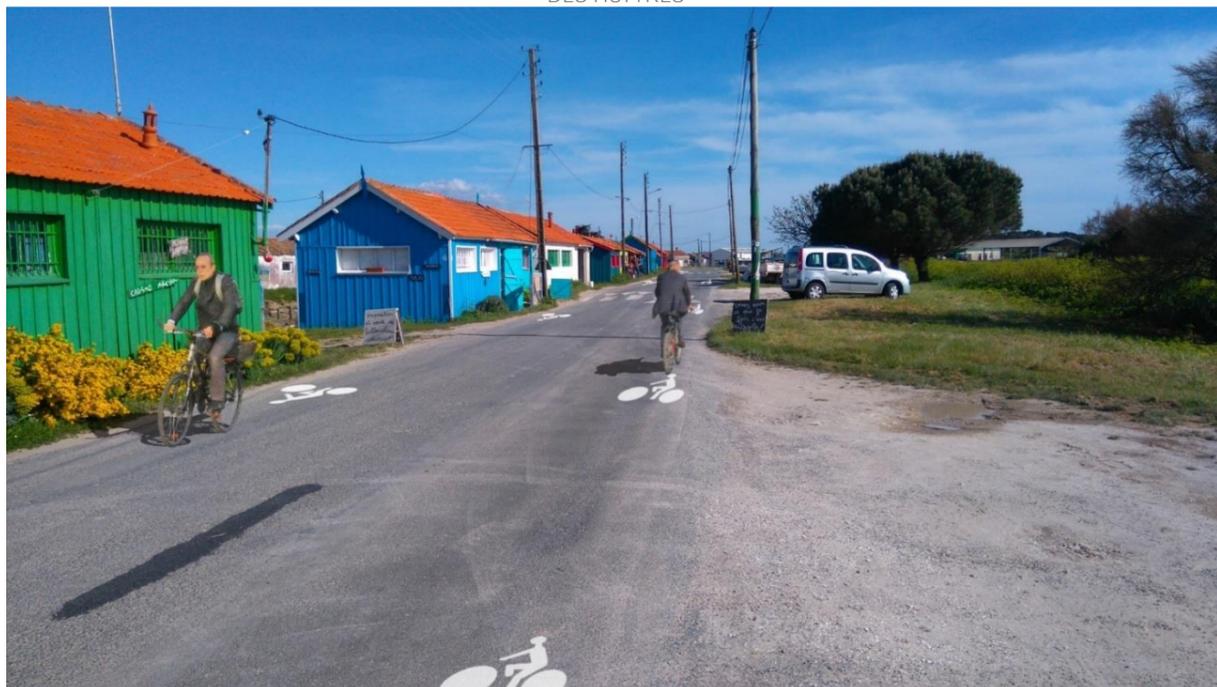
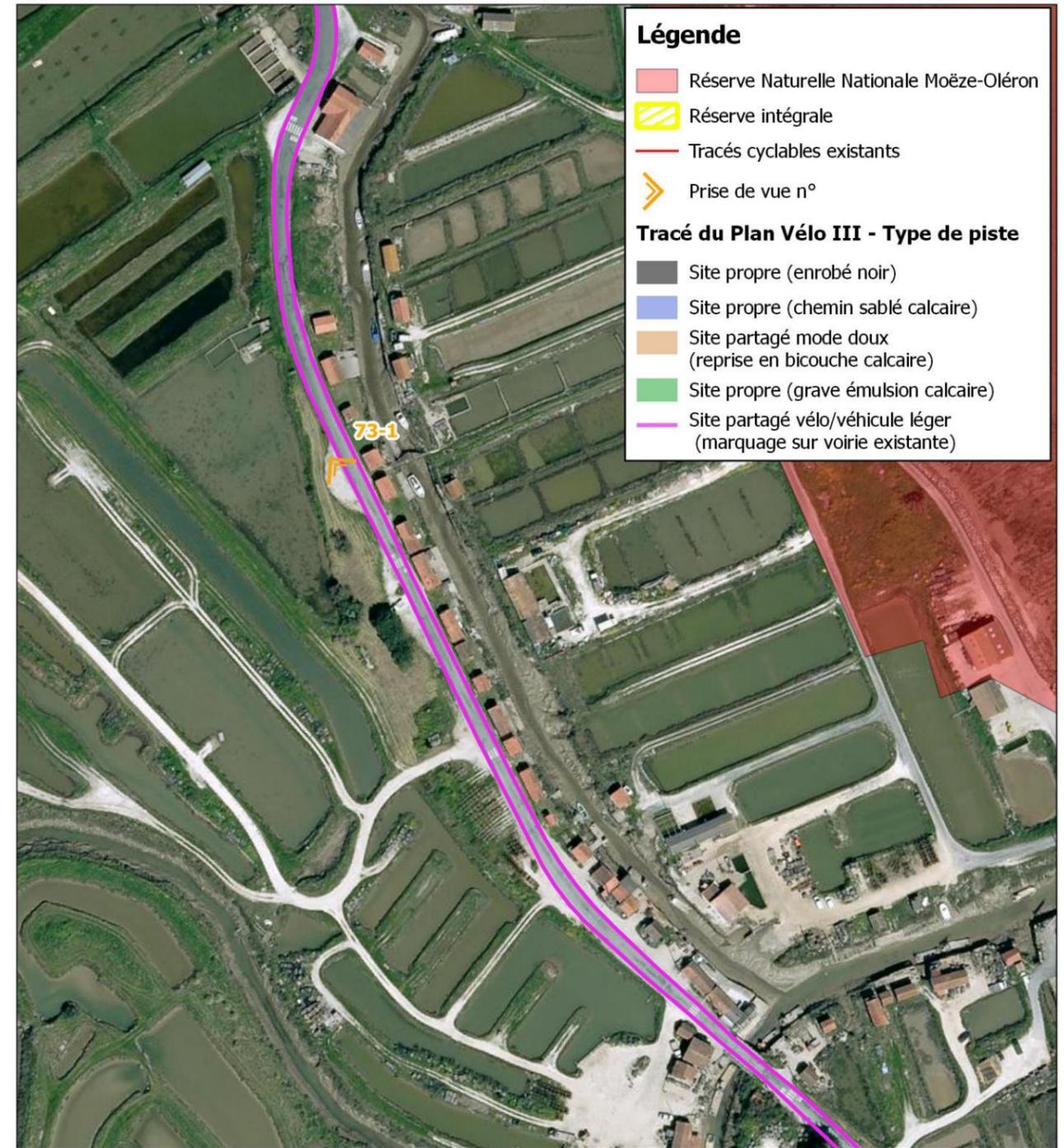


FIGURE 72 : PRISE DE VUE N° 73-1 – INSERTION DANS LA VUE ACTUELLE DE LA MATERIALIZATION DE L'ITINERAIRE CYCLABLE



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)

Carte zoom n°14 - S73 - La Baudissière
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

	 1:2 000	Projet : Plan Vélo III Source des données : Eau Mega / SCE Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement
--	-------------	---

CARTE 47 : CARTE ZOOM N° 14 – LA BAUDISSION

A. JUSTIFICATION

La volonté de desservir et sécuriser le cheminement des cycles de la partie Est de l'île d'Oléron conduit à poursuivre le tracé vers le Nord. Après la prise de Saint-Martin, le rétrécissement de la route des huîtres et la présence de marais de part et d'autres a conduit la CDC à retenir une solution de voirie partagée, sans aménagement de voirie autre que le marquage au sol. Ce marquage est rendu possible par un apaisement de la conduite due à la traversée des ports ostréicoles de La Baudissière et d'Arceau. Le port de la Baudissière se compose d'anciennes cabanes ostréicoles dont l'activité est maintenant principalement touristique avec des cabanes d'artistes, de ventes de souvenir et de produits locaux (sels, huîtres...). Le port d'Arceau est quant à lui composé de cabanes servant encore aux activités professionnelles.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE

Les limites de la réserve se situent à une centaine de mètres des cabanes ostréicoles de la Baudissière. A Arceau, le tracé reste à plus de 400 m des limites de la réserve.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

Compte tenu de l'éloignement des limites de la réserve et de l'absence d'aménagement autre que du balisage, il n'existe aucun effet direct du projet sur les habitats et les espèces. Seuls les effets indirects permanents pouvant être **associé à une surfréquentation et à des flux supplémentaires non maîtrisés, qui s'éloigneraient du tracé** de la piste, peuvent avoir une incidence sur les espèces fréquentant la réserve. En effet, l'estran et les principaux reposoirs sont à une centaine de mètres du point d'arrêt qui pourrait se produire sur le cheminement du PV3 (Baudissière et dans une moindre mesure Arceau). Il convient toutefois de rappeler que ces sites ont historiquement toujours fait l'objet d'une activité professionnelle intense, notamment l'hiver, ce qui n'a pas empêché la faune de s'installer à proximité. Par ailleurs, **les pics de fréquentation touristique se produisent plutôt l'été alors que les reposoirs sont fréquentés l'hiver, ce qui limite le risque d'incidence.**

L'incidence du développement touristique de l'île, et plus particulièrement de la Baudissière n'est pas liée au développement des itinéraires cyclables, qui au contraire viennent accompagner ce développement dans l'objectif de réduire son empreinte environnementale en favorisant les déplacements doux et en réduisant les besoins de stationnement.

Afin d'accompagner la sensibilisation du public au site, la Communauté de communes mettra en place des outils pédagogiques numériques et physiques : la Communauté de communes est engagée dans la mise en place d'un dispositif de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel aux abords des itinéraires cyclables existants et projetés du Plan vélo 3 :

Conçue par l'Université de La Rochelle, en partenariat avec la DRAC et la Communauté de communes, l'application smartphone « Visite patrimoine Oléron » proposera aux cyclistes des contenus textuels et visuels, sonores et vidéos, présentant le patrimoine naturel et culturel rencontré au cours de leur balade et invitant au respect des lieux. En relais sur le terrain des pupitres seront posés reprenant et complétant les informations de l'application pour expliquer la nécessité de ne pas sortir à vélo de l'itinéraire cyclable. Un pupitre sera posé aux entrées nord et sud du village de La Baudissière.

Une réflexion est menée dans le cadre de la révision du PLU de la commune de Dolus, avec la réalisation en cours d'un document d'aménagement et de programmation sur le secteur est de la commune qui sera annexé au PLU. Plus localement, le site de La Baudissière fait l'objet d'études de l'UNIMA concernant d'une part la concession portuaire (ponton, confortement des berges) et d'autre part sur un volet accueil du public. Sur ce second point, des scénarios d'aménagement sont en cours de construction, mais ils ne sont pas tranchés et le projet n'est pas en cours d'instruction ; en ce sens il est compliqué de prendre en compte ses impacts cumulés avec ceux du Plan vélo 3. Néanmoins, la commune envisage de rénover le pont de Tolbiac reliant la route au secteur des claires, et de prévoir un parcours pédagogique piéton dans les claires.

En conséquence, un enjeu est d'ores et déjà identifié dans ce projet : les déambulations non maîtrisées des vélos qui rentreraient par le pont alors rénové dans le secteur des claires. Ainsi, la Communauté de communes prend en compte ces premières orientations en proposant un site partagé dans la traversée du village de la Baudissière, prenant acte de la mixité des usages et des contraintes foncières existantes. En outre, pour éviter que les cyclistes ne déambulent sur le site, la Communauté de communes se propose d'aménager deux espaces de stationnement vélo pour canaliser les vélos aux abords des cabanes : l'un en entrée sud du village au droit de la parcelle où sont localisées les cabanes d'artisans (4 lisses : 48 places), l'autre en entrée nord du village sur des emprises disponibles entre les cabanes (4 lisses : 48 places).

Chaque espace sera constitué de stationnement vélo conforme à la charte Oléron Qualité Littoral afin de garantir la cohérence et l'homogénéité des aménagements :

- Lisse bois non usinée et écorcée, avec traverse en châtaigner et poteau en acacias.
- Longueur d'une lisse : 2m, pouvant accueillir 12 vélos en tout.
- Largeur entre deux lisses : 2m.

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

	Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
RNN		-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, plaisance, ateliers d'artiste, fréquentation touristique...)	-
Habitats au droit du projet							
**Lagunes côtières 1150	3 m	Sans objet - Peinture au sol sur la route	Sans objet - Peinture au sol sur la route	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, plaisance, ateliers d'artiste, fréquentation touristique...)	-
*Estuaire 1130	160 m	Sans objet - Peinture au sol sur la route	Sans objet - Peinture au sol sur la route	-	-	Idem	-
Habitats d'espèces à proximité du projet							
Etier, canal, marais	Amphibiens, Ichtyofaune	0	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible
Estran	zone d'alimentation de limicoles, zostères	160 m	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation	-
Espèces recensées dans le voisinage							
	Limcoles, anatisés	160 m	-	-	-	Idem	-

* Habitat d'intérêt communautaire

** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

	Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
RNN		-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, plaisance, ateliers d'artiste, fréquentation touristique...)	-
Habitats au droit du projet							

**Lagunes côtières 1150		3 m	Sans objet - Peinture au sol sur la route	Sans objet - Peinture au sol sur la route	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation (parking, plaisance, ateliers d'artiste, fréquentation touristique...)	-
*Estuaire 1130		160 m	Sans objet - Peinture au sol sur la route	Sans objet - Peinture au sol sur la route	-	-	Idem	-
Habitats d'espèces à proximité du projet								
Etier, canal, marais	Amphibiens, Ichtyofaune	0	-	-	Non sensible	Non sensible	Non sensible	-
Estran	zone d'alimentation de limicoles, zostères	160 m	-	-	-	-	Pas d'augmentation du risque au regard de la situation	-
Espèces recensées dans le voisinage								
Limcoles, anatidés		160 m	-	-	-	-	Idem	-

* Habitat d'intérêt communautaire

** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

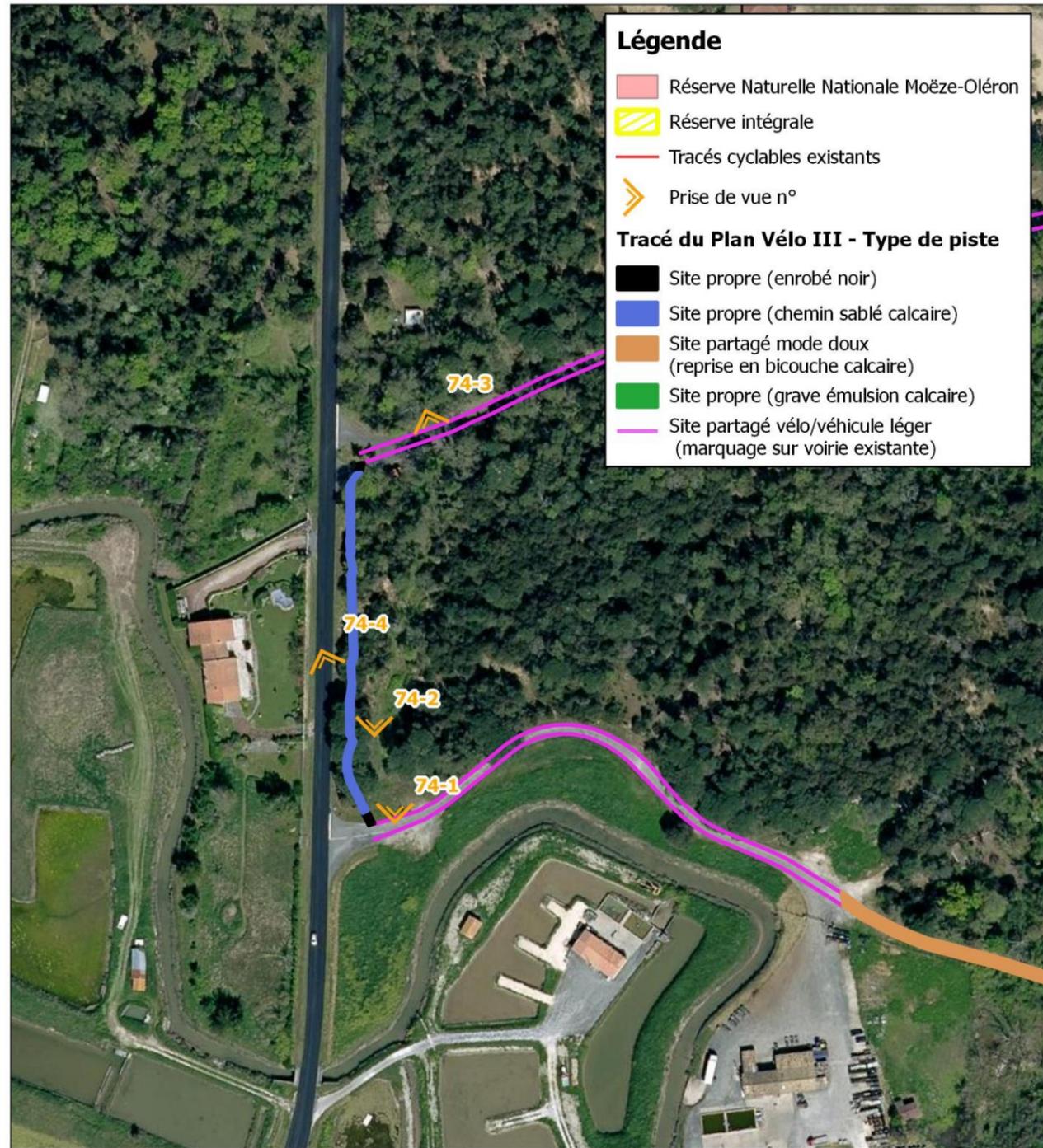
Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Lagunes côtières exploitées		MR 72-2 : Balisage, sensibilisation		Nulle
	Habitats d'espèces	Pas d'augmentation	Lagunes côtières exploitées				Nulle
	Espèces	Pas d'augmentation	-				Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	-	-				Nulle
	Espèces	-	-				Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Lagunes côtière et estuaire				Nulle
	Habitats d'espèces		Idem				Nulle
	Espèces		Avifaune (Cf. état initial)				Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Nulle

Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	Nulle					Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Lagunes côtières exploitées				Nulle
	Habitats d'espèces	Pas d'augmentation	Lagunes côtières exploitées				Nulle
	Espèces	Pas d'augmentation	-				Nulle
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	-	-				Nulle
	Habitats d'espèces	-	-				Nulle
	Espèces	-	-				Nulle

Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	Pas d'augmentation	Lagunes côtière et estuaire				Nulle
	Habitats d'espèces		Idem				Nulle
	Espèces		Avifaune (Cf. état initial)				Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Nulle

Il faut bien comprendre que les aménagements cyclables n'apporteront pas d'effectifs supplémentaires ou de flux nouveaux sur un site déjà desservi par des axes routiers. En revanche, sur des sites déjà desservis par les axes routiers, comme cela est le cas de la route des huitres, et plus particulièrement du site de La Baudissière, il est attendu et espéré un report des flux automobiles vers des flux vélos maîtrisés grâce à un itinéraire sécurisé et des aménagements adaptés (signalétique, barrière, stationnement...).

VI.2. BOIS DE LA PRADE – SECTION 74



CARTE 48 : CARTE ZOOM N° 15 – BOIS DE LA PRADE



FIGURE 73 : PRISE DE VUE N° 74-1 – BOIS DE LA PRADE - VUE DE L'OURLET FORESTIER EN BORDURE DU BOIS DE LA PRADE



FIGURE 74 : PRISE DE VUE N° 74-2 – VUE DE L'EMPLACEMENT DU TRACE FINALEMENT ECARTE AU SEIN D'UNE OUVERTURE FORESTIERE



FIGURE 75 : PRISE DE VUE N° 74-3 – VUE DE LA SORTIE SUR LA ROUTE D'ACCES DU GOLF DU TRACÉ FINALEMENT ECARTE



FIGURE 76 : PRISE DE VUE N° 74-4 – BOIS DE LA PRADE - VUE DE L'EMPLACEMENT FINALEMENT RETENUE AU NIVEAU L'ACCOTEMENT ROUTIER

A. JUSTIFICATION

Ce tronçon dessert le village vacances du CAES du CNRS et le village vacances de la Douelle (144 lits) en permettant un accès sécurisé en direction du Château d'Oléron. Il permet également un accès direct au Golf, qui constitue le terminus de la desserte du côté Est de l'île d'Oléron depuis Le Château.

Afin de limiter au maximum la création de nouveaux chemins et de limiter au maximum la traversée de milieux naturels, le tracé suit les chemins ruraux existants. Afin de ne pas traverser de part en part les marais, la section 74 fait un détour de 1500 m par les chemins existants pour rejoindre la RD 126 entre les Allards et la Vieille Perrotine au niveau du Bois de La Prade. Exception faite du bois de La Prade, l'itinéraire de ce tronçon emprunte des voiries ou chemins existants.

Afin de ne pas emprunter la RD 126 sur laquelle la circulation est importante, et pour garantir la sécurité des cyclistes, l'itinéraire implique la création d'un linéaire de 130 m au sein du bois de La Prade.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE

Ce tronçon est très éloigné des limites de la réserve. Son terminus arrivant à l'entrée du golf en est distant de plus de 100 m. Ailleurs, la piste est distante de plus de 500 m de la réserve. Depuis la piste, les canaux et marais ne permettent pas (ou très difficilement) au cycliste et promeneur d'atteindre la réserve.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

Le tracé traversant le bois de la Prade est distant de plus de 500 m des limites de la réserve. Toutefois, en l'absence de chemin existant, la création de 130 m de piste cyclable en site propre implique la destruction de milieux naturels, soit environ 325 m². Il s'agit d'un habitat communautaire (dunes boisées littorales thermo-atlantiques à chênes verts – 2180-2) bien représenté sur l'île d'Oléron mais subissant des pressions importantes.

Il convient également de signaler qu'une héronnière (une dizaine de nids de Héron cendré et gardeboeuf) prend place au sein du bois de la Prade à cinquante mètres de l'aménagement.

En 2016, dans le cadre d'un diagnostic micro-parcellaire réalisé pour le compte du Département, propriétaire de la parcelle concernée, le service Espaces naturels de la Communauté de communes de l'île d'Oléron avait recensé une dizaine de nids de hérons, situés à plus de 50 m du tracé envisagé au Plan vélo 3. Toujours pour le compte du Département, dans le cadre d'un inventaire global sur ses parcelles acquises ou à acquérir, un recensement réalisé par un bureau d'études évoquait des nids en quantité similaire à celle annoncée par le service de la Communauté de communes.

La traversée à l'endroit défini dans le dossier permet de laisser la héronnière à distance. En aménagement complémentaire, un barriérage de type ganivelle permettrait de canaliser les flux et d'empêcher les dérangements en empêchant les cyclistes de sortir de leur cheminement. Aussi deux panneaux pédagogiques implantés sur site, aux entrées nord et sud de la traversée du bois alerteront le cycliste sur la nécessité de ne pas sortir du cheminement prévu.

Le service Espaces naturels de la Communauté de communes engagera un suivi régulier du site et de la population de hérons.

Notons également la frange sud du bois, marquée par un ourlet thermophile dunaire (2130-4 intérêt communautaire) très dégradé.

Afin d'éviter des morcellements des espaces naturels et une destruction des habitats de clairière dunaire, la Communauté de communes propose de modifier le tracé initial en déplaçant la piste cyclable en bord de route, en contrebas de celle-ci et en évitant les arbres majestueux si besoin (tracé retenu ; voir carte 49 ci-contre). Ce tracé retenu permettra en outre d'éloigner les vélos de la héronnière située plus à l'ouest.

Notons la présence du Rouvet blanc (protégé en Aquitaine) à 100 m du tracé, laissant supposer qu'il peut être présent ailleurs dans le bois de La Prade même s'il n'a pas été détecté lors de nos inventaires.

Groupe	Nom français	Espèce	Statut
Flore	Rouvet blanc	<i>Osyris alba</i>	PR
Oiseaux	Héron gardeboeuf	<i>Bubulcus ibis</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrelle de Kuhl	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	PN IH
Mammifère	Pipistrellus pipistrellus	<i>Pipistrelle commune</i>	PN IH

Légende : En rouge : intérêt patrimonial fort à très fort (espèces protégées, déterminantes, très rares ou rares) - En bleu : intérêt patrimonial moyen à fort (espèces assez rares) - En vert : intérêt patrimonial faible à moyen (espèces peu communes, intéressantes, souvent indicatrices de conditions écologiques originales) – PN : Protection nationale de individus – PN IH : Protection nationale des individus et des habitats de reproduction et de repos - PR : Protection régionale

FIGURES 77 : ESPECES PATRIMONIALES RECENSEES AUX ABORDS DE LA SECTION 72 – SECTEUR BOIS DE LA PRADE



CARTE 49 : CARTE DES SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALE DU BOIS DE LA PRADE

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

	Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
RNN		0	-	-	-	-	-
Habitats au droit du projet							
*Pelouses vivaces calcicoles arrière dunaires -2130-3 et ourlets thermophiles 2130-4	0	10 m * 2,5 m soit 25 m ² maximum	20 m ² maximum		-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	Risque potentiel en phase travaux
* Dunes boisées littorales thermo-atlantiques à Chêne vert - 2180-2	0	130 m * 2,5 m soit 325 m ²	260 m ² maximum			Idem	Risque potentiel en phase travaux
Habitats d'espèces à proximité du projet							
Forêt dunaire	Engoulement, passeraux, rapaces, ardéidés	0	130 m * 2,5 m soit 325 m ²	260 m ² maximum	Risque réel car héronnière à 50 m du tracé	de courte durée	Idem
Espèces recensées dans le voisinage							
	Héronnière de Héron cendré et Garde bœuf	50 m	-	-	Risque réel même si le site subit déjà les nuisances de la RD 126	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste
	Rouvet blanc	100 m	Le risque ne peut être exclu compte tenu de la difficulté de détection dans le contexte forestier	Le risque ne peut être exclu compte tenu de la difficulté de détection dans le contexte forestier	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste

* Habitat d'intérêt communautaire

** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

	Effets	Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
RNN		0	-	-	-	-	-
Habitats au droit du projet							

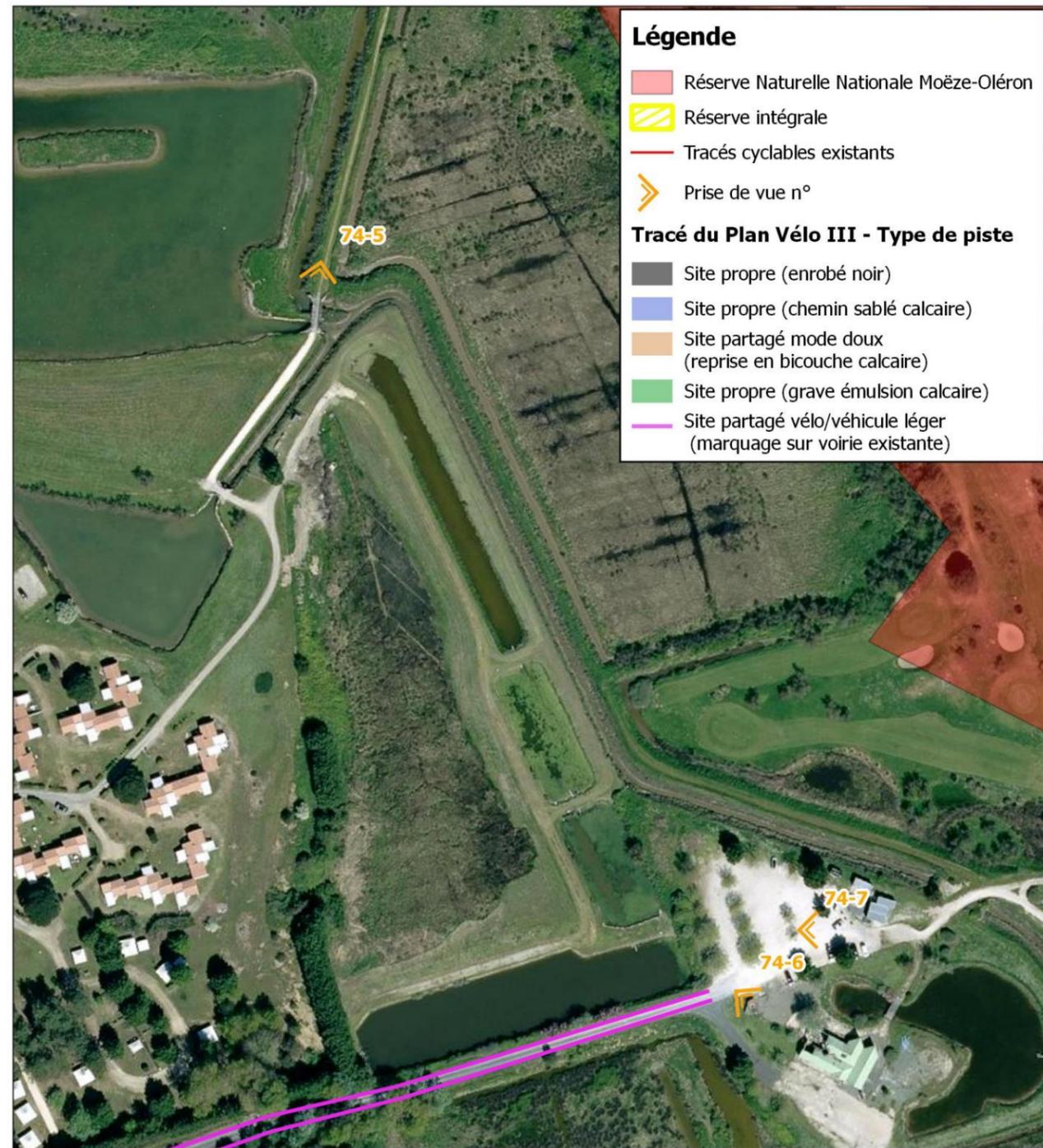
*Pelouses vivaces calcicoles arrières dunaires -2130-3 et ourlets thermophiles 2130-4	0	10 m * 2,5 m soit 25 m ² maximum	20 m ² maximum	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	Risque potentiel en phase travaux		
* Dunes boisées littorales thermo-atlantiques à Chêne vert - 2180-2	0	130 m * 2,5 m soit 325 m ²	260 m ² maximum			Idem	Risque potentiel en phase travaux		
Habitats d'espèces à proximité du projet									
Forêt dunaire		Engoulevent, passeraux, rapaces, ardélidés	0	130 m * 2,5 m soit 325 m ²	260 m ² maximum	Risque réel car héronnière à 50 m du tracé	de courte durée	Idem	Risque potentiel en phase travaux
Espèces recensées dans le voisinage									
Héronnière de Héron cendré et Garde bœuf	50 m	-	-		Risque réel même si le site subit déjà les nuisances de la RD 126	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-	
Rouvet blanc	100 m	Le risque ne peut être exclu compte tenu de la difficulté de détection dans le contexte forestier	Le risque ne peut être exclu compte tenu de la difficulté de détection dans le contexte forestier		-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-	

- * Habitat d'intérêt communautaire
- ** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets	Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²	
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire	325 m ² / destruction permanente	pelouses vivaces arrières dunaires* et dunes boisées*	ME 74-1 Piste décalée de 20 m vers l'Ouest, le long de la route	MR 74-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	MC 74-1 Réouverture, gestion et entretien de milieu arrière dunaire MA1 : Gestion écologique du site de Fort-Royer	Faible
	Habitats d'espèces	325 m ² / destruction permanente	pelouses vivaces arrières dunaires* et dunes boisées*	Idem	MR 74-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	Idem	
	Espèces	Non démontré mais possible	Rouvet blanc		MR 74-3 Balisage de l'habitat lors des travaux	Idem	
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire	20 m ² max	pelouses vivaces arrières dunaires* et dunes boisées*	Idem	Idem	Idem	Faible
	Habitats d'espèces		pelouses vivaces arrières dunaires* et dunes boisées*	Idem			
	Espèces		Rouvet blanc				
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées		MR-74-2 Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois	Idem	Faible
	Habitats d'espèces	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées				
	Espèces	Idem	Nidification d'Ardéidés	ME 74-1 Piste décalée de 20 m vers l'Ouest, le long de la route			
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire	Courte durée	Dunes boisées		MR 74-1 Période des travaux	Idem	Nulle
	Habitats d'espèces	Courte durée	Dunes boisées				Nulle
	Espèces	Courte durée	Nidification d'Ardéidés				Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées		MR-74-2 Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois	Idem	Nulle
	Habitats d'espèces	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées				Nulle
	Espèces	Idem	Nidification d'Ardéidés				Nulle
Pollution (sol, eau, sous-sol)		Peu probable	Tous	ME G Vigilance en phase travaux			Négligeable

VI.3. ACCES GOLF ET VILLAGE VACANCES VIEILLE PERROTINE



Légende

- Réserve Naturelle Nationale Moëze-Oléron
- Réserve intégrale
- Tracés cyclables existants
- Prise de vue n°

Tracé du Plan Vélo III - Type de piste

- Site propre (enrobé noir)
- Site propre (chemin sablé calcaire)
- Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
- Site propre (grave émulsion calcaire)
- Site partagé vélo/véhicule léger (marquage sur voirie existante)



FIGURE 78 : PRISE DE VUE N° 74-5 – SORTIE EXISTANTE DU VILLAGE VACANCES DE LA VIEILLE PERROTINE VERS FORT ROYER ET BOYARDVILLE



FIGURE 79 : PRISE DE VUE N° 74-6 ET 74-7 – FIN DU TRACÉ ARRIVEE AU GOLF DE LA PERROTINE

A. JUSTIFICATION

A la sortie du bois de la Prade, le tracé récupère la voirie existante d'accès au Golf de la Vieille Perrotine. Il s'agit là d'une simple matérialisation au sol. L'objectif est ici de permettre l'accès cyclable à ce pôle d'attractivité.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE

En arrivant à l'entrée du golf, les usagers sont obligés de rebrousser chemin. Il s'agit de la fin du tracé Est. Aucun accès à la réserve n'est possible en raison de la présence du golf et des marais. Les limites de la réserve sont distantes de 140 m.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

La seule sensibilité est liée à la présence de la héronnière présente dans le bois de La Prade déjà signalée plus haut. La route d'accès au golf n'est distante que de 20 m des premiers nids.

Carte zoom n°16 - S72 - Golf Village Vacances
Implantation des aménagements par rapport aux limites de la réserve

		Projet : Plan Vélo III
		Source des données : Eau Mega / SCE
		Fond cartographique : BD Ortho et Parcellaire
		Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

Eau-Méga
Conseil en Environnement

CARTE 50 : CARTE ZOOM N° 16 – ACCES GOLF ET VILLAGE VACANCES

D. EFFETS POTENTIELS DE L'AMENAGEMENT ET DES TRAVAUX SUR LES HABITATS, LES ESPECES ET LA RNN

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
Cause de l'effet		Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
Distance							
RNN		0	-	-	-	-	-
Habitats au droit du projet							
Route en enrobée		-	-	-	Peinture au sol	-	-
Habitats d'espèces à proximité du projet							
Forêt dunaire	Engoulement, passeraux, rapaces, ardéidés	0	0	Risque réel car héronnière à 20 m du tracé	Peinture au sol	Risque réel car héronnière à 20 m du tracé	-
Espèces recensées dans le voisinage							
Héronnière de Héron cendré et Garde bœuf		-	-	Risque réel même si le site subit déjà les nuisances de la RD 126	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-
Rouvet blanc		-	-	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-

Effets		Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Repoussoir chronique (phase exploitation)	Repoussoir temporaire (phase travaux)	Effet indirect permanent	Pollution (sol, eau, sous-sol)
Cause de l'effet		Création de piste cyclable ex-nihilo	Zone de travaux	Fréquentation de la piste	Bruit et dérangement des travaux	Surfréquentation, flux non maîtrisés	Risque de pollution accidentelle
Distance							
RNN		0	-	-	-	-	-
Habitats au droit du projet							
Route en enrobée		-	-	-	Peinture au sol	-	-
Habitats d'espèces à proximité du projet							

Forêt dunaire	Engoulevent, passeraux, rapaces, ardéidés	10 m	0	0	Risque réel car héronnière à 20 m du tracé	Peinture au sol	Risque réel car héronnière à 20 m du tracé	-
Espèces recensées dans le voisinage								
	Héronnière de Héron cendré et Garde bœuf	20 m	-	-	Risque réel même si le site subit déjà les nuisances de la RD 126	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-
	Rouvet blanc	10 m	-	-	-	-	Risque potentiel en raison de flux supplémentaires, divagation sortie de la piste	-

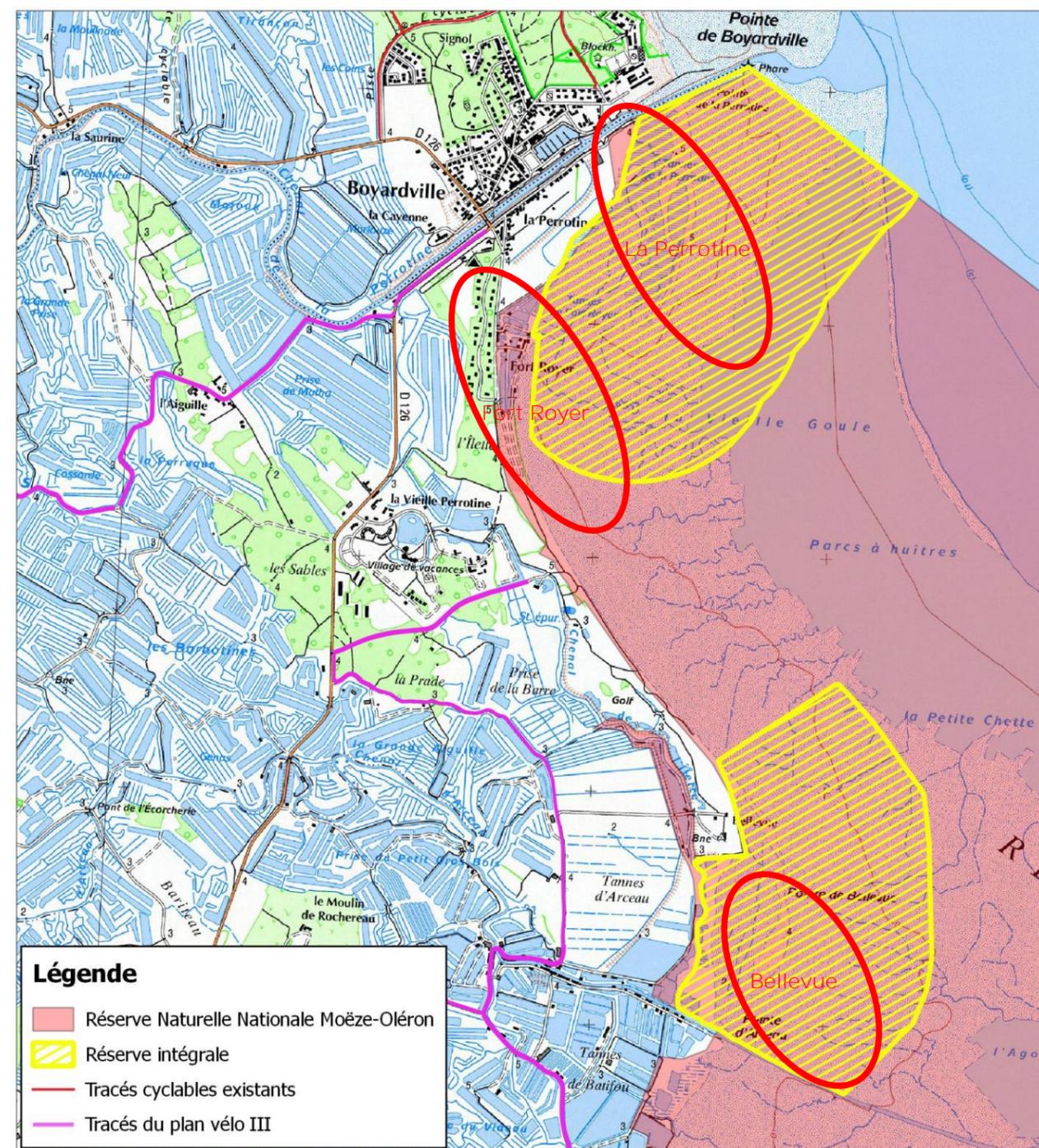
- * Habitat d'intérêt communautaire
- ** Habitat d'intérêt communautaire prioritaire

E. DEMARCHE ERC (EVITER, REDUIRE, COMPENSER)

Effets		Emprise / temporalité	Habitats / espèces concernés	ME ¹	MR ¹	MC ¹	Incidences résiduelles ²
Destruction permanente (artificialisation, imperméabilisation)	Habitats communautaire ou prioritaire						Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Destruction temporaire (circulation d'engins, terrassement avec remise en état...)	Habitats communautaire ou prioritaire						Nulle
	Habitats d'espèces						
	Espèces						
Repoussoir chronique (phase exploitation)	Habitats communautaire ou prioritaire	20 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées		MR-74-2 Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois, Balisage zone de quiétude		Faible
	Habitats d'espèces	20 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées				
	Espèces	Idem	Nidification d'Ardéidés				
Repoussoir temporaire (phase travaux)	Habitats communautaire ou prioritaire						Nulle
	Habitats d'espèces						Nulle
	Espèces						Nulle
Effet indirect permanent	Habitats communautaire ou prioritaire	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées		MR-74-1 Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois, Balisage zone de quiétude		Nulle
	Habitats d'espèces	50 m de la piste entre avril et septembre principalement	Dunes boisées				
	Espèces	Idem	Nidification d'Ardéidés				
Pollution (sol, eau, sous-sol)							Nulle

VII. SECTEURS INDIRECTEMENT CONCERNES

Les itinéraires cyclables du Plan Vélo III peuvent conduire indirectement les cyclistes à se diriger vers des sites éloignés du tracé au sein de la réserve, tels que les secteurs Fort-Poyer, de la Perrotine et celui de Bellevue (cf. carte page suivante). Le site de Fort-Royer est un village ostréicole où se mêlent vasières, claires ostréicoles et milieux dunaires. Les sites de La Perrotine et de Bellevue sont des flèches sableuses qui permettent le développement de prés salés. Les habitats dunaires constituent des remparts naturels face aux assauts de la mer, ils sont soumis à une érosion active, accentuée par le piétinement. Ces secteurs sensibles ont été classés en « réserve intégrale », dont l'accès est réglementé par arrêté préfectoral (cf. annexes).



Localisation des secteurs indirectement concernés

Projet : Plan Vélo III
Source des données : Eau Mega /
Fond cartographique : IGN Scan 25
Réalisation : Eau-Mega - Conseil en environnement

Eau-Méga
Conseil en Environnement

CARTE 51 : LOCALISATION DES SECTEURS INDIRECTEMENT CONCERNES - SOURCE EAU-MEGA

VII.1. FORT ROYER

A. JUSTIFICATION :

Le site Ostréicole de Fort Royer prend place au sein de l'emprise de la RNN, entre le village de vacance de la Vieille Pérotine et Boyardville.

Le milieu naturel de ce site était composé de cordons dunaires emprisonnant une grande vasière tapissée de salicorne, d'obione, de soudes, et surveillée par des milliers d'oiseaux.

Dès 1920, des travaux d'aménagements ont été réalisés sur ce site d'une dizaine d'hectares pour y réaliser des claires destinés à l'affinage des huîtres. Une quarantaine de cabanes en bois ont également été installées donnant lieu au village ostréicole de Fort-Royer. Le site se compose désormais d'un secteur ostréicole, d'un estran vaseux partiellement couvert de parcs à huîtres et de formations dunaires en constante évolution.

Le site ostréicole de Fort-Royer est implanté dans une réserve naturelle remarquable pour son intérêt écologique avec ses centaines d'oiseaux et sa flore spécifique de la dune et des vases salées.

Occupé par les professionnels de l'ostréiculture, il est également mis en valeur avec un développement touristique par l'association loi 1901 du Site Ostréicole et Naturel de Fort-Royer qui organise des visites thématiques sur l'ostréiculture et les richesses naturelles du site. Le site accueil, au sein de la RNN, environ 12 000 visiteurs par an.

Situé au Nord du village vacances du CAES du CNRS, le site reçoit des cheminements existants qui constituent la liaison la plus rapide et nécessite le moins d'aménagement pour rejoindre Boyardville.

B. SITUATION PAR RAPPORT AUX LIMITES DE LA RESERVE :

Plusieurs alternatives de tracés ont été étudiées au sein des limites de la réserve comme en dehors de celle-ci. Aucune de ces solutions ne faisant consensus, ce tronçon est retiré.

C. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE

Le site est particulièrement sensible à plusieurs titres :

- Présence d'espèces d'amphibiens (Pélobate cultripède) et de reptiles (Coronelle girondine) protégées et fortement menacées. Le site constitue un des rares où ces espèces sont encore présentes sur l'île.
- Proximité de reposoirs importants sur l'estran (pointe de la Pérotine)
- Milieux dunaires et arrière dunaires sensibles avec des cortèges végétaux particulièrement intéressants et plusieurs espèces floristiques protégées.
- Site fortement exposé aux phénomènes d'érosion et de recul de la côte

- Habitats sensibles aux piétinements

Notons toutefois qu'actuellement le site subit d'énormes pressions, car il constitue un lieu de passage entre le village vacances et Boyardville. Les flux piétons, cycles et équestres ne sont actuellement pas maîtrisés et les gestionnaires de la réserve ne sont pas en mesure de faire respecter l'interdiction d'accès à la réserve intégrale.

En l'état, il n'a pas été trouvé d'alternative partagée par l'ensemble des acteurs du territoire permettant de sécuriser et de canaliser les flux des cyclistes entre le village vacances et Boyardville.

Néanmoins, afin de concilier circulation des vélos et protection des espèces et de leur habitat sur le secteur, des mesures à appliquer sur et aux abords du chemin rural de L'Illette nord ont été proposées **aux Services de l'État dans le cadre d'un dossier de régularisation lié à une demande de dérogation** pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.



FIGURE 80 : CHEMINS D'ACCES AUX CLAIRES (GAUCHE) ET A LA PLAGE (DROITE) - SOURCE EAU-MEGA





FIGURE 81 : PANNEAUX D'INFORMATION MIS EN PLACE PAR L'ASSOCIATION FORT ROYER LE LONG DES CLAIRES - SOURCE EAU-MEGA



FIGURE 82 : FLECHE DE LA PERROTINE ARASEE AVEC RECOUVREMENT PARTIEL DU PRE SALE PAR LE SABLE - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON

VII.2. ZONE DE LA PERROTINE ET FLECHE DE BELLEVUE

LA PERROTINE

Ce secteur est constitué d'une dune longeant des prés salés et des bancs sableux. Ces milieux présentent tous un grand intérêt floristique et faunistique. Les bancs sableux présents en aval du cordon dunaire sont en constante évolution. Ils jouent un rôle mécanique, freinant l'action de la houle arrivant sur le trait côtier. L'évolution de ces bancs semble actuellement favorable à la fixation d'un pré salé embryonnaire qui renforce la défense de côte. La flèche sableuse est soumise à une érosion marine qui en modifie continuellement le contour. Les sables continuent à se végétaliser tandis que les layons qui entaillaient le pré salé se referment peu à peu.

La dune longeant le perré et le pré salé de la Perrotine bénéficie de la pose d'une clôture légère depuis 2010. La RNN assure l'entretien régulier des installations. Les conditions météorologiques de la période octobre 2012 à juin 2013, marquée par des vents d'Est-Nord/Est ont entamé le cordon sur une largeur pouvant aller jusqu'à 2 m. La flèche est à nouveau coupée au niveau de son tiers extrême.

Avec la pose d'une clôture en 2010 (suite à Xynthia), l'habitat dunaire longeant le perré du chenal de la Perrotine a retrouvé progressivement un aspect de pelouse dunaire avec son cortège d'espèces adaptées et une baisse de la flore rudérale.

Cependant un piétinement important persiste (piétons et vélos) du fait du passage continu des pêcheurs de loisirs sur le perré du chenal de la Perrotine (jusqu'à plus de 100 pêcheurs en août sur zone). A noter également des prélèvements de sable quotidiens dans la dune par les mêmes pêcheurs.



FIGURE 83 : CLOTURE LONGEANT LE PERRÉ DU CHENAL MARITIME DE LA PERROTINE - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON

BELLEVUE

La flèche de Bellevue, qui après 70 années d'engraissement, est en proie à une évolution rapide marquée par une érosion marine naturelle. Un point d'érosion provoqué par la tempête Xynthia entraîne un abaissement de la hauteur de la dune et en conséquence permet le passage de la houle lors des coefficients supérieurs à 100. Une langue de sable mobile progresse dans le pré salé. La présence à cet endroit d'une barge ostréicole échouée semble accélérer le phénomène en créant un point dur et un effet rebond de la houle sur la dune. Les bancs sableux situés à la perpendiculaire de la flèche de Bellevue ont été partiellement arasés au cours de l'hiver 2014 – 2015, fragilisant potentiellement la flèche elle-même.



FIGURES 84 : BARGE ECHOUÉE EN 2011 ET 2013 - SOURCE : RNN MOËZE-OLÉRON

Les travaux de mise en défends de la zone intégrale du Pré salé de la dune de Bellevue ont été effectués. 250 mètres de chemins sur le site de Bellevue ont été équipés d'une clôture basse afin de guider le public. Malgré des dégradations nombreuses, le résultat obtenu est très satisfaisant avec une reprise de la végétation sur des portions du pré salé mis en défend.

JUSTIFICATION :

Les tracés du Plan vélo III sont tous très éloignés des sites de La Perrotine et de Bellevue (près de 1 km à parcourir depuis le tracé). Actuellement, les personnes souhaitant se rendre sur La Perrotine comme à Bellevue (pêcheurs, promeneurs, naturalistes...) trouvent le moyen de le faire. Cette démarche est volontaire et n'est pas liée à une divagation induite par la proximité d'un axe routier ou d'un itinéraire de randonnée.

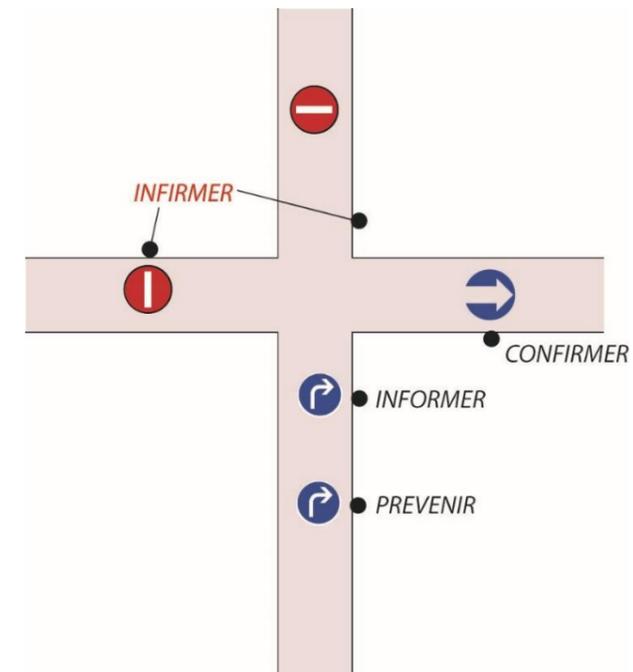
Le plan vélo III ne réduira pas les distances d'accès à ces sites depuis une route ou un chemin carrossable. Dès lors que l'itinéraire sera bien balisé, la fréquentation de ces sites ne sera certainement pas liée au plan vélo III mais plutôt à la sensibilisation du citoyens et à l'application de la réglementation de la réserve.

Afin d'accompagner cette sensibilisation, la Communauté de communes mettra en place des outils pédagogiques numériques et physiques : la Communauté de communes est engagée dans la mise en place d'un dispositif de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel aux abords des itinéraires cyclables existants et projetés du Plan vélo 3 :

Conçue par l'Université de La Rochelle, en partenariat avec la DRAC et la Communauté de communes, l'application smartphone « Visite patrimoine Oléron » proposera aux cyclistes des contenus textuels et visuels, sonores et vidéos, présentant le patrimoine naturel et culturel rencontré au cours de leur balade et invitant au respect des lieux. En relais sur le terrain des pupitres seront posés reprenant et complétant les informations de l'application pour expliquer la

nécessité de ne pas sortir de l'itinéraire vélo. Un pupitre sera posé dans la zone d'arceau, au droit de l'intersection entre l'itinéraire cyclable et de la route menant à Bellevue.

La signalétique sera également renforcée avec un dispositif de confirmation et d'information de la signalisation de repérage (voir schéma ci-dessous).



VIII. INCIDENCES CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS

L'objectif de la politique de transport de la CDC est effectivement de transférer un part des flux de voitures vers d'autres modes de transports, et dans le cas qui nous intéresse, vers les déplacements cycles. Il est donc fort probable, que les flux de vélo augmentent. Toutefois, il est probable que le transfert des flux ait atteint leur maximum sur les secteurs bien desservis par les plans vélos précédents.

Dans les zones faiblement desservies en itinéraires, il est probable que de nouveaux flux soient captés au détriment d'autres modes de transports. Au regard de la physionomie des itinéraires existants et de ceux projetés au plan vélo 3, ce cas de figure correspond principalement à l'itinéraire reliant le Château à Boyardville. Il n'en demeure pas moins que **les points d'intérêt situés sur cet itinéraire restent les mêmes et leur fréquentation** ne dépend que de leur **politique de promotion et d'accueil du public** (La Baudissière, Fort Royer, Le Château, Boyardville, phare de Chassiron...). Les axes de déplacements restent les mêmes et sont déjà utilisés, mais le partage et la gestion des flux ne sont pas totalement structurés.

C'est la raison pour laquelle, il est considéré que les itinéraires du Plan Vélo III ont pour conséquence de réduire l'incidence du développement et de l'aménagement de pôles touristiques tels que ceux de la Baudissière ou de Fort Royer.

En limitant les surfaces de stationnement automobile nécessaires, l'utilisation du vélo tend à réduire l'emprise sur les milieux naturels. L'aménagement d'itinéraire cyclable génère un report modal des déplacements en voiture par l'utilisation du vélo ce qui limite également les besoins d'élargissement et de sécurisation des axes routiers secondaires, limitant également la consommation d'espace naturel.

Aussi, dans la définition des tracés du Plan vélo 3, la Communauté de communes a été attentive à ce qu'aucun aménagement ne provoque de report de stationnement non contrôlé. Un des secteurs identifiés pour une attention particulière sur ce point est la section 72 (Le Château d'Oléron, route des huîtres).

L'itinéraire envisagé longe la chaussée via un site propre sur son accotement. Le retour d'expérience du Plan vélo 2 démontre que des aménagements similaires – par exemple les itinéraires situés au nord et au sud de La Cotinière le long de la route littorale – ont provoqué un report modal vers le vélo sans induire de report de stationnement non contrôlé. De plus, outre le vélo, cette section est desservie chaque été par un transport en commun gratuit qui offre une alternative supplémentaire à la voiture. Cette navette estivale est organisée par la Communauté de communes avec 28 passages

par jour. La Communauté de communes étudie actuellement le renforcement de ce service en le proposant sur la moyenne saison.

Enfin, des poches de stationnement existantes sont maintenues afin d'éviter tout stationnement anarchique. La limitation du nombre de stationnement, avec les aménagements l'accompagnant, constitue une mesure de coercition efficace déjà éprouvée sur l'île d'Oléron.

Même si cela n'est pas du ressort de la présente étude, ni même de la compétence de la CDC, **l'aménagement de ces sites touristiques avec une vision globale ne viendra qu'améliorer** le positionnement des infrastructures cyclables **pour plus de sécurité et une meilleure prise en compte de l'environnement**.

L'incidence des aménagements de protection et de défense contre la mer tels que les digues sera évaluée dans le cadre des dossiers d'autorisation des systèmes d'endiguement. Toutefois, au regard du contact direct de ces ouvrages avec le DPM, et de l'ampleur souvent importante de ces travaux, les aménagements prévus dans le cadre du Plan vélo III, qui seront certainement concomitants à la réfection de ces ouvrages, seront imperceptibles. La prise de compétence GEMAPI par la Communauté de Communes de l'Île d'Oléron, simplifiera la coordination des différents projets, avec une seule maîtrise d'ouvrage pour les travaux sur les digues et les aménagements cyclables.

IX. MESURES PREVUES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET

Au sein des chapitres qui vont suivre, les abréviations suivantes seront utilisées afin de caractériser les mesures prévues, elles seront suivies d'un numéro permettant de les référencer :

- ME : mesures de suppression et d'évitement des incidences,
- MR : mesures de réduction des incidences,
- MC : mesures de compensation des incidences,

Une cartographie de localisation de ces mesures est présentée page 125.

IX.1. MESURES D'EVITEMENT

ME G : VIGILANCE EN PHASE TRAVAUX :

Comme cela a été montré, la phase de chantier est une phase critique dans le cadre du projet. Les mesures qui **s'imposent** pour supprimer et réduire ces incidences seront de plusieurs ordres :

- une réflexion sur les périodes de démarrage et d'intervention sur les différentes parties du projet dans le but de réduire les incidences sur le milieu naturel, et notamment la faune sauvage (cf.MR Période des travaux),
- une gestion modèle de l'organisation interne du chantier et de son fonctionnement se devra d'être exemplaire en termes de propreté des sites et de leurs abords, d'incidence visuelle des terrains en travaux, de nuisance vis-à-vis du voisinage, d'économie d'énergie, de déplacement, de gestion et de valorisation des déchets...
- une adaptation des modes d'intervention en fonction des secteurs de travaux,
- ...

SUIVI DU CHANTIER PAR DES EXPERTS

Les différents points qui vont être développés ici seront intégrés au dossier de consultation des entreprises, repris dans le cahier des charges des différents intervenants et suivis sous la responsabilité du maître d'ouvrage et de ses maîtres d'œuvre tout au long de l'exécution par du personnel compétent.

Un expert « responsable environnement » **sera nommé et chargé d'assurer le suivi de l'ensemble du chantier. Il assurera un rôle de conseil auprès du maître d'ouvrage et de ses maîtres d'œuvre et de contrôle dans la mise en œuvre conforme des mesures qui vont être développées dans le présent document. Il s'agira d'une ou plusieurs personnes ayant une bonne connaissance du déroulement d'un chantier et possédant une connaissance scientifique naturaliste avérée. Le service espaces naturels de la CDC de l'île d'Oléron, en charge de la gestion des espaces naturels, et la CDC de Marennes en charge de l'animation Natura 2000, assurera la gestion du secteur et des futurs terrains**

requilifiés (cf. MC : Réouverture, gestion et entretien des pelouses sur sables à définir). Le suivi des mesures et des stations d'espèces protégées durant le chantier sera transmis à la D.R.E.A.L. sous la forme d'un rapport annuel.

Durant la période de travaux, les incidences sont essentiellement liées au réseau hydraulique de surface, aux nuisances sonores, visuelles et vibratoires, aux émissions de poussière que sont susceptibles de provoquer les travaux et les incidences que peuvent provoquer l'utilisation d'engins et de matériaux sur le milieu.

RESPECT DE LA CHARTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

a. Respect de la réglementation

Toutes les entreprises intervenant sur le chantier (y compris sous-traitants, intérimaires...) s'engagent à respecter la réglementation en vigueur.

Les entreprises retenues pour la réalisation des travaux seront tenues de fournir un plan de protection et de respect de l'environnement (P.P.R.E.) dont l'ampleur sera adaptée au projet et aux enjeux environnementaux locaux. Des visites régulières du chantier (inopinées et programmées) permettront au maître d'ouvrage d'assurer un contrôle de son déroulement.

b. Contrôle et suivi de la démarche

Un responsable chantier à faibles nuisances sera désigné au sein de l'équipe de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (coordonnateur SPS par exemple) au démarrage du chantier. Il devra être présent dès la préparation du chantier et assurer une permanence sur le chantier, jusqu'à la livraison.

Il organisera l'information des riverains de la zone, l'accueil des entreprises et il effectuera le contrôle des engagements contenus dans la charte de chantier et le suivi des filières de traitement et des quantités des déchets. Il participera à l'évaluation des procédures de chantier à faibles nuisances à l'occasion de bilans mensuels.

Par ailleurs, chaque entreprise définira un responsable environnement qui sera chargé de l'application de la Charte Chantier à faibles nuisances.

c. Information des riverains et du personnel de chantier

Les riverains seront informés dès la préparation de chantier. Les plaintes éventuelles des riverains seront consignées et traitées.

Une information permanente sera affichée sur la démarche de chantier à faibles nuisances et l'organisation du tri des déchets. Des visites de chantier régulières donneront lieu à une présentation de l'avancement et à un recueil des remarques des riverains.

Concernant le personnel de chantier, une brochure d'information sera distribuée à toutes les personnes travaillant sur le chantier. Elle présente le chantier ainsi que les démarches de qualité environnementale et de sécurité.

Une réunion d'information sera organisée à l'arrivée de chaque nouvelle entreprise. Cette information devra être transmise à toutes les personnes travaillant sur le chantier.

La charte sera affichée sur le chantier, de même qu'un rappel des consignes de sécurité et de gestion des déchets.

Une réunion préalable de sensibilisation et de préparation du chantier sera organisée par la maîtrise d'œuvre avec tout le personnel.

Chaque entreprise précisera ses modes opératoires pour assurer la sensibilisation et la formation de l'ensemble de son personnel. Par ailleurs, une formation spécifique et obligatoire, dont le programme aura été validé par la maîtrise d'œuvre, sera organisée par l'entreprise dès le démarrage des travaux à destination des personnes travaillant sur le chantier.

d. Préparation du chantier

Lors de cette phase, une réunion, regroupant le maître d'œuvre, le bureau de contrôle, le coordinateur SPS, les représentants des entreprises et le maître d'ouvrage, seront présentés :

- le projet,
- les différents intervenants,
- les points administratifs (date et heure des réunions de chantier, planning),
- les dates contractuelles,
- les contrôles et indicateurs de qualité,
- la gestion des travaux modificatifs acquéreurs,
- les objectifs environnementaux recherchés.

Cette phase permettra de faire ressortir les solutions précises pour améliorer l'environnement du chantier et notamment de :

- désigner les responsables Environnement de chaque contractant,
- revoir les prestations techniques sensibles en matière environnementale pour trouver des solutions efficaces afin de réduire le maximum de nuisances,
- définir les dispositions prises en vue de l'information et de la sensibilisation des compagnons en matière environnementale,
- réaliser la synthèse des estimations de déchets produits par les entreprises,
- recenser les points sensibles devant être intégrés durant le chantier,
- définir les tâches bruyantes qui ne pourront être évitées désigner un interlocuteur riverain,

Les entreprises devront être présentes lors de cette réunion et être force de proposition.

e. Plan d'aménagement du chantier

Un plan d'aménagement du chantier sera édité. Il sera la base de travail pour toute entreprise titulaire d'un lot. Ce plan d'aménagement devra comporter à minima :

- la limite de chantier (matérialisée par une palissade),
- la base de vie (positionnement, contenu quantitatif en sanitaires, vestiaires, WC, cantine),
- **l'arrivée des énergies et des fluides (avec point d'arrêt et compteur),**
- **l'entrée et la sortie des engins et camions (livraison et enlèvement) avec** si possible un sens unique (sortie distincte de l'entrée) **et une zone tampon servant de parking temporaire,**
- les zones de stockage des matériaux et produits, et des déchets triés,
- la zone de traitement des polluants,
- la zone de manoeuvre des engins,
- le parking utilisé pour les véhicules du personnel,
- la place de la centrale à béton (si nécessaire),
- les zones sensibles vis à vis du bruit,
- la végétation et les éléments les protégeant.

Ce plan sera élaboré lors de la réunion de préparation du chantier à partir des spécifications particulières à chaque lot.

f. Maîtrise des déplacements des engins

Le passage ou le déplacement de pondéreux et engins lors des travaux, va conduire inévitablement à des phénomènes qui pourraient localement déstabiliser les sols, **induire des tassements dans d'autres secteurs, mais également détériorer gravement des habitats naturels hors de l'emprise des travaux. Il convient donc de contrôler le déplacement des engins** pour éviter une circulation anarchique sur toute la zone des travaux.

Les secteurs boisés conservés et habitats naturels de pelouses dunaires **seront interdits à toute circulation d'engins** (clôture temporaire). Les **parcelles situées hors du projet et celles ne faisant l'objet d'aucun aménagement** même au sein du périmètre du projet seront clairement balisées et toute incursion des engins de chantier y sera proscrite.

Lors de la définition du planning de conduite des travaux, l'économie de déplacement et leur cohérence seront au centre des préoccupations. Des axes de circulation internes au site seront ainsi définis et ne pourront être dérochés.

g. Propreté du chantier

Lors de la préparation du chantier, des moyens sont mis à disposition pour assurer la propreté du chantier (bacs de rétention, bacs de décantation, **protection par filets des bennes pour le tri des déchets ...**).

Le nettoyage des cantonnements intérieur et extérieur, des accès et des zones de passage, ainsi que des zones de travail, est effectué régulièrement. Les modalités de nettoyage et la répartition des frais y afférent seront définis dans les annexes organisation du chantier et répartition des dépenses communes.

h. Stationnement des véhicules

Le stationnement des véhicules du personnel devra être réduit et optimisé afin de produire le moins de gêne ou nuisance dans les environs ; **une réflexion sur l'acheminement du personnel sur le chantier devra être menée par les entreprises.**

GESTION DES NUISANCES

a. Les circulations

L'accès au site des travaux se fera de manière à éviter le transit des poids-lourds au sein des zones habitées.

La limitation des déplacements de pondéreux sur le réseau viaire évitera les problèmes d'encombrement et de sécurité et le réseau viaire, hors les livraisons de matériaux.

En terrassement, l'équilibre des déblais/remblais a été intégré dès la phase de conception.

b. Les stationnements

Pour limiter les encombrements dus au stationnement des véhicules du personnel aux abords du chantier, il a été prévu que ce besoin soit géré au sein de la base de vie.

c. Les salissures

Pendant le chantier, une rampe propre en sortie de chantier permettra le décrochage des roues des camions de livraison **avant leur accès sur la voie publique. Les dépôts de terre et les risques d'accidents, dus à une chaussée sale et glissante, seront ainsi réduits. Cette précaution sera associée en période de pluie à un balayage mécanique de l'avenue en cas de salissure. Un contrôle journalier, par une personne de l'encadrement, sera mise en place.**

d. Le bruit

Toutes les entreprises intervenant sur le chantier devront justifier des mesures prises pour la réduction des nuisances sonores pour les ouvriers et les riverains.

Elles indiqueront les nuisances acoustiques provoquées par chaque tâche et fourniront une note justifiant :

- du respect de la réglementation relative à la limitation des émissions sonores des matériels et engins, à la lutte contre le bruit ainsi que du règlement sanitaire départemental,

- la fourniture des certificats d'homologation et des fiches techniques du matériel et des véhicules utilisés.

Lors de la phase de préparation du chantier, toutes les entreprises mettront ainsi en œuvre les actions suivantes :

- Évaluation du niveau sonore des engins et matériels permettant d'intégrer ce paramètre sur le plan d'installation de chantier en les positionnant en fonction des points sensibles environnants (riverains,...),
- Amélioration des conditions d'approvisionnements des matériaux et des équipements permettant de limiter les trafics d'engins sur le site,
- Identification des interventions exceptionnellement bruyantes pour pouvoir les planifier.

La phase d'exécution des travaux permet de mettre en œuvre les dispositions prises pendant la préparation de chantier.

Tout le long de l'exécution de l'ouvrage, le suivi et l'exécution des mesures suivantes devront être intégrées par toutes les entreprises :

- Gérer le trafic et les horaires de livraison du chantier en fonction des contraintes acoustiques environnantes,
- Utiliser les engins et matériels les plus bruyants dans les mêmes créneaux horaires et dans les lieux les plus éloignés des limites du chantier,
- Utiliser les protections auditives,
- **Utiliser les engins et matériels insonorisés faisant l'objet d'une homologation et conformes à la réglementation en vigueur,**
- Éviter les travaux de reprise, source de bruits par une exécution soignée.

e. Pollution de l'eau

Les mesures minimales sur ce chantier par toutes les entreprises seront les suivantes :

- Imperméabilisation temporaire des zones de stockage pour éviter le rejet de substances polluantes sur le sol et dans les réseaux de collecte publique ou le réseau hydrographique,
- Collecte et décantation (mise en place de bassins de rétention provisoires) des eaux pluviales de la base de vie et de stockage (fossé périmétrique étanche fonctionnant par surverse),
- Prévention systématique des ruissellements directs depuis les zones de travaux vers le réseau hydrographique,
- **Étiquetages réglementaires (cuves, fûts, bidons, pots, etc. ...),**
- Contrôle, rétention, et traitement ou collecte des effluents et acheminement vers les filières réglementaires.

Ces mesures seront à mettre en œuvre par toutes les entreprises dès la préparation du chantier afin de réserver les surfaces suffisantes pour les sites de lavage des roues des camions et engins de chantier (le lavage complet des engins se fera en dehors du périmètre) et pour le stockage des produits polluants. Ces critères feront partie des éléments de sélection des entreprises candidates à la réalisation des travaux.

Les entreprises veilleront à maîtriser toute pollution accidentelle ou chronique des sols et des eaux, notamment sur les aires de stockage des déchets.

Ces contraintes devront être intégrées à la définition commune du plan d'installation de chantier et feront l'objet d'une note justificative transmise pour avis au maître d'œuvre (responsable de la bonne exécution des mesures) et au maître d'ouvrage.

f. Pollution de l'air

Les émissions de poussières sont généralement importantes pendant le déroulement du chantier, leur origine provient de différentes sources :

- Trafic des engins par temps sec,
- Remplissage des silos à ciment,
- Percement et découpe des matériaux,
- Chantier non nettoyé.

Les odeurs sont aussi importantes et proviennent :

- **Du brûlage des déchets qui est interdit (l'interdiction sera rappelée aux entreprises par le maître d'ouvrage),**
- Du carburant des engins utilisés,
- **Des matériaux mis en œuvre,**
- **Des produits utilisés (solvants, huiles ...).**

Les mesures minimales suivantes seront prises par toutes les entreprises :

- Arrosage des sols poussiéreux,
- Nettoyage journalier des voiries **d'accès au chantier,**
- Aspiration des poussières,
- Réduction des démolitions par une bonne préparation du chantier,
- Interdiction des brûlages,
- Zone de lavage des roues en sortie de chantier.

Ces contraintes seront intégrées au plan d'installation de chantier et aux procédures de mise en œuvre. Une note justificative sera produite par toutes les entreprises. Elle sera transmise pour avis au maître d'œuvre (responsable de la bonne exécution des mesures) et au maître d'ouvrage.

GESTION DE DECHETS

Avec l'interdiction du stockage de déchets non ultimes et l'augmentation des taxes et des coûts de stockage, trier les déchets pour les valoriser devient également intéressant économiquement. Le tri des déchets réduit le foisonnement dans les bennes et les coûts de rotations associés.

D'autre part, la gestion différenciée des déchets de chantier est un enjeu important de la Qualité Environnementale de cette opération.

Le maître d'ouvrage et les entreprises sont désignés par la loi comme responsables de la gestion des déchets et des rebuts de chantier.

INFORMATION ET SENSIBILISATION DU PERSONNEL

Afin d'appliquer les obligations prévues dans cette opération, il est important que les entreprises organisent des séances d'information et de formation de leur personnel et des sous-traitants au démarrage des travaux et tout au long du chantier, sur la gestion environnementale du chantier et sur les nouveaux modes opératoires en découlant afin de les sensibiliser, de les responsabiliser et de modifier leurs habitudes. Toutes les entreprises doivent donc :

- Participation du chargé d'affaires de chaque entreprise et du chef de chantier, responsable du chantier à faibles nuisances, à des réunions d'information organisées par la maîtrise d'œuvre.
- Organisation de deux séances d'information et de sensibilisation de leur personnel au démarrage des travaux en présence du Responsable Environnement (RE).

Les objectifs de ces séances d'information et de sensibilisation seront les suivants :

- L'organisation d'un chantier à faibles nuisances,
- La définition des différents rôles,
- Les enjeux de la gestion des déchets,
- La réduction des déchets à la source,
- Le tri et le stockage des déchets sur le chantier,
- L'évacuation et l'élimination des déchets,
- La réduction des nuisances,...

Pour faire respecter la qualité du tri des déchets, les entreprises dispenseront une information tout au long du chantier par petits groupes afin d'expliquer les enjeux, les différents types de déchets à trier, l'organisation de la gestion des déchets,...

Les entreprises devront également sensibiliser les responsables des entreprises sous-traitantes à motiver leur personnel.

Lors de la phase de préparation de chantier, chaque entreprise, en concertation avec toutes les entreprises du chantier et le pilote environnement, devra donc fournir un planning d'information et de formation.

ME 49-1, ME 72-1 : PASSAGE DE L'AUTRE COTE DE LA ROUTE :

Le tracé de la terminaison de Nord de la section 49 et le commencement de la section 72, du Château jusqu'à l'Etier Neuf a été maintenu sur le côté Ouest de la route malgré des contraintes foncières fortes et la présence de nombreux portail d'accès de riverains. Ce positionnement permet de de s'éloigner du littoral et donc des limites de la réserve mais aussi d'éviter des pelouses arrières dunaires (en très mauvais état) présentes à proximité de l'accotement.

ME 74-1 : PISTE DECALEE DE 20 M VERS L'OUEST, LE LONG DE LA ROUTE

Le tracé initial traversant le bois de La Prade devait passer au sein d'une ouverture forestière fortement embroussaillée. Cette dernière abritant des pelouses arrières dunaires (source CD 17), et étant distante de seulement 30 m d'une héronnière, le tracé a été dévié de 20 m vers l'Ouest, pour passer le long de la route, sur accotement (Cf. carte). La coupe de quelques chênes verts et pins maritimes pourrait être nécessaire à ce nouveau tracé. Compte tenu du faible diamètre de ces arbres, ils ne constituent pas des gîtes potentiels pour les chiroptères. Leur bon état sanitaire ne permet pas de présager de la présence d'insectes xylophages.

IX.2. MESURES DE REDUCTION

MR-49-1, MR 72-1, MR 74-1 ADAPTATION DE LA PERIODE DES TRAVAUX

Une partie des réponses apportées pour pallier les incidences liées à la phase de travaux a été abordée dans les chapitres précédents.

La période des interventions sera adaptée de façon à atténuer les incidences sur la faune locale. Le tableau suivant présente les périodes favorables pour la conduite des travaux selon les groupes faunistiques.

Espèces protégées	Période favorable pour les travaux
Amphibiens	Travaux sur les habitats terrestres : avril à septembre (période d'activité des animaux autorisant leur fuite) Travaux sur les habitats aquatiques : octobre à mars (période d'hivernage)
Reptiles	Travaux de mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)
Oiseaux	Travaux de mi-août à mars (hors période de nidification)
Mammifères terrestres	De mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)
Mammifères semi-aquatiques	De septembre à mars (hors période préférentielle de reproduction)
Chiroptères	De mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)

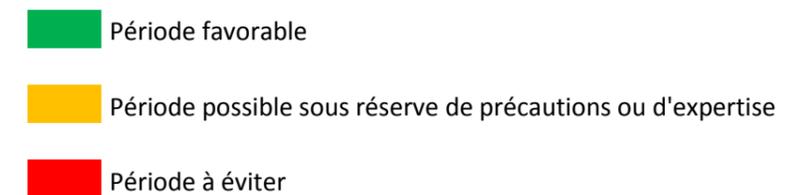
	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Amphibiens (habitats terrestres)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Amphibiens (habitats aquatiques)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Reptiles	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Oiseaux	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mammifères terrestres	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mammifères semi-aquatiques	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Chiroptères	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

TABLEAU 2 : PERIODE DE TRAVAUX FAVORABLES A LA PRESERVATION DES ESPECES FAUNISTIQUES

Au regard de ce tableau, il peut apparaître complexe de proposer un calendrier des travaux optimal en raison du nombre d'espèces et de leurs exigences propres. En effet, une période favorable pour une espèce ne l'est pas forcément pour une autre, compte tenu des cycles biologiques.

Par ailleurs, compte-tenu de la fréquentation touristique et de la circulation estivale, il n'est pas envisageable d'intervenir entre le 15 juin et le 15 septembre. Afin de réduire au maximum le risque d'incidence, il convient de distinguer les périodes d'intervention selon la nature des travaux et les milieux concernés.

	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Taille de haies, entretien végétation	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Abattage d'arbre (feuillus diamètre inférieure à 20 cm)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Abattage d'arbre (résineux diamètre inférieure à 20 cm)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Abattage d'arbre à cavités (a priori aucun)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Intervention à proximité des marais	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Intervention à proximité de l'estran	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Intervention en milieu dunaire (accotement)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■



Plusieurs secteurs de la route des huitres longe la côte, et des reposoirs de limicoles et d'anatidés sont présents à faible distance. Il est délicat d'appréhender les périodes où ces derniers sont le plus fréquenté même si les effectifs peuvent être plus importants en période de migration ou d'hivernage. A ce titre, nous considérons qu'il n'y a pas de période idéale pour les travaux mais que l'avifaune s'adapte et s'habitue à ce type d'activités temporaires. Toutefois, afin d'appréhender au mieux les mouvements migratoires de l'année en cours, les gestionnaires de la réserve seront contactés et mis à contribution afin d'ajuster la date de démarrage des travaux, en particulier pour ce qui concerne le tronçon « Prise du Mounard » → « Prise de Saint-Martin ».

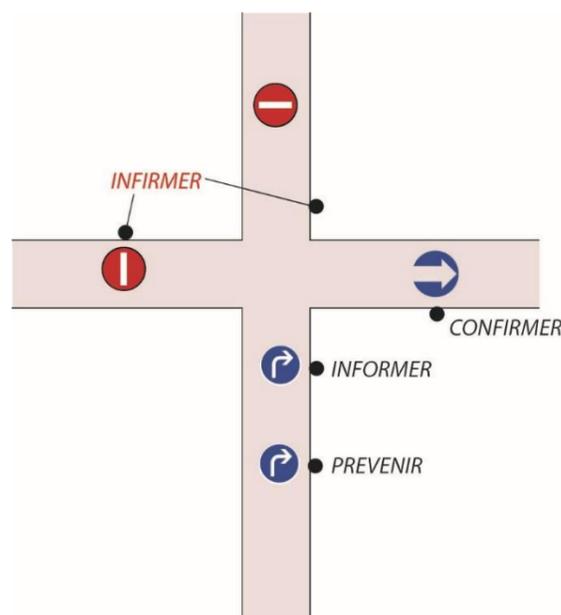
Les interventions sur les accotements dunaires ont principalement lieu au droit de secteurs où les milieux et la flore sont banalisés par le piétinement. Toutefois, il apparaît préférable d'intervenir, au moins pour le décaissement et le nettoyage des sols, après la période de floraison et lorsque les insectes et reptiles disposent encore d'une capacité de fuite, c'est-à-dire à la sortie de l'été, entre août et octobre. Cette étape de décaissement réalisée, les travaux peuvent alors se poursuivre sans craindre la présence d'espèce au droit de la zone.

MR 72-2 : BALISAGE, PANNEAUX, BARRIERES :
Dans le secteur de la dune l'Isleau, entre le Moulin de la côte et le chenal de La Brande, des habitats de dune grise subissent une double pression de sur-piétinement et d'enrésinement. Une gestion des flux par pose de ganivelle, accompagnée d'une signalisation appropriée et une gestion de la végétation permettra d'améliorer de manière substantielle la qualité de ce secteur (Cf MC 72-1).

Afin d'accompagner la sensibilisation du public au site, la Communauté de communes mettra en place des outils pédagogiques numériques et physiques : la Communauté de communes est engagée dans la mise en place d'un dispositif de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel aux abords des itinéraires cyclables existants et projetés du Plan vélo 3 :

Conçue par l'Université de La Rochelle, en partenariat avec la DRAC et la Communauté de communes, l'application smartphone « Visite patrimoine Oléron » proposera aux cyclistes des contenus textuels et visuels, sonores et vidéos, présentant le patrimoine naturel et culturel rencontré au cours de leur balade et invitant au respect des lieux. En relais sur le terrain des pupitres seront posés reprenant et complétant les informations de l'application pour expliquer la nécessité de ne pas sortir à vélo de l'itinéraire cyclable. Un pupitre sera posé aux entrées nord et sud du village de La Baudissière ainsi qu'au niveau de la zone d'arceau, au droit de l'intersection entre l'itinéraire cyclable et de la route menant à Bellevue.

La signalétique sera également renforcée avec un dispositif de confirmation et d'information de la signalisation de repérage (voir schéma ci-dessous).



MR 72-3, 74-3 : BALISAGE HABITAT PELOUSES CALCICOLES ARRIERE DUNAIRES AVANT TRAVAUX

Le secteur situé entre La Brande et la prise du Mounard présente plusieurs taches d'habitats de pelouses arrière dunaires dont la valeur patrimoniale est élevée. Afin d'éviter tout risque de dégradation lors des travaux, un écologue viendra piqueter et baliser ces habitats à la rubalise avant le commencement des travaux, pour s'assurer de leur signalement et de leur non circulation par les engins.

Cette action sera également réalisée au niveau du bois de la Prade. Des mesures de gestion de ces habitats seront mises en œuvre (cf. MC 72-1 et 74-1).

MR 72-4 : POSITIONNEMENT DE LA PISTE EN PIED DE DIGUE

La partie du tracé de la section n°72 comprise entre la prise du Mounard et la prise de Saint-Martin passe à proximité de la digue. Des travaux de remise en état de cette dernière devraient être réalisés par le Conseil Départemental de la Charente Maritime. En outre, cette section est située à proximité de l'estran qui présente une grande richesse avifaunistique. Une réflexion a été menée afin de mutualiser les travaux du Conseil Départemental et d'éviter les impacts sur l'avifaune.

TABLEAU 3 : SOLUTIONS TECHNIQUES ETUDIÉES POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE EN SITE PROPRE DE LA SECTION 72 DANS LE SECTEUR DE LA DIGUE SAINT MARTIN

Non retenu	Passage en haut de la bande enherbée : Cette proposition n'a pas été retenue à cause du dérangement que cela pouvait générer sur l'avifaune	
Non retenu	Décaissement du bas-côté : Cette proposition n'a pas été retenue, car cet aménagement nécessite la destruction de la bande enherbée	
Retenu	Implantation en bas de digue avec pose d'un muret de soutènement en bois : Cette proposition a été retenue, car elle permet de limiter le dérangement de l'avifaune tout en permettant aux cyclistes de profiter de la vue. Cet aménagement permet en outre de ne pas entièrement remanier la bande enherbée.	

Les premières solutions visant à faire passer la piste au sommet de la digue ont été écartées au profit d'un aménagement en pied de digue. La silhouette du cycliste sera ainsi beaucoup moins perceptible depuis l'estran et donc par l'avifaune en stationnement sur la réserve.

Les études relatives à la pérennité et au confortement des digues devront définir les conditions de consolidation et de structures nécessaires pour les ouvrages de protection et de défense contre la mer. Les incidences de ces travaux devront également être appréhendées au regard de la RNN et de la sensibilité des habitats naturels et des espèces qui les fréquentent.

MR-74-2 : BOIS DE LA PRADE : MISE EN PLACE DE GANIVELLES POUR INTERDIRE L'ACCES AU BOIS ET BALISAGE ZONE DE QUIETUDE

Une héronnière d'une dizaine de nids a été signalée dans le bois de La Prade et est suivi par les gestionnaires de la RNN depuis plusieurs années. Malgré la proximité de la route RD126 à moins de 20 m des premiers nids, du village vacances de La Vieille Pérrotine et du chemin d'accès au golf, la colonie semble bien se porter. Afin de garantir la tranquillité des oiseaux le boisement sera cerné d'une clôture de ganivelles visant à interdire tout accès depuis le tracé cyclable. Par ailleurs, à l'approche du bois et jusqu'au chemin 'accès au golf des panneaux « Zone de quiétude » invitant les cyclistes et promeneurs à la discrétion seront positionnés.

IX.3. MESURES DE COMPENSATION

MC 72-1, MC 74-1 : REOUVERTURE, GESTION ET ENTRETIEN DE MILIEUX ARRIERE DUNAIRE A DEFINIR :

Pour compenser les impacts causés par le projet, il est proposé de redonner au Pélobate cultripède une surface pouvant être utilisée comme aire de repos. Pour pouvoir être considérée comme mesure de compensation, cette parcelle doit répondre à de multiples critères :

- Elle doit être en état dégradé justifiant des travaux de restauration mais potentiellement favorable après ces travaux sans modification substantielle des milieux.
 - Ce ne doit pas être une création mais bien une restauration de milieu.
- Elle doit être acquise ou contractualisée en vue de mesures de compensation. Ce ne peut être une parcelle sur laquelle une opération similaire était déjà prévue.
 - Elle doit être en lien avec le site lésé
 - Un corridor écologique doit pouvoir être clairement identifié pour permettre aux espèces de se déplacer d'un site à un autre.

Au regard de ces critères, il ne peut être envisagé de restaurer le milieu au droit-même du site de Fort Royer. En effet, les parcelles acquises par le Conservatoire du Littoral ont déjà vocation à être restaurées et gérées.

Après discussion avec le maître d'ouvrage, une parcelle est à l'étude pour de telles mesures.

Présentation de la parcelle pressentie

La parcelle en question se situe à 380 m à vol d'oiseau du chemin de l'Ilette. Il s'agit d'une parcelle d'environ 7 ha en cours d'acquisition par la CdC (le propriétaire a donné son accord – la procédure devrait être

finalisée en septembre/octobre 2018). L'acquisition est liée aux travaux du PAPI île d'Oléron. Cette parcelle n'est pas vouée à recevoir des mesures compensatoires liées à un autre projet.

Elle est ici identifiée à titre informatif, la réflexion quant à la possibilité de restauration en étant encore à ses prémices. En effet, avant de planifier des travaux sur cette parcelle, il est nécessaire de :

- Conduire une prospection minutieuse de la parcelle en question (inventaires faune/flore/pédologie), afin d'établir si elle peut être favorable au Pélobate et/ou à d'autres espèces
- Calculer les surfaces d'habitats lésés, en déduire la surface à compenser, identifier si cette dernière est inférieure à la surface potentiellement restaurable
- Analyser les travaux prévus dans le cadre du PAPI (projet mis en œuvre par ARTELIA), identifier les incidences de la réhausse de la digue et de la reprise des réseaux hydrauliques sur les habitats côté zone protégée ou collecter et analyser les études réglementaires ayant pris en compte ce phénomène.
- Conclure quant à la compatibilité travaux/restauration (est-ce que le milieu sera toujours favorable à l'espèce après travaux du PAPI ?)
 - Établir les connexions possibles entre cette parcelle et Fort Royer et/ou réfléchir à renforcer ou créer une connexion sans danger pour le Pélobate et autres espèces susceptibles de fréquenter les deux sites
 - Entrer en contact avec le gestionnaire de la RNN de Moëze-Oléron (LPO France) qui jouxte la parcelle en question et mener une réflexion collective (COPIIL de la notice de gestion décrite en MA 1 ci-après, RNN, etc.) pour une gestion concertée favorable au Pélobate.
 - Identifier les travaux de restauration, établir un planning de ces actions
 - Intégrer la gestion de la parcelle à la notice citée en MA 1 ci-après.

Une fois toutes ces étapes finalisées, la compensation pourra être concrétisée.

Une seconde parcelle (en plus ou à la place de la première) est éventuellement envisageable : il s'agit de l'actuel camping (parcelle 1 sur la Carte 52). La mise en vente de la parcelle est envisagée à long terme, qui pourrait être à cette occasion acquise par la CdC. La composition sableuse du sol permet d'estimer un bon potentiel de restauration d'aire de repos du Pélobate. Les étapes seraient similaires à celles décrites ci-avant. Il est par ailleurs envisageable d'engager une réflexion sur la pertinence d'adapter le zonage du PLU au droit de cette zone. Cependant, en l'état actuel, cette possibilité reste théorique et dépendra de l'avenir foncier de la parcelle.

IX.4. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

MA1 : MENER UNE REFLEXION GLOBALE ET COHERENTE POUR LA GESTION ECOLOGIQUE DU SITE DE FORT ROYER

Il est proposé **des mesures d'accompagnement qui consisterait** en la gestion du site de Fort-Royer et de ses alentours. **La réflexion porte sur la rédaction d'une notice de gestion** dont le périmètre comprendra des surfaces de milieux sableux, d'estran et de jas actuellement non gérés. **Cette mesure est actuellement à l'état embryonnaire et doit faire l'objet d'une réflexion à long terme avec une implication forte de la part de l'ensemble des acteurs.**

La réflexion autour de la gestion se fera par un comité de pilotage composé des acteurs suivants :

- La CdC (Service Espaces Naturels) en tant que propriétaire foncier et co-gestionnaire
- Le Conservatoire du Littoral, en tant que propriétaire foncier et co-gestionnaire
- Le Conservatoire Régional des Espaces Naturels
- **L'association OBIOS, en tant qu'experts herpétologues et naturalistes, sous réserve d'une forte implication de la CdC vis-à-vis des enjeux environnementaux**

L'emprise gérée se composerait de terrains appartenant foncièrement :

- À la CdC (**comprenant des parcelles dont l'acquisition est en projet**)
- Au Conservatoire du Littoral
- En indivision (promoteurs du lotissement de Fort Royer)
- À divers propriétaires privés

L'emprise telle que suggérée est illustrée par la carte insérée en p. 124. Il importe de préciser que **l'ensemble** du foncier doit être acquis ou contractualisé avant toute action concrète. Ce périmètre est donc amené à évoluer dans le temps.

En premier lieu, **un diagnostic solide** doit être établi, qui permettra de bien identifier les enjeux liés à **l'ensemble des espèces présentes**. Les mesures de gestion qui en découleront ne devront pas seulement prendre en compte les deux espèces-cibles de cette dérogation (Pélobate cultripède et Coronelle girondine), mais **l'ensemble de la faune** soumise à protection réglementaire ou évaluée sur les listes rouges locales et/ou nationales. Parmi ces dernières, on rappelle la présence de la vipère aspic, de la couleuvre vipérine (vulnérables en Poitou-Charentes), et de l'Orvet fragile (en danger d'extinction en Poitou-Charentes).

Des suggestions de gestion ont été avancées, notamment par le Conservatoire du Littoral qui est propriétaire **d'une partie de ces parcelles** depuis quelques années et projetait à long terme une notice de gestion sur ce site. Parmi ces suggestions : pâturage ovin, réouverture du site phasée dans le temps afin de ne pas modifier radicalement et

soudainement le milieu, ce qui pourrait entraîner une forte perte de la biodiversité à très court terme, etc. **La mise en place d'un couloir** dans un axe est/ouest traversant le chemin (au droit d'un platelage bois aménagé sur quelques mètres) est également étudiée. **Cette mesure pourrait être favorable au Pélobate mais il importe de s'assurer en premier lieu qu'elle ne remet pas en cause les populations des autres espèces** à enjeu de conservation. Par ailleurs, l'ouverture de ce corridor devra être accompagnée de mesures fortes empêchant le public de l'emprunter comme sentier.

Un planning des étapes à mettre en place dans les premières années est proposé ci-après.

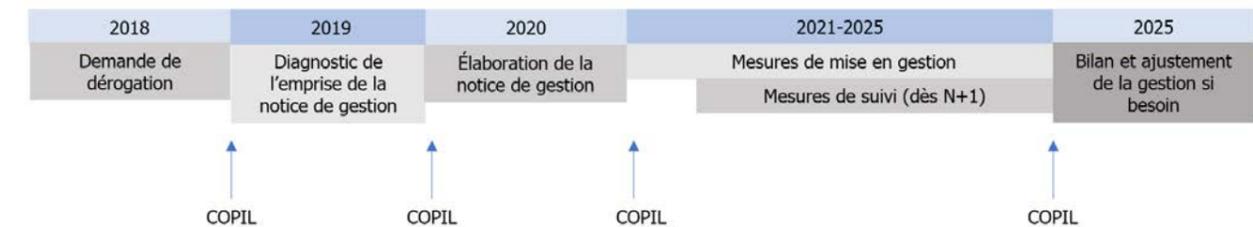
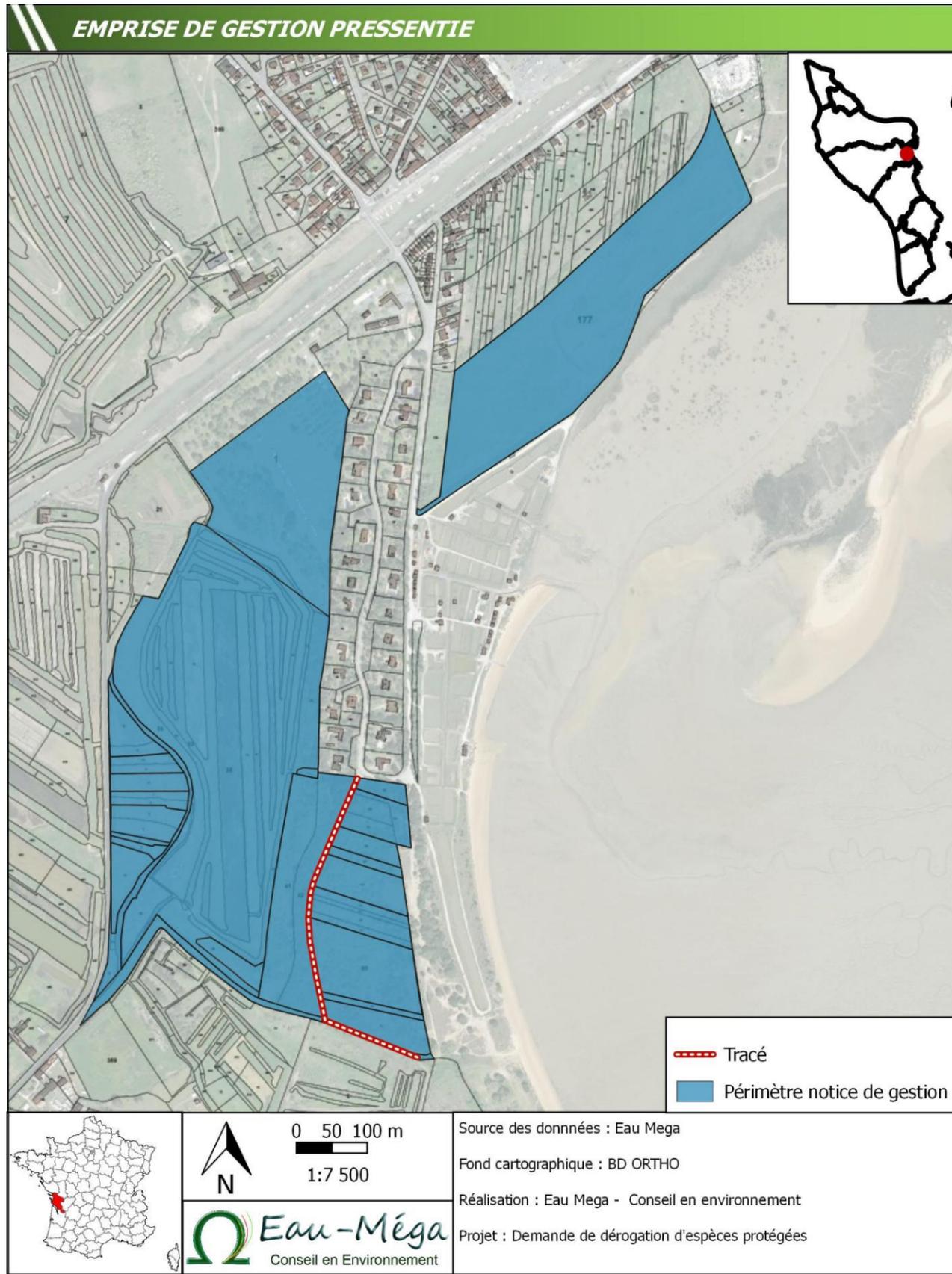
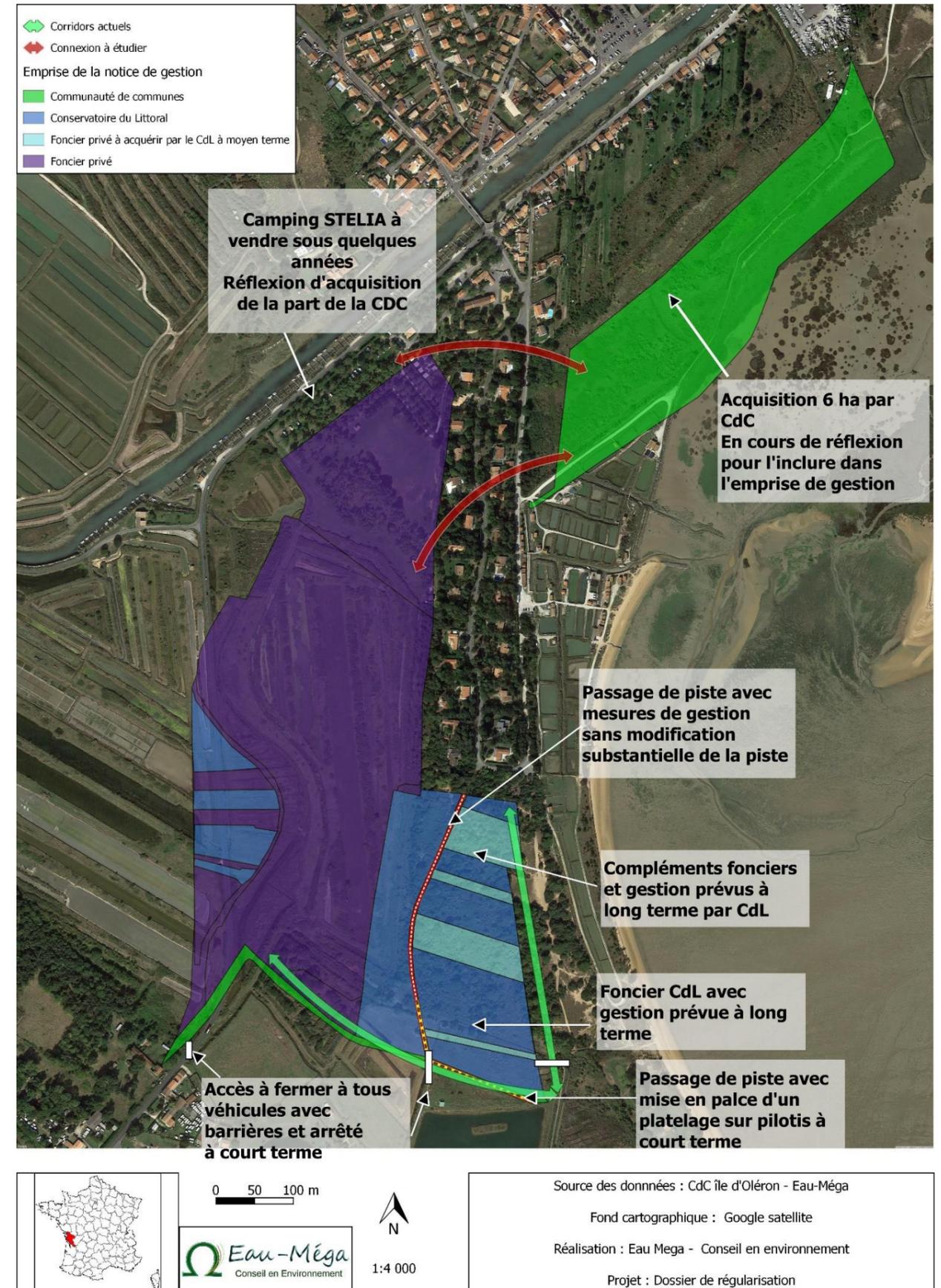


FIGURE 85. PLANNING RELATIF A LA GESTION DU SITE

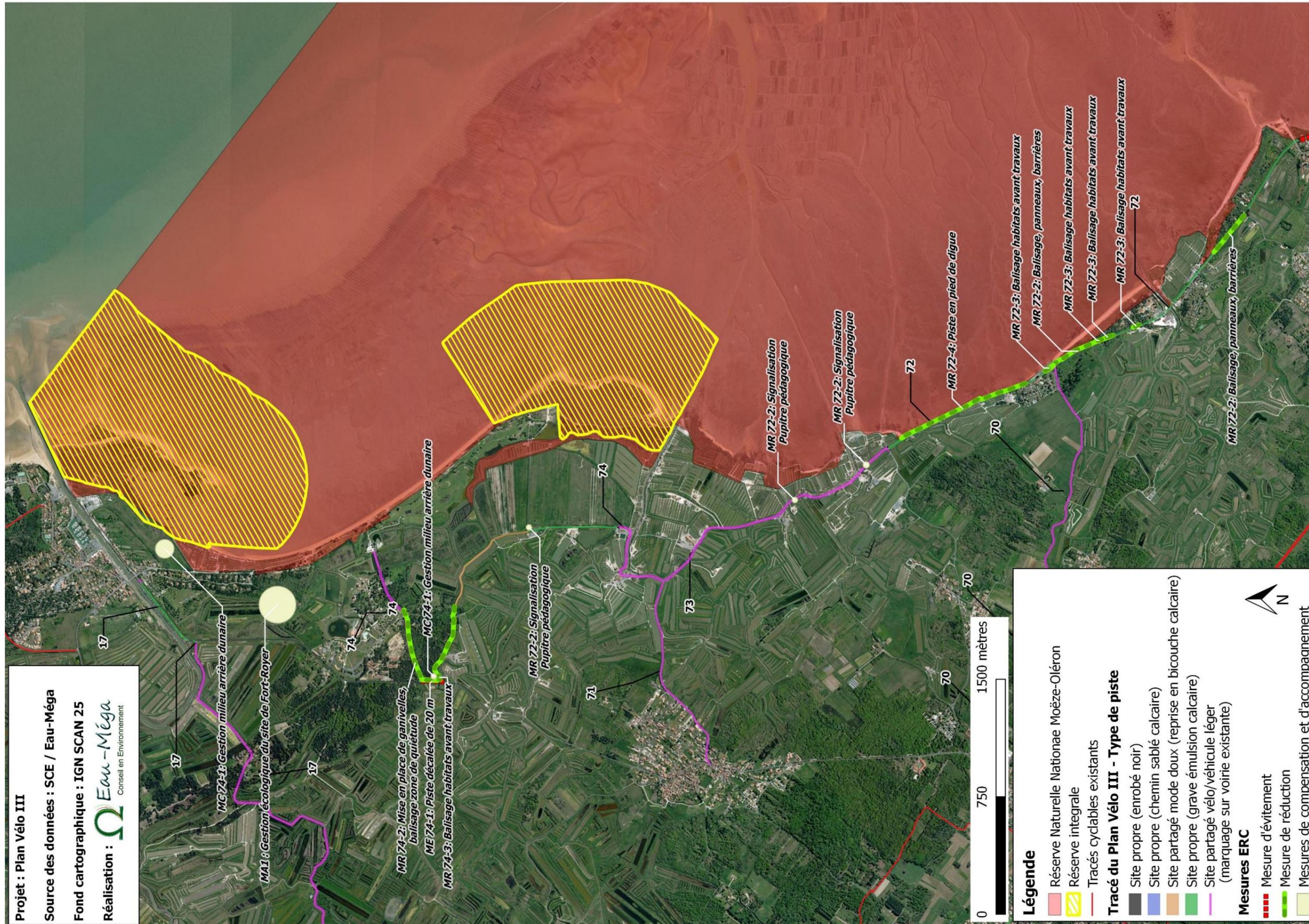
Tel que le montre le planning proposé, le COPIL se réunira avant chaque étape décisive afin de prendre une décision concertée quant à la gestion du site de Fort Royer et ses alentours.



CARTE 52. MESURE D'ACCOMPAGNEMENT : REFLEXION SUR UNE EMPRISE DE GESTION AU ABORD DE FORT-ROYER



CARTE 53. SYNTHESE DES IDEES EMISES SUR LA GESTION A MENER AUX ABORDS DE FORT-ROYER



CARTE 54 : CARTE DE SYNTHÈSE DES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION, DE COMPENSATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

faunistiques quasi exhaustifs, selon la potentialité des habitats et à mesure de la proximité de la zone de travaux.

METHODE

NIVEAUX D'ANALYSE ET D'INVESTIGATION

La méthode de définition écologique de la zone d'étude du Plan Vélo III a été plus poussée à mesure de la proximité des zones de travaux des sections pour arriver à une quasi-exhaustivité au droit du tracé. L'analyse se décompose en plusieurs phases auxquelles correspondent différents niveaux d'investigation.

- Analyse bibliographique :
 - Niveau 1 : Analyse des éléments existants sur l'île d'Oléron à partir des données des services de l'Etat, des principales bases de données ministérielles, régionales et des données du SCoT.
 - Niveau 2 : Analyse des inventaires existants à l'échelle communale (Natura 2000, ZNIEFF) pouvant concerner la zone ciblée.
 - Niveau 3 : Bibliographie plus complète lorsque le site a déjà fait l'objet d'études particulières (étude d'impact, plan de gestion, données de la CDC de l'île d'Oléron, rapport d'activités de la RNN Moëze-Oléron,...)

- Analyse cartographique :
 - Niveau 1 : Analyse des éléments cartographiques et paysagers sur la base des cartes IGN à l'échelle 1/25 000.
 - Niveau 2 : Analyse complétée par les éléments de la dernière photographie aérienne disponible.
 - Niveau 3 : Analyse de l'évolution temporelle à partir d'un historique des photographies aériennes et d'autres éléments lorsqu'ils sont disponibles (occupation du sol, données agricoles, cartographies zones humides...)

- Investigation de terrain :
 - Niveau 1 : Prise en compte du site au travers d'une visite globale de la commune
 - Niveau 2 : Visite sur site avec détermination des habitats naturels dans un rayon de 100 m et se précisant à mesure de la proximité des travaux pour arriver à une quasi exhaustivité au droit des travaux et au niveau 2 de définition de la nomenclature CORINE Biotopes
 - Niveau 3 : Multiples visites sur site avec recherches d'éléments patrimoniaux (espèces sensibles) ou d'intérêt (corridors, habitats particuliers) et pouvant aller jusqu'aux inventaires floristiques et

Chaque linéaire a fait l'objet d'un pré-diagnostic de ses sensibilités environnementales à partir de données bibliographiques et cartographiques (analyse bibliographique de niveau 2 au minimum, analyse cartographique de niveau 3). Ce pré-diagnostic a ensuite été complété par des reconnaissances sur le terrain depuis début avril 2014 jusqu'à mi-février 2015 (investigation de terrain de niveau 2 au minimum).

TABLEAU 4: DATES DES INTERVENTIONS NATURALISTES ET DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES – B.E. EAU-MEGA

Dates	Conditions météorologiques
04/03/2014	Temps qui se couvre dans la journée : nuages de 3/8 à 5/8 ; 10° à 15h ; vent F3 de l'W
25/03/2014	Temps très couvert (8/8) et ondée ; 9° à 14h; vent variable ; vent F4 de l'W
04/04/2014	Temps qui se découvre dans la journée ; 13° à midi ; vent F3 de l'W
07/04/2014	Temps très couvert (8/8) ; 14° à midi ; vent variable
09/04/2014	Beau temps ; 15° à midi ; nuages 1/8 ; vent F1 du NE
15/04/2014	Beau temps ; 15° à midi ; nuages 1/8 ; vent F3 du NE
22/04/2014	Un peu couvert (4/8) ; 15° à midi ; vent F3 de l'W
09/05/2014	Très couvert (8/8) ; 14° à 10h ; vent F4 de l'W
24/05/2014	Temps pluvieux (6/8) ; 14° à 11h ; vent F4 du SW
16/06/2014	Beau temps ; 26° à 16h, 19° à 0h30 ; nuages 1/8 ; vent F2 de l'E.
17/06/2014	Beau temps mais venteux; nuages 0/8; vent F3 du NE; 25,5° à 16h, 17° à 0h30.
18/06/2014	Beau temps ; nuages 0/8; 23,5° à 15h30, 19,5° à 0h ; vent F2 du N.
19/06/2014	Beau temps ; nuages 0/8; vent F2 du NE ; 27° à 16h, 18,5° à 1h.
20/06/2014	Beau temps ; nuages 0/8 > 1/8 le soir ; 29° à 18h, 25° à 23h ; vent F2 de l'W.
25/06/2014	Beau temps ; nuages 2/8 ; 21° à 14h ; vent F2 de l'W.
31/07/2014	Beau temps ; nuages 1/8 ; 21° à 14h, vent F2 de l'W
07/08/2014	Temps maussade ; nuages 7/8 ; 21° à 11h ; vent F3 de l'W
19/08/2014	Un peu couvert (5/8) ; 19° à 17h ; vent F3 du NW
28/08/2014	Très couvert (8/8) ; 20° à 16h ; vent F2 de l'W
01/09/2014	Beau temps ; nuages 0/8; vent nul sauf sur la côte le soir ; 25° à 15h, 19° à 23h30.
02/09/2014	Beau temps ; nuages 0/8; vent F2 de l'W ; 26° à 15h, 20° à 23h30.
24/09/2014	Couvert le matin (6/8), dégagé l'après-midi (2/8) ; 14° à 10h ; vent F2 du N.
29/10/2014	Couvert (6/8), 13° à 10h ; vent variable
13/02/2015	Beau le matin, pluvieux l'après-midi ; Vent F4 du Sud

Concernant les sections en relation avec la RNN de Moëze-Oléron, le niveau 3 d'analyse et d'investigation a été visé. Les campagnes d'inventaires naturalistes ont été conduites sur ces sections et leurs abords (quelques dizaines de mètres autour de différents tracés) dans l'objectif de définir les axes de passage les moins impactants. Ces inventaires se sont donc focalisés sur les sections hors enveloppe urbaine, hors tracés matérialisés par de la peinture au sol, hors accotement de voiries existantes (sauf dans le cas de passage en secteur de marais, littoral ou zone humide) et hors terres agricoles.

Pour les différents groupes taxonomiques étudiés, des listes d'espèces aussi complètes que possible ont été dressées au fur et à mesure des prospections de terrain. Les listes complètes des espèces animales et végétales inventoriées, ainsi que leurs statuts patrimoniaux, sont regroupées en annexe.

Depuis 2015, de nombreux déplacements sur site ont été réalisés afin de préciser les tracés et vérifier les alternatives qui pouvaient se présenter sans toutefois donner lieu à de nouvelles prospections naturalistes.

1. Les mammifères

L'inventaire des mammifères s'appuie sur l'observation directe des animaux, lors des prospections générales du site, et sur la recherche d'indices de présence (terriers, cris, restes de repas, empreintes, fèces, traces sur la végétation...). Pour les chiroptères, des prospections nocturnes, à l'aide d'un détecteur d'ultrasons (modèle Peterson D240X), ont été effectuées. La prospection systématique des berges, et en particulier des promontoires et autres endroits plus ou moins dégagés en bordure des milieux aquatiques, permet de recenser les zones de marquage habituel des mammifères.



2. Les oiseaux

Les prospections ont été effectuées à partir de repérages à la jumelle d'oiseaux en vol au-dessus de la zone d'étude ou posés sur le site et au chant.

3. Les amphibiens

Les prospections ont consisté en des visites nocturnes en vue d'un repérage au chant et par observation directe lorsque cela était possible.

4. Les reptiles

Pour les reptiles, les prospections ont été réalisées par observation directe sur les zones ensoleillées du site dans des conditions météorologiques favorables.

5. Les insectes

La prospection en vue de la recherche d'odonates et de lépidoptères consiste en une observation directe des individus en période de vol. Les espèces saproxyliques ont été recherchées sur les arbres, souches et bois morts. Les orthoptères ont été repérés par observation directe en arpentant le périmètre. Des captures au filet ont permis de confirmer les identifications.

6. La flore

Les prospections floristiques se sont déroulées sur l'ensemble de la saison favorable à l'observation de la végétation (printemps et été), de façon à prendre en compte à la fois les espèces précoces, à floraison vernale, et les plantes tardives, à fructification estivale (diverses ombellifères par ex.). La liste complète des espèces (phanérogames, et cryptogames vasculaires) est établie au fur et à mesure des prospections de terrain et les espèces remarquables sont localisées avec précision (GSP). Les relevés ont été réalisés au droit et à proximité immédiate (< 50 m) des tracés et des alternatives étudiées au stade avant projet.

NOM, QUALITE ET QUALIFICATIONS DES EXPERTS AYANT PREPARE L'ETUDE

A. LES INTERVENANTS DANS LE CADRE DE LA CONDUITE DES INVESTIGATIONS DE TERRAIN

M. Marc CARRIERE – B.E. Les Snats depuis 2003

Docteur en écologie : Ecologue spécialisé en Botanique, Phytosociologie, Agro-pastoralisme, Mammlogie, Ornithologie, Herpétologie, Batrachologie, Entomologie

Recherche fondamentale (C.N.R.S., M.N.H.N.), Recherche-développement (IRD/ORSTOM, CIRAD-EMVT), Publications scientifiques (INRA, M.N.H.N.)

En charge des inventaires naturalistes multigroupes

M. Jean-Roch BOURDET

Ecologue généraliste – phytosociologie et pédologie

B.E. Eau-Mega

En charge des inventaires botaniques et de zones humides, de l'analyses des données

M. Sébastien MAZZARINO

Ecologue ornithologue,

B.E. Eau-Mega

En charge des inventaires ornithologiques

B. LES INTERVENANTS DANS LE CADRE DE LA REDACTION DE CETTE ETUDE

M. Sébastien MAZZARINO

Chargé d'études Evaluation environnementale, Document d'incidence, Etude d'impact depuis 15 ans,

B.E. Eau-Mega

M. Jean-Roch BOURDET

Chargé d'études Etude d'impact, document d'incidence, hydrologie depuis 16 ans

B.E. Eau-Mega

SOURCES DOCUMENTAIRES :

Une part des informations écologiques développées dans l'étude est issue des travaux de la D.R.E.A.L. Nouvelle-Aquitaine, des DOCUMENTS d'OBJECTIFS des sites Natura 2000, des données qu'a bien voulu transmettre la direction de la Réserve Naturelle Nationale de Moëze-Oléron.

DIFFICULTES RENCONTREES

Une des difficultés rencontrées est liée au caractère linéaire de l'aménagement qui implique de parcourir de grandes distances dans le cadre des prospections, qui par ailleurs sont contraintes par les délais inhérents à la mission et aux cycles de développement des espèces.

Il en résulte que certaines espèces n'ont pu être détectées par les prospections mais ont été signalées par la suite par les acteurs consultés (RNN, DREAL...).

La seconde difficulté est liée au contexte environnemental très riche de l'île d'Oléron qui rend certains aménagements délicats et potentiellement impactants sur des habitats ou des espèces patrimoniales, quel que soit les alternatives retenues.