
 <p>PROJET DE DÉPLACEMENTS DURABLES DU NORD-BASSIN</p>	<p>Réunion Comité de Suivi Environnemental n°2</p> <p>11 avril 2019</p>	 <p>Gironde LE DÉPARTEMENT</p>
---	--	--

Compte Rendu – Comité de Suivi Environnemental - jeudi 11 avril 2019

1. Contexte et objectif de la réunion

- **Contexte de la réunion** : Deuxième session du Comité de Suivi Environnemental, organisée dans le cadre de la concertation continue sur le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB)
- **Date, heure, lieu** : Jeudi 11 avril 2019, 10h à 12h, Conseil Départemental de la Gironde à Bordeaux
- **Objectifs** :
 - Poursuivre le travail initié au mois de février 2019 avec le Comité de Suivi Environnemental, instance composée de 3 collèges d'acteurs dédiés à l'environnement (acteurs institutionnels, associatifs et services de l'Etat), chargée d'assurer, au cours de la concertation continue, le suivi des études et de veiller à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux du projet PDDNB
 - Restituer aux participants une synthèse du travail réalisé avec les groupes communaux
 - Présenter aux membres du Comité de Suivi l'organisation de la mission d'inventaires fins, les modalités d'inventaire des zones humides et la méthodologie envisagée pour préparer et anticiper la recherche de sites de compensation.
- **Modalités d'encadrement de la réunion** :
 - Réunion animée par Renaud Dupuy de Neorama, assistant à maîtrise d'ouvrage du Département de la Gironde sur le volet concertation
 - Présence de l'équipe projet : Alain Leduc et Clémence Ollivier, Conseil Départemental de la Gironde pour présenter la démarche et répondre aux questions et remarques des participants

2. Participants

9 personnes ont signé la liste d'émargement. Le tableau suivant fait état des membres du Comité de Suivi Environnemental invités.

Structure	Représentant (Prénom NOM)	Présence
A – Acteurs institutionnels		
Conservatoire du Littoral	Nathalie MADRID	Absente
	Frédéric BERGEZ-CASALOU	Excusé
Conservatoire National Botanique Sud-Atlantique	Coralie PRADEL	Absente
	Emilie CHAMMARD	Excusée
Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne	François BILLY	Absent
SAGE Bassin de la Leyre et milieux associés	Cathy NAVROT	Absent
	Nellie TARDITS	Absent

SAGE Lacs médocains (SIAEBVELG)	Franck QUENAULT	Présent
CRPF Nouvelle Aquitaine	Amélie CASTRO	Excusée
	Luc-Olivier DELEBECQUE	Présent
CAUE de la Gironde	Elodie VOUILLON	Excusée
B – Représentants des Services de l'Etat		
DREAL Nouvelle Aquitaine	Nathalie GRESLIER	Présent
DDTM 33 (Service Eau et Nature)	Paul COJOCARU	Absent
DDTM 33 (Service Défrichement)	Sophie DANTHEZ	Absente
DDTM33 (Service Urbanisme Aménagement Transport)	Pierre MORIN	Présent
Agence Française pour la Biodiversité	Nicolas SURUGNE	Absent
	Hervé DEMANGE	Excusé
	Paquito NAVARRO accompagné de Frédéric ROY	Présents
C – Acteurs associatifs		
Cistude Nature	Christophe COIC, Emma VALADAS	Excusés
CEBA	Joël MELLETT	Présent
CEN Aquitaine	Nicolas VALY	Absent
Fédération Départementale des Chasseurs de Gironde	Emmanuel ROBIN	Excusé
GCA	Sébastien ROUE	Excusé
LPO Aquitaine	Laurent COUZI	Absent
SEPANSO	Daniel DELESTRE représenté par Claude BONNET	Présent

3. Déroulé de la réunion

Les échanges se sont structurés autour de la présentation du Département de la Gironde, axée sur les éléments suivants :

- Retour sur le travail fait en groupes communaux
- Présentation de l'organisation de la mission d'inventaires fins
- Méthodologie d'inventaire des zones humides envisagées
- Démarche proposée pour la recherche des sites de compensation.

4. Compte-rendu des échanges

4.1. Présentation du Département de la Gironde

L'intégralité de la présentation introductive du Conseil Départemental de la Gironde et du cabinet Neorama est disponible sur la page internet du Département : www.gironde.fr

4.2. Temps d'échange : questions, remarques et avis des participants

- ❖ **Luc-Olivier DELEBECQUE, représentant du CRPF** précise qu'il est important de faire apparaître les enjeux sylvicoles (économiques et humains), sachant qu'ils ne sont pas représentés sur les cartographies présentées (issues du travail fait en groupes communaux).

- ❖ **Pierre MORIN, DDTM33** : « Je crois que le sujet a été partiellement évoqué mais un des principaux problèmes que nous pose ce projet, c'est bien au niveau de sa gouvernance. On voit bien qu'au travers des points de vigilance qui sont notés, de certains éléments de programme et contraintes identifiées, tout projet d'extension urbaine ou de mobilités est intimement lié au projet de territoire et donc au SCOT du Bassin d'Arcachon. Les projets d'aménagement qui ont été cités par les acteurs du territoire, sont, en partie, incompatibles avec le droit de l'urbanisme. Cela signifie que sans SCOT, il n'y a pas de possibilité d'extension d'urbanisation. Un certain nombre des projets qui sont déjà identifiés comme contraintes dans tel ou tel scénario sont aujourd'hui inopérants. Ils ne seront opérants que sous réserve d'être inscrits dans une dynamique de SCOT. Et inversement. Bien souvent, nous sommes amenés à observer que les démarches de planification sont insuffisamment imbriquées dans une réflexion sur les mobilités. Or, aujourd'hui, c'est le sujet central des problématiques d'urbanisme c'est la transition énergétique, les mobilités de demain. Nous aimerions voir la gouvernance du thème des mobilités au cœur des préoccupations du SCOT. Cela n'empêche pas d'étudier les contraintes environnementales qui se poseraient dans l'hypothèse où l'un ou l'autre des scénarios se verrait justifié et validé dans le cadre d'une réflexion de SCOT ou d'un PDU à l'échelle du Bassin d'Arcachon. Mais pour nous, la démarche d'un projet concret sur les mobilités - je ne parle pas d'un projet routier puisque je sais qu'il ne s'agit pas seulement de cela - mais un projet, en tout cas, à connotation routière ne peut qu'être un des leviers mis au service d'un projet de territoire au sein du SCOT. Il faut bien le préciser parce que cela peut quand même interférer dans certains aspects de la validation des scénarios. Je pense qu'il faudrait une mise en concordance du calendrier de notre projet avec le calendrier du SCOT de manière à ce que, un jour ou l'autre, ce soit bien les acteurs de la gouvernance de la mobilité - à savoir les collectivités locales, la Région et le Département de manière plus marginale - qui se saisissent de cette thématique au service d'un projet de développement du territoire. Cela me paraît fondamental de manière à ce que l'on ne soit pas, à un moment donné, en lutte avec la concrétisation du projet. »

- **Alain LEDUC, Département de la Gironde** : « Le Département de la Gironde a parfaitement intégré cet enjeu fondamental. Nous travaillons et sommes en étroite relation avec le SYBARVAL qui porte le SCOT. Nous avons bien conscience que fin 2020, lors de la présentation du projet au public, si nous ne sommes pas en capacité de démontrer que tous les projets de territoire, que ce soit le SCOT mais aussi tous les projets qui sont portés par la COBAN, ne sont pas cohérents, nous ne pourrions pas aller plus loin. Aujourd'hui, c'est une vraie question qui doit être traitée avec le SCOT, c'est évident. »

- **Renaud Dupuy, Neorama**, ajoute que « la concertation est menée avec un conditionnel c'est-à-dire que nous faisons travailler les groupes communaux, nous annonçons que le projet se fera « dans le cas où ». Je pense que cela commence à être assez clair dans l'esprit des participants. »

- **Claude BONNET, SEPANSO** objecte que ce conditionnel n'est pas aussi clair pour les participants puisque le scénario 1 n'est pas pris en compte, ce qui signifie, selon lui, qu'un choix a déjà été fait : « Cela n'est pas normal. En tant qu'association environnementale, comment voulez-vous que l'on juge des différents scénarios qui ont été mentionnés par la garante de la concertation si

nous ne voyions pas tous les scénarios? Je rejoins complètement ce qu'a dit le représentant de la DDTM33 mais nous n'avons pas ce qu'il faut pour mener une véritable réflexion. »

- **Joël MELLET, CEBA**, formule également une remarque dans ce sens en indiquant que : « cela fait partie des éléments qui ont été annoncés dès le début de la concertation à savoir -que travailler sur ces projets de route avant le SCOT est effectivement une mauvaise chronologie. Le SCOT doit intégrer par ailleurs les plans Énergie Climat. On doit se placer dans la logique de la transition énergétique et le Département squeeze complètement ce principe puisque faire une nouvelle route ne s'inscrit pas dans cette dynamique. »

- ❖ **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, signale qu'il sera fondamental, lors de la présentation du projet fin 2020, d'explicitier les critères de sélection et les raisons du choix de l'option retenue : « Je n'ai pas pu participer à la première réunion et je pense que cela a déjà été largement évoqué mais il me semble, et je me place, pour ma part, dans l'optique de la réalisation des dossiers réglementaires, que, quel que soit le scénario qui sera envisagé, il sera absolument nécessaire de rappeler toute la démarche mise en œuvre et de bien expliciter les critères qui vous ont conduit à un moment donné à écarter certaines options. Cela sera un des aspects fondamentaux avec toutes les dimensions qui viennent d'être évoquées. »

- **M. NAVARRO** ajoute qu'il s'agit exactement de l'esprit de la démarche éviter-réduire-compenser.

- ❖ **Pierre MORIN, DDTM33** insiste sur le fait que l'évaluation environnementale du projet de mobilités sera nécessairement intimement liée à celle d'un projet de développement de l'urbanisation : « C'est aussi dans la notion d'opération qu'on risque de butter. Quand on regarde le scénario 2 par exemple, on voit des pôles d'échange qui sont presque forcément sous-tendus par le scénario, qui peuvent constituer des points de centralité futurs, comme le SCOT le prévoyait d'ailleurs à une époque. Cela revenait à créer une double centralité sur chacune des communes entre la centralité historique du littoral et une nouvelle centralité à proximité du pôle d'échange. Mais il y a eu ensuite un revirement avec la notion de contournement et de coupure d'urbanisation. Quoiqu'il en soit ce schéma organisationnel avec double centralité était une des options du SCOT. Sur Lubec, par exemple, si on imagine un point d'échange avec des liaisons cyclables continues jusqu'au centre d'Audenge, cela n'a de sens que si ce pôle propose des nouveaux services utiles aux gens qui vont se déplacer à vélo. Cela sous-tend presque inmanquablement un développement de l'urbanisation autour de Lubec qui est d'ailleurs déjà possible puisqu'il a été reconnu comme un village dans le précédent SCOT. Cela signifie et c'est là que se situe un peu la limite de l'exercice, que l'on devrait logiquement avoir la préparation des enjeux des études d'impact de ce projet de scénario 2, mais on aura en complément besoin de l'évaluation environnementale du projet de développement urbain qui est sous-tendu et cohérent avec ce scénario. Pour résumer, -chaque scénario reste un scénario du SCOT - -même si l'on s'en tient au n°2 et n°3 et évidemment le n°1 qui reste à étudier même s'il n'est plus un projet départemental-- . Les scénarios 2 et 3 sont chacun porteurs ou cohérents avec un développement de l'urbanisation qui a son propre cumul d'enjeux et de contraintes. L'évaluation environnementale qui sera réalisée ne sera pas uniquement spécifique à un projet routier mais sera forcément interdépendante avec l'évaluation environnementale d'un projet de territoire qui est sous-tendu et cohérent.

- **Alain LEDUC** répond sur ce point en précisant que : « Le Département est en phase avec les éléments soulevés. Nous considérons ces messages comme des messages d'alerte par rapport au projet. Maintenant, il faut entendre le fait que le Département de la Gironde n'a rien arrêté à ce jour. Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que l'on a engagé une démarche de concertation qui, je pense, est intéressante - puisque cela fait pratiquement deux ans qu'elle suit son cours -

au moins, sur l'aspect communication et association des acteurs, y compris les services instructeurs. Nous essayons de proposer une démarche construite. La concertation préalable a démontré et, le public s'est prononcé dans ce sens, qu'il y a nécessité de faire évoluer le système existant : « *le pire serait de ne rien faire* ». L'opportunité de l'opération a donc été démontrée et la garante l'a clairement repris dans son bilan. C'est une de ses principales conclusions. Ensuite, il y a débat sur les réponses à apporter. Aujourd'hui, le Département n'a arrêté aucune solution. Il va lancer une série d'études qui vont permettre d'évaluer différentes variantes et aussi revisiter les idées qui ont été proposées pendant la concertation et, notamment, des réponses liées au transport en commun en site propre. Nous allons examiner et évaluer toutes ces possibilités en vue de la concertation fin 2020. C'est pour cela que M. DUPUY rappelait que nous parlons au conditionnel : si fin 2020, nous n'avons pas réussi à faire la démonstration attendue, quelle que soit l'option valorisée, le Département ne poursuivra pas cette opération. Nous avons mis des moyens conséquents sur ce projet mais si nous n'arrivons pas à proposer une réponse satisfaisante, nous ne poursuivrons pas. »

- ❖ Au regard de la réponse apportée par M. LEDUC, **Claude BONNET de la SEPANSO** souhaite savoir pourquoi ne pas avoir conservé le scénario 1 dans le spectre des études à mener.
 - **Alain LEDUC** répond que ce sont les scénarios 2 et 3 qui ont été valorisés par les participants lors de la concertation préalable comme étant les plus aptes à faire évoluer le système des mobilités.
 - **Claude BONNET** émet une objection, précisant que ce n'est pas ce qu'indique le rapport de la garante : « Madame la garante signale que la question d'un nouvel itinéraire routier constitue le point d'achoppement majeur de cette concertation. La présente concertation met en exergue le fait que le Projet de Déplacements Durables du Nord Bassin (PDDNB) ne peut se réduire au choix des trois scénarios. Tous les modes de déplacements doivent être améliorés avec un phasage favorisant d'abord un meilleur service public de transports collectifs. C'est cela qui n'est pas étudié aujourd'hui. Pourquoi ? »
 - **Alain LEDUC** souligne que l'aspect transports collectifs relève de la compétence de la COBAN qui y travaille aujourd'hui : « C'est la même réponse pour le SCOT avec le Sybarval. Il y a nécessité que tous ces projets soient cohérents. Nous allons réaliser des études qui vont évaluer différentes réponses et ré-examiner les solutions de transport en commun en site propre, qu'elles soient du type « ferré » ou plus « souples » comme des solutions de bus à haut niveau de service. Nous nous engageons pour un an et demi d'études, sachant qu'à travers les ateliers que nous menons sur les territoires, il nous est actuellement un peu difficile d'anticiper le travail de la COBAN. »
 - **Renaud DUPUY, Neorama**, fait une précision sur la forme en renvoyant les participants à la page 62 du rapport publié au mois d'octobre : « Les collectivités confirment l'orientation forte préconisée par le projet (...) Il s'agit de proposer une évolution des mobilités qui favorise les modes alternatifs à la voiture, au premier rang desquels les transports en commun. La concertation a confirmé l'appropriation urbaine forte de la RD3 et des scénarios 2 et 3 dans leur capacité à faire évoluer les systèmes de mobilités existants. En effet, ces deux scénarios ont été reconnus par une grande majorité des personnes qui se sont exprimées par l'intermédiaire des questionnaires et autres réunions comme les plus aptes à favoriser le transport collectif et à apaiser la circulation sur la RD3, à développer la vie locale (...) ». Il précise qu'il s'agit ici du rapport des maîtres d'ouvrages qui définit les bases sur lesquelles doit se poursuivre la concertation au regard des préconisations formulées par la garante.

- **Claude BONNET, SEPANSO** entend la réponse de M. LEDUC mais signale que les dimensions liées aux transports collectifs pourraient être traitées immédiatement : « Vous envisagez des travaux qui auraient lieu en 2025 approximativement. Mais cela ne va pas puisqu'il faut régler ce problème tout de suite. Nous pouvons commencer à travailler sur les transports collectifs tout de suite. Le problème, c'est que l'on est coupé en morceaux et ce mille-feuilles institutionnel est insupportable. »

- **Pierre MORIN, DDTM33** appuie le point soulevé par M. BONNET en affirmant que cette situation traduit le symptôme de l'absence d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) à l'échelle du Bassin d'Arcachon : « Si l'on avait, au minimum, à l'échelle des deux communautés d'agglomération du bassin, un Plan de Déplacements Urbains qui fixe la mise en cohérence des options de transport en commun, des options routières, ferroviaires, etc., en cohérence avec le SCOT évidemment, cela serait plus simple. De cette manière, on pourrait se dire que d'accord l'on va vers un projet routier, parce que l'on sait qu'il a été mis en cohérence avec les autres mobilités. Alors qu'ici, je comprends votre insatisfaction du fait que l'on n'a pas de visibilité sur le travail concomitant sur ce sujet des transports en commun. D'un autre côté, je reconnais qu'il est utile, sur le plan des infrastructures, car ce sont celles-ci qui vont être consommatrices d'espace et génératrices d'impacts directs sur la nature, de prendre un peu d'anticipation, puisque, c'est vrai, développer un service de bus, finalement, ne générera pas tant d'impacts négatifs. Cela sera plus vite acquis si la volonté est confirmée. Par contre, un projet de cette ampleur requiert évidemment un besoin d'anticiper et donc cela motive un peu le travail qui est fait par le Département aujourd'hui. A vérifier s'il n'aurait pas été opportun quand même pour le scénario 1 de faire les recherches correspondantes parce qu'il avait quand même été question de se demander quelle amélioration possible de l'optimisation de la RD5. Est-ce qu'on aurait intérêt à étudier un raccordement à la A660 vers Lacanau-de-Mios mais qui dévie le bourg de Marcheprime parce qu'on sent bien que c'est un des points durs de l'itinéraire aujourd'hui. »

- **Alain LEDUC** précise que « Le Département prévoit d'évaluer au minimum 4 variantes. Deux d'entre elles intégreront des réponses routières et deux autres concerneront des solutions de transport en commun en site propre. Ces 4 variantes vont être comparées à une option de référence qui ressemblera à celle que vous évoquiez. L'option de référence correspondra à l'amélioration de la situation existante avec des investissements normalement prévisibles. Par exemple, la COBAN qui vient de prendre la compétence transport a pour objectif de proposer un nouveau service de transport en commun au 1^{er} septembre 2020. Elle y travaille actuellement. Cela fait partie de l'option de référence. Le PDDNB proposera des évolutions du système de transports significatives. Tout cela sera présenté fin 2020. Si la concertation publique montre qu'il vaut finalement mieux s'orienter vers des solutions non routières les collectivités compétentes prendront le relais et intégreront les analyses qui auront été faites. Si, par contre, fin 2020, il est démontré un intérêt à intégrer des réponses routières, le Département continuera à avancer dans ce sens ».

- ❖ **Joël MELLET, CEBA**, souligne que le côté conditionnel mentionné antérieurement ne lui est pas apparu comme évident lors des ateliers communaux auxquels il a participé : « une des personnes qui présentait le projet a, à un moment donné, dit qu'il s'agissait de mettre en place une liaison rapide qui mettrait Lège à 15 minutes de Biganos. Je l'ai entendu, je ne l'ai pas inventé, et cela m'a fait bondir mentalement. Nous ne sommes pas dans le conditionnel mais dans une affirmation gratuite pour faire adhérer les gens qui ne peuvent pas imaginer d'autres modes de transport que la voiture ».

- **Alain LEDUC** précise que l'étape en cours correspond à une phase de travail au sein de laquelle les termes employés ne sont pas toujours les plus adaptés : « Aujourd'hui, nous avançons petit à petit. Ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est que l'on est en train de missionner des bureaux d'études pour réaliser ces évaluations et qu'autant de scénarios routiers que non routiers seront examinés. »
- **Renaud DUPUY, Neorama**, rappelle l'objectif et les modalités de la méthodologie de travail employée lors des sessions des groupes communaux : « Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il faut maîtriser le langage. Mais nous mettons du conditionnel en essayant de rassembler l'ensemble des éléments qui « permettraient de ». Hier soir, nous étions à Biganos, nous avons travaillé en soulignant l'idée suivante : de manière conditionnelle, que faudrait-il faire pour... « Si on le faisait », qu'est-ce qu'il faudrait faire pour que cela soit cohérent. Tout en sachant que la concertation n'est qu'un pendant de la décision. Ce n'est que l'association des acteurs du territoire et la prise en compte des usages. »
- **Claude BONNET, SEPANSO** : « Le problème, lorsque vous faites des présentations comme cela, c'est que vous encouragez des déplacements en voiture et non des transports collectifs. C'est cela qui m'ennuie parce que cela va complètement à l'encontre de toutes les problématiques liées au réchauffement climatique. Cet encouragement est dangereux pour l'avenir ».

4.2.2 Suite à la présentation de la section « Organisation de la mission d'inventaires fins »

- ❖ **Joël MELLET** pose une question sur la méthode d'analyse : « J'appartiens à une petite association qui s'appelle Bétey Environnement et nous faisons des analyses selon l'IBGN et effectivement, cela nous permet de mesurer la qualité des ruisseaux. Il faudrait réaliser ce type d'analyse plus en amont. »
- **Clémence OLLIVIER** indique que ce n'est pas prévu dans le cadre de la mission lancée en février mais que cela est intégré dans la mission qu'ils sont en train de calibrer puisqu'ils travaillent sur un cahier des charges qui inclurait ce type de prestation et viserait à inventorier les habitats naturels au droit de la piste cyclable qui constitue une des emprises envisagées pour la mise en service.
- **Joël MELLET** précise qu'en amont, il y a des périodes comme à l'automne où le niveau d'eau est faible et qu'il sera ainsi plus difficile de mesurer sa qualité.
- **Clémence OLLIVIER** signale que les inventaires seront réalisés entre mai et juin ce qui apparaît être une période adaptée pour la réalisation de tels inventaires.
- **Joël MELLET** demande si ces inventaires seront également réalisés en amont du projet sur le réseau hydrographique.
- **Clémence OLLIVIER** indique que l'idée est de pouvoir être en capacité, si différences il y avait, d'étudier l'amont et l'aval des ruisseaux mais elle souligne que, pour le moment, le plan d'échantillonnage n'a pas été défini. Elle ajoute qu'ils ont intégré dans les analyses à réaliser l'IBGN (indice global normalisé), un indice IPR (indice poissons rivière) qui pourrait être éventuellement couplé à des codes pathologiques sur les poissons pour essayer de visualiser justement les effets sur les continuités écologiques.

- **Alain LEDUC** demande à Bétey Environnement si le Département peut éventuellement les solliciter pour récupérer des données, dans le cadre de leur analyse bibliographique.

- ❖ **Paquito NAVARRO, AFB** :
 - Émet en premier lieu un point de vigilance sur le critère de végétation pour la délimitation de l'expertise des zones humides : « Il faut faire très attention au critère de végétation puisque depuis 2017 et l'arrêt de la Cour de Cassation, ce critère n'est plus forcément seul suffisant pour délimiter les milieux humides. Vous pourrez délimiter par la végétation mais si ensuite il faut déposer un dossier, cela ne sera pas suffisant pour pouvoir statuer sur un caractère humide puisqu'il faudra presque à chaque fois un complément pédologique. Peut-être faudra-t-il déjà anticiper. Il faut être vraiment prudent car cela se discute beaucoup. Nous sommes notamment dans des zones sylvicole donc il y a forcément de la végétation « non spontanée » et cela va créer des discussions. »
 - Recommande, pour les données « poissons » de se rapprocher de la Fédération de pêche.

- **Clémence OLLIVIER** précise que cela est prévu et qu'elle abordera ces aspects dans la partie suivante de la présentation dédiée aux zones humides.

- ❖ **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine** souhaite s'assurer que l'analyse pour le Vison d'Europe, espèce bénéficiant d'une protection par arrêté ministériel, ne s'appuiera pas forcément sur le piège photographique. Elle ajoute qu'est attendue une analyse et cartographie des habitats de l'espèce (repos et reproduction) établie par un expert.

- **Clémence OLLIVIER** affirme que ce ne sera effectivement pas la méthode d'analyse employée pour cette espèce compte tenu de sa rareté et des difficultés de détection associées. Elle souligne que l'état initial reposera sur de la détection d'espèces ou d'indices de présence mais aussi de la prise en compte des espèces potentiellement présentes qui sont difficiles à détecter via les outils couramment utilisés, au vu de la rareté de ces dernières.

- ❖ **Claude BONNET, SEPANSO**, estime que l'étude est très orientée sur les espèces protégées, et non sur la biodiversité dans son ensemble. Il s'étonne, par ailleurs, de la durée très courte des passages.

- **Clémence OLLIVIER** précise que l'inventaire ne porte pas seulement sur les espèces protégées mais qu'il concerne également les espèces remarquables non protégées. Elle ajoute qu'il y aura dans l'équipe des experts multi-groupes, l'idée étant, en étudiant un groupe déterminé, de réaliser des observations opportunistes d'autres groupes à cette occasion. Elle souligne enfin que les experts s'appuieront sur les données centralisées dans l'observatoire de la biodiversité végétale et dans l'OAFS (Office Aquitain de la Faune Sauvage) qui disposent d'un volume de données important.

- **Claude BONNET, SEPANSO**, demande si ces études seront rendues publiques.

- **Clémence OLLIVIER** affirme que ces données seront effectivement rendues publiques : « nous sommes partis pour une année d'inventaires. Les expertises vont se terminer en février-mars 2020 et le bureau d'études va ensuite travailler sur l'élaboration de son rapport, la réalisation de cartographies permettant d'apprécier à la fois la présence d'espèces mais surtout leur utilisation du site par les différents cortèges. Ce rapport sera publié idéalement en amont de la concertation publique de 2020 de la même façon que les études précédentes.»

- **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, précise sur ce point que si le projet fait l'objet d'une étude d'impacts, ces données doivent être versées sur le site dédié (SINP). Elle souligne que le certificat de dépôt de ces données sur le site est une pièce indispensable à l'ouverture de l'enquête publique.
- ❖ **Franck QUENAULT, SIAEBVELG**, insiste sur le fait qu'il sera important que les experts soient en capacité de relativiser leurs observations selon les conditions météorologiques, sachant qu'elles auront une incidence sur les résultats de l'étude.
 - **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, fait une remarque en ce sens, en rappelant l'importance de la phase d'analyse bibliographique qui permettra d'avoir une analyse complète des enjeux : « L'aspect de potentialité de présence des espèces est à prendre en compte, au vu de ces données, des dires d'experts et autres informations. »
 - **Clémence OLLIVIER** répond qu'il y aura effectivement une phase d'analyse bibliographique et qu'ils veilleront à ce que le bureau d'études soit vigilant sur l'ensemble de ces aspects.
- ❖ **Paquito NAVARRO** émet un point de vigilance quant au timing des inventaires poissons : « ces inventaires sont encadrés par un arrêté de pêche. Cela va être juste pour juin puisqu'il faut que cela transite par la DDTM33, que cela passe par nous, il y a déjà un circuit d'instruction important et il faut privilégier juin plutôt que mai. Il ne faut donc pas perdre de temps. »

4.2.3 Suite à la présentation de la section « Inventaire des zones humides »

- ❖ Concernant les zones humides, **Paquito NAVARRO** précise les éléments suivants : « la note dit qu'il faut compenser l'absence de traits hydromorphiques par une expertise des hauteurs de nappe. Il n'est pas nécessaire de mettre en place des piézomètres, mais simplement un système de mesures par des forages, des dispositifs simples. Mais, il faut faire un relevé sur un an et avoir une cote moyenne de l'eau, ce qui va permettre de compenser l'absence de données pédologiques. »
 - **Clémence OLLIVIER** souligne avoir une difficulté à trouver un protocole standardisé sur ce point.
 - **Paquito NAVARRO** répond que cela lui paraît effectivement compliqué mais souligne qu'il serait plus judicieux de s'appuyer sur le suivi et la gestion du niveau d'eau sur ce type de sol : « ce n'est pas nécessairement très complexe à mettre en place, cela s'est déjà fait sur d'autres projets sur le Département, même s'il ne s'agissait pas de si grandes surfaces. Ce qu'il faudrait faire en premier, c'est définir les zones d'études, et cela est ennuyeux puisque nous sommes pour le moment au conditionnel. L'idée dans ce type de sol, c'est que vous aurez peu de renseignements par rapport à la pédologie. Ce sont les niveaux d'eau qui vont vous renseigner. Par rapport à la délimitation des zones humides, dans ce type de sol, il vaut mieux s'appuyer sur la gestion du niveau d'eau que sur une délimitation ... Le problème, c'est que le sable ne marque pas le fer donc vous n'aurez pas de renseignements, si ce n'est que vous avez un sol tourbeux sur 80 centimètres, etc. »
 - **Franck QUENAULT, SIAEBVELG**, appuie la proposition de Paquito NAVARRO en expliquant que cela ne devrait effectivement pas relever de moyens techniques très complexes et coûteux : « vu l'ampleur du projet que vous présentez et le suivi des inventaires, créer des petits piézomètres de quelques mètres et installer des sondes automatiques pour éviter de devoir y repasser tout le

temps, finalement ce n'est vraiment pas cher et cela permet d'avoir à la fois des informations sur les zones humides et peut-être d'autres éléments sur le niveau de la nappe. »

- **Clémence OLLIVIER** souligne qu'elle souhaitait recueillir l'avis des membres du Comité de Suivi sur ce point. Rien n'a encore été arrêté sur la méthodologie à mener. Elle précise que, pour le moment, deux solutions pourraient être envisagées : « ce que l'on se disait, c'est que la première étape serait de faire une pré-localisation des zones potentiellement humides sur la base des différentes sources d'information notamment sur les milieux humides ou non, de définir un plan d'échantillonnage mais la question que nous nous posons est la suivante : est-ce que l'on fait d'ores-et-déjà, en vue de la concertation de 2020, l'étude fine des zones humides (critères cumulatifs quand nécessaire) ou est-ce que l'on procède par étape, c'est-à-dire qu'on valorise la cartographie des habitats humides et la pré-localisation des zones humides couplée à la vérification ponctuelle des terrains mais en faisant un échantillonnage lâche ou est-ce qu'on réalise une étude complète sur l'ensemble des fuseaux ? En fonction des choix qui seront faits, cela ne va pas être la même chose en termes de temps d'inventaires et de coûts. Ce que nous avons envisagé, on aurait en amont de la prochaine concertation publique, une première approche « habitat » donnant lieu à la définition d'un premier zonage et une seconde approche sur la base de la méthodologie développée par le SMIDDEST sur le territoire du SAGE Estuaire de la Gironde. J'ai discuté récemment avec Philippe CHERY qui travaille à Bordeaux Sciences Agro et qui a travaillé avec le SMIDDEST sur les aspects « pédologie ». Il me rapportait qu'il était aussi possible de travailler à une pré-localisation en mobilisant différentes sources de données (cartes pédologiques, géologiques, éventuels inventaires réalisés, informations sur la topologie) et vérifier ponctuellement sur le terrain le type de sol afin de croiser ces deux sources d'informations (habitats et sol) et aboutir finalement, en vue de la concertation publique, à une cartographie des zones humides potentielles. Il s'agirait d'un premier zonage – qui ne serait pas suffisant du point de vue réglementaire (eu égard à la pression d'échantillonnage) - mais qui permettrait déjà d'avoir une première vision des éléments d'appréciation qu'on pourrait utiliser dans l'analyse des variantes pour la concertation publique. Pour répondre aux attentes réglementaires en matière de délimitation de zones humides, on aurait ensuite une seconde étape qui consisterait en la mise en place de tubes PVC sur la variante retenue de façon à avoir quelque chose de très précis et de robuste du point de vue réglementaire. En résumé, avoir donc une lecture en deux temps pour essayer d'optimiser, d'éviter d'injecter trop de moyens sur ces deux fuseaux. Qu'en pensez-vous ? »
- **Franck QUENAU, SIAEBVELG**, fait part de son retour d'expérience sur ce point en expliquant qu'il vaut mieux parfois favoriser l'installation d'un piézomètre qu'une approche pédologique en plusieurs endroits : « Le fait de suivre le niveau de la nappe est intéressant et on le voit surtout sur des projets liés à des lotissements. Ils proposent le plus souvent une analyse pédologique avec plusieurs inventaires à différents endroits de la parcelle avec des résultats qui apparaissent très variables et sur lesquels on a parfois du mal à se prononcer. Finalement mettre en place un piézomètre dans la parcelle avec une sonde qui réalise des enregistrements toute l'année coûte beaucoup moins cher que cette approche pédologique sur plusieurs endroits. Souvent, en tout cas, l'approche avec un piézomètre fait gagner beaucoup de temps et donne beaucoup plus de réponses, tant sur la question des zones humides que sur des questions techniques que vous aurez à vous poser plus tard. »
- **Clémence OLLIVIER** pose cependant la question du positionnement des piézomètres sur un secteur de cette ampleur : « Selon ce que vous dites, on abandonnerait cette approche pédologique pour s'orienter sur une évaluation de la hauteur des nappes. La question qui se pose

après, c'est que sur un projet de 1500 hectares (de fuseaux à étudier mais un effet potentiel indirect au-delà de ces fuseaux car on sait que les zones humides ne s'arrêtent pas à des limites strictes), on peut avoir, le choix de la précision et du positionnement des piézomètres, n'est pas simple.»

- **Paquito NAVARRO, AFB**, formule la préconisation suivante : « Le problème, c'est qu'avec l'approche habitat/flore soit on applique la note technique du 26 juin 2017 et dans ce cas, il faut faire des sondages pédologiques, soit on reste sur une délimitation des habitats très générale. C'est compliqué de croiser les deux. Je pense qu'il vaut mieux faire une première cartographie avec des habitats humides ou potentiellement humides et effectivement, peut-être plus tard, avoir des données plus précises s'il y a un fuseau retenu. »
- **Clémence OLLIVIER** : « On pourrait aussi très bien mobiliser cette information sur le caractère humide ou potentiellement humides des milieux pour la concertation, et puis après, en précisant bien le contexte évidemment, réaliser des compléments d'expertise».
- **Paquito NAVARRO, AFB** : « Je pense qu'il vaut mieux avoir une délimitation plus générale des milieux potentiellement humides, mais par contre, il faut bien expliquer ce que cela implique dans le dossier d'avoir une zone humide (en termes d'évitement, de compensation, etc). Il faut toujours revenir à cela et être bien précis, et après, à partir du moment où il y a un projet qui est accepté, il faut rentrer dans quelque chose de plus précis, parce qu'effectivement, inventorier 1500 hectares, cela va être un peu compliqué de positionner les piézomètres. »
- **Clémence OLLIVIER** précise qu'il leur semblait important d'aborder ce sujet spécifique à ce stade pour cadrer les missions.
- **Paquito NAVARRO, AFB** : rappelle qu'il sera fondamental d'expliquer, lors de la phase de concertation de 2020, « l'aspect zones humides, avec ce que cela implique règlementairement, parce que cela peut constituer une source de choix. »
- ❖ **Claude BONNET, SEPANSO**, demande si le Département s'est rapproché de l'Agence de l'Eau, en précisant qu'il y a certes un représentant des Lacs Médocains qui intervient mais également la Leyre qui arrive sur le secteur de Biganos et que le territoire abrite de nombreuses zones humides.
- **Clémence OLLIVIER** rappelle que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et les représentants du SAGE de Leyre étaient présents lors de la première réunion du Comité et qu'ils ont été invités pour cette deuxième rencontre. Elle ajoute que le compte-rendu des échanges leur sera envoyé et que plusieurs points sont organisés avec ces acteurs en parallèle.
- ❖ Concernant la cartographie des zones humides, **Paquito NAVARRO** souligne qu'il faudra « prendre une cartographie au sens large, sans différencier les strates. »

4.2.4 Suite à la présentation de la section « Démarche de compensation »

- ❖ Au sujet du dossier réglementaire, **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, souligne qu'il ne s'agira pas d'un dossier indépendant mais bien d'un dossier global qui intégrera l'ensemble des dimensions (ex : loi sur l'eau, demande de dérogation, etc) et qui s'inscrira dans le système de l'autorisation environnementale unique.

- ❖ **Paquito NAVARRO** émet un doute quant à la méthodologie proposée, sachant que le Département ne connaît pas à ce stade « ce qu'il faudra compenser » : « comment peut-on discuter d'un site, sachant que l'on ne sait pas ce que l'on va avoir à compenser dessus ? Quels sont les objectifs ? Ce n'est qu'une fois que le projet sera déposé qu'on pourra vraiment définir... »
 - **Clémence OLLIVIER** rejoint M. NAVARRO sur ce point en expliquant que ce sera effectivement à cette étape qu'il sera possible de travailler sur les niveaux d'évitement, de réduction et des mesures compensatoires. Elle signale cependant qu'il s'agit pour le moment d'identifier des enveloppes foncières potentiellement intéressantes qui abritent des milieux dégradés avec les mêmes cortèges d'espèces que ceux qu'ils vont identifier au cours des prospections. »
 - **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, ajoute sur ce point que « ce n'est effectivement jamais trop tôt, en étant bien conscient cependant que plus on évitera, moins on aura besoin de compenser. La méthodologie ne me paraît pas incohérente mais ce qu'il faut essayer de rechercher, ce sont des sites qui présentent effectivement des potentialités en termes d'éléments pour lesquels vous pensez qu'il y aura un potentiel impact résiduel (zones humides, espèces protégées, etc). Par contre, on évacue déjà des sites qui sont en bon état de conservation. Par exemple, des sites que vous auriez évités parce qu'il y avait de forts enjeux ne seront peut-être pas en si mauvais état de conservation que cela et qu'on n'aura pas un gain écologique intéressant suite à la mise en œuvre de mesures. »
- ❖ **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, au sujet des ZPENS : « Vous nous avez posé la question récemment sur les ZPENS, j'ai cru comprendre que sur certains espaces, certaines ENS étaient déjà des zones de compensation au titre de l'urbanisation. »
 - **Magali CRESTE, Direction de l'Environnement**, donne un éclairage sur ce point : « La réponse qui m'a été faite, c'est que les ENS, effectivement, parce qu'on mobilise la taxe d'aménagement, sont déjà issues de mesures compensatoires. Par contre, dans le cas des ZPENS, on ne mobilise pas la taxe d'aménagements et ce serait donc potentiellement faisable sur certaines zones car il n'y aurait pas d'additionnalité des mesures sur un même secteur. Mais de la même manière, à la Direction de l'Environnement, nous avons insisté pour que ce soit des zones dégradées qui soient choisies. »
 - **Nathalie GRESLIER, DREAL Nouvelle Aquitaine**, précise que l'idée est de bien respecter les principes de la compensation :
 - « équivalence » - pour des zones humides dégradées, pour des espèces parce que c'est le site de reproduction ou de repos qui a été impacté ;
 - « proportionnalité » - plus l'impact va être important, plus l'enjeu de l'espèce est fort, plus on sent qu'il faudra faire un effort sur le ratio de compensation ;
 - « additionnalité » - avoir à la fois un gain de biodiversité et ne pas se substituer à des opérations qui auraient déjà été financées sur le site. Par exemple, en site Natura 2000, il n'est pas question d'aller effectivement faire de la compensation sur des parcelles qui font déjà l'objet de mesures respectueuses, a fortiori sur des sites en gestion contractuelle Natura 2000. »
- ❖ **Claude BONNET** souligne qu'il aurait souhaité que soient également abordés les aspects liés à la dimension « évitement ».
 - **Clémence OLLIVIER** rejoint M. BONNET sur ce point mais souligne que « l'objectif est plutôt ici d'avoir une enveloppe de sites potentiels qui pourrait répondre à ces différents critères - habitats

qui se rapprochent des milieux que l'on va impacter, avoir un réseau de parcelles contiguës pour simplifier la gestion et la mutualisation – afin de pouvoir compenser, si on a besoin de le faire même si l'idée est de compenser au minimum en privilégiant en amont évitement et réduction. L'idée est d'avoir cette enveloppe mais cela ne se substitue pas à l'évitement technique ou géographique. »

- ❖ **Franck QUENAULT, SIAEBVELG**, signale qu'il serait intéressant, sur les questions de compensation zones humides, de regarder par sous-bassin versant : « effectivement, si on détruit une zone humide et qu'elle a certaines fonctionnalités et liens avec la gestion des eaux et des inondations, c'est intéressant d'en restaurer une autre dans le même sous-bassin. Il y a presque intérêt sur ce point à trouver des sites en amont du site du projet que tout en aval. »
 - **Paquito NAVARRO, AFB**, précise que la méthode d'évaluation des fonctionnalités des zones humides permet cela (un système de cartographie qui contient l'ensemble des couches nécessaires). Alors normalement, avec cette méthode, il est possible de le faire, parce qu'en fait, c'est un système de cartographie sur lequel on met l'ensemble des couches nécessaires.
- ❖ **Magali CRESTE** souhaite savoir comment est délimité le périmètre de recherche de sites de compensation (limité à l'aire d'étude ou plus en amont).
 - **Clémence OLLIVIER** explique que le périmètre n'est pas encore arrêté à ce jour et que l'équipe reviendra vers le Comité de Suivi pour échanger sur ces questions.
- ❖ **Claude BONNET** se demande comment le Département fera le lien avec le SYBARVAL afin que le PDDNB soit intégré au SCOT.
 - **Alain LEDUC** répond que le projet sera obligatoirement intégré au SCOT. Il ajoute que le SYBARVAL et le Département s'inscrivent dans des démarches parallèles mais qu'ils travaillent ensemble sur ces questions.