

## Projet de réparation et confortement d'une boucle cyclable à L'ILE D'YEU



**Note d'accompagnement aux dossiers réglementaires**

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation  
d'une évaluation environnementale**



Dossier réalisé par : COTE PAYSAGE / ATLAM / BSM

Janvier 2021

# PREAMBULE

Le projet à suivre a été élaboré par le groupement :

COTE PAYSAGE 85 Les Sables d'Olonne +	> Mandataire, en charge de la conception et de la maîtrise d'œuvre
BSM 85 Le Château d'Olonne +	> en charge des études voiries et de la maîtrise d'œuvre
ATLAM 85 Venansault	> en charge des études environnementales

Le projet a été mené en partenariat continu avec :

- les élus et de la commune de L'Ile d'Yeu
- les services techniques et administratifs de la maire de l'Ile d'Yeu
- les associations locales actrices du site
- les services de l'Etat (ABF, DREAL, DDTM)
- le CAUE
- la CCI
- le Conseil départemental.

\* \* \*

Un même objectif nous rassemblant tous autour de la fabrication de ce projet :

**« Trouver un équilibre entre la préservation des espaces naturels et du patrimoine,  
la maîtrise des usages et la fréquentation touristique »**

## SOMMAIRE

<b>1 – PRESENTATION DU PROJET</b>	<b>P.04</b>
1.1 – NATURE DU PROJET	P.04
1.2 – POURQUOI CE PROJET : LES OBJECTIFS A ATTEINDRE	P.05
1.3 – ECHANGES AUTOUR DU PROJET ET EVOLUTIONS DU TRACE	P.05
<b>2 – ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET REGLEMENTAIRES</b>	<b>P.06</b>
2.1 – INVENTAIRES ZNIEFF	P.06
2.2 – SITES NATURA 2000	P.07
2.3 – SITES CLASSES / SITE INSCRIT	P.08
2.4 – ESPACES REMARQUABLES DU LITTORAL	P.10
2.5 – CONCLUSIONS SUR ENJEUX REGLEMENTAIRES	P.11
<b>3 – PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET PAR TRONCONS</b>	<b>P.12</b>
PLAN DES TRAVAUX PROJETES	P.12
3.0 – CARTE DE LOCALISATION DES TRONCONS DETAILLES DU PROJET	P.13
3.1 – TRONCON N° 1	P.14
3.2 – TRONCON N° 2	P.14
3.3 – TRONCON N° 3	P.17
3.4 – TRONCON N° 4	P.17
3.5 – TRONCON N° 5	P.20
3.6 – TRONCON N° 6	P.24
3.7 – TRONCON N° 7	P.25
3.8 – TRONCON N° 8	P.25
3.9 – TRONCON N° 9	P.27
3.10– TRONCON N° 10	P.27
3.11– TRONCON N° 11	P.28
3.12– TRONCON N° 12	P.29
3.13– TRONCON N° 13	P.30
3.14– TRONCON N° 14	P.31
3.15– TRONCON N° 15	P.31
<b>4 – DESCRIPTIF TECHNIQUE DU PROJET</b>	<b>P.32</b>
4.1 – DEROULEMENT DES TRAVAUX	P.32
4.2 – CHOIX DU REVETEMENT	P.32
4.3 – STRUCTURE DE LA PISTE	P.33
4.4 – SIGNALÉTIQUE DE LA BOUCLE	P.33
<b>5 – PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL DANS LE PROJET</b>	<b>P.35</b>
5.1 – PRISE EN COMPTE DES SITES NATURA 2000	P.35
5.2 – GESTION DU BOIS DE LA CITADELLE	P.41
5.3 – COMMUNICATION SUR LES BONNES PRATIQUES	P.42

## ANNEXES

Plan des travaux  
Projet de signalétique départementale  
Cartes des habitats – DOCOB

# 1 – PRESENTATION GENERALE DU PROJET

## 1.1 – Nature du projet

Le projet porte sur la réparation et le confortement d'une boucle cyclable d'une longueur de 16 km qui traverse des secteurs urbains, agricoles et naturels sur l'Île d'Yeu (Vendée). La boucle s'appuie entièrement sur du parcours urbain, des chemins agricoles et des sentiers cyclables déjà existants et utilisés. La piste traverse également le bois de la citadelle par un sentier existant (ancienne route).

En référence à l'annexe de l'article R 122-2 du code de l'environnement, le projet de boucle cyclable entre dans la catégorie de projet 6

*" Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles. "*

En référence à la sous-catégorie suivante :

*"c) Construction des pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km."*

Il est donc soumis à demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une éventuelle étude d'impact son linéaire étant supérieur à 10 km.

Les travaux concernant cette boucle cyclable seront de deux natures :

- dans les zones urbaines, la piste sera intégrée aux routes existantes par marquage au sol sommaire et installations de panneaux.
- dans les zones agricoles et naturelles, les chemins existants seront repris avec apport de matières semi-perméable (sables tassés avec liant naturel type chaux ou simple sable).

## Localisation du projet



**Le parcours :** La boucle démarre depuis l'office de tourisme de Port Joinville en direction du bois de la citadelle. Ce dernier est traversé à l'est, par un ancien chemin existant autrefois beaucoup plus utilisé qu'actuellement pour relier les quartiers. Passé le bois, le tracé continue dans sa partie urbaine vers Ker Chauvineau, Ker Poiraud avant de rallier l'ancienne Bergerie. Ensuite, la boucle s'appuie sur les chemins ruraux existants en direction du Vieux Château. La portion qui suit, traverse à partir de sentiers cyclables et piétons existants et déjà empruntés, les espaces naturels les plus sensibles entre pelouse naturelles, boisements, et surtout les landes à genêts, bruyères, ...jusqu'à la Meule puis, la plage des Vieilles. A partir de ce point, la boucle traverse, depuis des routes et des pistes cyclables déjà existantes, des espaces plus urbains depuis La Croix, Les Nates, Ker Chiron et Ker Châlon avant de retrouver Port Joinville.

## 1.2 – Pourquoi ce projet : les objectifs à atteindre

- Objectif de sécurité : Cette boucle s'appuie sur des chemins existants très dégradés par le ravinement, l'érosion et leur utilisation déjà importante notamment par les islais. Leur aménagement doit faciliter la circulation et permettre une mise en sécurité devenue indispensable pour les utilisateurs, certains tronçons présentent d'importantes ornières ou affleurement rocheux provoquant des chutes et ne permettant pas l'accès à tous
- Objectif touristique : La boucle cyclable permet également de proposer aux promeneurs un circuit balisé à travers la côte et l'intérieur de l'île, faisant découvrir les différents sites d'intérêt touristique (Vieux Château, Port de La Meule...)
- Objectif local : cette boucle permet également de sécuriser les trajets des islais au quotidien notamment pour les plus jeunes, en dehors des routes parfois dangereuses
- Objectif environnemental : l'aménagement de la piste a également pour objectif de canaliser les cyclistes sur la piste et ainsi limiter la dégradation des habitats sensibles (pelouses xériques) induite par le passage des vélos sur ces zones souvent moins accidentées que le chemin existant.
- Objectif de valorisation du patrimoine : le parcours cyclable peut devenir un support de la découverte du paysage et du patrimoine, en veillant à préserver les éléments qui le bordent telles les haies, landes, murets. Ces enjeux seront particulièrement pris en compte dans le site classé.

## 1.3 – Echanges autour du projet et évolutions du tracé

Afin de prendre en compte les différents enjeux de ce projet et répondre aux attentes des différents partis et utilisateurs de cette boucle, plusieurs réunions de cadrage ont été réalisées avec les partenaires du projet en 2018 et 2019.

Les interlocuteurs étaient nombreux :

Maire de l'Île d'Yeu : élus, Services Environnement, Urbanisme et Patrimoine

Office du Tourisme de l'Île d'Yeu

Représentants des loueurs de vélos

DREAL, ABF, DDTM, CCI, CAUE

CONSEIL DEPARTEMENTAL

A noter que des discussions autour de ce projet avaient déjà été entamées depuis 3,5 ans entre les services de la commune, l'office du tourisme et le service des sites classés en amont du lancement « officiel » du projet. Ces discussions ont permis de proposer un premier tracé de base pour lancer les études et les échanges avec les différents partenaires.

Par la suite la collectivité a notamment inscrit ce projet dans son schéma de développement local validé par les élus en juillet 2018.

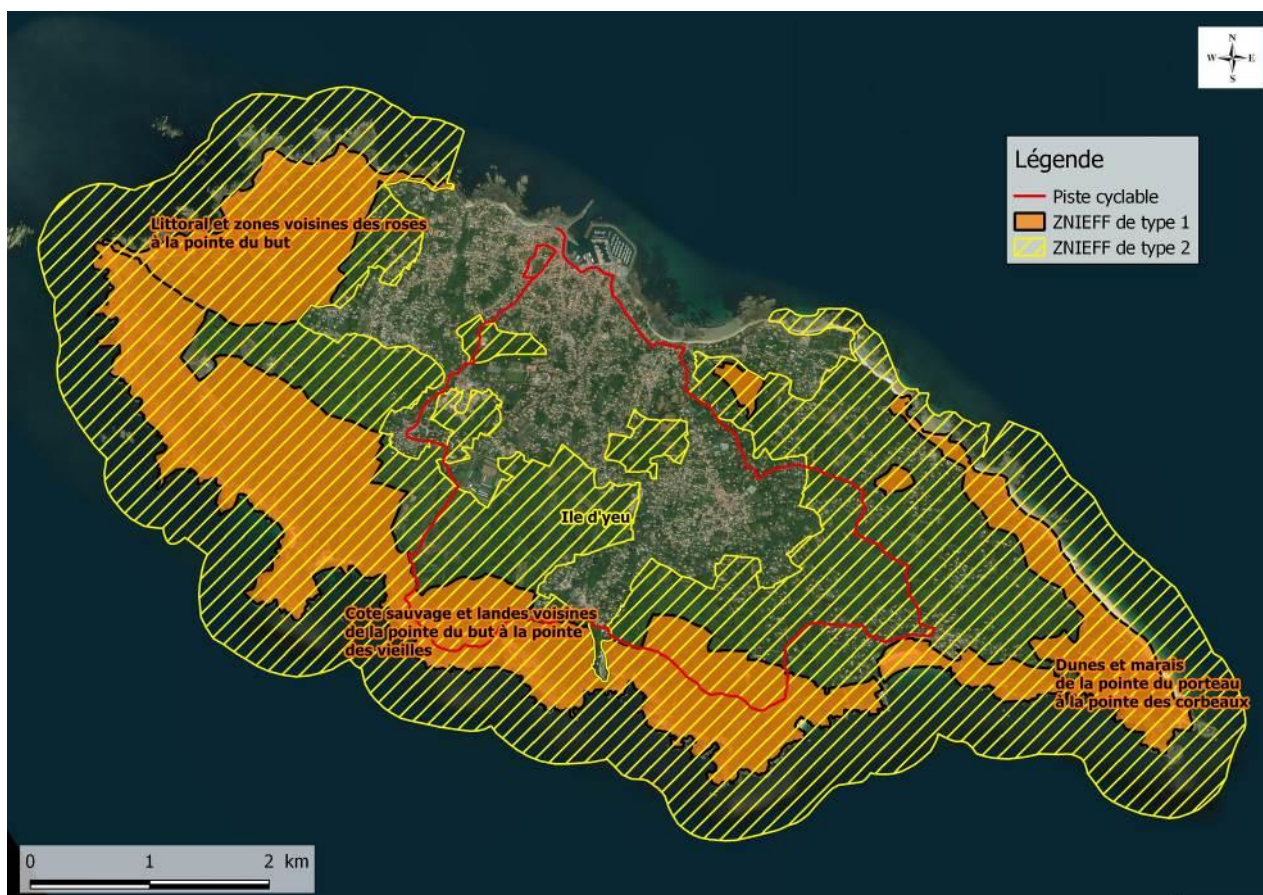
Compte-tenu des parcours préexistants et du statut public des voies et chemins empruntés, ce tracé initial de la boucle s'est rapidement imposé sur la quasi globalité du parcours. Le point de traversée du bois de La Citadelle a quant à lui engendré plusieurs réflexions ; en effet les échanges et l'analyse du contexte environnemental ou réglementaire a permis d'adapter le tracé dans ce secteur. Également, le tronçon entre le Vieux Château et La Carrière a généré de nombreux débats quant à la nécessité d'y intervenir ou non.

## 2 – ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET REGLEMENTAIRES

### 2.1 – Inventaires ZNIEFF

L'Ile d'Yeu et le tracé projeté sont concernés par deux zonages ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) :

- ZNIEFF de type 1 (520005755) : Côte sauvage et landes voisines de la pointe du But à la pointe des Vieilles ;
- ZNIEFF de type 2 (520616250) : l'Ile d'Yeu.





**Les inventaires ZNIEFF n'impliquent pas de contraintes réglementaires pour le projet.**

## 2.2 – Natura 2000

La commune de l'Île d'Yeu est concernée par deux zonages Natura 2000 :

➤ FR5200654 - côtes rocheuses, dunes, landes et marais de l'île d'Yeu

La partie sud de la boucle traverse le site N2000 FR5200654 - Côtes rocheuse, dunes, landes et bas marais de l'Île d'Yeu.

Ce site forme un ensemble naturel particulièrement varié, avec de remarquables côtes rocheuses, pelouses et landes littorales, dunes mobiles et fixées, de petits marais d'eau douce et localement sub-halophiles.

Les fonds marins sont variés, avec notamment sur la côte nord-est de l'île, des herbiers à zostères bien conservés.

En se basant sur la laisse de haute-mers, le pourcentage de surface marine du site est de 25%.

➤ FR5212015 - secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent

Le site est entièrement marin et se situe au droit du département de la Vendée. Le périmètre s'appuie à proximité des côtes (Île d'Yeu comprise) sur la limite de la laisse de basse mer.

Le tracé de la boucle n'est évidemment pas concerné par ce zonage.



Le sud de la boucle passe au sein d'un site Natura 2000. Cependant, le projet n'est concerné par aucun des items figurants sur les listes "des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à évaluation des incidences Natura 2000" suivantes :

- Liste Nationale, figurant à l'article R414-19 du Code de l'environnement ;
- Liste locale n°1, figurant dans l'arrêté 11/DDTM/357 SERN - NB en date du 2 mai 2011 ;
- Liste locale n°2, figurant dans l'arrêté AP 13/DDTM/672 SERN - TNDL en date du 6 décembre 2013 ;

- Liste pour la façade maritime Atlantique, figurant dans l'arrêté n°2011-37 en date du 24 juin 2011 et modifiée par l'arrêté n°2011-98 en date du 19 décembre 2011.

De plus, le projet n'a pas d'impacts significatifs sur les habitats et/ou les espèces désignés par les sites Natura 2000 (cf. chapitre 5.1 – Prise en compte des sites Natura 2000 p35).

## 2.3 – Sites classés / Site inscrit

Le projet passe dans un site inscrit et dans deux sites classés :

### ⇒ Site inscrit

La commune de l'Île d'Yeu est concernée par un zonage en site Inscrit. Ce zonage correspond à la partie plus urbaine de l'île. Il exclut ainsi les espaces naturelles de la côte sauvage et le bois de la citadelle.

Nom de l'entité :	L'ILE D'YEU EN TOTALITE
Identifiant de l'entité :	85 SI 11 b
Type de protection :	Site inscrit
Texte de protection :	Arrêté
Date de protection :	11/08/1977
Surface calculée dans le SIG :	1559.17 ha
Typologie :	Site pittoresque

### ⇒ Sites Classés

La commune de l'Île d'Yeu est concernée par deux zonages en site classé :

- Le bois de la citadelle

Cette entité boisée entoure le fort de Pierre Levée. Aujourd'hui principalement constitué d'une chênaie à *Quercus ilex*, ce bois a évolué au cours des décennies passant d'une pinède artificielle à une évolution plus spontanée avec les essences à tendances plus méditerranéennes que l'on retrouve aujourd'hui.

Localement, on y retrouve quelques zones à pin maritime, chêne tauzin et ponctuellement des micro-landes atlantiques à bruyère cendrée et callunes sur les zones plus ouvertes. Ces landes indiquent probablement l'historique du bois et sa composition végétale avant les plantations de pin.

Nom de l'entité :	LE BOIS DE LA CITADELLE
Identifiant de l'entité :	85 SC 11 a
Type de protection :	Site classé
Texte de protection :	Arrêté
Date de protection :	23/06/1938
Surface calculée dans le SIG :	16.03 ha



<b>Typologie :</b>	<b>Site pittoresque</b>
--------------------	-------------------------

- La côte sauvage

Le site classé de « la côte sauvage » correspond dans sa quasi-totalité au zonage du site Natura 2000. On y retrouve une grande mixité et qualité de paysages et d'habitats naturelles : la côte rocheuse en front de l'océan, les landes, les boisements, les prairies naturelles pour certaines pâtures, les zones minérales d'affleurements rocheux... Les paysages naturels de cette côte font partis des principaux éléments recherchés par les touristes ou simples promeneurs de l'île.

<b>Nom de l'entité :</b>	<b>LA COTE SAUVAGE</b>
<b>Identifiant de l'entité :</b>	<b>85 SC 11 c</b>
<b>Type de protection :</b>	<b>Site classé</b>
<b>Texte de protection :</b>	<b>Décret</b>
<b>Date de protection :</b>	<b>03/05/1995</b>
<b>Surface calculée dans le SIG :</b>	<b>2051.99 ha</b>
<b>Typologie :</b>	<b>Site pittoresque</b>

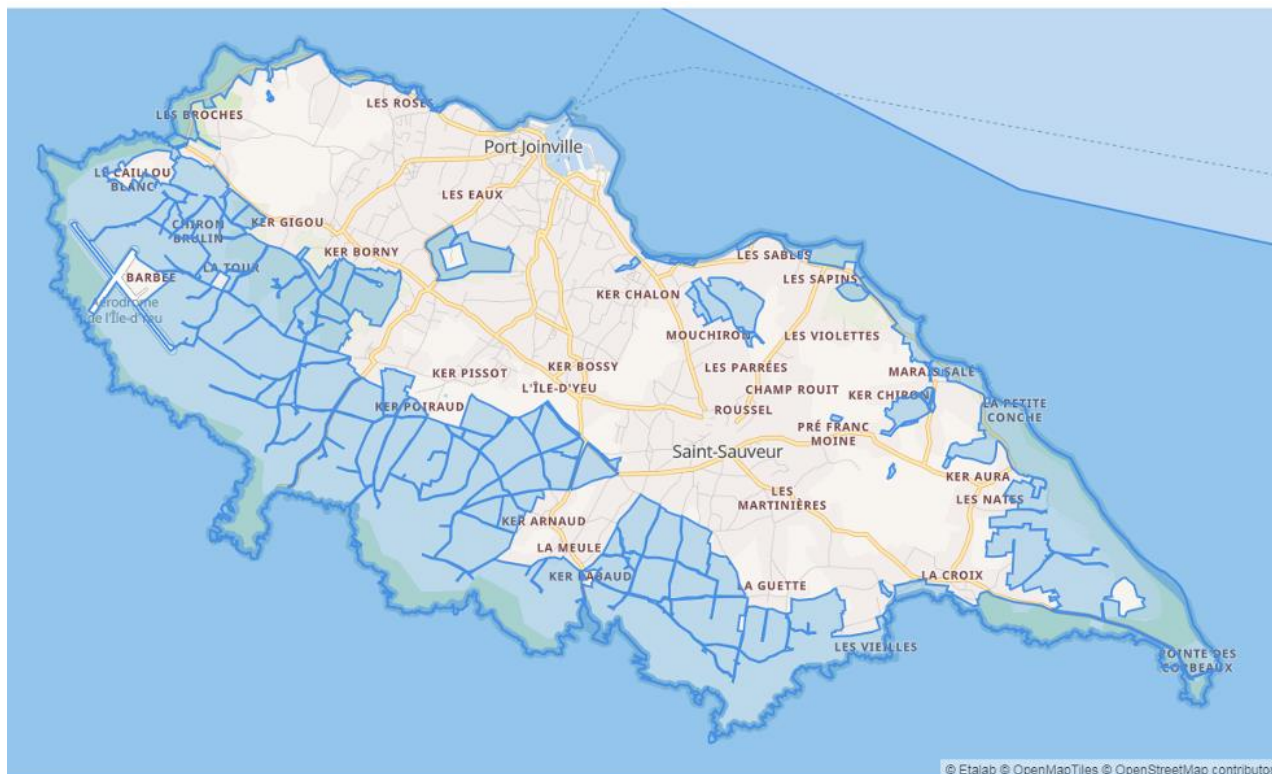


**Le projet fait l'objet du dossier de demande d'autorisation spéciale. Ce projet nécessite une autorisation ministérielle au titre des sites inscrits et classés.**

## 2.4 – Espaces remarquables du littoral

Le projet est inscrit dans le zonage des Espaces remarquables du littoral. Ce zonage s'appuie globalement sur les limites du site classé et du Natura 2000.

Ces espaces remarquables sont délimités dans les documents d'urbanisme en application de l'article L.146-6 du Code de l'Urbanisme (Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral).



En référence à la catégorie de projet 14 de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'Environnement : "*Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et au 4 du R.121-5 du code de l'Urbanisme*" tous travaux, ouvrages ou aménagement sont soumis à cas par cas.

Le projet ne répond pas aux catégories de projet des alinéas 2 ou 4 ; il n'est en conséquence pas soumis à demande d'examen au cas par cas au titre de cette rubrique.

En vertu de l'article R.421-22 du code de l'Urbanisme, les projets situés :

*"Dans les espaces remarquables ou milieux du littoral qui sont identifiés dans un document d'urbanisme comme devant être préservés en application de l'article L. 121-21, les aménagements mentionnés aux a, b, c et d de l'article R. 121-6 doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager."*

**Le projet est donc soumis à permis d'aménager, au titre de l'article R.421-22, de par sa situation en espaces remarquables du littoral.**

## 2.5 – Conclusion sur les enjeux réglementaires

Le projet est soumis à plusieurs démarches réglementaires :

- **Un permis d'aménager** au titre des articles R421-22 et R121-5 article 1° du Code de l'Urbanisme ;
- **Un dossier de demande d'autorisation spéciale** au titre des sites inscrits et classés prévue au R.341-10 du code de l'environnement ;
- **Une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une autorisation environnementale** au titre de la catégorie de projet 6. c) de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Ce document intègre la présentation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.



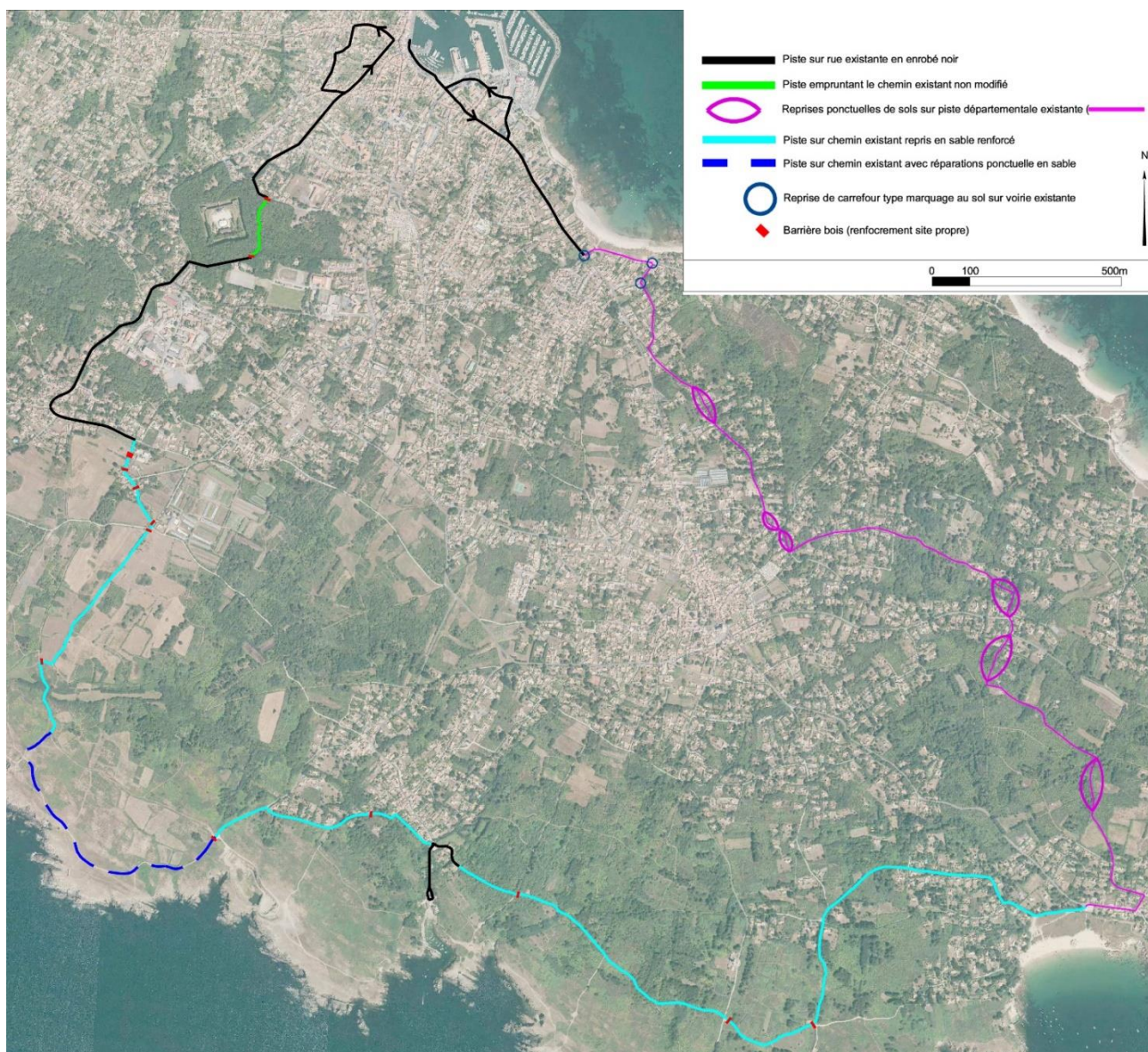
## 3 - PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET PAR TRONCONS

Le projet s'inscrit sur un tracé de routes ou sentiers préexistants, qui vont nécessiter ou non des travaux de renforcement. Le projet concerne donc :

- la constitution ou réparation du sol du sentier sur certains tronçons
- la mise en place de barrières ponctuelles afin de limiter les accès automobiles et renforcer les déplacements cycles en sites propres sécurisés (barrière bois de hauteur environ 50 cm)
- la mise en place d'une signalétique départementale (projet annexe décrit par le département de La Vendée)

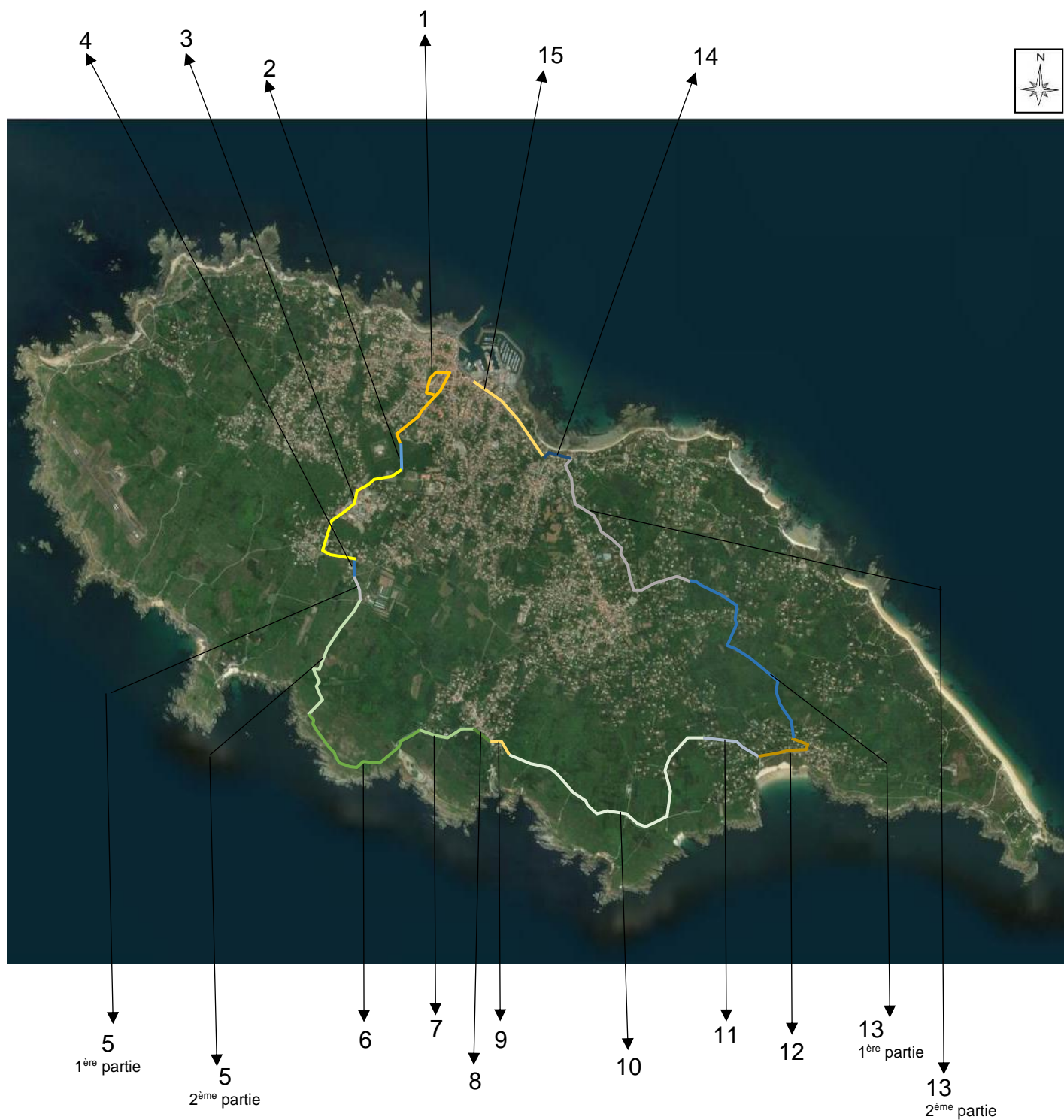
### 3- Plan des travaux projetés :

*Cf. carte grand format en annexe*



### 3.0 – Carte de localisation des tronçons détaillés du projet

Le descriptif du projet s'appuie sur différents tronçons représentés ci-dessous. Chaque tronçon représente une entité homogène dans la constitution du sentier et du contexte environnant.





### 3.1 – Tronçon n°1

⇒ **Descriptif initial :**

Ce premier tronçon s'appuie exclusivement sur des routes utilisées par les véhicules motorisés et les vélos. Le bâti est quasi exclusivement constitué d'habitations typiques de l'Île avec, dans le bourg de Port Joinville, des maisons mitoyennes hautes (2 étages en moyenne), puis en s'éloignant du centre, des maisons individuelles basses avec jardins d'ornements.



⇒ **Enjeux :**

Cette portion traverse le Site Inscrit. Il y a peu d'enjeux car le parcours vélo emprunte la route existante ; le patrimoine bâti et paysager des jardins est constitué par les propriétés privées qui ne sont pas impactés par le projet.

⇒ **Projet retenu :**

Le projet ne prévoit pas d'intervention hormis la mise en place de la signalétique par le département. Celle-ci sera réduite au strict nécessaire afin de ne pas multiplier les panneaux. En effet, seulement aux endroits de carrefour (un pictogramme au sol type flèche verte vélo) indiquera le parcours éventuellement accompagné d'un panneau départemental (voir le projet de signalétique établi par le Département joint en pièce complémentaire au dossier).

### 3.2 – Tronçon n°2 – Traversée du bois de La Citadelle

⇒ **Descriptif initial :**

Le deuxième tronçon passe par le bois de la Citadelle sur l'un des chemins existants qui contourne ou traverse le fort de Pierre Levée.

Historiquement constitué de pin maritime introduit à l'époque, le bois de la citadelle est aujourd'hui principalement constitué de chênes verts, essence spontanée, avec en accompagnement plusieurs espèces à tendance plutôt méditerranéenne comme le chêne pubescent, l'arbousier,... Localement, les variations géologiques permettent de voir apparaître des stations à bruyère cendrée, callune, germandrée,... espèces typiques des habitats de lande atlantique. Ces micro-

habitats tendent malheureusement à être étouffés par la densité et le développement rapide des chênes verts.



Traversée au centre du bois



Sortie du Fort par le tunnel



Entrée Sud du bois



Chemin Est

⇒ **Enjeux :**

Le bois est aujourd'hui en Site Classé comme le fort. La traversée du site, bien que déjà empruntée par les divers chemins existants, apportera une fréquentation plus forte sur le secteur. Cette fréquentation pourrait, sans action pour canaliser ou orienter le public, accroître la fréquentation anarchique des sous-bois. En effet, à ce jour, une dizaine de cheminements « sauvages » sont apparus depuis le chemin principal et serpentent en sous-bois. Une gestion du bois sera à favoriser plutôt que des aménagements marqués, afin de limiter la dispersion des usagers. Pour ce faire, la commune a engagé simultanément à ce projet une réflexion pour réaliser un plan de gestion de ce site (bois et bâti du fort), dont elle a établi le cahier de charges en partenariat avec la DREAL et l'ABF.

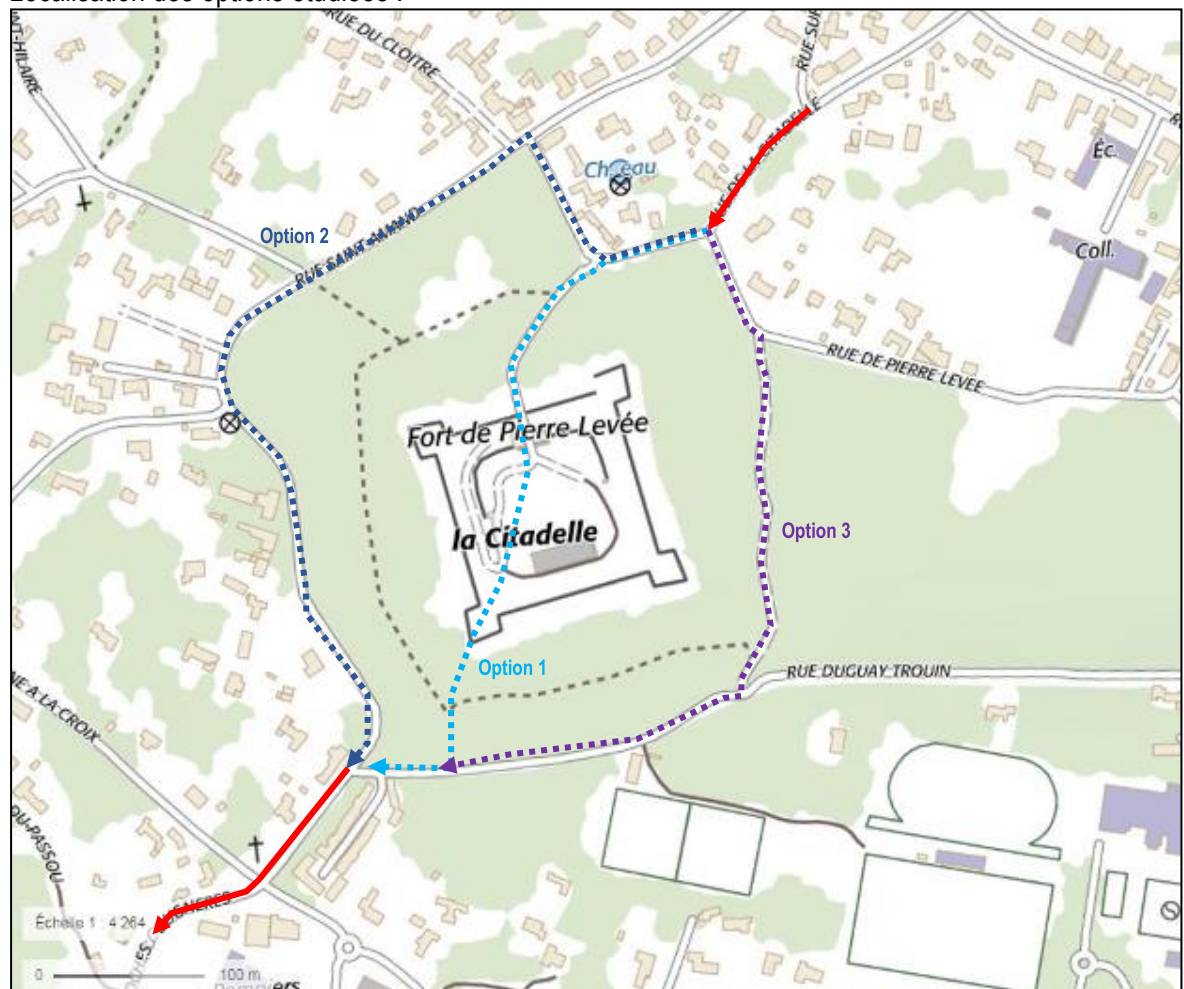
⇒ **Projet retenu :**

La traversée du bois de La Citadelle a engendré plusieurs réflexions ; ainsi trois scénarios ont été étudiés pour la traversée de ce secteur, c'est le scénario n°3 qui a été retenu in fine :

- 1 – **Option 1** : La traversée de la citadelle (voir carte à suivre) par sa cour intérieure, le tunnel et le centre du bois. Ce scénario a été le premier envisagé par la commune puisque déjà bien emprunté par les promeneurs piétons et cyclistes. Cependant, la mixité des usages (promeneurs piétons, cyclistes, location du chapiteau dans la cour, véhicules d'entretien...), le statut des lieux et du bâti (inscription aux monuments historiques) et les repères de circulations peu visibles ont nécessité d'envisager d'autres options sur ce tracé.

- 2 – **Option 2** : Contourner la citadelle et son bois par la rue Saint Armand (voir carte à suivre). Cette option a rapidement été écartée pour des raisons de sécurité liées à une forte circulation routière (voiture, fourgons) venue, entre autres, de la zone artisanale.
- 3 – **Option 3** : Le chemin Est du bois de la citadelle (voir carte à suivre). Situé à l'est du fort, ce chemin existant traverse la partie boisée du site du nord au sud. Pour des raisons de faisabilité, de sécurité et d'accessibilité, cette option a été choisie. Ce chemin est assez large (variable entre 2 et 3 mètres) pour y intégrer la piste cyclable sans élargir le chemin existant et empiéter sur le bois. Le choix de ce chemin permet de s'appuyer sur un tracé existant sans modifier ou impacter directement le bois et sa sous-strate, à l'inverse d'une création. Le flux supplémentaire apporté dans ce secteur peut, cependant, induire de manière indirecte, une fréquentation des sous-bois de part et d'autre de la piste. Cette fréquentation peut induire une dégradation ponctuelle (déjà existante) du bois et de la flore des sous-bois. Des mesures permettant de canaliser les promeneurs et stopper l'apparition de chemin « sauvage » sont à prévoir par la commune. En effet, il ne s'agit pas là de créer des aménagements.
- Ainsi le sol du sentier existant est conservé en l'état. Les mobiliers divers sont à proscrire dans le cœur du bois. Le projet se contentera d'une gestion raisonnée du bois afin de guider les usagers. Pour ce faire, la commune a engagé à suivre de cette étude une démarche de plan de gestion du site, qui inclue le devenir du bois traversé et le devenir du bâti du fort.
- Une attention particulière devra être apportée en entrée/sortie du tronçon afin d'assurer la sécurité routière aux abords des routes (mobilier et signalétique départementale)

Localisation des options étudiées :





### 3.3 – Tronçon n°3 – Traversée de zone urbaine et d'activité, secteur de Ker Chauvineau

⇒ **Descriptif initial :**

Le troisième tronçon s'appuie sur des routes relativement passantes en traversant le village de Ker Chauvineau. Le bâti est principalement constitué de maisons individuelles souvent basses avec jardins d'ornements plus ou moins étalés.



Route utilisée pour la boucle



Arrivée à Ker Chauvineau

⇒ **Enjeux :**

Cette portion traverse le Site Inscrit. Il y a peu d'enjeux car le parcours vélo emprunte la route existante ; le patrimoine bâti et paysager des jardins des propriétés privées n'est pas impacté.

⇒ **Projet retenu :**

Le projet ne prévoit aucune intervention puisque le parcours emprunte les voies routières existantes.

Seule la signalétique par le département sera mise en place au moment de quitter la route vers le chemin suivant.

### 3.4 – Tronçon n°4 – Chemin agricole et chemins typiques, Ker Poiraud et ancienne Bergerie

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon correspond au passage situé dans un chemin paysager étroit dont la vocation actuelle est principalement agricole ou de desserte privée. Toutefois les connaisseurs (déjà très nombreux) empruntent ce parcours à vélo. La largeur de ce chemin est relativement restreinte (environ 2,00m à 2,50m de passage libre selon la croissance de végétaux en fonction des saisons). Le chemin est bordé de haies arbustives de chaque côté, principalement constituées d'ormes champêtres, et ponctuellement des murets de pierres anciens délimitent les propriétés privées.

. Sur son parcours le chemin enherbé traverse un village puis un paysage agricole d'élevage (prairie de fauche, pâtures) avec en bordure des éléments forts du paysage comme des murets en pierres ou des haies rappelant les secteurs bocagers du continent. Le tracé longe ainsi le village de Ker Poiraud jusqu'à l'ancienne Bergerie avec, là aussi, des éléments forts du paysage (murets, haies et bâti ancien). Dans le dernier tronçon de la Bergerie on rencontre des problèmes de stagnation d'eau de ruissellement.



Chemin amont avec ses haies



Chemin dans le village de Ker Poiraud



Chemin étroit bordé de murets



Ancienne bergerie



⇒ **Enjeux :**

Cette portion est en Site Inscrit. Les enjeux sont importants pour préserver la qualité du patrimoine et des paysages ; les haies et murets devront être nécessairement conservés et mis en valeur, et le sentier devra conserver sa largeur actuelle.

⇒ **Projet retenu :**

Afin de préserver les éléments paysagers de qualité, le projet prévoit la matérialisation du sentier avec une largeur réduite au maximum soit 2,00m, il sera réalisé en sable renforcé (avec liant naturel) afin de parer aux dégradations de ravinement et pour conserver un aspect naturel qui s'intègre dans le site. Dans sa première partie boisée, sur les rives, la végétation sera conservée et taillée dans le cadre de la gestion communale des haies (taille de nettoyage annuelle, suppression des ronces, conservation des houpriers pour former une voute), et les murets seront nettoyés et mis à la vue. Dans sa seconde partie, le long de la Bergerie, une noue



sera créée sur environ 100 mètres de long en bordure du chemin, afin de délimiter naturellement sans artifice de mobilier la limite avec les champs, et afin de réguler au mieux les excès d'eau de ruissellement.



Suppression piquets



Rédecouvrir les murs existants

Noue créée





## 3.5 – Tronçon n°5 – Entre La Bergerie et le Vieux Chateau

### Partie n° 1 : entre la bergerie et la combe du jard

#### ⇒ **Descriptif initial :**

Avant d'arriver sur la côte sauvage, le tracé emprunte, depuis la Bergerie, un chemin rural existant et empierré. Ce chemin est actuellement utilisé pour l'agriculture et par les promeneurs piétons et cyclistes. Le contexte agricole et naturel est riche et varié entre prairies naturelles fauchées ou pâturées, les boisements et les landes atlantiques. Le chemin est bordé de haies ou de murets jusqu'au franchissement de La Combe du Jard. La problématique hydraulique est importante sur les rives du sentier existant, entraînant la matière vers les zones naturelles et humides du site Natura 2000 situées en contre-bas.



Chemin rural et ses abords avant la combe du jard

#### ⇒ **Enjeu :**

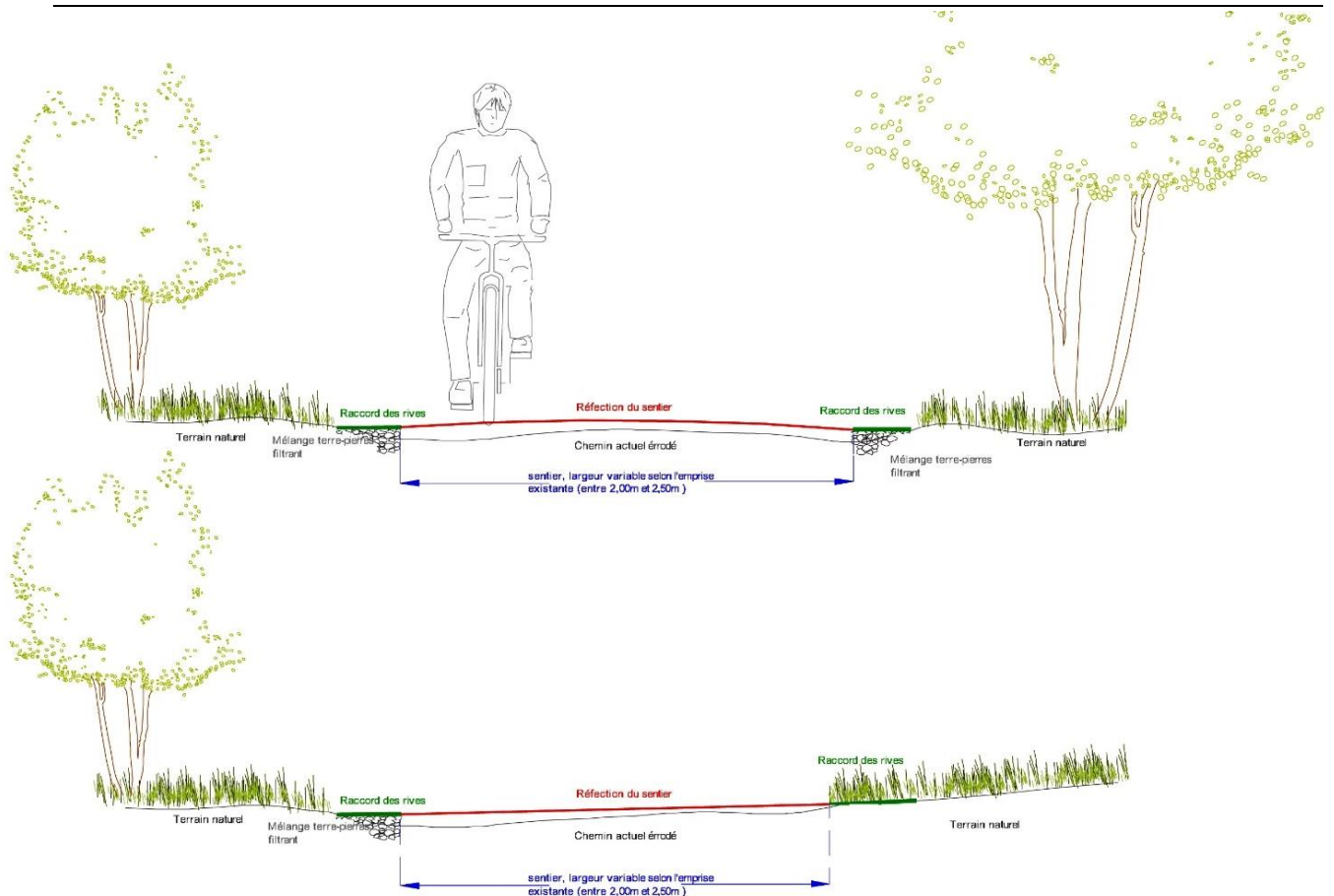
La piste arrive dans un contexte environnemental et paysager à forts enjeux (Natura 2000, Site Classé). Les haies et murets ou empilements de pierres actuels sont à conserver pour conserver le caractère intimiste du chemin. Le projet veillera à être minimaliste dans son emprise tout en gérant les problématiques hydrauliques.

#### ⇒ **Projet retenu :**

Afin de préserver les haies et murettes, le projet prévoit la matérialisation du sentier avec une largeur réduite au maximum soit 2,00m. Le projet s'appuie ainsi sur le chemin empierré existant en proposant une réduction de sa largeur initiale. Les rives seront naturellement colonisées par la strate herbacée (le projet prévoit la mise en place des déblais issus des travaux sur les rives du sentier et la végétation colonisera naturellement ces espaces). Le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières.



*Mise en place des déblais/remblais filtrant de terre/pierres sur les rives*



## Partie n° 2 : entre la combe du jard et le vieux château

### ⇒ **Descriptif initial :**

Après la combe du jard le sentier est ceinturé de haies, de quelques murets dégradés puis de la lande qui s'ouvre vers le paysage marin. Il existe une problématique hydraulique importante de ravinement des eaux de pluies et le chemin se dégrade rapidement et devient très dangereux notamment dans les reliefs à proximité de la combe du jard. De plus la matière érodée se retrouve ainsi déposée en point bas, de part et d'autre du chemin, sur les zones naturels et humides du site Natura 2000. Sur ce tronçon des affleurements rocheux importants rendent le sentier dangereux, imposant aux utilisateurs de passer sur les rives, ce qui engendre le piétinement et petit à petit la destruction de la lande.



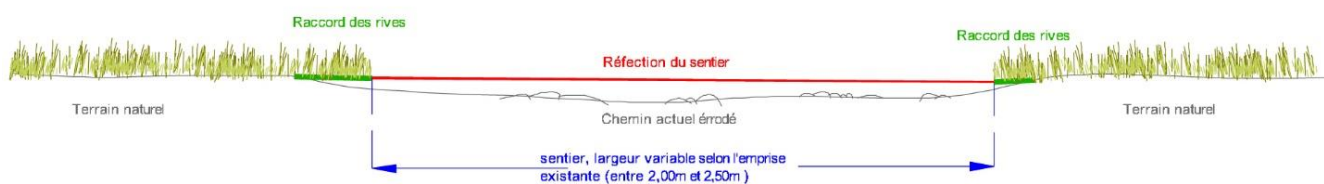
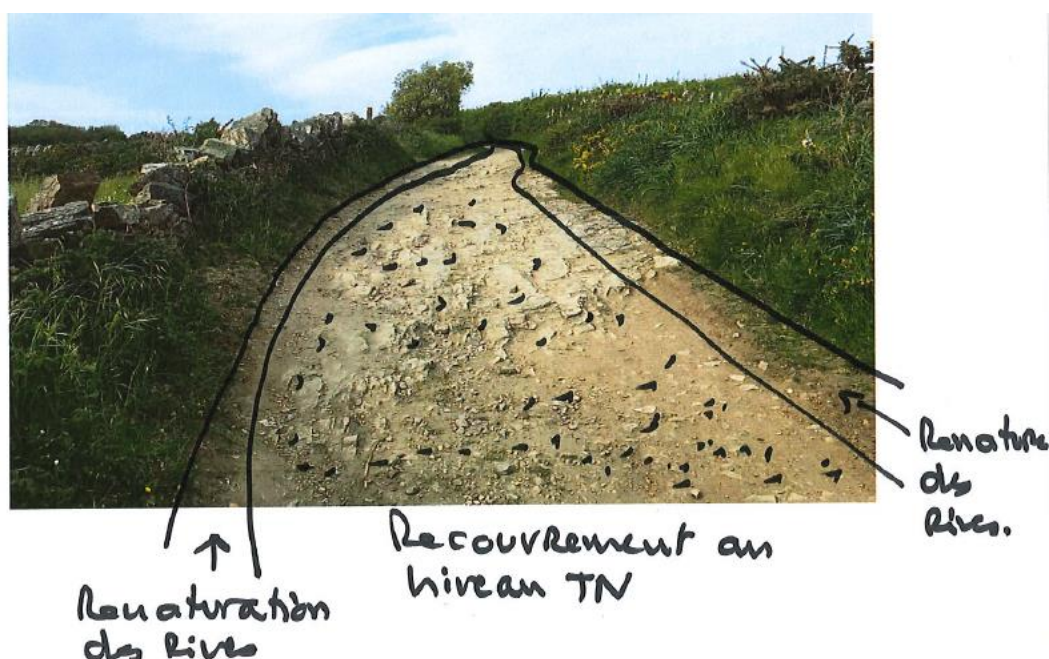


⇒ **Enjeu :**

La préservation du contexte paysager et environnemental est primordial, les landes, haies et empilements de murets doivent être conservés et le sentier doit reprendre une place plus minimaliste, moins large que la dégradation qui est en train de s'opérer. La gestion de la végétation doit perdurer en l'état afin de conserver le paysage de landes et les fenêtres ouvertes vers l'océan.

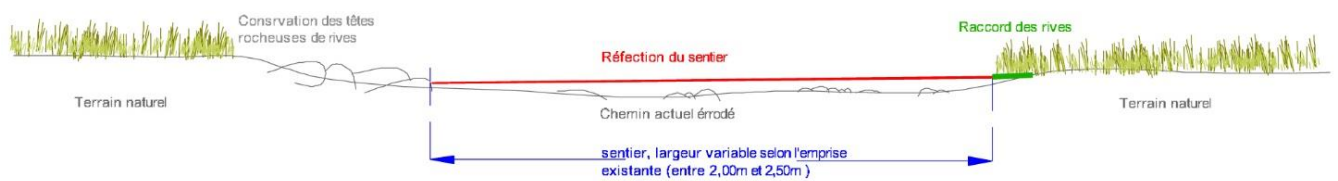
⇒ **Projet retenu :**

Le projet prévoit de recalibrer le sentier en le réduisant à 2,00m de largeur et en renaturant les rives qui sont dégradées (mise en place des déblais issus des travaux sur les rives du sentier et la végétation colonisera naturellement ces espaces). Le sentier sera repris en sable renforcé afin d'éviter le ravinement des matières et de sécuriser le passage des utilisateurs.





SENTIER sinueux etroit  
pour éviter les  
têtes de Roche



### 3.6 – Tronçon n°6 – Entre le Vieux Château et la carrière

#### ⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon démarre depuis le Vieux château et emprunte la piste existante qui longe la côte sauvage en direction de la Meule. Cette portion fait partie des secteurs très prisés de l'île. La piste est uniquement piétonne et cyclable avec, comme pour le tronçon précédent, une forte dégradation de la piste malgré les apports de matière, en particulier à cause de la stagnation d'eau. L'intérêt paysager est fort de même que l'intérêt écologique. Le chemin est bordé de paysages naturels ras et très ouverts qui mettent en scène les perspectives vers la mer et le bocage intérieur de l'île. Ces végétations basses abritent une multitude d'habitats patrimoniaux fragiles avec des secteurs dunaires, des landes atlantiques ou encore des pelouses acidiphiles en bordure de piste. Cette diversité de paysagère terrestre se mêle avec la côte rocheuse et l'océan : ce qui lui donne un intérêt paysager et environnemental très fort.



Zone d'accumulation



Chemin contourné et érodé

#### ⇒ **Enjeux :**

Ce secteur s'inscrit dans le site Classé et Natura 2000. Celui-ci est constitué d'habitats naturels fragiles et très sensibles au piétinement. La physionomie de la piste mêlée à une très forte fréquentation, ont créées de manière assez fréquente, des zones de rétention d'eau que les promeneurs contournent lorsque celles-ci sont en eau. Ces passages érodent ainsi les habitats périphériques et provoquent un élargissement du chemin localement très important. La canalisation du public est, ici, l'enjeu majeur pour la conservation des habitats. L'enjeu paysager consiste en la préservation des rives naturelles sans piétinement humain pour la valorisation des points de vue ouverts splendides.

#### ⇒ **Projet retenu :**

Un premier projet validé en 2019 proposait la reprise du chemin en sol sablé renforcé afin de limiter notamment les problèmes d'érosion et d'hydrauliques. En 2020, compte tenu des très forts enjeux, il a été décidé de retenir finalement un projet plus minimaliste. Le projet prévoit donc uniquement des réparations très ponctuelles du chemin dans les zones les plus endommagées par l'érosion et les problèmes hydrauliques.

Ces réparations ponctuelles seront constituées d'empierrement/sablage simples. Le sentier restera dans sa largeur actuelle et ne sera pas modifier sur le reste du linéaire. Il n'est prévu aucune intervention sur les rives et les landes adjacentes.



### 3.7 – Tronçon n°7 – Après la carrière

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon s'appuie sur un chemin dont l'utilisation est partagée entre les randonneurs piétons, cyclistes et les véhicules notamment des riverains au chemin ou l'accès techniques à l'ancienne carrière. Le chemin est ici empierré et longe plusieurs habitations au nord (hors zonages Natura 2000 et Site Classé) et un boisement d'orme au sud (dans le Natura 2000 et site Classé). Les masses arbustives de la lande sont de plus en plus présentes et les perspectives vers la mer disparaissent peu à peu à mesure que l'on avance vers le cœur de l'île. Le sentier retrouve petit à petit un caractère plus intimiste lié à cette végétation des rives de plus en plus dense et haute qui se prolongent en boisement après la carrière.



Chemin existant

⇒ **Enjeux :**

Ce secteur s'inscrit dans le site Classé et Natura 2000. Un problème de ravinement fréquent en bordure de chemin est à noter. Ce problème a pour conséquence une dégradation progressive du chemin. La matière érodée se retrouve ainsi déposée en point bas, de part et d'autre du chemin, sur les zones naturels et humides du site Natura 2000. La végétation existante des rives devra être maintenue et gérée à l'identique afin de préserver l'ambiance existante.

⇒ **Projet retenu :**

A l'image de certaines portions précédemment décrites, la piste s'appuiera ici, sur le chemin empierré existant sans modification de ses bordures. Le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières. Si besoin, lors des surlageurs les rives seront renaturalisées naturellement (le projet prévoit la mise en place des déblais issus des travaux sur les rives du sentier et la végétation colonisera naturellement ces espaces). La végétation en rive est conservée en l'état.

### 3.8 – Tronçon n°8 – Petit chemin avant La Meule

⇒ **Descriptif initial :**

Cette petite portion est une variante qui démarre du chemin initial, qui passe par un chemin enherbé déjà existant et emprunté, pour arriver dans le village de la Meule.



Ce chemin passe par un petit ouvrage hydraulique passant au-dessus d'un écoulement naturel (non référencé cours d'eau) alimentant une petite vallée humide avant d'arriver sur le port de la Meule.



Écoulement et fil d'eau sous perré de pierre



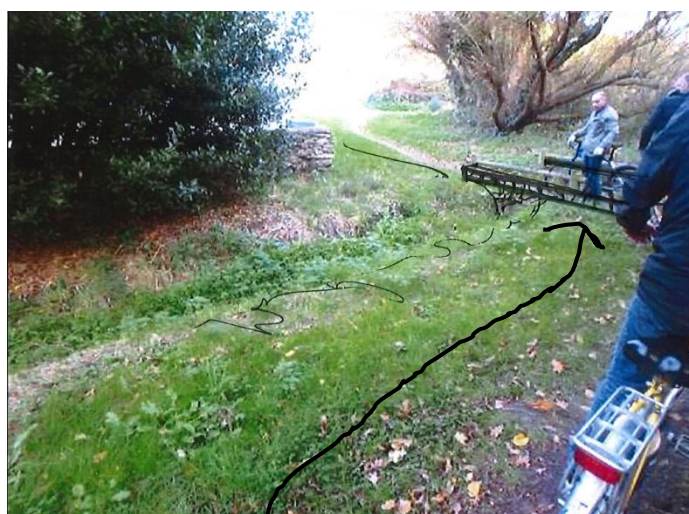
Chemin existant

⇒ **Enjeux :**

L'enjeu de cette portion s'articule au niveau de l'écoulement naturel. Le projet doit veiller à la conservation de sa végétation hydrophile et le maintien de la continuité hydraulique.

⇒ **Projet retenu :**

La piste s'appuiera sur le chemin existant dans une largeur minimal d'environ 2,00m. Le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières. Les rives et leurs végétations seront totalement conservées, de même que le fossé. Le franchissement du fossé sera conservé en veillant à consolider les petits perrés existants, permettant notamment d'avoir une rive « chasse-roues » de part et d'autre du sentier. La végétation boisée et arbustive existante sera conservée, nettoyée sur les rives du sentier, avec suppression des ronces et tailles de nettoyage légère sans remettre en cause la nature des bosquets.



*Reprise et réparation des petits perrés de pierres « chasse-roues » de part et d'autre de la piste en franchissement du fossé*

### 3.9 – Tronçon n°9 – Au travers du village de La Meule

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon retrouve un chemin et une partie de voie routière existante au travers du village de la Meule. La voie est ici partagée entre les piétons, les vélos et les voitures. L'ambiance pittoresque de village se découvre petite à petit, au fur et à mesure que l'on quitte le sentier arboré et que l'on longe les bâtisses et murets de pierres des jardins privés ornés de rose trémières.



Chemin longeant la vallée et les habitations



Route en sortie de village

⇒ **Enjeux :**

Cette portion traverse le Site Inscrit. L'enjeu paysager consiste à préserver l'ambiance bucolique du chemin de village ; les éléments du patrimoine bâti et paysagers des propriétés privées n'est pas impacté.

⇒ **Projet retenu :**

La piste s'appuiera sur le chemin existant dans sa largeur actuelle. La partie de la piste en enrobé noir est conservée. La partie en chemin sera en revêtement en sable renforcé permettant d'éviter le ravinement des matières et d'être durable dans le temps notamment pour la circulation des véhicules. Sur les rives, la végétation et le bâti privés ne seront ni modifiés ni impactés.

### 3.10 – Tronçon n°10 – Entre La Meule et Les Vieilles, 1<sup>ère</sup> partie

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon s'appuie sur un chemin rural dont l'utilisation est partagée entre les randonneurs piétons, cyclistes et localement les véhicules notamment au croisement des chemins existants et pour les accès aux propriétés privées. Le chemin est ici empierré et traverse le site Natura 2000 et le site Classé dans des espaces principalement boisés mais de peuplements différents selon les endroits (ormaise, chênaies à *Quercus ilex*, plantations de cyprès, zones denses à *Prunus spinosa*). Quelques zones de landes atlantiques subsistent également parmi ces boisements. Un problème de ravinement fréquent en bordure de chemin est à noter. Ce problème a pour conséquence une dégradation progressive du chemin. La matière érodée se

retrouve ainsi déposée en point bas, de part et d'autre du chemin, dans les mares existantes et sur les zones naturelles et humides du site Natura 2000.



Carrefour entre deux chemins



Chemin qui s'érode dans la mare

⇒ **Enjeux :**

Ce secteur s'inscrit dans le site Classé et Natura 2000.

⇒ **Projet retenu :**

A l'image de certaines portions précédemment décrites, la piste s'appuiera ici, sur le chemin empierré existant sans modification de ses bordures. Le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières et d'être durable dans le temps notamment pour la circulation des véhicules. Sur les rives, la végétation et le bâti privé ne seront ni modifiés ni impactés.

### 3.11 – Tronçon n°11 – A l'approche des Vieilles, 2<sup>ème</sup> partie

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon s'appuie sur un chemin dont l'utilisation est partagée entre les randonneurs piétons, cyclistes et les véhicules notamment des riverains au chemin. Le chemin est empierré et dessert les habitations (maisons individuelles avec jardins ornementaux) situées de part et d'autre de ce chemin.

⇒ **Enjeux :**

Cette portion est en Site Inscrit. Les éléments structurant le paysage actuel sont à prendre en compte et à conserver dans le projet.

⇒ **Projet retenu :**

A l'image de certaines portions précédemment décrites, la piste s'appuiera ici, sur le chemin empierré existant sans modification de ses bordures. Le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières et d'être durable dans le temps notamment pour la circulation des véhicules. Sur les rives, la végétation et le bâti privé ne seront ni modifiés ni impactés.



### 3.12 – Tronçon n°12 – Le long de la plage des vieilles

⇒ **Descriptif initial :**

Ce tronçon longe la plage des Vieilles et se poursuit dans le village de La Croix en s'appuyant exclusivement sur la route existante. Au niveau de la plage, la route passe en arrière de la dune grise. Les ambiances alternent entre les vues ouvertes vers la mer et les vues fermées par les rives boisées.



Aménagements le long de la dune



Route utilisée par la boucle

⇒ **Enjeux :**

Cette portion traverse le Site Inscrit. L'enjeu paysager réside dans la préservation de l'alternance de vues ouvertes et vues fermées générées par les rythmes variés de végétation qui devront être préservés. L'enjeu environnemental de ce secteur est localisé sur la dune grise. Cet habitat patrimonial est très sensible au piétinement. Des aménagements efficaces (ganivelles en bois) ont déjà été disposés autour de la dune et le long des cheminements afin de canaliser le public et préserver l'habitat.

⇒ **Projet retenu :**

La piste emprunte le chemin existant sans modification de ses bordures. Pour la partie chemin le choix du revêtement du sentier en sable renforcé permettra d'éviter le ravinement des matières et d'être durable dans le temps et de s'intégrer dans l'ambiance naturelle du site. La végétation en place sur les rives est conservée et la gestion actuelle prolongée afin de maintenir les rythme de vues ouvertes/vues fermées. La partie en route déjà référencée piste départementale est conservée en l'état. Les aménagements existants déjà efficaces (ganivelles et barrières vélos) sont conservés.

### 3.13 – Tronçon n°13 – La piste départementale existante

#### **N°13 - 1<sup>ère</sup> partie :**

##### **⇒ Descriptif initial :**

Ce tronçon s'appuie sur une piste cyclable existante et formalisée par des panneaux du Conseil Départemental 85. Cette partie traverse principalement des milieux agricoles ou boisés. Une route est à traverser sur ce tracé. Les travaux liés au projet de boucle se cantonneront à un entretien de ce tronçon.



Piste cyclable existante



Panneau au début de la piste

##### **⇒ Enjeux :**

Ce secteur se situe dans le site Inscrit. Les éléments du paysage existants sont à conserver (haies, murets privés)

##### **⇒ Projet retenu :**

Le projet est minimaliste. Il se contente de réparer ponctuellement à l'identique les ornières et dégradations localisées de la piste départementale existante. Le patrimoine bâti et paysager en rive est conservé en l'état.

#### **N°13 - 2<sup>ème</sup> partie :**

##### **⇒ Descriptif initial :**

Seul le contexte de ce tronçon le fait varier du précédent. En effet, la piste cyclable existante se poursuit ici dans une partie plus urbaine (maisons individuelles avec jardins ornementaux généralement bien végétalisés).

##### **⇒ Enjeux :**

Ce secteur se situe dans le site Inscrit. Les éléments du paysage existants sont à conserver et le seront par le projet.

##### **⇒ Projet retenu :**

Le projet est également minimaliste. Il se contente de réparer ponctuellement à l'identique les ornières et dégradations localisées de la piste départementale existante. Le patrimoine bâti et paysager en rive est conservé en l'état.

### 3.14 – Tronçon n°14 – La piste départementale existante (suite)

⇒ **Descriptif initial :**

Avant de récupérer la route jusqu'à Port Joinville, la boucle passe par un chemin cyclable et piéton à l'arrière de la dune de Ker Châlon. Ce chemin se situe donc entre la dune au nord et les habitations au sud.



Piste cyclable existante



Accès plage

⇒ **Enjeux :**

Comme pour le secteur de la plage des vieilles, cette portion traverse le Site Inscrit. L'enjeu environnemental de ce secteur est localisé sur la dune grise. Cet habitat patrimonial est très sensible au piétinement. Des aménagements efficaces (ganivelles en bois) ont déjà été disposés autour de la dune et le long des cheminements afin de canaliser le public et préserver l'habitat.

⇒ **Projet retenu :**

Le projet est très minimaliste. Il ne modifie pas la piste actuelle. Il se contente de proposer la sécurisation routière des carrefours traversés (marquages au sols, résines...). Les aménagements existants déjà efficaces pour la protection de la dune sont conservés (ganivelles et barrières bois).

### 3.15 – Tronçon n°15 – La piste départementale existante (fin, retour Port Joinville)

⇒ **Descriptif initial :**

Le dernier tronçon revient au point de départ, sur Port Joinville. La boucle s'appuie exclusivement sur des routes utilisées par les véhicules motorisés et les vélos. Le bâti est quasi exclusivement constitué d'habitations souvent mitoyennes hautes (2 étages en moyenne).

⇒ **Enjeux :** cette portion traverse le Site Inscrit. Les enjeux portent sur le patrimoine bâti.

⇒ **Projet retenu :**

Il n'est pas prévu de travaux dans ce tronçon. La circulation vélo du parcours cyclable emprunte les voies urbaines existantes.



## 4 – DESCRIPTIF TECHNIQUE DU PROJET

### 4.1 – Déroulement des travaux

Les travaux se réaliseront en deux phases :

- dans sa partie écologiquement sensible qui correspond au zonage Natura 2000, les travaux seront organisés entre le 15 septembre et fin février pour éviter les perturbations d'espèces en période sensible (reproduction).

Pour limiter la fréquentation des zones naturelles plus sensibles, la base de travaux et les zones de stockages seront situées en dehors du site Natura 2000.

Le brassage des sables et du liant se fera également en dehors des zones naturelles afin de limiter le temps de présence des engins sur cette zone.

Les engins se cantonneront exclusivement sur les emprises existantes sans déborder sur les espaces environnants. Le cahier des charges fourni à l'entreprise en charge des travaux stipulera cet engagement.

- dans sa partie urbaine (pas de sensibilité écologique), aucune restriction de période ne sera faite. La période estivale (période touristique) sera cependant évitée.

### 4.2 – Choix du revêtement

Dans les parties urbaines :

Le revêtement des rues en enrobé noir existant sera conservé.

Sur les chemins existants :

Les chemins seront aménagés en sable renforcé avec liant naturel, sauf pour le secteur du vieux château jusqu'à la carrière où il y aura uniquement des réparations ponctuelles en empierré/sablé non renforcé.

- Le revêtement en sable renforcé avec liant naturel permettra de mieux gérer les chemins boueux ou totalement dégradés qui aujourd'hui ont un impact visuel dégradant dans le paysage et néfaste sur l'environnement ; ce choix de matériaux permettra d'assurer une bonne intégration visuelle de la piste dans les paysages.



Une fois mise en service, la piste, dans ses portions plus sensibles et proches de la côte, reprendra un fonctionnement et une fréquentation identique d'avant travaux. En effet, ce sentier s'intègre dans un circuit existant longeant les secteurs emblématiques de l'île et donc déjà très emprunté par les islais, les touristes et principalement les cyclistes.

Relativement vallonné, le circuit pâti actuellement d'une très forte dégradation induite par le piétinement et le passage des vélos, mais également du ravinement important de la matière minérale de surface lors de pluies plus ou moins fortes. Cette matière s'accumule par la suite dans les points bas et notamment sur les habitats naturels voisins plus humides et les mares.

Pour éviter une dégradation inévitable de la future piste et empêcher l'érosion et l'accumulation de la matière dans les espaces humides sensibles, un liant naturel (type chaux hydraulique naturelle et liant naturel à effet pouzzolanique) sera mélangé avec le sable de la piste.

Ce type d'aménagement permet également de limiter les coûts d'entretien de la piste à la différence d'un simple compactage de la structure sablée de la piste (pour exemple les simples sablage/gravillonnages réalisés par la commune aux abords du vieux château ont été balayés et dégradés par les intempéries très rapidement).

- Toutefois ce revêtement renforcé n'a pas été retenu pour le tronçon du secteur du Vieux château jusqu'à la Carrière ou la préservation en l'état existant a primé ; ainsi, le choix du simple empierré/sablé (sans renforcement par un liant) induira des réparations régulières par la collectivité.

*Cf. Plans des travaux*

## 4.3 – Structure de la piste

La piste fera généralement 2,50 mètres de largeur (normes départementales) sauf rétrécissements ponctuels à 2,00 mètres de large sur les secteurs plus sensibles tels que le chemin de la voûte boisée dans le secteur de la Bergerie ou encore au niveau des affleurements rocheux dans le secteur du vieux château et jusqu'à la carrière. Certaines portions de chemin existant seront ainsi fortement diminuées en largeur par rapport au chemin existant (actuellement zone érodée atteignant 8m par endroit notamment dans le secteur du vieux château) au profit de la renaturation des rives (mise en place des déblais issus des travaux sur les rives du sentier et la végétation colonisera naturellement ces espaces).

## 4.4 – Signalétique de la boucle

La boucle cyclable sera labélisée par le Conseil Départemental de Vendée. La signalétique répondra à la charte des pistes cyclables du département et sera uniformisée en fonction.

Cette signalétique sera de deux natures :

- Le fléchage sur « panneau bois » : celui-ci indique la direction et les distances en temps estimé.
- Le balisage sur route : dans les secteurs urbains, la signalisation sera indiquée au sol par un pictogramme vert

Selon les enjeux environnementaux et paysagers des secteurs traversés, la signalétique sera présente ou non :

- Secteur hors Natura 2000 et hors Site Classé : Mise en place d'une signalétique nouvelle et complémentaire à l'existant, type panneau bois, en nombre régulier conformément aux dispositions habituelles du département de La Vendée;
- Secteur Natura 2000 et Site Classé (bois de la citadelle, côte sauvage, Vieux Château, ...) : signalisation également au moyen de panneaux bois mais en nombre très limité, uniquement aux croisements ou la direction nécessite d'être indiquée.

*Cf. Projet de la signalétique CG85 plan  
et fiche de détail en annexe)*



Au niveau des croisements avec les routes, des barrières en bois seront disposées pour assurer la sécurité des usagers de la piste. Elles seront également ponctuellement utilisées pour limiter les accès des véhicules sur certains tronçons de la piste (cf. plan des travaux).



## 5 – PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL DANS LE PROJET

### 5.1 – Prise en compte des sites Natura 2000

#### **Mesures adaptées**

Les habitats de l'Annexe I de la Directive Habitats ainsi que les espèces floristiques et faunistiques d'intérêt communautaire (Espèces de la Directive Habitat et/ou de la Directive Oiseaux), bénéficient de plusieurs mesures permettant d'éviter que le projet induise un impact négatif sur les sites Natura 2000. Ces mesures portent sur :

- Adaptation du tracé sur des chemins déjà existants et très empruntés : pas de création ;
- Adaptation des périodes de travaux en fin d'été, automne et hiver permettant d'éviter un dérangement en période de reproduction (période sensible) ;
- Adaptation de la localisation des bases travaux et de vie en dehors du Natura 2000, évitant ainsi un impact temporaire et un dérangement sur les espèces et les habitats.

Les sites Natura 2000 et notamment le site « côte rocheuse, dunes, landes et marais de l'Île d'Yeu », bénéficie d'un Document d'Objectif (DOCOB) faisant office de document d'orientation pour la gestion des habitats et des espèces du Natura 2000. Différentes mesures de gestion sont à ce titre déjà réalisées par la commune aux abords de la voie cyclable existante. Ainsi, les secteurs problématiques et considérés à enjeux pour la conservation des habitats patrimoniaux, ont été localisés et aménagés en conséquent, pour limiter l'impact de la fréquentation et du piétinement par la mise en place de piquets et de filins en bordure de la voie. Il n'est pas prévu de nouvelles installations de ce type dans le cadre du présent projet. Toutefois on peut relever que cette mesure efficace a permis à la végétation de recoloniser les zones dégradées. La commune bénéficie également d'un agent mi-temps en charge de la sensibilisation sur site, et des vidéos sont diffusées en Office de Tourisme et Syndicat d'initiative.

#### **Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000**

⇒ FR5200654 - CÔTES ROCHEUSES, DUNES, LANDES ET MARAIS DE L'ÎLE D'YEU

#### **Effets sur les habitats**

Habitats de l'Annexe I de la Directive Habitats	Habitat en lien avec le tracé de la boucle cyclable	Incidence directe ou indirecte du projet avéré/potentiel sur les habitats Natura 2000	Type d'incidence
Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine	Non	Non	/
Estuaires	Non	Non	/
Replats boueux ou sableux exondés à marée basse	Non	Non	/
Récifs	Non	Non	/
Végétation annuelle des laissés de mer	Non	Non	/
Falaises avec végétation des côtes atlantiques et baltiques	Non	Non	/



Habitats de l'Annexe I de la Directive Habitats	Habitat en lien avec le tracé de la boucle cyclable	Incidence directe ou indirecte du projet avéré/potentiel sur les habitats Natura 2000	Type d'incidence
Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises)	Oui	Non : Piste contournant la dune sur la route existante	/
Dunes fixées décalcifiées atlantiques (Calluno-Ulicetea)	Oui	Non : Piste contournant la dune sur la route existante	/
Dunes à <i>Salix repens</i> spp. <i>argentea</i> ( <i>Salicion arenariae</i> )	Non	Non	/
Dunes boisées des régions atlantique, continentale et boréale	Non	Non	/
Dépressions humides intradunaires	Oui	Non : Piste contournant l'habitat sur la route existante	/
Eaux oligotrophes très peu minéralisées des plaines sablonneuses ( <i>Littorelletalia uniflorae</i> )	Non	Non	/
Eaux oligotrophes très peu minéralisées sur sols généralement sableux de l'ouest méditerranéen à Isoètes spp	Non	Non	/
Eaux stagnantes, oligotrophes à mésotrophes avec végétation des <i>Littorelletea uniflorae</i> et/ou des <i>Isoeto-Nanojuncetea</i>	Non	Non	/
Lacs eutrophes naturels avec végétation du <i>Magnopotamion</i> ou de l' <i>Hydrocharition</i>	Non	Non	/
Landes sèches européennes	Oui	/	/
Landes sèches atlantiques littorales à <i>Erica vagans</i>	Oui	/	/
Formations herbeuses à <i>Nardus</i> , riches en espèces, sur substrats siliceux des zones montagnardes (et des zones submontagnardes de l'Europe continentale)	Non	Non	/
Prairies humides méditerranéennes à grandes herbes du <i>Molinio-Holoschoenion</i>	Non	Non	/
Végétations pionnières à <i>Salicornia</i> et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses	Non	Non	/
Prés-salés atlantiques ( <i>Glaucopuccinellietalia maritima</i> )	Non	Non	/
Prés-salés méditerranéens ( <i>Juncetalia maritimi</i> )	Non	Non	/
Dunes mobiles embryonnaires	Non	Non	/
Dunes mobiles du cordon littoral à <i>Ammophila arenaria</i> (dunes blanches)	Non	Non	/

### Effets sur la flore

Espèces floristiques communautaires	Habitat occupé	Présence avérée ou potentielle de l'espèce sur ou à proximité de la boucle cyclable	Incidence du projet sur l'espèce
<i>Rumex rupestris</i>	Falaise maritime	Non	/
<i>Omphalodes littoralis</i>	Dunes grises	Oui : dune et plage des Vieilles	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur la route existante

### Effets sur la faune

Espèces faunistiques terrestres communautaires		Habitat occupé	Présence avérée ou potentielle de l'espèce sur ou à proximité de la boucle cyclable	Incidence du projet sur l'espèce
Amphibiens	<i>Alytes obstetricans</i>	Mare en habitat de reproduction Haies / talus en hibernation	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants
	<i>Triturus cristatus</i>			
Mammifères	<i>Pipistrellus de khulii</i>	Grenier- bosquets- arbres creux-...	Oui (chasse principalement)	Pas d'incidence : - pas de modification ou perturbation des espaces de gîte et de chasse
	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Grenier- bosquets- arbres creux-...		
	<i>Plecotus austriacus</i>	Grenier- bosquets- arbres creux-...		
	<i>Alcedo atthis</i>	Zones-humides – frange littorale	Oui	Pas d'incidence
Oiseaux	<i>Anthus campestris</i>	Côte rocheuse – landes herbacées	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Anthus petrosus</i>			
	<i>Anthus pratensis</i>			
	<i>Burhinus oedignemus</i>	Prairies	Non	Pas d'incidence
	<i>Calandrella brachydactyla</i>	Dunes – pelouses	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Caprimulgus europaeus</i>	Bois – bosquets - clairières	oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux

Espèces faunistiques terrestres communautaires		Habitat occupé	Présence avérée ou potentielle de l'espèce sur ou à proximité de la boucle cyclable	Incidence du projet sur l'espèce
Oiseaux	<i>Circus aeruginosus</i>	Marais - roselières	Oui (en vol – chasse)	Pas d'incidence
	<i>Cisticola juncidis</i>	Prairies, zones herbacées	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Falco subbuteo</i>	Bois (nidification – prairies et zones ouvertes (chasse)	Oui (en vol – chasse)	Pas d'incidence
	<i>Jynx torquilla</i>	Boisements humides	Oui (non nicheur : présence en fin d'été)	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ;
	<i>Lanius collurio</i>	Zones mixtes buissonnantes et prairiales	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Larus marinus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Miliaria calandra</i>	Vastes espaces ouverts à végétation rase	Non	/
	<i>Oenanthe oenanthe</i>	Zones ouvertes à végétation rase ou minérales	Oui (principalement en migration)	Incidence négligeable : - Dérangement possible hors nidification -La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux hors nidification
	<i>Pyrrhula</i>	Vallée humide boisée	Non	/
	<i>Rissa tridactyla</i>	Secteur marin-côte rocheuse	Non	/
	<i>Sterna hirundo</i>	Frange littorale	Non	/
	<i>Sylvia undata</i>	Landes atlantiques	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux
	<i>Tadorna tadorna</i>	Frange littorale – zones prairiales (nidification)	Oui	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur les chemins existants ; -adaptation des périodes de travaux



⇒ FR5212015 - SECTEUR MARIN DE L'ÎLE D'YEU JUSQU'AU CONTINENT

Espèces visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE	Habitat occupé	Présence avérée ou potentielle de l'espèce sur ou à proximité de la boucle cyclable	Incidence du projet sur l'espèce
<i>Puffinus puffinus mauretanicus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Larus michahellis</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones terrestres de reproduction
<i>Gavia stellata</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Gavia immer</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Podiceps cristatus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Podiceps nigricollis</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Fulmarus glacialis</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Calonectris diomedea</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Puffinus griseus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Puffinus puffinus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Hydrobates pelagicus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Oceanodroma leucorhoa</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Morus bassanus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Phalacrocorax carbo</i>	Secteur marin + côte rocheuse	Non	/
<i>Phalacrocorax aristotelis</i>	Secteur marin + côte rocheuse	Non	/
<i>Tadorna tadorna</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en période de reproduction	Pas d'incidence : - La boucle se cantonne sur le chemin existant ; - Les secteurs de nidification potentiels se situent à l'écart de la boucle.
<i>Mergus serrator</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Phalaropus fulicarius</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Stercorarius pomarinus</i>	Secteur marin	Non	/

Espèces visées à l'article 4 de la directive 2009/147/CE	Habitat occupé	Présence avérée ou potentielle de l'espèce sur ou à proximité de la boucle cyclable	Incidence du projet sur l'espèce
<i>Catharacta skua</i>	Secteur marin + côte rocheuse	Non	/
<i>Larus melanocephalus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en repos sur la frange littorale.	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones occupées
<i>Larus minutus</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Larus sabini</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Larus ridibundus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en repos sur la frange littorale.	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones occupées
<i>Larus canus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones terrestres de reproduction
<i>Larus fuscus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones terrestres de reproduction
<i>Larus argentatus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones terrestres de reproduction
<i>Larus marinus</i>	Frange littoral-landes herbacées-marais arrière littoral	Oui : en alimentation et reproduction sur les secteurs de la carrière et côte rocheuse	Pas d'incidence : Le projet de boucle est écarté des zones terrestres de reproduction
<i>Rissa tridactyla</i>	Secteur marin-côte rocheuse	Non	/
<i>Sterna sandvicensis</i>	Frange littorale	Non	/
<i>Sterna hirundo</i>	Frange littorale	Non	/
<i>Sterna paradisaea</i>	Frange littorale -Secteur marin	Non	/
<i>Sterna albifrons</i>	Frange littorale	Non	/
<i>Chlidonias niger</i>	Marais arrière littoral	Non	/
<i>Uria aalge</i>	Secteur marin	Non	/
<i>Alca torda</i>	Secteur marin	Non	/

## 5.2 – Gestion du bois de la Citadelle

Le passage de la boucle cyclable par le chemin du bois de la Citadelle induira une augmentation de la fréquentation :

- Sur la piste (chemin existant) et les zones de « repos » notamment au centre du bois sur une clairière existante et aménagée. Cette fréquentation « voulue » est maîtrisée et n'impacte pas la végétation existante ;
- Dans les sous-bois situés en périphérie de la piste. Cette fréquentation existante a pour conséquence de voir apparaître plusieurs chemins qui se créent à force de passage et de piétinement de la végétation. Ces chemins « sauvages » (13 ont été comptabilisés à ce jour) ont une incidence sur la végétation des sous-bois et la tranquillité du bois pour les espèces faunistiques présentes. Cette fréquentation non-maîtrisée peut représenter localement et sans gestion adaptée, une menace à long terme pour le boisement.

Consciente des problématiques qu'engendreraient une fréquentation non maîtrisée du bois de la Citadelle, la commune s'engage, à travers ce projet, dans la mise en place d'un Plan de gestion ambitieux du bois de la Citadelle.

Ce Plan de gestion s'appliquera sur l'ensemble du bois (2ha) et devra, après un état initial solide, permettre d'orienter une gestion durable du boisement au travers plusieurs grandes thématiques déjà observées :

- L'accompagnement de la dynamique sylvicole actuelle. Le chêne vert est l'essence spontanée et la plus dynamique du bois. Son maintien et sa régénération naturelle est à privilégier en dehors des zones formant des habitats ou des micro-habitats d'intérêt à part entière (micro landes atlantiques, peuplements de chêne pubescent et tauzin, clairière à poacées, etc.) ;
- La canalisation du public, notamment autour des zones de pique-niques, de la piste cyclable et des chemins piétons « officiels ». Cette canalisation peut passer par une densification des sous-bois périphériques (remise en lumière de sous-bois) et/ou la disposition de branchages sur les chemins « sauvages » apparus ces dernières années. L'objectif est de rendre inconfortable l'utilisation de ces nouveaux passages pour favoriser la repousse végétale ;
- Le maintien des clairières naturelles et des stations à bruyères et callunes. L'état initial devra répertorier, caractériser et localiser ces micro-habitats souvent d'intérêt patrimonial afin de les prendre en compte dans la gestion sylvicole et limiter la colonisation de ces zones par le chêne vert *Quercus ilex*.
- La conservation et la mise en valeur écologique des arbres centenaires, des arbres d'intérêts paysagers et écologiques (arbres à cavités, arbres morts ou sénescents, ...).
- La gestion des essences invasives (robinier faux-acacia, laurier sauce, *Baccharis*, ...).
- ...

Pour ce faire, la commune a engagé les démarches pour faire réaliser un plan de gestion ambitieux de ce site (bois et fort). En partenariat avec la DREAL et l'ABF un cahier des charges a été établi afin de faire réaliser cette étude qui devrait démarrer prochainement.



## 5.3 – Communication sur les bonnes pratiques

Plusieurs pistes existantes et envisagées, ont été évoquées :

- La réalisation d'une carte avec le tracé de la boucle et les autres circuits, sera éditée et proposée à l'office du tourisme mais également aux loueurs de vélos afin d'éviter les tracés non-officiels parfois proposés sur les cartes distribuées par les professionnelles du vélo ; Cette carte présentera également une rubrique sensibilisant les utilisateurs au respect de son environnement.
- Communication dans le bateau (déjà en place). Passage quasi obligatoire pour accéder à l'Île, les compagnies maritimes, en collaboration avec la commune, ont mis en place dans leurs bateaux des écrans permettant de faire passer des messages de sensibilisation à l'environnement (bonne pratiques).
- Maintien des éco-gardes en période estivale. Plusieurs éco-gardes parcourent quotidiennement les pistes de l'île afin de sensibiliser et renseigner les utilisateurs.

\* \* \*