

## 1. GENERALITES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

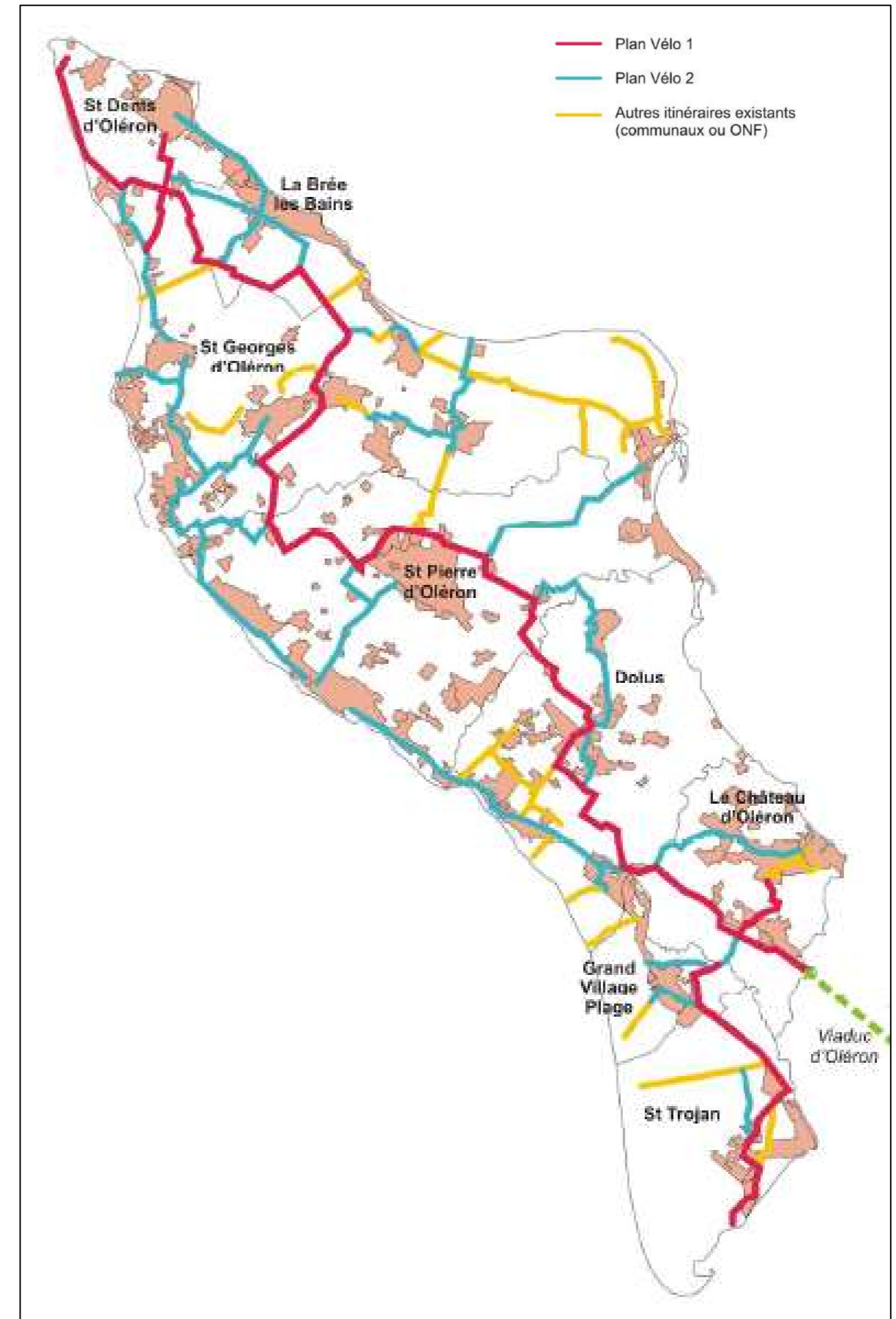
Dans ce contexte, le Plan Vélo III vise à finaliser le réseau cyclable, en mettant plus particulièrement l'accent sur les besoins en matière de déplacements utilitaires. Il existe également des besoins de jonctions entre les différents segments cyclables existants et la prise en compte de l'accessibilité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

### Historique des procédures réalisées

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

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

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



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