

SCHEMA DIRECTEUR LIAISONS DOUCES COMMUNAUTE DE COMMUNES MAREMNE ADOUR COTE SUD

➤ Développer les modes de déplacement doux, une priorité pour MACS

La communauté de communes Maremne Adour Côte Sud (MACS) a souhaité se positionner en faveur de l'usage du vélo et autres modes de déplacement doux, à travers la réalisation d'un Schéma directeur liaisons douces. La mise en œuvre de ce schéma correspond à une volonté forte de répondre à la demande locale, d'enrichir l'offre touristique, de valoriser un patrimoine naturel exceptionnel tout en s'inscrivant dans une dynamique de développement durable.



Ce schéma directeur s'est voulu pratique et réaliste, prenant en compte l'existant et les potentialités du territoire communautaire. Il s'est inscrit dans la globalité en voulant assurer les interconnexions avec les territoires voisins et a pris en compte les différents types d'usages du vélo.

Constitué de voies en site propre et de voies routières peu empruntées et sécurisées, ce schéma proposera à la population locale et touristique une véritable **alternative au tout voiture**. Des itinéraires adaptés, sécurisés et confortables permettront à chaque individu de se déplacer sur les 23 communes de MACS et de rejoindre les principaux sites d'intérêt communautaires.

⇒ Répondre à la demande locale et touristique dans une démarche de développement durable

➤ La notion d'itinéraire au centre de ce schéma

Ce schéma directeur est constitué d'itinéraires préexistants (l'axe du littoral Nord Sud) et d'un réseau de nouveaux itinéraires qui ensemble constitueront un maillage cohérent et structurant en permettant d'atteindre des **objectifs de desserte** spécifiques.

Il propose un certain nombre de nouveaux itinéraires, l'objectif étant de proposer des liaisons permettant de se rendre du point A au point B par des chemins **sécurisés, confortables, jalonnés, signalés** et le plus directs possible.



La communauté de communes a choisi de retenir la solution de la **voie verte**, afin de ne pas exclure les usagers comme les piétons, les rollers et les personnes à mobilité réduite. D'une largeur plus importante que la piste cyclable, la voie verte permet de relier deux points entre eux en offrant des conditions de sécurité et de confort attractives.

Dans certains cas, le concept de **site mixte** (cohabitation avec les véhicules motorisés sur voies très peu fréquentées) est également mis en avant dans un souci de mutualisation des espaces et par conséquent de réduction des coûts d'investissement et d'entretien. Ces voies mixtes feront l'objet de mesures d'accompagnement rigoureuses comme le contrôle des vitesses pratiquées et le suivi de l'évolution des trafics. Des comptages réguliers sur ces espaces permettront le cas échéant d'adapter les aménagements réalisés, dans le but d'assurer une sécurité optimale des usagers.

⇒ La voie verte et le site mixte, des solutions adaptées au territoire et à ses usagers

➤ Un cahier des charges précis

La réalisation de ce schéma s'est faite selon le cahier des charges suivant :

- Répondre aux différents **motifs de déplacements**, qu'ils soient utilitaires, récréatifs ou sportifs.
- Répondre à la demande des différents types d'**usagers** : cyclistes, rollers, joggers, personnes à mobilité réduite, piétons.
- Créer des liaisons aux principaux **pôles structurants** présents sur le territoire de MACS.
- Permettre d'aboutir à un maillage cohérent de liaisons douces dans l'**intérieur des terres**.
- Créer des **liaisons Est-ouest** (littoral – intérieur des terres) et **sécuriser l'axe littoral Nord-Sud**
- Avoir des Interconnexions avec les territoires voisins.

Les principaux pôles structurants intégrés dans le schéma directeur sont les suivants :

- Les Centre bourgs des 23 communes de MACS,
- Les Zones d'Activités Économiques importantes, les pôles commerciaux (Atlantisud notamment)
- Les gares ferroviaires présentes sur le territoire de MACS,
- Les équipements culturels : salles de cinéma, grandes salles de spectacles, bibliothèques et médiathèques, école de musique,
- Les équipements scolaires : collèges et lycées,
- Les complexes sportifs et équipements de détente,
- L'essentiel des départs de Circuits pédestres/VTT,
- Les principales plages
- Les équipements de loisirs : Bases de loisirs, Centres équestres, Musées...,
- Les zones regroupant des campings, résidences touristiques...,
- Les Offices de tourisme,
- Les Zones naturelles remarquables,

L'objectif du futur réseau de liaisons douces va être d'interconnecter ces pôles avec comme priorité de relier les **23 centre-bourgs** entre eux et ainsi aboutir à un réel maillage de liaisons douces.

L'objectif va également être d'assurer à ses utilisateurs un niveau élevé de **confort** et de **sécurité** ainsi qu'un caractère **continu** et direct autant que possible. Pour ce faire, des critères techniques ont été réfléchis et proposés.



⇒ Proposer des liaisons vers les pôles structurants de MACS

➤ Etude des besoins et attentes de l'utilisateur

Afin de pouvoir évaluer quels vont être les besoins des usagers des voies cyclables, il a été choisi de se mettre à la place d'un cycliste, présent sur une voie verte : Quels vont être ses besoins ?

Comment assurer au mieux sa sécurité ? Comment rendre la voie attractive ? Autant de questions auxquelles il est primordial de répondre afin de s'adapter au mieux aux demandes de déplacements récréatifs et sportifs, mais aussi utilitaires.

1. Les différents usagers rencontrés

Différents utilisateurs avec des attentes et des pratiques différentes vont être rencontrés sur une voie verte :

Type d'utilisateur	Caractéristiques
Cyclistes	VTT, VTC, vélos de ville, vélos de course (promeneurs et sportifs), vélos à assistance électrique (10 à 30 km/h).
Piétons	Promeneurs à pied seuls ou poussant une voiture d'enfant (4 km/h), personnes à mobilité réduite (PMR), joggeurs (8 à 14 km/h).
Rollers	distinction importante entre les débutants (maîtrisant peu l'arrêt et pouvant tomber régulièrement) et les confirmés (pouvant aller à plus de 20 km/h).

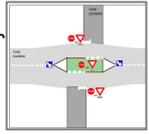
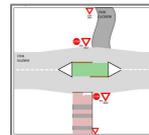
2. La nature du déplacement

- Les déplacements **quotidiens** (ou utilitaires) :
 - Aller de son domicile à son lieu de travail ou à l'établissement scolaire.
 - Avoir des motifs d'achat
 - Avoir des motifs de loisirs
- Les déplacements **sportifs** :
 - Faire une sortie VTT sport et pour cela emprunter la voie cyclable pour accéder aux départs de sentiers VTT forestiers.
 - Réaliser une boucle cyclo-touristique en empruntant des voies cyclables et des routes à faible trafic.
 - Autres : faire son jogging, faire une sortie roller...
- Les déplacements **récréatifs** :
 - Faire une sortie de proximité, une ballade en famille, etc., avec ou sans objectif précis.
 - Faire un circuit itinérant à vocation touristique : cette catégorie d'utilisateurs traverse régulièrement le territoire sans quitter les voies cyclables, avec un équipement particulier.
 - Se rendre à un espace de loisirs en empruntant la voie cyclable.

3. Les caractéristiques techniques de la voie verte

Créer une voie cyclable impose de réfléchir en amont à ses principales caractéristiques techniques, l'objectif étant de la rendre attractive, de par sa sécurité et son confort. Le tableau ci-dessous récapitule les différents principes d'aménagement qui ont été proposés :

Type d'aménagement	Proposition d'aménagement
Le type de voie	Voie verte et site mixte

Le revêtement	<ul style="list-style-type: none"> - Béton bitumineux (enrobé) et/ou <u>graves traités</u> (graves+liants) pour sites protégés. - Possibilité d'utiliser de l'enrobé avec un liant végétal pour certaines portions du réseau cyclable (espaces naturels sensibles).
Le profil en travers	- Profil type retenu : largeur de la bande de roulement de 3m
Les dispositifs anti-intrusion	Solution retenue : Pas de dispositif anti-intrusion (coté dangereux et peu pratique pour les usagers des voies vertes + coûts financiers importants). Alternative pour éviter les véhicules motorisés : communication, sensibilisation, sanctions.
Les traversées cyclables	<ul style="list-style-type: none"> - Traversée en deux temps avec îlot central et « sas de protection » pour traversées dangereuses. - Effet d'annonce de la traversée pour les véhicules motorisés 
Les approches d'intersection	Plusieurs solutions retenues : changement de couleur et/ou de rugosité du revêtement, création d'un S léger sur le tracé de la voie... 
Les carrefours à sens giratoire	Choix variables en fonction de la taille du giratoire et du trafic routier

4. La mise en place d'une signalétique homogène et cohérente

Sur son parcours sur la voie cyclable, l'utilisateur va devoir s'orienter et se repérer. Pour cela, une signalisation d'annonce homogène sur tout le territoire a été proposée :

- Une signalétique pour atteindre la voie verte
- Une signalisation d'accueil
- Une signalisation de jalonnement
 - signalisation directionnelle pour s'orienter et se situer (nom des communes et nombre de km).
 - signalisation lui permettant d'accéder aux sites et services touristiques
 - signalisation de découverte (patrimoine naturel, architectural, etc.)

5. Les aires de repos

La mise en œuvre de ce schéma directeur suppose que des **structures d'animation** soient créées le long des itinéraires pour l'accueil, le confort et l'information des cyclistes et des autres usagers non-motorisés. Ces structures d'animation visant à l'accueil, au confort et à l'information des cyclistes et autres utilisateurs, participent également au développement économique, social et touristique des lieux traversés et accompagnent l'aménagement et la valorisation des territoires. 3 types de relais vélo ont été proposés, qui seront répartis de manière cohérente et homogène sur le futur réseau de voies :

- Les **relais principaux** : tous les 20 à 30 km : Fonction d'accueil, de repos et éventuellement d'hébergement (ou information disponible indiquant les hébergements se trouvant à proximité).
- Les **relais secondaires** : tous les 8 à 15 km : Fonction de repos et d'information
- Les **haltes de repos** : en alternance

⇒ Des aménagements prévus pour rendre le réseau de voies sécuritaire, confortable, attractif, jalonné et répondant aux usages utilitaires, récréatifs et sportifs

➤ Quelles propositions de tracés ?

La carte située en Annexe présente le schéma directeur avec les itinéraires proposés. Les axes structurants retenus sont les suivants :

➤ **L'axe Nord-Sud du littoral**

→ Mise aux normes et rénovation de l'axe Nord-Sud allant de Labenne à Moliets, et inscrit dans l'Eurovélo 1.

➤ **3 liaisons Est-Ouest :**

→ Liaison Nord Messanges - Azur - Magescq - vers Dax

→ Liaison centrale Soorts-Hossegor - Angresse - Saubion - Tyrosse - Josse + raccordement Soorts / Seignosse - Tosse.

→ Liaison Sud Labenne - Orx - Saubrigues - Saint martin de Hinx - Adour + Capbreton - Bénesse - Saubrigues - Saint Jean de Marsacq.

➤ **4 liaisons Nord-Sud :**

→ Magescq - Saint Geours (via Atlantisud et via le bourg) - Tyrosse

→ Soustons - Tosse

→ Tyrosse - Saubrigues

→ St Geours - Saubusse

➤ **L'axe Nord-Sud du littoral** existant (rénovation et mise aux normes) *(en trait rouge épais sur la carte)*.

➤ **Tour de l'étang de Soustons** (passage Est par le GR).

➤ **Autres :**

→ Sainte Marie de gosse - Adour

→ Soustons bourg - raccordement PC existante

Du fait de l'étendue du territoire, un des enjeux de ce réseau de liaisons douces va également être de privilégier **l'intermodalité** (pour les déplacements domicile-travail notamment) : combiner la marche à pied, le roller ou le cycle, avec des modes de déplacements alternatifs comme les transports en commun ou le covoiturage. L'intermodalité correspond en effet à la fin d'un modèle unique, le tout-voiture, et au développement des modes de transport doux, des transports en commun (présence de 2 gares et de 3 haltes TER sur le territoire et de 2 lignes de bus à visée départementale) et du covoiturage. Un lien a donc été réfléchi entre le réseau de voies de liaisons douces, les principales ZAE, les gares TER et les arrêts de bus RDTL.