

Trouver une solution alternative au stationnement actuel de la plage de Vert Bois



Projet individuel réalisé par Aurélien



Année scolaire 2006 - 2007
Première année d'ingénieur
en Aménagement du Territoire

Trouver une solution alternative au stationnement actuel de la plage de Vert Bois (17)

**Comment répondre à la demande touristique
toujours plus importante, en accord avec
l'environnement alentour ?**

Remerciements

Tout d'abord à Marc-André Philippe, mon tuteur, qui m'a conseillé et guidé lors de ce projet,

à Hervé Baptiste qui m'a permis d'avancer dans mon projet,

à Mr Dauge, directeur de l'ONF sur l'île d'Oléron, qui m'a accordé un peu de son temps précieux et m'a fourni de multiples renseignements sur la plage et la position de l'ONF,

à Mr Bazerbes, maire de Dolus, qui m'a écouté et aiguillé lors de la phase finale de ce projet,

à Mr Chaigneau pour une vision différente du parking,

aux personnes de la Communauté de Communes m'ayant guidé,

à ma famille qui m'a soutenu lors de la réalisation de ce mémoire,

à Mr Toupiller, pour ses informations qui m'ont aidé à finir ce mémoire,

à la sœur de Pablo et à Steven pour leur soutien durant ces derniers mois.

Sommaire

INTRODUCTION	p 1
I/ LE CADRE D'ETUDE	p 2
Localisation de l'île d'Oléron	p 3
A/ Oléron, une île que les vacanciers développent et fragilisent	p 3
1°) Une évolution démographique nuancée	
2°) Une évolution économique basée principalement sur le tourisme	
3°) Un paysage intéressant mais à surveiller	
4°) Une offre en déplacement qui reste insuffisante à tout point de vue	
5°) Mini synthèse	
B/ Dolus, une ville basée sur le tourisme en accord avec son patrimoine naturel	p 10
1°) Présentation générale	
2°) Une commune tournée vers la sauvegarde des milieux naturels	
C/ Présentation de Vert Bois	p 12
1°) Historique de la plage	
2°) Un village sous l domination de sa plage	
3°) Une bonne accessibilité relative	
II/ DES ACTEURS DIFFERENTS POUR LA SAUVEGARDE D'UN MEME ENVIRONNEMENT	p 18
A/ Une multitude d'acteurs à des niveaux variés	p 19
1°) La ville de Dolus	
2°) La Communauté de Communes de l'île d'Oléron	
3°) l'ONF	
4°) Le Conseil Général de la Charente Maritime	
5°) Le pays	
B/ Un environnement à préserver malgré une pression de plus en plus forte de la demande touristique	p 22

III/ LE PROJET	p 25
A/ Des stationnements en des lieux séparés	p 26
1°) Deux systèmes pour les voitures	
2°) Les vélos séparés des voitures	
B/ Vers une prise de conscience de l'importance de l'environnement	p 31
1°) Le trajet parking – plage	
2°) Une communication essentielle pour le développement des modes de transport alternatifs	
 BUDGET	 p 33
 CONCLUSION	 p 35
 BIBLIOGRAPHIE	 p 36
 INDEX DES ILLUSTRATIONS	 p 37
 LISTE DES ANNEXES	 p 39

Introduction

Depuis plus de 30 ans, les avantages sociaux progressent, favorisant ainsi le départ en vacances de la quasi - totalité des classes sociales.

Cependant, certaines destinations sont privilégiées pour ces vacances et la côte atlantique reste l'une des plus prisées.

Cet engouement massif pour le soleil et la plage pose toutefois quelques problèmes majeurs. On observe à la fois des embouteillages sur les grands axes routiers, mais également sur les lieux de vacances.

L'accès à ces pôles touristiques reste un enjeu de premier ordre dans notre société actuelle.

Un autre enjeu se dégage, malgré cette pression touristique toujours plus forte, celui de la conservation de l'environnement exceptionnel qui attire autant de personnes dans ces lieux.

L'île d'Oléron n'est pas épargnée par ce double enjeu, amenant de plus en plus de monde à séjourner sur l'île tout en fragilisant son écosystème.

La plage de Vert Bois étant l'une des plus prisées de l'île durant la saison estivale, elle est contrainte de même, à connaître ces problèmes de circulation et environnementaux et ce malgré les différents projets qu'elle a connu.

Elle a donc besoin d'une nouvelle approche au niveau de son accessibilité, en prenant en compte la problématique suivante : **comment répondre à la demande touristique toujours plus importante, en accord avec l'environnement alentour ?**

Pour répondre à cette problématique, nous développerons tout d'abord le cadre d'étude afin de comprendre dans quel contexte touristique, économique et environnemental l'étude se passe.

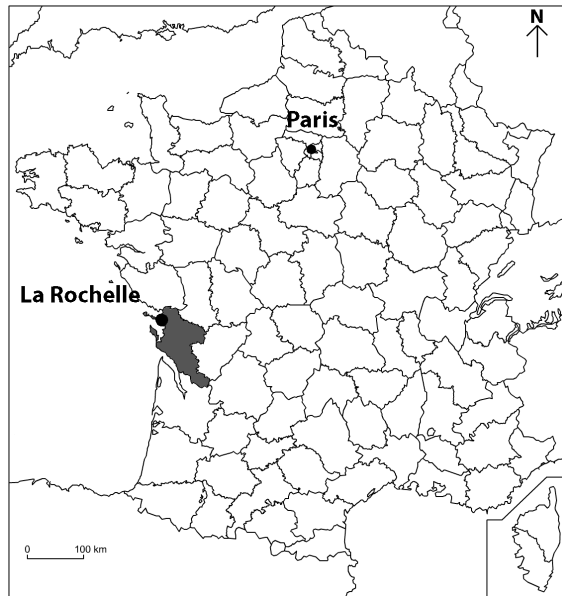
La diversité des acteurs ainsi que la multitude de protections du patrimoine naturel seront également exposés car ils évoluent ensemble face à des enjeux communs.

Pour finir, le projet en lui – même sera présenté. Il a été réfléchi suivant l'intérêt de tous, vacanciers, habitants, mais aussi en accord avec celui de la faune et de la flore.

PREMIERE PARTIE

LE CADRE D'ETUDE

Localisation de l'île d'Oléron



Source : www.hist-geo.com
Modifications personnelles

A/ Oléron, une île que les vacanciers développent et fragilisent

1°) Une évolution démographique nuancée

Depuis l'ouverture du viaduc en 1966, la population n'a pas cessé d'augmenter sur l'île d'Oléron ; par exemple, elle a augmenté de 19,79% de 1982 à 1999.

La grande évolution démographique constatée est issue de l'arrivée de nouvelles populations et non d'un solde naturel positif, puisqu'on remarque par exemple une baisse des naissances de 224 entre 1990 et 1999, ce qui est un fait généralisé depuis plus de 30 ans.

Ce phénomène est principalement dû au développement des congés des travailleurs français associé avec un héliotropisme toujours plus grandissant ainsi qu'une attirance pour les îles et leur charme particulier.

Cette arrivée de populations nouvelles compense en réalité le déficit des naissances mais participe également à un vieillissement démographique ainsi qu'à la demande croissante en déplacements et stationnements.

2°) Une évolution économique basée principalement sur le tourisme

Elle est extrêmement dépendante de la position géographique de l'île.
La présence de la mer a toujours servi à son développement :



- par la pêche, la Cotinière étant le plus grand port de pêche de la Charente-Maritime devant la Rochelle avec plus d'une centaine de bateaux,

- par l'ostréiculture, le bassin Marennes-Oléron est mondialement reconnu et représente à lui seul 50% de la production d'huîtres françaises,

- par le tourisme depuis les 40 dernières années, moteur principal de l'économie locale par ses emplois induits directs (campings, hôtellerie...) ainsi que par ceux indirects (constructions de résidences secondaires...); il représente plus de 50% de l'économie,

On peut tout de même ajouter un bémol aux deux dernières sources d'emplois qui constituent principalement des emplois saisonniers, ne faisant donc pas baisser le taux de chômage durablement.

L'agriculture est de moins en moins présente sur l'île ne représentant que 12,5% de la population active en 2000 contre 27% en 1988.

Quant au commerce, industrie et services, ils dépendent entièrement du tourisme.

Le tourisme est depuis l'ouverture du pont, l'activité la plus importante de l'île. Sans elle, l'île ne pourrait croître économiquement.

3°) Un paysage intéressant, mais à surveiller

L'île d'Oléron présente aussi bien un environnement riche que fragile.

Il se compose de milieux naturels tels que marais, anciens marais salants, dunes, forêts dunaires, falaises et bien d'autres.

On y retrouve également un patrimoine archéologique, bâti avec ces petits villages pittoresques, et paysager.

Ces deux éléments – environnement et patrimoine – forment à eux seuls un paysage extrêmement remarquable composé des deux grandes forêts domaniales, du littoral avec ses plages et ses dunes, des grands espaces ouverts des marais et des zones agro-viticoles au nord de l'île ainsi que des centres anciens des villages et hameaux.

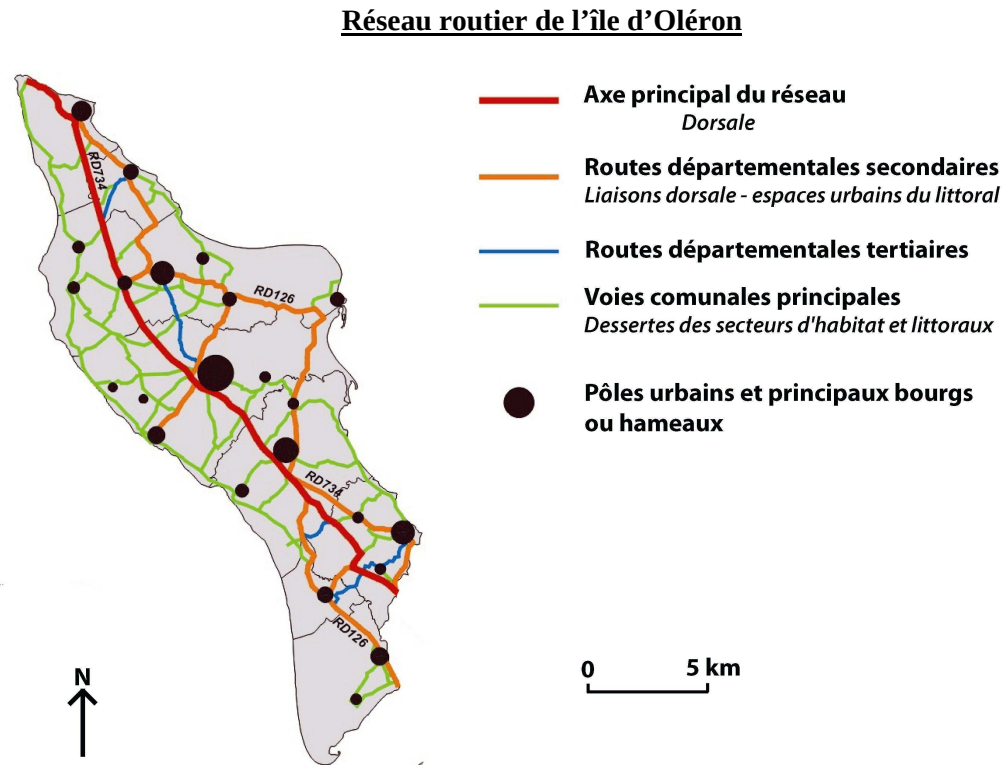
Ces qualités identitaires doivent cependant être examinées de près car elles ont tendance à laisser penser à une impression de laisser-faire généralisé, comme par exemple les différents petits parkings peu soignés le long des routes principales. Ceci est renforcé par la mauvaise information que les gens ont sur l'environnement comme pour le piétinement des dunes.

Nous devons donc en tenir compte lors de l'élaboration de notre projet, en essayant d'enrayer cette mauvaise impression quasi-généralisée.



4°) Une offre en déplacement qui reste insuffisante à tout point de vue

a) Le réseau routier



Source : SCoT du pays Marennes Oléron

Il se constitue d'un axe central avec la RD 734 – RD 126 qui collecte la majorité des déplacements sur l'île.

Il existe également un réseau secondaire bien développé, mais dont l'utilisation est très peu hiérarchisée et qui accepte aussi bien la desserte et les liaisons résidentielles que le trafic touristique, agricole et commercial, que ses utilisateurs soient motorisés ou non.

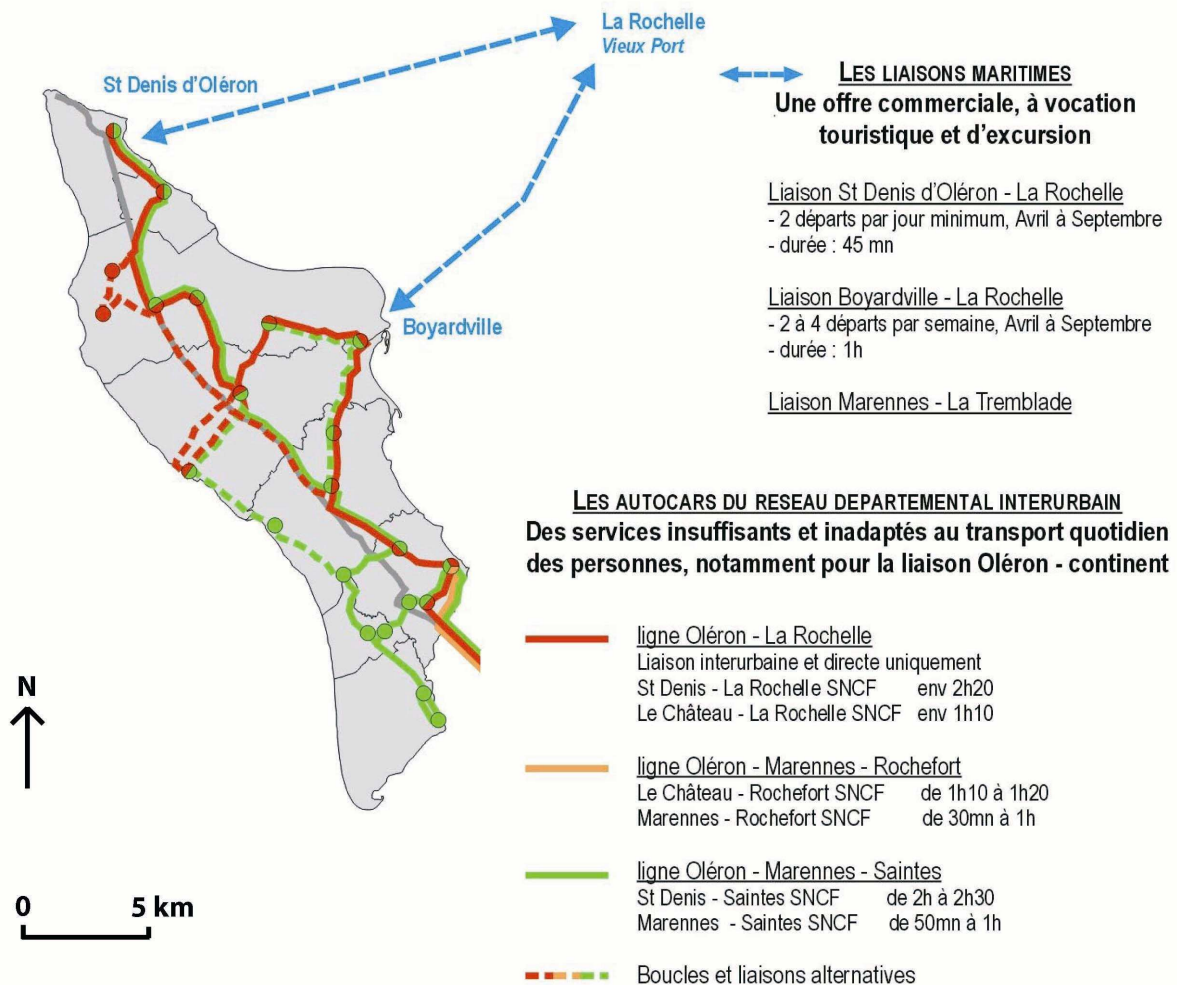
On remarque en période estivale un accroissement de 60% du trafic entraînant :

- une augmentation de 40% des temps de parcours,
- des ralentissements en milieu urbanisé ...
- ... qui poussent les gens à emprunter des itinéraires alternatifs, qui sont le plus souvent la route des huîtres ainsi que la route touristique.

Tout ceci congestionne à la fois l'axe central mais aussi le réseau secondaire, ne favorisant pas de bons déplacements dans l'île.

b) Le réseau de transport en commun

Offre existante en transport en commun



Source : SCoT du pays Marennes Oléron

Le réseau de bus est composé de trois lignes reliant Oléron et les trois grands pôles à proximité : la Rochelle, Rochefort et Saintes.

Le problème est que ce réseau ne correspond qu'à une demande scolaire et ferroviaire car il permet de faire la liaison avec quelques correspondances SNCF.

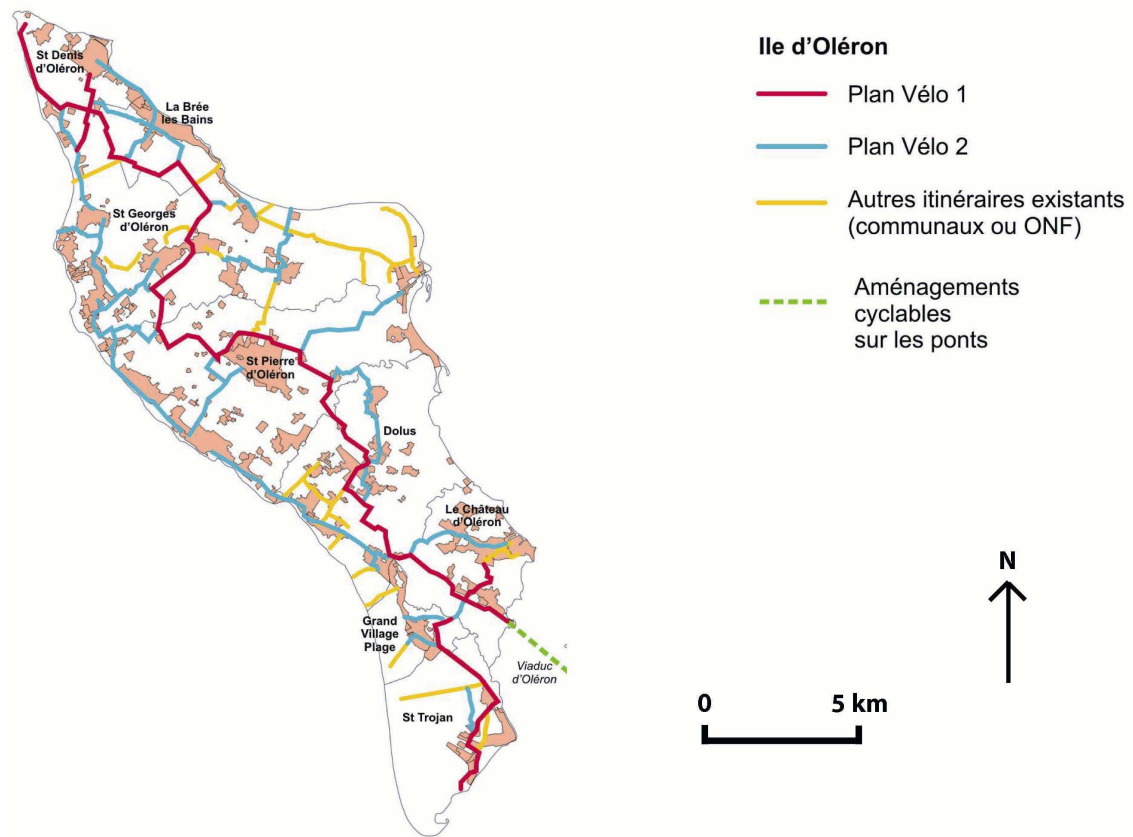
Il ne permet en aucun cas des déplacements quotidiens au sein de l'île vers les grandes plages par exemple.

Il est à noter que des lignes maritimes existent vers la Rochelle mais restent encore trop à vocation touristique à défaut de proposer une réelle solution de déplacement alternatif.

Un effort doit donc être fait au niveau de l'offre en terme de transport en commun afin de proposer une solution alternative à la voiture pour toute personne voulant se déplacer sur l'île ou y accéder, même si cela n'est sûrement possible que durant la période estivale pour des problèmes de rentabilité.

c) Le vélo, un mode de transport alternatif qui se développe

Réseaux cyclables existants et projetés



Source : SCoT du pays Marennes Oléron

Depuis 1995, la Communauté de Communes de l'île d'Oléron a démarré le Plan Vélo qui visait l'établissement d'un réseau de pistes cyclables pouvant relier le nord au sud de l'île ainsi que de desservir certains bourgs comme Saint Denis, Saint Pierre ou Dolus.

L'offre n'étant pas assez transversale, elle a continué en mettant en place le Plan Vélo 2 avec un horizon de réalisation d'ici 2011, afin de proposer une offre complète en terme de piste cyclable.

Pour l'instant seuls 15 à 30% des touristes résidents utilisent le vélo pour se déplacer mais cette tendance est déjà une bonne progression, comparée à quelques années en arrière, où les personnes qui voulaient se déplacer en vélo devaient le faire en suivant les routes ce qui n'était pas des plus sécurisant. Malheureusement, cette pratique est toujours d'actualité car les gens veulent se déplacer au plus court et au plus rapide.

Mini-synthèse

Oléron connaît depuis 40 ans une croissance aussi bien démographique qu'économique principalement basée sur le tourisme.

Ceci amène donc de nouveaux enjeux tels que la gestion de son accès à la demande touristique en accord avec les besoins des personnes y travaillant à l'année, en ne se limitant pas à sa gestion mais en pensant à son développement.

Les différents réseaux existants doivent donc être performants.

Le réseau routier est important mais des problèmes de circulation subsistent au cours de la saison estivale dus principalement à une arrivée massive des touristes.

Le vélo peut donc représenter un très bon mode alternatif à la voiture de part le futur réseau de pistes cyclables, mais devant être complété par des liaisons en bus et en bateaux supplémentaires du fait de la distance pour les personnes effectuant des déplacements supra-insulaires.

B/ Dolus, une ville basée sur le tourisme en accord avec son patrimoine naturel

1°) Présentation générale

Localisation de la commune de Dolus



Dolus est une commune centrale d'Oléron. La ville (●) se trouve sur la dorsale RD 734 – RD 126 entre Saint Pierre, le Château, Boyardville et le viaduc la mettant ainsi à une position de carrefour par rapport aux autres communes.

Son économie fut longtemps basée sur le port de la Perroche ainsi que sur la viticulture. Les vignes furent décimées en 1880 par un parasite, le phylloxéra ce qui mit un frein au développement économique de la commune par l'agriculture.

Ensuite, une gare s'établit en 1904 sur la voie reliant le nord au sud de l'île.

2°) Une commune tournée vers la sauvegarde des milieux naturels

De nos jours, le port de la Perroche n'existe plus. Il a été réhabilité en école de voile qui fonctionne très bien, aussi bien l'été que l'hiver.

De la gare n'est pas resté que l'emplacement, car elle sert de gares routières avec des bus arrivant quotidiennement de la Rochelle, Rochefort ou Saintes.

La commune compte 10 campings et 3 hôtels, satisfaisant ainsi à la majeure partie des demandes estivales en terme de nuitée.

Il existe également 2 parcs majeurs sur la commune : le parc myocastor et le parc ornithologique « le Marais aux Oiseaux », qui ont tous les deux une vocation pédagogique mais également de centre de sauvegarde.

L'économie locale est avant tout liée au tourisme car la commune accueille un grand nombre de campings principalement localisés à Vert-Bois et à Boyardville qui sont extrêmement prisés l'été. De plus, une partie de la forêt de Saint Trojan, une des deux forêts domaniales de l'île, est dans son périmètre. De même, il existe plusieurs sites classés Natura 2000 ou ZNIEFF tel que le Marais Doux ou encore la réserve naturelle des Marais de Moëze.

L'objectif principal du maire est avant tout de fournir un développement économique à sa commune, tout en offrant des logements à toute personne voulant s'y installer. Il est conscient que l'urbanisation de l'île d'Oléron sera un jour ralentie voire stoppée au nom de la sauvegarde des milieux naturels, et cela au détriment des jeunes de la commune qui auront peu de chances de pouvoir s'y établir.

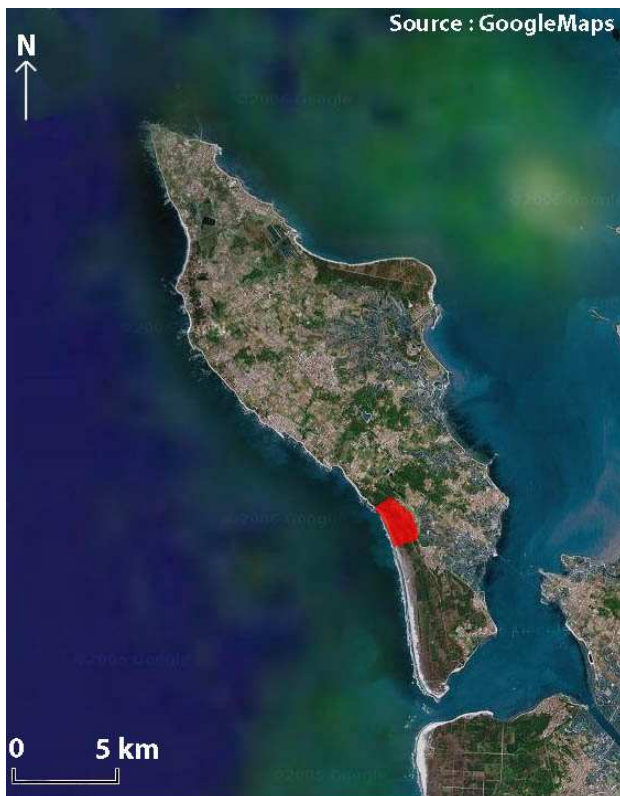
Tout ceci rend la commune d'autant plus responsable de son patrimoine et de son environnement.

C/ Présentation de Vert Bois

« De grandes plages de sable, battues souvent et remuées par la houle d'ouest; sur les dunes, des tapis d'immortelles et d'œilletons roses, si odorants qu'ils envoient leur parfum jusqu'au large, aux navires qui passent... » Fleurs d'ennui, Pierre Loti

1°) Historique de la plage

Localisation de Vert Bois



Comme beaucoup de plages françaises, celle de Vert Bois est avant tout un ensemble artificiel.

Elle a été façonnée à partir des décrets napoléoniens de 1810. Elle menaçait plusieurs villages d'ensablement. On a donc opposé des palissades en bois au vent et replanté des arbres à partir de 1830.

Jusqu'en 1970, le sable a gagné 400 m sur la mer, ensevelissant ainsi le village de Saint Trojan dont seul le clocher de l'ancienne église dépasse encore.

A partir de cette date, la mer commença petit à petit à regagner de la place sur le sable, ce qui continue encore aujourd'hui et qui n'est pas près de s'arrêter et ceci pour deux raisons :

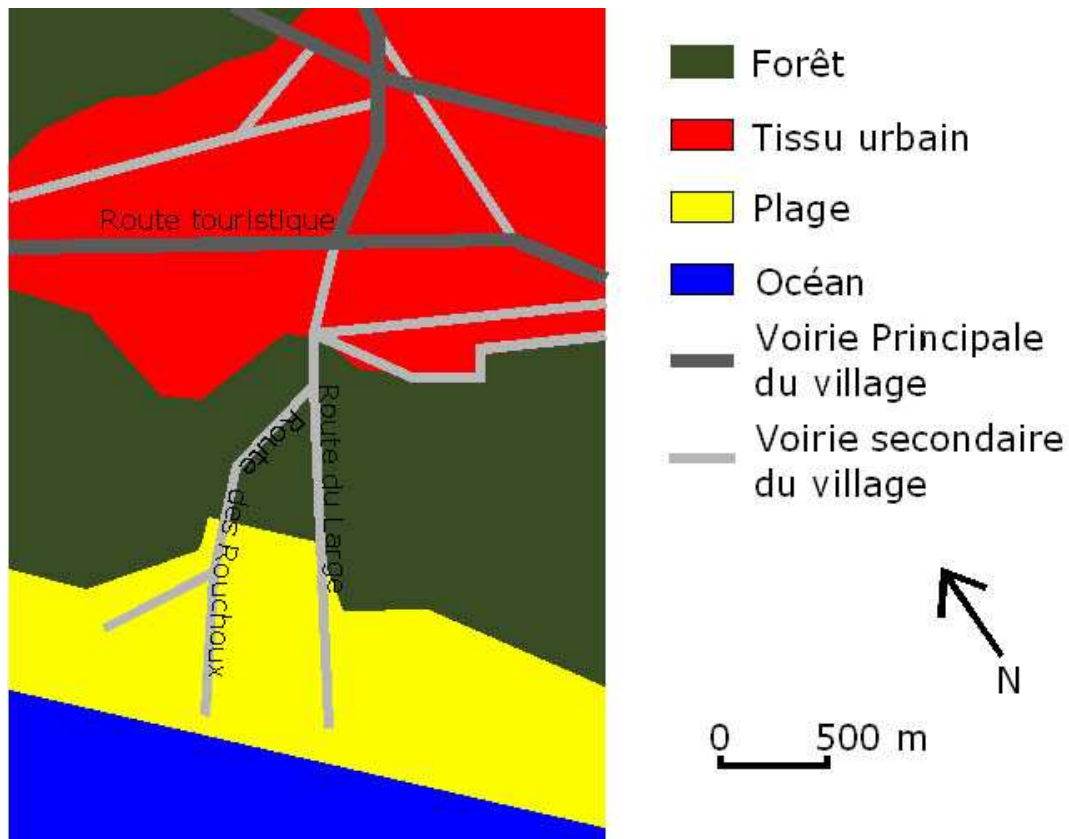
- une pénurie de sédiments empêchant le renouvellement du sable emporté par la mer,
- la montée des eaux qui ne peut pas entraîner une stabilisation de l'équilibre entre la mer et le sable.

En 1995, des crédits européens ont été débloqués avec l'idée de ne pas lutter contre cette érosion mais de l'accompagner pour éviter des dégradations en amont. Dans la mesure où la forêt est domaniale, cet accompagnement est géré par l'ONF.

2°) Un village sous la domination de sa plage

Vert Bois est un village faisant partie de la ville de Dolus. Il se situe au sud du bourg et est constitué d'un centre résidentiel organisé linéairement le long de la route touristique et s'étendant en largeur jusqu'au village du Riveau, d'une partie de la forêt domaniale de Saint Trojan, d'une dune et d'une plage.

Schéma de l'organisation de Vert Bois



Réalisation personnelle

La voie d'accès à la plage était constituée il y dix ans, d'une boucle à sens unique avec stationnements en bataille et en créneau le long de la voie.

Après la tempête de décembre 1999, le pan de route parallèle à la plage s'étant effondré, il ne restait donc plus que 2 voies sans aucun lien.

L'ONF a alors décidé de ne pas reformer la boucle pour deux raisons :

- ne connaissant pas la limite de l'érosion, ils ne pouvaient le faire sans savoir s'ils allaient devoir recommencer quelques années plus tard, impliquant une perte de temps et d'argent,
- il existe, entre autre, deux espèces rares et particulières dans ce lieu, citées dans l'inventaire II/ B/ qu'ils ne voulaient pas perturber plus qu'elles ne l'étaient déjà.

L'ONF a alors bloqué la route des Rouchoux, qui sert dorénavant d'accès à la plage pour les vélos et les piétons. Une vingtaine de parkings à vélos au bout de la route pouvant accueillir environ 200 vélos s'y trouvent actuellement. Ils ont également mis la route du Large en double sens mais ceci a réduit la capacité d'accueil en terme de places de parking de deux tiers.

Ils ont choisi de créer de nouvelles places de parking dans la forêt le long de la voie d'accès à la plage pour offrir un surplus d'accueil aux voitures portant à 300 la capacité d'accueil mais qui reste toujours insatisfaisante pendant la saison estivale, puisqu'on constate des bouchons sur cette même voie. Il faut parfois faire trois allers-retours sur la route pour trouver une place, durant parfois plus de 20 min pour parcourir à peine 5 km.

D'une année à l'autre la fréquentation touristique du littoral atlantique ne varie pas de manière significative, donc un comptage daté de 1997 est encore d'actualité aujourd'hui. Ce comptage donne une estimation de la fréquentation journalière pendant la saison d'environ 800 véhicules. Comme les personnes viennent majoritairement à la plage entre 14 h et 17 h, cela explique les embouteillages constatés pendant la saison.

La position de l'ONF par rapport à cela est de dire que des travaux aussi importants que l'augmentation du nombre de places de stationnement ne sont peut-être pas justifiées pour un mois dans l'année.

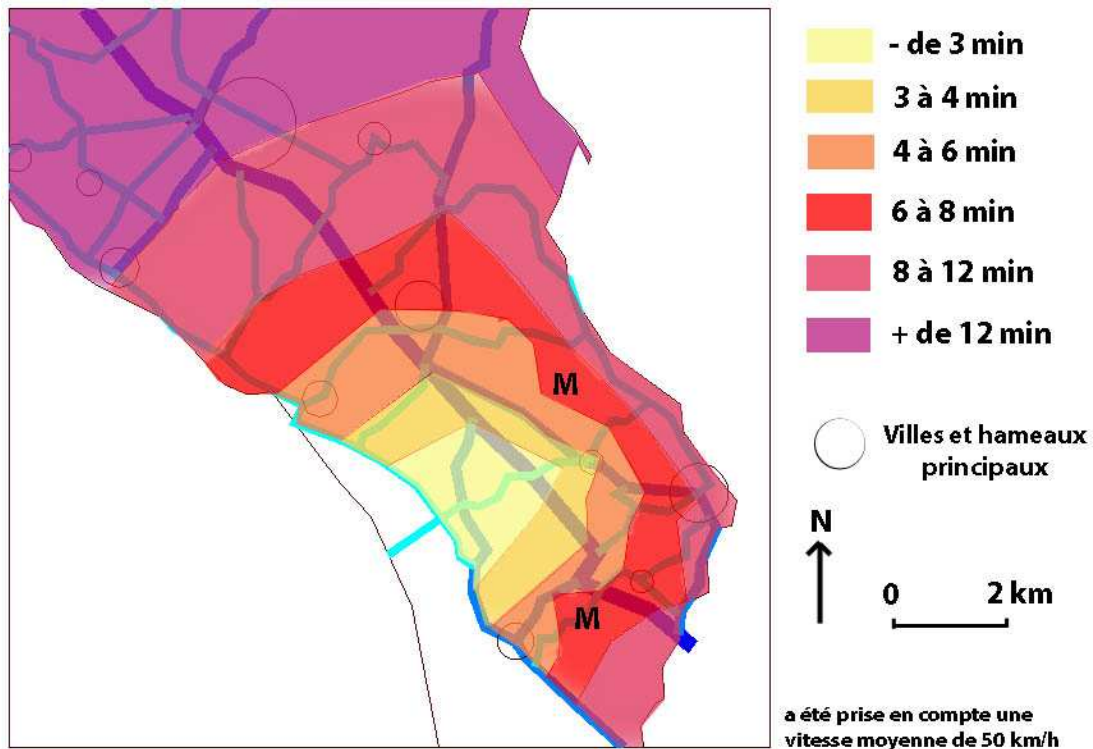
Le problème de cette plage, comme pour la plupart des plages oléronaises, est que les baigneurs qui y viennent ne résident pas seulement à Vert Bois et comme nous l'avons déjà abordé uniquement 15 à 30 % des touristes résidents sur l'île se déplacent à vélo ; et ces chiffres ne valent que pour ceux habitant sur l'île, donc l'utilisation de la voiture est généralisée à l'ensemble des touristes allant à la plage.

C'est principalement cette utilisation systématique de la voiture sur Oléron qui engendre les problèmes de bouchon et de stationnement et qui doit être résolu.

Hors saison, ces problématiques n'existent plus du fait de la fréquentation moindre existante. Le trafic est fluide puisque le nombre de places proposées est suffisant. Notre aménagement pourra donc prévoir un fonctionnement différé suivant la saison.

3°) Une bonne accessibilité relative

Carte isochrone du temps de trajet en voiture à partir de Vert Bois



Réalisation personnelle

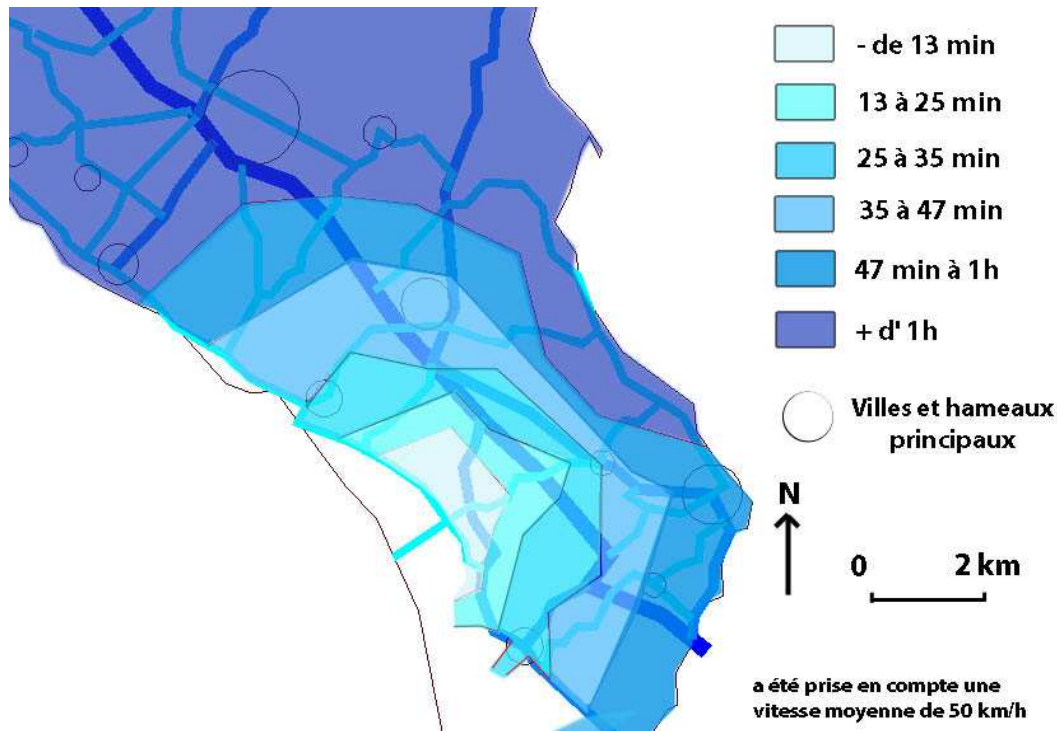
Cette carte permet d'observer que le réseau routier est suffisamment bien conçu pour qu'il n'y ait pas de grandes disparités en termes de temps de parcours en voiture dans un contexte de fluidité normale.

Les seules qui sont remarquables le sont à cause de la présence de marais (M).

Ceci incite les touristes à prendre leur voitures car ils savent qu'ils peuvent arriver à Vert Bois sans trop de difficultés ainsi que se garer à une courte distance de la plage et en profiter ainsi au plus vite.

C'est alors que se forment bouchons et problèmes de stationnement et que les abords de plage deviennent de moins en moins accessibles, d'où une facilité relative à accéder à la plage en voiture.

Carte isochrone du temps de trajet en vélo en passant par les pistes cyclables
(y compris celles du plan vélo 2) à partir de Vert Bois



Réalisation personnelle

Cette carte isochrone nous montre que, grâce au Plan Vélo 2, le territoire étudié n'a pas de grosses disparités dans le réseau en terme de pistes cyclables, si ce n'est une fois de plus au niveau des marais.

En comparant ces deux cartes, on observe que l'offre en terme de réseau routier ou de pistes cyclables est tout à fait semblable, pas en temps de parcours certes, mais dans l'éloignement que peut représenter la plage de Vert Bois par rapport à Saint Pierre, Dolus ou Grand Village.

On peut donc espérer que l'utilisation du vélo sera accrue lorsque le Plan Vélo 2 sera mis en place. Pour cela, de bons aménagements doivent être mis en place tels que des parkings à vélos placés stratégiquement par rapport à la plage, ainsi qu'éviter au maximum le contact entre vélos et voiture sur la route du Large.

Mini-synthèse

Le principal enjeu par rapport à l'accès à la plage de Vert Bois est de réduire au maximum cette tendance à se servir de sa voiture pour se déplacer en proposant de nouveaux modes de transport. C'est un problème global qui ne concerne pas seulement la plage étudiée mais bien l'île toute entière.

L'autre enjeu majeur complétant le précédent est de changer la façon dont on accède à la plage de Vert Bois en voiture puisqu'il y aura toujours une majorité de personnes se déplaçant en voiture sur l'île ; en aménageant le stationnement et l'accès autrement, on pourra ainsi réduire le temps d'attente avant de pouvoir se garer, ce qui économiserait de l'énergie, tout en sauvegardant le patrimoine naturel.

D'ici 2011, le réseau cyclable sera pleinement opérationnel, poussant de cette façon les personnes voulant se rendre à la plage, à prendre de plus en plus leur vélo.

Cette utilisation croissante de modes de transport doux en complément d'un aménagement plus lourd au niveau de l'automobile ne peut être que salutaire aussi bien pour la circulation et les stationnements que pour la planète et l'environnement local.

DEUXIEME PARTIE

DES ACTEURS DIFFERENTS POUR LA SAUVEGARDE D'UN MEME ENVIRONNEMENT

A/ Une multitude d'acteurs à des niveaux variés

1°) La ville de Dolus

Vert-Bois faisant partie de la commune de Dolus, un de ses principaux acteurs est bien sûr la mairie. Pour ce faire, elle s'est dotée d'un PLU depuis fin 2006.

La zone contenant la plage est classée Nr. C'est une zone naturelle et forestière à protéger car présentant un intérêt du point de vue écologique ou esthétique.

Elle est sous l'influence de l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme, renforçant ainsi l'obligation de sa préservation écologique. Cet article autorise les aménagements légers servant à mieux gérer la zone et ainsi favorisant son développement en terme d'accueil du public. Le PLU complète l'article sur ce point en imposant aux infrastructures de ne pas modifier l'aspect extérieur de la zone et de ne pas nuire au site.

Le règlement R146-2 autorise également dans cette zone, l'aménagement de places de stationnement non cimentées et bitumées mais sans que la capacité effective n'augmente. Cette mesure ne sert qu'à stopper un stationnement anarchique. Ceci rejoint ainsi la volonté de l'ONF de ne pas vouloir accroître le nombre de stationnement au bord de la route.

La construction ou l'implantation de maisons ou campings divers y est également interdit.

Le maire de Dolus a déjà proposé plusieurs aménagements pour la plage de Vert Bois, tel que reformer la boucle près du sous bois, mais ils ont été rejetés à chaque fois, soit par l'ONF, soit par la pression imposée par la SPPIO.

Le Plan Plage étant lancé par la Communauté de Communes, la mairie de Dolus en concertation avec les autres communes de l'île cherche d'autres solutions.

2°) L'ONF



L'Etat étant propriétaire de la forêt, c'est l'ONF qui la gère directement, ainsi que la plage et son accès.

Leur but premier est de lutter contre le phénomène d'érosion dû au vent. De leur point de vue, on ne peut empêcher le recul du sable par rapport à la mer. Il faut donc l'accompagner afin d'éviter des problèmes trop graves en amont.

Pour cela ont été apposés des branchages afin de faciliter la végétalisation de la dune car lorsque la dune est recouverte de ces branches, les grains de sable bougent beaucoup moins sur la dune à cause du vent, évitant ainsi la dispersion des graines pouvant aider à cette implantation végétale et fixant ainsi la dune.

Leur but second est de gérer l'accès à la plage. Il a été défini que les capacités actuelles ne seraient jamais dépassées en terme de parking et qu'il faudrait donc développer les déplacements alternatifs en accord avec les orientations du SCoT.

L'ONF a proposé depuis quelques années des installations sanitaires mais est bloqué par l'Etat et certaines associations écologistes malgré le relatif champ libre laissé par le PLU à ce niveau –là.

3°) La communauté de communes de l'île d'Oléron



Elle est constituée des 8 communes oléronaises depuis le 26 décembre 1995.

Elle doit assurer plusieurs compétences telles que l'aménagement de l'espace et le développement économique.

Elle a 4 grands rôles par rapport aux plages oléronaises :

- le nettoyage des plages, effectué manuellement pour les macro-déchets par une entreprise. Ils ont une politique qui est contre la déstabilisation du milieu, déjà fragile, par toute action mécanique, donc il n'existe aucun criblage mécanique. Les déchets sont triés, puis recyclés. Toute cette politique est fortement conseillée par le Conservatoire du Littoral qui n'impose rien de précis,
- la sécurité des plages, Vert-Bois étant l'une des 16 plages surveillées en été. Elle est de catégorie 2, c'est-à-dire qu'il y a un poste de surveillance et 4 sauveteurs en pleine saison, c'est à dire pendant les mois de juillet et de septembre.
La Communauté gère aussi l'accès à la plage pour les handicapés en accord avec l'ONF pour le côté technique, avec la mise en place d'une rampe d'accès,
- une participation financière à la défense des côtes contre la mer pilotée par le Conseil Général
- le Plan Plage, dont le but est d'homogénéiser les politiques d'aménagement des plages et de leurs abords de chaque commune, en définissant un « rôle » à chacune de ces plages, l'intention à terme étant de réduire au maximum les accès aux plages, afin de leur redonner un côté sauvage.

Pour la plage de Vert Bois, le projet est de bloquer aux voitures la partie de la route du Large la plus près de la plage et de créer un parking de recul dans les sous bois. Une aire de dépose minute est envisagée ainsi qu'une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

4°) Le pays

Le pays est formé par deux communautés de communes : celle de l'île d'Oléron et celle du bassin de Marennes. Elle comprend 15 communes et est géré par un comité syndical.



Il s'est doté de deux outils afin de mieux gérer le territoire :

- la charte, qui détermine la stratégie du territoire en matière de développement. Elle suggère, par exemple, de :
 - o favoriser le déplacement des personnes,
 - o préserver les richesses naturelles en tant qu'infrastructures essentielles à l'économie du territoire
- Le SCoT, approuvé en décembre 2005, quant à lui définit les grandes orientations en matière d'aménagement sur Oléron, tel que :
 - o protéger les espaces d'intérêt du pays
 - o accroître les offres alternatives à l'automobile
 - o canaliser les flux touristiques dans les espaces naturels fragiles

C'est un document opposable, à l'inverse de la Charte de Pays qui n'est que prescriptif dans ces orientations, donc chaque intercommunalité ou commune faisant partie du Pays devra intégrer ces objectifs dans tous ses documents de planification et opérations d'aménagement tels que PDU, PLU, PSMV...

B/ Un environnement à préserver malgré une pression de plus en plus forte de la demande touristique

Une partie de l'îlot étudié fait partie de zones classées :



- en ZNIEFF II, car elle contient un morceau de la forêt de Saint Trojan. Elle est composée de dunes calcarifères avec dépressions humides localisées, une forêt thermo-atlantique à chênes verts et pins maritimes, une aulnaie tourbeuse et une vasière intertidale.

L'inventaire de la ZNIEFF répertorie quelques espèces végétales rares comme des Omphalodes présentes sur la dune vive ou bien le Ligustretum vulgaris (1).

Au niveau faunistique, son intérêt est égal de par la présence de 9 espèces de rapaces diurnes et nocturnes dont certaines rares et menacées tel le Circaète ou le Bondrée apivore (2). C'est également un secteur de nidification du Tadorne de Belon et de la Bécasse des bois.



- en ZNIEFF I, pour son cordon dunaire sur lequel se développent des espèces méridionales rares pour la plupart dans le Poitou-Charentes et en France tel que le Daphné garou (3). De plus, l'intérêt de cette zone provient du fait que ces espèces forment des associations végétales originales qu'on ne retrouve que très peu en France,

- en zone Natura 2000 depuis janvier 2002, qui s'est appuyée sur l'inventaire de la ZNIEFF.

Elle est composée de deux zones liées, la forêt littorale établie sur un système de dunes fossile, et un ensemble de cordons dunaires.

Elle est décomposée en habitats naturels dont certains sont dits prioritaires par leur précarité sur le territoire européen tel la forêt dunaire à Pin maritime et Chêne vert ou les dunes grises.

Elle insiste aussi sur la rareté et le caractère endémique de certaines espèces menacées comme le Cynoglosse des dunes et la Rosalie des Alpes (4).



Il fait également partie du site inscrit « Ile d'Oléron : ensembles littoraux », protégé ainsi par la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites à caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Cela renforce la prise de conscience de son côté fragile, ainsi que de sa valeur du point de vue environnemental et paysager.

Mini - synthèse

De nombreux acteurs sont confrontés dans ce projet, ainsi que les outils qui ont été mis en place, tels que le PLU et le SCoT.

Mais la nature est aussi présente et dans le cas de cette plage, on ne peut pas la laisser sans surveillance, ni gestion, sous peine de voir disparaître un équilibre qui est déjà extrêmement fragile.

Un enjeu supplémentaire se profile alors : celui de réaliser un projet d'aménagement viable, autant du point de vue environnemental que de celui de la demande touristique et des outils mis en place par les élus.

Le SCoT reste une base solide de par ses orientations générales, mais il faudra également tenir compte du PLU et de son zonage si un aménagement lourd est envisagé.

Tout ce projet doit également, si ce n'est principalement, tenir compte de l'avis de l'ONF qui représente la sauvegarde de l'écosystème.

TROISIEME PARTIE

LE PROJET D'AMENAGEMENT

Jusque là, on a pu se rendre compte du côté indispensable d'aménager l'accès de cette plage afin de répondre aux besoins présents, mais également futurs en terme de tourisme, sans quoi, son engorgement répété tous les ans pourrait amener de moins en moins de personnes à venir profiter du charme de Vert Bois. Cela pourrait alors déplacer les problèmes de stationnement sur d'autres plages aggravant ainsi ceux déjà existants ce qui entraînerait une mauvaise image de la gestion que l'on fait de l'île et à terme une perte économique à son niveau.

Mais nous avons également vu une autre chose indispensable : la préservation de l'environnement exceptionnel existant qui connaît un équilibre fragile. Celui-ci est déjà protégé par de multiples réglementations et nous nous devons d'en faire autant dans notre aménagement.

Pour ce faire, un système de gestion saisonnier sera mis en place pour l'accès à la plage. Ainsi, nous pourrions contrôler plus efficacement les flux de touristes arrivant et repartant et ceci sur les deux niveaux : stationnement-bouchons et environnement.

A/ Des stationnements en des lieux séparés

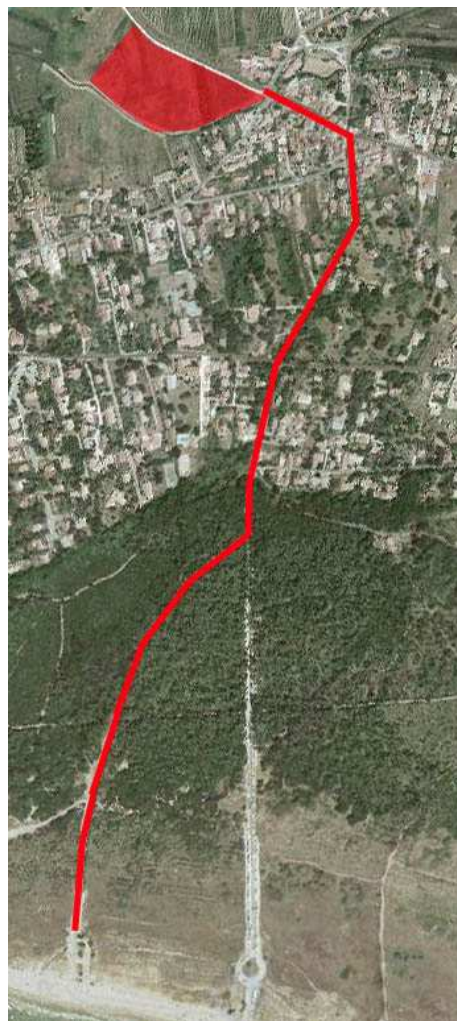
1°) Deux systèmes pour les voitures

Si on suit l'avis de l'ONF de ne pas augmenter la capacité du nombre de places de stationnement pour les automobiles, il est indispensable de limiter au maximum les voitures sur la route du Large. En effet, même en remaniant le parking comme le propose la Communauté de Communes à travers le Plan Plages, le seul effet sera de préserver la dune en ne laissant qu'un accès très restreint pour les voitures, ce qui y est déjà beaucoup. Mais les problèmes de circulation persisteront.

Pour y remédier, la mise en place d'un stationnement payant dissuadera beaucoup de personnes de s'engager le long de la route du Large. Cette solution ne peut être envisagée qu'avec un parking gratuit en complément, sans quoi seuls certains privilégiés auraient le droit de profiter d'un stationnement.

Ce parking gratuit sera cependant installé en amont de la plage et situé derrière le village du Riveau, à environ 2 km de la plage, sous réserve de son acquisition par la commune.

Cette solution a été également retenue pour la sécurité qu'elle entraînera. La route du Large ainsi désengorgée, si un feu se produit ou un quelconque autre incident, les secours sont plus facilement à même d'intervenir.



Localisation du parking gratuit

Il aura une capacité de 400 places afin de retrouver celle proposée avant la tempête de 1999. Un service de navettes électriques sera prévu pour effectuer le trajet parking – plage (développé en B/ 1°). Comme on le voit sur la carte, elles emprunteront la route des Rouchoux afin de ne pas être gênées par la circulation automobile sur la route du Large. La route des Rouchoux sera donc munie d'une barrière automatique afin de bloquer l'accès aux voitures et de permettre en même temps celui au bus. Les pompiers auront également un boîtier de commande de la barrière en cas de problème. Un système mécanique est prévu afin d'éviter tout souci électronique.

Pour les voies de circulation du parking gratuit, on utilisera de l'enrobé grenailé afin de leur donner un aspect assez clair pour ne pas ressembler à un enrobé classique, style bitume.

Les places de stationnement seront couvertes par un mélange terre – pierre semée de graminées afin de rajouter un côté naturel au parking.

Un portique anti - camping-cars sera installé afin qu'ils ne puissent rentrer car les stationnements ne mesurent que 5 m de long et ne permettent donc pas d'accueillir tous les camping – cars.

Une végétation sera mise en place afin de rompre avec le côté répétitif du parking, tels que quelques arbustes en massifs aux deux extrémités de chaque rangée de stationnement. Autour du parking, deux types d'aménagements paysagers se feront : des haies arbustives composées principalement de tamaris et complétées par d'autres essences locales, et des îlots de végétation haute afin de rompre la linéarité du parking avec des Frênes communs et des Chênes verts en majorité.

Des sentiers piétons seront également aménagés pour permettre un confort et une sécurité optimale aux piétons, puisque chaque automobiliste est un piéton potentiel sur un parking.

Une voie de circulation spécifique aux bus sera aménagée afin qu'ils n'aient pas à rentrer dans le parking à proprement parler et faire ainsi des manœuvres au milieu de voitures.

A côté de ce parking, un dépôt sera construit afin d'assurer la maintenance et la recharge des minibus. Il devra s'intégrer au maximum dans le paysage naturel avoisinant.

Pour que les vacanciers soient informés du fait que le premier parking est payant et de cette façon les dissuader d'emprunter la route du Large, plusieurs pancartes seront installées au croisement avec la route touristique.



Le fait de faire payer le parking en aval permet de proposer les navettes gratuitement. Ainsi, ceux qui décident de se garer au plus près de la plage payent pour que d'autres aient accès à la même plage sans fournir plus d'effort qu'eux. Car la distance à parcourir à pied serait bien sûr un frein à l'utilisation de ce parking.

Il faudra donc installer une vingtaine d'horodateurs pour que les usagers puissent payer leur stationnement, ainsi que mettre en place des tournées de contractuels afin de contrôler leur bon paiement. Ceci permettra, de plus, de créer quelques emplois l'été.

The diagram illustrates a parking lot layout with several key features:

- Zone 1:** A yellow rectangular area at the top left, labeled with a circled '1'.
- Zone 2:** A pink triangular area to the right of Zone 1, labeled with a circled '2'.
- Entrance:** A road at the top left labeled 'Voie de bus' with a black arrow pointing right. A red rectangular area with a circled '1' and a bicycle icon is adjacent to it.
- Exit:** A road at the bottom left with a black arrow pointing left.
- Internal Roads:** Several horizontal roads with black arrows indicating traffic flow.
- Yellow Markings:** Yellow lines and circles marking specific areas and lanes.
- Blue Markings:** Blue squares with white symbols (a person in a wheelchair and a bicycle) indicating designated areas for disabled vehicles and bicycles.
- Green Markings:** Green dashed lines and arrows indicating specific lanes or directions.
- Other Symbols:** Various symbols including a person in a wheelchair, a bicycle, and a car, indicating designated areas for these vehicles.

	Végétation haute		Arbre	 Sens de circulation	
	Végétation basse		Pancarte informative		
	Piste cyclable		Place réservée PMR		
	Passage piéton		Abri Bus		
					① Parkings à vélo
					② Dépôt

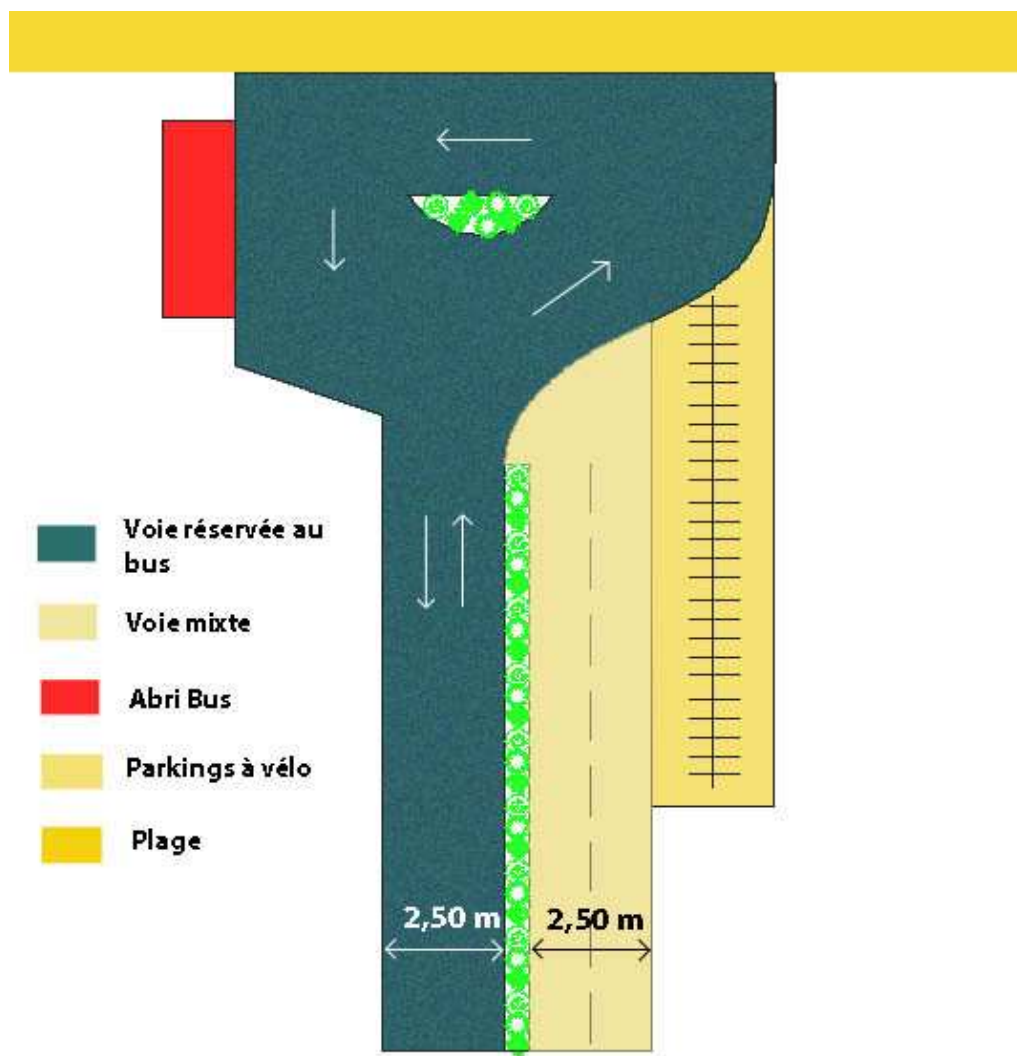
2°) Les vélos séparés des voitures

L'idée principale concernant l'accès à la plage pour les vélos est de stopper les conflits encore existants sur la route entre cyclistes et automobilistes et ainsi favoriser l'essor de son utilisation.

Pour cela, la route des Rouchoux comportera une voie mixte, où vélos et piétons cohabiteront. La voie de bus devra être séparée de celle des vélos par un aménagement paysager afin que les cyclistes aient un sentiment de sécurité sur la voie, avec par exemple une haie arbustive. Ceci permettra aux cyclistes un accès privilégié. Cet aménagement devra être complété par une liaison cyclable entre la route des Rouchoux et la piste de l'ONF en amont, garantissant alors la continuité de la piste.

Des parkings à vélo supplémentaires seront implantés afin de permettre un stationnement raisonné et non anarchique lors de grands afflux touristiques.

Schéma du fonctionnement de la route des Rouchoux



Réalisation personnelle



Route des Rouchoux avant et après aménagements

Ces aménagements ne seront que saisonniers, c'est à dire que le parking et les bus ne fonctionneront que pendant les deux mois de la période estivale.

Les stationnements le long de la route du Large redeviendront bien sûr gratuits en dehors de cette période, puisque l'affluence redevient raisonnable et les problèmes de stationnement qui se font sentir pendant la saison estivale n'existent plus.

B/ Vers une prise de conscience de l'importance de l'environnement

1°) Trajet parking – plage

Le parking gratuit étant à 2 km de la plage, il est normal de proposer un service aux personnes l'utilisant. Ce service est double en réalité :

- un système de navettes composé de mini bus électriques.**

Ce sont des mini bus pouvant embarquer 55 personnes. Ils sont électriques donc possèdent plusieurs avantages que n'ont pas des bus normaux, tels que l'absence de bruit, qui est un confort appréciable aux abords d'une plage, et celle de l'absence de pollution sur site, car ils ne rejettent aucun gaz.

Ils sont rechargés par biberonnage durant la journée, c'est à dire qu'ils sont branchés quelques minutes lors de pauses, afin de pouvoir tenir plus longtemps. La nuit, ils sont rechargés totalement dans le dépôt à côté du parking.

L'achat de deux minibus est indispensable afin de ne pas faire attendre les gens.

Une navette partira de la plage toutes les 15 minutes. L'autre partira du parking gratuit en direction de la plage 5 min plus tard afin qu'elles ne se croisent pas sur la route des Rouchoux puisque la circulation ne peut se faire à deux.

Le trajet sera gratuit sur présentation du ticket de parking.

Le seul inconvénient réel est le coût d'achat des bus. Mais cet inconvénient peut être surmonté grâce aux aides conjuguées de l'Etat, de l'ADEME et d'EDF pouvant aller chacune jusqu'à 150 000 €.

- des vélos seront laissés en libre accès à partir du parking en l'échange du ticket de stationnement.**

Ils permettront aux personnes qui ne sont pas trop chargées de pouvoir rallier la plage en vélo ou simplement de se promener dans la forêt.

Une piste cyclable étant prévue dans le cadre du Plan Vélo 2 entre celle déjà existante, qui passe devant le futur parking et qui relie la route des Rouchoux, les cyclistes pourront rouler sans gêne. De plus, pour un supplément de confort, l'abri à vélo du parking gratuit est enclavé dans des haies entre le dépôt et l'arrêt de bus afin de ne pas se sentir à l'aise en vélo.

Ce prêt ne peut être que bénéfique pour répandre l'utilisation du vélo à la plage . Plus on voit de personnes faire du vélo et plus cela provoque envie d'en faire. Certains ne pensent peut être pas à venir autrement qu'en voiture. Augmenter le nombre de personnes en vélos permet donc une prise de conscience globale des personnes se rendant à la plage.

2°) Une communication essentielle pour le développement des modes de transport alternatifs

Comme nous l'avons déjà fait remarquer pour les panneaux de direction, la communication est importante. Elle permet d'informer les estivants, par exemple au sujet de l'environnement, cela peut leur faire prendre conscience du cadre exceptionnel dans lequel ils sont et des conséquences que peut engendrer le moindre de leurs actes s'ils sont répétés tous les jours par toutes les personnes venant sur la plage.

La communication a également un rôle dissuasif. C'est dans cette catégorie que rentrent les panneaux de direction à l'entrée de la route du Large. Pourquoi payer pour une place de stationnement que l'on peut avoir, certes un peu plus loin, mais gratuitement ?

- Panneaux d'informations :

- o Sur le parking gratuit pour informer des pistes cyclables et du bien fondé de ce parking

Il insistera sur l'obligation que nous avons à protéger l'environnement surtout quand celui-ci est aussi fragile que Vert Bois, et fera comprendre aux touristes que sa construction et son utilisation est indispensable pour cela.

Il comportera une deuxième partie expliquant le principe du prêt de vélos, en appuyant sur sa gratuité et sur le côté agréable et relaxant de traverser la forêt en vélo pour se rendre à la plage. Un plan des pistes cyclables devra être présent afin de faire prendre conscience aux gens que l'utilisation du vélo peut se faire de chez eux, et cela de façon plus systématique.

- o A l'entrée de la plage pour informer des pistes cyclables et du bien fondé du paiement de leur place

Il sera mis en place dans le but de convaincre les vacanciers que se garer aussi près que possible de la plage n'est pas forcément la solution, d'où le paiement de ces places afin de les en dissuader et l'intérêt d'un parking en retrait.

Une explication sur les solutions alternatives comme le vélo devra également être présente. Elle sera composée de la carte des pistes cyclables et insistera comme la dernière sur le côté balade et découverte de l'île qui peut être fait en se rendant à la plage en vélo.

La communication sur les bus électriques peut être également effectuée, en appuyant sur le fait qu'il ne fait aucun bruit et ne pollue en aucune façon sur site, préservant ainsi la nature environnante mais également la santé de tout un chacun.

Appuyer à travers la communication, sur une bonne gestion de la dune et de ses abords est primordial.

- Dépliants :

Des dépliants seront édités et distribués à la fois dans les offices de tourisme, dans les résidences secondaires et campings de Dolus et des environs de Vert Bois afin d'informer les estivants de l'utilité et de l'intérêt du parking gratuit en retrait de la dune.

Ces informations seront complétées par un plan des pistes cyclables de l'île d'Oléron.

Budget

Route des Rouchoux :

- 1 abri bus :	1 x 4 500€ =	4 500 €
- 10 parkings à vélos :	10 x 500€ =	5 000 €
- Broyage de l'ancien bitume + compactage + pose du nouvel enrobé piste cyclable	3 750 m ² x 15 € =	56 250 €

Route du Large :

- 2 panneaux d'affichage en bois de 2 m x 2 m :	2 x 650€ =	1 300 €
--	------------	----------------

Parking du Riveau :

- 1 abribus :	1x 4 500 € =	4 500 €
- 10 parkings à vélos :	10 x 500 € =	5 000 €
- 100 vélos :	100 x 20 € =	2 000 €
- Déblaiement + pose de la grave sur 20 cm + compactage	7 000 m ² x 17 € =	119 000 €
- Pose du mélange terre – pierre sur 6 cm	4 000 m ² x 15 € =	60 000 €
- Pose de l'enrobé grenailé	2 000 m ² x 13,15 € =	26 300 €

- 2 panneaux de signalisation	2 x 150 € =	300 €
- 2 panneaux d’affichage en bois de 2 m x 2 m :	2 x 650 € =	1 300 €
- 10 000 dépliants 21 x 29,7 :		1 150 €

TOTAL : 286 600 €

NB : Ce budget ne tient pas compte de la végétalisation car le devis était complexe et demandait trop de temps.

De même, l’acquisition du terrain nécessaire à la réalisation du parking gratuit n’a été prise en compte de par la difficulté à quantifier son coût.

Le dépôt ainsi que l’achat des bus n’y figure pas non plus. Cette dépense est compensée par les subventions combinées de l’ADEME et d’EDF.

La maintenance des bus et le salaire des emplois jeunes qui peuvent être créés comme contractuels sur la route du Large seront payés par les stationnement le long de cette même route, car à raison d’un euro par stationnement et ceci plusieurs fois par jour pendant 2 mois, la mairie peut récolter plus de 20 000 €.

Conclusion

La plage de Vert Bois est riche en espèces animales, végétales mais également du point de vue de son paysage. Grâce à cet environnement exceptionnel, elle est l'une des plages qui accueille le plus de monde en période estivale.

Sans cet environnement particulier, elle ne saurait attirer autant de vacanciers. Nous nous devons de la protéger, maintenant, mais également dans le futur. C'est pourquoi il est impossible de laisser les choses telles qu'elles sont. La situation actuelle avec ses problèmes de stationnement et ses embouteillages ne peuvent que s'aggraver, nuisant à la fois à la faune et la flore, mais également à l'économie locale par répercussion sur l'image qu'elle renvoie.

Ce projet tient compte des deux aspects. D'une part, grâce au double système de stationnement, la route du Large sera décongestionnée, mais de plus, les touristes seront de moins en moins tentés de se garer anarchiquement, évitant ainsi des conséquences néfastes sur la nature.

Ce projet ne peut être réalisé par une personne unique, qu'elle soit morale ou physique, mais bien par un ensemble d'acteurs comme l'a montré la multitude de personnes responsables de cette plage.

Ils doivent avant tout se concerter et rester dans l'optique du double enjeu touristique – environnemental.

C'est pourquoi le Plan Plage est un bon projet pour Oléron. Il n'est pour l'instant qu'à l'état de ébauche, mais tient déjà compte de plusieurs problématiques et du jeu d'acteurs.

Cependant, comme cela a pu être expliqué précédemment, reculer les parkings de quelques centaines de mètres et libérer une voie de circulation piétonne n'est pas suffisant. Si des aménagements sont faits, ils doivent l'être en pensant au futur et prendre en compte le nombre de personnes utilisant chaque plage.

C'est pourquoi, le système du double stationnement accompagné d'une campagne d'information exposé ici, peut être une solution extensible à la plupart des grandes plages oléonaises.

Un ensemble de parkings en retrait des plages serait alors formé et le développement des transports en communs au niveau insulaire, et plus seulement parking – plage, pourrait être envisagé. Ceci développerait de façon significative les modes de transport alternatif sur l'île, permettant ainsi un meilleur contrôle de la circulation, et ceci en accord avec une gestion durable de l'environnement.

Bibliographie

- **Bureau d'étude CREHAM**, SCoT du pays Marennes Oléron, approuvé le 27 décembre 2005,
- **Bongeot, Brand, Caillon, Goubely, Grouille, Valette**, *Diagnostic du Plan Plages de l'île d'Oléron*, stage de groupe 2005
- **Bureau d'étude Naturalia**, *Plan d'actions opérationnel du Plan Plages de l'île d'Oléron*, mai 2006
- *PLU de la commune de Dolus d'Oléron*

Sites Internet

- <http://saint-pierre-oleron.com/>
- <http://maps.google.fr/>
- www.diren-poitou-charentes.fr
- www.parcvelo.com
- www.emrodis.com

Index des illustrations

- Situation de la Charente Maritime en France *p 3*
- Situation de l'île d'Oléron en Charente Maritime *p 3*
- Photo du port de la Cotinière *p 4*
- Photo de la pointe de Chassiron *p 5*
- Photo des marais d'Arceau *p 5*
- Photo de la forêt de Saint Trojan *p 5*
- Carte du réseau routier de l'île d'Oléron *p 6*
- Carte de l'offre existante en transport en commun *p 7*
- Carte des réseaux cyclables existants et projetés *p 8*
- Carte de la localisation de la commune de Dolus *p 10*
- Carte de la localisation de Vert Bois *p 12*
- Carte schématique de l'organisation de Vert Bois *p 13*
- Carte isochrone du temps de trajet en voiture à partir de Vert Bois *p 15*
- Carte isochrone du temps de trajet en vélo en passant par les pistes cyclables (y compris celles du Plan Vélo 2) à partir de Vert Bois *p 16*
- Logo de l'ONF *p 19*
- Logo de la Communauté de Communes *p 20*
- Logo du Pays Marennes Oléron *p 21*
- Photo de Ligustretum vulgaris *p 22*
- Photo d'un Bondree apivore *p 22*

- Photo de Daphne garou *p 22*
- Photo d'une Rosalie des Alpes *p 23*
- Localisation du parking gratuit *p 26*
- Photo montage des panneaux de direction au croisement entre la route du Large et la route touristique *p 27*
- Plan de fonctionnement du parking gratuit *p 28*
- Schéma du projet de fonctionnement de la route des Rouchoux *p 29*
- Photo montage du projet pour la route des Rouchoux *p 30*

Liste des annexes

Annexe I

Dispositions applicables à la zone N du PLU de Dolus d’Oléron p 40

Annexe II

Fiche d’information de la zone n° 31 Natura 2000 :
Dunes et forêts de l’île d’Oléron p 47

Annexe III

Article L 146-6 du Code de l’Urbanisme p 51

Annexe I

Dispositions applicables à la zone N du PLU de Dolus d'Oléron

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

Caractère de la zone

Sont classées en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Elle recouvre en partie des sites Natura 2000 protégés au titre de la conservation des habitats et des espèces. Ces secteurs seront indicés : 2000 (en application de l'art. 414-4 du Code de l'Environnement)

Elle comprend un :

Un secteur Nr correspondant aux espaces remarquables répertoriés pour être protégés au titre de l'article L.146.6 du Code de l'Urbanisme,

Un secteur Np à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages selon l'article L-123-1 7°,

Un secteur Nb correspondant au périmètre de l'arrêté de biotope du 16 décembre 1994, couvrant le Marais d'Avail.

En outre elle comprend les secteurs :

- Na : Les exploitations de carrières,
- Na1 : Les dépôts de véhicules,
- Na2 : Les secteurs de carrière, de dépôt de matériaux et de traitement/valorisation des déchets verts,
- Nd : Les équipements techniques et bureaux nécessaires pour la gestion des réseaux d'eau (RESE),
- Nc : Les fermes pouvant être restaurées et étant soumises à autorisation de démolir,
- Ne : Les activités équestres,

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1. Les établissements soumis à autorisation et à déclaration, sauf en secteur Na2.
- 1.2. Les installations de camping et de caravanning sauf autorisés à l'article N 2 point 4.
- 1.3. Les utilisations du sol visées à l'article R.442.2.a du Code de l'Urbanisme.
- 1.4. L'ouverture des carrières sauf en zone Na .
- 1.5. Les affouillements et exhaussements du sol visés à l'article R.442.2.c du Code de l'Urbanisme.
- 1.6. Toute construction non visée à l'article 2.
- 1.7. Les travaux de terrassements ou de transformation de l'utilisation du sol qui modifieraient l'aspect naturel du site, sauf si ces travaux ont obtenu préalablement l'accord de la Direction Départementale de l'Agriculture ou de l'Office National des Forêts pour les forêts domaniales.
- 1.8. Les défrichements.
- 1.9. Le stationnement isolé de caravane sur parcelle privée qu'elle qu'en soit la durée.

1.10. Dans le secteur Np les coupes à blanc et les bâtiments, sauf l'aménagement ou l'agrandissement des constructions existantes à usage d'habitation à condition que la surface de plancher n'excède pas 170 M² hors œuvre nette. Cette possibilité ne s'applique pas aux fermes existantes.

Est interdit :

- Dans le secteur Na, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (3/)
- Dans le secteur Na1, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (4/)
- Dans le secteur Na2, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (5/)
- Dans le secteur Nd, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (6/)
- Dans le secteur Nc, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (7/)
- Dans le secteur Ne, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (8/)
- Dans le secteur Nr, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (9-12)
- Dans le secteur Np, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2 (1)
- Dans le secteur Nb, tout ce qui n'est pas autorisé à l'article N2(13)

ARTICLE N 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Toutes constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou directement liées au caractère de la zone.

Sont soumis à conditions spéciales :

1- L'agrandissement des constructions existantes à usage d'habitation à condition que la surface de plancher totale n'excède pas 170 m² hors œuvre nette.

2- L'aménagement sans extension et les équipements liés à des opérations existantes à la date de l'approbation de la révision du Plan Local d'Urbanisme

3- Dans le secteur Na exclusivement les carrières, à la condition notamment que les excavations soient totalement comblées et remises en végétation au terme de l'exploitation ou laissées en plan d'eau si elles font l'objet d'un projet d'aménagement.

Dans le secteur Na au lieu dit "La Croisardière Sud" l'extension de la carrière devra faire apparaître :

- Le bornage contradictoire des limites de l'exploitation,
- La prise en compte de l'environnement dans l'étude d'impact nécessaire à la demande d'autorisation de carrière,
- L'autorisation préalable de défrichement si nécessaire,
- Un accès à la RD 734 répondant aux conditions de sécurité

4- Dans le secteur Na1, seuls sont autorisés les dépôts de véhicules avec obligation de créer un rideau végétal périphérique d'une largeur minimale de 5 m, en utilisant des essences locales.

5- Dans le secteur Na2, les carrières dans les conditions visées à l'alinéa 4 ci-dessus et les remblais constitués de pierres, terre, sable, argile non souillés provenant d'excédent des travaux de terrassement ou de démolition, qui ne présentent pas de risques de toxicité vis-à-vis de l'environnement, sont autorisés.

Les briques, tuiles, béton armé ou non, terres de curage de fossés, macadam, sont admis à condition qu'ils ne constituent qu'une faible partie des apports.

L'implantation d'une plate-forme de traitement et de valorisation des déchets verts est admise.

6- Dans le secteur Nd, seuls sont autorisés les équipements techniques et bureaux nécessaires pour la gestion des réseaux d'eau.

7- Dans le secteur Nc, la réhabilitation des bâtiments, avec changement d'affectation et la reconstruction à l'identique dans le respect des règles architecturales.

Les bâtiments nécessaires à l'activité agricole et les habitations liées aux exploitations agricoles. Dans le cas de transfert d'un siège d'exploitation, la construction des bâtiments agricoles devra précéder celle des bâtiments d'habitation.

8- Dans le secteur Ne, seules sont autorisées les constructions ou installations directement liées à l'activité hippique. Seule sera autorisée une habitation pour le gardiennage ne dépassant pas 80m² de SHON.

9- Dans le secteur Nr, seuls peuvent être autorisés les aménagements définis à l'article R.146-2.

10- Les équipements publics d'infrastructure (y compris sanitaires), à condition qu'ils ne modifient pas l'aspect extérieur de la zone et que toutes précautions soient prises pour ne pas nuire au site.

11- Les constructions légères destinées à satisfaire les besoins de l'économie maritime et de l'économie forestière.

12- Dans le secteur Nr classé espaces boisé classé, aucun aménagement ni activité ne pourra être autorisé, sauf équipements sanitaires et de sécurité conformément à l'article R.146.2

13- Dans le secteur Nb, seuls peuvent être autorisés les travaux et aménagements en conformité des mesures édictées par l'arrêté de biotope du 16 décembre 1994.

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Sans objet.

ARTICLE N 4 – CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau public de distribution d'eau potable est obligatoire pour toute construction ou aménagement destiné au tourisme et à l'accueil du public

4.2. Assainissement

4.2.1. Masquage et intégration des éléments

Tout équipement devra s'intégrer parfaitement dans le paysage

4.2.2. Eaux usées

Toute construction ou installation devra être raccordée au réseau public d'assainissement.

Si ce réseau n'est pas établi, toute construction ou installation devra être assainie suivant un dispositif conforme à la Loi en vigueur qui permette le raccordement ultérieur au réseau public.

L'évacuation des eaux usées industrielles ou issues d'activités commerciales dans le réseau public d'assainissement peut être subordonnée à un pré-traitement approprié après avis des services compétents.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales.

4.2.3. Eaux pluviales

Tout nouvel aménagement, construction ou installation, devra prévoir la récupération et le traitement des eaux pluviales, pour assurer la qualité des rejets, et devra garantir leur écoulement dans le réseau collecteur ou sur la propriété.

Les travaux seront à la charge exclusive du pétitionnaire.

ARTICLE N 5 – SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Sans objet

ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Les bâtiments doivent être implantés suivant les marges de recul indiquées au plan.

6.2. A défaut d'indication figurant au plan, les constructions doivent être implantées à :

- 15 mètres au moins de l'axe des routes départementales,
- 10 mètres au moins de l'axe des voies communales.

6.3 En zone Nc les fermes existantes pourront être reconstruites dans leur volume initial.

ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

Les constructions nouvelles pourront être implantées soit en limite séparative soit en respectant un retrait d'une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction.

En zone Nc les fermes existantes pourront être reconstruites dans leur volume initial.

ARTICLE N 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Si les bâtiments ne sont pas jointifs, ils doivent être implantés à une distance de 4 mètres au moins les uns des autres.

En zone Nc les fermes existantes pourront être reconstruites dans leur volume initial.

ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les constructions ne pourront pas dépasser 10 mètres au faîtage.

Les équipements d'infrastructures sont exemptés de la règle des hauteurs.

En zone Nc les fermes existantes pourront être reconstruites dans leur volume initial.

ARTICLE N 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur devront respecter le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages naturels ou urbains et conserver les perspectives monumentales.

Les dispositions architecturales générales relatives à l'application de la charte oléronaise sont portées au titre 1 section 2 des généralités du présent règlement. Certaines dérogations aux dispositions de la Charte architecturale d'Oléron peuvent être admises pour les équipements et bâtiments publics.

Toute clôture autre que végétale est interdite à l'exception de celles nécessaires à la sécurité des animaux.

ARTICLE N 12 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Les parkings feront l'objet de soins particuliers sur le plan du paysage.

ARTICLE N 13 – OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS

Les végétaux trop sophistiqués et les espèces invasives sont interdits. Seront privilégiées les essences autochtones et de provenance locale.

Les espaces boisés classés à conserver et protéger figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L.130 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet

Annexe II

Fiche d'information de la zone n° 31 Natura 2000 : *Dunes et forêts de l'île d'Oléron*

PROJET DE RESEAU EUROPEEN NATURA 2000

(Directive européenne 92/43/CEE concernant les habitats naturels, la faune et la flore sauvages)

FICHE D'INFORMATION (inventaire scientifique)

NOM DU SITE : Dunes et forêts de l'île d'Oléron (N°31)
(cf. carte jointe)

DEPARTEMENT(S) : Charente-Maritime

COMMUNES(S) CONCERNEE(S) : St Trojan-les-Bains, Grand-Village-plage, Dolus-d'Oléron, St Georges-d'Oléron, St Denis-d'Oléron

SUPERFICIE TOTALE INDICATIVE : 2940 ha

DOCUMENT D'OBJECTIF : en cours d'élaboration

DESCRIPTION ET INTERET DU SITE : Le site comprend deux ensembles écologiquement distincts mais liés sur les plans fonctionnel et dynamique : trois forêts littorales sur un système de dunes fossiles ainsi qu'un linéaire de cordons dunaires d'une largeur variable allant de quelques dizaines à plus de 500 m qui occupe l'essentiel de la façade ouest de l'île (interrompu toutefois localement par des secteurs urbanisés). Très ponctuellement (sud de la forêt de St Trojan) des vasières et de petits prés salés se sont développés à l'abri de flèches sableuses tandis que vers le nord de l'île (pointe de Chassiron), les dunes laissent la place à des micro-falaises calcaires. Ainsi défini, le site abrite de nombreuses associations végétales rares et originales dont plusieurs constituent le support d'habitats d'intérêt communautaire, certains considérés même comme prioritaires : forêt dunaire à Pin maritime et Chêne-vert, pelouses dunaires à Armoise maritime et Raisin de mer, roselière tourbeuse à Marisque, fourrés à Saule des sables, bas-marais à Laiteron maritime etc...). Plusieurs dunes hébergent en outre des populations importantes d'une plante très rare, endémique des côtes atlantiques françaises, et dont la conservation est considérée comme prioritaire au niveau européen : le Cynoglosse des dunes. Une grande partie des sous-secteurs de ce site ont déjà été inventoriés au titre des Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) en raison, notamment, de leur très grande richesse botanique (21 espèces protégées au niveau national ou régional, dont 12 menacées en France).

EVALUATION DE LA RICHESSE DU PATRIMOINE NATUREL AU SENS DE LA DIRECTIVE :

NOMBRE D'HABITATS NATURELS D'INTERET COMMUNAUTAIRE : 19 (dont 5 prioritaires)
(53 présents en Poitou-Charentes, dont 11 prioritaires)

NOMBRE D'ESPECES VEGETALES ET ANIMALES D'INTERET COMMUNAUTAIRE : 48 (dont 2 prioritaires)
(108 présentes en Poitou-Charentes, dont 4 prioritaires)

Habitats d'intérêt communautaire - Annexe I	Habitats d'intérêt communautaire prioritaires
● VASIÈRES ET BANCS DE SABLE SANS VÉGÉTATION : N°14 ● VÉGÉTATIONS HALOPHILES PIONNIÈRES A SALICORNES ANNUELLES : N°15.11 ● FOURRÈS HALOPHILES THERMO-ATLANTIQUES : N°15.16 ● DUNES MOBILES EMBRYONNAIRES : N°16.211 ● DUNES MOBILES A OYAT : N°16.212 ● FOURRES ARRIÈRE-DUNAIRES A <i>Daphne gnidium</i> : 16.25 ● FOURRES DUNAIRES A SAULE DES SABLES : N°16.26 ● DUNES A VÉGÉTATION SCLEROPHYLLE : N°16.28 ● PELOUSES PIONNIÈRES DES PANNES DUNAIRES : 16.32 ● BAS-MARAIS ET TOURBIÈRES ALCALINES DES PANNES DUNAIRES : N°16.3 X 54.2 ● ROSELIERES ET CARIÇAIE DES LETTES DUNAIRES : N°16.35 ● FALAISES ATLANTIQUES AVEC VÉGÉTATION AÉRO-HALINE : N°18.21 ● MARE MÉSOTRYPHE À CHARACÉES : N°22.12 x 22.44 ● FORÊT DE CHÊNE VERT : N°45.33 <u>Pour mémoire :</u> ● VÉGÉTATION ANNUELLE DES LAISSES DE MER : N°17.2	❖ DUNES FIXÉES A VÉGÉTATION HERBACÉE : N°16.22 ❖ FORÊT LITTORALE A PIN MARITIME ET CHÊNE VERT SUR SABLES DUNAIRES FIXES : N°16.29 x 42.81 ❖ FORÊT HYGROPHILE ARRIÈRE-DUNAIRE A AULNES : N°16.29 X 44.3 ❖ ROSELIERE A MARISQUE DES PANNES DUNAIRES : 16.35 X 53.3 ❖ PELOUSES XÉROPHILES CALCICOLES A THÉRO-PHYTES : 34.5

Site N° 31

janvier 2002

Especies d'intérêt communautaire (Annexes II, IV et V de la Directive Habitats et Annexe I de la Directive Oiseaux)		Especies végétales protégées (F en France, PC en Poitou-Charentes)
<u>Especies animales</u> Mammifères : Loutre Grand rhinolophe Petit rhinolophe Murin de Daubenton Vespertillon de Bechstein Noctule commune Noctule de Leisler Pipistrelle commune Sérotine commune Pipistrelle de Khul Pipistrelle de Nathusius Barbastelle Oreillard Reptiles : Lézard vert Lézard des murailles Cistude d'Europe Amphibiens : Rainette méridionale Triton marbré Pélobate cultripède Insectes : Rosalie des Alpes Lucane cerf-volant Bacchante Mollusque : Vertigo de Desmoulins	Oiseaux : Circaète-Jean-le-Blanc Bondrée apivore Engoulevent d'Europe Milan noir Pipit rousseline Alouette calandrelle Alouette lulu Pie-grièche écorcheur Echasse blanche Sterne naine Sterne pierregarin Sterne Caugek Héron pourpré Grand cormoran Hibou des marais Faucon émerillon Combattant varié Busard des roseaux Martin-pêcheur d'Europe Aigrette garzette Mouette mélanocéphale Fauvette pitchou Especies végétales : Cynoglosse des dunes F Liparis de Loesel F Spiranthe d'été F	Oeillet des sables F Sérapias à petites fleurs F Ciste hérissé F Liseron à f. rayées PC Linaire des sables PC Asperge prostrée PC Orchis odorant PC Glaïeul de Byzance PC Scrofulaire scorodoine PC Helléborine à f. vertes PC Orchis des marais PC Ciste à f. de laurier PC Pyrole à fleurs blanches PC Raisin d'ours PC Hutsinchie couchée PC Lis des sables PC Saule des sables PC Asperge maritime PC Scorpiure vermiculé PC

Annexe III

Article L 146-6 du Code de l'Urbanisme

(Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 art. 3 Journal Officiel du 4 janvier 1986)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 III Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Ordonnance n° 2004-637 du 1 juillet 2004 art. 28 II Journal Officiel du 2 juillet 2004 en vigueur le 1er juillet 2006)

Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Un décret fixe la liste des espaces et milieux à préserver, comportant notamment, en fonction de l'intérêt écologique qu'ils présentent, les dunes et les landes côtières, les plages et lidos, les forêts et zones boisées côtières, les îlots inhabités, les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps, les marais, les vasières, les zones humides et milieux temporairement immergés ainsi que les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et, dans les départements d'outre-mer, les récifs coralliens, les lagons et les mangroves.

Toutefois, des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public. Un décret définit la nature et les modalités de réalisation de ces aménagements.

En outre, la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux peut être admise, après enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée.

Le plan local d'urbanisme doit classer en espaces boisés, au titre de l'article L. 130-1 du présent code, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après consultation de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites.

Nota : La date d'entrée en vigueur de l'article 28 de l'ordonnance 2004-637 a été modifiée par l'ordonnance 2005-727.

Trouver une solution alternative au stationnement actuel de la plage de Vert Bois

L'île d'Oléron est une île très touristique, et ce depuis l'ouverture du pont en 1966. Certains problèmes existent par rapport à cette affluence de vacanciers tous les ans à la même époque.

Un des plus flagrants est le problème de circulation aux abords des plages dans la journée, et Vert Bois, une des plages les plus fréquentées d'Oléron avec 800 personnes par jour, n'échappe pas à ce phénomène.

Le deuxième problème rencontré lors de cette période est la gestion et la sauvegarde de l'environnement.

Ce double enjeu touristique – environnement, amène une problématique quand à sa prise en compte : comment répondre à la demande touristique de plus en plus forte, en accord avec l'environnement alentour ?

Pour cela, une solution nouvelle est envisagée : la mise en place d'un système saisonnier de stationnement dédoublé.

Un parking gratuit sera aménagé en amont de la plage, avec des navettes électriques, ainsi que des vélos laissés à disposition ; ceci sera complété par le stationnement payant des places actuelles le long de la route de la plage, permettant ainsi le paiement du fonctionnement des navettes.

Des facilités pour les cyclistes seront également mis en œuvre pour inciter les gens à se déplacer autrement qu'en voiture.

Une campagne publicitaire composée de panneaux et dépliants viendra compléter l'aménagement afin que les usagers de cette plage prennent conscience de l'utilité d'une solution alternative.