

Communauté de Communes de l'île d'Oléron  
**Charente-Maritime (17)**

**Plan Vélo III**

**Compléments au dossier de déclaration d'utilité publique emportant mise en  
compatibilité**

**Pièce 1 : Mémoire global**

**Pièce 2 : Mémoire spécifique par commune**

**2-1 – Saint-Pierre-d'Oléron**

**2-2 – Saint-Georges-d'Oléron**

**2-3 – Saint-Denis d'Oléron**

**2-4 - La Brée-les-Bains**

*Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier faisant suite à*

- *l'avis délibéré n°2017-47 de l'autorité environnementale en date du 30 août 2017*
- *les avis de la MRAE Nouvelle-Aquitaine sur les projets de Mise en compatibilité des PLU*
- *l'avis du Conseil Départemental de Charente-Maritime en tant que Personne Publique Associée*

**Eau-Méga**  
Conseil en Environnement

SAS au capital de 70 000 €  
B . P . 4 0 3 2 2  
17313 Rochefort Cedex  
Environnement@eau-mega.fr  
Tel : 05.46.99.09.27  
Fax : 05.46.99.125.53  
www.eau-mega.fr



Février  
2019

PA 17490 de l'Île d'Oléron  
Date d'expiration : 14/02/2025  
La Brée-les-Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Statut	Établi par	Vérifié par	Approuvé par	Date	Référence	Indice
Demandeur principal :	Communauté de Communes de l'île d'Oléron	S. Mazzarino	S. Mazzarino	04/02/2019	01-14-001	A

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

Libelle : PA14\_9\_1.pdf

Communauté de Communes de l'île d'Oléron  
**Charente-Maritime (17)**

**Plan Vélo III**

**Compléments au dossier de déclaration d'utilité publique emportant mise en  
compatibilité**

**Pièce 1 : Mémoire global**

**Eau-Méga**  
Conseil en Environnement

*Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier faisant suite à*

- *l'avis délibéré n°2017-47 de l'autorité environnementale en date du 30 août 2017*
- *les avis de la MRAE Nouvelle-Aquitaine sur les projets de Mise en compatibilité des PLU*
- *l'avis du Conseil Départemental de Charente-Maritime en tant que Personne Publique Associée*

SAS au capital de 70 000 €  
B . P . 4 0 3 2 2  
17313 Rochefort Cedex  
environnement@eau-mega.fr  
Tel : 05.46.99.09.27



PA 17488 : 05.46.99.25.53  
Date d'export : 14/03/2025

La Br@e Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : S. Mazzarino

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

Libelle : PA14\_9\_1.pdf

Février  
2019

	Approuvé par	Date	Référence	Indice
Demandeur principal : S. Mazzarino	S. Mazzarino	04/02/2019	01-14-001	A

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Liste des cartes.....	5
Liste des tableaux.....	5
Liste des figures .....	5
Préambule.....	6
Typologie des voies cyclables .....	6
Partage d'usage des aménagements .....	9
Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	10
Impacts cumulés .....	10
<b>Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacements.....</b>	<b>12</b>
1. Historique et justifications du projet.....	12
2. Cohérence du plan vélo 3 avec le réseau cyclable existant .....	14
3. Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacement .....	18
a) Plan global de déplacements .....	19
b) Territoire à énergie positive : volet mobilité .....	20
c) Transports en commun et liaison maritime .....	20
d) Alternatives aux énergies fossiles .....	24
e) Le réseau cyclable .....	24
<b>Compétence déplacements.....</b>	<b>25</b>
<b>Politique de recueil de données .....</b>	<b>26</b>
<b>Stationnement .....</b>	<b>27</b>
<b>Procédures réglementaires .....</b>	<b>28</b>
<b>Guide de lecture.....</b>	<b>29</b>
<b>Zone du marais Chat – Captage de Chaucre.....</b>	<b>29</b>
<b>Qualité de l'air .....</b>	<b>29</b>

<b>Espèces et milieux.....</b>	<b>30</b>
<b>Risques.....</b>	<b>33</b>

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/02/2025

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 : PA 17486 - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

<b>Recherche de variantes et choix du parti retenu .....</b>	<b>34</b>
<b>Mesures ERC .....</b>	<b>38</b>
<b>Mesures de d'évitement .....</b>	<b>41</b>
ME 74-1 : piste décalée de 20 m vers l'ouest, le long de la route.....	41
<b>Mesures de réduction .....</b>	<b>41</b>
MR-49-1, MR 72-1, MR 74-1 Adaptation de la période des travaux.....	41
MR 72-2 : Balisage, panneaux, barrières :.....	43
MR 72-3, 74-3 : Balisage habitat pelouses calcicoles arrière dunaires avant travaux.....	44
MR 72-4 : Positionnement de la piste en pied de digue.....	45
MR-74-2 : Bois de la Prade : Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois et balisage zone de quiétude .....	46
<b>Mesures de compensation .....</b>	<b>46</b>
MC 72-1, MC 74-1 : Réouverture, gestion et entretien de milieux arrière dunaire à définir :.....	46
<b>Mesures d'accompagnement .....</b>	<b>48</b>
MA1 : Mener une réflexion globale et cohérente pour la gestion écologique du site de Fort Royer .....	48
<b>MA 2 : Mettre en place un balisage et une signalétique adaptés.....</b>	<b>52</b>
<b>Indicateurs .....</b>	<b>53</b>
MS 1 : Assurer le suivi des populations de pélobate cultripède et de coronelle girondine.....	53
<b>Méthodes.....</b>	<b>53</b>
<b>Résumé non technique .....</b>	<b>54</b>



*Dans une logique de développement durable, ce document a été imprimé sur un papier entièrement recyclé.*

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Liste des cartes

CARTE 1 : SYNTHÈSE DES PARCOURS EXISTANTS – SOURCE SCOT PAYS MARENNES-OLÉRON _____	13
CARTE 2 : CARTE DU RESEAU CYCLABLE : MAILLAGE STRUCTURANT (AXES BLEU, ROUGE ET VERT) ET MAILLAGE FIN (AXES ORANGES) _____	15
CARTE 3 : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET OFFRES DE DEPLACEMENT DE L'ÎLE D'OLÉRON _____	23
Carte 4 : Carte de synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement ajoutées _____	40
Carte 5. Mesure d'accompagnement : réflexion sur une emprise de gestion aux abords de fort-Royer _____	50
Carte 6. Synthèse des idées émises sur la gestion à mener aux abords de Fort-Royer _____	51

## Liste des tableaux

TABLEAU 1 : STATISTIQUES DE FREQUENTATION DE PISTES CYCLABLES DE L'ÎLE D'OLÉRON _____	25
Tableau 2 : période de travaux favorables à la préservation des espèces faunistiques _____	41
Tableau 3 : Solutions techniques étudiées pour l'aménagement de la piste en site propre de la section 72 dans le secteur de la digue Saint Martin _____	45

## Liste des figures

Figure 1 : exemple de Revêtement sablé claire : exemple de l'itinéraire Dolus d'Oléron – Les Allards.....	7
Figure 2 : Exemple de revêtement grave émulsion calcaire : exemple de l'itinéraire existant La Cotinière – La Rémigeasse .....	8
FIGURE 3 : EMBARQUEMENT DE VELO A BORD DE LA NAVETTE MARITIME LA ROCHELLE –BOYARDVILLE .....	17
FIGURE 4 : NAVETTE ESTIVALE : L'ARRET BOYARDVILLE – PORT A SEC DESSERT L'EMBARCADERE DE LA LIAISON MARITIME.....	21
Figure 5. Planning relatif à la gestion du site.....	49
Figure 6. Panneau pédagogique (cliché hors site d'étude).....	52



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Préambule

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron mène depuis plusieurs années une politique de développement durable dans laquelle s'inscrit la pratique sécurisée du vélo.

Le Plan Vélo III vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de maillage entre les différentes pistes. Il existe en effet des besoins en termes de jonctions entre les divers segments cyclables existants et de prise en compte de l'accessibilité et de la « praticité » du réseau (aménagements d'accompagnement, signalisation, etc.).

Dans le cadre de l'instruction des différentes procédures (étude d'impact, déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme), les Personnes Publiques Associées (PPA) et les services instructeurs ont été amenés à faire un certain nombre de remarques.

Le présent mémoire vient en complément des dossiers initiaux et vise à présenter les modifications apportées au projet et la manière dont les remarques ont été prises en considération.

La pièce 1 « Mémoire global » apporte les réponses d'ordre général et compléments demandés par l'Autorité environnementale, tandis que la pièce 2 « Mémoire spécifique par commune » présente spécifiquement les modifications de tracé apportées suite à la prise en compte des différents avis.

## Typologie des voies cyclables

***L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de clarifier et simplifier la typologie des différents types de voies cyclables. En ce sens, elle ne retient pour son analyse que la distinction entre sites propres et sites partagés.***

Dans l'étude d'impact, les caractéristiques techniques des itinéraires cyclables programmés sont de deux types, les pistes cyclables d'une part, les voies partagées d'autre part.

Les pistes cyclables sont des voies séparées de la chaussée où circulent les voitures et réservées exclusivement aux cyclistes. En tant que voies séparées, l'étude d'impact utilise l'expression « site propre » pour qualifier ces aménagements. Les sites propres sont privilégiés lorsque l'on se situe le long de voies à fort trafic ou lorsque la différence est importante entre la vitesse des vélos et celle des véhicules légers ou des poids lourds. Des routes moins favorables à la vitesse peuvent également présenter des défauts de visibilité ou des largeurs restreintes qui sont autant de facteurs en faveur de ce choix.

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

légers sont des voies communales sur lesquelles s'insèrent les cyclistes sans aménagement dédié autres que la signalisation de repérage. Cette signalisation s'appuie sur un traitement en quatre étapes : prévenir et informer (avant l'intersection), puis confirmer ou infirmer (après l'intersection) sur les voies concernées par le jalonnement.

Sur chemin rural, on trouvera principalement des modes doux (piétons, cyclistes et cavaliers). Le site partagé mode doux se distingue donc nettement – en termes d'usages, et donc d'aménagements - du site partagé vélos / véhicules légers où le vélo circule avec le trafic voiture.

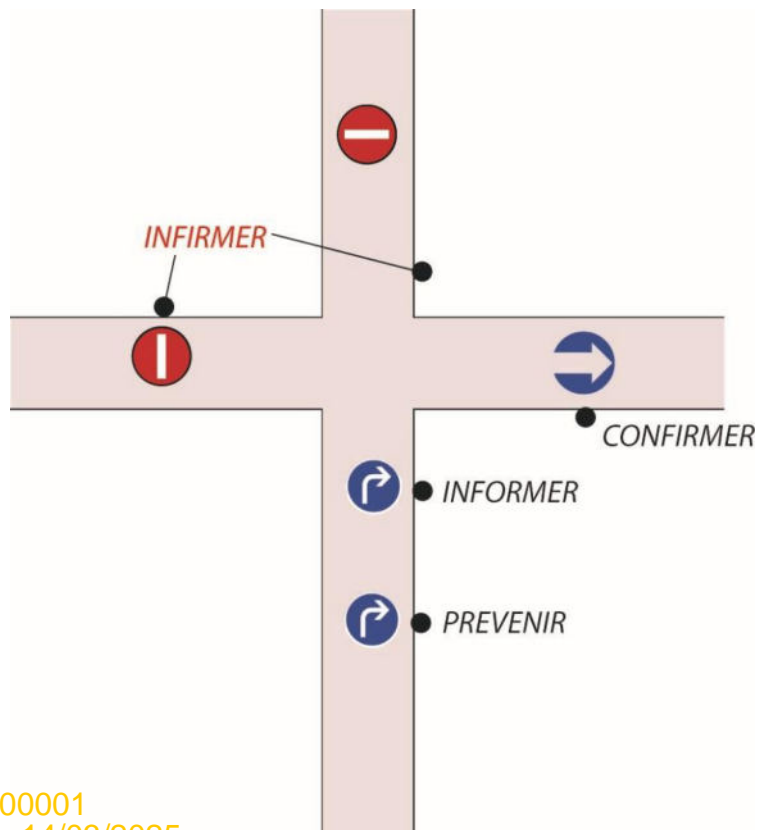
La Communauté de communes juge important de maintenir cette classification où les voies partagées sont distinguées en deux sous-types. Il s'agit ici de conserver une typologie qui ne masque pas la diversité des caractéristiques techniques de chaque itinéraire derrière l'expression « site partagé » qu'elle considère ici comme trop généralisante.



Figure 1 : site partagé modes doux : exemple de l'itinéraire Dolus d'Oléron – Les Allards



Figure 2 : site propre : exemple de l'itinéraire existant La Cotinière – La Rémigeasse



PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La BrÃ©gÃ©s  
 Figures 3 : Signalisation en site partagÃ© vÃ©los / vÃ©hicules lÃ©gers : schÃ©ma type

Date de dÃ©pÃ´t du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : CommunautÃ© de Communes de l'Ille d'OliÃ©ron

Adresse du projet : Chemin rural de l'Ille du Douhet - ForÃ©t du Douhet

Libelle : PA14\_9\_1.pdf  
 Eau-Mega - Conseil en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Partage d'usage des aménagements

***L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'explicitier les conditions de partage d'usage des aménagements (cyclistes – piétons – promeneurs – cavaliers) afin notamment d'apprécier plus précisément la fréquentation des sites et son impact sur les plus sensibles d'entre eux en termes de milieu naturel.***

Les pistes cyclables sont des voies séparées de la chaussée où circulent les voitures et réservées exclusivement aux cyclistes. En ce sens, les sites propres programmés au Plan vélo 3 seront interdits aux usagers non-cyclistes.

Les sites partagés modes doux (itinéraires sur chemin rural) sont quant à eux déjà fréquentés par des cavaliers ou des piétons. En effet les chemins ruraux sont des voies ouvertes à la circulation publique et le code de la route s'y applique.

La largeur moyenne constatée de ces chemins ruraux (généralement entre 3 m à 3 m 50) rend possible une circulation sans conflit d'usage. Le retour d'expérience du Plan vélo 2 démontre que la réhabilitation de ces chemins ne provoque pas d'augmentation du trafic des cavaliers ou des piétons. Les itinéraires empruntés par les cavaliers vont généralement coïncider avec les tracés permettant de relier – totalement ou en partie – un centre équestre à une forêt domaniale. Les itinéraires empruntés par les piétons sont les itinéraires de desserte des principaux pôles générateurs de déplacement, notamment les plages en été.

Une carte des cheminements équestres a été réalisée par la Communauté de communes. Un topoguide des randonnées pédestres est quant à lui édité par une association de randonneurs, avec l'aide financière de la Communauté de communes. Dans ces deux documents, les usagers seront alertés sur l'éventuel partage de leurs itinéraires avec les cyclistes et les précautions d'usage seront alors mis en avant.

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les dispositions suivantes sont prises en faveur de l'accessibilité :

- La largeur des cheminements est de 2.50 m minimum. Elle ménagera ainsi l'emprise nécessaire au passage des personnes en situation de handicap (recommandations AFNOR).
- Les plans de travaux ne prévoient pas d'effets ressauts perpendiculaires aux cheminements qui constitueraient un obstacle aux déplacements.
- Des pentes peuvent exister, liées aux contraintes naturelles des niveaux des lieux traversés. Des dévers peuvent être également prévus afin de faciliter l'écoulement des eaux pluviales vers des espaces verts drainants bordant le cheminement. Dans ces cas, pentes et dévers seront limités aux valeurs minimales admises : moins de 5 % de pente, avec tolérance à moins de 12 % en cas de contrainte due à la topographie (section 63), et moins de 2 % pour les dévers.
- Obstacles à hauteur d'homme : aucun obstacle en porte à faux à moins de 2 m de hauteur ne sera installé sur les itinéraires.
- Pas d'obstacle au sol.
- Mobilier : les barrières bois, chicanes et panneaux des cartes du réseau répondront aux exigences réglementaires de dimensionnement [hauteur – diamètre].
- Couleur des revêtements : leur couleur sera distincte de celle des accotements : jaune pour le sablé et le bicouche calcaire, gris clair pour la grave émulsion calcaire.

## Impacts cumulés

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

L'objectif de la politique de transport de la CDC est effectivement de transférer une part des flux de voitures vers d'autres modes de transports, et dans le cas qui nous intéresse, vers les déplacements doux. Il est donc attendu une hausse du trafic vélo. Toutefois, il est probable que le transfert des flux ait atteint son maximum sur les secteurs déjà desservis par les infrastructures issues des plans vélos précédents.

Dans les zones faiblement desservies en itinéraires, de nouveaux flux seront captés au détriment d'autres modes de transports. Au regard de la physionomie des itinéraires existants et de ceux projetés au plan vélo 3, ce cas de figure correspond principalement à l'itinéraire reliant le Château à Boyardville. Il n'en demeure pas moins que les points d'intérêt situés sur cet itinéraire restent les mêmes et leur fréquentation ne dépend

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025

La BrACe Les Dams

Date de mise à jour du dossier : 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 : PA 17486 25 00001 en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

**que de leur politique de promotion et d'accueil du public** (La Baudissière, Fort Royer, Le Château, Boyardville, phare de Chassiron...). **Les axes de déplacements restent les mêmes et sont déjà utilisés, mais le partage et la gestion des flux ne sont pas totalement structurés.**

C'est la raison pour laquelle il est considéré que les itinéraires du Plan Vélo III ont pour conséquence de réduire l'incidence du développement et de l'aménagement de pôles touristiques tels que ceux de la Baudissière ou de Fort Royer.

En limitant les surfaces de stationnement automobile nécessaires, l'utilisation du vélo tend à réduire l'emprise sur les milieux naturels. L'aménagement d'itinéraires cyclables génère un report modal des déplacements en voiture vers l'utilisation du vélo, ce qui limite également les besoins d'élargissement et de sécurisation des axes routiers secondaires, limitant également la consommation d'espace naturel.

Les aménagements d'accompagnement permettent aussi d'anticiper les impacts. Ainsi et par exemple, la traversée cyclable de La Baudissière s'accompagnera de l'installation de racks à vélos aux entrées du village. A Bellevue, c'est une signalétique renforcée qui permettra d'éviter les déambulations des cyclistes aux abords de la Réserve naturelle nationale de Moëze – Oléron.

Aussi, dans la définition des tracés du Plan vélo 3, la Communauté de communes a été attentive à ce qu'aucun aménagement ne provoque de report de stationnement non contrôlé. Un des secteurs identifiés pour une attention particulière sur ce point est la section 72 (Le Château d'Oléron, route des huîtres).

Même si cela n'est pas du ressort du présent mémoire, **l'aménagement de ces sites touristiques avec une vision globale ne viendra qu'améliorer le positionnement des infrastructures cyclables** pour plus de sécurité et une meilleure prise en compte de l'environnement.

Dans une logique d'évitement, la Communauté de communes est ainsi engagée dans la mise en place de deux dispositifs de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel aux abords des itinéraires cyclables existants et projetés du Plan vélo 3 :

- Conçue par l'Université de La Rochelle, en partenariat avec la DRAC et la Communauté de communes, l'application smartphone « Visite patrimoine Oléron » proposera aux cyclistes des contenus textuels et visuels, sonores et vidéos, présentant le patrimoine naturel et culturel rencontré au cours de leur balade et invitant au respect des lieux.
- En complément, des panneaux pédagogiques implantés sur site reprendront et développeront ces contenus pédagogiques et de sensibilisation à chacun des points d'intérêt du parcours.

L'objectif : accompagner la découverte du patrimoine tout en canalisant les flux cyclistes pour éviter leur dérive dans des secteurs impropres à leur déambulation. D'ores et déjà, des parcours sont à l'étude, notamment sur les sections 72 (route de l'Eguille) et 73 (lieu-dit La Baudissière).

PA 17486 25 00001

Date de suite section 17/02/2025

La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : Communauté de Communes de l'Ille d'OI ron

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

Libelle : PA 17486 25 00001 - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

**L'incidence des aménagements de protection et de défense contre la mer** tels que les digues sera évaluée dans le cadre des dossiers d'autorisation des systèmes d'endiguement. Toutefois, au regard du contact direct de ces ouvrages avec le DPM, et de l'ampleur souvent importante de ces travaux, **les aménagements prévus dans le cadre du Plan vélo III, qui seront certainement concomitants à la réfection de ces ouvrages, seront imperceptibles.** La prise de compétence GEMAPI par la Communauté de Communes de l'Île d'Oléron, simplifiera la coordination des différents projets, avec une seule maîtrise d'ouvrage pour les travaux sur les digues et les aménagements cyclables.

## Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacements

### 1. Historique et justifications du projet

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, 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 en particulier :

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

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée Les Bains

Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

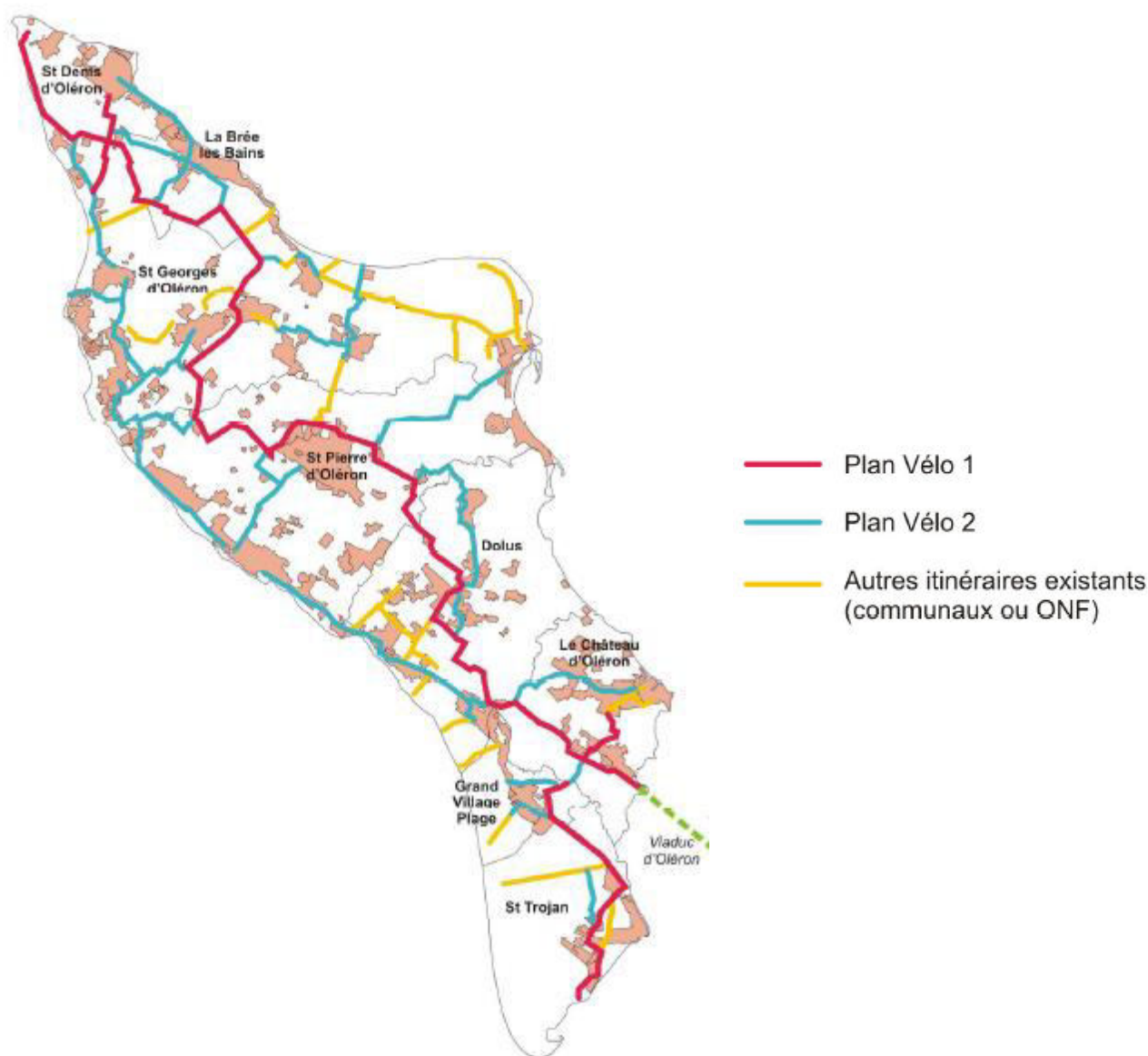
Demandeur principal : Communauté de Communes de l' le d'Oléron

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

Libelle : EAM 9 - Conseil en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>



**CARTE 1 : SYNTHÈSE DES PARCOURS EXISTANTS – SOURCE SCOT PAYS MARENNES-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.).

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Le Plan vélo 3 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<sup>1</sup>.

Les lignes armatures de Transport en Commun (TC) ont pour fonction principale d'assurer la continuité du transport public entre l'île et le continent. Les navettes estivales proposées en haute saison, et le transport à la demande fonctionnant le reste de l'année, complètent cette offre routière à l'échelle intra-île. Ils rendent également possibles les rabattements de et vers les lignes armatures par la connexion des offres à hauteur des pôles d'échange.

Dans ce cadre, pour les déplacements de courte distance, le vélo « classique » ou le vélo à assistance électrique constituent une solution alternative lorsque l'offre en transport en commun fait défaut ou quand son attractivité est moindre.

## 2. Cohérence du plan vélo 3 avec le réseau cyclable existant

Chaque Plan Vélo apporte son lot d'objectifs, toujours plus ambitieux en termes de desserte et de sécurité. Ainsi, le Plan Vélo III a pour ambition de répondre aux besoins de l'île d'Oléron en termes de desserte et de sécurité cyclable. Ils se concentrent autour de 6 axes principaux :

- 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, les itinéraires programmés au Plan vélo 3 ont vocation à **compléter le maillage structurant** d'une part, et à **optimiser le maillage fin** de desserte locale d'autre part (cf. carte suivante).



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

**Côté itinéraires structurants**, les tracés projetés permettront de finaliser la continuité cyclable le long des trois axes nord – sud traversant l'île en ses parties ouest, centrale et est.

<b>Maillage structurant</b>	
<b>Axes nord - sud</b>	<b>Itinéraires</b>
Partie ouest	Domino – Les Huttes : sections 6, 7 et 8
	Saint Trojan Les Bains : section 58
Partie centrale	Entrée de l'île : section 76
Partie est	Le Château d'Oléron – Boyardville : sections 49, 72, 73 et 74
	Saint Denis – Phare de Chassiron : sections 62, 63, 64 et 65
	La Brée Les Bains : sections 33 et 34

**Côté optimisation du maillage fin**, on recensera :

<b>Maillage fin</b>	
<b>Axes nord - sud</b>	<b>Itinéraires</b>
Connexions entre centres bourgs	Saint Georges – Sauzelle : section 11
	Saint Pierre – Saint Georges : sections 67 et 68
Connexions transversales entre axes nord – sud	La Brée Les Bains – Saint Denis : sections 3 et 5
	Saint Pierre – Boyardville : section 17
	La Brée Les Bains : section 35
	Saint Georges d'Oléron : sections 9, 10 et 75
	Dolus d'Oléron : sections 47, 69, 70 et 71
Sécurisation de traversée de route départementale	La Brée Les Bains : section 66

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 : PA 17486 25 00001 en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Enfin, le Plan vélo 3 n'a pas uniquement vocation à apporter un complément aux offres existantes. Il vise aussi à favoriser l'intermodalité transport en commun – vélos par des dispositifs dédiés d'infrastructures ou de services.

On notera par exemple les possibilités offertes par la liaison maritime Ile d'Oléron - La Rochelle : embarquement des vélos à bord du navire, titre combiné bateau + vélo. Ces dispositifs sont efficaces dès lors qu'ils sont associés à une infrastructure cyclable qui dessert Boyardville et son embarcadère. C'est le cas aujourd'hui avec un itinéraire desservant Boyardville par le nord à partir de Sauzelle.

Le trafic pressenti ne peut être lié à la nature de ce maillage (structurant ou fin) mais correspondra plutôt à l'importance des pôles d'attractivité desservis et de leur saisonnalité.



**FIGURE 4 : EMBARQUEMENT DE VELO A BORD DE LA NAVETTE MARITIME ILE D'OLERON - LA ROCHELLE**

**Au final, le Plan Vélo III concerne 30 sections pour un linéaire cumulé d'environ 60 km.** Couplés au réseau existant, ces itinéraires permettront d'assurer une continuité cyclable sur l'ensemble de l'île d'Oléron.

### 3. Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacement

Au-delà du seul aspect des déplacements cyclables, la CDC de l'Île d'Oléron mène une politique de déplacement volontariste visant à réduire la place de la voiture, à favoriser le développement des solutions alternatives (modes doux, intermodalité, cohérence urbanisme-déplacements) et à faciliter les échanges avec les territoires voisins.

La Communauté de Communes de l'île d'Oléron travaille sur l'amélioration des déplacements avec une politique en matière de mobilité qui s'appuie sur trois documents de planification locaux, le **Schéma de Cohérence Territoriale [SCOT]** du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Ile d'Oléron - Marennes, **l'Agenda 21** de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron et son **Plan Global de Déplacements (PGD)**.

Le SCOT du pays est en cours de révision. Le diagnostic traitera notamment des orientations à fixer en faveur des modes doux. Ces orientations seront reprises dans les objectifs du document dont l'approbation est envisagée pour 2019. Dans l'attente du nouveau document, le projet d'incitation à l'usage du vélo s'inscrit dans la logique du PADD du SCOT en vigueur. En effet, pour son volet déplacements, le PADD fixe quatre principes structurants dont l'un consiste en « la construction d'une véritable offre en transports alternatifs, diversifiée et concurrentielle à l'usage de la voiture ».

L'Agenda 21 de la Communauté de communes prolonge le SCOT par un programme d'actions transversal aux enjeux du développement durable. En matière de déplacements, il réaffirme la nécessité de poursuivre le « développement des alternatives à la voiture individuelle toute l'année à travers la poursuite du Plan global de déplacements », enjeu qui constitue une priorité du forum participatif à partir duquel l'Agenda 21 a été construit.

Suite à un appel à projet du ministère de l'écologie, le Conseil Communautaire a également approuvé l'engagement de la collectivité dans un plan d'actions Territoire à Energie Positive (**TEPOS**) 2016-2019 dont un des axes majeurs est la mobilité avec la promotion et l'animation d'offres alternatives à la voiture individuelle.

Le tableau suivant fait une rapide synthèse des objectifs et actions envisagés par ces différents documents de planification :

Objectifs du <b>PGD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser l'usage de la voiture</li> <li>• Réduire l'insécurité routière</li> <li>• Optimiser les flux de marchandises</li> <li>• Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)</li> <li>• Optimiser le réseau de transports en commun</li> <li>• Etre laboratoire et tester les nouvelles mobilités</li> </ul>
Priorités du <b>SCOT</b> en lien avec les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtrise du trafic routier : cet enjeu s'applique à trois niveaux : les entrées principales nord et sud du territoire, le cœur démographique et économique du Pays (entre Marennes et St Pierre d'Oléron), les sites de centralité urbaine et touristique.</li> <li>• Construction d'une véritable offre en transports alternatifs : transports collectifs entre principaux pôles urbains et d'activités et dans les zones peu denses, développement du réseau cyclable</li> </ul>

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025  
La Br  che 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 : PAM 4 9 - Conseil en environnement

Actions de l' <b>Agenda 21</b> en lien avec les déplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Action 12.1.2 : Redynamisation des cœurs de village (commerces de proximité accessibles à pied et à vélo)</li> <li>• Action 13.1.2 : Développement des alternatives à la voiture individuelle toute l'année</li> </ul>
Actions de la stratégie de <b>TEPOS</b> liées à la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaître la situation initiale et évaluer régulièrement l'avancée de l'action : suivre les comptages routiers SIREDO et du Département, collecter les données de consommation de carburant auprès des distributeurs de l'île.</li> <li>• Alimenter et promouvoir le SIM régional Modalis avec les offres de déplacements de la CdC. Créer une marque blanche sur les sites de la communauté de communes et de l'office de pôle Marennes-Oléron.</li> <li>• Pérenniser les trois lignes de la « Navette estivale » et mettre en oeuvre les conditions de leur complémentarité avec les lignes estivales organisées par la Région.</li> <li>• Proposer la maîtrise d'ouvrage intercommunale de toutes les lignes estivales à la Région à partir de 2019.</li> <li>• Pérenniser la liaison maritime entre Boyardville et La Rochelle d'avril à fin septembre et durant les vacances de la Toussaint.</li> <li>• Poursuivre à un rythme soutenu la construction de pistes cyclables, notamment les liaisons utilitaires domicile-travail.</li> <li>• Promotion de la mobilité électrique par l'installation de bornes de recharge de véhicules</li> <li>• Développer un programme d'animation et de communication des offres de déplacements alternatives à la voiture individuelle : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mener une étude stratégique sur le développement des offres alternatives à la voiture individuelle sur le territoire pour développer un plan d'actions adapté</li> <li>○ Positionner les bureaux d'information touristique ouverts à l'année, comme point d'information mobilité en concertation avec l'AOT. Faciliter l'accès aux outils de co-voiturage et d'auto-stop participatif. Revente de billets SNCF, navette maritime et transports Les Mouettes.</li> <li>○ Développer un outil GPS Vélo en partenariat avec l'office de tourisme Oléron – bassin de Marennes.</li> <li>○ Proposer des animations réparation de vélo</li> <li>○ Accompagner la mise en place de Pédibus/Vélobus dans les écoles souhaitant s'engager dans cette démarche</li> <li>○ Poursuivre la mise en oeuvre du Schéma des Modes Doux sur les volets équestres et piétons.</li> </ul> </li> <li>• Recruter un agent pour animer les offres ci-dessus auprès des différentes cibles (scolaire, social, entreprises, vacanciers...)</li> <li>• Accompagner et encourager la mise en place d'un Droit Départemental de Passage sur le pont d'accès à Oléron afin de maîtriser les flux de véhicules et de développer les transports alternatifs à la voiture individuelle.</li> </ul>

*a) Plan global de déplacements*

Approuvé en septembre 2012, le Plan Global de Déplacements (PGD) de l'intercommunalité décline et développe ces orientations fixées par les volets déplacements du SCOT et de l'Agenda 21. Engageant la Communauté de communes dans une démarche volontariste à court, moyen et long terme, il a pour but d'optimiser le système de transport selon des principes de mobilité durable et d'écotourisme.

PA 1748625-0001  
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'Ille d'OI ron

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

Libelle : Eau-Mega - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

D'ores et déjà, des actions sont engagées, parmi lesquelles : création et entretien du réseau cyclable, liaison maritime île d'Oléron - La Rochelle, transport en commun estival, développement du covoiturage, bornes de recharges pour véhicules électriques, information transport...

Le 4ème objectif du PGD, "favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)" précise les orientations fixées en matière de vélo :

- 1) compléter le maillage hors agglomération et les services
- 2) développer la place du vélo en cœur de ville
- 3) traiter les traversées de RD et les points noirs pour la circulation des vélos
- 4) inciter, informer et sensibiliser à l'usage du vélo
- 5) améliorer l'intermodalité vélo – Transports en commun.

Le Plan Vélo 3 constitue ainsi une des phases opérationnelles du 4<sup>ème</sup> objectif du PGD.

#### *b) Territoire à énergie positive : volet mobilité*

Dans le cadre du plan d'actions Territoire à Energie POSitive (TEPOS), soutenu par la Région et pour lequel une convention a été signée entre la Communauté de Communes et l'Ademe, de nouvelles actions viennent dynamiser le PGD. Parmi celles-ci, on trouve l'accompagnement à la mise en œuvre de quinze Plans de mobilité ou bien encore de pédibus pour les écoles de l'île. Plus généralement, la démarche TEPOS – mobilité comprend des actions vers les entreprises et les structures publiques, mais aussi de promotion de la mobilité durable, d'expertise auprès des services de la collectivité et de participation au réseau régional TEPOS.

#### *c) Transports en commun et liaison maritime*

L'île d'Oléron est un territoire rural de faible densité (21 250 habitants pour 174 km<sup>2</sup>), mais plus de 300 000 visiteurs peuvent être enregistrés en haute saison. C'est à cette période que les flux touristiques peuvent induire des problèmes de circulation et de stationnement. Ces difficultés sont plus particulièrement marquées aux abords du pont – seul accès routier à l'île – et sur les routes et parkings littoraux.

En haute saison, l'offre de transport collectif est renforcée en conséquence pour maîtriser le trafic et le stationnement.

La Communauté de communes propose ainsi une alternative à l'accès routier par le pont, avec une liaison maritime entre l'île (Boyardville) et le continent (La Rochelle), et un service gratuit de navettes estivales. Si ces services supplémentaires sont orientés vers la clientèle touristique, on observe néanmoins un usage chaque année

plus fort de ces services par la population locale.

- Liaison maritime Ile d'Oléron - La Rochelle : La liaison maritime île d'Oléron - La Rochelle relie l'île d'Oléron au centre-ville de La Rochelle en 50 minutes par navire rapide. Le service est assuré d'avril à fin septembre

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

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



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

et pendant les vacances de La Toussaint. Il est réalisé avec le concours financier de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Département de La Charente Maritime et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Des déplacements intermodaux sont proposés aux usagers, avec notamment un titre combiné bateau + vélo. Le transport routier estival dessert également la liaison devant son embarcadère avec deux lignes offrant chacune 7 rotations par jour. Enfin, le service est également attractif pour les utilisateurs réguliers, les familles et les groupes avec une tarification réduite pour ces catégories. Avec plus de 35 000 voyages enregistrés chaque année, la liaison s'affirme ainsi comme l'entrée maritime de l'île, véritable alternative à l'arrivée sur l'île par la route.

- **Navette estivale** : La navette estivale est le transport organisé par la Communauté de communes de l'île d'Oléron, avec le partenariat de campings et hôtels oléronais qui s'engagent pour l'environnement. Fonctionnant 7J / 7 en juillet et août, le service est gratuit et ouvert à tous. En 2012, le passage à la gratuité a permis d'augmenter de façon importante la fréquentation, mais aussi d'accroître les recettes du service : les recettes dégagées par les nouveaux partenariats ont été supérieures aux pertes liées à la suppression des redevances usagers. S'il est beaucoup utilisé par les touristes, le service est de plus en plus fréquenté par les oléronais, notamment les jeunes et les seniors, qui s'approprient chaque année un peu plus le service. Si la Communauté de Communes propose trois lignes, la Région en organise quant à elle deux, la maîtrise d'ouvrage multi-tête étant transparente pour l'utilisateur grâce à l'affichage de la marque unique « navette estivale ». A l'été 2017, le service continue sa progression en passant le cap symbolique des 100 000 voyages enregistrés.



**FIGURE 5 : NAVETTE ESTIVALE : L'ARRET BOYARDVILLE — PORT A SEC DESSERT L'EMBARCADERE DE LA LIAISON MARITIME**

- **Autres services de transports en commun** : en basse et moyenne saisons, les principaux pôles générateurs sont desservis par les lignes armatures de transport en commun. Mais la partie nord de l'île et les écarts, moins denses, ne sont pas desservis par les lignes régulières. Le transport à la demande, organisé par la Région et certaines communes de l'île, permet de desservir ces espaces, et répond en

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

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

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

Libelle : PA 14\_9\_1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

partie aux besoins, notamment en matière de transport social et d'accès aux soins. Il importe alors de mieux faire connaître ces services parfois sous-utilisés. L'enjeu ici : faire monter en compétence l'utilisateur potentiel en l'informant et l'orientant pour qu'il s'approprie plus et mieux les offres existantes. C'est dans cette perspective que la Communauté de Communes développe l'information transport de proximité en partenariat avec l'office de tourisme. Ainsi, en 2017, les agents d'accueil des dix bureaux de l'office de tourisme ont été formés pour répondre aux besoins en la matière. Ils accompagnent depuis janvier 2018 les habitants pour les informer sur l'offre de mobilité existante, les accompagner dans leur recherche d'une solution adaptée, et vendre des titres de transport. Par sa nature, ce service s'adresse prioritairement aux habitants à l'année, en leur permettant de trouver une alternative à la voiture solo et en facilitant notamment les déplacements domicile – travail.

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée Les Bains

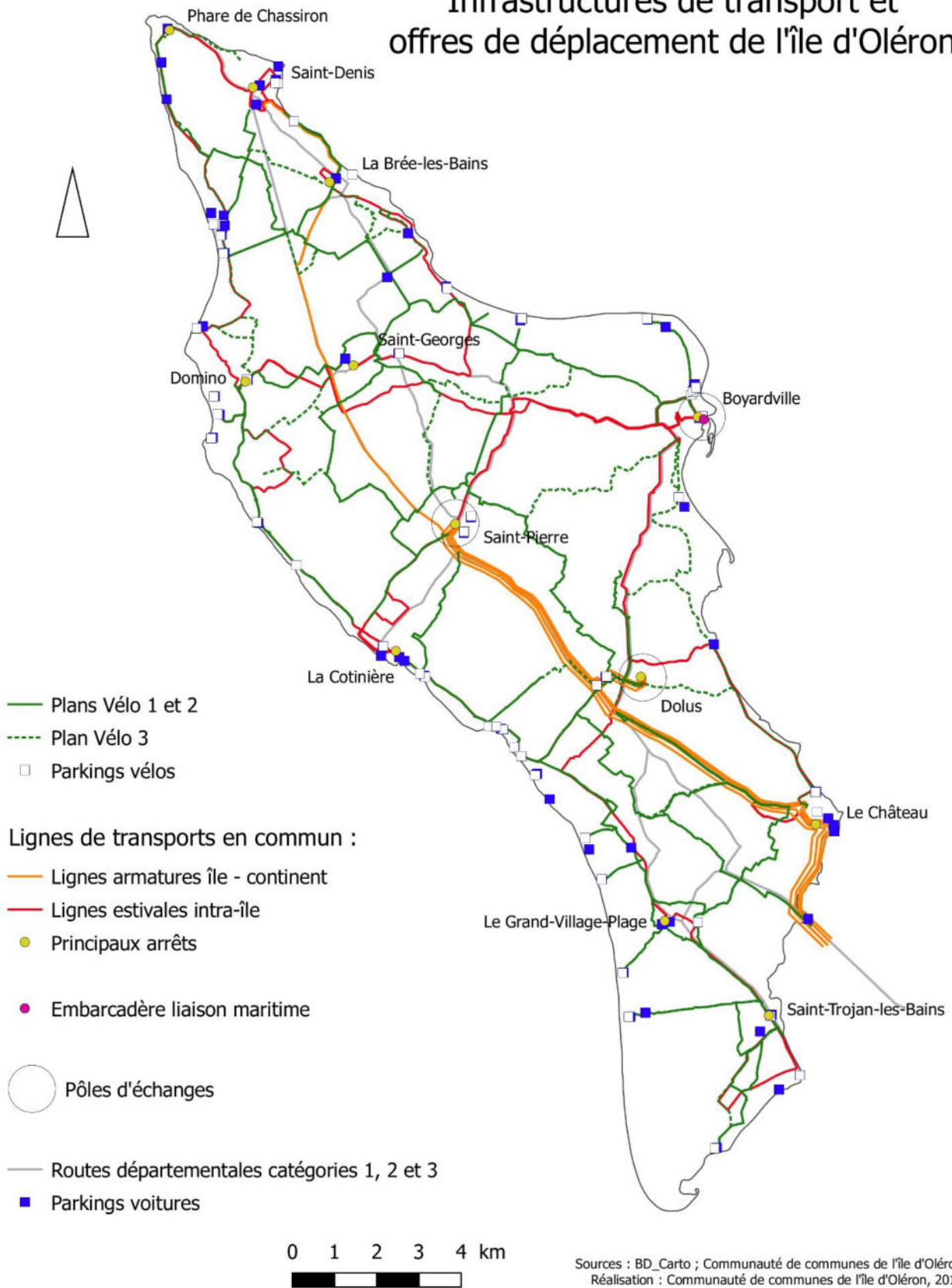
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

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

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

Libelle : PA 14 9 1.pdf

## Infrastructures de transport et offres de déplacement de l'île d'Oléron



PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Brée-les-Bains

Date de départ 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 : PA 17486 25 00001 en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

#### *d) Alternatives aux énergies fossiles*

La Communauté de Communes développe sa flotte alternative en privilégiant les véhicules électriques lors du renouvellement ou de l'acquisition de matériel roulant. Aujourd'hui, 6 des 22 véhicules de l'EPCI sont électriques, soit 27 % du parc.

S'agissant des infrastructures de recharge, pour inciter à la mobilité électrique et répondre aux besoins des habitants, touristes et visiteurs déjà équipés, la Communauté de communes est engagée auprès du Syndicat Départemental d'Electrification et d'Equipement Rural (SDEER) et du Département de la Charente Maritime pour la fourniture et la pose de bornes de recharge rapides.

#### *e) Le réseau cyclable*

La Communauté de communes gère le réseau d'itinéraires cyclables, qui se développe en permanence avec de nouveaux aménagements chaque année.

Le vélo est le mode de déplacement privilégié pour découvrir la diversité des paysages de l'île d'Oléron. Observé depuis maintenant plusieurs années, le développement de son usage est particulièrement prégnant pour la population touristique en moyenne et haute saison.

Sur courtes distances, les itinéraires cyclables permettent d'effectuer des déplacements utilitaires en toute sécurité. Le développement du réseau bénéficie donc aussi aux habitants à l'année notamment pour les déplacements liés au travail ou aux loisirs et constitue une offre complémentaire des transports en commun.

L'aménagement de pistes cyclables permet de sécuriser le déplacement des cyclistes. Il en résulte une fréquentation accrue des secteurs aménagés. Les statistiques de fréquentation de trois secteurs (principalement en contexte urbain) sont résumées dans le tableau suivant.



**TABLEAU 1 : STATISTIQUES DE FREQUENTATION DE PISTES CYCLABLES DE L'ILE D'OLÉRON**

Secteur	Contexte	Type de déplacement	Moyenne journalière		Pics de fréquentation	
			Hors période estivale	Période estivale	Plages horaires	Mois
La Rémigeasse	Urbain	Touristique : plage	< 100	~ 1 800 (600 - 2 900)	10h00 - 12h00 15h00 - 20h00	Août
Port des Salines	Urbain	Touristique : port des Salines	< 50	~ 500 (300 - 700)		
Quai des douaniers	Mixte	Touristique : promenade	< 75	~ 1 000 (500 - 1 500)		

La création d'un aménagement cyclable n'implique pas une hausse du trafic selon les moyennes de fréquentation ci-dessus. Il s'agit d'abord de canaliser et sécuriser des flux déjà existants par un aménagement dédié. Un aménagement engendre du trafic supplémentaire, mais dans des volumes moindres que les moyennes de trafic observées et en maîtrisant les pratiques jusqu'alors non régulées (report des modes de déplacement).

A Oléron, les flux de cyclistes se font préférentiellement soit en fin de matinée, soit en fin d'après-midi.

A l'année, la fréquentation des pistes cyclables connaît des variations importantes. Hors période estivale, la moyenne journalière est inférieure à 100 cyclistes. En période estivale, la fréquentation moyenne peut varier entre 500 et 1 800 cyclistes par jour.

## Compétence déplacements

***[L'autorité environnementale] recommande également au maître d'ouvrage de questionner le partage de l'ensemble des compétences déplacements pour définir les conditions de mise en place d'une autorité organisatrice de déplacements.***

Trois compétences sont convoquées par la Communauté de communes en matière de déplacements :

- Au titre de sa compétence *Construction et entretien des itinéraires cyclables*, la Communauté de communes gère 135 km d'itinéraires cyclables ; le Plan vélo 3 constitue la feuille de route pour le développement de ce réseau.
- La compétence obligatoire *Développement économique* comprend notamment la mise en place de services à vocation touristique : c'est la compétence convoquée pour la maîtrise d'ouvrage de la liaison maritime île d'Oléron - La Rochelle exploitée en délégation de service public depuis avril 2012.
- La Communauté de communes n'est pas une Autorité Organisatrice de Transport [AOT]. Cependant, en 2010 et chaque année depuis lors, elle organise le transport touristique *Navettes estivales* par délégation de compétence de l'AOT interurbaine.

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRE) a transféré la compétence transport du Département vers la Région en deux temps : au 1er janvier 2017 pour les transports non scolaires, au 1er septembre de la même année pour le transport scolaire. S'agissant de la Charente Maritime, le Département bénéficiait d'une délégation de compétence jusqu'au 1er septembre 2017, de sorte que l'ensemble du bloc de compétences a été transféré à cette date.

Dans ce contexte, la Communauté de communes s'est interrogée sur la position à tenir au sein de la nouvelle gouvernance. Le 27 janvier 2017, sa commission *Tourisme, mobilité, sports et loisirs* a débattu des opportunités et des risques de chaque scénario alors envisageable : compétence régionale sans délégation, compétence régionale avec délégation et prise de compétence Transport par la Communauté de communes. La commission a souligné que ces scénarios avaient vocation à anticiper les différents cas de figures qui pourraient advenir. Il s'agissait là notamment d'optimiser la gouvernance des transports estivaux en partie déjà organisés par elle.

Après la décision de la Région d'exercer en propre sa compétence transport, une rencontre avec sa direction des transports routiers de voyageurs a permis de rappeler l'efficacité d'une maîtrise d'ouvrage de proximité pour l'organisation de l'offre estivale de déplacements intra-îles. Le partage des compétences a donc bien été questionné par la Communauté de communes. Afin de renforcer l'attractivité de l'offre globale, elle organisera à partir de 2019 l'ensemble du réseau de navettes estivales, et non seulement trois de ses cinq lignes comme c'était le cas jusqu'alors.

## Politique de recueil de données

***L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de préciser sa politique de recueil de données déplacements pour produire, en particulier, un indicateur de suivi des parts modales permettant de mesurer l'efficacité de la politique de maîtrise des déplacements automobiles qu'elle porte.***

Un observatoire territorial est en place à l'échelle du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays Marennes Oléron. Cet observatoire répond aux besoins des élus, qui souhaitent mieux connaître l'impact de leur politique publique, et des techniciens, pour objectiver les résultats des actions dont ils ont la charge. C'est aussi un outil qui alimente en contenus les suivis réglementaires des documents de planification (PLH, SCOT...) et qui permet de communiquer en direction de la population.

Le recueil de données du territoire repose sur cet observatoire sectorisé en différents volets, dont un volet déplacements et accessibilité. S'appuyant sur des comités de pilotage et technique, l'observatoire produit et analyse les indicateurs qui permettent d'évaluer et, si nécessaire, de réorienter les projets de développement durable engagés.

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025

La BrACo 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 : Eau-Mega - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Chaque indicateur suit un mouvement en quatre temps :

- Naissance : identification des problématiques, création de l'indicateur et rédaction d'une fiche indicateur définissant sa chaîne de production,
- Mise en œuvre : collecte des données et prétraitements,
- Valorisation : traitement statistique, valorisation cartographique, intégration à un outil collaboratif,
- Diffusion et analyse : tableau de bord, notes de conjoncture, atlas de l'observatoire.

Pour le volet déplacements, 60 indicateurs sont actuellement suivis par l'observatoire. On note notamment un indicateur consommation de carburant spécifiquement mis en place dans le cadre de la démarche TEPOS. En l'absence d'une enquête ménages, dont la mise en œuvre semble peu compatible avec les moyens d'une communauté de communes, ce sont les données AREC qui permettront de suivre les parts modales sur le territoire, parts qui sont estimées à partir des données d'Atmo Poitou Charentes et du recensement de la population (INSEE).

## Stationnement

***L'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact clarifie les solutions apportées par le maître d'ouvrage, dans le Plan vélo 3, pour maîtriser le report de stationnement non contrôlé, lorsque celui-ci est réorganisé et restreint en capacité. Elle recommande également que soit précisé le phasage de réalisation des zones de stationnement de type parking-relais en lien avec celui des sections concernées.***

Dans la définition des tracés du Plan vélo 3, la Communauté de communes a été attentive à ce qu'aucun aménagement ne provoque de report de stationnement non contrôlé. Les secteurs concernés par une réorganisation de stationnement sont les suivants :

- Section 6 (Saint Georges et Saint Denis d'Oléron, entre les villages de Chaucre et Les Huttes),
- Section 58 (Saint Trojan Les Bains, au droit de la forêt domaniale),
- Section 72 (Le Château d'Oléron, route des huîtres).

Pour ces trois sections, l'itinéraire envisagé longe la chaussée via un site propre sur son accotement. Le retour d'expérience du Plan vélo 2 démontre que des aménagements similaires – par exemple les itinéraires situés au nord et au sud de La Cotinière le long de la route littorale – ont provoqué un report modal vers le vélo sans induire de report de stationnement non contrôlé.

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025

La Brûle 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 : EAM4\_9\_1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

communes entre Chaucre et Les Huttes (ligne rouge, 14 passages par jour), sur la route des huîtres (lignes verte et bleu, 28 passages par jour) et à Saint Trojan Les Bains (ligne violette, 14 passages par jour).

Enfin, dans certains secteurs, des poches de stationnement existantes sont maintenues afin d'éviter tout stationnement anarchique.

## Procédures réglementaires

***L'autorité environnementale recommande que, pour une meilleure compréhension du public, le dossier clarifie le contexte réglementaire de soumission à étude d'impact du Plan vélo 3 qui relève, au sens du code de l'environnement, d'un projet et non d'un schéma, plan et programme. Par ailleurs l'étude d'impact ne fait pas référence à la nouvelle codification du code de l'urbanisme intervenue le 1er janvier 2016 (parties législatives et réglementaires) et du code de l'expropriation établie par l'ordonnance du 6 novembre 2014 et son décret d'application du 26 décembre 2014.***

Afin de clarifier le positionnement réglementaire du projet, il est rappelé que la première demande d'autorisation du projet ayant été déposé avant le 16 mai 2017, les dispositions de l'ordonnance n°2016-1058 ne s'appliquent pas. Il en résulte que le plan vélo 3 est un projet soumis à étude d'impact systématique selon les dispositions du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 rubrique 6° d) « toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres ».

***L'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact précise la nécessité de réaliser, ou non, une demande de déclaration « loi sur l'eau » ou d'autorisation environnementale.***

Au titre de l'article R214-1 il est considéré que malgré son linéaire important, le projet n'intercepte pas les écoulements du bassin naturel et par conséquent ne génère pas de rejet vers les eaux superficielles ou souterraines. Il en résulte qu'il n'y a pas lieu de viser la rubrique 2.1.5.0. relative au rejet d'eaux pluviales.

C'est d'ailleurs cette interprétation qui a été retenue par les services de la préfecture qui par courrier en date du 19 mars 2013 référence GIE-13-0255 ont informés, Monsieur Le Président de la CDC de l'île d'Oléron, que le projet ne nécessite pas de dossier au titre de la loi sur l'eau.

Par ailleurs, les tracés retenus évitent les zones humides, seule une section traverse une zone humide mais la surface concernée est inférieure à 0,1 ha et un platelage bois est mis en place afin de réduire les incidences et maintenir sa fonctionnalité hydraulique.



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Guide de lecture

***L'autorité environnementale recommande qu'en première partie de l'étude d'impact, soit introduit un guide de lecture.***

L'étude d'impact est constituée de 3 documents :

La partie 1 « approche globale du projet » : cette partie présente le projet dans sa globalité, ainsi que le contexte physique, environnementale et humain dans lequel il se trouve. Les incidences du projet ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser sont décrites.

La partie 2 « détail par section » : le contexte spécifique au tracé de chaque section est détaillé et les enjeux y sont synthétisés. Les incidences et mesures spécifiques y sont décrites.

La partie 3 « Résumé non technique et annexes » : les principaux éléments utiles à la compréhension du projet et à ses incidences y sont résumés. Les annexes dont les plans utiles à la compréhension du dossier sont versées à cette partie du dossier.

## Zone du marais Chat – Captage de Chaucre

***Une partie de la section 7 du programme est située dans le périmètre de protection rapproché du captage de Chaucre et traverse la zone du marais Chat. L'autorité environnementale préconise que la compatibilité du projet avec l'arrêté de prescriptions relatif à ce captage, particulièrement en phase travaux, soit démontrée.***

L'arrêté de prescription des périmètres de protection du captage de Chaucre précise que la construction ou la modification de voies de communication ne devra pas s'accompagner de déblais sur une profondeur de plus de 2 m.

Il est évident que dans le cadre des travaux de mis en place d'une piste cyclable, et plus particulièrement de la section 7 du plan vélo 3, les déblais ne dépasseront pas 70 cm.

## Qualité de l'air

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

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 : EAM 9 - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Nadine Jourdan et Joachim Timotéo, de l'INSEE Paca, ont étudié en 2011 l'impact des modes « durs » de déplacements pendulaires en Provence Alpes Côte d'Azur. Ils ont calculé que la moitié du CO2 émis, et avec eux de nombreux polluants, l'est au cours de trajets de faible distance.

Les aménagements du Plan vélo 3 ciblent justement les déplacements courts afin de favoriser le vélo entre les pôles générateurs et les centres bourgs ou sites touristiques.

La réalisation du Plan vélo 3 permettra d'accroître le trafic vélo, augmentation qui correspondra en partie au report modal de déplacements jusqu'alors effectués en véhicules légers. En conséquence, il est attendu que le Plan vélo 3 participe à l'objectif de maîtrise de l'usage de la voiture tel qu'exprimé dans le Plan Global de Déplacements. Entre autres impacts positifs, sa réalisation permettra donc d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Afin de mesurer cet impact, le dispositif suivant est retenu :

- 2015 : dans le cadre de la démarche Territoire à Energie POSitive (TEPOS) dans laquelle la Communauté de communes est engagée, une étude de l'Agence Régionale d'Evaluation environnementale et Climat (AREC) a été réalisée sur le territoire. Cette étude présente des données de synthèse sur la consommation énergétique et les émissions de GES. Pour le secteur des transports, les émissions de GES sont estimées à 67 kt éq Co2 en valeur annuelle, dont 4 pour les déplacements domicile – travail.
- 2018 : la Communauté de communes a engagé l'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Dans ce cadre, une mise à jour de l'étude AREC est réalisée, ainsi qu'un bilan qualité de l'air par Atmo France, la fédération des associations de surveillance de la qualité de l'air. Cette actualisation des données AREC permettra de constituer la base de données de référence pour le Plan vélo 3.
- 2021 – 2024 – 2027 : tous les trois ans, un suivi de ces données sera réalisé sur le territoire, toujours dans le cadre du PCAET. Comparé aux données de référence de 2018, ce suivi permettra de mesurer l'évolution des émissions de GES et de polluants sur le territoire. Il est également envisagé de développer un suivi annuel de la qualité de l'air par la mise en place de stations mobiles.

## Espèces et milieu

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

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'OI ron

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

Libelle : EA 14 9 1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

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

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

Hormis les sections suscitées (49, 72, 74), où les milieux traversés impliquent un risque de destruction d'habitats d'intérêt communautaire, les tracés prennent place principalement au droit de voirie ou de chemins existants. Le détail par section est consultable dans le dossier **Partie détail par section**.

L'absence d'incidence notable au droit de ces autres sections résulte en premier lieu du principe d'évitement qui a guidé les choix des itinéraires en privilégiant systématiquement les voiries et chemins existants. Il n'a pas été jugé utile de développer d'autres mesures d'évitement ou de réduction, dès lors que les impacts négatifs ne sont pas avérés.

Les aménagements induits cités sont présentés dans le dossier « approche globale » de l'étude d'impact, dans la partie construction et ouvrages d'art et mobilier urbain notamment. Lorsqu'elles sont nécessaires, les clôtures qui sépareront le tracé des espaces agricoles et naturels seront de type clôture herbagère ou grillage barbelé. Ces clôtures ne sont pas de nature à entraver le déplacement des espèces de la petite faune. Concernant le gibier, la grande faune, ces clôtures prendront place uniquement au droit de secteur sensible, pour empêcher la divagation des cyclistes de manière très localisée et discontinue. Les corridors de déplacement ne seront pas entravés.

Le stationnement voiture sera justement réduit, notamment grâce au report modal des déplacements doux. Pour ce qui est des passages busés, ils ne concernent que quelques points de franchissement ponctuels de fossés de collecte des eaux pluviales, sans risque de rupture de connexion hydraulique ou écologique.

Comme cela a déjà été rappelé, la première mesure d'évitement a été d'utiliser au maximum les voies et chemins existants. Les principes des mesures de réduction et de compensation prises sont décrites dans le dossier « approche globale » et détaillés par section dans la partie 2 de l'étude d'impact « Détail par section ».

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La BrAœ Les Bains

Date de dAœpAˆt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : CommunautAœ de Communes de l'Île d'OIAœron

Adresse du projet : Chemin rural de l'Île du Douhet - ForAœt du Douhet

Libelle : EAM 4\_9\_1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Les sections 49, 72 et 74 étant les sections pour lesquelles les sensibilités apparaissent les plus importantes, la Communauté de Communes a proposé le retrait du tracé passant par les claires ostréicoles de Fort Royer et a travaillé à d'autres mesures présentées au chapitre Mesures ERC ci-après.



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Risques

***L'autorité environnementale recommande, pour une meilleure lisibilité du dossier, que soient clarifiées l'expression des risques et des nuisances et présentés de manière explicite les risques soumis à PPRN ou non. Elle recommande donc, dans un objectif de durabilité des aménagements du Plan vélo 3, que le maître d'ouvrage précise comment la question du risque de submersion ou d'érosion a été intégrée au raisonnement et à la définition du projet et si elle a donné lieu à la définition de variantes.***

Le Plan de Prévention des Risques Naturels en vigueur (PPRN) a notamment pour objet de délimiter les zones exposées aux risques et d'y déterminer la réglementation applicable aux projets nouveaux.

En croisant les aléas (submersion marine, érosion littorale, incendies de forêts) et les enjeux (ensemble des personnes, des biens, du patrimoine, des réseaux et des activités concernés par les aléas identifiés sur chaque commune), le PPRN définit quatre types de zonages : zonages réglementaires liés aux incendies de forêt, zonages mixtes (prédominance des risques incendies de forêt sur les risques littoraux), zonages réglementaires liés aux risques littoraux, zonages mixtes (prédominance des risques littoraux sur les risques incendies de forêt). Ces quatre zonages déclinent les dispositions réglementaires en matière de risques d'érosion côtière, de submersion marine et d'incendie de forêt.

Pour chaque zonage traversé par un itinéraire programmé au Plan vélo 3, le projet prend en compte dispositions réglementaires du PPRN :

Zonages réglementaires liés aux incendies de forêt et zonages mixtes (prédominance des risques incendies de forêt sur les risques littoraux) :

- En zones RF, VF1, VF2 et RFs, les itinéraires cyclables auront une largeur de 2.50 m minimum. Aussi le barrièrage de sécurité ne sera pas continu de façon à ménager le passage de véhicules de lutte contre les incendies à intervalle inférieure à 500 m.

Zonages réglementaires liés aux risques littoraux et zonages mixtes (prédominance des risques littoraux sur les risques incendies de forêt) :

- En zone Re, les itinéraires seront implantés en recul du trait de côte, n'imperméabiliseront pas et ne créeront pas de désordre au niveau des sols.

- En zones Rs1, Rs2 et Rs3 et Rs3f, les itinéraires n'imperméabiliseront pas et ne créeront pas de désordre au niveau des sols. L'écoulement des eaux ne sera pas entravé et le mobilier d'accompagnement permettra de sécuriser les cyclistes sur les secteurs le nécessitant (barrièrage, signalétique).

- En zones Bs1 et Bs2, les itinéraires n'entraveront pas l'écoulement des eaux et assureront une transparence hydraulique.

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025

La BrACo des Reins

Date de départ 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 : PAM 4 - 9 - 1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Plus généralement, en matière de risque de submersion, l'événement référence, la tempête Xynthia, est caractérisée comme un événement à période de retour supérieure à 100 ans. Aussi, en raison de la saisonnalité très marquée de la pratique du vélo (principalement en été), la possibilité de concomitance entre l'événement et une période à fort trafic vélo est particulièrement faible. Le risque pour les personnes est limité, les pistes cyclables étant généralement peu fréquentées en cas de tempête. Il peut être assimilé à un niveau de risque identique à celui des chemins piétonniers littoraux.

En termes d'érosion, le projet a pris en compte le risque en ajustant les tracés. Ainsi, sur les sections 62 et 63, le tracé est implanté avec le recul nécessaire par rapport au trait de côte. On soulignera aussi qu'au droit de ce tracé des travaux de renforcement de l'ouvrage de défense existant ont été effectués. Par délibération en date du 7 juin 2017, la Communauté de communes a autorisé son Président à verser une aide financière à la commune pour ces travaux. Enfin, s'agissant de variante à proposer, le passage alternatif aurait consisté à longer la route départementale 734 de Saint Denis jusqu'à Chassiron. Or l'emprise disponible n'est pas suffisante pour aménager un itinéraire cyclable, notamment à hauteur du village de La Morelière où les contraintes foncières sont particulièrement marquées.

Ainsi et plus généralement, comme pour l'ensemble des infrastructures littorales, la Communauté de communes a fait le choix de programmer et de budgéter l'entretien et la réfection de ces infrastructures considérant que les dispositions du PPRN sont respectées et que la période de retour de ces événements est acceptable au regard du bénéfice qu'elles pourront apporter.

## Recherche de variantes et choix du parti retenu

***L'autorité environnementale recommande à la maîtrise d'ouvrage d'exposer, dans la partie relative à l'approche globale du projet, la méthodologie appliquée à la définition des tracés projetés en explicitant les raisons qui l'ont conduite, d'une manière générale, à ne pas procéder à l'étude de variantes. Elle recommande notamment à la maîtrise d'ouvrage de reprendre l'étude de variantes de la section 74 pour mieux prendre en compte la spécificité et la sensibilité des milieux qu'elle traverse. Par ailleurs, lors de la visite sur site, les rapporteurs ont également interrogé le maître d'ouvrage sur la prise en compte du caractère accidentogène de certaines sections (17, 64, 65).***

Le Plan Vélo 3 fait suite au Plan Vélo 1 (création d'une dorsale permettant de desservir les communes de l'île depuis le viaduc jusqu'à Chassiron) et au Plan Vélo 2 (création d'un maillage transversal pour connecter la dorsale avec les différents villages, les commerces et les plages), qui a densifié le maillage transversal entamé dans le cadre du Plan Vélo 1. Ces nouveaux axes permettent de densifier le réseau en connectant la dorsale avec les côtes (en passant par les villages).

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 : EAM 9 - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

- 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 conduits 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.**

Par ailleurs, les traversées nombreuses de zones Natura 2000, en particulier au sud-est de l'île, ont conduit le maître d'ouvrage à **ne pas chercher à augmenter les emprises de voies au sein de ces entités naturelles** de marais et de milieux dunaires, et à maintenir les flux de personnes au droit de l'emprise des chemins existants.

**Le choix du tracé a été réalisé de façon à utiliser au maximum les voies existantes.** Ainsi, la plupart des pistes créées prend 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 ruraux existants.

Le tracé des voies créées prend en considération les zones sensibles (zones humides, dunes, boisements, ...) en les évitant dans la mesure du possible. Dans le cas où le tracé doit traverser un milieu sensible, des solutions techniques optimales ont été recherchées afin de limiter les impacts sur ces milieux.

**L'un des éléments forts du Plan Vélo 3 est l'aménagement de la route des huîtres, qui constitue la liaison la plus directe entre le Château et La Vieille Perrotine.** Il s'agit d'un axe très fréquenté en saison estivale qui peut impliquer des situations accidentogènes. L'aménagement cyclable le long de la route des huîtres permettra de sécuriser ce tracé tout en proposant aux nombreux touristes une alternative aux moyens de déplacements motorisés dans un secteur touristique comme celui-ci.

Afin de relier utilement et de manière sécurisée les sites d'hébergement et les points d'intérêt présents sur cet itinéraire, l'axe principal ne trouve aucune alternative à « la route des huîtres » qui se trouve à l'interface entre les marais ostréicoles à l'ouest et les milieux dunaires et littoraux à l'est. **Toute création de nouveaux**

**chemins ou de nouvel axe constituerait un morcellement d'espaces naturels.**

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'Ille d'OI ron

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

Libelle : PAM 4\_9\_1.pdf en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Les alternatives recherchées ont consisté à positionner l'aménagement cyclable d'un côté ou de l'autre de l'axe routier. Il s'est avéré que compte-tenu des contraintes environnementales, techniques ou foncières, il aurait fallu faire passer l'aménagement alternativement d'un côté puis de l'autre très régulièrement.

Au regard **de la nécessité première d'assurer la sécurité des usagers** le choix retenu a été d'aménager l'itinéraire :

- Du côté ouest de la route entre le Château et la prise de l'Etier neuf afin d'éloigner l'itinéraire de la côte et de la RNN ;
- Du côté est de la route ensuite (prise de l'Etier neuf jusqu'à prise du Mounard) car l'itinéraire s'éloigne des limites de la réserve et le marais situé à l'Ouest complique la mise en place d'une piste en site propre ;
- En maintenant l'aménagement côté est depuis la prise du Mounard jusqu'à la prise Saint-Martin malgré la proximité de la RNN pour des raisons de sécurité et des difficultés liées à la présence du marais côté ouest. L'aménagement initial a été repensé pour maintenir la piste en pied de digue afin de limiter les covisibilités avec l'Estran.

#### *A. Les alternatives écartées*

Mise en suspend de l'itinéraire traversant le site Fort-Royer :

**En l'état, il n'a pas été trouvé d'alternative partagée par l'ensemble des acteurs du territoire permettant de sécuriser et de canaliser les flux des cyclistes entre le village vacances et Boyardville.**

**Il a donc été fait le choix de retirer du présent dossier la partie de l'itinéraire traversant Fort Royer.** Néanmoins, afin de concilier circulation des vélos et protection des espèces et de leur habitat sur le secteur, des mesures à appliquer sur et aux abords du chemin rural de L'Ilette nord ont été proposées aux Services de l'État dans le cadre d'un dossier de régularisation lié à une demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

Création de toute pièce d'un nouveau tracé traversant les milieux naturels (marais) créant un nouveau morcellement des milieux :

Les alternatives de tracé par les marais ne sont pas satisfaisantes. Les chemins existants ne permettent pas une continuité de cheminement, la plupart finissant en impasse sur un canal ou au sein d'une exploitation ostréicole. Le cheminement au sein de milieux très ouverts augmente les distances de perception et de fuite des oiseaux, engendrant un effet repoussoir plus vaste que dans la solution retenue. Les milieux sont également des habitats d'intérêt communautaire (1310 végétation pionnières à Salicornia, 1410 Fourrés halophiles thermo-atlantiques) et prioritaires (1150 lagune côtières) au sein desquels la création de nouveaux chemins aurait un effet fragmentant.

PA 17486-25-00001  
Date d'export : 14/03/2025

La BrACe Les Bains

Date de départ 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 : PAM 4-9-1.pdf en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

L'étude d'une troisième variante telle que proposée en Commission départementale de la nature, des paysages et des sites renvoie à ces deux problématiques. En outre, ce tracé impliquerait une traversée très dangereuse de route départementale que le gestionnaire de voirie n'autoriserait pas à juste titre.

*B. Conclusion du maître d'ouvrage au regard des alternatives à la desserte est de l'île*

**Avec le passage à proximité de sensibilités environnementales, la question de solutions alternatives a été étudiée. Toutefois, il n'existe pas, d'un point de vue environnemental, de meilleures alternatives à ce tracé, si ce n'est d'abandonner la desserte cyclable de l'est de l'île. Cette possibilité est contraire à tous les engagements pris par la collectivité en matière de déplacements et d'alternative aux énergies fossiles (CF. chapitres 3. Cohérence du plan vélo avec la politique globale de déplacement) et n'est pas envisagée par elle.**

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

### *C. Sections dites accidentogènes*

La section 17 est déjà très empruntée. Son caractère jugé accidentogène ne repose que sur un revêtement de la chaussée en mauvais état. Le revêtement sera repris et le marquage sur chaussée permettra de signifier aux automobilistes qu'il s'agit d'une voirie partagée. Il s'agira plutôt d'une amélioration de la sécurité des cyclistes.

La section 64 borde la route départementale 734. La Communauté de communes s'est rapprochée de la Direction des infrastructures routières départementales qui lui a fait part de ses préconisations concernant notamment l'aménagement d'un fossé. Ces préconisations seront prises en compte dans le profil en travers du projet d'itinéraire.

La section 65 comporte une traversée de route. Cette traversée sera sécurisée avec les aménagements de mobilier et la signalétique adaptés. Ces aménagements seront réalisés en cohérence avec le projet de valorisation touristique et paysagère à l'étude au niveau de la Pointe de Chassiron porté par le Département de la Charente-Maritime.

## Mesures ERC

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

Dans le cadre des échanges avec les différentes PPA qui ont été menés durant la constitution des différents dossiers et procédures (étude d'impact, dossier de modification de l'état ou de l'aspect de la réserve naturelle, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées...), des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement complémentaires ont été actées.

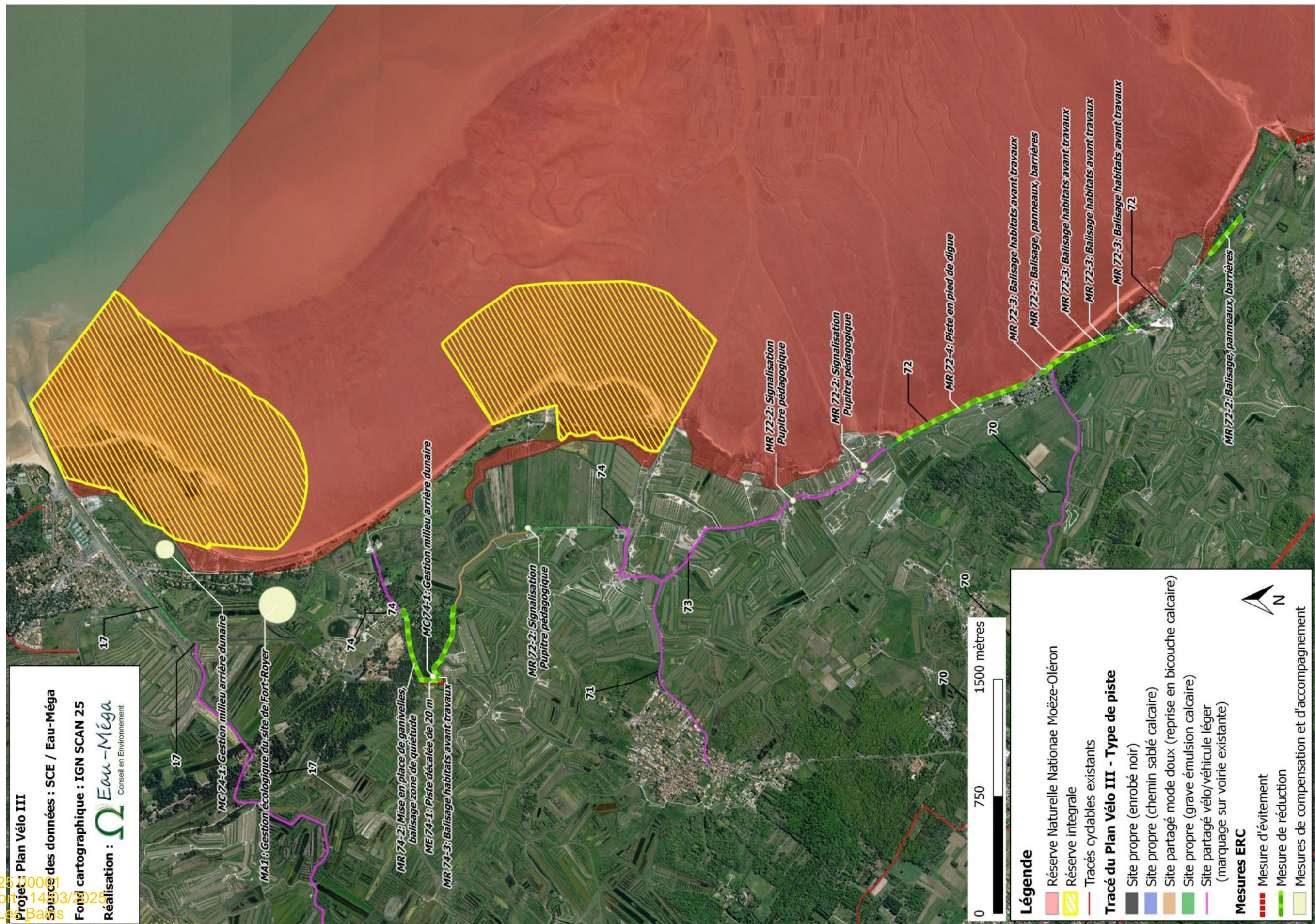
<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Les mesures sont présentées selon la codification suivante suivie du numéro de section et du numéro de suite de la mesure.

**ME** : Mesures de suppression et d'évitement des incidences      **MR** : Mesures de réduction des incidences      **MC** : Mesures de compensation des incidences  
**MA** : Mesures d'accompagnement      **MS** : Mesures de suivi

La carte page suivante permet de localiser la plupart de ces mesures.





**Projet : Plan Vélo III**  
 Source des données : SCE / Eau-Méga  
 Fond cartographique : IGN SCAN 25  
 Réalisation : **Eau-Méga**  
 Conseil en Environnement

PA 17486 25 00001  
 Date d'export : 14/03/2025  
 La BR@e Les Bais  
 Date de d'AG05 : 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 : PA14\_6\_1.pdf

Carte 4 : Carte de synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement ajoutées



## Mesures de d'évitement

### ME 74-1 : piste décalée de 20 m vers l'ouest, le long de la route

Le tracé initial traversant le bois de La Prade devait passer au sein d'une ouverture forestière fortement embroussaillée. Cette dernière abritant des pelouses arrières dunaires (source CD 17), et étant distante de seulement 30 m d'une héronnière, le tracé a été dévié de 20 m vers l'ouest, pour passer le long de la route, sur accotement. La coupe de quelques chênes verts et pins maritimes pourrait être nécessaire à ce nouveau tracé. Compte tenu du faible diamètre de ces arbres, ils ne constituent pas des gîtes potentiels pour les chiroptères. Leur bon état sanitaire ne permet pas de présager de la présence d'insectes xylophages.

## Mesures de réduction

### MR-49-1, MR 72-1, MR 74-1 Adaptation de la période des travaux

La période des interventions sera adaptée de façon à atténuer les incidences sur la faune locale. Le tableau suivant présente les périodes favorables pour la conduite des travaux selon les groupes faunistiques.

Espèces protégées	Période favorable pour les travaux
Amphibiens	<u>Travaux sur les habitats terrestres</u> : avril à septembre (période d'activité des animaux autorisant leur fuite) <u>Travaux sur les habitats aquatiques</u> : octobre à mars (période d'hivernage)
Reptiles	Travaux de mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)
Oiseaux	Travaux de mi-août à mars (hors période de nidification)
Mammifères terrestres	De mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)
Mammifères semi-aquatiques	De septembre à mars (hors période préférentielle de reproduction)
Chiroptères	De mars à octobre (période d'activité des individus permettant leur fuite)

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Amphibiens (habitats terrestres)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Amphibiens (habitats aquatiques)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Rpetiles	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Oiseaux	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mammifères terrestres	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mammifères semi-aquatiques	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Chiroptères	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tableau 2 : période de travaux favorables à la préservation des espèces faunistiques

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La BrAœ Les Bains

Date de dAœpAˆt du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : CommunautAœ de Communes de l'Île d'OIAœron

Adresse du projet : Chemin rural de l'Île du Douhet - ForAœt du Douhet

Libelle : EAM 4\_9\_1.pdf en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Au regard de ce tableau, il peut apparaître complexe de proposer un calendrier des travaux optimal en raison du nombre d'espèces et de leurs exigences propres. En effet, une période favorable pour une espèce ne l'est pas forcément pour une autre, compte tenu des cycles biologiques.

Par ailleurs, compte-tenu de la fréquentation touristique et de la circulation estivale, il n'est pas envisageable d'intervenir entre le 15 juin et le 15 septembre. Afin de réduire au maximum le risque d'incidence, il convient de distinguer les périodes d'intervention selon la nature des travaux et les milieux concernés.

	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Taille de haies, entretien végétation	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Vert	Vert	Vert
Abattage d'arbre (feuillus diamètre inférieure à 20 cm)	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Vert
Abattage d'arbre (résineux diamètre inférieure à 20 cm)	Vert	Vert	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Vert	Vert	Vert	Vert
Abattage d'arbre à cavités (a priori aucun)	Rouge	Rouge	Jaune	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Vert	Rouge	Rouge
Intervention à proximité des marais	Vert	Vert	Vert	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Vert	Vert	Vert
Intervention à proximité de l'estran	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune
Intervention en milieu dunaire (accotement)	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Jaune	Vert	Vert	Vert	Jaune	Jaune

 Période favorable

 Période possible sous réserve de précautions ou d'expertise

 Période à éviter

Plusieurs secteurs de la route des huîtres longent la côte, et des reposoirs de limicoles et d'anatidés sont présents à faible distance. Il est délicat d'appréhender les périodes où ces derniers sont les plus fréquentés même si les effectifs peuvent être plus importants en période de migration ou d'hivernage. A ce titre, nous considérons qu'il n'y a pas de période idéale pour les travaux mais que l'avifaune s'adapte et s'habitue à ce type d'activités temporaires. Toutefois, afin d'appréhender au mieux les mouvements migratoires de l'année en cours, **les gestionnaires de la réserve seront contactés et mis à contribution afin d'ajuster la date de démarrage des travaux, en particulier pour ce qui concerne le tronçon « Prise du Mounard » → « Prise de Saint-Martin ».**

Les interventions sur les accotements dunaires ont principalement lieu au droit de secteurs où les milieux et la flore sont banalisés par le piétinement. Toutefois, il apparaît préférable d'intervenir, au moins pour le décaissement et le nettoyage des sols, après la période de floraison et lorsque les insectes et reptiles disposent encore d'une capacité de fuite, c'est-à-dire à la sortie de l'été, entre août et octobre. Cette étape de décaissement réalisée, les travaux peuvent alors se poursuivre sans craindre la présence d'espèce au droit de la zone.

## MR 72-2 : Balisage, panneaux, barrières :

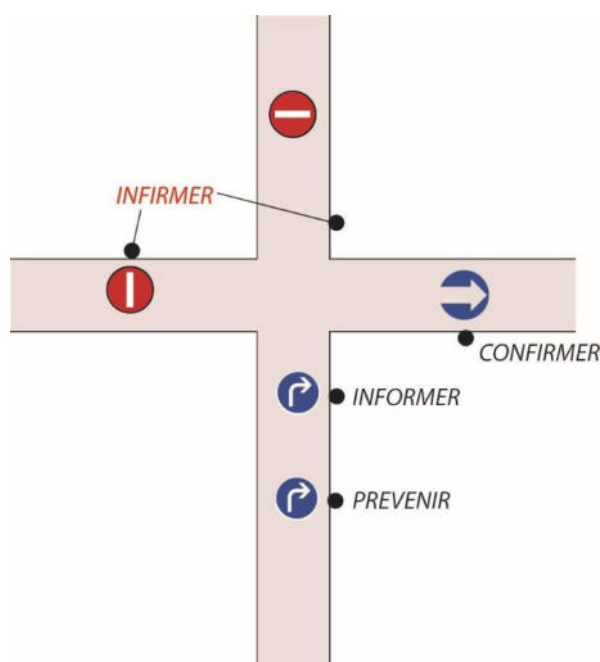
<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

de ganivelle, accompagnée d'une signalisation appropriée et une gestion de la végétation permettra d'améliorer de manière substantielle la qualité de ce secteur (Cf MC 72-1).

Afin d'accompagner la sensibilisation du public au site, la Communauté de communes mettra en place des outils pédagogiques numériques et physiques : la Communauté de communes est engagée dans la mise en place d'un dispositif de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel aux abords des itinéraires cyclables existants et projetés du Plan vélo 3 :

Conçue par l'Université de La Rochelle, en partenariat avec la DRAC et la Communauté de communes, l'application smartphone « Visite patrimoine Oléron » proposera aux cyclistes des contenus textuels et visuels, sonores et vidéos, présentant le patrimoine naturel et culturel rencontré au cours de leur balade et invitant au respect des lieux. En relais sur le terrain, des pupitres seront posés reprenant et complétant les informations de l'application pour expliquer la nécessité de ne pas sortir à vélo de l'itinéraire cyclable. Un pupitre sera posé aux entrées nord et sud du village de La Baudissière ainsi qu'au niveau de la zone d'arceau, au droit de l'intersection entre l'itinéraire cyclable et de la route menant à Bellevue.

La signalétique sera également renforcée avec un dispositif de confirmation et d'information de la signalisation de repérage (voir schéma ci-dessous).



### **MR 72-3, 74-3 : Balisage habitat pelouses calcicoles arrière dunaires avant travaux**

Le secteur situé entre La Brande et la prise du Mounard présente plusieurs taches d'habitats de pelouses arrière dunaires dont la valeur patrimoniale est élevée. Afin d'éviter tout risque de dégradation lors des travaux, un écologue viendra piqueter et baliser ces habitats à la rubalise avant le commencement des travaux, pour un écologue viendra piqueter et baliser ces habitats à la rubalise avant le commencement des travaux, pour assurer de leur signalisation et de leur non circulation par les engins.

PA 17486 25 00001

Date d'assurance de leur signalisation

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 : PA 17486 25 00001.pdf en environnement

Cette action sera également réalisée au niveau du bois de la Prade. Des mesures de gestion de ces habitats seront mises en œuvre (cf. MC 72-1 et 74-1).

### MR 72-4 : Positionnement de la piste en pied de digue

La partie du tracé de la section n°72 comprise entre la prise du Mounard et la prise de Saint-Martin passe à proximité de la digue. **Une réflexion a été menée afin d'éviter les impacts sur l'avifaune.**

Tableau 3 : Solutions techniques étudiées pour l'aménagement de la piste en site propre de la section 72 dans le secteur de la digue Saint Martin

<b>Non retenu</b>	<p><b>Passage en haut de la bande enherbée :</b></p> <p>Cette proposition n'a pas été retenue à cause du dérangement que cela pouvait générer sur l'avifaune</p>	
<b>Non retenu</b>	<p><b>Décassement du bas-côté :</b></p> <p>Cette proposition n'a pas été retenue, car cet aménagement nécessite la destruction de la bande enherbée</p>	
<b>Retenu</b>	<p><b>Implantation en bas de digue avec pose d'un muret de soutènement en bois :</b></p> <p>Cette proposition a été retenue, car elle permet de limiter le dérangement de l'avifaune tout en permettant aux cyclistes de profiter de la vue. Cet aménagement permet en outre de ne pas entièrement remanier la bande enherbée.</p>	

Les premières solutions visant à faire passer la piste au sommet de la digue ont été écartées au profit d'un aménagement en pied de digue. La silhouette du cycliste sera ainsi beaucoup moins perceptible depuis l'estran et donc par l'avifaune en stationnement sur la réserve.

Les études relatives à la pérennité et au confortement des digues devront définir les conditions de structures nécessaires pour les ouvrages de protection et de défense contre la mer. Les incidences de ces travaux devront également être appréhendées au regard de la RNN et de la sensibilité des habitats naturels et des espèces qui les fréquentent.

<i>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</i>	<i>Référence dossier</i>	<i>01-14-001</i>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<i>Statut :</i>	<i>Définitif</i>

## **MR-74-2 : Bois de la Prade : Mise en place de ganivelles pour interdire l'accès au bois et balisage zone de quiétude**

Une héronnière d'une dizaine de nids a été signalée dans le bois de La Prade et est suivie par les gestionnaires de la RNN depuis plusieurs années. Malgré la proximité de la route RD126 à moins de 20 m des premiers nids, du village vacances de La Vieille Perrotine et du chemin d'accès au golf, la colonie semble bien se porter. Afin de garantir la tranquillité des oiseaux, le boisement sera cerné d'une **clôture de ganivelles visant à interdire tout accès depuis le tracé cyclable**. Par ailleurs, à l'approche du bois et jusqu'au chemin d'accès au golf des panneaux « **Zone de quiétude** » **invitant les cyclistes et promeneurs à la discrétion seront positionnés**.

### Mesures de compensation

#### **MC 72-1, MC 74-1 : Réouverture, gestion et entretien de milieux arrière dunaire à définir :**

Pour compenser les impacts causés par le projet, il est proposé de redonner au Pélobate cultripède une surface pouvant être utilisée comme aire de repos. Pour pouvoir être considérée comme mesure de compensation, cette parcelle doit répondre à de multiples critères :

- Elle doit être en état dégradé justifiant des travaux de restauration mais potentiellement favorable après ces travaux sans modification substantielle des milieux.

→ ce ne doit pas être une création mais bien une restauration de milieu.

- Elle doit être acquise ou contractualisée en vue de mesures de compensation. Ce ne peut être une parcelle sur laquelle une opération similaire était déjà prévue.

- Elle doit être en lien avec le site lésé.

→ Un corridor écologique doit pouvoir être clairement identifié pour permettre aux espèces de se déplacer d'un site à un autre.

Au regard de ces critères, il ne peut être envisagé de restaurer le milieu au droit-même du site de Fort Royer. En effet, les parcelles acquises par le Conservatoire du Littoral ont déjà vocation à être restaurées et gérées.

Après discussion avec le maître d'ouvrage, une parcelle est prévue pour de telles mesures.

#### Présentation de la parcelle

La parcelle se situe à 380 m à vol d'oiseau du chemin de l'Ilette. Il s'agit d'une parcelle d'environ 7 ha acquise par la CdC. L'acquisition est liée aux travaux du PAPI île d'Oléron. Cette parcelle n'est pas vouée à recevoir des mesures compensatoires liées à un autre projet.

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/02/2025

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 : PA 17486 - 1.pdf en environnement



<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Elle est ici identifiée à titre informatif, la réflexion quant à la possibilité de restauration en étant encore à ses prémices. En effet, avant de planifier des travaux sur cette parcelle, il est nécessaire de :

- Conduire une prospection minutieuse de la parcelle en question (inventaires faune/flore/pédologie), afin d'établir si elle peut être favorable au Pélobate et/ou à d'autres espèces.
- Calculer les surfaces d'habitats lésés, en déduire la surface à compenser, identifier si cette dernière est inférieure à la surface potentiellement restaurable.
- Analyser les travaux prévus dans le cadre du PAPI (projet mis en œuvre par ARTELIA), identifier les incidences de la réhausse de la digue et de la reprise des réseaux hydrauliques sur les habitats côté zone protégée ou collecter et analyser les études réglementaires ayant pris en compte ce phénomène.
- Conclure quant à la compatibilité travaux/restauration (est-ce que le milieu sera toujours favorable à l'espèce après travaux du PAPI ?)
- Établir les connexions possibles entre cette parcelle et Fort Royer et/ou réfléchir à renforcer ou créer une connexion sans danger pour le Pélobate et autres espèces susceptibles de fréquenter les deux sites.
- Entrer en contact avec le gestionnaire de la RNN de Moëze-Oléron (LPO France) qui jouxte la parcelle en question et mener une réflexion collective (COPIL de la notice de gestion décrite en MA 1 ci-après, RNN, etc.) pour une gestion concertée favorable au Pélobate.
- Identifier les travaux de restauration, établir un planning de ces actions.
- Intégrer la gestion de la parcelle à la notice citée en MA 1 ci-après.

Une fois toutes ces étapes finalisées, la compensation pourra être concrétisée.

Une seconde parcelle (en plus ou à la place de la première) est éventuellement envisageable : il s'agit de l'actuel camping (Cf. Carte 6. Synthèse des idées émises sur la gestion à mener aux abords de Fort-Royet page 51). La mise en vente de la parcelle est envisagée à long terme, qui pourrait être à cette occasion acquise par la CdC. La composition sableuse du sol permet d'estimer un bon potentiel de restauration d'aire de repos du Pélobate. Les étapes seraient similaires à celles décrites ci-avant. Il est par ailleurs envisageable d'engager une réflexion sur la pertinence d'adapter le zonage du PLU au droit de cette zone. Cependant, en l'état actuel, cette possibilité reste théorique et dépendra de l'avenir foncier de la parcelle.

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

## Mesures d'accompagnement

### **MA1 : Mener une réflexion globale et cohérente pour la gestion écologique du site de Fort Royer**

Il est proposé des mesures d'accompagnement qui consisteraient en la gestion du site de Fort-Royer et de ses alentours. La réflexion porte sur la rédaction d'une notice de gestion dont le périmètre comprendra des surfaces de milieux sableux, d'estran et de jas actuellement non gérés. Cette mesure fera l'objet d'une réflexion à court, moyen et long terme avec une implication forte de la part de l'ensemble des acteurs.

La réflexion autour de la gestion se fera par un comité de pilotage composé des acteurs suivants :

- La CdC (Service Espaces Naturels) en tant que propriétaire foncier et co-gestionnaire,
- Le Conservatoire du Littoral, en tant que propriétaire foncier et co-gestionnaire,
- Le Conservatoire Régional des Espaces Naturels
- L'association OBIOS, en tant qu'experts herpétologues et naturalistes, sous réserve d'une forte implication de la CdC vis-à-vis des enjeux environnementaux

L'emprise gérée se composerait de terrains appartenant foncièrement :

- À la CdC (comprenant des parcelles dont l'acquisition est en projet)
- Au Conservatoire du Littoral
- En indivision (promoteurs du lotissement de Fort Royer)
- À divers propriétaires privés

L'emprise telle que suggérée est illustrée par la carte insérée en page 50. **Il importe de préciser que l'ensemble du foncier doit être acquis ou contractualisé avant toute action concrète. Ce périmètre est donc amené à évoluer dans le temps.**

En premier lieu, un diagnostic solide doit être établi, qui permettra de bien identifier les enjeux liés à l'ensemble des espèces présentes. Les mesures de gestion qui en découleront ne devront pas seulement prendre en compte les deux espèces-cibles de cette dérogation (pélobate cultripède et coronelle girondine), mais l'ensemble de la faune soumise à protection réglementaire ou évaluée sur les listes rouges locales et/ou nationales. Parmi ces dernières, on rappelle la présence de la vipère aspic, de la couleuvre vipérine (vulnérables en Poitou-Charentes), et de l'orvet fragile (en danger d'extinction en Poitou-Charentes).

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

modifier radicalement et soudainement le milieu, ce qui pourrait entraîner une forte perte de la biodiversité à très court terme, etc. La mise en place d'un couloir dans un axe est/ouest traversant le chemin (au droit d'un platelage bois aménagé sur quelques mètres) est également étudiée. Cette mesure pourrait être favorable au pélobate mais il importe de s'assurer en premier lieu qu'elle ne remet pas en cause les populations des autres espèces à enjeu de conservation. Par ailleurs, l'ouverture de ce corridor devra être accompagnée de mesures fortes empêchant le public de l'emprunter comme sentier.

Un planning des étapes à mettre en place dans les premières années est proposé ci-après.

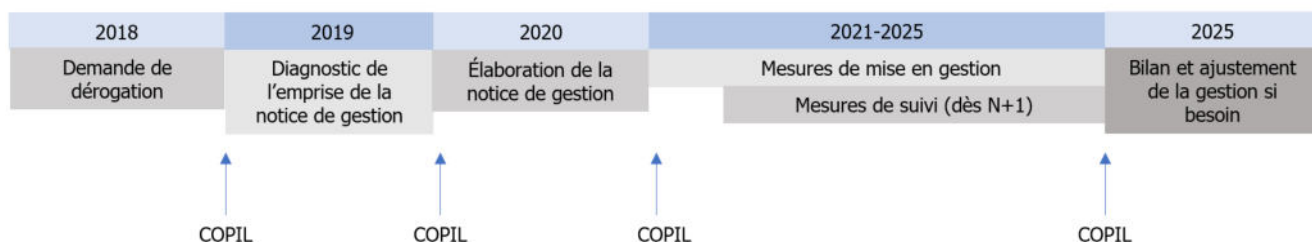
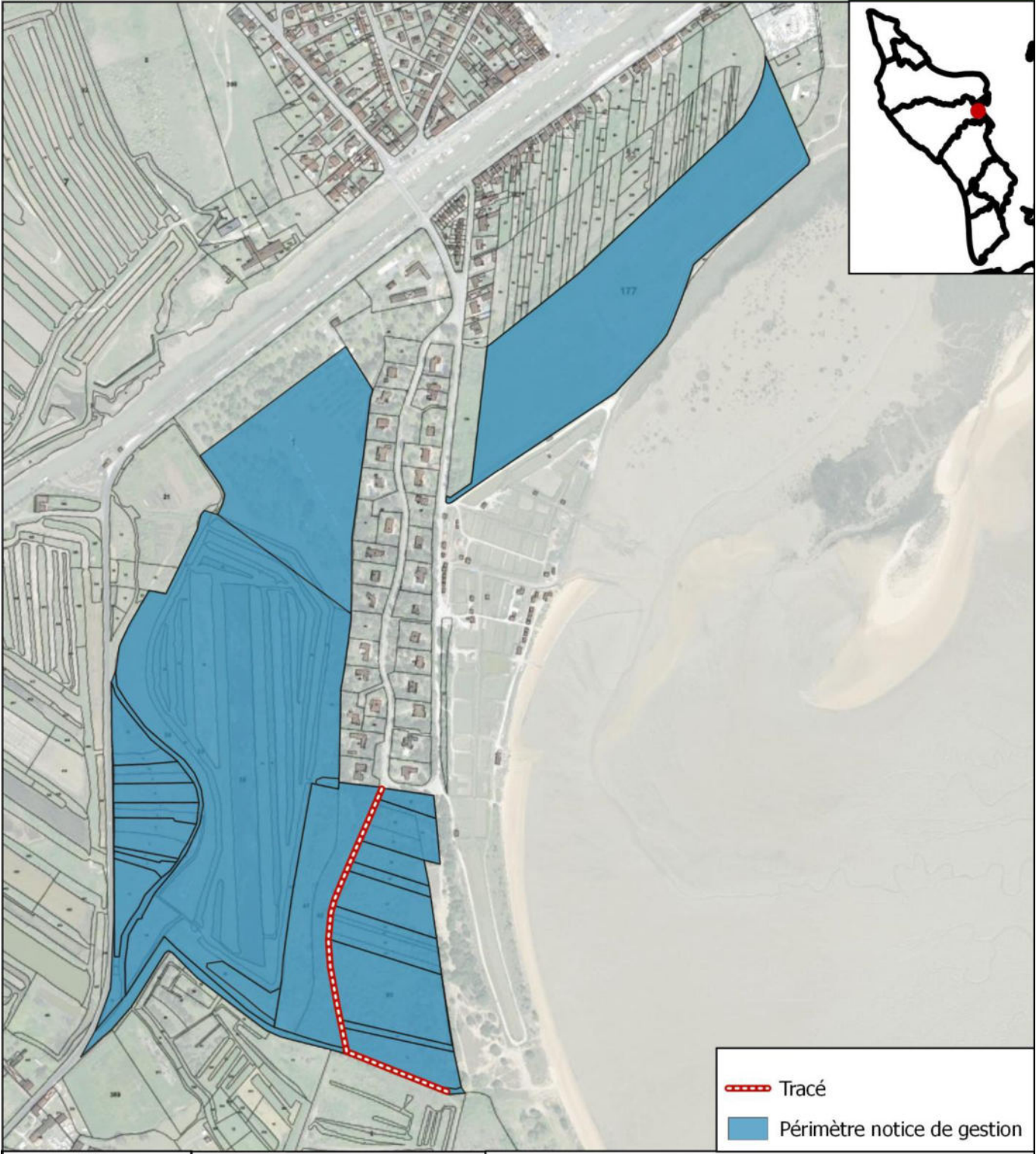




Figure 6. Planning relatif à la gestion du site



Tel que le montre le planning proposé, le COPIL se réunira avant chaque étape décisive afin de prendre une décision concertée quant à la gestion du site de Fort Royer et ses alentours.

**EMPRISE DE GESTION PRESSENTIE**



 Tracé  
 Périmètre notice de gestion



 0 50 100 m  
 1:7 500  
 **Eau-Méga**  
 Conseil en Environnement

Source des données : Eau Mega  
 Fond cartographique : BD ORTHO  
 Réalisation : Eau Mega - Conseil en environnement  
 Projet : Demande de dérogation d'espèces protégées

PA 17486 25 00001

Date d'export : 14/03/2025

La Br@ce Les Bains

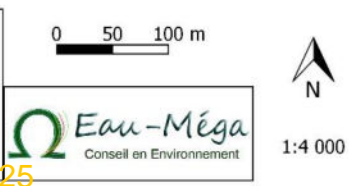
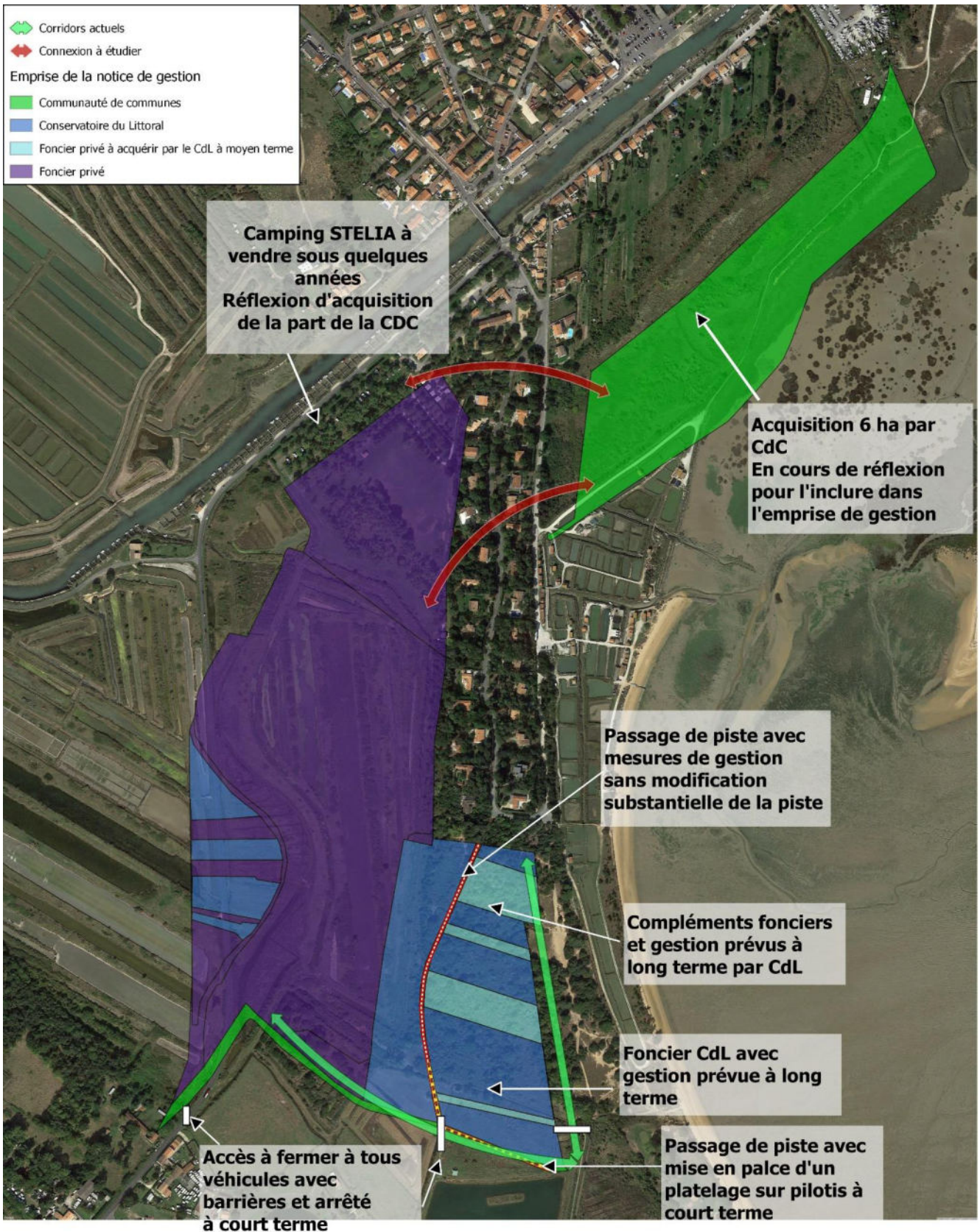
Date de dépôt du dossier : 14/02/2025

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

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

Libelle : Eau-Méga - Conseil en environnement





Source des données : CdC île d'Oléron - Eau-Méga  
 Fond cartographique : Google satellite  
 Réalisation : Eau Mega - Conseil en environnement  
 Projet : Dossier de régularisation

PA 17486 25 00001  
 Date d'export : 14/03/2025

La BrA@e Les Bains  
 Carte 6. Synthèse des idées émises sur la gestion à mener aux abords de Fort-Royer

Date de dA@pA t du dossier : 14/02/2025

Demandeur principal : CommunautA© de Communes de l'île d'OIA©ron

Adresse du projet : Chemin rural de l'île du Douhet - ForA©t du Douhet

Libelle : EAM 9 - 1.pdf en environnement



## MA 2 : Mettre en place un balisage et une signalétique adaptés

L'ouverture d'un site au public l'assujetti à diverses dégradations d'origine humaine. Pour contenir ce risque et le minimiser au maximum, la Communauté de Communes de l'île d'Oléron veillera à mettre en place une signalétique et un balisage adaptés.

La signalétique peut prendre la forme d'un panneau pédagogique : qualité du site, présentation des espèces-phares (Pélobate, autres reptiles ...) tel qu'il en existe à l'entrée de la réserve naturelle, à quelques dizaines de mètres du chemin de l'Ilette.



Figure 7. Panneau pédagogique (cliché hors site d'étude)

Le balisage doit empêcher l'accès au reste du site, afin d'empêcher la dégradation par piétinement ou la dégradation intentionnelle. La ganivelle représente le moyen le plus couramment utilisé pour prévenir la pénétration du public sur un site à protéger. En fonction de l'écartement des lamelles, **les ganivelles peuvent constituer une rupture écologique relative en cela qu'elles risquent de compliquer le passage des amphibiens et des reptiles**. Des ouvertures de 15x15 cm (par exemple) rendent le passage possible. En outre, la faune (lapins, renards) sera amenée à creuser ses propres passages, dont on sait par expérience qu'ils sont régulièrement empruntés par d'autres espèces.

De plus, plusieurs niveaux de ganivelles rendent difficile le franchissement de la clôture par les usagers. Enfin, **la ganivelle est une solution souvent utilisée en contexte littoral car elle s'intègre facilement dans le paysage**.

**La barrière (grillage à moutons ou ganivelles) doit être posée de part et d'autre du chemin, sur l'ensemble du linéaire. Deux niveaux semblent suffisants pour empêcher un accès « accidentel » du public.**

<i>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</i>	<i>Référence dossier</i>	<i>01-14-001</i>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<i>Statut :</i>	<i>Définitif</i>

## Indicateurs

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

### **MS 1 : Assurer le suivi des populations de pélobate cultripède et de coronelle girondine**

Étroitement liée à la mesure d'accompagnement MA1 (mise en place d'un COPIL concernant la gestion du site de Fort Royer), cette mesure de suivi doit permettre d'identifier clairement la dynamique de la population de pélobates cultripèdes suite à la réhabilitation du chemin, en incluant les effets liés aux mesures de restauration.

La collectivité, ou la structure à laquelle elle pourra faire appel, veillera à mener ce suivi de manière cohérente avec le rythme biologique du Pélobate cultripède.

Un suivi identique sera mené sur la coronelle girondine, en tenant compte également de son rythme biologique.

**Il est proposé de mener ces suivis annuellement au minimum les 5 premières années, puis tous les 5 ans pendant 30 ans.**

## Méthodes

***L'autorité environnementale recommande que soient clairement précisés et justifiés la méthode adoptée pour l'étude du milieu naturel, les calendriers d'investigations et les périmètres d'analyse. Pour une meilleure compréhension du public, l'Ae recommande que la présentation des milieux naturels et des zonages soient appréhendée à plusieurs échelles, notamment à celle de l'île d'Oléron afin que les enjeux insulaires soient davantage appréhendables.***

Une présentation du contexte écologique général de l'île et plus précisément des secteurs à enjeux, pour la plupart concernés par le zonage NATURA 2000 est effectué. Les données du DocOb sont présentées à une échelle globale et lorsque leur niveau de précision le permettait, des précisions sont apportées au niveau local et au plus près des tracés. Les données de 2010 proviennent du DocOb.

PA 17486 25 00001  
Date d'export : 14/03/2025

La BrAC au plus près de  
Date de départ 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 : PA14-9-1.pdf Eau-Mega - Conseil en environnement

<b>Plan Vélo III - Communauté de communes de l'île d'Oléron</b>	<b>Référence dossier</b>	<b>01-14-001</b>
<i>Compléments pouvant être apportés pour la bonne compréhension du dossier</i>	<b>Statut :</b>	<b>Définitif</b>

Elles ont toutefois été complétées par des données plus récentes fournies par la LPO, gestionnaire de la réserve, à proximité de cette dernière.

Ces données, ainsi que les premiers repérages des tracés ont permis de sélectionner, des secteurs paraissant plus sensibles (tracés des sections 6, 7, 10, 35, 58, 62, 63, 66, 68, 72, 73 et 74) qui ont fait l'objet d'inventaires naturalistes multigroupes.

C'est la raison pour laquelle 24 journées d'inventaires ont été réalisées entre avril 2014 et février 2015 auxquelles s'ajoutent des visites relevant de l'étude du contexte local, des entités paysagères et de perception des incidences potentielles sur place. La méthodologie est détaillée de la page 81 à 84 de l'étude générale.

## Résumé non technique

***L'autorité environnementale recommande que le résumé non technique :***

- ***Soit positionné au début de l'étude d'impact et compréhensible en tant que tel,***
- ***Précise le contexte et les objectifs du projet afin d'être plus facilement appréhendable,***
- ***Prene en compte les recommandations de l'avis de l'autorité environnementale.***

Le positionnement du résumé non technique en début d'étude ne relève pas d'une obligation réglementaire mais pourra, comme le souhaite l'autorité environnementale, être positionné au début de l'étude.

La présente note vise à compléter le contexte général du projet et à apporter des éléments complémentaires à sa compréhension, en réponse aux recommandations de l'AE. Ces éléments viendront compléter le résumé non technique de manière à ce que l'ensemble du dossier soit plus appréhendable.