

# Schéma cyclable de MACS



# SOMMAIRE

I. Le bilan du schéma directeur de 2009

II. Le potentiel du vélo dans la mobilité des habitants

III. La définition du nouveau schéma cyclable



# I – Bilan du Schéma Directeur de Liaisons Douces

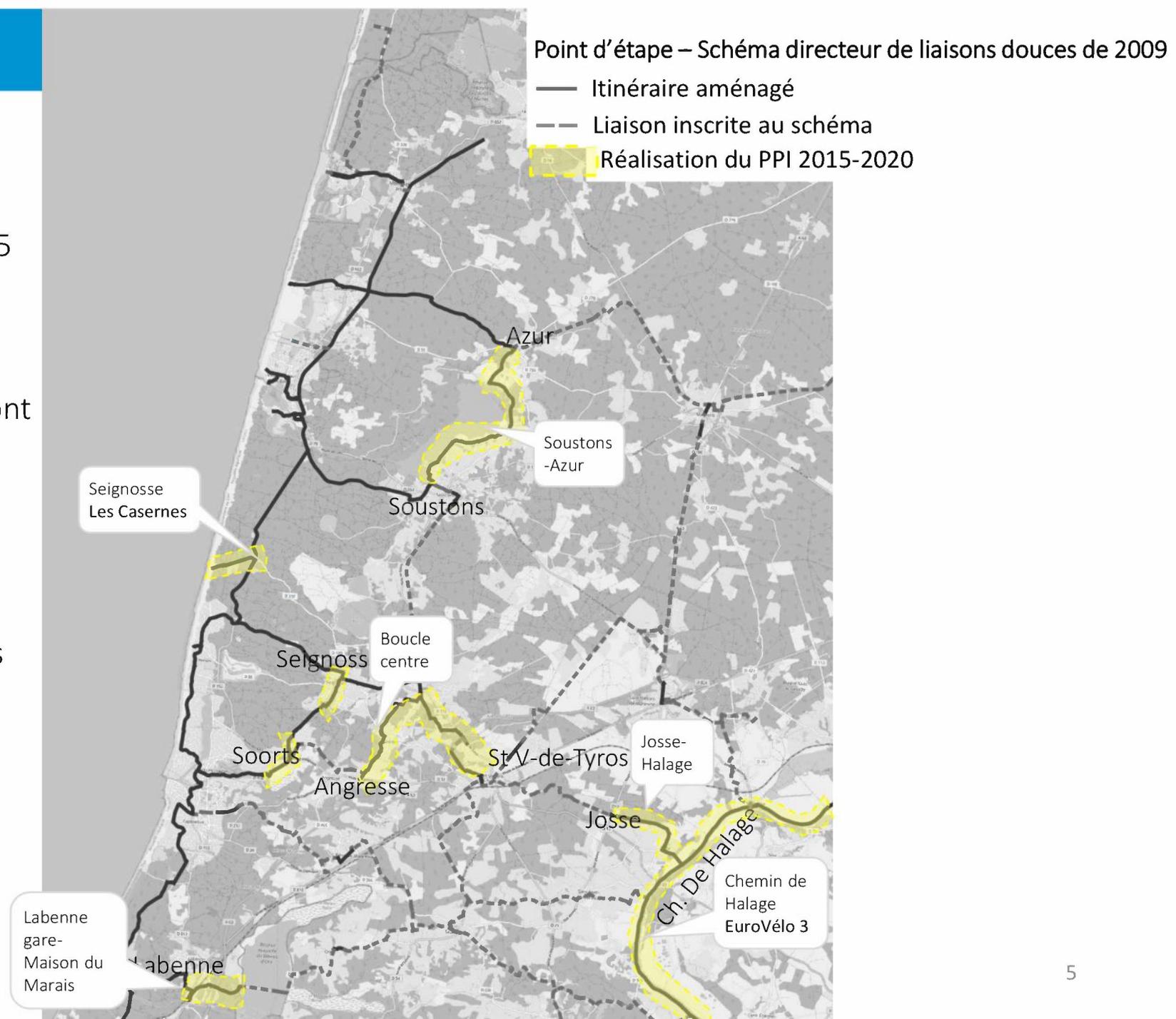
Le 28 septembre 2009, MACS a voté son Schéma Directeur de Liaisons Douces.

Ce document de cadrage intégrait les objectifs suivants :

- Connecter les 23 centre bourgs, créer au moins une liaison Adour-littoral, desservir les sites naturels remarquables, les principaux équipements scolaires, sportifs, de loisirs, les principales ZAE, être en mesure de proposer des boucles.
- Ne pas exclure un certain nombre d'utilisateurs : la solution de la voie verte (chaussée autorisée aux cycles, piétons, rollers, PMR, mais interdite aux véhicules motorisés, et d'une largeur minimale de 3m) a donc été préférée aux pistes cyclables, où seuls les cycles sont autorisés.
- Proposer des itinéraires sécurisés (dispositifs anti-intrusions, gestion des intersections...), continus (sans interruption), jalonnés (signalétique cohérente), comprenant des équipements connexes (aires de repos, stationnement vélo, etc.).
- Ce document a fait l'objet d'une programmation pluriannuelle par délibération du 15 décembre 2011 puis du 30 septembre 2015.

# Le schéma directeur de liaisons douces de 2009 – Bilan du volet programmation

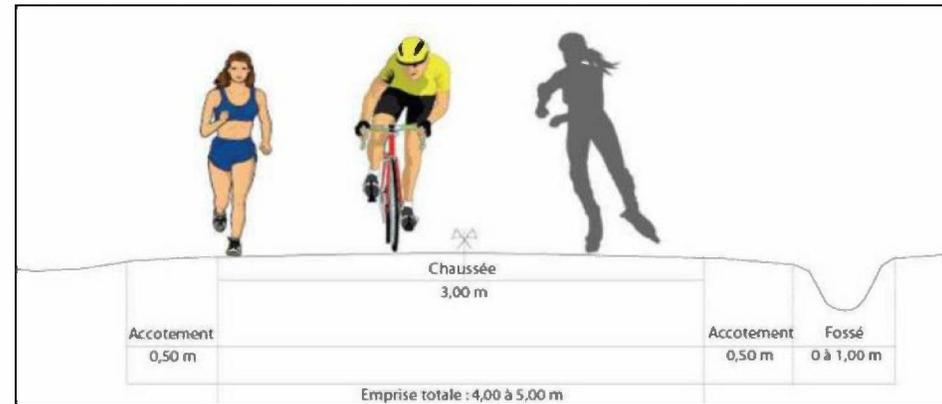
- 13 M€ investis
- 130 km aménagés dont 53 km entre 2015 et 2020
- Les deux EUROS VELO (Véلودyssée et Scandibérique) ont été aménagées, ce sont des marqueurs forts.
- En 10 ans (2011-2021) l'ensemble du schéma n'a pas été aménagé.
- Les plannings initiaux ont pu être décalés en raison notamment du besoin de maîtrise foncière et des délais des autorisations environnementales.
- Le développement du territoire fait émerger de nouvelles demandes de liaisons, non prévues dans le schéma de 2009.



- 2 types d'aménagements ont été déployés dans le cadre du schéma directeur :

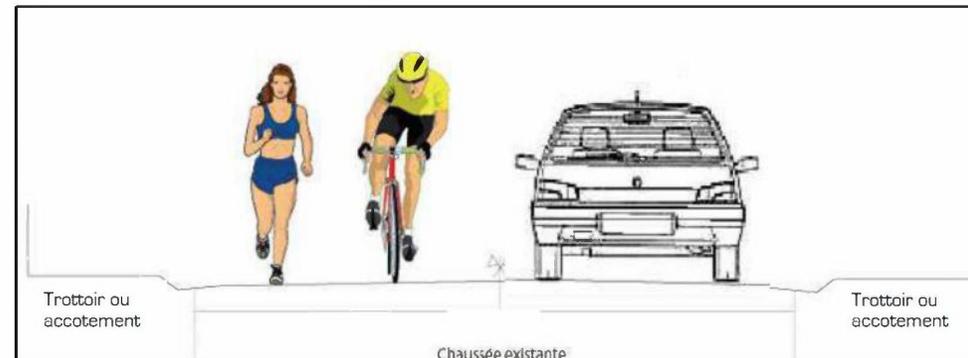
## 1. Principe d'aménagement Voie Verte - MACS

Largeur 3 mètres  
En enrobé  
Vélo, piétons, rollers



## 2. Principe d'aménagement Voie partagée - MACS

Voies routières à faible trafic routier (<200 véh jour) où cohabitent sur le même espace véhicules motorisés, cyclistes et piétons. Peuvent comprendre des dispositifs de ralentissements (chicanes).



- Le niveau de cyclabilité du réseau de liaisons douces (indicateur combinant l'espace dédié aux cyclistes, le caractère direct des itinéraires, le niveau et la vitesse du trafic automobile, la présence de piétons) a été audité par le cabinet MOBITHINK en 2020. Il en ressort que 82% du réseau présente une bonne cyclabilité.
- Les zones de moindre cyclabilité correspondent :
  - à des voies vertes aménagées sur des trottoirs, ce qui est contraire à la réglementation et source de conflits avec les accès riverains



- à des conflits d'usages, notamment sur les voies vertes des zones très fréquentées en été



- à des points durs ponctuels de sécurité (traversées manquant de visibilité, défaut de marquage...)

## Le bilan des aménagements – la voie partagée

- Sur les itinéraires où l'aménagement d'une voie verte n'était pas possible, MACS a choisi la Voie partagée, selon les **critères suivants** : Voie routière à faible trafic routier (<200 véh jour) où cohabitent sur le même espace véhicules motorisés, cyclistes et piétons. Peut comprendre des dispositifs de ralentissements (chicanes).
- Ce dispositif n'est pas défini sur le plan réglementaire, le CEREMA préconise le partage des usages sur les voies présentant moins de 4 000 véhicules/jours et une vitesse < 30km/heure.



- Bilan :
  - Des voies partagées ont parfois été aménagées sur des itinéraires présentant un trafic supérieur à 200 véh/jour,
  - Il y a une diversité des situations quant à la vitesse : 50, 70, 30,
  - Les voies partagées étroites ne permettent pas aux voitures de dépasser un cycliste, ce qui est source d'insécurité,
  - En fonction de leur configuration, certaines voies partagées ne permettent pas une circulation sécurisée des piétons,
  - Les dispositifs de ralentissement (chicanes) peuvent être perçus comme des contraintes pour les cyclistes,
  - Un niveau de cyclabilité hétérogène avec des objectifs de mixité qui sont atteints sur certains axes (entre Soustons et Azur, sur le chemin de Halage....) et qui peuvent ne pas fonctionner sur d'autres (avenue de la Tuilerie à Angresse).

- Bilan objectif : « Connecter les 23 centre bourgs, créer au moins une liaison Adour-littoral, desservir les sites naturels remarquables, les principaux équipements scolaires, sportifs, de loisirs, les principales ZAE, être en mesure de proposer des boucles ».
  - Le littoral et l'Adour ont été aménagés (Vélodyssée, Scandibérique), ainsi que la plupart des liaisons vers les plages, et les liaisons entre littoral et premières communes en rétro littoral (boucle nord, boucle centre).
- Bilan objectif : « Ne pas exclure un certain nombre d'utilisateurs : la solution de la voie verte (chaussée autorisée aux cycles, piétons, rollers, PMR, mais interdite aux véhicules motorisés, et d'une largeur minimale de 3m) a donc été préférée aux pistes cyclables, où seuls les cycles sont autorisés. »
  - La voie verte a permis de déployer un réseau avec un bon confort d'usage. La mixité avec les piétons peut s'avérer conflictuelle dans les zones très fréquentées. Le modèle voie verte implique une disponibilité foncière importante. Le modèle voie verte ne s'est pas accompagné du déploiement d'aménagements sur chaussée (bandes, pistes, etc).
- Bilan objectif : « Proposer des itinéraires sécurisés (dispositifs anti-intrusions, gestion des intersections...), continus (sans interruption), jalonnés (signalétique cohérente), comprenant des équipements connexes (aires de repos, stationnement vélo, etc.). »
  - Cet objectif est globalement atteint sur les itinéraires aménagés, avec un point d'amélioration identifié sur l'harmonisation de la signalétique de rabattement.



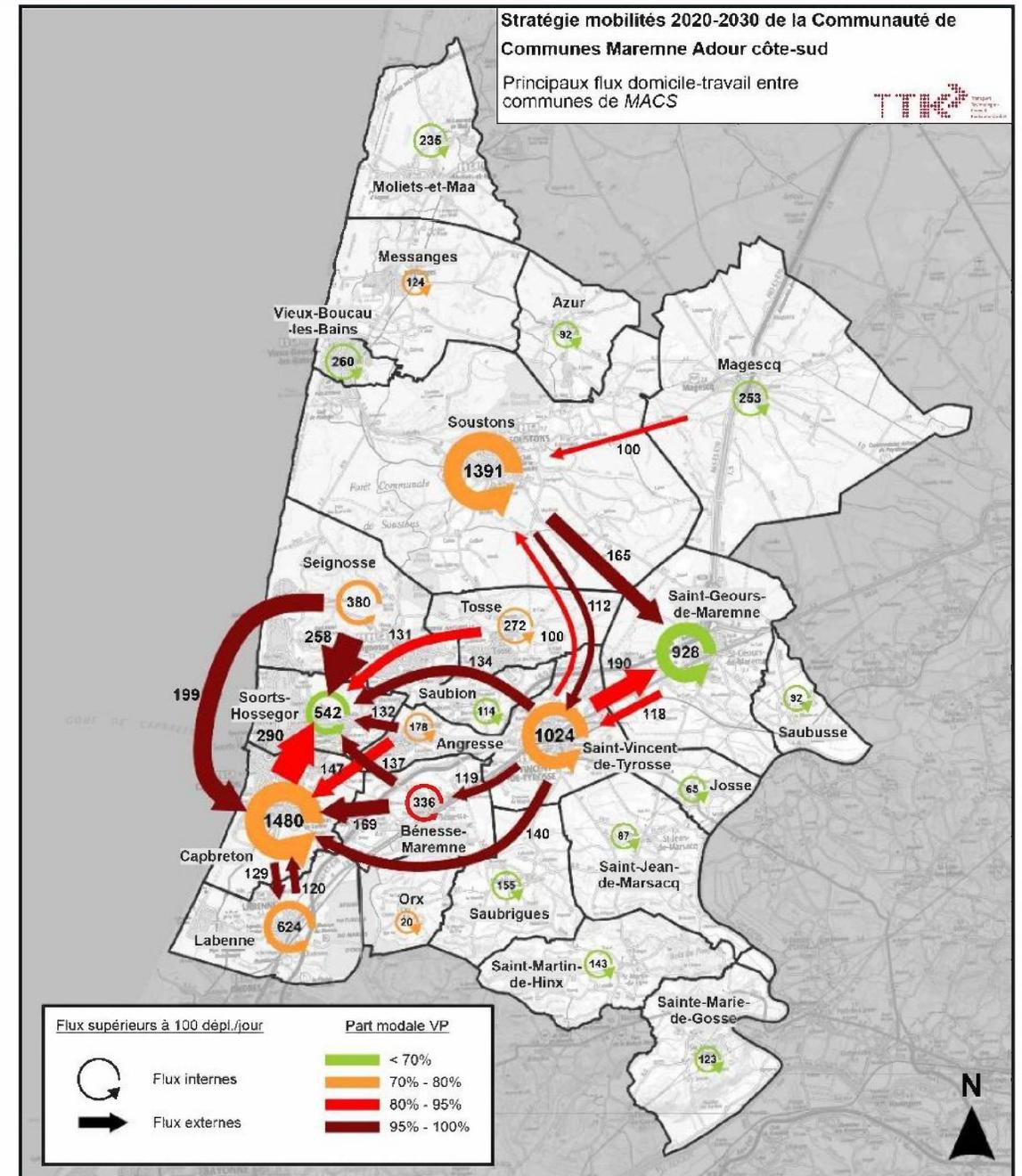
II – Le potentiel du vélo dans la mobilité des habitants

# Le potentiel du vélo « au quotidien »

- 71 % des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 7 km
- Sur 25 630 actifs du territoire, 2/3 travaillent au sein de la CC MACS, 1/3 au sein de leurs communes
- MACS compte 7 collèges, 3 lycées qui génèrent de nombreux flux quotidiens
- L'enquête ménage déplacement de 2011 montrait une part modale du vélo <1 %
- Un territoire « plat »
- Un potentiel du vélo au quotidien décuplé grâce à l'assistance électrique (+19% des ventes chaque année – *source Xerfi*)
- Certains itinéraires supports des principaux flux domicile-travail ne font pas l'objet d'une programmation cyclable : St-Geours/St-V-de-Tyrosse, St-V-de-Tyrosse/Capbreton, St-V-de-Tyrosse/Angresse...; liaisons sur les principaux axes urbains vers les pôles générateurs des communes.
- MACS est engagée dans les programmes environnementaux TEPOS TEPCV qui impliquent de mettre en œuvre les possibilités du changement modal

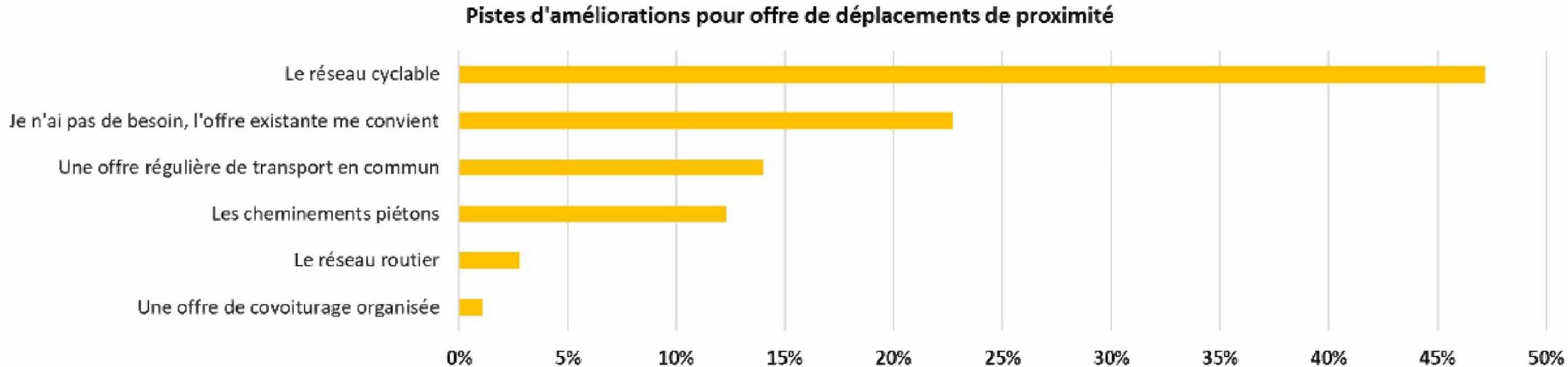


**Un potentiel TRES FORT pour un transfert de part modale de la voiture vers le vélo pour les déplacements du quotidien**



## Le potentiel du vélo « au quotidien »

- Dans une enquête menée en décembre 2020 auprès des habitants, le vélo est cité comme l'offre de mobilité à développer pour les déplacements de proximité (école, commerces), pour les démarches administratives et pour les achats.



Source : MACS – TTK 2020



## FORCES

- **Un réseau structuré selon le modèle « voie verte » qui lui confère un très bon confort d'usage et une bonne lisibilité**, ce réseau est un marqueur de l'identité du territoire.
- **Une démarche volontariste** et ambitieuse de la collectivité
- **2 EuroVélos** sur le territoire (Vélodyssée et Scandibérique)
- **Le modèle Voie verte = un aménagement pour tous** (vélos, piétons, rollers, PMR...)

## FAIBLESSES

- **La maîtrise foncière nécessaire pour aménager des voies vertes**
- Le modèle « Voie partagée » pas toujours bien identifié et compris par les usagers, voire critiqué.
- Un aménagement en enrobé, pas toujours adapté sur le plan environnemental ou paysager
- **Des itinéraires pas toujours directs / intéressants**
- Un schéma surtout basé sur le réseau/infra et pas sur les services/l'animation
- **Des plannings trop ambitieux dans le 1<sup>er</sup> schéma**

## OPPORTUNITES

- **Majeure partie des déplacements du territoire <7km.**
- **La dynamique nationale en faveur du vélo**
- **Les évolutions réglementaires** qui démultiplient les solutions d'aménagement et de matériaux
- **1 attente très forte** des habitants :
- **Des aménagements parfois « légers », faciles...**: marquages, panneaux, zones 20 & zones 30 ... possibilité de « tester »

## MENACES

- Un mode d'intervention de MACS uniquement en voie verte, **qui n'a pas d'effet d'entraînement sur le déploiement du réseau local / le vélo au quotidien**
- Des conflits d'usage Vélos/piétons notamment en été.
- **Un maillage « de commune à commune » qui ne correspond pas toujours à la réalité des flux/du potentiel de report** sur le vélo.
- Une **thématique un peu « vampirisée » par les attentes touristiques/loisirs** (ADS, Plans plages, etc) au détriment du développement d'une politique « vélo du quotidien » efficace.



III – La définition du nouveau schéma cyclable

# Une politique cyclable : pour qui?

- Des usagers qui n'ont pas tous les mêmes besoins...

- Et dont les besoins ne se limitent pas aux seuls aménagements

## Types de cyclistes

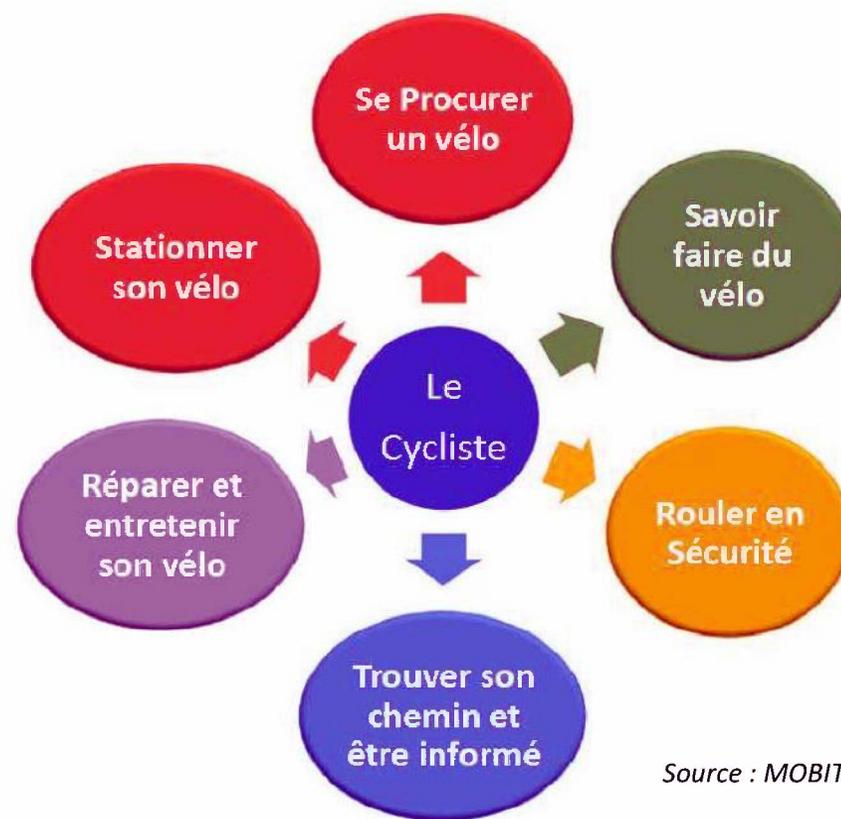
## Types d'aménagements

## Objectif, priorité

<p>Utilitaires (actifs, scolaires...) → experts et novices</p>	<p>Mixité en urbain ou périurbain (Aire piétonne/zone de rencontre/zone 30/voies peu circulées) Piste cyclable Bande cyclable Double sens cyclable (cyclistes expérimentés) Couloir bus (cyclistes expérimentés)</p>	<p>Sécurité (++) Itinéraire direct Continuité dans la chaîne des déplacements</p>
<p>Loisir familial, tourisme → novices</p>	<p>Mixité sur voie peu circulée (faible pente) Véloroute Bande cyclable Piste cyclable Voie verte</p>	<p>Sécurité (+++) Visite du patrimoine Paysages Animations</p>
<p>Cyclo-tourisme, cyclo sportifs → experts</p>	<p>Mixité (même sur voie circulée) Bande cyclable Véloroute</p>	<p>Performances (distances, cols...) Paysages</p>

Source : EGIS

## Les besoins du cycliste



Source : MOBITHINK

# Synthèse des évolutions du schéma cyclable

	Schéma 2009 – 1 <sup>ère</sup> génération (2 PPI 2010-2015 et 2015-2020)	Schéma 2 <sup>e</sup> génération PPI 2021 – 2026
<i>Le document cadre</i>	Un schéma de liaisons douces	• <b>Un schéma cyclable</b>
<i>Types d'aménagements</i>	Voies vertes ou voies partagées	• L'ensemble de la boîte à outil des aménagements cyclables selon le contexte
<i>Matériaux</i>	Revêtement = enrobé	• Revêtement = enrobé, ou solution alternative adaptée aux cas particuliers
<i>Objectifs politique de mobilité</i>	Créer un réseau – une infrastructure sécurisée	• <b>Faire augmenter la part modale</b> du vélo au quotidien (aujourd'hui <1%) • <b>Travailler sur le « système vélo »</b> : infra + information et jalonement + animation + services...
<i>Objectifs de maillage</i>	Relier toutes les communes	• <b>Traiter les dysfonctionnements, points durs.</b> • <b>Proposer des liaisons en cohérence avec les principaux flux ou pôles générateurs : le réseau armature</b> • <b>Dans chaque commune : accompagner le développement du maillage local</b> • Relier les 2 EuroVélos
<i>Approche PPI</i>	Vélo traité uniquement dans ce schéma, à part du PPI Voirie	• Vélo traité dans le PPI Voirie et dans le schéma liaisons cyclables – complémentarité des documents
<i>Cadrage budgétaire</i>	10M€ (dont 6M€ de liaisons douces réalisés)	• 10M€ pour la mobilité dont 6,5M€ pour le volet aménagements cyclables

# Stratégie d'aménagement pour développer la part modale du vélo

- Les aménagements doivent répondre à plusieurs stratégies :
  - **Consolider** les aménagements existants surfréquentés ou présentant des points d'insécurité, maintenir le niveau d'entretien
  - **Conquérir** : aller chercher la part modale du vélo sur les itinéraires dominés par la circulation automobile
  - **Densifier** : étoffer le maillage local vers les pôles générateurs ou pour délester les axes déjà très fréquentés par les vélos.
- En plus de la voie verte en site propre, il est proposé d'étoffer la boîte à outil des aménagements, en choisissant le type d'aménagement en fonction du contexte (vitesse, trafic, pertinence de l'itinéraire...). Les itinéraires à forte valeur paysagère ou environnementale pourront faire l'objet d'un traitement (matériaux) particulier.

Source -: CEREMA

<b>La mixité</b>
→ Zone 30
→ Zone de rencontre
→ Aire piétonne
→ (Couloir bus, double sens cyclable)
→ Voie partagée
<b>La séparation des usagers</b>
→ Bande cyclable
→ Piste cyclable contiguë
<b>Les sites propres</b>
→ Piste cyclable éloignée
→ Voie verte

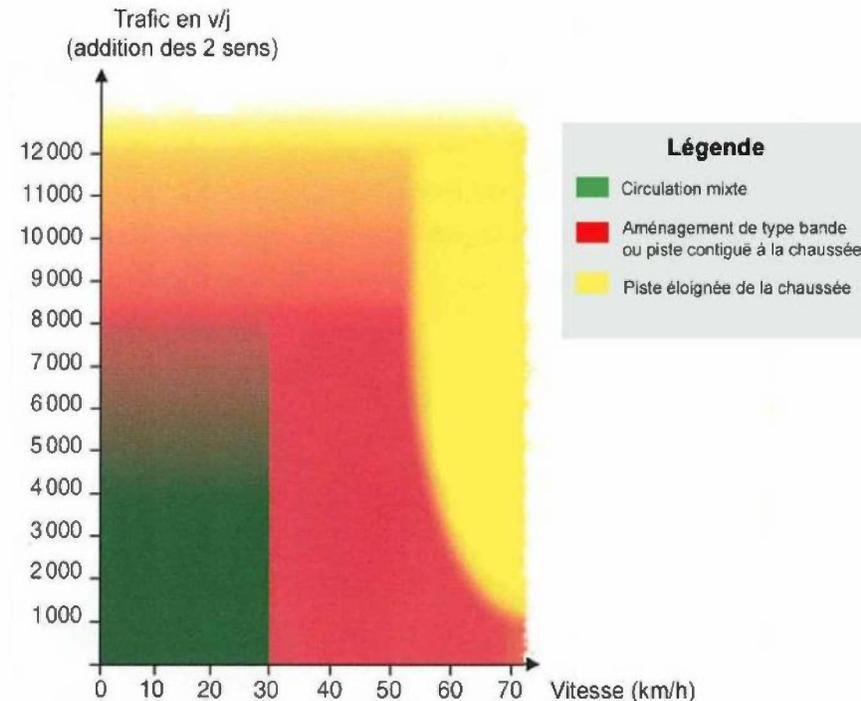


Schéma d'aide à la décision

## La boîte à outils



### Partage de la voirie



## Les doubles-sens cyclables



### Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)



## Les pistes cyclables

- Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
- Séparateur infranchissable
- Largeur :
  - ▶ 2 m à 2,5 m (unidirectionnelles)
  - ▶ 2,5 m à 3 m (bidirectionnelles)
- Transformer piste en bande à l'approche des carrefours
- Arrêté de police



Figurine encadrée



C113



B22a

## Les bandes cyclables

- Largeurs préconisées :
  - 1,5 m hors marquage (T3-5U)
  - 1m minimum très ponctuellement
  - 2 m maxi (attention stationnement sauvage)
- Surlargeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
- Nécessité de maîtriser le stationnement
- Arrêté de police obligatoire



Figurine encadrée



C113



B22a



- **Propositions pour le volet « Aménagements » :**

1. **Définition d'un réseau « armature » pour consolider les itinéraires existants et conquérir la part modale**

- PPI 2021-2026 : vote en mars 2021 – enveloppe 5,5 M€ - financement MACS

1. **Définition, avec les communes, du réseau de « maillage secondaire » :**

- PPI 2021-2026 : Réseau cofinancé par MACS (selon règlement financier Voirie – 50/50 ou 70/30) -> Budget MACS 1M€
- Accompagnement supplémentaire grâce au cofinancement des études par MACS (Gpement de commande)
- Besoin d'une concertation avec les communes de mars à septembre 2021 pour définir les projets

- **Propositions pour le volet « Animation et Services » :**

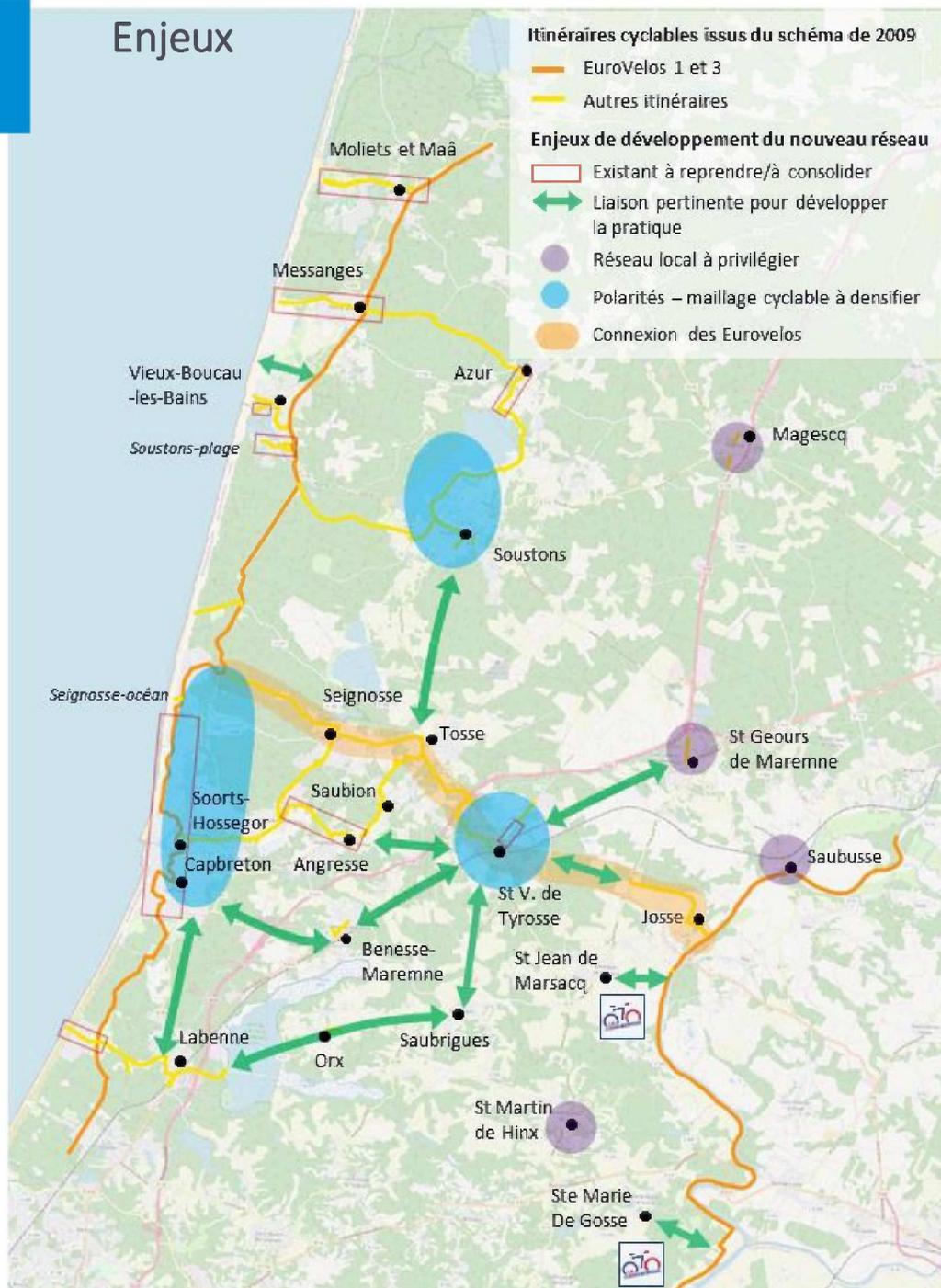
- Informer – Jalonner -> Projet de plan papier avec l'OTI pour l'été 2021
- « Apprendre à rouler » -> animations pour inciter à la pratique
- Aider à l'achat de VAE pour impulser l'aide de l'Etat ?
- Question du stationnement sur les itinéraires et des services sur les EuroVélos

*Projets à consolider et à phaser sur le mandat*

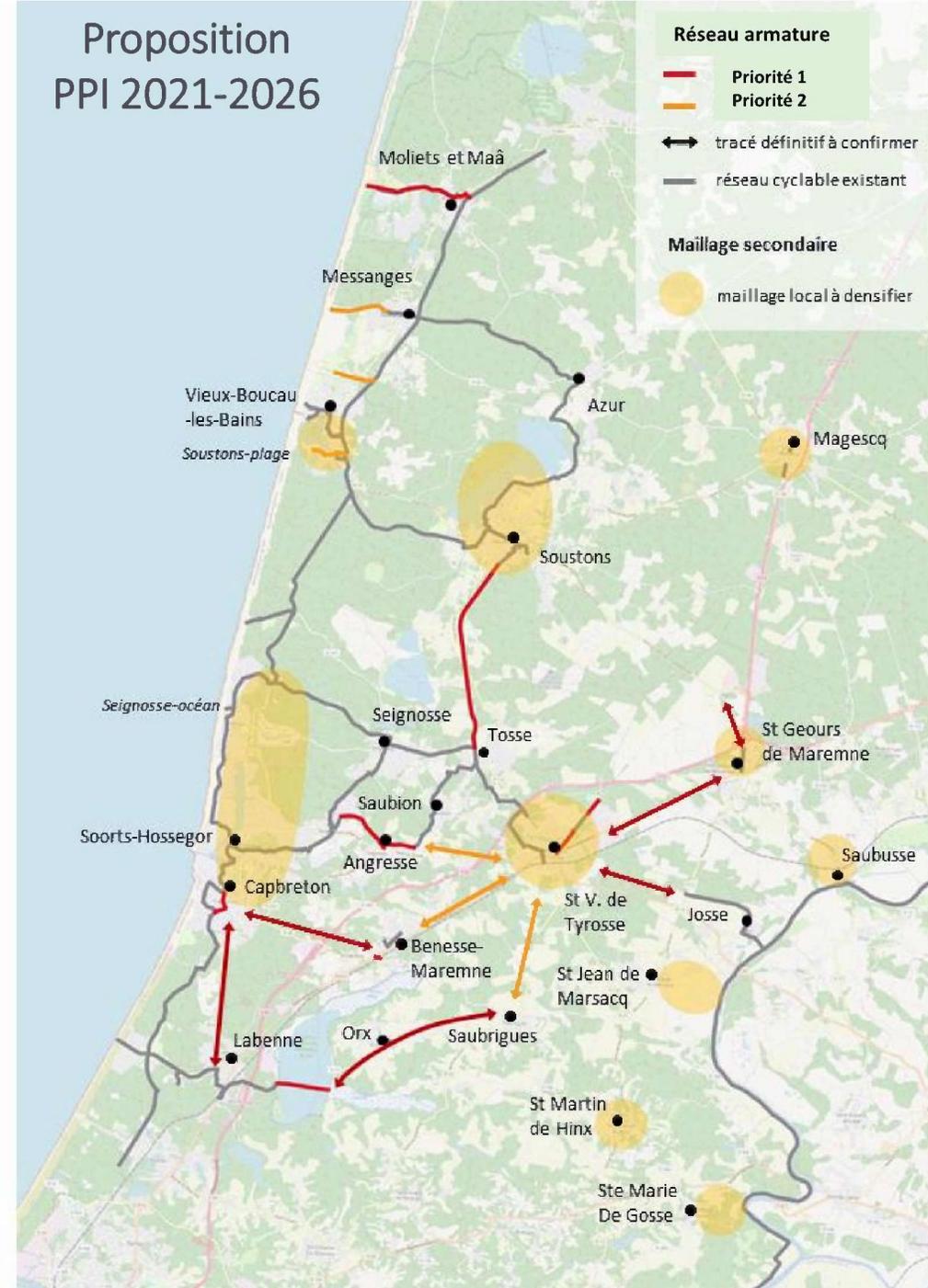
*Travail inter services : Mobilité, Enfance Jeunesse, Dév éco...*

*Budget de fonctionnement à prévoir*

## Enjeux



## Proposition PPI 2021-2026



- **MACS, chef de file pour développer la pratique sur son territoire:**

- Par une politique d'aménagement des infrastructures qui priorise le partage de la voirie en faveur des modes actifs,
- Par la prise en compte, avec les partenaires gestionnaires de voirie (CDXL), des obligations du Code de l'Environnement, renforcées par la loi LOM:
  - **L228-2** « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route ».
  - **L228-3** « A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré ».

- **MACS, chef de file pour développer la pratique sur son territoire:**
  - Par l'animation de la veille technique auprès des communes (réunions périodiques, temps d'animation et de formation)
  - Par un travail collaboratif avec les partenaires financeurs (CDXL, Région, Etat...) visant à définir une politique cyclable équilibrée entre mise en valeur touristique du territoire et enjeux environnementaux et territoriaux de développement de la pratique cyclable pour les déplacements du quotidien.