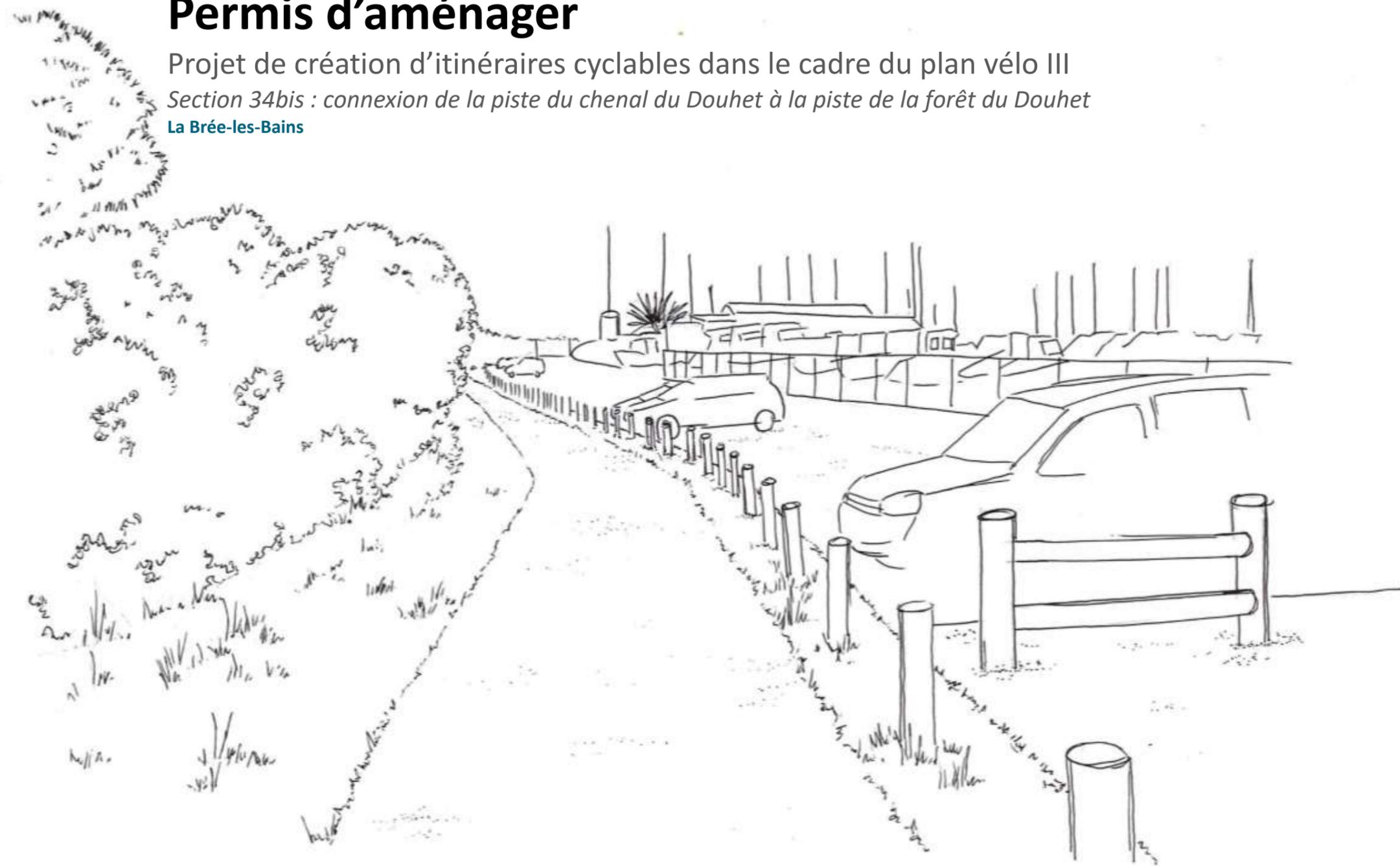


## Permis d'aménager

Projet de création d'itinéraires cyclables dans le cadre du plan vélo III

Section 34bis : connexion de la piste du chenal du Douhet à la piste de la forêt du Douhet

La Brée-les-Bains



PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l'île d'Oléron

Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

DOSSIER	OPERATION	SECTION	ITINERAIRE	VERSION	MAITRE D'OUVRAGE
Permis d'aménager	Plan vélo 3	N° S34bis	Connexion	Novembre 2024	CDC Ile d'Oléron

## SOMMAIRE

Sommaire .....	1
Table des cartes .....	1
Table des figures .....	1
PIECE N°1 - CERFA.....	2
PIECE N°2 - PA1. PLAN DE SITUATION DU PROJET .....	3
PIECE N°3. PA2. NOTICE DU PROJET .....	4
PIECE N°4 : PA6 PHOTOGRAPHIES DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN PROCHE.....	22
PIECE N°5 : PA7 PHOTOGRAPHIES DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN LOINTAIN .....	24
PIECE N°6 : PA3. PLAN DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN A AMENAGER ET DE SES ABORDS .....	27
PIECE N°7 : PA4. PLAN DE COMPOSITION D'ENSEMBLE DU PROJET .....	29
PIECE N°8 : PA5. COUPES FAISANT APPARAÎTRE LA SITUATION DU PROJET DANS LE PROFIL DU TERRAIN NATUREL.....	31
PIECE N°9 : PA9 : DOCUMENT D'INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT .....	35
PIECE N°10 : PA14 : L'ETUDE D'IMPACT .....	41
PIECE N°11 : PA15-1 : LE DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES : EXTRAIT DE L'ETUDE D'IMPACT PARTIE N°2 DETAIL PAR SECTION.....	43

## TABLE DES CARTES

CARTE 1 - LOCALISATION DU SITE DE PROJET A L'ECHELLE DE L'ILE D'OLERON	3
CARTE 2 : EMPRISE DU PROJET SUR PLAN IGN (SOURCE : IGN)	3
CARTE 3 : SYNTHÈSE DES PARCOURS DE PLAN VELO I, PLAN VELO II, AUTRES ITINÉRAIRES EXISTANTS	4
CARTE 4 : SYNTHÈSE DES PARCOURS EXISTANTS (SOURCE : CDC ILE D'OLERON)	5
CARTE 5 – PLAN VELO III	7
CARTE 6 – PLAN VELO III, SUITE	7
CARTE 7 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE - 2021 – (SOURCE : GOOGLE EARTH)	15
CARTE 8 : LOCALISATION DES TRAVAUX DE CONFORTÈMENT DU RIVEAU DU DOUHET (SOURCE : UNIMA)	15
CARTE 9 PERIMÈTRE DE PROTECTION DES PAYSAGES – (SOURCE : IGN)	16
CARTE 10 : EXTRAIT DU PLU DE LA BREE-LES-BAINS	16
CARTE 11 – CONTINUITÉ DES PISTES CYCLABLES – SECTION S34BIS (SOURCE : ETUDE D'IMPACT PLAN VELO III)	17
CARTE 12 : LOCALISATION DES TRACES ENVISAGEABLES SUR VUE DRONE (SOURCE : UNIAM)	17
CARTE 13 : LOCALISATION DES TRACES ENVISAGEABLES (SOURCE : UNIMA)	17
CARTE 14 – PLAN DE LOCALISATION DES PRISES DE VUE	22

## TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : EXEMPLE DE PISTE EN SITE PROPRE .....	8
FIGURE 2 : EXEMPLE DE PISTE EN SITE PARTAGE MODES DOUX .....	8
FIGURE 3 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PROPRE EN ACCOTÈMENT – LE CHATEAU D'OLERON .....	9
FIGURE 4 : REVÈTEMENT GRAVE EMULSION CALCAIRE .....	9
FIGURE 5 : REVÈTEMENT ENROBE NOIR.....	9
FIGURE 6 : PROFIL D'UNE VOIRIE INTÉGRANT UNE PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE (A GAUCHE) ET PROFIL D'UNE VOIE INTÉGRANT DEUX PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII).....	9
FIGURE 7 : REVÈTEMENT SABLE CALCAIRE .....	9
FIGURE 8 : EXEMPLE DE VOIE EN SABLE CALCAIRE – LA BREE-LES-BAINS.....	9
FIGURE 9 : REVÈTEMENT BICOUCHE CALCAIRE .....	10
FIGURE 10 : EXEMPLE DE VOIE EN SITE PARTAGE EN BICOUCHE CALCAIRE (SOURCE : CDCIO).....	10
FIGURE 11 : PROFIL D'UNE BANDE CYCLABLE EN SITE PARTAGE AVEC DES VÉHICULES MOTORISÉS .....	10

FIGURE 12 : PANNEAUX DE TYPE C113/C114 .....	11
FIGURE 13 : PLATEAU TRAVERSANT AU NIVEAU DU CHATEAU D'OLERON (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	11
FIGURE 14 : TRAVERSÉE MATÉRIALISÉE PAR UN MARQUAGE AU SOL (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	11
FIGURE 15 : PANNEAU DE TYPE C115/C116 .....	11
FIGURE 16 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE PATURAGE (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	12
FIGURE 17 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE HERBAGÈRE (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	12
FIGURE 18 : PROFIL ET EXEMPLE DE CLOTURE DE JARDIN (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	12
FIGURE 19 – BARRIÈRES BOIS DOUBLES LISSES (SOURCE : ETUDE PAYSAGÈRE PVIII) .....	12
FIGURE 20 : CHICANE.....	12
FIGURE 21 : TOTEM ET TYPOLOGIES DE VISUELS POUR SIGNALER LES DIFFÉRENTS PAYSAGES TRAVERSÉS .....	13
FIGURE 22 – PANNEAU D'INFORMATION BOIS (SOURCE : CDCIO) .....	13
FIGURE 23 : POTELET BOIS (SOURCE : CDCIO).....	13
FIGURE 24 : POTELET AMOVIBLE (SOURCE : SCE & CDC OLERON).....	14
FIGURE 25 : POTELETS ET BARRIÈRES BASSES (SOURCE : SCE).....	14
FIGURE 26 : PASSERELLE BOIS (SOURCE : SCE) .....	14
FIGURE 27 : MURET DE SOUTÈNEMENT BOIS : COUPE DE PRINCIPE ET ILLUSTRATION (SOURCE : SCE) .....	14
FIGURE 28 : CAILLEBOTIS BOIS DANS LES ZONES HUMIDES (SOURCE : SCE).....	14
FIGURE 29 / PHOTOGRAPHIES DU RIVEAU AVANT/APRÈS AMÈNAGEMENT (SOURCE : UNIMA) .....	15
FIGURE 30 : VUES EN PLAN ET 3D DE LA PROPOSITION 1 (SOURCE : UNIMA) .....	18
FIGURE 31 : VUES EN PLAN ET 3D DE LA PROPOSITION 1BIS (SOURCE : UNIMA) .....	18
FIGURE 32 : VUES EN PLAN ET 3D DE LA PROPOSITION 2 .....	19
FIGURE 33 : VUE EN PLAN ET 3D DE LA PROPOSITION 2BIS .....	19
FIGURE 34 : VUE EN PLAN DE LA PROPOSITION 3 (SOURCE : UNIMA) .....	20
FIGURE 35 : PLAN DE PRINCIPE DE LA SOLUTION 2BIS RETENUE .....	21
FIGURE 36 : PRISE DE VUE N°2 .....	22
FIGURE 37 : PRISE DE VUE N°1 .....	22
FIGURE 38 – PRISE DE VUE N°3 .....	22
FIGURE 39 – PRISE DE VUE N°4 .....	22
FIGURE 40 – PRISE DE VUE N°5 .....	22
FIGURE 41 – PRISE DE VUE N°6 .....	22
FIGURE 42 – PRISE DE VUE N°7 .....	23
FIGURE 43 – PRISE DE VUE N°8 .....	23
FIGURE 44 – PRISE DE VUE N°9 .....	23
FIGURE 45 : PRISE DE VUE N°10 .....	23
FIGURE 46 : PRISE DE VUE N°11 .....	23
FIGURE 47 – LOCALISATION DE LA SECTION S34BIS DANS L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN, LA BREE-LES-BAINS / SAINT-GEORGES-D'OLERON .....	24
FIGURE 48 : LOCALISATION DE L'INSTALLATION DE CHANTIER.....	25
FIGURE 49 : PLAN DES MODIFICATIONS DE L'EXISTANT.....	26
FIGURE 50 : REPERAGE DU PLAN SUR VUE AÉRIENNE .....	27
FIGURE 51 : PLAN TOPOGRAPHIQUE.....	28
FIGURE 52 : REPERAGE DU PLAN SUR VUE AÉRIENNE .....	29
FIGURE 53 : PLAN DE COMPOSITION.....	30
FIGURE 54 : REPERAGE DES PROFILS SUR PLAN .....	31
FIGURE 55 : COUPE DE PRINCIPE PROFIL V2 .....	32
FIGURE 56 : COUPE DE PRINCIPE PROFIL V2 .....	33
FIGURE 57 : COUPE DE PRINCIPE PROFIL V3 .....	34
FIGURE 58 : CROQUIS DEPUIS LA PISTE CYCLABLE .....	37
FIGURE 59 – PLAN DE SITUATION DES PRISES DE VUE POUR PHOTOMONTAGES .....	35
FIGURE 60 : CROQUIS DEPUIS L'ENTRÉE DU PORT A SEC .....	39
FIGURE 61 : PHOTOMONTAGE REPRÉSENTANT L'ENTRÉE DE LA PISTE CYCLABLE .....	41

PA 17486 25 09001

Date de dépôt : 14/03/2025

La Bree-les-Bains

Date de mise à jour : 14/03/2025

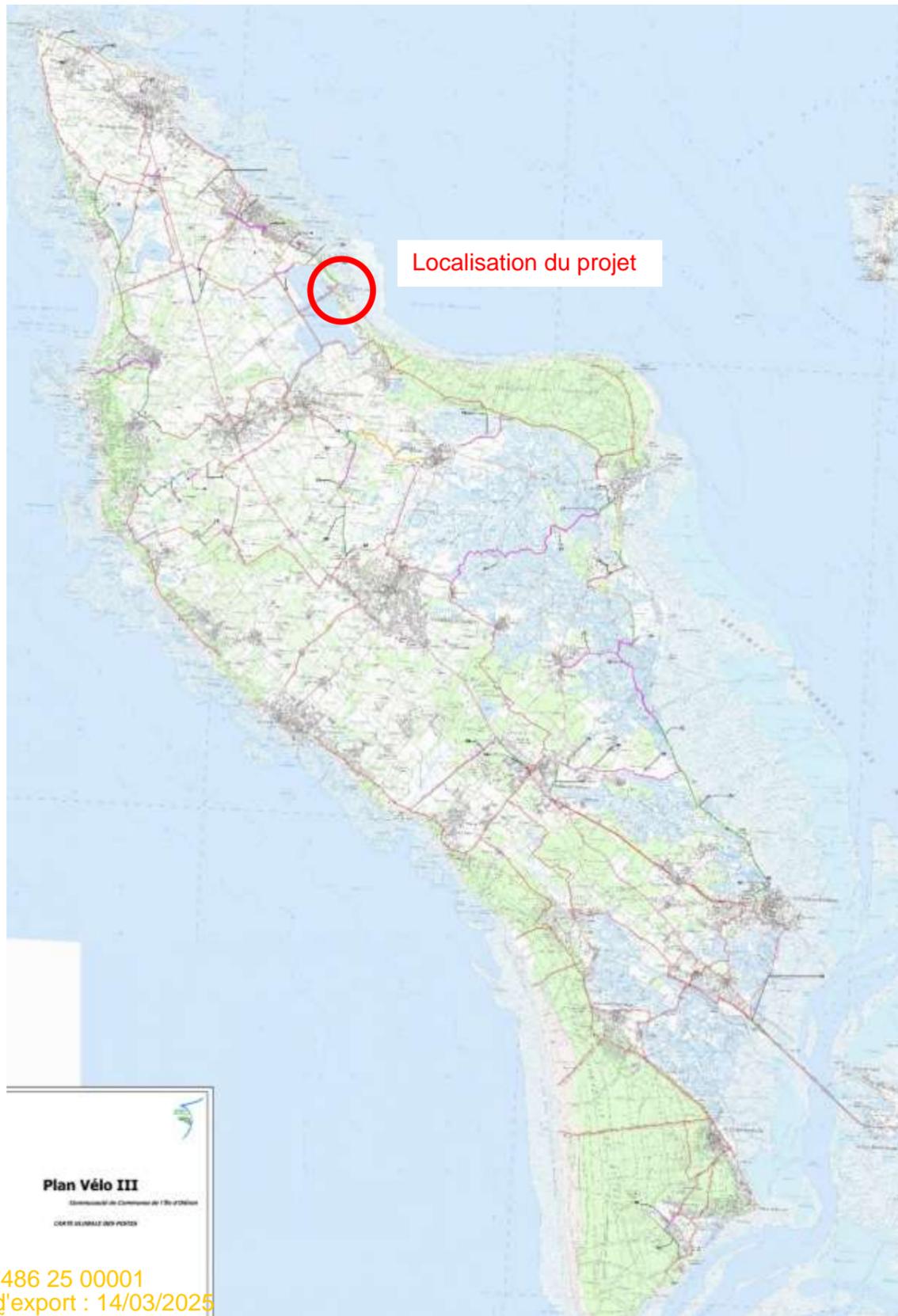
Demandeur principal : Communauté de Communes de l'île d'Oléron

Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Bree Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l'Île d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l'Île du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

LOCALISATION A L'ECHELLE DE L'ILE D'OLERON



Localisation du projet

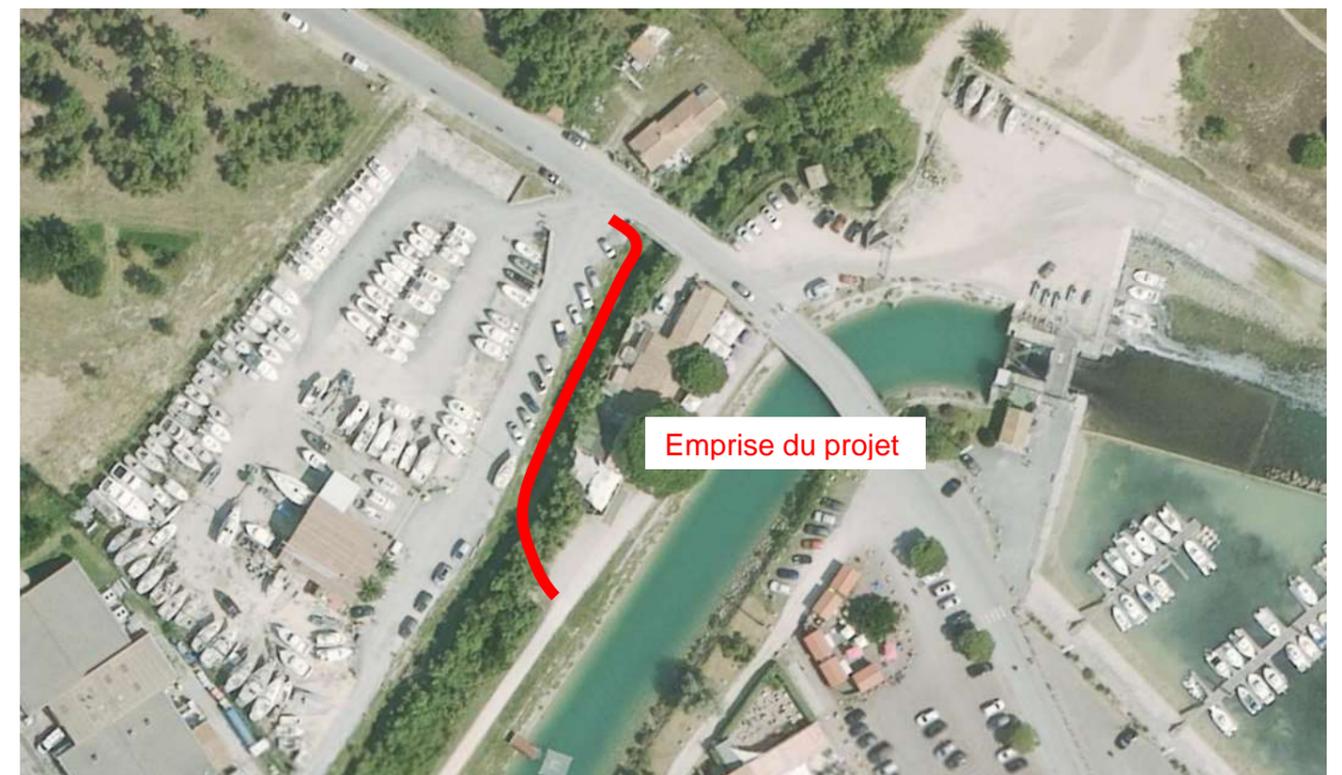
LOCALISATION A L'ECHELLE COMMUNALE

La connexion, entre la piste cyclable existante qui longe le chenal du Douhet et le projet de piste cyclable prévu dans la forêt du Douhet, est située sur la commune de La Brée-les-Bains. Elle débute sur la piste du chenal du Douhet et se termine chemin Forêt du Douhet pour un linéaire total de ~95m.

Sa réalisation permettra de favoriser le recours aux modes actifs de déplacement dans le quartier du port de Douhet et de proposer une continuité cyclable sécuritaire entre les deux pistes car séparée des autres flux.



Carte 2 : Emprise du projet sur plan IGN (Source : IGN)



Carte 3 : Emprise du projet sur vue aérienne (Source : IGN)

Plan Vélo III  
Communauté de Communes de l'île d'Oléron  
CARTE ULTIME DES PISTES

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l'île d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Carte 1 - Localisation du site de projet à l'échelle de l'île d'Oléron  
(Source : IGN 1/25 000)

## 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.

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.

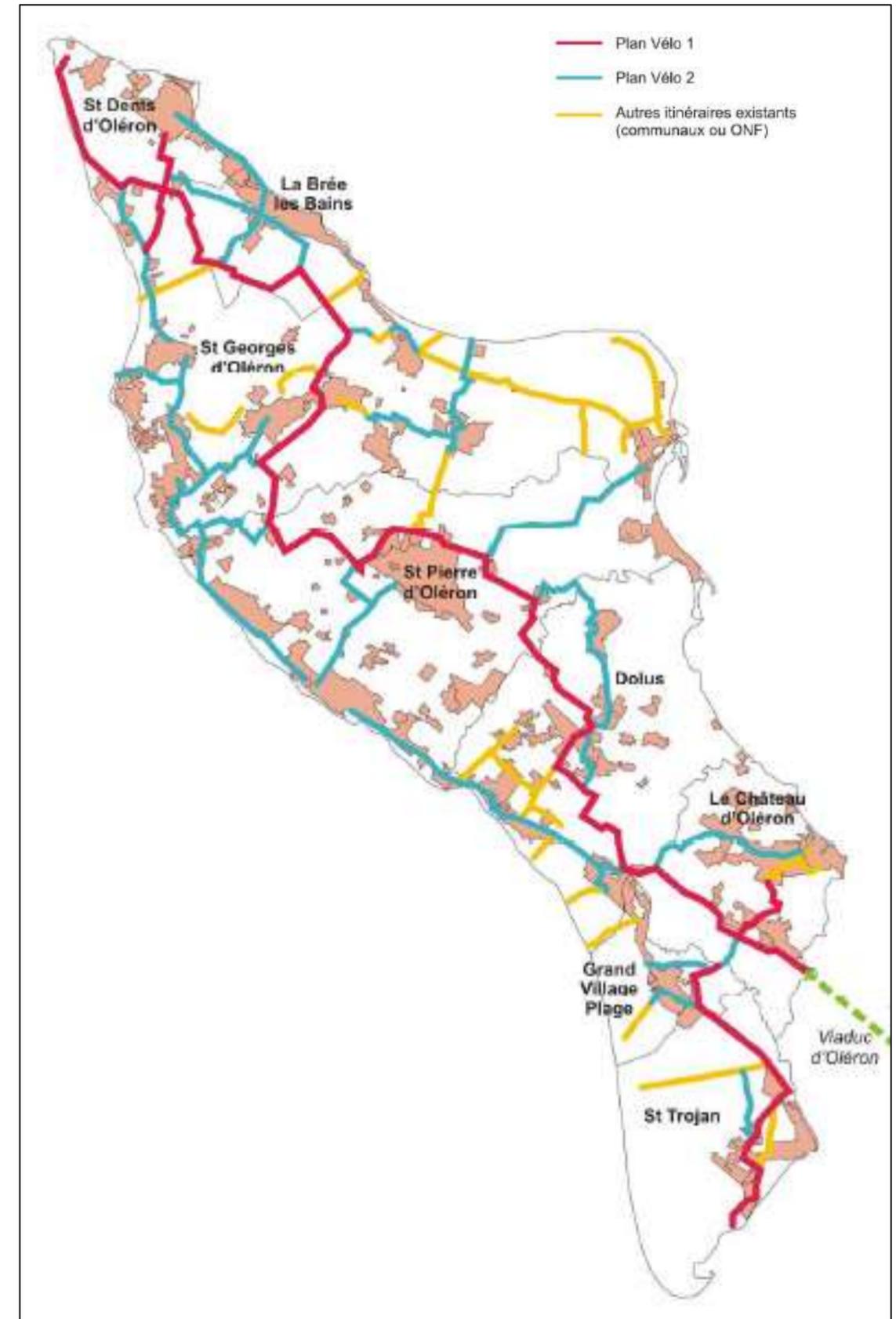
Dans ce contexte, le Plan Vélo III vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de déplacements utilitaires. Il existe également des besoins de jonctions entre les différents segments cyclables existants et la prise en compte de l'accessibilité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

### 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 (aménagements 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 ;



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



## 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).

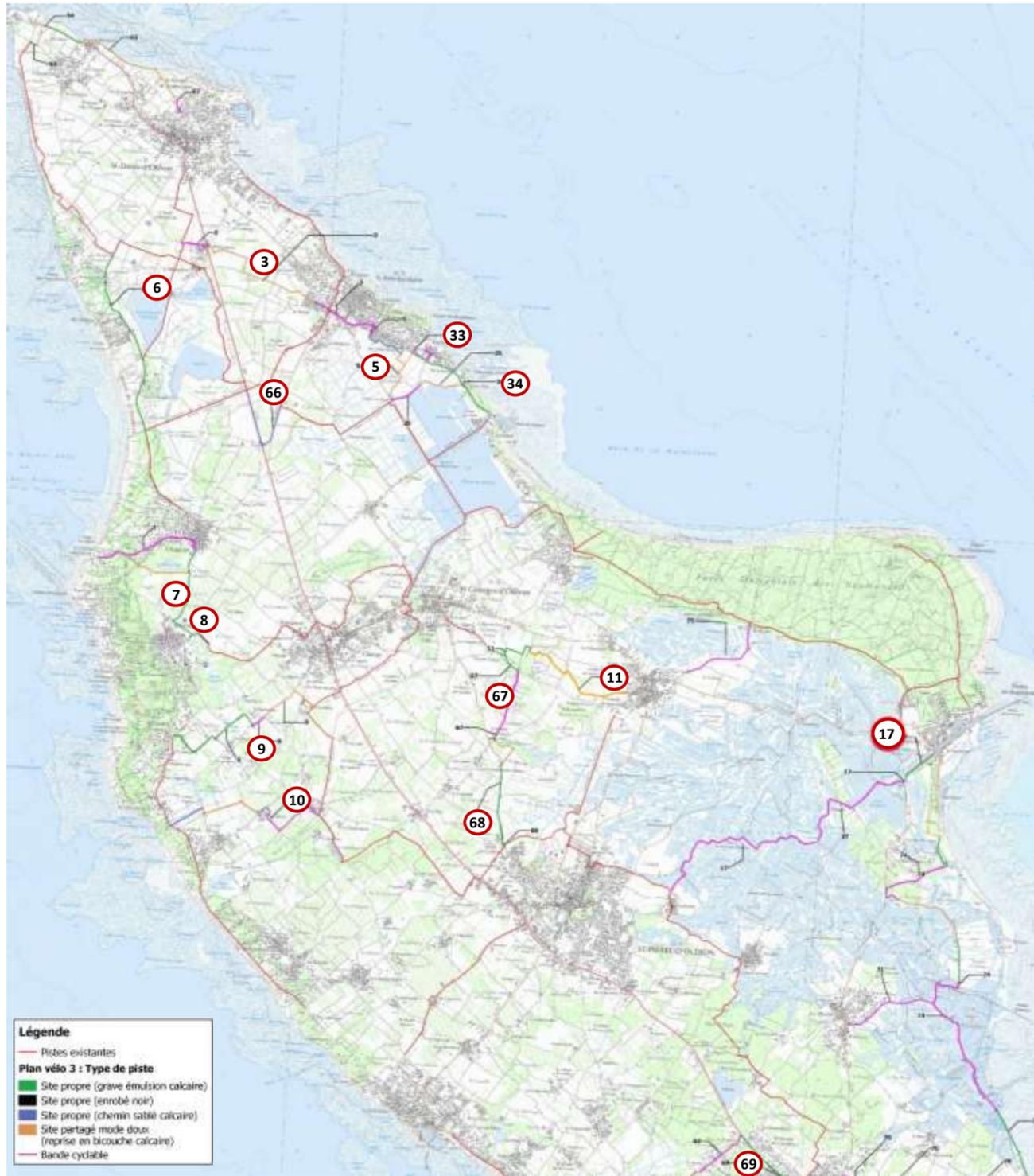
Le Plan Vélo III se déploie sur la majeure partie du territoire oléronais pour un linéaire à créer de 60 km.

Trois grands types de tracé sont proposés :

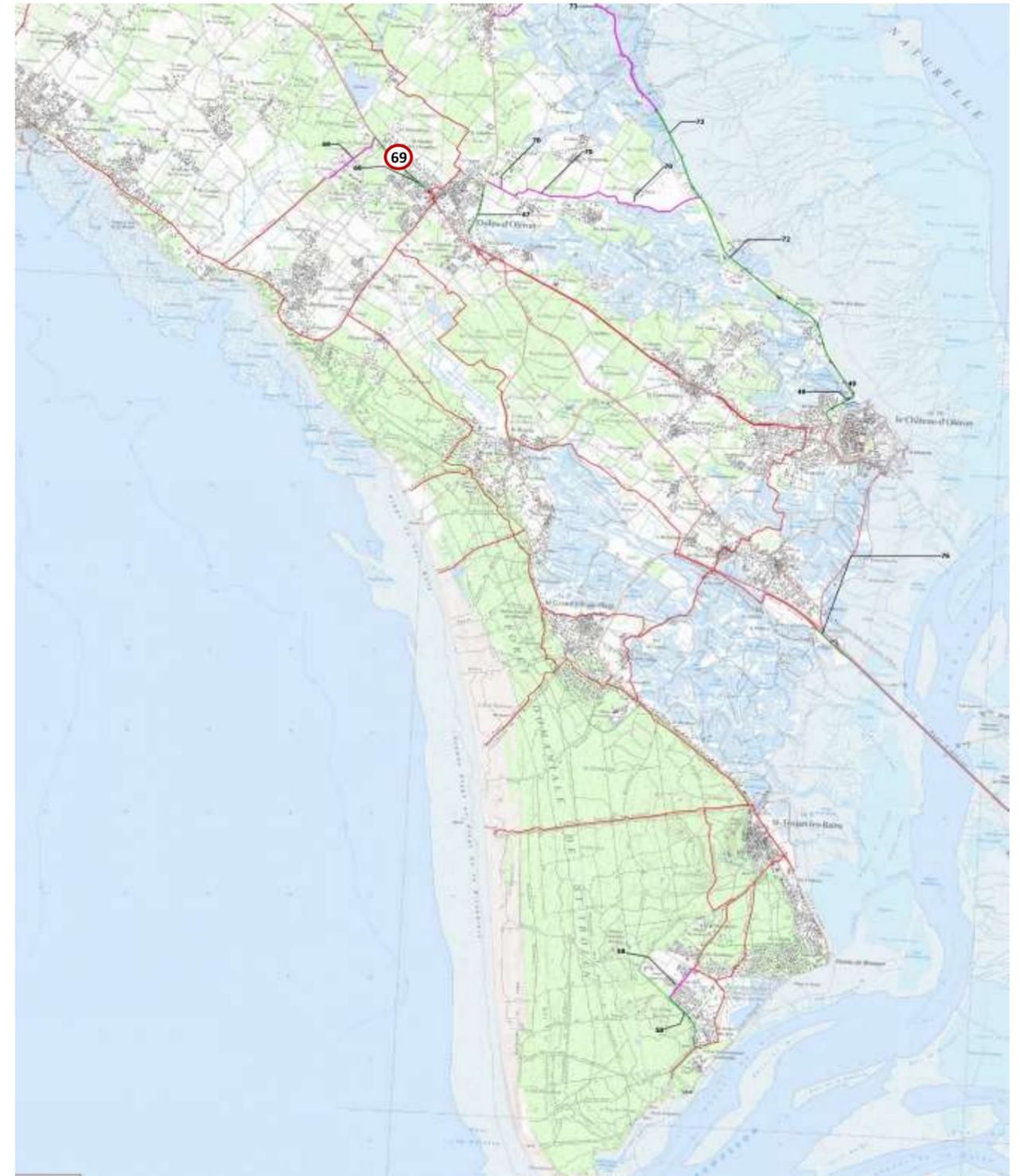
- Les sites propres : piste séparée de la chaussée où circulent les voitures et réservée exclusivement aux cyclistes. Le linéaire de sites propres du Plan Vélo III représente 28 km, soit 46% du linéaire total,
- Les sites partagés vélos / véhicules légers : itinéraire cyclable matérialisé par des marquages 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)



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

## 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
<b>Aménagement en milieu urbain ou accotement</b>	Grave émulsion calcaire	-
<b>Création en milieu agricole ou naturel hors accotement</b>	Chemin sablé calcaire	-
<b>Vélo/Véhicule léger</b>	-	Marquage au sol
<b>Vélo/Mode doux</b>	-	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 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.

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.



PA 17486 25 00601  
 Date d'export : 14/03/2025  
 La Brée Les Bains  
 Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
 Demandeur principal : Communauté de Communes de l'  le d'Oléron  
 Adresse du projet : Chemin rural de l'  le du Douhet - Forêt du Douhet  
 Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Figure 1 : Exemple de piste en site propre  
 Itinéraire existant La Cotinière – La R  migeasse

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 rev  tement, 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.

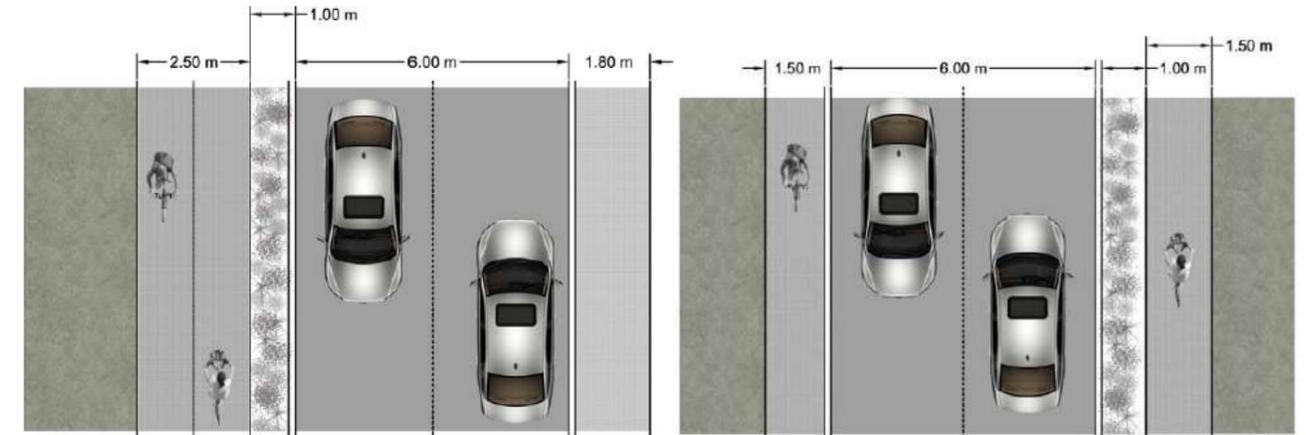


Figure 6 : Profil d'une voirie intégrant une piste cyclable bidirectionnelle (à gauche) et profil d'une voie intégrant deux pistes cyclables unidirectionnelles (Source : Etude paysagère PVIII)

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 sablé 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.

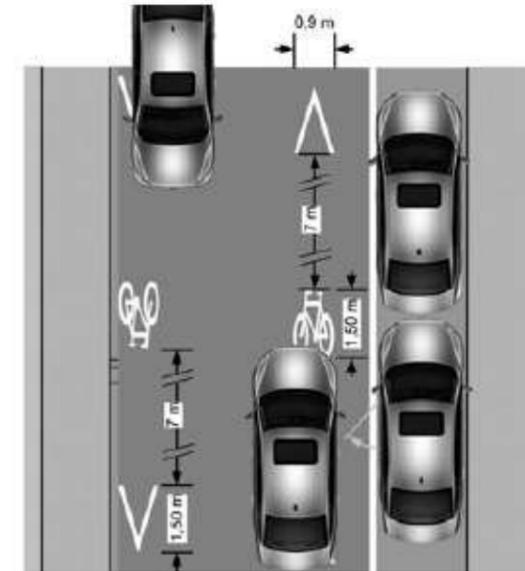


Figure 11 : Profil d'une bande cyclable en site partagée avec des véhicules motorisés  
(Source : Etude paysagère PVIII)

### 3. TYPOLOGIE DES OUVRAGES ET DU MOBILIER UTILISES DANS LES AMENAGEMENTS DU PLAN VELO III

#### Signalisation

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

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



Figure 12 : Panneaux de type C113/C114

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

Exemple : Plateau traversant au niveau du Château d'Oléron

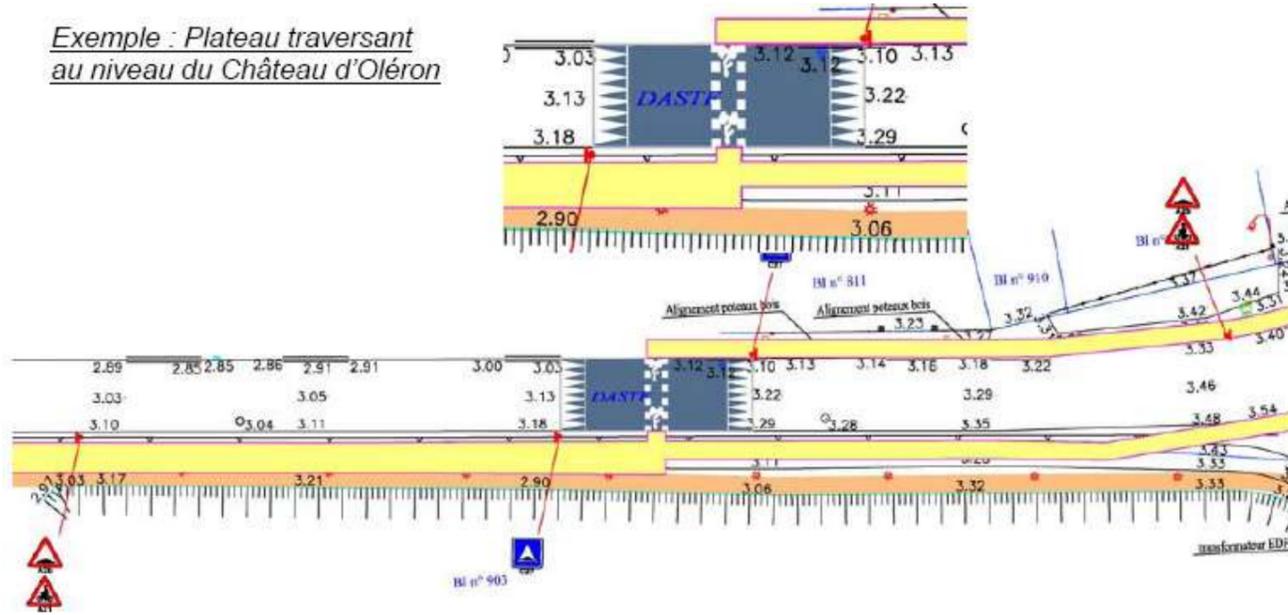


Figure 13 : Plateau traversant au niveau du Château d'Oléron (Source : Etude paysagère PVIII)

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

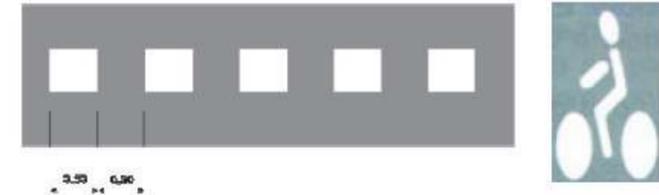


Figure 14 : Traversée matérialisée par un marquage au sol (Source : Etude paysagère PVIII)

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



Figure 15 : Panneau de type C115/C116

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



Zone 30 :



Zone de rencontre :

## 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

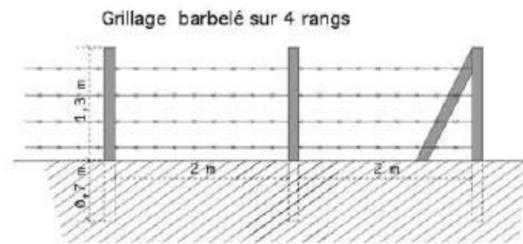


Figure 16 : Profil et exemple de clôture pâturage (Source : Etude paysagère PVIII)

### Clôture de parcelles agricoles

Clôture herbagère : VUE DE FACE

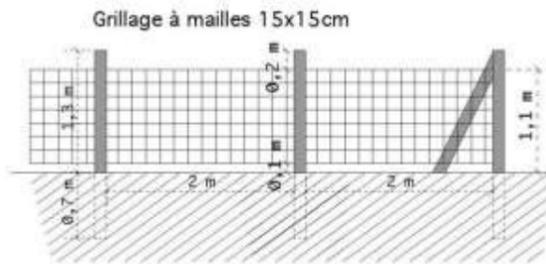


Figure 17 : Profil et exemple de clôture herbagère (Source : Etude paysagère PVIII)

### Clôture grillagée en rive de jardin

Clôture jardins : VUE DE FACE

Grillage simple torsion

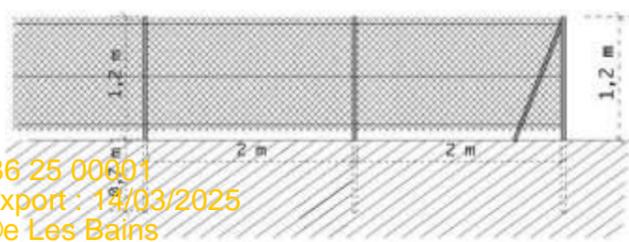


Figure 18 : Profil et exemple de clôture de jardin (Source : Etude paysagère PVIII)

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

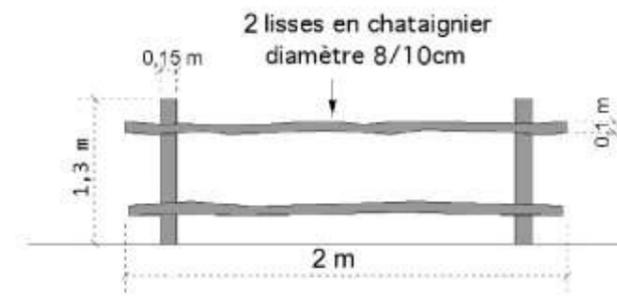


Figure 19 – Barrières bois doubles lisses (Source : Etude paysagère PVIII)



Figure 20 : Chicane

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oron

Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

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.

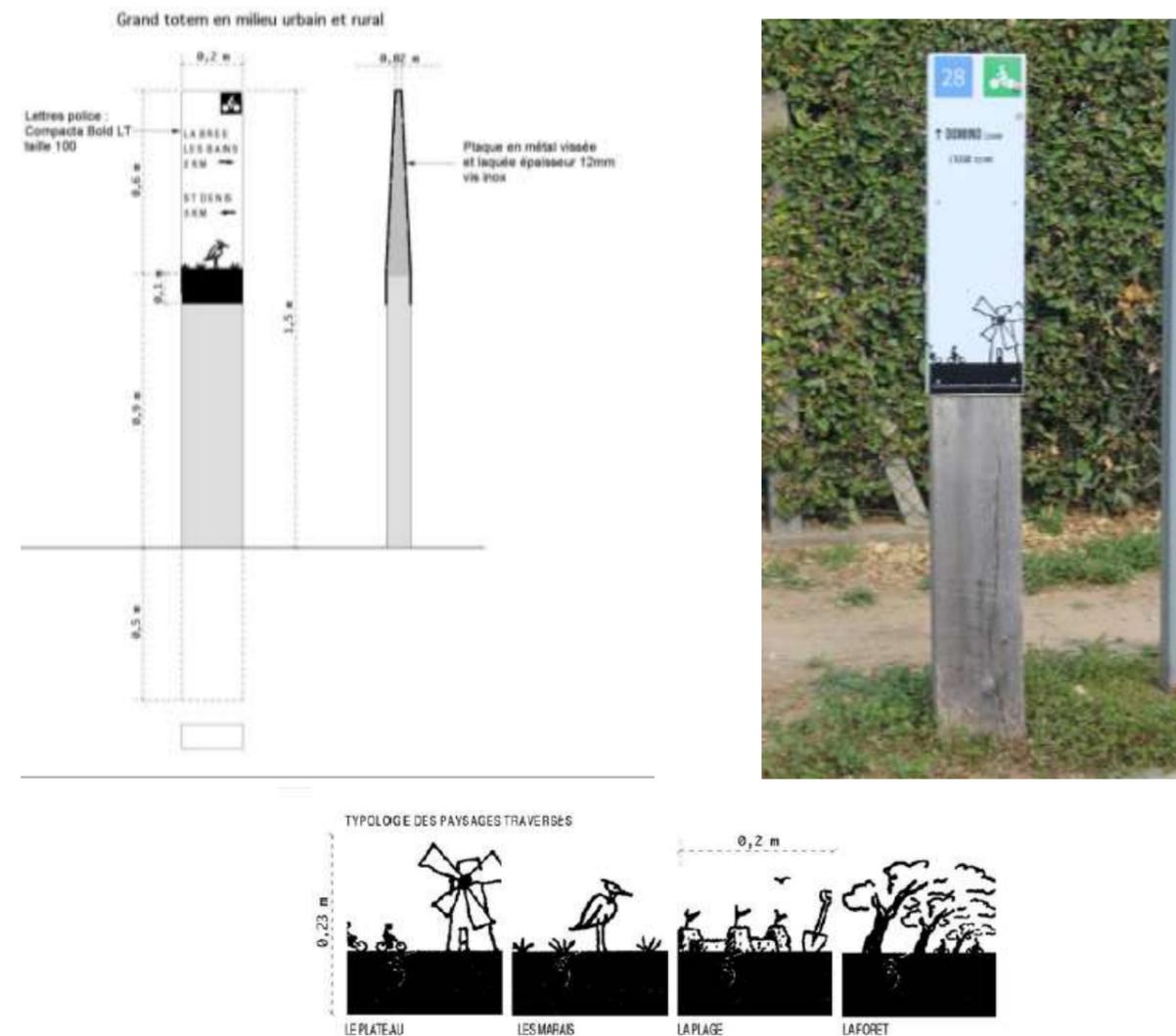


Figure 21 : Totem et typologies de visuels pour signaler les différents paysages traversés (Source : Etude paysagère PVIII)

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.

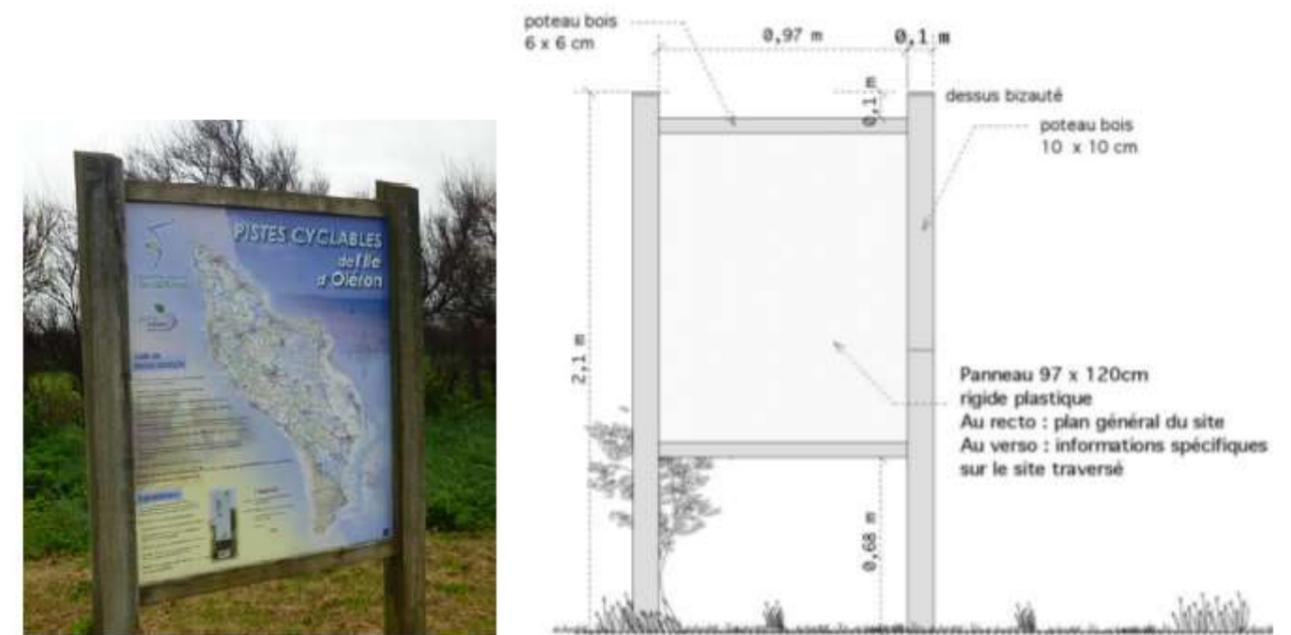


Figure 22 – Panneau d'information bois (Source : CDCIO)

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.

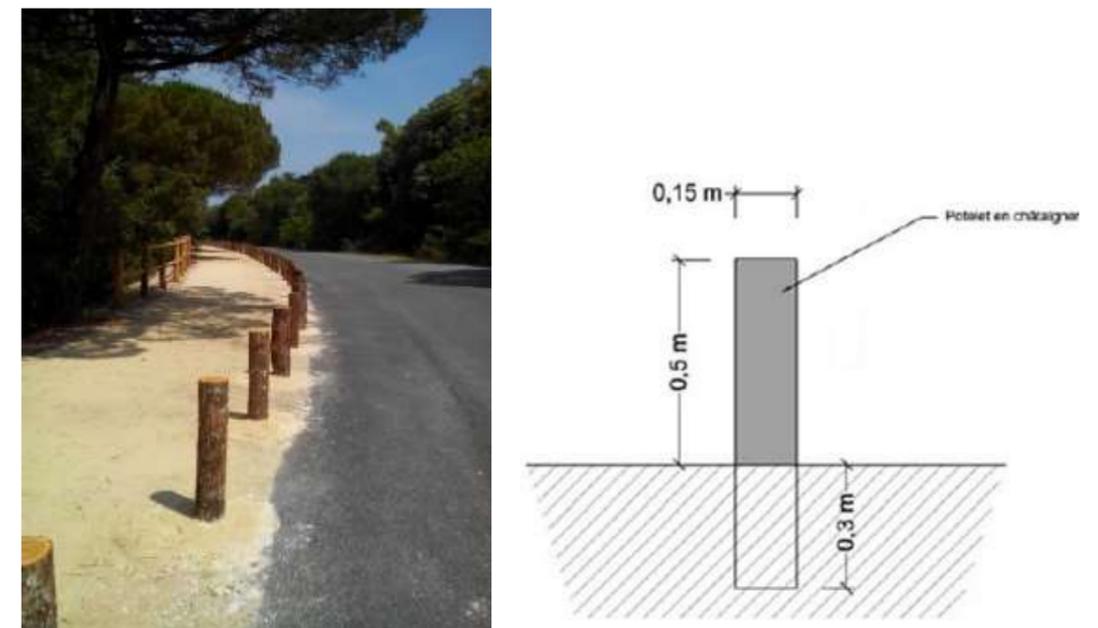


Figure 23 : Potelet bois (Source : CDCIO)

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.

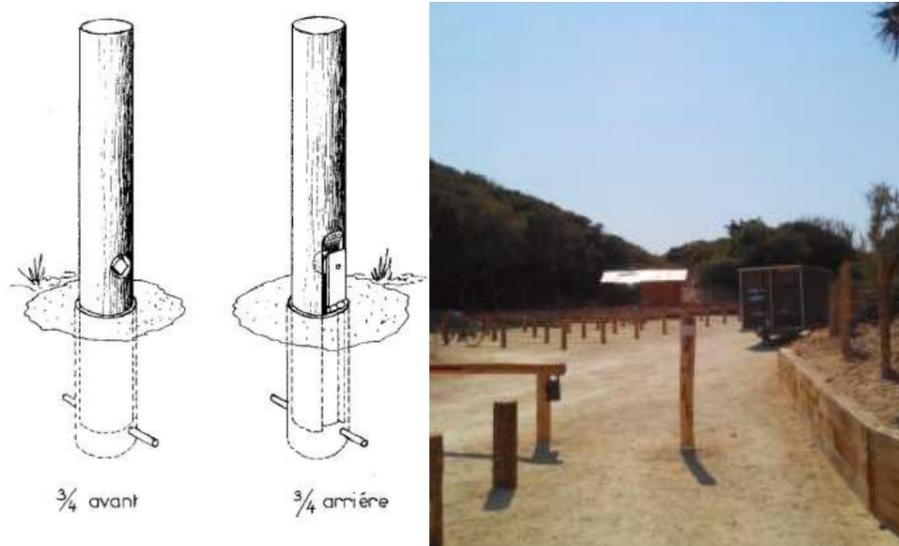
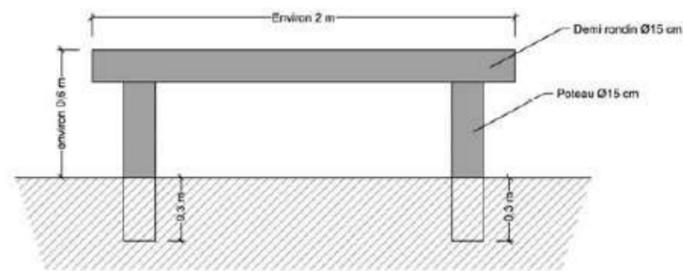


Figure 24 : Potelet amovible (Source : SCE & CDC Oléron)



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



### 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

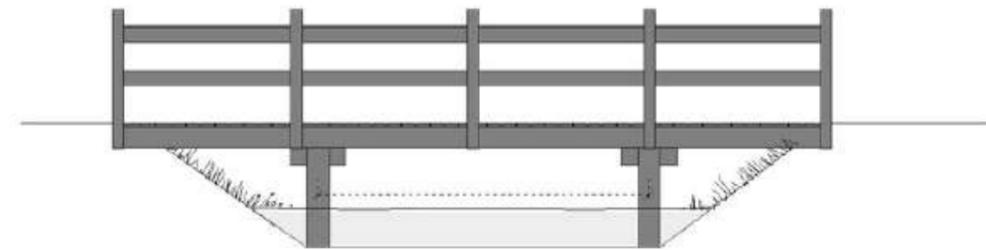
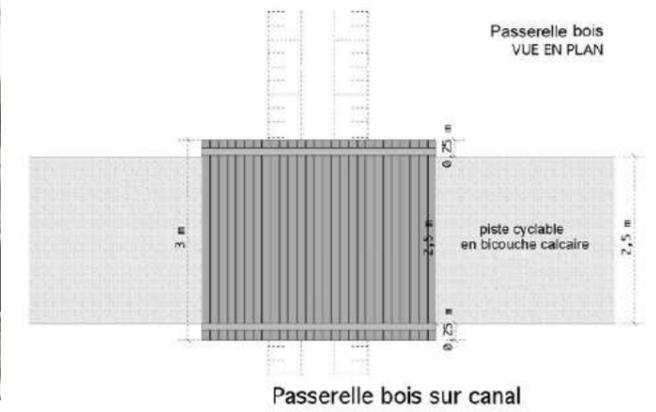


Figure 26 : Passerelle bois (Source : SCE)

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

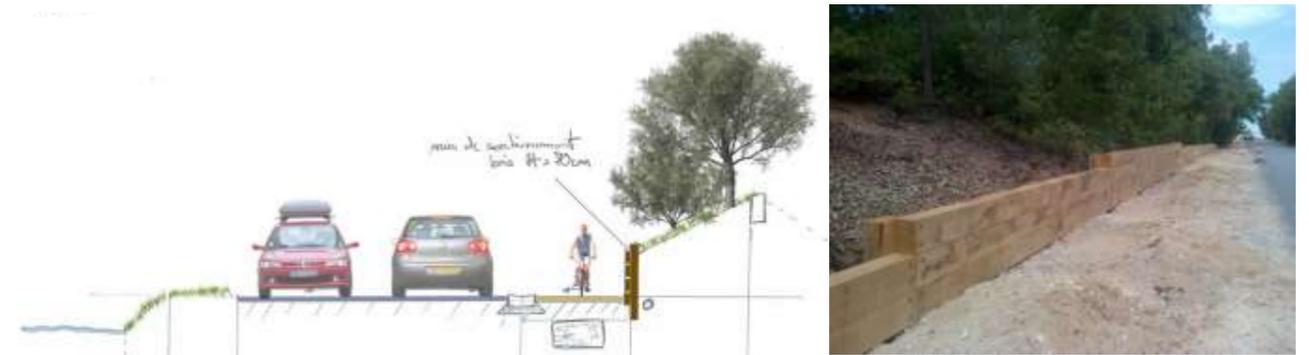


Figure 27 : Muret de soutènement bois : coupe de principe et illustration (Source : SCE)

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

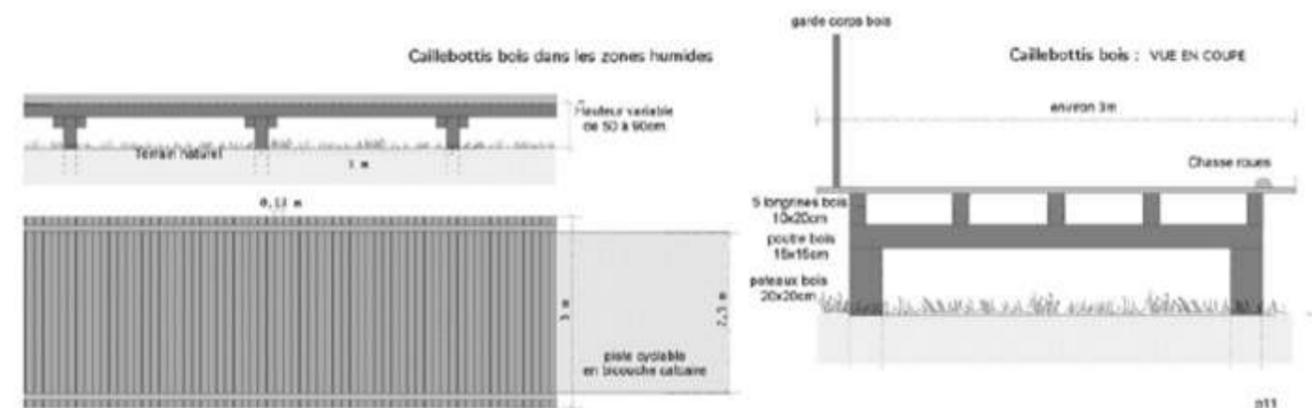


Figure 28 : Caillebotis bois dans les zones humides (Source : SCE)

#### 4. PRESENTATION DE LA SECTION 34BIS

##### Localisation

La piste cyclable qui longe le Chenal du Douhet est un itinéraire existant sur la commune de La Brée-les-Bains. Elle permet de relier la traversée de l'Île issue du Plan Vélo I au Port du Douhet. Le projet de connexion entre cette piste et celle du Plan Vélo III dans la forêt du Douhet (section 34) représente l'opportunité de relier le Port du Douhet au bourg de La Brée-les-Bains sans croiser les différents flux présents sur le site (poids-lourds, véhicules légers, 2 roues, vélos et piétons).

La section S34bis est donc le prolongement de la section S34 qui se termine rue Forêt du Douhet avant le chemin rural de l'Île au Douhet pour un linéaire total de ~80m. L'ensemble de la section est composé d'une piste bidirectionnelle en site propre, située en milieu urbain.



Carte 7 : Photographie aérienne - 2021 - (Source : google earth)

##### La section 34bis

Voie(s) concernée(s) :

- Rue Forêt du Douhet
- Chemin rural de l'Île au Douhet

La section 34bis sera réalisée intégralement en site propre sur accotement de voiries existantes. La demande de travaux a été différée par rapport à la section S34 en raison des travaux de confortement de berge du riveau du Douhet entre l'avenue de la Durandière et la ferme marine.

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron a lancé ces travaux début 2024 sur un linéaire de 125 m. Les travaux consistaient à canaliser le riveau avec la pose de cadre béton préfabriqués. Les travaux se sont achevés en avril 2024. Ils ont été réalisés par l'entreprise SCAM TP.

Le fil d'eau du cadre béton est calé à la cote 0,78 m NGF. Il s'agit d'un cadre béton armé de dimensions intérieures h. 1,25m, L. 1,00 m, épaisseur 18 cm.

Le remblaiement sur l'ouvrage est constitué de 30 cm de sable, 70 cm de calcaire 0/60 mm compacté et 20 cm de terre végétale.

Le fournisseur du cadre béton (Bonna Sabla) a validé la possibilité de création d'une piste cyclable sur l'ouvrage. La résistance de l'ouvrage permet également l'évolution des engins (pelle 8 T) en phase chantier.



Carte 8 : Localisation des travaux de confortement du riveau du Douhet (Source : Unima)



Figure 29 / Photographies du riveau avant/après aménagement (Source : Unima)

### Situation vis-à-vis du cadre réglementaire

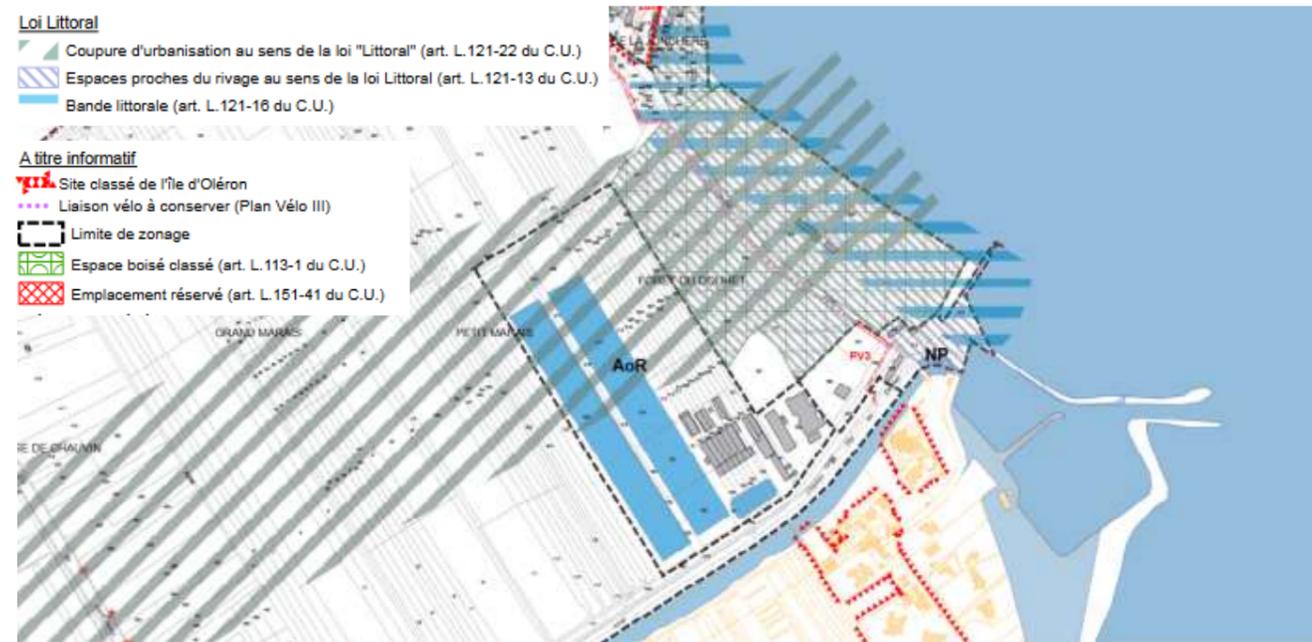
Riche de ses paysages uniques qui hébergent une importante biodiversité, l'île d'Oléron fait l'objet d'un ensemble de protections réglementaires.

L'emprise du projet est située dans le périmètre du site classé et en limite du site inscrit. La piste cyclable existante longe le Chenal du Douhet, élément remarquable du paysage portuaire local, pour amener les promeneurs jusqu'au Port du Douhet. Il marque également une jonction naturelle entre la commune de La Brée-les-Bains et celle de Saint-Georges d'Oléron.

Cette réglementation implique que tout projet de travaux susceptible de modifier l'état ou l'aspect des lieux, doit faire l'objet d'une information du préfet et/ou du Ministre chargé de l'Environnement.

Le projet se trouve en dehors des périmètres d'inventaires de la biodiversité (ZNIEFF) et de protection écologique (Natura 2000).

### Situation vis-à-vis du PLU



Carte 10 : Extrait du PLu de La Brée-les-Bains

Le PLU de la commune de la Brée Les Bains a été approuvé en 2020.

Le projet se trouve en zone naturelle et forestière à préserver, sous la dénomination Np qui correspond au secteur destiné aux activités portuaires et maritimes, tel que définis aux articles L121-8 et L 121.10 du Code de l'Urbanisme. Il est situé en dehors des zonages réglementaires de la Loi Littoral.

Un emplacement lui est réservé dans le cadre du Plan Vélo 3, pour le raccordement de la piste cyclable du Chenal à la piste cyclable de la forêt du Douhet actuellement en projet.

Il n'est pas soumis à OAP.



Carte 9 Périmètre de protection des paysages – (Source : IGN)



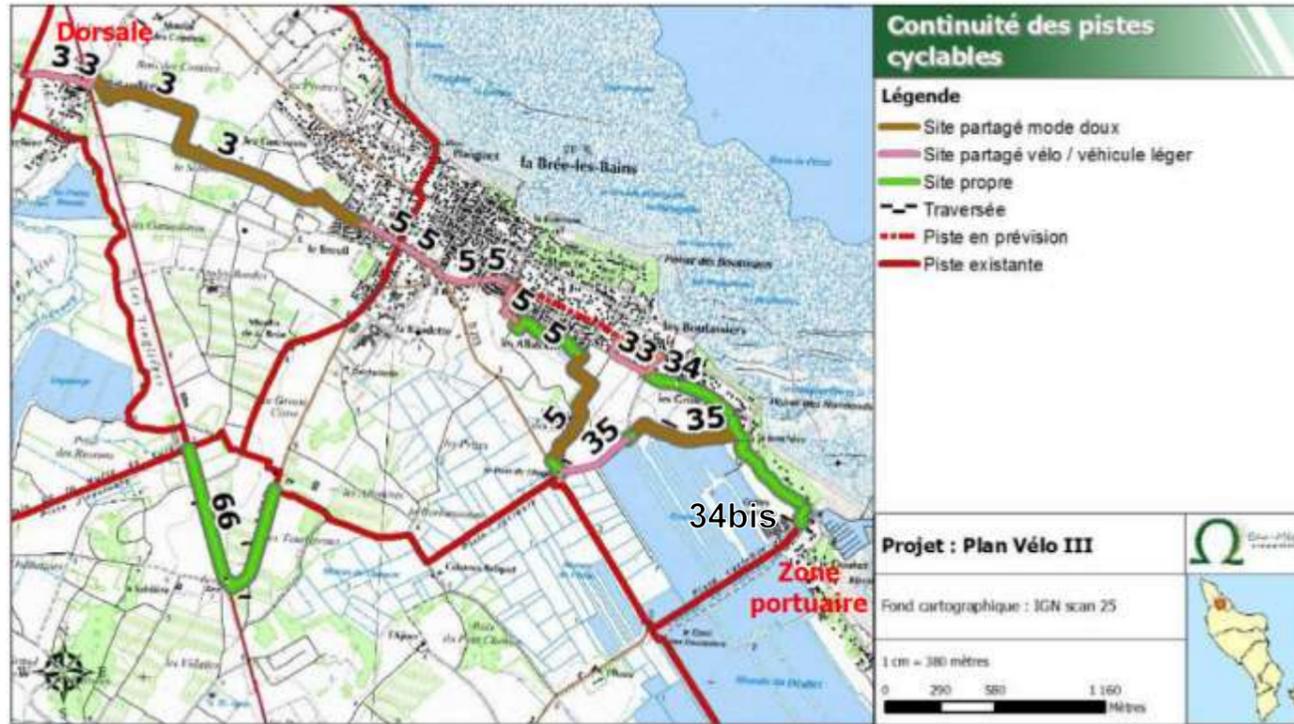
Carte 5 Périmètre de protection et de gestion de la biodiversité – (Source : IGN)

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l'île d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

## 5. SECTION 34bis, JUSTIFICATION DU TRACE RETENU

La section S34bis est située dans la commune de la Brée-les-Bains.

L'objectif visé par cette section est de boucler le maillage cyclable entre le centre-ville de la Brée-les-Bains et la piste existante le long du Chenal du Douhet.



Carte 11 - Continuité des pistes cyclables - section S34bis (Source : Etude d'impact plan vélo III)

### Recherche d'un tracé optimal

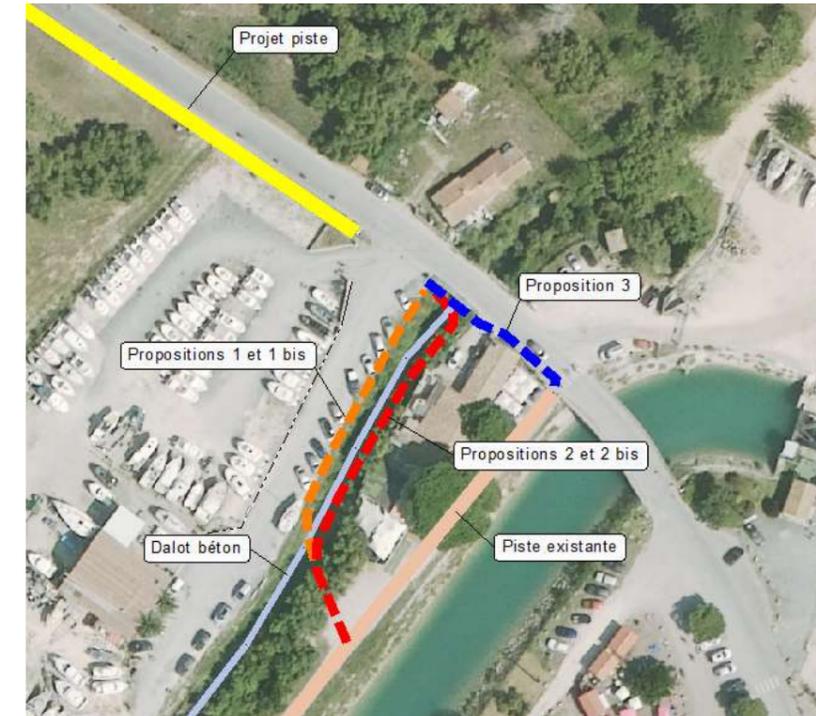
Le linéaire de la connexion est de 80 m et plusieurs solutions de raccordement des pistes cyclables ont été étudiées.

Les propositions d'aménagement prennent en compte :

- La présence du dalot existant avec les grilles avaloirs permettant le captage des eaux de ruissellement,
- Une largeur de piste de 3 m (bidirectionnelle), pente latérale de 2,5 %,
- Une accessibilité PMR -> pente maxi de 5%,
- Un impact paysager réduit,
- La présence d'une bande calcaire, en bordure de la voie d'accès à la ferme marine, servant de stationnement.

A partir de ces éléments, 3 tracés de raccordement ont été envisagés :

- Positionnement sur la bande calcaire existante,
- Positionnement sur espace vert (emprise dalot),



Carte 13 : Localisation des tracés envisageables (Source : Unima)



Carte 12 : Localisation des tracés envisageables sur vue drone (Source : Uniam)

Proposition 1 et 1bis

Cette première proposition consiste à créer la piste cyclable à l'emplacement de la bande calcaire existante, avec 2 variantes :

- Une pente unique ascendante (1,8%) entre l'avenue de la Durandière et la piste cyclable existante longeant le chenal,
- Une double pente : une pente descendante en suivant le terrain naturel sur l'emprise calcaire depuis l'avenue de la Durandière, puis une pente ascendante vers la piste existante longeant le chenal.



Figure 30 : Vues en plan et 3D de la proposition 1 (Source : Unima)

La proposition de raccordement n°1 emprunte la bande calcaire existante avec une pente régulière de 1,8% entre l'avenue de la Durandière et la piste longeant le chenal.

Cette proposition engendre la création d'une piste en remblai sur l'ensemble du linéaire.

Les travaux comprendraient :

- La suppression de la haie sur une largeur de 6m et l'arrachage des souches,
- La scarification du calcaire existant,
- Le décapage de la terre végétale sur l'emprise des espaces verts et la mise en stock,
- La fourniture et la mise en œuvre de calcaires 0/100 et 0/31.5,
- La remise de terre végétale sur les talus,
- La fourniture et la mise en œuvre d'une finition calcaire 0/20 mm compacté (largeur 3m).

Cette solution est estimée à 35 000 € HT.

Avantages	Inconvénients
Maintien de l'espace vert au droit du cadre béton	Suppression de 50 ml de parking
Pente faible et régulière (1,8%)	Piste en surélévation par rapport au TN (1,20 m maxi) -> risque pour les usagers
	La piste en remblai modifie l'écoulement des eaux pluviales -> ruissellement des eaux de voirie en pied de piste
	Impact visuel lié aux remblais

Le tracé de la solution 1bis est le même que la proposition 1, empruntant la bande calcaire, elle suit cependant la pente descendante du terrain naturel jusqu'au raccordement avec la piste existante où elle crée une rampe à 4,20 %.



Figure 31 : Vues en plan et 3D de la proposition 1bis (Source : Unima)

Les travaux comprendraient :

- La suppression de la haie sur une largeur de 6m et l'arrachage des souches,
- La scarification du calcaire existant,
- Le décapage de la terre végétale sur l'emprise des espaces verts et la mise en stock,
- La fourniture et la mise en œuvre de calcaires 0/100 et 0/31.5,
- La remise de terre végétale sur les talus,
- La fourniture et la mise en œuvre d'une finition calcaire 0/20 mm compacté (largeur 3m).

Cette solution est estimée à 30 000 € HT.

Avantages	Inconvénients
Maintien de l'espace vert au droit du cadre béton	Suppression de 50 ml de parking
Pente de 4,2% au niveau du raccordement accessible PMR (inférieure à 5%)	Nécessité de matérialiser la piste afin d'éviter tout stationnement sur la piste
Piste au niveau TN -> risque limité pour les usagers	
Impact visuel limité	
Gestion des eaux de ruissellement non modifiée	
Volume de remblais limité	

Proposition 2 et 2bis

Cette deuxième proposition consiste à créer la piste cyclable à l'emplacement de l'espace vert, au droit du cadre béton, avec 2 variantes :

- Une pente unique ascendante (1,3 %) entre l'avenue de la Durandière et la piste cyclable existante longeant le chenal,
- Une double pente : une pente descendante en suivant le terrain naturel sur l'emprise de l'espace vert depuis l'avenue de la Durandière, puis une pente ascendante vers la piste existante longeant le chenal (4,2 %).

Préalablement, la résistance mécanique du cadre béton a été validée par le fournisseur (Bonna sabla) permettant d'envisager la circulation de vélos en phase d'exploitation et l'évolution des engins en phase chantier.



Figure 32 : Vues en plan et 3D de la proposition 2 (Source : Unima)

La proposition de raccordement 2 emprunte l'espace vert au droit du cadre béton avec une pente régulière de 1,8% entre l'avenue de la Durandière et la piste longeant le chenal.

Les travaux comprendraient :

- La suppression de la haie sur une largeur de 6m et l'arrachage des souches,
- La scarification du calcaire existant,
- Le décapage de la terre végétale sur l'emprise des espaces verts et la mise en stock,
- La fourniture et la mise en œuvre de calcaires 0/100 et 0/31.5,
- La remise de terre végétale sur les talus,
- La fourniture et la mise en œuvre d'une finition calcaire 0/20 mm compacté (largeur 3m).

Cette solution est estimée à 34 000 € HT.

Avantages	Inconvénients
Maintien de la bande calcaire existante utilisée en parking	Impact visuel lié aux remblais
Pente faible et régulière (1,8%)	Piste en surélévation par rapport au TN (1,20 m maxi) -> risque pour les usagers
Pas de modification de la gestion des eaux pluviales de la voirie	

Le tracé de la solution 2bis est le même que la proposition 2, empruntant la bande enherbée, elle suit cependant la pente descendante du terrain naturel jusqu'au raccordement avec la piste existante où elle crée une rampe à 4,20 %.



Figure 33 : Vue en plan et 3D de la proposition 2bis (Source : Unima)

Les travaux comprendraient :

- La suppression de la haie sur une largeur de 8m et l'arrachage des souches,
- Le décapage de la terre végétale sur l'emprise des espaces verts et la mise en stock,
- Les terrassements en déblais pour le raccordement,
- La fourniture et la mise en œuvre de calcaires 0/100 et 0/31.5mm,
- La remise de terre végétale sur les talus,
- La fourniture et la mise en œuvre d'une finition calcaire 0/20 mm compacté (largeur 3m).

Cette solution est estimée à 28 000 € HT.

Avantages	Inconvénients
Maintien de la bande calcaire existante utilisée en parking	
Traitement paysager de la partie technique du restaurant (poubelles, aire de service par le prolongement de la haie existante)	
Pente de 4,2% au niveau du raccordement accessible PMR (inférieure à 5%)	
Pas de modification de la gestion des eaux pluviales de la voirie	
Volume de remblais limité	

### Proposition 3

La proposition 3 consiste à réaliser un rétrécissement de type « écluse » sur l'avenue de la Durandière. La circulation routière sur l'avenue de la Durandière serait limitée à 1 voie sur 30 ml avec un sens prioritaire, afin de libérer une largeur de 2,50 m nécessaire à une piste cyclable bidirectionnelle.

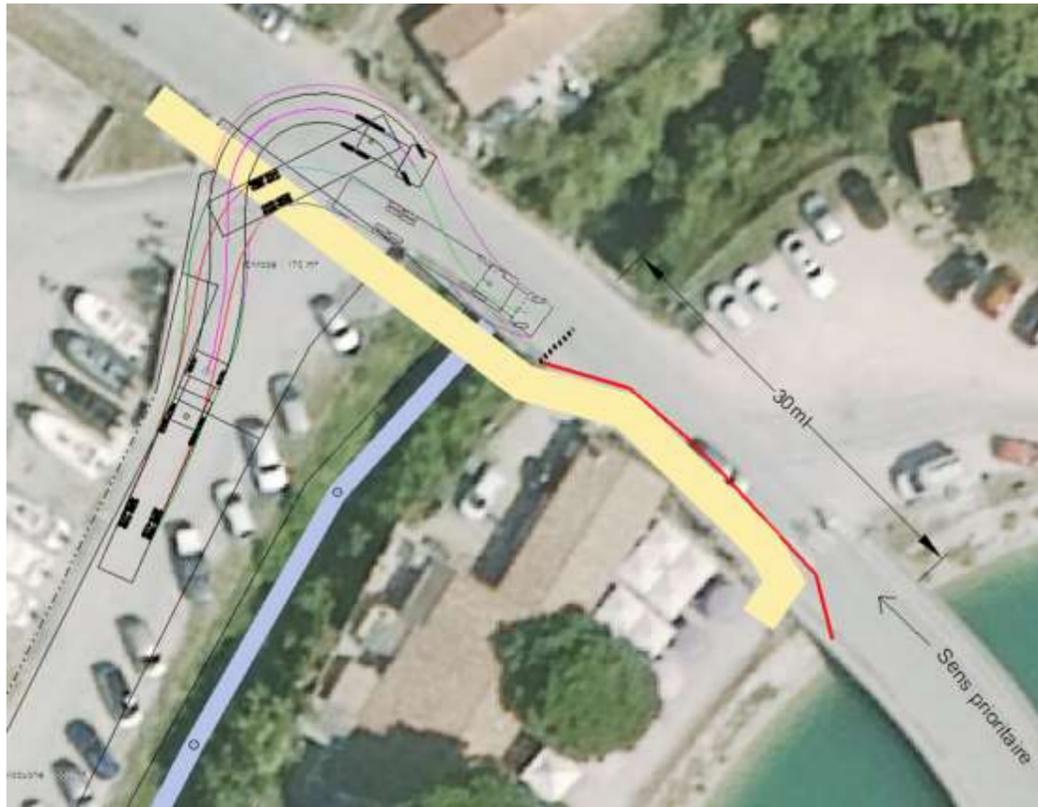


Figure 34 : Vue en plan de la proposition 3 (Source : Unima)

Cette solution est estimée à **15 000 € HT**.

Avantages	Inconvénients
Travaux limités	Risque lié à la difficulté d'accès à l'espace technique de l'établissement et à la présence du bâti en limite de voirie, limitant la co-visibilité
Pas d'impact sur la haie existante	Pas d'amélioration visuelle sur la partie technique du bâtiment (poubelles, aire de service...)
Pas de modification de la gestion des eaux pluviales de la voirie	Manœuvre délicate des poids lourds vers la ferme marine, le chantier naval et la mise à l'eau
	Visibilité limitée des usagers de la route aux abords du rétrécissement de chaussée.
	Densification du trafic (véhicules, cyclistes, piétons) sur une voirie à largeur limitée et aux usages déjà complexes

### Comparatif des propositions

Afin d'aider le maître d'ouvrage dans le choix de la solution à mettre en œuvre, le tableau suivant reprend une analyse des différentes propositions.

4 critères d'évaluation ont été repris :

- L'impact paysager,
- La sécurité des usagers de la piste cyclable liée à la présence de talus en bordure de piste,
- L'impact sur les usagers de la route (accès des poids lourds à la ferme marine, rétrécissement de chaussée) et du parking (bande calcaire existante),
- Le coût des aménagements.

Solution	Impact paysager	Impact sur la sécurité des usagers de la piste cyclable	Impact sur les usagers route et parking	Impact sur le Coût
<b>Proposition 1</b> En remblai sur bande calcaire existante	Fort	Fort	Fort	Fort
<b>Proposition 1 bis</b> Sur TN sur bande calcaire existante	Faible	Faible	Fort	Intermédiaire
<b>Proposition 2</b> En remblai sur espace vert	Fort	Fort	Faible	Fort
<b>Proposition 2 bis</b> Sur TN sur espace vert	Faible, amélioration	Faible	Faible	Intermédiaire
<b>Proposition 3</b> « Ecluse » sur avenue de la Durandière	Faible	Problématique	Fort	Faible

Sur la base de ce comparatif et après échange avec le maître d'ouvrage, la proposition 2 bis a été retenue en raison de son faible impact sur le site.

Au niveau paysager, le projet limite les actions sur la végétation existante et permet l'amélioration du vis-à-vis avec l'arrière du restaurant (parking et poubelles) grâce à la plantation de tamaris dans le prolongement des tamaris existants.

En ce qui concerne la sécurité des usagers, elle est assurée par la séparation des différents types de flux (vélos, piétons, véhicules motorisés), et la mise en œuvre de la piste. En effet, sa trajectoire épouse au maximum le terrain naturel afin de limiter les différences de niveau et ainsi éviter le risque de chute des cyclistes. Ce choix réduit également le terrassement ce qui induit une diminution des coûts du projet.

Les usages actuels sont maintenus puisque la bande calcaire actuelle est conservée en l'état. Elle offre une possibilité de stationnements supplémentaires en période d'affluence.

## 5. DETAILS DE LA SOLUTION RETENUE

### Généralités

La solution retenue correspond à la réalisation d'une piste cyclable de 3m de large et 80m de long sur l'emprise du riveau canalisé. Elle présentera une pente longitudinale de 4,20% pour permettre le raccordement à la piste existante ainsi qu'une pente latérale : 2,70% pour faciliter l'évacuation des eaux pluviales.

La gestion des eaux de ruissellement se fera par les regards-grilles existants (regards de visite du cadre béton), sans modification.

La structure de la piste sera composée de 25 cm de calcaire 0/31.5mm en couche inférieure et de 10 cm de calcaire 0/20mm pour la finition.

Un emplacement dédié aux stationnements des vélos complète l'aménagement ;

Les plans et coupes sont visibles, ci-après sur le PA3.



Figure 35 : Plan de principe de la solution 2bis retenue  
(Source : Unima)

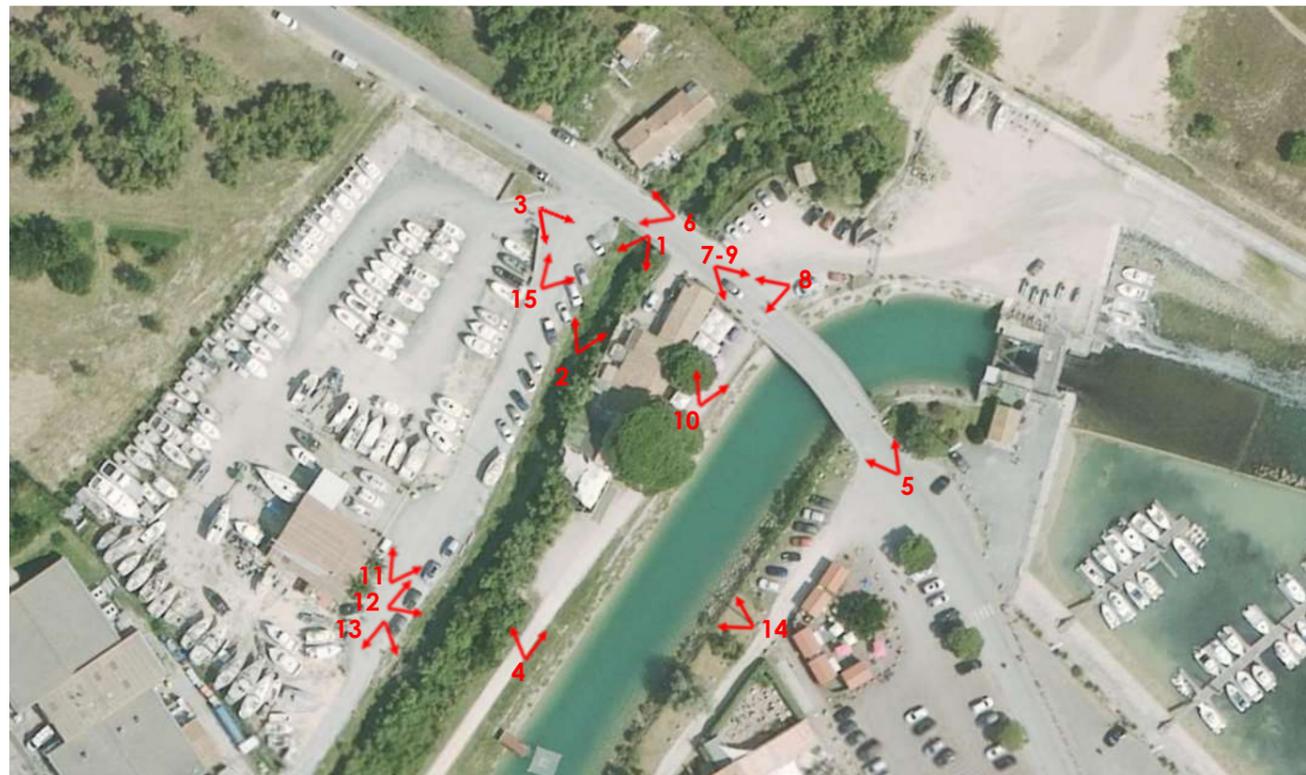
## 7. ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS

La majeure partie du tracé de la section est prévu sur les accotements de la voirie, le long du Chemin rural de l'Île du Douhet. Le secteur est en milieu portuaire, une partie du tracé traversera la haie de tamaris existante. Le tracé nécessitera de créer une ouverture de 8m dans la végétation.

Ensemble de la section est située en site classé île 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 la section S34bis.

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



Carte 14 – Plan de localisation des prises de vue  
(Source : Géoportail)



Figure 38 – Prise de vue N°3  
(Source : Unima)



Figure 39 – Prise de vue N°4  
(Source : Unima)



Figure 37 – Prise de vue N°1  
(Source : Unima)



Figure 36 – Prise de vue N°2  
(Source : Unima)



Figure 40 – Prise de vue N°5  
(Source : Unima)



Figure 42 – Prise de vue N°6  
(Source : Unima)

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/03/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf



Figure 41 - Prise de vue N°7  
(Source : Unima)



Figure 43 - Prise de vue N°8  
(Source : Unima)



Figure 47 - Prise de vue N°12  
(Source : Unima)



Figure 44 - Prise de vue N°9  
(Source : Unima)



Figure 45 - Prise de vue N°10  
(Source : Unima)



Figure 48 - Prise de vue N°13  
(Source : Unima)



Figure 46 - Prise de vue N°11  
(Source : Unima)



Figure 49 : Prise de vue N°14  
(Source : Unima)



Figure 50 : Prise de vue N°15  
(Source : Unima)

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf



Figure 51 – Localisation de la section S34bis dans l'environnement lointain, La Brée-les-Bains / Saint-Georges-d'Oléron  
(Source : Google Earth)

## 7. NOTICE DU PROGRAMME DES TRAVAUX

### Caractéristiques des interventions principales des aménagements

La section S34bis concerne 80 ml de l'aménagement cyclable en site propre et nécessite la dépose de 4 potelets situés dans l'emprise des talus ainsi que l'abattage de 8ml de haie de tamaris existants ; Les souches au droit des zones de terrassement devront être arrachées et évacuées en décharge (Ecopôle).

L'entrée de la piste sera marquée par un revêtement en enrobé avec marquages au sol annonçant la fin de la voie verte et le début de la piste cyclable. Un stationnement vélos délimité par un barrière bois double lisses accompagnera également le début de la piste.

### Plantations :

Le projet prévoit la plantation de 25 plants de tamaris pour prolonger la haie existante et dissimuler l'arrière du restaurant (parking et poubelles).



Figure 52 : Localisation de l'installation de chantier  
(Source : Unima)

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



PA 17486 25 00001  
 Date d'export : 14/03/2025  
 La Brée Les Bains  
 Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
 Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron  
 Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet  
 Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Syndicat mixte formé par arrêt ministériel  
 du 9 mars 1966  
 28 rue de Vaucanson  
 Zone industrielle - 17180 Périgny  
 05 46 34 34 10  
 accueil@unima.fr  
 unima.fr

**CDC Ile d'Oléron**  
 59 route des Allées  
 17310 Saint-Pierre-d'Oléron

**ÎLE D'OLÉRON**  
 COMMUNAUTÉ  
 DE COMMUNES

Section S34bis  
 Connexion de la piste cyclable du Douhet  
**PLAN DES MODIFICATIONS**

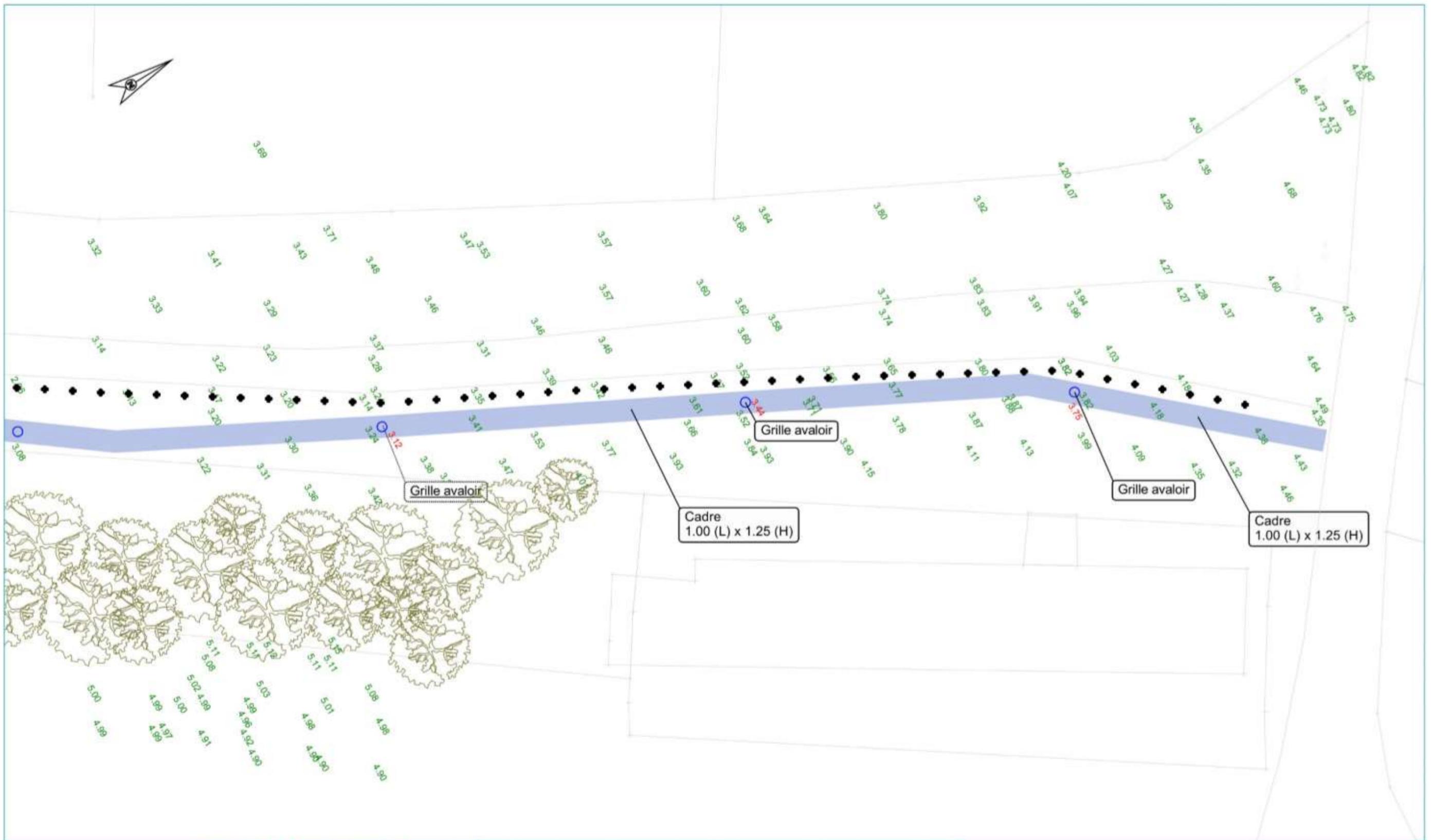
Figure 53 : Plan des modifications de l'existant  
 (Source : Unima)

Projection: RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20



Figure 54 : Repérage du plan sur vue aérienne  
(Source : géoportail)

Les plans topographiques de la section sont présentés dans le document PA3.



  
 Syndicat mixte formé par arrêté ministériel  
 du 9 mars 1966  
 28 rue de Vaucanson  
 Zone industrielle - 17180 Périgny  
 ☎ 05 46 34 34 10  
 ✉ accueil@unima.fr  
 🌐 unima.fr

**CDC Ile d'Oléron**  
 59 route des Allées  
 17310 Saint-Pierre-d'Oléron

  
**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES**

Section S34bis  
 Connexion de la piste cyclable du Douhet  
**PLAN TOPOGRAPHIQUE**

PA 17486 25 00001  
 Date d'export : 14/03/2025  
 La Brée Les Bains  
 Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
 Demandeur principal : Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron  
 Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet  
 Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Format : A4  
 Figure 55 : Plan topographique  
 (Source : Unima)

Système / Projection: RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20



Figure 56 : Repérage du plan sur vue aérienne  
(Source : géoportail)

Les plans d'aménagement de la section sont présentés dans le document PA4




 Syndicat mixte formé par arrêté ministériel  
 du 9 mars 1966  
 28 rue de Vaucanson  
 Zone industrielle - 17180 Périgny  
 ☎ 05 46 34 34 10  
 ✉ accueil@unima.fr  
 🌐 unima.fr

**CDC Ile d'Oléron**  
 59 route des Allées  
 17310 Saint-Pierre-d'Oléron


**ILE D'OLÉRON**  
 COMMUNAUTÉ  
 DE COMMUNES

Section S34bis  
**Connexion de la piste cyclable du Douhet**  
**PLAN DE COMPOSITION**

N° de projet : 10276 | Pbase : PRO | Date : 27/11/2024 | Ech. : 1/300 | Indice : A | Format : A4 | Dessin : I MARTIN | Système / Projection : RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20

Figure 57 : Plan de composition (Source : Unima)

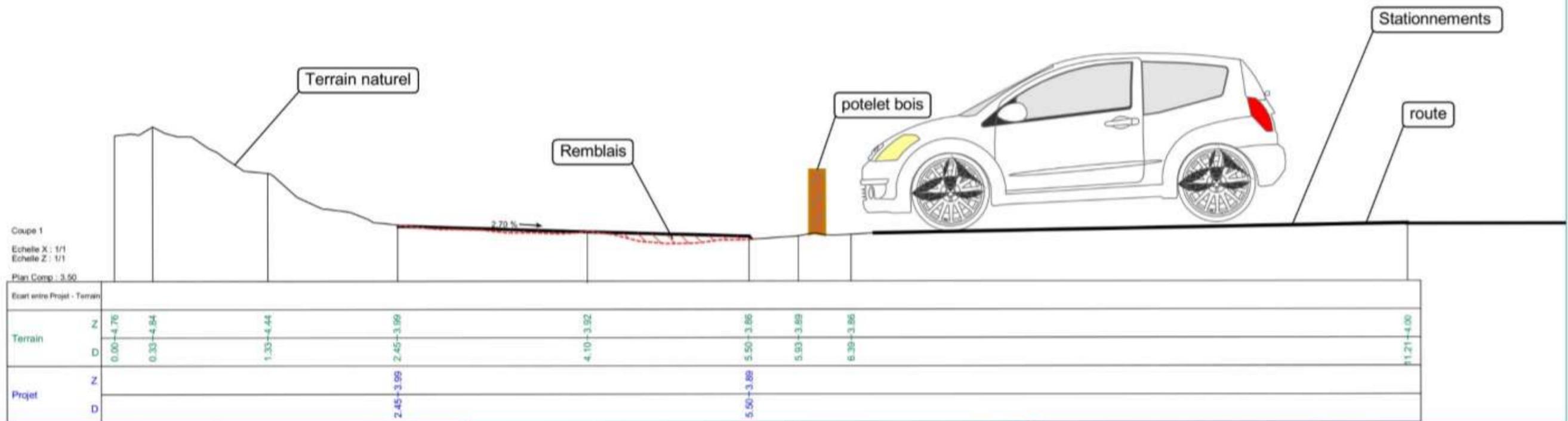
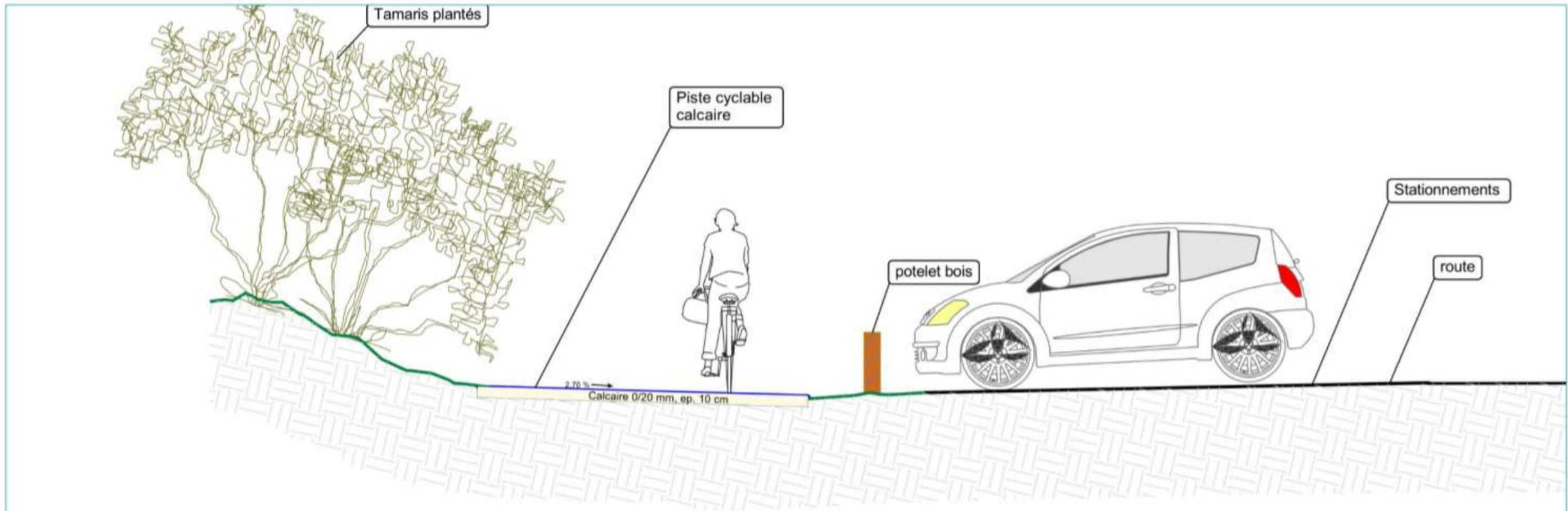
PA 17486 25 00001  
 Date d'export : 14/03/2025  
 La Br@e Les Bains  
 Date de d'op@t du dossier : 14/02/2025  
 Dem@ndeur principal : Communaut@ de Communes de l'le d'Oléron  
 Adresse du projet : Chemin rural de l'le du Douhet - For@t du Douhet  
 Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

PIECE N°8 : PA5. COUPES FAISANT APPARAÎTRE LA SITUATION DU PROJET DANS LE PROFIL DU TERRAIN NATUREL



Figure 58 : Repérage des profils sur plan  
(Source : Unima)

Les plans d'aménagement de la section sont présentés dans le document PA5



Syndicat mixte formé par arrêté ministériel du 9 mars 1966  
 28 rue de Vaucanson  
 Zone industrielle - 17180 Périgny  
 05 46 34 34 10  
 accueil@unima.fr  
 unima.fr

CDC Ile d'Oléron

59 route des Allées  
 17310 Saint-Pierre-d'Oléron



Section S34bis  
 Connexion de la piste cyclable du Douhet  
 Coupe du projet : PROFIL V1

Format : A4

Figure 59 : Coupe de principe Profil V2  
 (Source : Unima)

Système / Projection: RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20

PA 17186 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

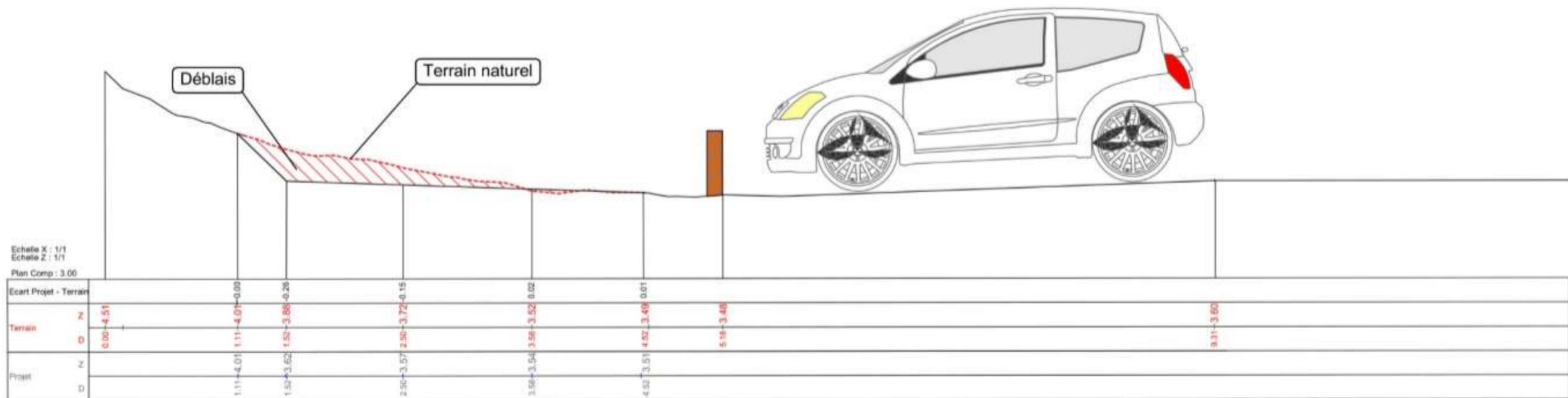
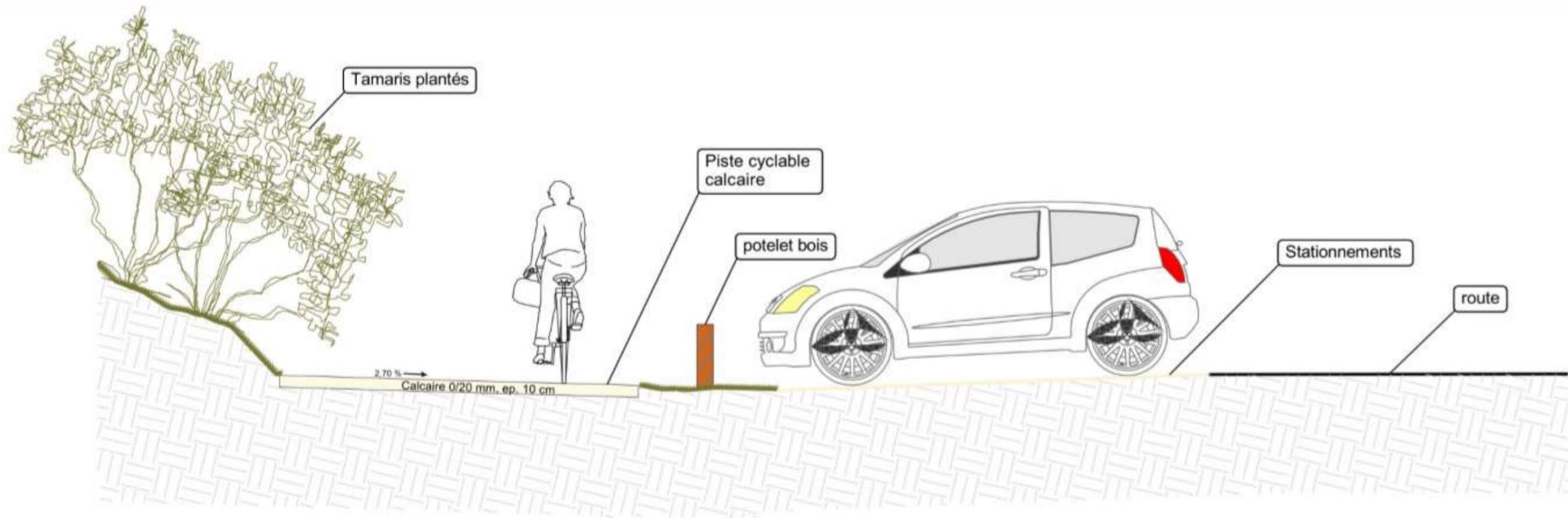
La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron

Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf



Syndicat mixte formé par arrêté ministériel du 9 mars 1966  
 28 rue de Vaucanson  
 Zone industrielle - 17180 Périgny  
 ☎ 05 46 34 34 10  
 ✉ accueil@unima.fr  
 🌐 unima.fr

**CDC Ile d'Oléron**  
 59 route des Allées  
 17310 Saint-Pierre-d'Oléron



Section S34bis  
 Connexion de la piste cyclable du Douhet  
 Coupe du projet : PROFIL V2

PA 17486-25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La BR@e Les Bains

Date de d'@p@t du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l'île d'Oléron

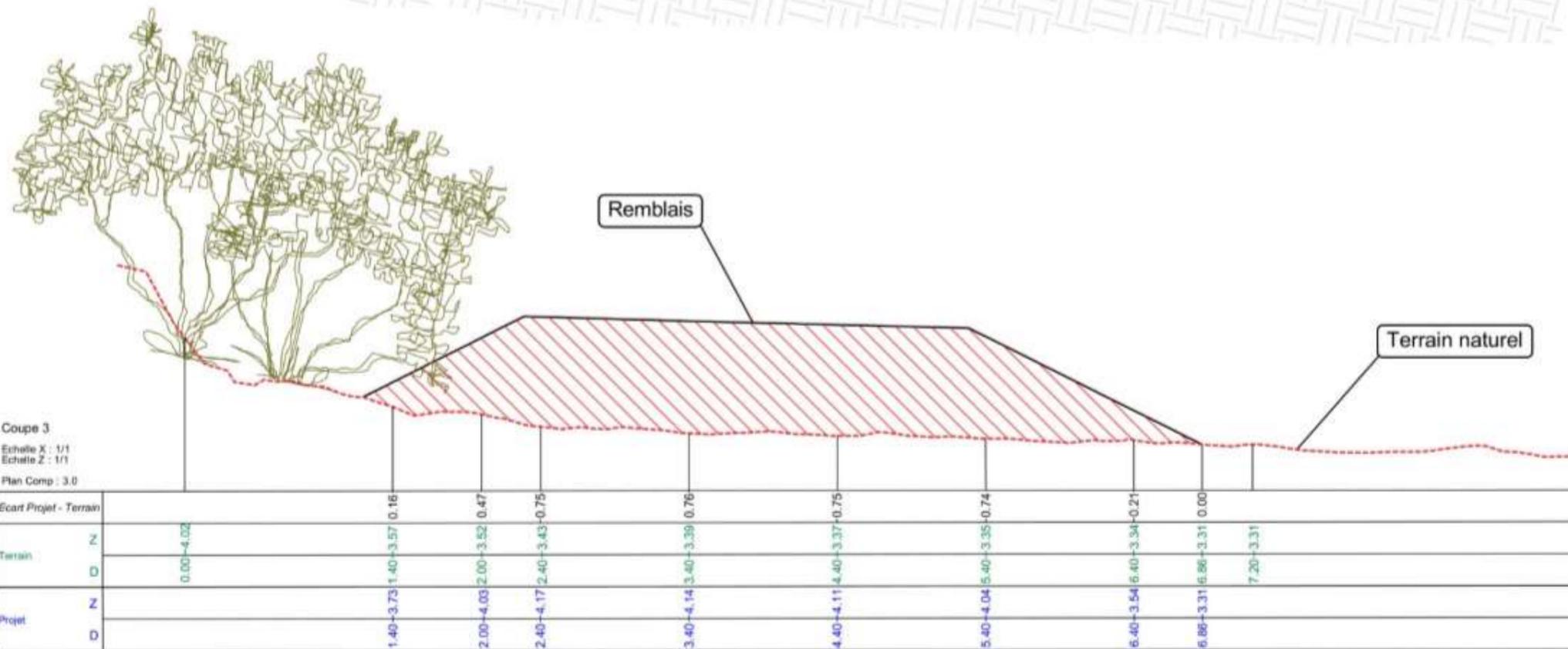
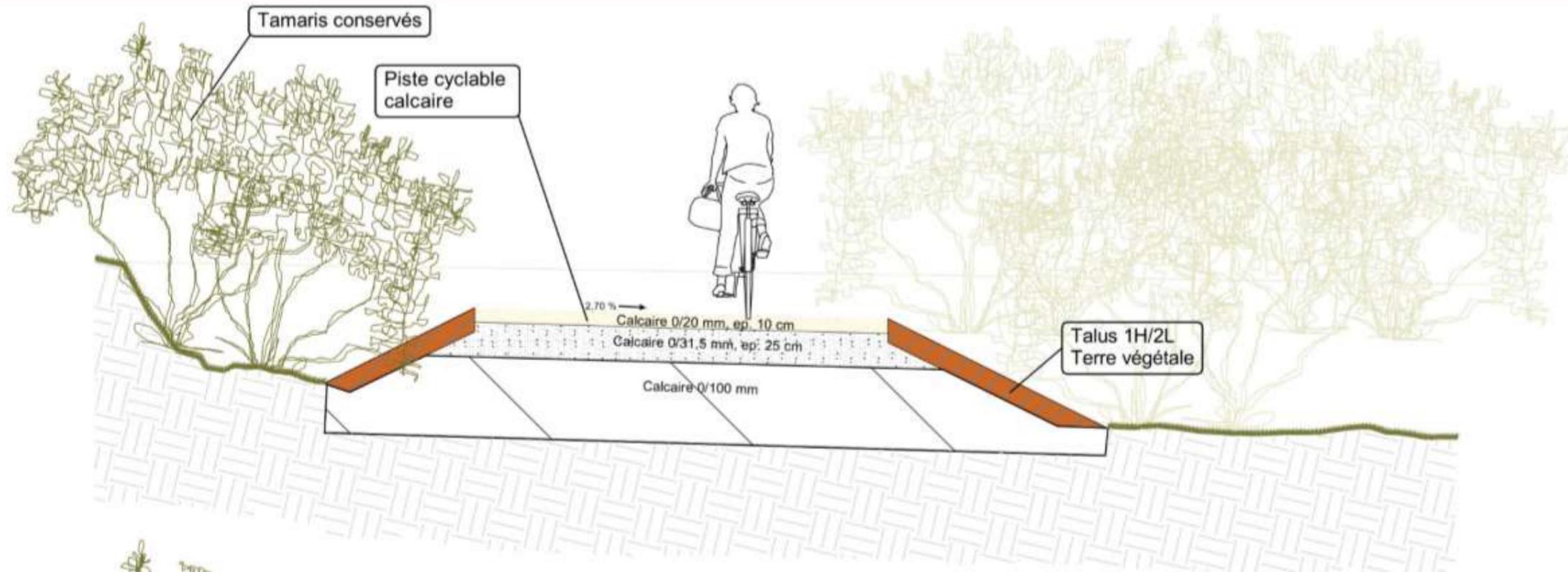
Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - For@t du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Format : A4

Figure 60 : Coupe de principe Profil V2  
 (Source : Unima)

Système / Projection: RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20



Syndicat mixte formé par arrêté ministériel  
du 9 mars 1966  
28 rue de Vaucanson  
Zone industrielle - 17180 Périgny  
05 46 34 34 10  
accueil@unima.fr  
unima.fr

CDC Ile d'Oléron

59 route des Allées  
17310 Saint-Pierre-d'Oléron



Section S34bis

Connexion de la piste cyclable du Douhet

Coupe du projet : PROFIL V3

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l'Ile d'Oléron

Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - Forêt du Douhet

Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf

Format : A4

Figure 61 : Coupe de principe Profil V3  
(Source : Unima)

Système / Projection: RGF 93 / Lambert 93 / IGN69 - RAF20



Figure 62 – Plan de situation des prises de vue pour photomontages  
(Source : Géoportail)



Figure 63 - Photographie actuelle avant les aménagements

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf



Figure 64 : Croquis depuis la piste cyclable après les aménagement  
(Source : Unima)



Figure 65 - Photographie actuelle avant les aménagements



Figure 66 : Croquis depuis l'entrée du Port à sec après les aménagements  
(Source : Unima)

**PHOTOMONTAGE N°3**



Figure 67 - Photographie actuelle avant les aménagements

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Brée Les Bains  
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025  
Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron  
Adresse du projet : Chemin rural de l' le du Douhet - Forêt du Douhet  
Libelle : AUTRE\_2\_1.pdf



Figure 68 : Photomontage représentant l'entrée de la piste cyclable après les aménagements  
(Source : Unima)



