



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le plan vélo 3 - Aménagement d'un réseau de pistes cyclables dans l'île d'Oléron (17)

n°Ae : 2017-45

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 30 août 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le plan vélo 3 – Aménagement d'un réseau de pistes cyclables dans l'île d'Oléron (17).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, François Duval, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller.

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

Étaient absents ou excusés : Marc Clément, Thierry Galibert, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet de la Charente-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 6 juin 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 13 juin 2017 :

- *le préfet de département de Charente-Maritime,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle Aquitaine.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 13 juin 2017 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Nouvelle Aquitaine et la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, et a pris en compte la réponse de cette dernière en date du 11 août 2017.

Sur le rapport de François Duval et Sophie Robin et, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de plan vélo 3, porté par la communauté de communes de l'île d'Oléron, fait suite à deux plans vélos précédents respectivement engagés en 1995 et 2004. Les 61 kilomètres de voies vélos prévus dans le cadre de ce dernier plan permettront de constituer à terme un réseau cyclable, maillé et continu, de près de 200 kilomètres, se répartissant en 106 kilomètres de sites propres et 91 kilomètres de voies partagées. Il s'inscrit dans le cadre d'un plan global des déplacements destiné à contribuer à la maîtrise de l'usage de la voiture particulière et à promouvoir les modes de déplacements alternatifs (transports collectifs, vélo, marche à pied). Son coût est estimé à 8,5 millions d'euros TTC.

Le projet s'insère dans un territoire caractérisé par une grande qualité et diversité de paysages et de milieux naturels que traduit la présence d'un ensemble dense de sites Natura 2000 et d'un site classé couvrant 84 % de la surface de l'île. Avec une population de 250 000 habitants en période estivale (pour 22 000 en basse saison), la pression de la fréquentation sur ces milieux est forte.

Les voies cyclables prévues au projet sont situées dans des emprises de voiries ou de chemins existants. La maîtrise d'ouvrage considère que ce parti pris contribue à la neutralité environnementale du projet et limite l'intérêt et la portée d'une démarche de recherche de variantes, ce qui mériterait d'être mieux justifié, globalement et pour certaines sections.

Les principaux enjeux du dossier relevés par l'Ae portent sur :

- la maîtrise des déplacements automobiles et la contribution que peut y apporter le plan vélo,
- les risques possibles de perturbation de la faune et de la flore le long du tracé du réseau, en particulier dans les sites Natura 2000, en lien notamment avec la fréquentation attendue et la localisation de certaines sections,
- la durabilité des ouvrages prévus, au regard des risques de submersion et d'érosion.

Les trois générations de plans vélos conçus et mis en œuvre depuis 1995 concourent à un même objectif de desserte de l'île en modes actifs et constituent à ce titre un seul programme de travaux qui justifie une attention particulière aux impacts de toutes ses composantes sur les espèces et les habitats naturels des zones traversées.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur :

- l'appréciation, au-delà du seul plan vélo 3, de l'ensemble des impacts du programme de travaux des trois générations de plans vélos,
- la redéfinition du partage des compétences en matière de déplacements, en vue d'établir une autorité organisatrice unique pour contribuer à la mise en place d'un système de déplacement, articulé sur la combinaison des différents modes, destiné à limiter l'usage de la voiture particulière,
- l'approfondissement de l'étude des impacts du projet sur l'ensemble des sites Natura 2000 supposant la recherche, notamment pour la section 74, de variantes plus favorables à la conservation des espèces et des habitats naturels,
- la nécessité de compléter ou de mieux étayer le dossier sur les risques de perturbation ou de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats, tout particulièrement dans la réserve naturelle.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé qui suit.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

L'île d'Oléron, avec une superficie de 17 500 hectares, est la plus grande île de la façade atlantique. Située à proximité du littoral de la Charente-Maritime, elle est séparée du continent par les pertuis² de Maumusson et d'Antioche. Elle se caractérise par une grande diversité de milieux naturels (cordons dunaires, littoral à caractère sauvage, massifs forestiers, marais ostréicoles et salicoles, estrans³ rocheux et vaseux ...) qui contrastent avec les zones agricoles du centre de l'île (vignes, cultures céréalières, maraîchage ...).

Les inventaires des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)⁴ et des zones d'intérêt communautaire (ZICO)⁵ ont ainsi mis en évidence la richesse écologique de l'île (vasières, marais, bois, landes). Des protections réglementaires ont été instituées : site classé (au titre de la loi de 1930) concernant la quasi-totalité de l'île, espaces remarquables au titre de la loi littoral pour les boisements littoraux et inscription en espaces boisés classés pour les boisements les plus épars. La réserve naturelle nationale (RNN) de Moëze-Oléron et le réseau Natura 2000⁶, sur le domaine public maritime, protègent les vasières du bassin de Marennes-Oléron sur lesquelles ont notamment été aménagés les sites ostréicoles bordés par d'importants marais salés utilisés comme claires à huîtres⁷. Quant aux forêts domaniales, notamment celles du littoral bordées par l'océan Atlantique, elles contribuent à la protection des massifs dunaires menacés par l'érosion des côtes.

A cette diversité, s'ajoute un riche patrimoine bâti terrestre (phare de Chassiron, citadelle du Château-d'Oléron, ports et cabanes ostréicoles, moulins ...) et maritime (écluses à poissons).

² Un pertuis est un détroit entre une île et le continent.

³ Zone de marnage située entre les limites extrêmes des plus hautes et des plus basses marées qui constitue un biotope spécifique, abritant de nombreux habitats naturels

⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁵ Les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) identifient les sites majeurs pour certaines espèces d'oiseau (aires de reproduction, de mue, d'hivernage, zones de relais de migration), servent à prendre en compte la conservation des oiseaux lors des projets d'aménagement et sont à la base des propositions de sites d'intérêt communautaire (SIC) - voir définition des SIC en note de bas de page suivante.

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE "Habitats faune flore", garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive "oiseaux" sont des zones de protection spéciale (ZPS) ; (code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26).

⁷ Bassin d'affinage pour les huîtres.

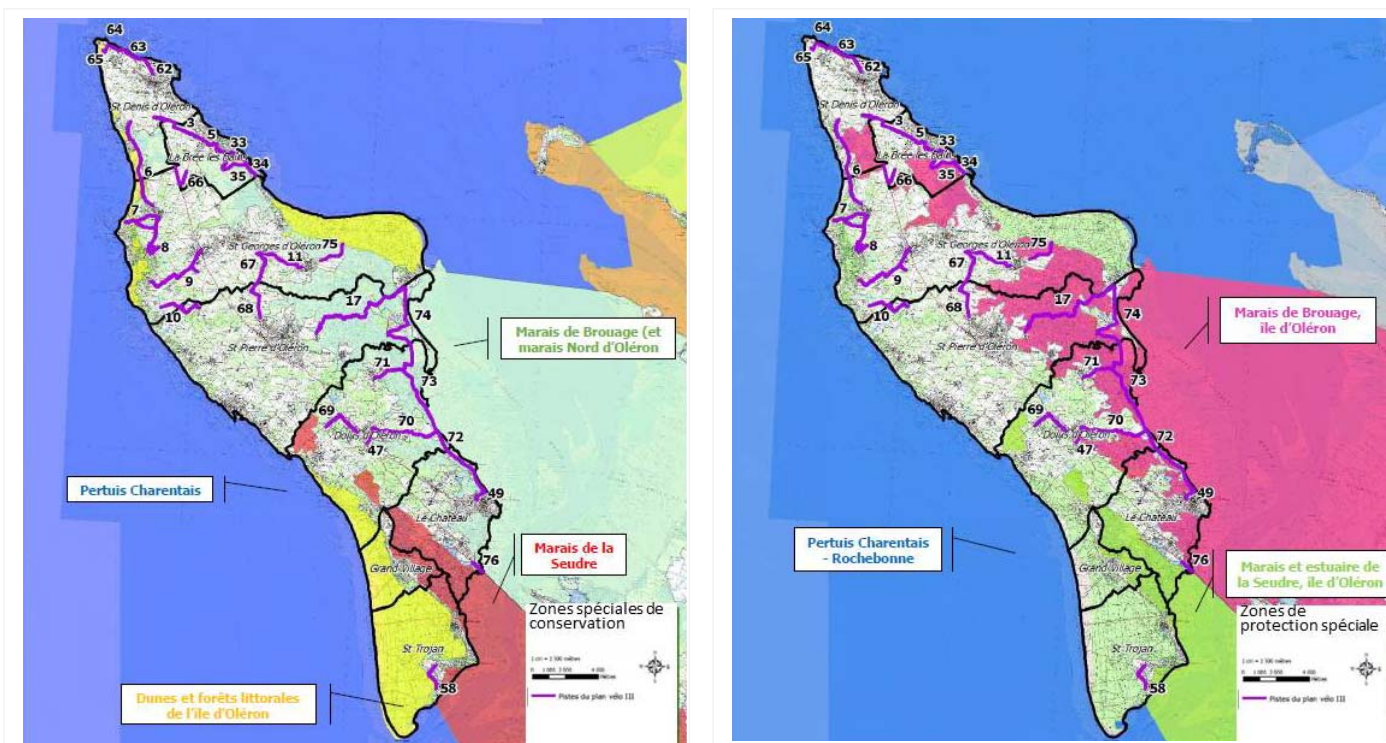


Figure 1 : Sections de voies vélos projetées et sites Natura 2000 – source étude d'impact

Le projet de plan vélo, porté par la communauté de communes de l'île d'Oléron, s'inscrit dans le cadre de sa politique de développement des modes de déplacements doux, notamment de la pratique du vélo, initiée en 1995, avec l'engagement du plan vélo 1. Celui-ci visait à desservir les différents centres-bourgs avec une traversée centrale de l'île, tout en faisant découvrir, au moyen d'aménagements légers, des sites naturels acquis par le conseil départemental de la Charente-Maritime. En 2004, le plan vélo 2 avait, pour objectif, de compléter le réseau cyclable existant pour relier les centres d'hébergement touristique aux secteurs d'activités.

Aujourd'hui, bien que le réseau cyclable actuel de l'île soit relativement dense, un certain nombre de discontinuités de parcours persiste, auxquelles le plan vélo 3 a vocation à répondre.

1.2. Présentation du projet et des aménagements projetés

Le plan vélo 3, dont le coût est estimé à 8,5 millions d'euros TTC, s'inscrit dans la continuité des plans vélos 1 et 2 dont il constitue la troisième phase. Selon les termes de l'étude d'impact, il "vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de maillage entre les différentes pistes. 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'accompagnements, signalisation, etc ...)".

Le plan vélo 3, qui concerne trente sections, dont certaines du plan vélo 2, non achevées à ce jour⁸, représente un linéaire cumulé de 61 kilomètres et permettra de constituer à terme un réseau de pistes cyclables de près de 200 kilomètres.

⁸ Onze sections du plan vélo 2, qui n'ont pu être engagées à ce jour, ont été intégrées au plan vélo 3.

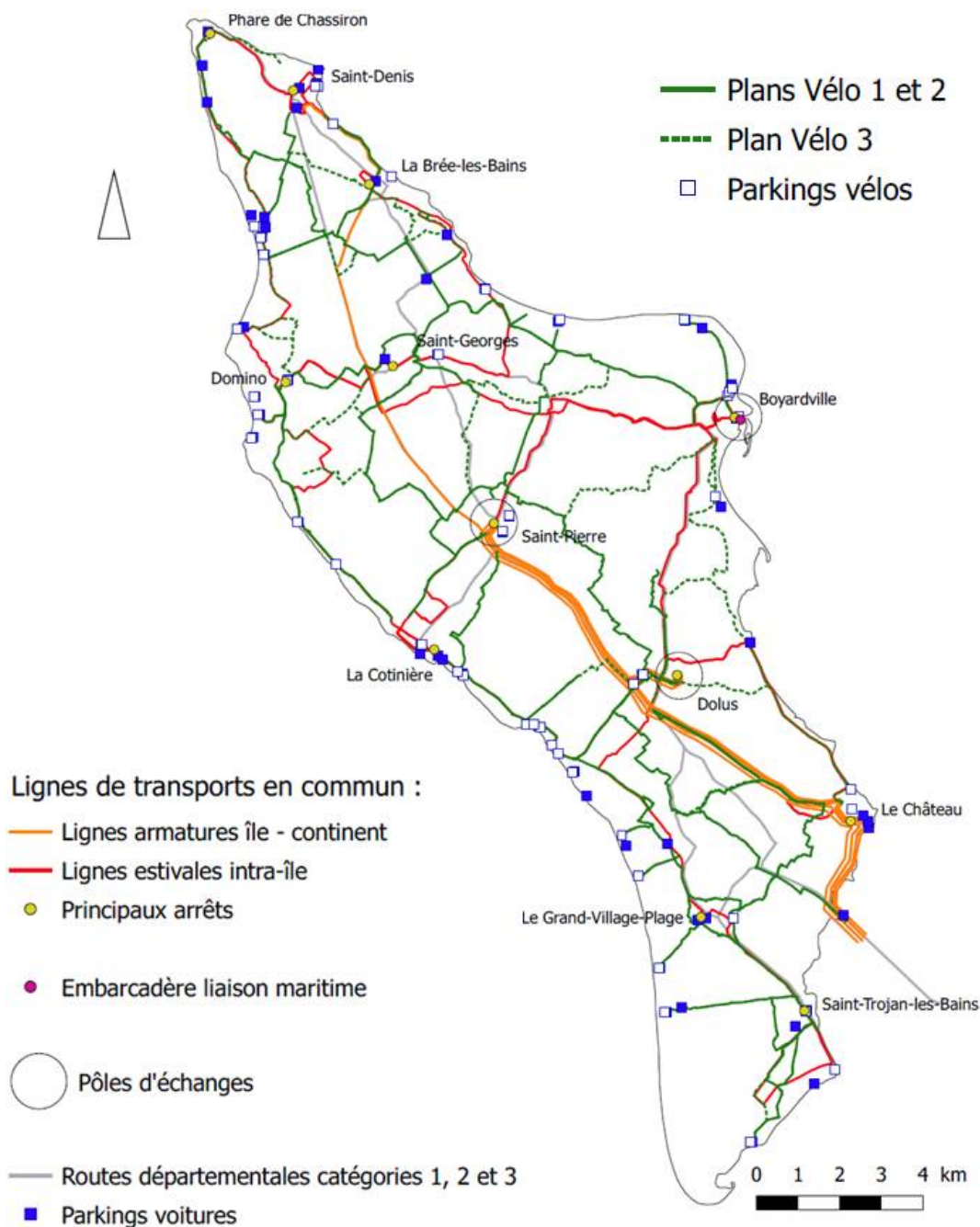


Figure 2 : offre de transports collectifs, de stationnement et sections du Plan Vélo 3 – source communauté de communes

Le plan vélo 3 est construit autour de six axes :

1. Poursuivre les liaisons inter pôles : entre les communes, les centres-bourgs ;
2. Assurer les liaisons utiles : domicile-travail, domicile-étude, domicile-équipements (écoles, collèges, lycées) ;
3. Traiter les points durs correspondant aux franchissements de routes départementales, de centres-bourgs ;
4. Assurer des liaisons cyclables avec les zones de stationnement sur les principaux points d'échanges du réseau de transport public ;
5. Développer les liaisons avec le continent (route et maritime) ;
6. Poursuivre les liaisons le long du littoral et les accès aux plages.

Le projet porte sur la réalisation de voies cyclables sur des emprises existantes qu'il s'agisse de voies routières empruntées par la circulation automobile ou de chemins ruraux.

L'exposé, dans l'étude d'impact, des différents types de voies cyclables distingue trois catégories de voies : sites propres⁹ – sites partagés modes doux – sites partagés vélos/véhicules légers¹⁰. La distinction entre les secteurs ruraux et urbains n'étant pas toujours très franche, la typologie proposée n'est pas très appropriée. À ce titre, l'Ae retient pour l'analyse des différents types de réseaux, au fil des trois plans vélos, la répartition suivante.

	plan vélo 1		plan vélo 2		plan vélo 3		total	
	Linéaire kms	%	Linéaire kms	%	Linéaire kms	%	Linéaire kms	%
Site propre	54,5	54	23,6	67	28	46	106,1	54
Site partagé	46	46	11,8	33	33	54	90,8	46
Total	100,5		35,4		61		196,9	

Tableau établi à partir des éléments fournis par la maîtrise d'ouvrage à la demande des rapporteurs

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de clarifier et simplifier dans l'étude d'impact, la présentation des typologies des différents types de voies cyclables.

La multiplicité des usages est une des caractéristiques de ce schéma de circulations douces, qui intègre des déplacements piétons (avec une forte proportion de promeneurs), vélos et équestres (pratique assez développée dans l'île d'Oléron avec la présence de sept centres équestres). L'étude d'impact, qui souligne cette mixité de pratiques et les risques de conflit d'usage qui peuvent en résulter, ne précise pas les secteurs où cette situation est potentiellement la plus critique en fonction notamment de la présence de générateurs de déplacements, de tel ou tel type (vélos – chevaux), ou de centres d'intérêt particulièrement attractifs.

L'Ae observe enfin que la question de l'accessibilité de ce réseau aux personnes à mobilité réduite n'est pas abordée dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'explicitier :

- ***les conditions de partage d'usage des aménagements (cyclistes – piétons–promeneurs – cavaliers) afin, notamment, d'apprécier plus précisément la fréquentation des sites et son impact sur les plus sensibles d'entre eux en termes de milieu naturel,***
- ***l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du réseau du plan vélo.***

1.3. Programme de rattachement du projet

Les trois générations de plans vélos conçus et mis en œuvre depuis 1995 concourent à un même objectif de desserte de l'île en modes actifs et de valorisation de ses richesses patrimoniales. Même si deux décennies séparent ces trois étapes, elles n'en constituent pas moins un même

⁹ L'étude d'impact distingue, en terme de site propre, les pistes cyclables (pistes séparées de la chaussée ou circulent les voitures et réservées exclusivement aux cyclistes) et les voies vertes (routes réservées aux déplacements non motorisés : piétons, cyclistes, rollers, voire cavaliers, où l'ensemble des modes qui y circulent se partage la voie sans délimitation).

¹⁰ L'étude d'impact précise : la voie partagée est une chaussée sur laquelle circulent les vélos et les voitures, sans aménagement spécifique pour le vélo à l'exception d'un éventuel pictogramme au sol ; sur route rurale à faible circulation il s'agit d'un site partagé mode doux ; en milieu urbain sur des axes réglementés et potentiellement en zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre) il s'agit d'un site partagé vélo / véhicule léger : SPVL).

programme de travaux au sens de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement¹¹. Le dossier s'en tient toutefois à la seule analyse des impacts du plan vélo 3, sans apprécier les effets de l'ensemble des aménagements réalisés, dans le cadre des plans précédents, sur les paysages et les milieux naturels. Or, la sensibilité de ces derniers appelle pourtant une attention particulière aux impacts de toutes les composantes de ce programme sur les espèces et les habitats naturels des zones traversées ou tangentées, notamment dans la mesure où l'objet des trois plans vélo est bien de définir un réseau cohérent, dont les impacts ne peuvent être évalués qu'à la lumière de l'ensemble des aménagements prévus.

L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage d'apprécier, au-delà des seuls impacts du plan vélo 3, l'ensemble des impacts du programme global de travaux des trois générations de plans vélo, en s'attachant en particulier aux secteurs sur lesquels le maillage et la densification des différentes voies vélos, des trois plans cumulés, sont susceptibles de contribuer à l'augmentation de la pression sur les milieux naturels.

1.4. Le projet dans les politiques locales de déplacement et de développement durable

La communauté de communes de l'île d'Oléron s'est dotée, en 2012, d'un plan global de déplacement (PGD) qui vise à favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux et à réduire la part de la voiture. Il s'inscrit dans la continuité de l'Agenda 21, approuvé par la collectivité en 2011, qui a constitué la "feuille de route" de la communauté de communes sur l'ensemble des thématiques liées au développement durable.

L'empreinte de l'automobile sur l'île est importante et particulièrement forte en période estivale. L'axe routier central, qui collecte la majorité du trafic, présente de sérieux problèmes de congestion et de sécurité routière. Les encombrements aux heures de pointes y sont fréquents toute l'année et se forment de manière continue en période estivale¹² et l'unique point d'accès routier que constitue le pont d'Oléron au sud de l'île est fortement saturé à cette période.

Le plan global de déplacement (PGD), sur la base d'un ensemble d'objectifs volontaires, définit un programme d'actions ambitieux destiné à contribuer au report des déplacements automobiles sur les transports collectifs et les modes actifs. Ce plan d'action distingue les différentes phases saisonnières (basse - moyenne - haute saison) qui appellent des réponses spécifiques. Le plan vélo 3 tient une part importante au sein de ce dispositif.

L'étude d'impact ne présente pas le système de déplacement proposé dans le PGD. Les éléments fournis en la matière ne permettent pas de saisir la cohérence et la logique du projet porté par la communauté de communes au travers du PGD, alors même que le plan vélo s'inscrit dans une démarche globale.

Ainsi, il n'est pas présenté, dans l'étude, de carte consolidant le réseau routier structurant, le réseau de transports collectifs, les parcs d'échanges et autres parkings, les pôles de location et les aires de stationnement vélos et exposant la manière dont ces éléments font système.

¹¹ La notion de programme de travaux est définie par l'article L122-1 II du code de l'environnement, dans sa rédaction en vigueur à la date de saisine de l'Ae. Cet article précise : "Lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et [...] lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme".

¹² Trafic supérieur à 12 000 véhicules/jour sur l'année et à 25 000 véhicules/jour en période estivale

L'absence, dans l'étude d'impact, de démonstration explicite des dispositions prises pour promouvoir le report des déplacements automobiles sur les transports collectifs et les modes actifs ne permet pas d'apprécier, à sa juste valeur, la qualité de la politique de déplacement qui se met en place. Cela est d'autant plus regrettable qu'un certain nombre d'initiatives intéressantes et innovantes ont été prises ces dernières années (gratuité¹³ de la navette estivale dont une partie est financée par les hébergeurs de l'île, mise en place d'un matériel de transport¹⁴ permettant le transport de vélos, récupération auprès d'opérateurs téléphoniques de données permettant de disposer d'une géolocalisation des flux de déplacements ...). La communauté de communes administre également un certain nombre de recueils de données sur les pratiques de déplacements, le niveau d'attente et de satisfaction de la clientèle vélo et transports collectifs dont l'étude d'impact ne rend pas compte. Un observatoire des déplacements a également été mis en place par le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) de Marennes-Oléron. Une première série d'indicateurs déplacements-transports fait actuellement l'objet d'une analyse par les services de la communauté de communes.

L'Ae prend acte avec intérêt de l'ensemble des dispositions prises par la communauté de communes qui traduisent sa volonté de réduire l'empreinte de l'automobile sur l'île. Elle note toutefois un certain nombre de limites qui en réduisent la portée :

- l'absence de recueil, structuré et continu, sur les pratiques de déplacements touristiques¹⁵,
- l'absence d'autorité organisatrice (unique) des déplacements sur l'île, celle-ci étant partagée entre le Département, la communauté de communes et les communes¹⁶,
- le maintien de la compétence voirie aux communes avec, sur la question de l'implantation de pistes cyclables communautaires sur des voiries communales, toutes les difficultés et contradictions qui en résultent,
- l'absence de PLU intercommunal¹⁷ qui aurait très certainement permis de mieux faire converger les dispositions d'urbanisme et les objectifs de réduction des déplacements automobiles¹⁸,
- le maintien aux communes de la compétence sur le stationnement, lié aux sites et installations touristiques, qui conduit à des politiques de maîtrise de l'offre de stationnement très disparates selon les communes,
- la suppression du péage routier sur le pont d'accès à l'île¹⁹.

¹³ Cette gratuité s'est soldée par une réduction du déficit d'exploitation, dans la mesure où l'augmentation de la part financée par les hébergeurs (calculée au prorata du nombre de voyageurs) a été plus importante que la perte de recette tarifaire.

¹⁴ Minibus neuf places auquel est accrochée une remorque disposant de neuf emplacements vélos.

¹⁵ Cette question est complexe dans la mesure où on ne peut disposer dans les sites touristiques d'une population estivale de référence, celle-ci étant par nature assez fluctuante. À ce titre, l'Ae ne peut qu'encourager la maîtrise d'ouvrage à se rapprocher du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) qui travaille sur cette problématique et devrait publier fin 2017 un guide sur les méthodologies d'enquête des déplacements touristiques.

¹⁶ Le Département organise un certain nombre de liaisons bus régulières ou estivales ; la communauté de communes, outre la maîtrise d'ouvrage du plan vélo a mis en place une desserte bus estivale ; les communes gèrent le stationnement et le maire dispose des pouvoirs de police liés notamment à la circulation.

¹⁷ La communauté de communes a délibéré début 2017 pour ne pas prendre la compétence PLUi ; les élus communautaires rencontrés par les rapporteurs ont indiqué qu'ils considéraient que cette compétence devait être prise à l'unanimité des communes, ce qui est beaucoup plus restrictif que les dispositions prévues par la loi.

¹⁸ À titre d'exemple, un PLUi pourrait utilement intégrer des dispositions concernant le stationnement vélo pour tout projet de réalisation ou de transformation d'hébergement touristique.

¹⁹ Le péage mis en place à l'origine a été supprimé à la fin de l'amortissement des emprunts contractés pour le financer. L'absence, à l'époque, de dispositions législative et réglementaire *ad hoc* n'a pas permis de le maintenir. Il n'a pas été rétabli avec la mise en place de la nouvelle réglementation autorisant ce type de péage. Il générerait une ressource de près de 7 M€, dont 6 M€ pourraient, selon les informations données aux rapporteurs lors de leur visite, être réinvestis,

L'Ae estime qu'une politique globale de déplacement incitative à l'occasion de la finalisation des plans vélo constituerait, au-delà des bénéfices pour l'environnement qu'elle apporterait, un atout pour une fréquentation touristique soutenable de l'île.

L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage :

- ***d'expliciter, dans l'étude d'impact, la manière dont la finalisation du réseau vélo peut contribuer à la mise en place d'un système de déplacement, articulé sur la combinaison des différents modes, destiné à limiter l'usage de la voiture particulière,***
- ***de questionner le partage de l'ensemble des compétences déplacements pour définir les conditions de mise en place d'une autorité organisatrice unique des déplacements,***
- ***de préciser sa politique de recueil de données déplacements pour produire, en particulier, un indicateur de suivi des parts modales permettant de mesurer l'efficacité de la politique de maîtrise des déplacements automobiles qu'elle porte.***

De manière plus locale, dans certaines sections la suppression de zones de stationnement "tolérées" (sections 6 au niveau du Bois de Lachenaud, des dunes de Seulières,...) est programmée, dans le plan vélo 3, sans que les dispositions prévues pour maîtriser le report de stationnement sauvage ne soient clairement exposées.

L'Ae recommande que l'étude d'impact clarifie les solutions apportées par le maître d'ouvrage, dans le plan vélo 3, pour maîtriser le report de stationnement non contrôlé, lorsque celui-ci est réorganisé et restreint en capacité.

L'Ae recommande également que soit précisé le phasage de réalisation des zones de stationnement de type parking-relais en lien avec celui des sections concernées.

1.5. Procédures relatives au projet

L'étude d'impact et la procédure d'évaluation environnementale

Le plan vélo 3 est soumis à étude d'impact systématique selon les dispositions de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 6d), dans sa version applicable au projet²⁰.

Le projet doit faire l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, l'Ae du CGEDD en l'occurrence, compte tenu du fait qu'il recouvre un site classé au titre de la loi de 1930²¹.

Pour autant l'étude d'impact peut laisser à penser, au regard de la référence à l'article R.122-17 I 15° du code de l'environnement²², qu'il s'agit d'un schéma, plan et programme, au sens du code

paritairement, par le conseil départemental et la communauté de communes dans des projets d'amélioration des déplacements.

²⁰ 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

²¹ Article R.122-6 II 1° - "L'autorité administrative compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L.122-1 est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (...) pour les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui donnent lieu à une décision du ministre chargé de l'environnement ou à un décret pris sur son rapport".

²² Conformément aux dispositions de l'article R.122-17 du code de l'environnement décrivant le champ d'application de l'évaluation environnementale est concerné par l'alinéa suivant : 15° - Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L.122-4 du même code » p 10 de l'étude d'impact globale.

de l'environnement, alors que le plan vélo 3 a un statut de projet, en application de la rubrique 6 d) de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

L'Ae recommande que, pour une meilleure compréhension du public, le dossier clarifie le contexte réglementaire de soumission à étude d'impact du plan vélo 3 qui relève, au sens du code de l'environnement, d'un projet et non d'un schéma, plan et programme.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les tracés des sections projetées dans le cadre du plan vélo 3 ont été intégrés dans les documents d'urbanisme en vigueur avec la définition d'emplacements réservés qui suppose la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de six des sept communes concernées par le plan vélo 3²³.

Ces mises en compatibilité sont soumises à l'avis de l'autorité environnementale au titre de l'article R.122-17 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet, qui désigne la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) comme autorité administrative compétente.

L'enquête publique

Ce projet est soumis à enquête publique au titre des articles du code de l'expropriation et du code de l'environnement, ainsi qu'au titre des articles du code de l'urbanisme relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ainsi, conformément au code de l'environnement, le maître d'ouvrage va organiser conjointement l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique, l'étude d'impact et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. L'étude d'impact ne fait pas référence à la nouvelle codification du code de l'urbanisme intervenue le 1^{er} janvier 2016 (parties législatives et réglementaires) et du code de l'expropriation établie par l'ordonnance du 6 novembre 2014 et son décret d'application du 26 décembre 2014.

Permis d'aménager et déclaration de projet

Le plan vélo 3, dont les sections situées dans des espaces remarquables au titre de la Loi littoral feront l'objet d'un permis d'aménager, sera également soumis à une déclaration de projet conformément à l'article L.126-1 du code de l'environnement. L'ensemble des interventions et travaux feront, au titre du site classé, l'objet d'une autorisation ministérielle après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Autres procédures

L'étude d'impact, malgré la sensibilité des milieux traversés et potentiellement affectés, n'évoque pas la nécessité ou non d'une déclaration "loi sur l'eau" ou d'une autorisation environnementale.

L'Ae recommande donc que l'étude d'impact précise la nécessité de réaliser, ou non, une demande de déclaration "loi sur l'eau" ou d'autorisation environnementale.

1.6. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du dossier relevés par l'Ae portent sur :

– la maîtrise des déplacements automobiles et la contribution que peut y apporter le plan vélo,

²³ Saint-Georges d'Oléron, Dolus d'Oléron, Saint-Pierre d'Oléron, Saint-Denis d'Oléron, La Brée les Bains, Saint-Trojan les Bains.

- les risques possibles de perturbation de la faune et de la flore le long du tracé du réseau, en particulier dans les sites Natura 2000, en lien notamment avec la fréquentation attendue et la localisation de certaines sections,
- la durabilité des ouvrages prévus, au regard des risques de submersion et d'érosion.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est bien documentée et illustrée. Le dossier procède à une analyse des impacts du projet sur l'environnement qu'ils soient temporaires ou permanents. L'impact sur les sols et la ressource en eau (souterraine et superficielle) est notamment abordé, ainsi que la gestion des déchets en phases travaux.

La maîtrise d'ouvrage a pris le parti de réaliser cette étude d'impact à deux échelles : d'une part globale, d'autre part par section. Ce parti rédactionnel adopté par le porteur de projet permet d'avoir un document complet et précis. Néanmoins, il n'est pas toujours aisé de comprendre l'articulation entre ces deux parties, notamment pour l'analyse des variantes, des incidences Natura 2000 ou les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leur suivi.

L'Ae recommande qu'en première partie de l'étude d'impact, soit introduit un guide de lecture, permettant de rendre plus compréhensible, pour le public notamment, l'articulation entre l'analyse des impacts à l'échelle globale et celle à l'échelle des différentes sections.

2.1. Analyse de l'état initial et des impacts du projet

2.1.1 Eau

Une partie de la section 7 du programme est située dans le périmètre de protection rapprochée du captage de Chaucre et traverse la zone du Marais Chat, zone probable d'alimentation de l'aquifère capté. L'étude d'impact s'en tient à l'énoncé d'un certain nombre d'intentions de portée très générale visant à la protection du captage.

L'Ae préconise que la compatibilité du projet avec l'arrêté de prescriptions relatif à ce captage, particulièrement en phase travaux, soit démontrée.

2.1.2 Qualité de l'air

D'après l'état initial, il n'existerait pas de suivi de la qualité de l'air dans l'île d'Oléron. Il est estimé, au regard des vents marins d'ouest, que les polluants atmosphériques seraient bien dispersés. Pour autant, même si aucune industrie considérée comme polluante n'est présente sur l'île, la pression anthropique en période touristique, notamment estivale, induit une croissance de la fréquentation des sites et des flux de véhicules.

Or, à terme, l'achèvement du réseau vélo sur l'île d'Oléron, combiné notamment à l'offre en transports collectifs, ainsi qu'à l'aménagement de parkings relais, est susceptible d'avoir un effet positif sur le trafic insulaire et donc sur la qualité de l'air.

D'autre part, sur certaines sections en mode partagé où le trafic routier est, en période estivale, assez élevé, la mitoyenneté entre automobilistes et cyclistes, peut, sur les secteurs de congestion routière, se traduire par une dégradation de la qualité de l'air respiré par ces derniers.

L'Ae recommande que l'étude d'impact expose les impacts positifs que pourrait induire, à terme, la réduction du trafic routier sur la qualité de l'air de l'île et que la maîtrise d'ouvrage envisage à cet égard la mise en place d'un dispositif de suivi de la qualité de l'air prenant, notamment, plus particulièrement en compte les sections en modes partagés, particulièrement sensibles au regard de la circulation automobile et la fréquentation cycliste.

2.1.3 Espèces et milieux naturels

L'île se caractérise par la diversité de ses milieux où alternent les falaises et pelouses aérohalines²⁴, les dunes et forêts dunaires, les marais, les vasières. Elle fait l'objet de nombreux zonages d'inventaires et de protection des milieux naturels. Le projet se situe ainsi en partie au sein de sites Natura 2000, de ZNIEFF et de ZICO et tangente ou traverse, sur sa partie Est, la réserve naturelle nationale de Moëze-Oléron (sections 49, 72 et 74 relatives à la route des Huîtres, au Fort Royer, à la Perrotine et à Bellevue), certains milieux étant d'ailleurs, pour l'avifaune, une zone de passage migratoire pouvant constituer un site essentiel d'alimentation, de nidification et de reposoir (les vasières).

L'état initial, bien que développé sur ces aspects, est insuffisant sur les sites Natura 2000, en particulier pour ce qui concerne les inventaires relatifs aux espèces et aux habitats d'intérêt communautaire. En effet, les zones prévues pour l'implantation des sections se situent en partie au sein de sept sites Natura 2000, quatre Zones Spéciales de Conservation (ZSC)²⁵ et trois Zones de Protection Spéciale (ZPS)²⁶.

Or, le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000 et, à ce titre, l'étude d'impact vaut donc évaluation de ces incidences. Cependant, ce volet n'apparaît pas en tant que tel dans le document.

L'Ae rappelle que le dossier doit comprendre une évaluation des incidences Natura 2000 en s'appuyant sur les documents d'objectifs et les formulaires standard de données. Ce volet doit conclure explicitement à l'existence ou non d'incidences significatives pour les objectifs de conservation des différents sites concernés.

L'analyse des effets du projet sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire et protégées, est insuffisante au regard de la sensibilité des milieux traversés. Concernant les sites Natura 2000, trois types d'impact sont à prendre en compte :

- Les impacts en phase travaux

L'étude d'impact propose, en la matière, des dispositions qui paraissent globalement à la hauteur des enjeux de préservation.

²⁴ Les pelouses aérohalines se trouvent au voisinage immédiat de la mer ; elles sont soumises à l'influence du vent et des embruns, voire à une sécheresse élevée en été juste au-dessus de l'éstran ou, pour les côtes rocheuses, sur la partie sommitale des falaises.

²⁵ FR5400431 Marais de Brouage (et marais nord d'Oléron) ; FR5400432 Marais de la Seudre ; FR5400433 Dunes et forêts littorales de l'île d'Oléron et FR5400469 Pertuis Charentais

²⁶ FR5410020 Marais de la Seudre et Sud Oléron ; FR5410026 Pertuis charentais-Rochebonne et FR5410028 Marais de Brouage, Ile d'Oléron

- La destruction permanente d'habitats d'intérêt communautaire et d'espèces d'intérêt communautaire présentes dans les emprises des travaux

Il est rappelé que toute atteinte significative à un habitat ou à une espèce relevée dans une évaluation d'incidence Natura 2000 doit être notifiée à la Commission Européenne en application de l'article L.414-4 VII du code de l'environnement.

Le dossier décrit les incidences sur les sites Natura 2000 de manière très sommaire. Il est mentionné dans le dossier que des habitats d'intérêt communautaire, dont un prioritaire, seront affectés. Néanmoins, les surfaces concernées ne sont pas indiquées. Il est également précisé que des passages busés et des clôtures (notamment avec des fils barbelés) seront aménagés. L'impact de ces aménagements n'est pas décrit, aucune analyse sur le risque de rupture de continuité écologique ou d'impact sur les espèces au sein des sites Natura 2000 n'est produite.

Le dossier transmis ne fait état d'aucune demande de dérogation au régime d'interdiction stricte s'appliquant aux espèces protégées²⁷ et à leurs habitats. Pour autant, les inventaires, menés dans le cadre de la constitution de l'état initial de l'étude d'impact, ont permis d'identifier des espèces d'intérêt patrimonial fort à très fort notamment dans les secteurs situés dans ou à proximité de sites Natura 2000 et/ou de la réserve naturelle nationale de Moëze-Oléron. L'étude d'impact souligne que les enjeux sont particulièrement forts *"lorsque les aménagements prévus par le programme nécessitent la réalisation de piste ou la reprise de chemins existants"*. Elle précise également que des *"secteurs proches de bosquets, haies et boisements présentent des enjeux, notamment pour l'avifaune, en particulier lorsque des opérations de débroussaillage s'avéreront nécessaires"*. Au regard des espèces identifiées sur le site, l'étude d'impact indique : *" (...) il est impossible de proposer un calendrier de travaux optimal convenant à toutes les espèces en raison de leur nombre et de leurs exigences propres. En effet, une période favorable à une espèce ne l'est pas forcément pour une autre, compte tenu de son cycle biologique"*.

Questionné par les rapporteurs, lors de leur visite de terrain, sur le fait qu'aucune demande de dérogation sur les espèces protégées ne soit évoquée dans le dossier d'étude d'impact, le bureau d'études a insisté sur le fait que le projet, s'inscrivant dans des emprises existantes, était assez neutre sur les milieux traversés, ce qui reste à démontrer pour certaines sections du plan, en particulier dans la réserve naturelle.

L'Ae recommande de compléter ou de mieux étayer le dossier sur les risques de perturbation ou de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats, notamment en menant à bien la démarche d'évitement des impacts, à défaut, de leur réduction, et pour ceux qui n'auront pu être ni évités, ni suffisamment réduits, de compensation, tout particulièrement dans la réserve nationale.

- Le dérangement engendré par la mise en service de ces nouvelles voies cyclables :

L'impact en phase d'exploitation, sur les milieux traversés, des anciens chemins réhabilités et des nouvelles sections aménagées n'est pas correctement apprécié. Or, c'est précisément dans ces zones, jusque-là peu pratiquées, que l'augmentation de la fréquentation risque d'avoir un impact notable sur ces espèces.

²⁷ L'article L.411-1 du code de l'environnement prévoit que les dérogations sont obligatoires pour les atteintes aux espèces protégées, ainsi que pour celles relatives à leurs milieux de vie.

Le dossier indique que certaines pistes présentent des zones d'interface avec des milieux naturels sensibles, notamment dans les marais, sans toutefois analyser les impacts potentiels sur la faune et la flore. De même, aucune mesure corrective n'est prévue afin d'éviter ou réduire le dérangement, voire la destruction d'espèces par les futurs usagers de ces nouvelles voies cyclables.

En outre, aucune disposition ne prévoit de sensibiliser les usagers sur la qualité et la fragilité des milieux, au sein des zones remarquables, ni de les canaliser vers des zones moins sensibles et aménagées (piques niques, toilettes ...). Il ne peut donc être exclu que la présence d'un public, en nombre, contribue à la dégradation des milieux naturels (piétinements, eutrophisation, pollution bactériologique...).

L'Ae recommande que l'impact global du plan vélo 3 sur l'ensemble des sites Natura 2000 soit complété et que :

- ***soient quantifiés les impacts sur les habitats (superficies impactées),***
- ***soient développées, comme pour les sections 49, 72 ou 74, les impacts situés au droit de ces emprises en vue de la mise en œuvre d'éventuelles mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation,***
- ***soient décrits les aménagements induits par la réalisation des sections (passages busés, zones de stationnement, clôtures ...) afin d'apprécier plus finement les impacts sur la trame verte et bleue,***
- ***soient décrites les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation mises en œuvre au regard du dérangement engendré par la mise en service des sections projetées.***

2.1.4 Risques

L'île d'Oléron est un territoire particulièrement exposé aux risques majeurs d'érosion littorale et de submersion marine. Elle dispose d'un plan de prévention des risques naturels (PPRN) approuvé en 2004, en cours de révision, qui concerne trois aléas : les incendies de forêt, l'érosion côtière et la submersion marine. Il tiendra lieu de plan de prévention des risques littoraux (PPRL) pour les aléas relatifs à l'érosion côtière et à la submersion marine.

L'état initial est bien documenté sur les risques qui sont identifiés de manière exhaustive et par section pour ceux soumis au PPRN. Toutefois, le chapitre intitulé "risques et les nuisances" est exclusivement ciblé sur la problématique des risques sans véritablement aborder la question des nuisances.

L'Ae recommande, pour une meilleure lisibilité du dossier, que soient clarifiés l'expression des risques et des nuisances et présentée de manière explicite les risques soumis à PPRN ou non.

Un certain nombre d'aménagements est prévu sur des secteurs à proximité immédiate du littoral sans que l'on puisse apprécier si l'exposition de ces aménagements aux risques de submersion ou d'érosion a été prise en compte. Il s'agit en particulier des sections 34 - 72 - 73 - 74.

L'Ae recommande donc, dans un objectif de durabilité des aménagements du plan vélo 3, que le maître d'ouvrage précise, comment la question du risque de submersion ou d'érosion a été

intégrée au raisonnement et à la définition du projet et si elle a donné lieu à la définition de variantes.

2.1.5 Paysages et patrimoine

L'île d'Oléron est un site classé (au titre de sa qualité paysagère et patrimoniale) sur 84 % de son territoire. S'agissant d'un projet situé dans des emprises de voies et chemins existants, avec une signalétique sobre et de faible hauteur, l'insertion paysagère des voies cyclables et des parkings à vélos ne pose pas de problème particulier.

Le Phare de Chassiron, que dessert la section 64 du plan vélo, compte tenu de son caractère remarquable fait, avec un million de visiteurs par an, l'objet d'une fréquentation très importante qui a conduit le Département à mener sur ce site un certain nombre d'opérations d'acquisition foncière, de démolition de locaux commerciaux. Il vient d'engager une étude de requalification paysagère et écologique qui doit permettre d'aller plus loin dans la renaturation de ce site aujourd'hui fortement altéré par la présence d'alignement de boutiques et d'un stationnement abondant.

2.2 *Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu*

L'article R.122-5 II 5° prévoit que l'étude d'impact présente une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

L'étude d'impact du projet précise que les soixante sections du plan vélo 3 ont été analysées au regard des enjeux environnementaux. Une trentaine de sections particulièrement sensibles en termes d'environnement a été identifiée, dont certaines ont vu leur tracé adapté afin de sécuriser les usagers, de préserver des milieux sensibles en privilégiant des aménagements sur l'emprise existante.

Questionnée sur le fait que la démarche d'étude de variantes était restée très limitée, la maîtrise d'ouvrage a précisé aux rapporteurs que le parti adopté, consistant à situer le réseau cyclable sur des emprises existantes et les contraintes de certains milieux traversés l'avaient conduite à ne travailler que sur une seule solution de tracé unique et à écarter, à l'exception de la section 74, l'étude de variantes. L'Ae considère que le dossier mériterait, dès lors, de comporter un propos introductif dans l'approche globale du projet visant à justifier la méthodologie adoptée pour le choix des tracés projetés et d'expliquer les motifs pour lesquelles la plupart des sections n'ont pas fait l'objet d'analyse de plusieurs variantes.

L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage d'exposer, dans la partie relative à l'approche globale du projet, la méthodologie appliquée à la définition des tracés projetés en explicitant les raisons qui l'ont conduite, d'une manière générale, à ne pas procéder à l'étude de variantes.

Concernant la section 74 sur le site de Fort Royer, secteur très sensible situé en réserve naturelle nationale, la communauté de communes d'Oléron a recherché un tracé de moindre impact qui l'a conduite à retenir un tracé empruntant un chemin régulièrement emprunté par des piétons et des cavaliers entre les Claires et la dune boisée de l'Îlette. Cette proposition de tracé ne recueille pas l'assentiment des gestionnaires de la réserve naturelle avec lesquels les rapporteurs ont échangé à l'issue de la visite de terrain. Ils font notamment valoir que cette proposition de tracé :

- conduirait à augmenter la fréquentation de la réserve dans un secteur dans lequel un certain nombre d'espèces protégées sont dans un état de conservation assez critique²⁸,
- segmenterait l'écosystème de ces espèces en créant une coupure entre les milieux d'eau douce et les milieux salins,
- introduirait une proximité entre la voie cyclable et les cordons dunaires, dont l'état ne cesse de se dégrader, avec une érosion qui s'accroît et une fréquentation (équestre notamment) qui augmente dans le temps,
- contribuerait au dérangement de l'avifaune dont les reposoirs à marée haute sont situés sur cette partie du littoral.

L'Ae observe que l'étude de variantes menée sur cette section 74 :

- privilégie les tracés proches du littoral considérant qu'il s'agit de chemins déjà empruntés par les ostréiculteurs et les cyclistes (en particulier les personnes résidant dans un centre de vacances situé à proximité sud de la zone considérée) et en supposant que son impact environnemental sera relativement neutre, sans prendre en compte la fonctionnalité écologique globale du site et le fait que ces tracés contribueront à la fréquentation des milieux dunaires sensibles, mitoyens de la voie cyclable projetée,
- écarte la variante de tracé sur l'emprise de la RD 126, faisant valoir qu'il s'agit d'un itinéraire plus long, pour rejoindre Boyardville, que la solution le long des Claires (alors même que c'est précisément l'inverse²⁹) et techniquement et foncièrement plus difficile à mettre en œuvre.

L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage de reprendre l'étude de variantes de la section 74 pour prendre mieux en compte la spécificité et la sensibilité des milieux qu'elle traverse.

Par ailleurs, lors de la visite sur site, les rapporteurs ont interrogé le maître d'ouvrage sur la prise en compte du caractère accidentogène de certaines sections (17, 64, 65) au regard de l'état de la chaussée ou du caractère accidenté en partie sommitale de falaise qui aurait pu conduire à la recherche de solutions alternatives.

L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage de justifier, pour les sections potentiellement accidentogènes, les motifs qui l'ont amenée à ne pas rechercher de variantes qui permettraient de réduire ce caractère.

2.3 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts et leur suivi

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation du plan vélo 3 sont exposées à la fois dans la partie "approche globale du projet" et dans la déclinaison par sections. Une nomenclature, présentée dans la première partie de l'étude d'impact, identifie ces mesures qui sont précisées et hiérarchisées dans l'approche par section au sein d'un tableau spécifique sous l'intitulé "*Mesures correctives et d'accompagnements prévus*".

²⁸ En particulier le Pélobate cultripède de l'île d'Oléron (amphibien protégé au niveau européen comme au niveau national), présent sur la section 74 est en régression marquée sur une grande partie de son aire de répartition ces 30 dernières années.

²⁹ 2,1 km pour l'itinéraire le long de la RD 126 et 2,6 km pour celui empruntant le chemin des Claires.

Les mesures présentées s'inscrivent dans la séquence "éviter-réduire-compenser" (ERC) et dans la hiérarchisation attendue. Elles restent très générales et nécessitent d'être affinées au niveau de chaque section analysée, en lien avec les caractéristiques propres de chaque milieu affecté. Bien que l'aménagement de certaines d'entre elles se tienne dans l'emprise existante, la phase travaux peut néanmoins être source de perturbation pour les milieux situés à proximité. En outre, en phase exploitation, le comportement d'un cycliste, qui diffère de celui d'un automobiliste, au regard notamment de sa facilité à s'arrêter, peut engendrer des impacts dans un milieu sensible alors même qu'aucun aménagement n'a été effectué hors de l'emprise. Cette question se pose tout particulièrement pour la section 17 dans la traversée du marais des Salines.

L'Ae rappelle que la définition des mesures ERC est étroitement liée aux inventaires, à l'analyse des variantes, ainsi qu'à celles des impacts du projet. Bien que l'approche par section soit pertinente, les mesures présentées dans le cadre de l'étude d'impact sont à compléter et à préciser.

Les mesures ERC sont à accompagner d'indicateurs de suivi afin de permettre de s'assurer de leur bonne mise en œuvre. Bien que l'étude d'impact, dans sa première partie, donne quelques indicateurs de suivi, ils restent limités et imprécis. La déclinaison par section n'apporte, sur ce point, aucun élément complémentaire.

L'Ae recommande que les indicateurs identifiés pour assurer le suivi des mesures soient définis, développés et illustrés, afin de permettre de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction prévues dans le dossier.

2.4 Méthodes

La description écologique des sites s'est appuyée sur plusieurs phases d'analyses :

- un pré-diagnostic des sensibilités environnementales à partir de données bibliographiques et cartographiques ;
- une reconnaissance de terrain entre avril 2014 et février 2015.

Les investigations de terrain ont été conduites sur les sections jugées les plus sensibles. L'étude d'impact mentionne que des inventaires ont eu lieu en 2010, année de passage de la tempête Xynthia, dont la qualité et la pertinence sont assurément faibles compte tenu de l'impact majeur de cet épisode sur la faune et la flore locale. Le document fait référence à plusieurs campagnes d'inventaires sans que la couverture géographique, la méthode utilisée ne soient exposées.

L'Ae recommande que soit clairement précisés et justifiés la méthode adoptée pour l'étude du milieu naturel, les calendriers d'investigations et les périmètres d'analyse.

Par ailleurs, l'étude d'impact présente les milieux naturels par grands ensembles, en s'appuyant notamment sur les éléments issus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Marennes-Oléron. Il est ainsi notamment fait état des marais de Brouage et de la Seudre, des bois, friches et landes sur les plateaux. Cette approche à grande échelle a également été conservée pour la présentation des sites Natura 2000 avec notamment ceux des marais et estuaire de la Seudre, du marais de Brouage, du pertuis Charentais ... Ces espaces s'inscrivent sur des territoires à la fois continentaux et insulaires. Ils ne concernent ainsi que pour partie l'île d'Oléron.

Pour une meilleure compréhension du public, l'Ae recommande que la présentation des milieux naturels et des zonages soient appréhendées à plusieurs échelles, notamment à celle de l'île d'Oléron afin que les enjeux insulaires soient davantage appréhendables.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique a vocation à être lu et compris de manière autonome par un non-spécialiste en lui donnant une vision d'ensemble des questions abordées dans le dossier. L'objectif de cette pièce est de faciliter la participation du public. Elle vise, à ce titre, à synthétiser l'ensemble des informations comprises dans l'étude d'impact.

Il est positionné à la fin de l'étude d'impact. Bien qu'assez clair dans la description des impacts globaux du projet, il gagnerait à en préciser le contexte et les objectifs pour pouvoir être complet et ainsi compréhensible en tant que tel.

L'Ae recommande que le résumé non technique :

- *soit positionné au début de l'étude d'impact et compréhensible en tant que tel,*
- *précise le contexte et les objectifs du projet afin d'être plus facilement appréhendable,*
- *prenne en compte les conséquences des recommandations du présent avis.*