

1. GENERALITES

Historique et résumé du Plan Vélo III de l'île d'Oléron

La communauté de communes de l'île d'Oléron conduit depuis le milieu des années 1990 une politique en faveur de la pratique du vélo.

Le Plan Vélo III succède au Plan Vélo I et au Plan Vélo II qui ont permis la mise en service de près de 120 km de réseau cyclable.

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

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

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

Le réseau cyclable actuel de l'île est relativement dense (carte 3), il est constitué de :

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



Carte 3 : Synthèse des parcours de Plan Vélo I, Plan Vélo II, autres itinéraires existants
(Source SCoT Pays Mareennes-Oléron)

Toutefois, il persiste des discontinuités dans les parcours existants (carte 4), en particulier :

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

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



Carte 4 : Synthèse des parcours existants
(Source Cdc Ile d'Oléron)

PA 17486 - X0015
Date d'export : 27/10/2023
La Brée Les Bains
Date de depot : 07/07/2023
Demandeur principal : Communauté de Communes Ile d'Oléron
Adresse du projet : x cf annexe Cerfa / SECTION 3 - Les Petites Chaumes
Libelle : PA2_1_1.pdf

Historique des procédures réalisées

Le plan vélo III, dont les premières études de faisabilité ont débuté en 2013, vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de déplacements utilitaires. Il existe également des besoins de jonctions entre les différents segments cyclables existants et la prise en compte de l'accessibilité et de la « praticité » du réseau (aménagement d'accompagnement, signalisation, etc.).

Le plan vélo III et donc le tracé et les aménagements présentés ont fait l'objet des procédures suivantes :

- Une procédure d'Etude d'impact au titre de l'article L122-2 du Code de l'Environnement valant également document d'incidence sur Natura 2000
- Une procédure d'expropriation, dont la phase administrative comprend la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire
- Une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Le projet mené par la Communauté de Communes de l'île d'Oléron a été soumis à la réalisation d'une enquête publique conformément aux prescriptions de l'article L.123-2, alinéa n° 1, en tant que « projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 ».

Cette enquête publique, portant à la fois sur la procédure d'expropriation et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, s'est déroulée du 11 juin au 13 juillet 2019.

Le dossier d'enquête publique comprenait en outre l'étude d'impact, les avis des différentes Personnes Publiques Associées, celui de l'autorité Environnementale CGEDD sur l'étude d'impact et celui de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale sur les mises en compatibilité des PLU.

La CDC ayant apporté des réponses satisfaisantes aux remarques des PPA et du commissaire enquêteur, **l'Utilité Publique de la réalisation des pistes cyclables du Plan Vélo III a été déclarée par le préfet le 9 juillet 2020**, modifié le 18 mai 2021 par suite d'erreurs matérielles.

Le projet a également fait l'objet d'une Demande d'autorisation de travaux en réserve naturelle nationale.

Cette dernière a été validée à sa deuxième présentation, après modification du tracé, au comité consultatif des Réserves Naturelles Nationales du 13 décembre 2018.

Malgré les nombreuses sections cyclables du PV3 passant en site classé et en site inscrit, **aucune de ces procédures ne faisait l'objet d'un avis obligatoire de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites de la Charente-Maritime**, cette dernière instance n'étant sollicitée que pour les procédures d'autorisation d'urbanisme. Néanmoins, **afin de permettre une compréhension de la cohérence du projet, des choix de tracé et de valider les principes généraux d'intégration retenus pour les revêtements et le mobilier, une présentation avait été faite aux membres de la CDNPS le 9 octobre 2018.**

Rappel des dates clés Plan Vélo III

DATES CLES PLAN VELO III	
Dates	Procédure DUP
2012-09-26	Validation par le Conseil Communautaire (CC) du Plan Global de Déplacement (PGD)
2012-09-27	Avis DREAL sur Plan Vélo III (PVIII) avec schéma modes doux
2012-09-28	Validation par le CC du Schéma des Modes Doux (SMD) dont est principalement issu le PVIII
2013 à 2015	Études techniques et réglementaires
2013-03-19	Courrier des services de la préfecture référence : le projet ne nécessite pas de dossier au titre de la loi sur l'eau.
2015-11-04	Délibération du CC relative à l'engagement d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour le PVIII
2017-05-04	Présentation en Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS)
2017-08-30	Avis délibéré de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)
2017-12-21	Réunion Personnes Publiques Associées (PPA) en Préfecture
2019-11-06 au 2019-13-07	Enquête publique préalable à DUP
2019-08-12	Avis favorable avec réserve du Commissaire Enquêteur (CE) sur une partie du tracé de la section 6
2019-09-25	Déclaration de projet par le CC et validation de la réserve du CE
2020-07-09	Arrêté de DUP
2021-05-18	Arrêté modificatif de DUP pour rectification d'une erreur matérielle (liée au plan global des tracés)
2021-11-18	Approbation du dossier d'enquête parcellaire par le Conseil Communautaire
2022-09-05 au 2022-08-06	Enquête parcellaire
2022-07-08	Avis favorable sans réserve du CE

Justification des orientations retenues dans le cadre de Plan Vélo III

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

Pour l'aspect tourisme et vélo, la Communauté de communes agit également en lien avec le Département de La Charente Maritime via son schéma départemental Vélo-routes, voies vertes et randonnée.

Le Plan Vélo III a pour ambition de répondre aux besoins de l'île d'Oléron en termes de desserte et de sécurité cyclable. Ces objectifs se concentrent autour de 6 axes principaux issus de la politique mobilité de la Communauté de Communes et notamment la feuille de route Oléron 2035, qui s'inscrit dans la poursuite de l'Agenda 21, dans une volonté d'assurer un développement durable et équilibré du territoire :

- Poursuivre les liaisons inter-pôles : entre les communes, les centres-bourgs,
- Assurer les liaisons utilitaires : domicile-travail, domicile-études, les équipements (écoles, collèges, lycées),
- Traiter les points durs correspondant aux franchissements de routes départementales, de centres bourgs.

- Assurer des liaisons cyclables avec les zones de stationnement sur les principaux points d'échanges du réseau de Transport Public,
- Développer les liaisons avec le continent (route et maritime),
- Poursuivre les liaisons le long du littoral et les accès aux plages.

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

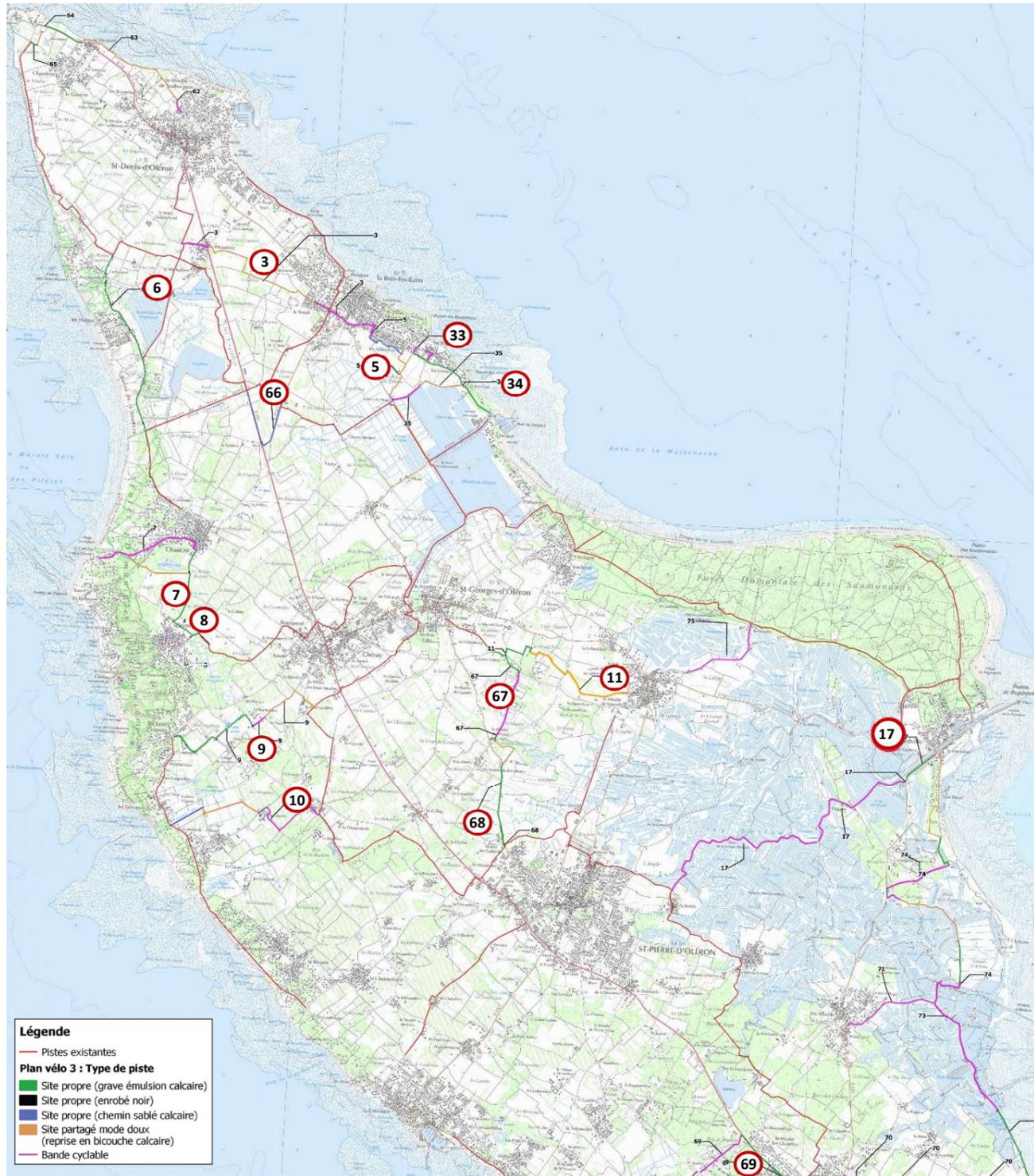
Le Plan Vélo III se déploie sur la majeure partie du territoire oléronais pour un linéaire à créer de 60 km.

Trois grands types de tracé sont proposés :

- Les sites propres : piste séparée de la chaussée où circulent les voitures et réservée exclusivement aux cyclistes. Le linéaire de sites propres du Plan Vélo III représente 28 km, soit 46% du linéaire total,
- Les sites partagés vélos / véhicules légers : itinéraire cyclable matérialisé par des marquages au sol de 90 cm de largeur sur la chaussée où circulent les voitures. Le linéaire de sites partagés vélos / véhicules légers du Plan Vélo III représente 22 km, soit 36% du linéaire total,
- Les sites partagés modes doux : voie rurale à faible circulation partagée par les vélos et les autres véhicules. Le linéaire de sites partagés modes doux du Plan Vélo III représente 11 km, soit 18% du linéaire total.

En outre, la qualité des aménagements proposés vise une insertion optimale dans les milieux traversés.

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



Carte 5 – PLAN VELO III
(Source : Eau-Méga)

- Légende**
- Pistes existantes
 - Plan vélo 3 : Type de piste**
 - Site propre (grave émulsion calcaire)
 - Site propre (enrobé noir)
 - Site propre (chemin sablé calcaire)
 - Site partagé mode doux (reprise en bicouche calcaire)
 - Bande cyclable



Carte 6 – PLAN VELO III, suite
(Source : Eau-Méga)

PA 17486 23 X0005
 Date d'export : 27/10/2023
 La Br@e Les Bains
 Date de depot : 07/07/2023
 Demandeur principal : Communauté de Communes Ile d'Oleron
 Adresse du projet : cf annexe Cerfa / SECTION 3 - Les Petites Chaumes
 Libelle : PA2_1_1.pdf

2. TYPOLOGIE DES PISTES AMENAGEES DANS LE CADRE DU PLAN VELO III

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

Le tableau suivant présente les principaux revêtements utilisés en fonction des différents contextes traversés (urbain / naturel / agricole...), du statut de la piste (site propre / site partagé) et des usages supportés (Engins agricoles, véhicules légers, vélos...) :

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

Dans un premier temps, il existe des voies spécifiquement réservées aux vélos : les sites propres.

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

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

Il existe aussi des voies partagées avec les véhicules légers ou d'autres modes de déplacement.

Lorsque la voie cyclable est partagée avec des véhicules motorisés légers, il s'agit de voiries existantes sur lesquelles des marquages au sol seront ajoutés. Lorsque la voie cyclable est partagée avec d'autres modes de déplacement, il s'agit de chemins existants qui seront repris en bicouche calcaire. Ce type de revêtement donne un rendu similaire au sablé calcaire mais est plus résistant au passage des engins agricoles. Un sablage calcaire obligerait à une réfection tous les deux ans.



Figure 1 : Exemple de piste en site propre
Itinéraire existant La Cotinière – La Rémigeasse



Figure 2 : Exemple de piste en site partagé modes doux
Itinéraire Dolus d'Oléron – Les Allards

Types des revêtements utilisés

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

Pour rappel, les revêtements mis en œuvre dans le cadre du plan vélo ont fait l'objet d'une concertation avec les services de l'Etat. Ils ont été intégrés à l'étude paysagère présentée en commission départementale de la nature, des paysages et des sites en mai 2017 pour validation des principes d'aménagement à mettre en œuvre dans les projets en site classé.

Piste en site propre

En site propre, les voies sont exclusivement réservées aux cyclistes.

Initialement à vocation touristique ou pour une circulation en milieu naturel, ce type de dispositif est transposable en milieu urbain afin de mutualiser les espaces disponibles aux modes actifs le long d'axes routiers où les bandes cyclables ne présenteraient pas suffisamment de garanties en termes de sécurité. Les sites propres sont alors des pistes séparées de la chaussée où circulent les voitures. Ces dispositifs structurants sont aménagés le long de grands axes viaires pour créer des liaisons stratégiques et accueillir en sécurité tout type de cyclistes.

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



Figure 3 : Exemple de voie en site propre en accotement – Le Château d'Oléron
(Source : CDCIO)



Figure 4 : Revêtement grave émulsion calcaire
(Source : Etude paysagère PVIII)



Figure 5 : Revêtement enrobé noir
(Source : Etude paysagère PVIII)

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

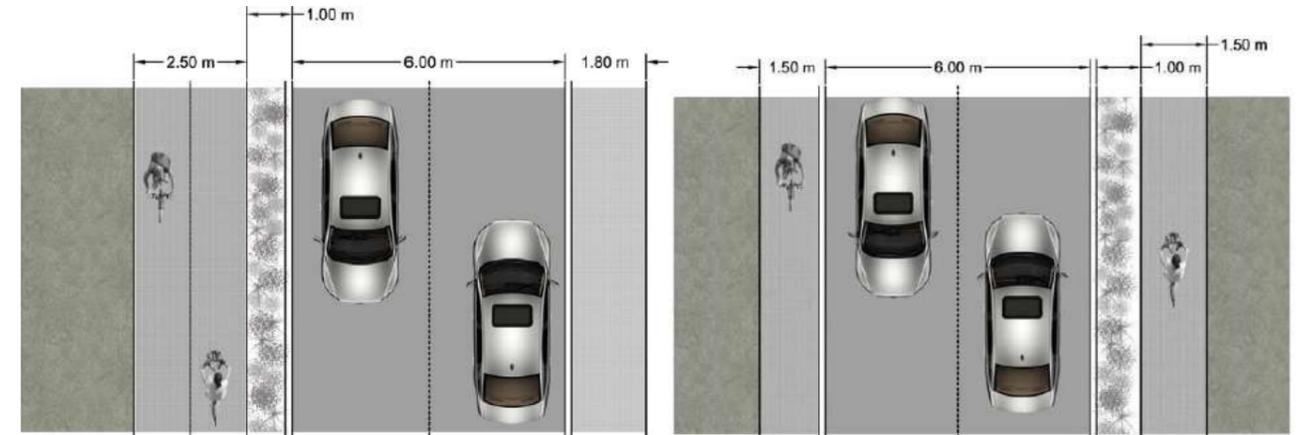


Figure 6 : Profil d'une voirie intégrant une piste cyclable bidirectionnelle (à gauche) et profil d'une voie intégrant deux pistes cyclables unidirectionnelles (Source : Etude paysagère PVIII)

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

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

En milieu naturel ou agricole hors accotement, la piste en site propre sera composée d'un **revêtement sablé calcaire**. Ce type de revêtement ne requiert pas de liant. Ce type de piste respecte donc parfaitement l'environnement dans lequel la piste se trouve.



Figure 7 : Revêtement sablé calcaire
(Source : CDCIO)



Figure 8 : Exemple de voie en sable calcaire – La Brée-les-Bains
(Source : CDCIO)

Piste en site partagé

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

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

Lorsque la voie cyclable est partagée avec d'autres modes de déplacement, il s'agit de chemins existants qui seront repris en **bicouche calcaire**. Ce type de revêtement donne un rendu similaire au sablé calcaire mais est plus résistant au passage des engins agricoles.



Figure 9 : Revêtement bicouche calcaire
(Source : CDCIO)



Figure 10 : Exemple de voie en site partagé en bicouche calcaire (Source : CDCIO)

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



Figure 10 – Exemple de signalétique au sol de voie partagée avec des véhicules motorisés légers
(Source : Etude paysagère PVIII)

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

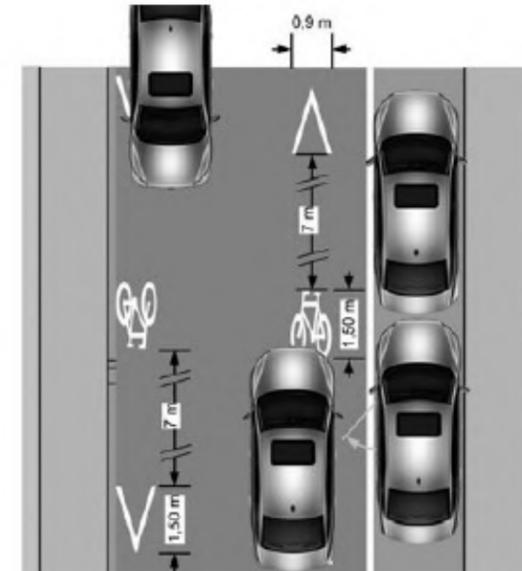


Figure 11 : Profil d'une bande cyclable en site partagée avec des véhicules motorisés
(Source : Etude paysagère PVIII)

Mobilier urbain

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

Le mobilier utilisé est en bois non traité, d'essence française.

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

Clôture barbelée au niveau des parcelles d'élevage

Clôture pâturage : VUE DE FACE

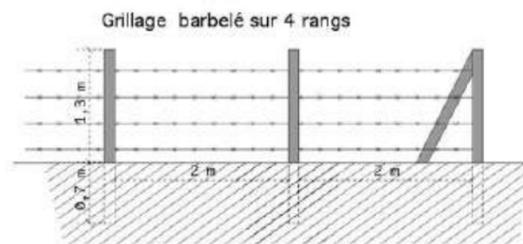


Figure 16 : Profil et exemple de clôture pâturage (Source : Etude paysagère PVIII)

Clôture de parcelles agricoles

Clôture herbagère : VUE DE FACE

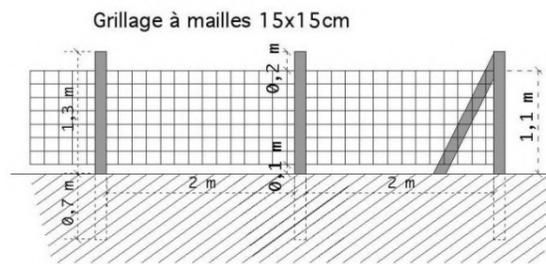


Figure 17 : Profil et exemple de clôture herbagère (Source : Etude paysagère PVIII)

Clôture grillagée en rive de jardin

Clôture jardins : VUE DE FACE

Grillage simple torsion

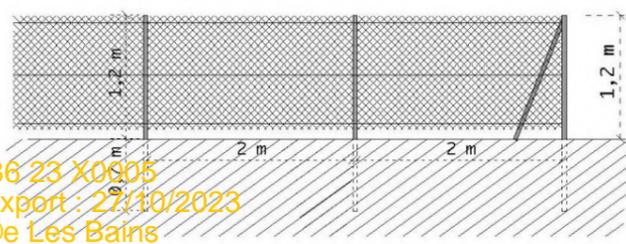


Figure 18 : Profil et exemple de clôture de jardin (Source : Etude paysagère PVIII)

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

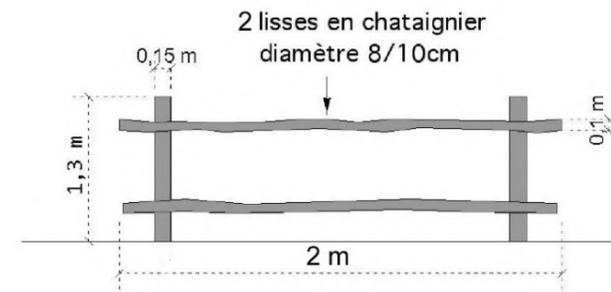


Figure 19 – Barrières bois doubles lisses (Source : Etude paysagère PVIII)



Figure 20 : Chicane

Des **totems** positionnés aux carrefours ou en début des pistes permettront le bon jalonnement des pistes cyclables.

Avec des informations sur les distances des prochaines communes par exemple, ils guideront les promenades à vélo. Avec des numéros de bornes, ils permettront aux cyclistes perdus de se localiser plus aisément. Un totem est là avant tout pour indiquer où se trouve l'usager.

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

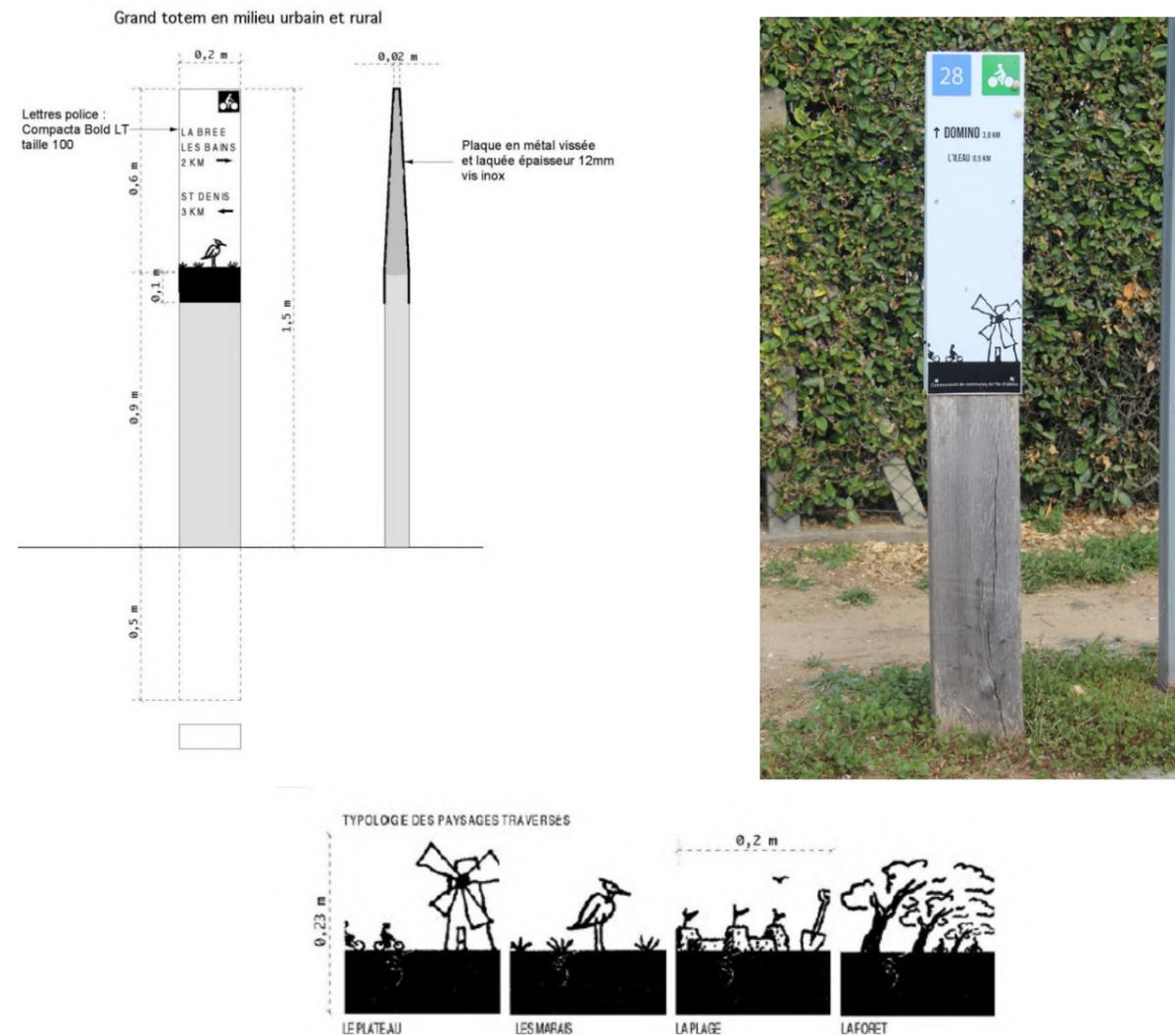


Figure 21 : Totem et typologies de visuels pour signaler les différents paysages traversés (Source : Etude paysagère PVIII)

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

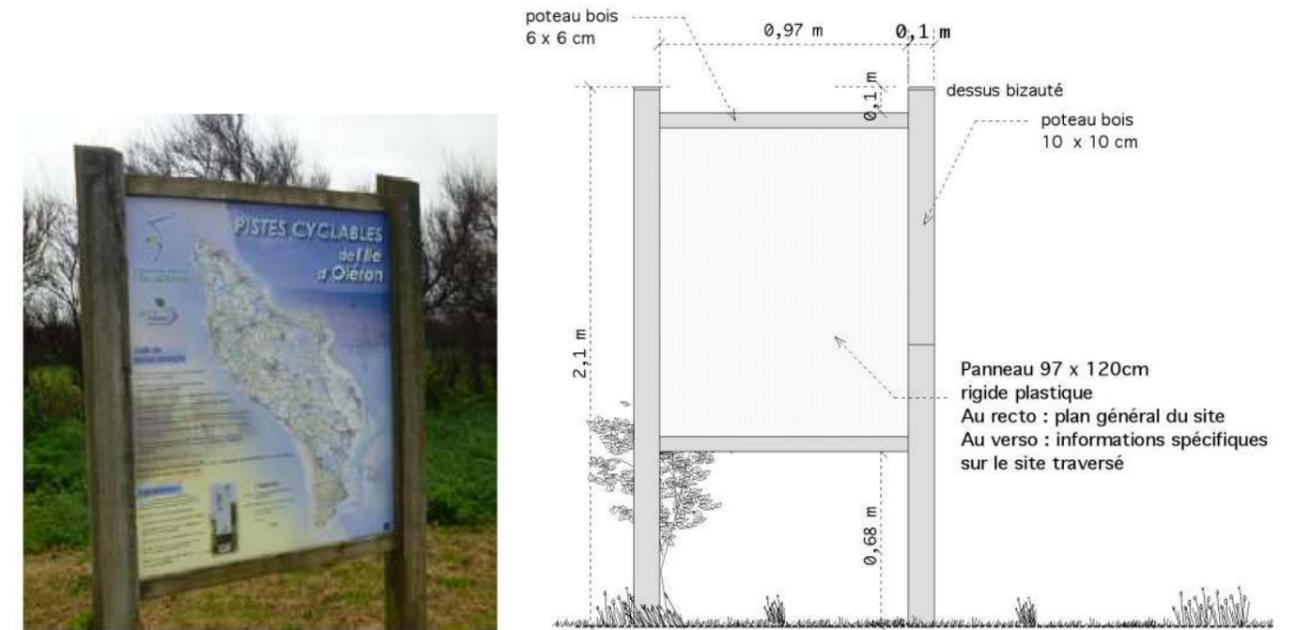


Figure 22 – Panneau d'information bois (Source : CDCIO)

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

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

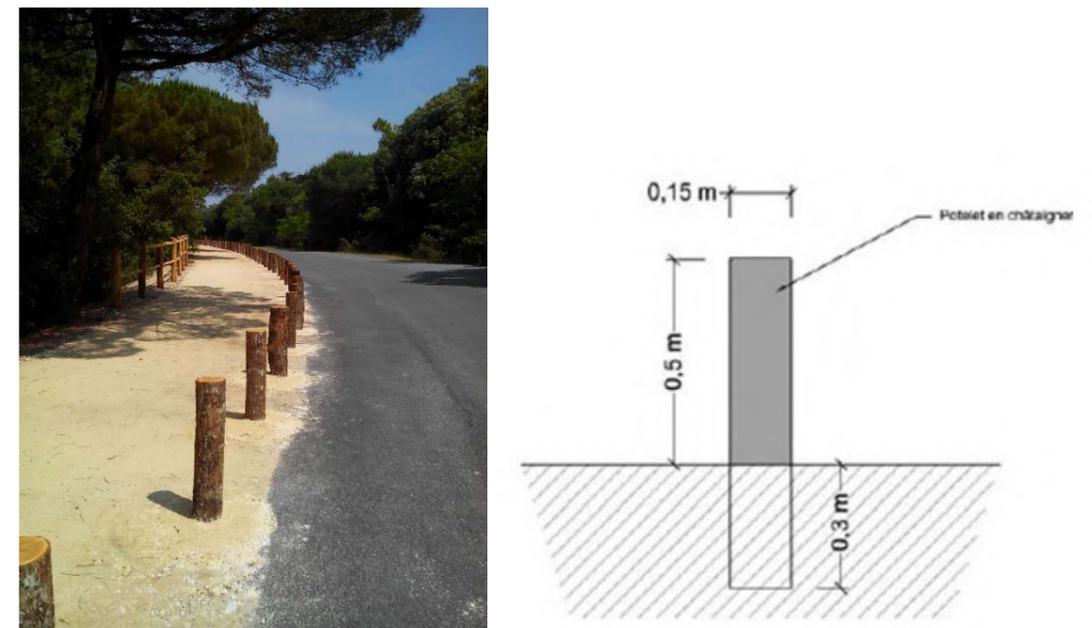


Figure 23 : Potelet bois (Source : CDCIO)

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

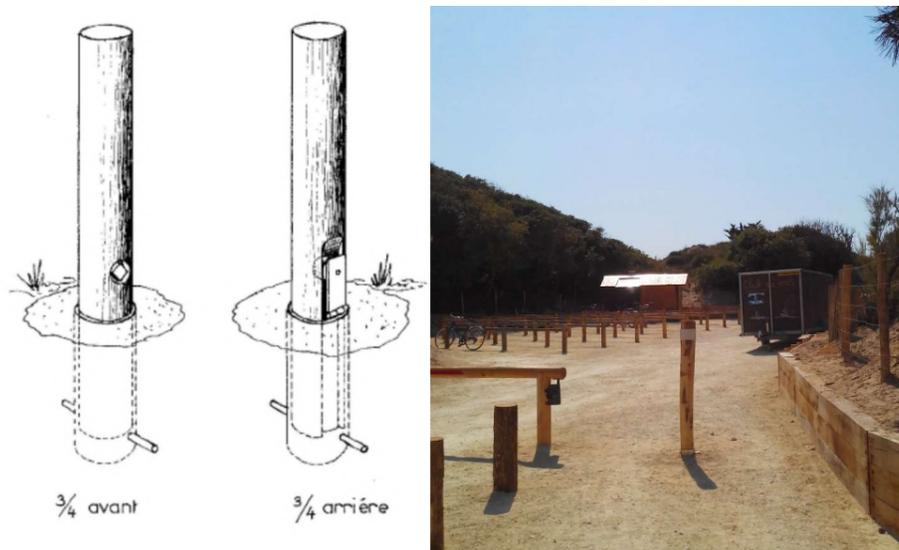


Figure 24 : Potelet amovible (Source : SCE & CDC Oléron)



Figure 25 : Potelets et barrières basses (Source : SCE)

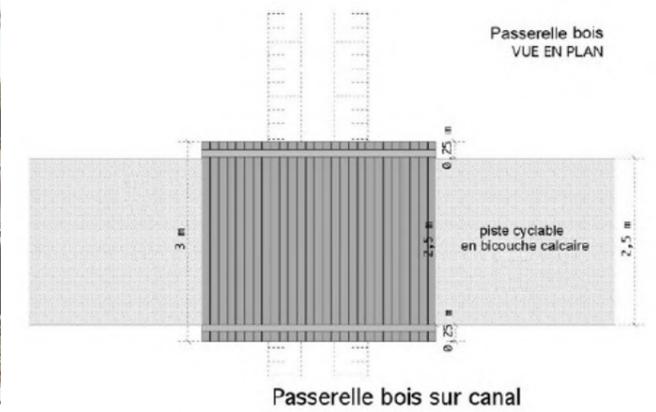
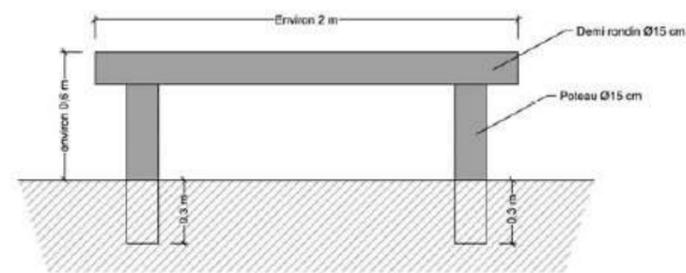


Figure 26 : Passerelle bois (Source : SCE)

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



Figure 27 : Muret de soutènement bois : coupe de principe et illustration (Source : SCE)

Ouvrages d'art

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

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

- **Passerelle bois** pour les franchissements de canaux ou fossés

- **Caillebotis / Platelage** pour les franchissements de zones humides

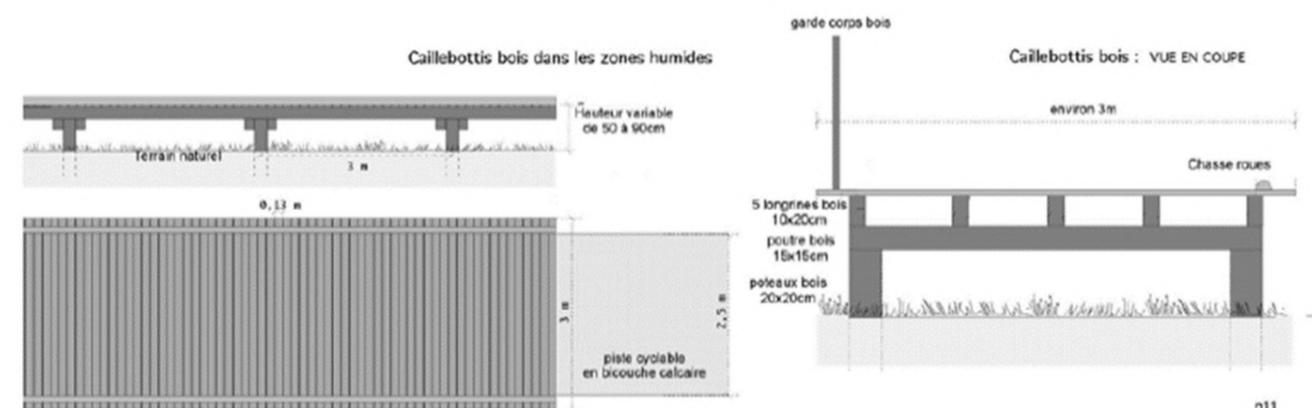


Figure 28 : Caillebotis bois dans les zones humides (Source : SCE)

4. PRESENTATION DE LA SECTION 3

L'objectif de cet aménagement est de proposer une jonction directe entre la Brée-les-Bains et la dorsale ainsi qu'un réseau cyclable continu de la Brée-les-Bains jusqu'au Nord de l'île.

La section 3 est située sur la commune de Saint-Denis-d'Oléron et la Brée-les-Bains.

Elle débute chemin du Boudet à Saint-Denis-d'Oléron à la suite d'une piste existante (la dorsale) et se termine avenue Georges Pompidou au croisement avec la rue du Moulin / rue du Général de Gaulle à la Brée-les-Bains. La section 5 prolonge la section 3 vers l'Est.

Voie(s) concernée(s) :

- Chemin Boudet
- Rue des Varennes
- Chemin existant
- Le Breuil
- Avenue Georges Pompidou

La section 3 est composée de 3 séquences* :

- **(A)** Une piste en site partagé (vélo / véhicule léger) sur une route existante sur le territoire de Saint-Denis-d'Oléron
- **(B)** Un site partagé mode doux sur le territoire de la Brée-les-Bains
- **(C)** Une piste en site partagé (vélo / véhicule léger) sur une route existante sur le territoire de la Brée-les-Bains

Aucun habitat d'intérêt communautaire ne sera impacté par l'aménagement de la séquence S3A et S3C qui consiste en un simple marquage au sol et ne nécessite donc aucune autorisation spécifique. Celles-ci sont ici présentées à titre informatif afin de permettre une lecture du projet à l'échelle du maillage cyclable de l'île.

Le présent permis d'aménager concerne donc exclusivement la séquence 3B située sur le territoire de la commune la Brée-les-Bains. Ce tronçon d'aménagement débute à la Bétaudière, emprunte un chemin existant jusqu'à le Breuil, formant un linéaire total de 1,5 km (voir la carte de localisation de la section 3 ci-dessous).

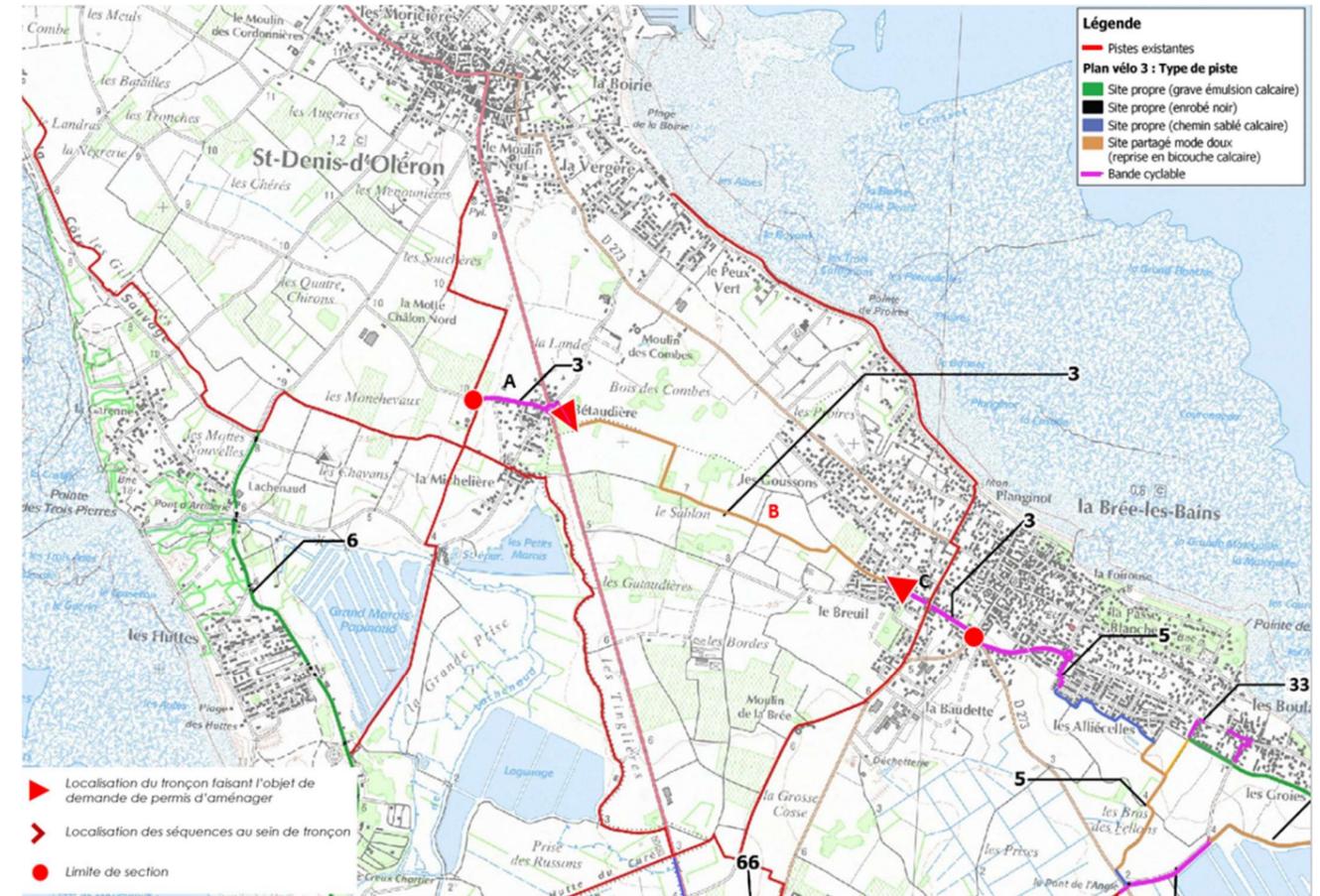
*Définitions :

Pour une lecture simplifiée de l'articulation entre l'étude d'impact globale réalisée à l'échelle du maillage cyclable intercommunautaire et les demandes de permis d'aménager déposées par séquence, nous proposons de retenir arbitrairement la nomenclature suivante entre les termes section, séquence et tronçon :

Section : linéaire étudié dans le cadre de l'étude d'impact et qui correspond généralement à une liaison stratégique permettant de conforter le maillage existant.

Séquence : Découpage de ce linéaire opéré dans le cadre de l'étude d'impact en fonction du type de piste projeté (bande cyclable sur voirie existante / piste en site propre / piste en site partagé) et du revêtement envisagé.

Tronçon : linéaire faisant l'objet du permis d'aménager et regroupant tout ou partie des séquences présentes dans l'étude d'impact.



Carte 7 – Carte de localisation de la section 3
(Source : Etude d'impact plan vélo III)

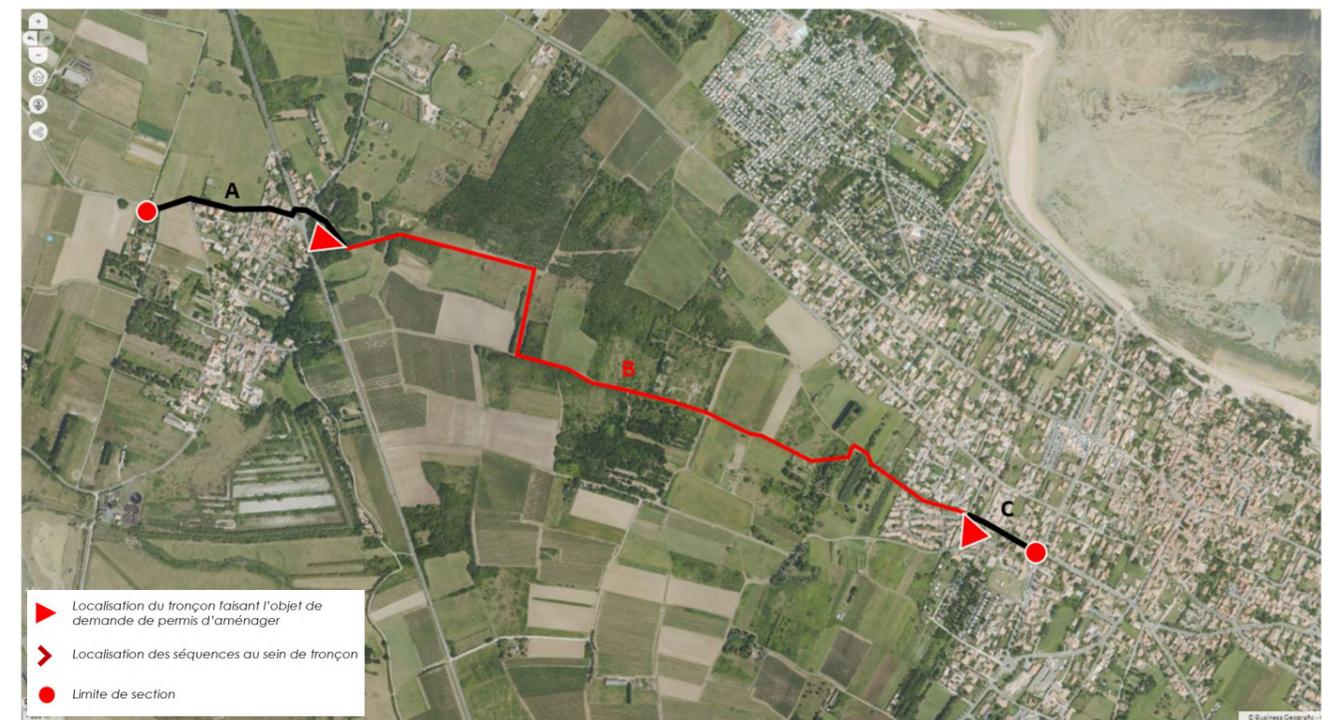


Figure 29 – Localisation de la section S3 vue aérienne
(Source : SIG Marennes-Oléron)

PA 17486 23 X0005
Date d'export : 27/10/2023
La Brée Les Bains

Date de depot : 07/07/2023

Demandeur principal : Communauté de Communes Ile d'Oléron

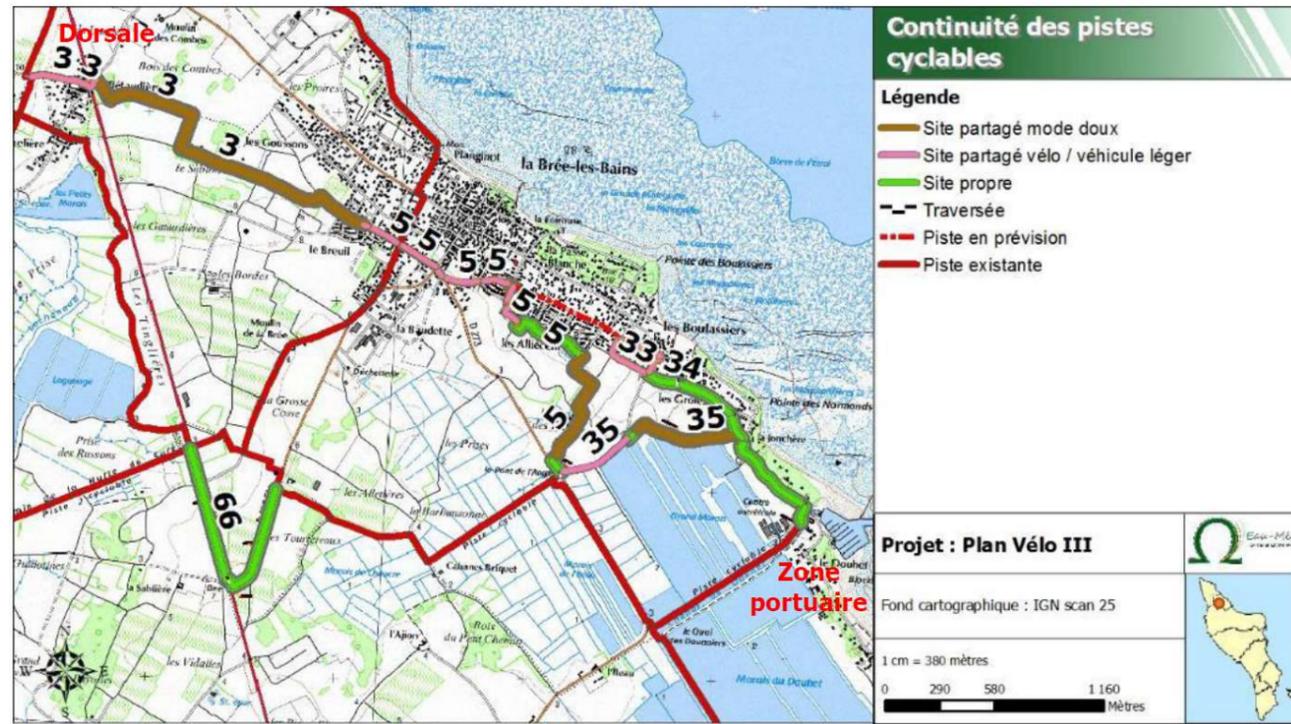
Adresse du projet : cf annexe Cerfa / SECTION 3 - Les Petites Chaumes

Libelle : PA2_1_1.pdf

5. SECTION 3, JUSTIFICATION DU TRACE RETENU

L'objectif visé par cette section est de boucler le maillage cyclable entre le centre-ville de la Brée-les-Bains et les pistes existantes.

La section 3 est située dans la continuité des sections 5, 33, 34 et de la piste existante la dorsale. À terme, une piste cyclable à la charge de la commune permettra de joindre la dorsale (à La Bétaudière) à la zone portuaire du Douhet en traversant le centre bourg de La Brée les Bains en passant par les sections 3, 5 et 35 (cf. carte ci-après).



Carte 8 – Continuité des pistes cyclables – section 3 (Source : Etude d'impact plan vélo III)

Recherche d'un tracé optimal

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

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

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

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

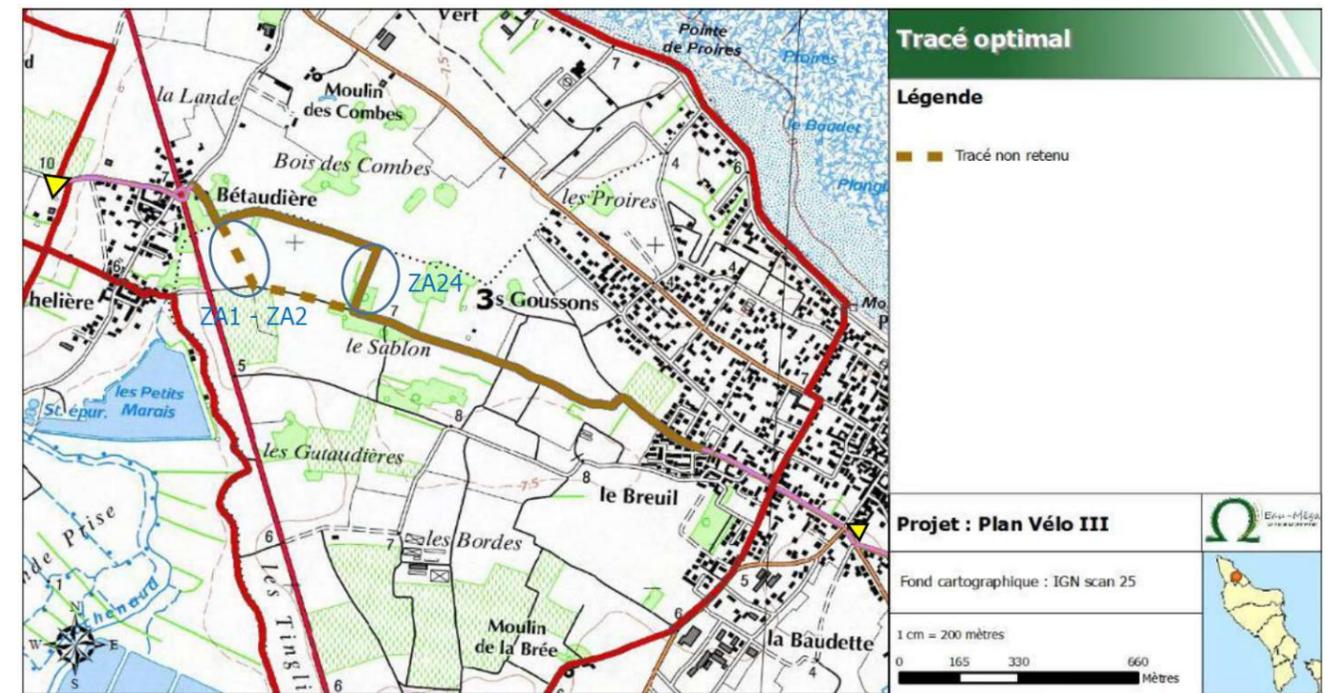
En outre, les sensibilités paysagères (site classé) et environnementales de l'île (zone Natura 2000, milieux naturels et espèces sensibles) ont conduit le maître d'ouvrage à retenir quasi exclusivement des tracés s'appuyant sur des chemins ou des voies existantes. Il en résulte que le choix pour rejoindre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

Le choix du tracé a été réalisé de façon à utiliser au maximum les voies existantes.

Le tracé initial a fait l'objet d'une modification :

Une partie du tracé initial en site partagé mode doux a été modifiée afin de ne pas couper les deux parcelles agricoles ZA1 et ZA2, ce qui aurait nuit à leur exploitation.

Le nouveau tracé se poursuit donc sur un chemin plus au Nord et rattrape le chemin du tracé initial en traversant une parcelle agricole non exploitée ZA 24 (cf. carte 9).



Carte 9 – Tracé optimal – section 3 (Source : Etude d'impact plan vélo III)

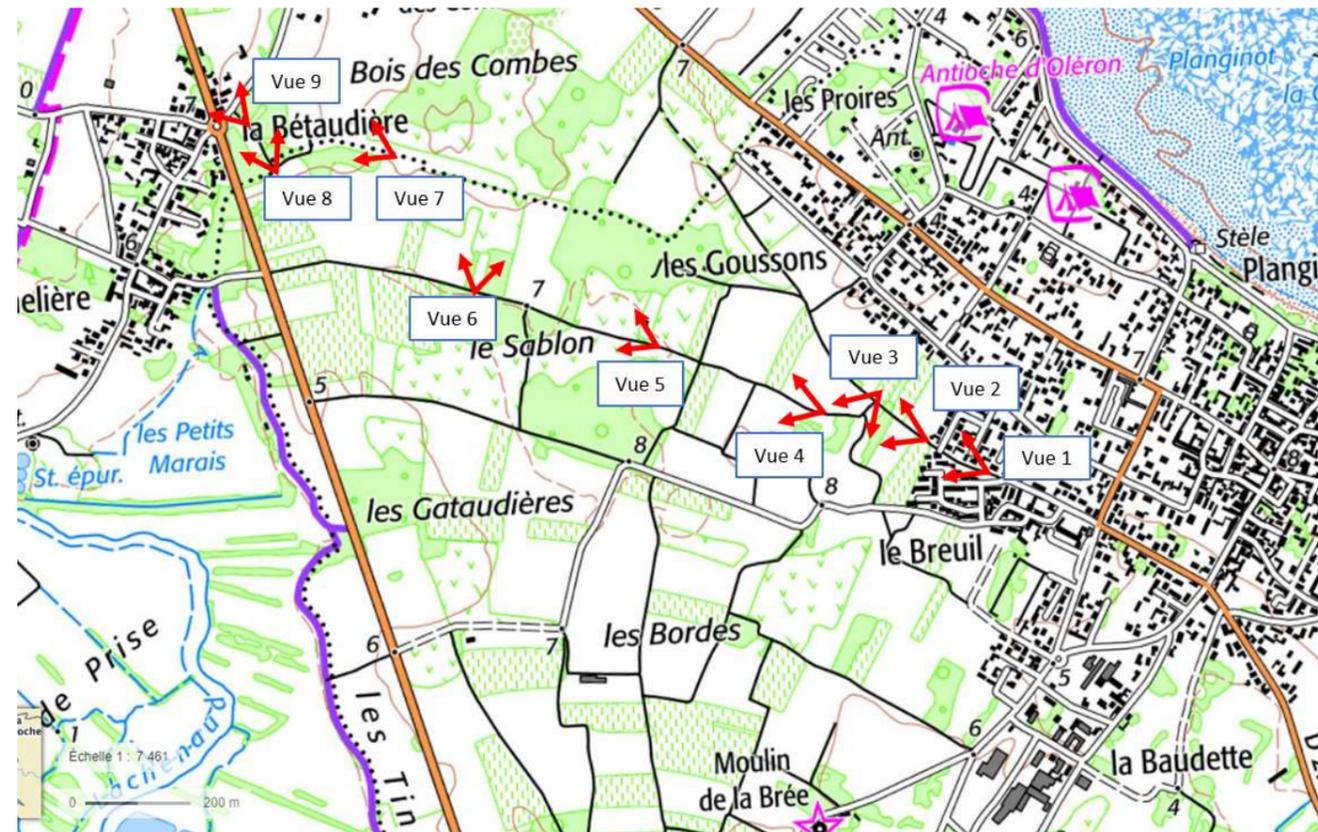
6. ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS

La majeure partie de cette section prend place sur chemin existant. Une séquence de 200 ml permet de relier les deux chemins existants en prenant place le long d'une parcelle agricole en friche.

La section S3 est située en site classé ile d'Oléron. L'ensemble de la section a fait l'objet de l'étude paysagère globale. L'étude d'impact incluant l'étude d'incidence Natura 2000 est jointe en annexe au présent permis d'aménager.

Les photographies ci-dessous illustrent l'état initial du terrain et de ses abords pour le tronçon S3B, objet du présent permis d'aménager.

PIECE N°4 : PA6 PHOTOGRAPHIES DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN PROCHE



Carte 10 - Plan de localisation des prises de vue
(Source : SIG Marennes-Oleron)



Figure 30 - Prise de vue N°1
(Source : CdC)



Figure 31 - Prise de vue N°2
(Source : CdC)

Figure 32 - Prise de vue N°3
(Source : CdC)



Figure 33 - Prise de vue N°4
(Source : CdC)



Figure 34 – Prise de vue N°5
(Source : CdC)



Figure 35 – Prise de vue N°6
(Source : CdC)



Figure 37 – Prise de vue N°8
(Source : CdC)



Figure 38 – Prise de vue N°9
(Source : CdC)



Figure 36 – Prise de vue N°7
(Source : CdC)

PIECE N°5 : PA7 PHOTOGRAPHIES DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN LOINTAIN



Figure 39 – Localisation de la section S3 dans l'environnement lointain, La Brée-les-Bains
(Source : Google Earth)

PA 17486 23 X0005
 Date d'export : 27/10/2023
 La Brée Les Bains
 Date de depot : 07/07/2023
 Demandeur principal : Communauté de Communes Ile d'Oleron
 Adresse du projet : x cf annexe Cerfa / SECTION 3 - Les Petites Chaumes
 Libelle : PA2_1_1.pdf

7. NOTICE DU PROGRAMME DES TRAVAUX

Caractéristiques principales des aménagements

Le tableau suivant présente les principales caractéristiques des aménagements et les surfaces et linéaires concernés de tronçon S3B.

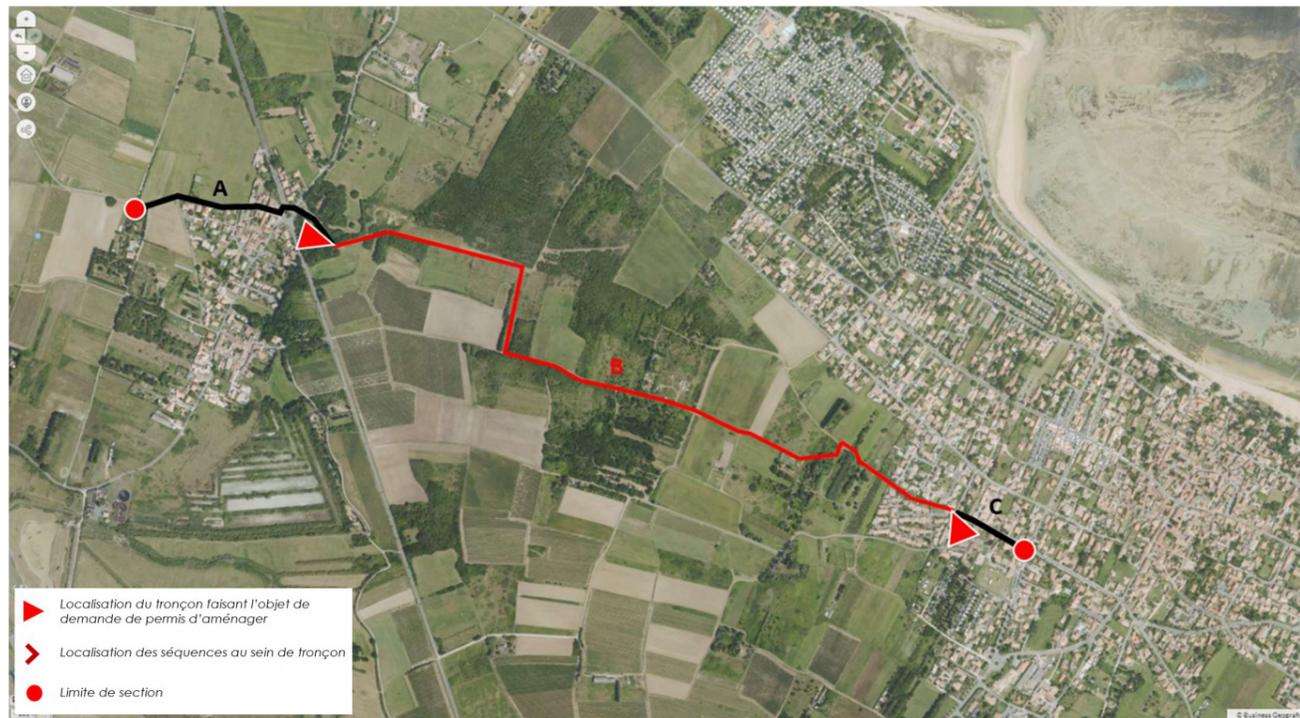


Figure 40 – Localisation de la section S3 en vue aérienne
(Source : SIG Marenes-Oleron)

SECTION S3B :		Site partagé modes doux			
		<p>-Au Breuil, le chemin allant à la Bétaudière sera rendu accessible aux cyclistes. Il sera renforcé et nivelé pour recevoir la piste calcaire.</p> <p>- Création d'un tronçon de piste sur 200 m de long sur la parcelle ZA 24 occupée par une friche agricole</p> <p>Type de revêtement de la piste : bicouche calcaire</p> <p>Aménagement d'accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potelets et barrières en bois - Totems et panneau d'information 			
Largeur piste :	3 m	Linéaire :	1 468 ml	Emprise :	4 404 m ²

Les plans détaillés des aménagements prévus sont présentés dans le document PA4.