

Schéma directeur vélo littoral aquitain

Guide méthodologique :

Document de présentation de l'étude à l'intention des porteurs de projet

Note pour l'élaboration et l'instruction des dossiers

septembre 2009

Préambule

Pourquoi un schéma directeur vélo pour le littoral aquitain ?

La réalisation d'un schéma directeur vélo littoral aquitain a été inscrite dans son principe dans le CIACT du 6 mars 2006 et traduite dans le CPER 2007/2013 (grand projet n°9) et dans le PO FEDER 2007/2013 comme une condition de cohérence nécessaire au financement des projets communaux ou intercommunaux.

La définition d'un tel schéma vise à une mise en cohérence des différents projets cyclables portés par les collectivités littorales tant du point de vue de la logique spatiale que de l'aménagement des itinéraires cyclables. Le schéma directeur littoral traduit donc une ambition commune de l'ensemble des membres du GIP Littoral Aquitain pour une politique cyclable Littoral en Aquitaine, exprimée notamment par le développement d'un réseau cohérent et hiérarchisé.

Une telle réflexion doit aussi permettre d'apporter des solutions aux problèmes que pose le développement de projets cyclables en zone côtière.

De l'étude schéma directeur sous maîtrise d'ouvrage déléguée du Conseil Général des Landes ...

Dès l'identification de ce projet dans le CPER et le FEDER le GIP Littoral Aquitain a été retenu pour porter l'étude. Cependant des retards dans la mise en place effective du GIP n'ont pas permis d'en assurer directement le suivi.

Pour pallier le retard pris dans la mise en place de l'équipe du GIP, la maîtrise d'ouvrage de l'étude a été déléguée au **Conseil Général des Landes** en 2007.

Celui-ci après consultation des bureaux d'étude, a attribué un marché à la **société EGIS mobilité** le 14 janvier 2008 pour une durée d'un an ; le terme de ce marché a cependant été repoussé en deux fois jusqu'au 14 mai 2009 afin de permettre la finalisation du travail.

Le groupe de pilotage de l'étude¹ s'est réuni sept fois entre 2008 et 2009 pour acter les étapes de l'étude et éventuellement réorienter les pistes de travail. Au cours du mois de juin 2009, cinq réunions de travail se sont tenues dans les départements pour présenter aux élus et techniciens des trois conseils généraux et à toutes les communautés de communes et d'agglomération le projet de schéma.

Cette étude a abouti à la livraison par EGIS en juillet 2009 :

- d'un diagnostic par territoire et pour l'ensemble du littoral aquitain ;
- de propositions d'axes cyclables et une hiérarchisation de ces axes ;
- de propositions techniques ;
- de propositions de mobilier pour une signature littoral aquitain.

Ces documents sont joints au DVD-ROM.

¹ Composition du groupe de pilotage de l'étude : secrétariat général aux affaires régionales, DIREN, Conseil Régional, GIP Littoral Aquitain, ONF, Conseils généraux des Landes, de la Gironde et des Pyrénées Atlantiques.

... à l'élaboration du présent guide méthodologique.

A la suite de l'ensemble de ces réunions, l'assemblée générale du GIP du 2 juillet 2009 a validé la carte et les grands principes à retenir issus des propositions de l'étude réalisée par EGIS. L'assemblée générale a confié à cette occasion « à l'équipe du GIP Littoral Aquitain en association avec le groupe de pilotage du schéma vélo littoral aquitain » « la rédaction d'un dossier technique permettant l'appropriation du schéma par tous les porteurs de projets et l'instruction des projets FEDER et CPER ». Délibération jointe au guide.

Le présent document a été rédigé par l'équipe du GIP Littoral Aquitain et le groupe de pilotage pendant les mois de juillet et août 2009. Il décline les grands principes retenus par l'assemblée générale à partir des éléments définis dans le cadre de l'étude.

Il a été validé par le groupe technique du GIP Littoral Aquitain du 2 septembre 2009.

Les éléments de ce guide seront par la suite mis à jours autant que de besoin par le groupe de pilotage puis soumis à la validation du conseil d'administration du GIP Littoral Aquitain. Il est notamment question de compléter le présent document sur l'aspect revêtement (cf. partie 1.1 du chapitre B).

Le schéma directeur vélo littoral aquitain est donc constitué :

- de la délibération de l'assemblée générale du GIP Littoral Aquitain ;
- du présent guide méthodologique ;
- d'un ensemble de documents techniques reprenant les travaux du bureau d'étude EGIS.

Sommaire

Introduction – portée du document

A | Le schéma

- 1 | Typologie et hiérarchisation
- 2 | Les itinéraires

B | Les prescriptions

- 1 | La voie verte et section courante des aménagements
- 2 | Le jalonnement
- 3 | Les dispositifs anti-intrusion
- 4 | Les aménagements autour des voies vertes
- 5 | La signature aquitaine

C | Les préconisations

- 1 | La gestion des intersections
- 2 | Ponts et tunnels

D | Les rappels de la réglementation

- 1 | Cadre réglementaire et légal de la voie verte
- 2 | Les procédures pour la mise en œuvre de voies vertes
- 3 | La signalisation de police horizontale et verticale

Annexes

Introduction – portée du document

Introduction

La pratique cyclable a considérablement évolué depuis une vingtaine d'année. D'un usage captif utilitariste pour le transport ou de loisir avant les années 90, la pratique du vélo s'est considérablement étendue depuis cette date et regroupe désormais plusieurs types d'usages :

- le « cycliste sportif », qui pratique le vélo hors agglomération ou en milieu rural avec des vélos de course afin d'atteindre une vitesse élevée et de pouvoir parcourir de longues distances ;
- le « touriste à vélo », qui pratique pour découvrir une région avec son héritage culturel, son climat, ses paysages... ; pratique des déplacements plutôt linéaires, qui relie un point à un autre. Les vacances sont construites autour du vélo : c'est le choix de départ ;
- le « cycliste de loisir », qui utilise leur vélo majoritairement pour deux buts: la détente et la promenade de quelques heures à une journée entière, parcourant entre 15 et 40 km ; évolue en boucle autour d'un point, d'un lieu ou considère le vélo soit comme une activité de loisir alternative, soit comme un mode de transport à utiliser pour la plupart des déplacements de proximité ;
- le « cycliste urbain », qui utilise le vélo comme moyen de transport.

En Aquitaine, on estime que ce ne sont pas moins de 750 000 séjours cyclotouristiques qui sont réalisés de mai à septembre, soit 9% de l'ensemble des séjours touristiques effectués dans la région pendant la période estivale. Parmi ces séjours cyclotouristiques, 62% sont réalisés par des touristes français extra-régionaux, 13% par des touristes intra-régionaux et 25% par des touristes étrangers.

La présence d'un réseau cyclable améliore la desserte de l'espace littoral et rétro-littoral, au profit des populations résidentes et saisonnières. Il favorise le tourisme cyclable et la fréquentation touristique et ce, même hors saison, par le développement de pratiques de déplacements doux, respectueux de l'environnement.

Le bureau d'étude EGIS a réalisé un double diagnostic (cf. document joint) : un diagnostic qui met en évidence le cadre et les caractéristiques de la pratique du vélo (éléments socio-économiques et environnementaux des territoires traversés en lien avec la pratique du vélo) et les atouts/faiblesses à l'échelle du littoral aquitain ainsi qu'une analyse plus fine à l'échelle du réseau. Ce deuxième diagnostic constitué de fiches et de supports cartographiques au 1/25000° a été réalisé à partir des données communiquées par tous les membres du GIP. Il constitue à la fois un état des lieux précis et opérationnel pour des futurs porteurs de projet et un état de référence de l'ensemble du réseau cyclable du littoral aquitain. Ce support technique est un véritable outil au service du projet qui peut être transmis au format pdf ou SIG aux collectivités qui le souhaitent.

A la suite de ce diagnostic ont été élaborées une typologie, une hiérarchisation puis une cartographie des axes à développer ou à maintenir dans le cadre d'une politique vélo littoral. Les éléments retenus par l'assemblée générale du GIP du 2 juillet sont développés dans le premier chapitre (chapitre A).

Le schéma définit globalement 1100km de réseau à terme. A ce jour, 700km existent déjà, mais 100 km sont à rénover très rapidement dans une première phase afin de répondre au niveau d'exigence porté par le schéma.

En effet, au delà de l'approche spatiale, l'élaboration d'une ambition commune pour la pratique du vélo a nécessité la définition de principes communs à l'ensemble du littoral, garants d'une cohérence d'ensemble. Ces principes concernent à la fois le type de voies à mettre en place, et leurs caractéristiques mais aussi le mobilier... Ces recommandations définies dans le guide technique rédigé par EGIS (cf. document joint) sont reprises dans ce document en faisant la part entre ce qui doit être obligatoirement réalisé dans un objectif de cohérence logique et d'image (prescriptions chapitre B) de ce qui a été jugé techniquement bon de réaliser mais dont la mise en œuvre n'est pas obligatoire (préconisations chapitre C).

Enfin, étant donné que la mise en place d'aménagements cyclables doit respecter un certain nombre de réglementations, il est apparu nécessaire de réaliser un rappel des principales mesures qui s'appliquent à ce jour, des enjeux qu'elles recouvrent, et des modalités de leur prise en compte.

Afin de ne pas alourdir ce document qui vise à expliquer simplement les choix retenus dans le schéma directeur vélo, de nombreux renvois au guide technique élaboré lors de l'étude et joint au document sont effectués dans le corps de texte.

Portée du document

Le CPER 2007/2013 et FEDER 2007/2013, prévoient la réalisation d'un schéma directeur définissant le cadre d'éligibilité des dossiers cyclables sur le littoral aquitain.

Il convient donc au regard du présent document de considérer comme éligibles aux financements FEDER et CPER, les dossiers qui respecteront les itinéraires et la hiérarchisation définis dans le chapitre A ainsi que les prescriptions fixées dans le chapitre B ou ses exceptions.

Le dossier devra comporter les éléments utiles à l'appréciation du projet et à son insertion dans le schéma directeur vélo littoral aquitain. Pour ce faire le dossier devra comporter :

- un rappel de l'axe retenu en précisant les modalités de raccordement au réseau existant, les fonctionnalités envisagées (objectifs de fréquentation, type de public...), le calendrier de réalisation du projet et les objectifs de réalisation de l'axe (application du chapitre A) ;
- une description technique du projet avec justification le cas échéant des exceptions aux prescriptions (application du chapitre B) ;
- une description de la prise en compte de la réglementation notamment en matière d'environnement (application du chapitre D) ;
- un schéma de signalisation cyclable ou une réflexion sur le jalonnement (application du point 3 du chapitre B) ;
- l'articulation avec d'autres démarches d'accueil du public (plans plages notamment) ou de développement de la pratique cyclable (création d'un pôle intermodal...).

Le projet fera l'objet d'une évaluation de son coût et d'un rappel du plan de financement (le plan de financement étant détaillé dans le formulaire FEDER proprement dit).

Chacun des maîtres d'ouvrages déposant un dossier devra transmettre au GIP Littoral Aquitain les éléments cartographiques suivants :

- tracé de l'itinéraire en précisant le type (voie verte, piste cyclable, jalonnement sur route...), la largeur et le revêtement de la chaussée ;
- localisation et typologie des équipements prévus autour des aménagements cyclables (aire d'accueil, aire de service...).

Ces éléments devront être fournis au 5 000ème, dans un format numérique (Shape/arcview ou table/mapinfo ou dxf/autocad ou autre) géoréférencé en RGF 93 (obligation depuis mars 2009 – loi n° 99-533 du 25 juin 1999 – décret n° 2000-1276 et n°2006-272).

Ces éléments cartographiques permettront de suivre la mise en œuvre du schéma vélo sur l'ensemble du littoral aquitain mais aussi de permettre à terme une exploitation pour une possible valorisation touristique de l'ensemble du réseau littoral aquitain. Comme précisé dans l'introduction, les données SIG produites dans le cadre de l'étude peuvent être transmises aux collectivités qui le souhaitent.

Le dossier devra comporter la délibération de la collectivité compétente quant à l'engagement d'entretien avec ses modalités.

Enfin dans le cas d'une gestion de l'infrastructure et/ou des équipements connexes par une collectivité différente du propriétaire, le dossier devra être complété, par un projet de convention avec le gestionnaire de l'ouvrage (entretien, police, information,...).

A | Le schéma

1 | Typologie et hiérarchisation

1.1 | Typologie

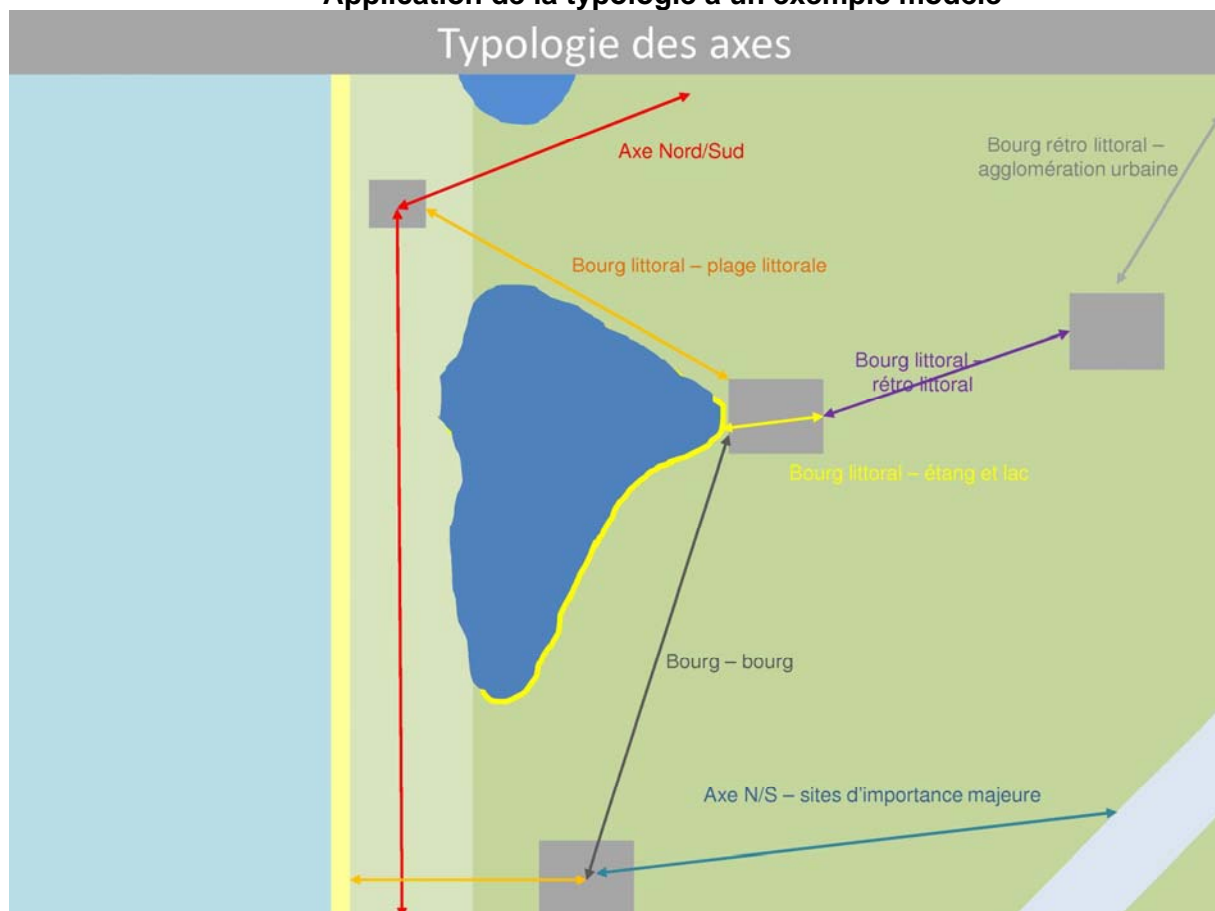
Dans le cadre de la définition d'un schéma d'ensemble à l'échelle du littoral aquitain, il est apparu nécessaire de définir un dispositif de base qui soit applicable de façon homogène à l'ensemble des territoires.

Il a pour cela été retenu de partir des **atouts touristiques** communs du littoral aquitain (les plages océaniques, les lacs et étangs, et les sites d'importance majeure) pour définir une typologie simple et facilement applicable permettant un **maillage du territoire** avec les bourgs littoraux, les bourgs retro littoraux et les agglomérations.

Sept grands types d'axes ou de liaisons sont définis dans cette logique :

- Axe Nord/Sud ;
- Liaison Bourg littoral – plage littoral ;
- Liaison Bourg littoral – étang et lac ;
- Liaison Bourg littoral - bourg rétro-littoral ;
- Liaison Bourg – bourg ;
- Liaison Bourg littoral – agglomération urbaine ;
- Liaison Axe Nord/Sud - sites d'importance majeure, estuaires, fleuves et parc naturel régional.

Application de la typologie à un exemple modèle



1.2 | Hiérarchisation

Dans une **logique de mise en réseau progressive le long du littoral et à partir du littoral** la hiérarchisation suivante a été retenue par l'assemblée générale du GIP du 2 juillet 2009 :

Priorité n°1 :

- Axe Nord/Sud ;
- Bourg littoral – plage littoral ;
- Bourg littoral – étang et lac.

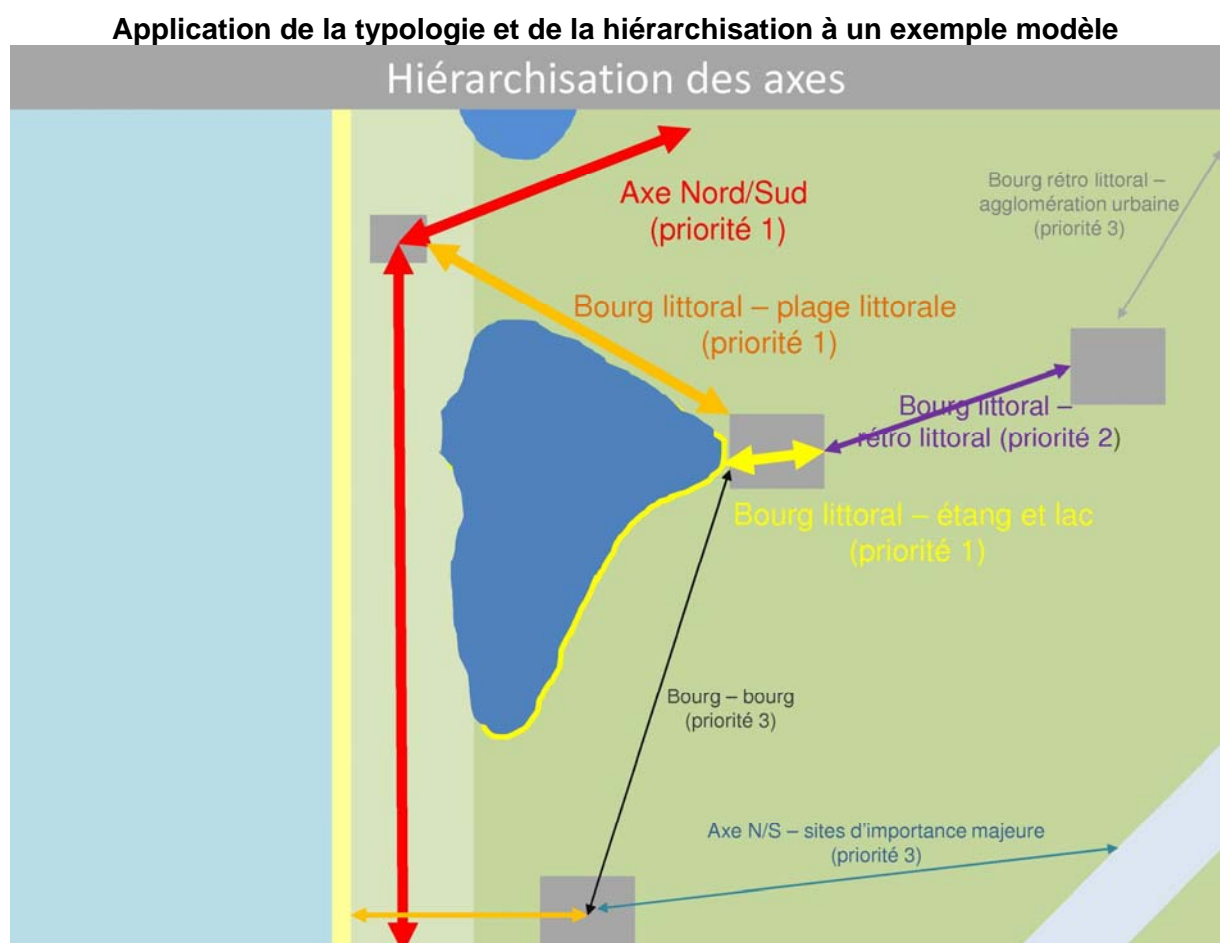
Priorité n°2 :

- Bourg littoral – bourg-rétro littoral.

Priorité n°3 :

- Bourg – bourg ;
- Bourg littoral – agglomération urbaine ;
- Axe Nord/Sud - sites d'importance majeure, estuaires, fleuves et PNR.

Etant donné les disparités d'état d'avancement des réseaux cyclables et de leur état d'entretien, il est convenu que cette typologie et cette **hiérarchisation s'appliquent tant aux équipements et itinéraires à créer qu'à ceux à rénover.**



1^{er} niveau de priorité

L'axe Nord/Sud

Longeant le littoral aquitain de la Pointe de Grave à la Bidassoa, l'axe Nord/sud est l'épine dorsale du projet vélo littoral aquitain. Cet axe permet de relier l'ensemble des stations littorales et évolue à proximité des plages océanes principales, atout environnemental, paysager et touristique du littoral aquitain. Cet axe fait parti des 8 200km de la véloroute européenne n°1 qui longe l'océan atlantique du cap nord en Norvège jusqu'à Sagres à l'extrême sud du Portugal.

Il est aujourd'hui possible pour l'usager cycliste de rouler en quasi-continuité, entre La Pointe de Grave, à l'extrémité nord de la Gironde, et Tarnos, au Sud des Landes sur cet axe. Cette véritable Voie Verte du littoral aquitain constitue la plus longue Voie Verte de France (370 km environ).

Même si globalement l'axe Nord/Sud existe en Gironde ainsi que dans les Landes (à l'exception de 5 interruptions intra-bourgs), sa réalisation n'est qu'entamée dans les Pyrénées-Atlantiques. L'état de la piste et la largeur de la voie font que localement le réseau ne correspond pas au niveau de service escompté pour une voie d'importance européenne. La réalisation de nouveaux tronçons et la réfection de l'existant devront améliorer la qualité et la continuité de cet aménagement touristique majeur et prioritaire, tout en tenant compte de sa localisation dans des espaces naturels et des paysages de grande qualité.

Les connexions des bourgs littoraux vers les plages littorales, étangs et lacs

Ces liaisons jouent un double rôle. Le premier est la mise en relation des centres de vie urbains où se concentrent les services et les lieux de résidence (qu'ils soient saisonniers ou permanents) avec les lieux d'attractivité (plages océanes, étangs et lacs).

Le second rôle trouve son origine dans l'existence d'interconnexions de ces axes avec l'axe Nord/Sud, permettant ainsi de croiser les pratiques itinérantes de longues distances avec les pratiques de loisir plus locales et les offres de services et d'accueil des bourgs.

Les connexions des bourgs littoraux vers les plages littorales, étangs et lacs et axe Nord/Sud sont donc complémentaires tant du point de vue fonctionnel (mixité des usages) que spatial (facilitation de l'accès à un plus grand nombre de sites d'intérêts et de service).

Une attention particulière doit être portée à la mise en cohérence entre l'accueil du public (plans plages) et ces liaisons notamment concernant les modalités de stationnement et de gardiennage.

2^{ème} niveau de priorité

Les connexions bourgs littoraux – bourgs rétro-littoraux

La priorité n°2 du schéma vélo consiste à mettre en réseau le rétro-littoral avec le littoral est ce dans une double logique : faciliter l'accès au littoral depuis l'arrière pays et inversement.

L'accès au littoral depuis l'arrière pays se justifie d'une part par l'existence en retro-littoral de bourgs importants générateurs de mobilités et par l'existence, dans certains cas, de gares.

Dans ce dernier cas, l'élaboration d'itinéraires cyclables du littoral jusqu'à la gare permet un accès élargi au littoral en train depuis l'arrière Pays et les agglomérations. Le vélo constitue ici un mode de déplacement doux et les gares des, sites d'intermodalités.

L'accès à l'arrière pays depuis littoral se conçoit dans le cadre d'une offre touristique élargie où le patrimoine, la gastronomie, les espaces naturels continentaux... constituent autant de supports d'attractivités touristiques venant compléter l'offre littorale.

3^{ème} niveau de priorité

Les connexions entre l'axe Nord/Sud et les sites d'importance majeure, estuaires, fleuves et PNR

Les sites emblématiques du littoral aquitain (dune du Pyla, domaine de Certes-Graveyron, Abbadia...) sont des hauts lieux de fréquentation qu'ils doivent au caractère exceptionnel de leurs paysages et/ou de leurs patrimoines naturel et géologique. Afin d'en faciliter l'accès en vélo, il convient donc de les relier à l'axe Nord/sud.

Dans une même logique il apparaît important de privilégier l'accès non motorisé aux réserves naturelles en favorisant l'accessibilité en vélo. Conscients des externalités négatives que peut susciter une telle disposition un certain nombre de mesures est inscrite dans le chapitre B afin de maintenir l'équilibre fragile de ces espaces.

Enfin, l'estuaire de la Gironde, les Barthes de l'Adour ainsi que le site d'Arjuzanx et le parc naturel régional des Landes de Gascogne constituent d'autres espaces naturels plus étendus que les réserves naturelles et sites emblématiques, mais qui n'en restent pas moins des espaces d'une grande qualité paysagère et patrimoniale. Leur relative proximité au littoral en fait des espaces complémentaires susceptibles de diversifier l'offre cyclable et touristique vers l'intérieur.

Les connexions bourg – bourg

Même si l'approche retenue vise à développer la pratique touristique du vélo sur le littoral aquitain, la pratique dite urbaine consistant à considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière pour des besoins quotidiens doit aussi être développée. Un certain nombre des axes développés ci-avant répondent à ce besoin. Mais des connexions entre deux centres villes situés tous deux en rétro-littoral doivent aussi permettre le développement de cette pratique en assurant des connexions entre zones d'emplois, de chalands et de résidences.

A long terme, une connexion de ces bourgs situés en rétro-littoral pourrait constituer l'armature d'un second axe Nord/sud.

Les connexions bourg littoral – agglomération urbaine

Le littoral aquitain est soumis à l'influence de quatre importantes agglomérations situées à proximité du littoral : Bordeaux, Dax Arcachon et Bayonne. Ces deux dernières jouxtant le littoral, le réseau cyclable défini ci-avant assure leur desserte. Par contre les agglomérations urbaines de Bordeaux et Dax situées plus à l'intérieur des terres présentent des potentiels importants de déplacement. Les connexions bourg littoral – agglomération urbaine permettent de compléter le réseau en s'étendant vers ces deux agglomérations. Elles permettent comme certaines connexions entre bourgs littoraux et bourgs rétro-littoraux de favoriser l'intermodalité (train-vélo).

Lien avec le schéma régional des voies vertes

Ces axes définis au niveau du littoral aquitain s'articulent avec le schéma régional des véloroutes et voies vertes porté par la région Aquitaine. En effet l'axe Nord/Sud défini comme priorité numéro une de ce schéma est aussi une priorité régionale. Par ailleurs, les connexions vers les fleuves et estuaires viennent se connecter avec le réseau proposé par ce schéma.

1.3 | Précisions sémantiques

Définition des communes littorales :

Sont considérées comme **littorales** dans le schéma directeur vélo les communes « riveraines des mers et océans, des étangs salés et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ». Les communes estuariennes visées par le décret fixant la liste des communes riveraines des estuaires et des deltas considérées comme littorales en application de l'article L. 321-2 du code de l'environnement ne sont pas prises en compte comme communes littorales dans ce guide qui porte d'un schéma vélo du littoral océanique.

Les communes d'Aureilhan (lac), de Léon (lac), d'Azur (lac), Tosse (lac) et de Bias sont ajoutées à cette liste du fait de leurs proximités à un lac et/ou à l'océan.

La liste complète des communes littorales au sens de ce guide est en annexe 1.

Par extension, sont considérées comme **rétro littorales** les communes ne figurant pas dans cette liste.

Définition des sites d'importance majeure :

Cinq sites majeurs et emblématiques du littoral sont soutenus prioritairement dans le domaine 4.1.2 du FEDER pour en assurer la préservation et l'ouverture au public. A ces cinq sites emblématiques du littoral sont associées les réserves naturelles actuelles ou en projet comme sites d'importance majeure du littoral aquitain à desservir en voies vertes.

Cf. liste en annexe 1.

Pour ce qui concerne les sites d'importance majeure de l'intérieur justifiant de liaisons cyclables, ont été retenus : le site d'Arjuzanx, l'estuaire de la Gironde, la basse vallée de l'Adour (Barthes) ainsi que le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.

2 | Les itinéraires

2.1 | Définition des itinéraires

La traduction spatiale à l'échelle du littoral aquitain de cette typologie a été réalisée dans le cadre de l'étude Egis de façon pragmatique et globale (cf. carte ci-après).

Pragmatique, car les projets des collectivités ont été recensés dans le cadre du diagnostic et ont permis pour une grande partie de constituer les futurs axes du schéma directeur vélo. Ainsi certains des axes proposés s'appuient sur l'existence d'emprises de voies ferrées d'intérêt local sur lesquelles des collectivités ont des projets d'itinéraires cyclables.

Globale, car une cohérence territoriale a été respectée dans l'élaboration de ce schéma ; cette cohérence est le fruit d'une typologie commune applicable à l'ensemble du territoire et à une application homogène (cf.1.1 et 1.2). Le bureau EGIS a fait des propositions qui complètent les projets des collectivités, au regard des priorités définies, et pour assurer la cohérence globale du schéma.

Sur les 1100 km de réseau défini dans ce schéma 400km restent à constituer. A ce jour, 300 font déjà partis de projets ou d'intentions portés par les collectivités du littoral aquitain.

2.2 | Mise en œuvre du schéma

La représentation graphique sous forme de grands axes reliant un point à un autre symbolise un principe de liaison et ne préjuge pas les résultats d'études de faisabilité et de tracés qui seront engagées pour la définition des projets.

L'analyse de la compatibilité avec le schéma doit donc se faire au regard des principes de liaisons affichés, qui ne doivent pas être analysés comme des tracés à petite échelle.

Chacun des axes figurant sur la cartographie ci-après fait partie du schéma directeur vélo littoral aquitain. Ils sont donc à ce titre tous éligibles sous réserve du respect des prescriptions du chapitre B aux financements CPER et FEDER.

Une hiérarchisation a cependant été définie en 1.2 et validé par l'assemblée générale du GIP du 2 Juillet 2009. Cette hiérarchisation sert de guide à une priorisation des projets.

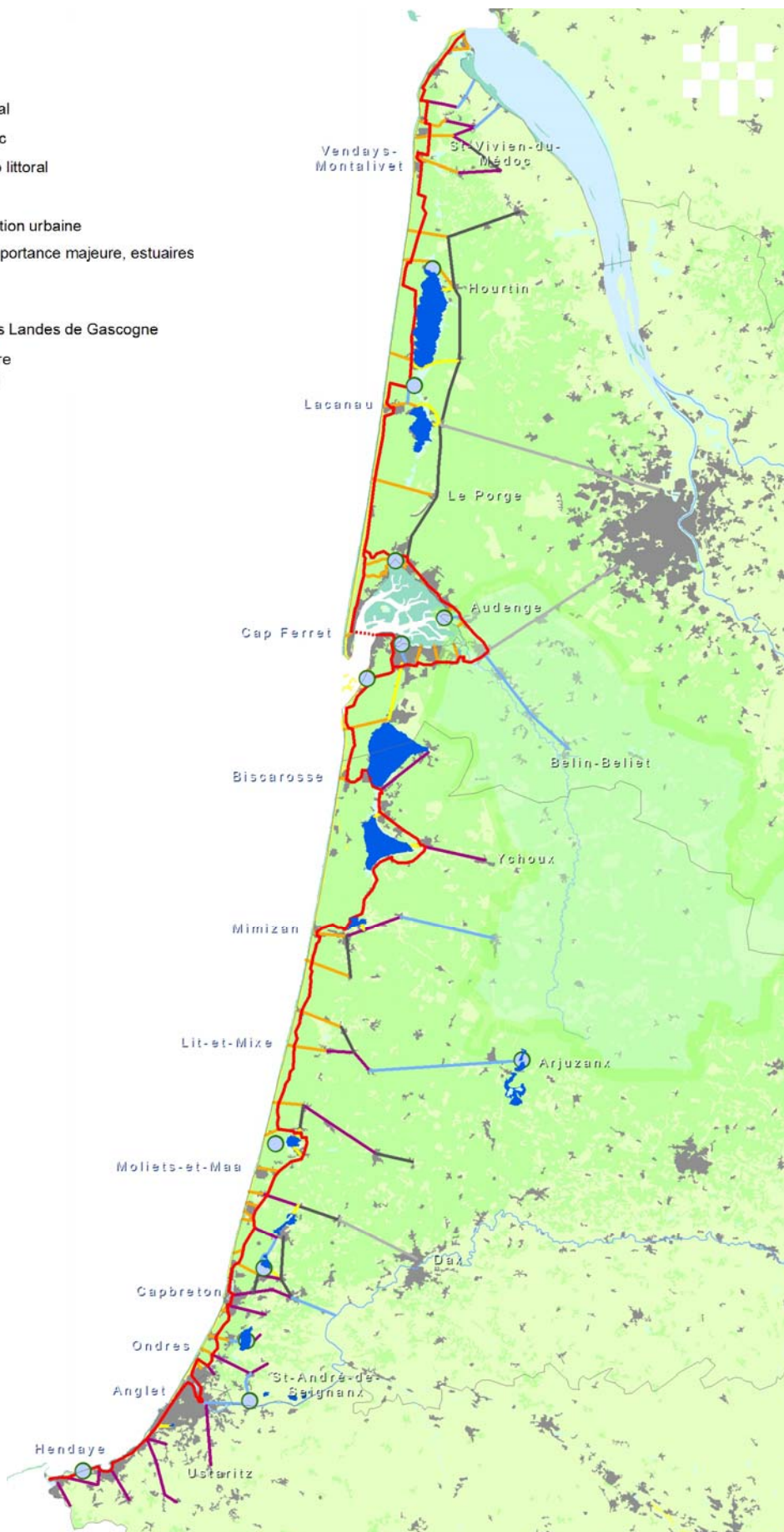
Schéma directeur vélo littoral Aquitain

Typologie des liaisons

- Axe Nord/Sud
- Bourg littoral - plage littoral
- Bourg littoral - étang et lac
- Bourg littoral - bourg rétro littoral
- Bourg - bourg
- Bourg littoral - agglomération urbaine
- Axe Nord/Sud - sites d'importance majeure, estuaires fleuves et PNR

Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne

Sites d'importance majeure (dont réserves naturelles)



B | Les prescriptions

Le schéma directeur vélo littoral aquitain est assorti de nombreuses prescriptions qui doivent permettre une cohérence dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables à l'échelle du littoral aquitain.

Des exceptions à ces prescriptions limitées et encadrées sont prévues ; elles sont issues de l'étude EGIS et sont fonction de la fréquentation, des usages, des traversées de zones urbaines et des traversées de milieux et paysages naturels.

Ces prescriptions constituent un cadre commun d'action assurant une homogénéité des caractéristiques des itinéraires, de conception et de gestion des équipements et, le partage d'outils méthodologiques, juridiques et techniques. Elles traduisent la volonté du partenariat aquitain de présenter une « signature » commune sur le littoral.

1 | La voie verte et la section courante des aménagements

La plus importante des prescriptions concerne la création de voies vertes de 2,5m de large.

1.1 | La voie verte

Qu'est ce qu'une voie verte ?

Les « voies vertes » sont des aménagements sécurisés et jalonnés en site propre réservés aux déplacements non motorisés (de l'anglais « green way ») ; accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière ; conçues pour satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés.

Ce concept support de mobilité douce fait parti du champ réglementaire français. A l'article R. 110-2 du code de la route il est ainsi défini que la voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ; ». A l'article R. 412-7 il est précisé que : « Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte » (sauf véhicules d'intervention et de secours).

► *pour en savoir plus : p10 propositions techniques EGIS*

Pourquoi privilégier la voie verte

La voie verte est destinée à un public très large : promeneurs, sportifs et personnes à mobilité réduite. Elle offre un parcours sécurisé et isolé des voies à grande circulation et est particulièrement adaptée à la pratique du jogging, de la promenade et du roller. C'est une voie «multi-usages».

Sur 150 sites analysés par le CERTU, sur pistes, bandes cyclables, sur des voies à faible trafic et sur de voies vertes (cf. définition de chacun des termes p6-8 propositions techniques EGIS), les enquêtes montrent une fréquentation de 7 à 10 fois plus élevée sur voie verte que sur route existante avec ou sans aménagement. Avec une certaine indépendance vis-à-vis des axes routiers, les itinéraires en voie verte sont les seuls à sécuriser suffisamment le public familial et touristique, tout en offrant des caractéristiques environnementales de grande qualité.

Comment mettre en œuvre la voie verte

Le maître d'ouvrage de voies vertes devra veiller à créer les conditions de pratiques adaptées pour tous types d'usagers et engager des actions de communication en ce sens. Des arrêtés de circulation devront être pris par les maîtres d'ouvrages et gestionnaires afin notamment de préciser les publics visés.

► *Rappel règle signalisation de police associée à la voie verte : p10 et 11 propositions techniques EGIS*

Autres aménagements cyclables faisant exceptions ou complémentaires à la voie verte

Dans le cas de difficultés particulières (foncières, environnementales, économiques...) qui doivent être justifiées, il pourra être réalisé en substitution d'une voie verte un jalonnement de l'itinéraire et une mise en sécurité d'une voie existante si l'axe emprunté est une voie à faible trafic (**véloroute**).

Les conditions de sécurité sur ces axes à circulation modérée (aussi bien en termes de vitesse que de trafic) devront être remplies de manière optimale et précisées dans le dossier. Idem pour le cas de pistes forestières.

► *pour en savoir plus sur la véloroute : p8 propositions techniques EGIS*

Dans certain cas qui doivent être justifiées (sécurité des piétons,...), la séparation des cyclistes et des piétons peut être envisageable, notamment en ville (**piste cyclable**). Il conviendra cependant de porter une attention particulière à la continuité des cheminements, notamment pour les piétons entre les zones agglomérées (piétons exclus de la piste cyclable) et les zones rurales (piétons pouvant cheminer sur les voies vertes).

► *pour en savoir plus sur la piste cyclable : p7 propositions techniques EGIS*

Dans le cas de traversées d'agglomérations denses, un jalonnement de l'itinéraire associé à des zones 30 et/ou aménagements permettant de réduire la vitesse pourra se substituer le cas échéant aux infrastructures en site propre (voies vertes et pistes cyclables).

1.2 | La section courante des voies vertes

Le revêtement de la voie verte

Cette partie sera complétée par le groupe technique de suivi du schéma directeur vélo littoral aquitain dans le courant de l'année 2010.

Une étude lancée par l'Association des départements cyclables, précisément sur ce sujet devrait éclairer la réflexion aquitaine (étude sur la compatibilité environnementale des revêtements des aménagements cyclables). Le rendu de l'étude, lancée en janvier 2009, est prévu pour le deuxième trimestre 2010.

Quel que soit le revêtement choisi, il convient de mener une réflexion approfondie sur le tracé de l'itinéraire de la voie verte. Le respect des paysages et de la qualité écologique des milieux doit être le premier critère de localisation du passage des voies vertes.

Cas particulier de la voie verte dans les secteurs d'espaces remarquables au titre de la loi littoral – contribution des services de l'état

Les articles L146-6 et R 146-1 du code l'urbanisme définissent les espaces remarquables du littoral (cf. détail en annexe 2). Ces espaces peuvent faire l'objet d'aménagements légers sous conditions (cf. détails article R146-2 en annexe 2). Il est ainsi possible de prévoir des cheminements cyclables mais ceux-ci ne doivent être ni cimentés, ni bitumés.

L'emprise des voies vertes doit être dotée d'une rédaction adaptée dans les règlements des documents d'urbanisme.

Ainsi, dans un secteur d'espace remarquable, il n'y a que deux possibilités : soit prévoir un revêtement ni cimenté ni bitumé, soit doter le tracé de la piste d'un règlement adapté (cas de

figure similaire aux autres emprises d'équipements publics ou d'intérêt général en secteur d'espace remarquable).

Cette dernière démarche peut nécessiter pour un PLU une procédure de révision.

Dans tous les cas, l'élément le plus important est la qualité de la réflexion préalable sur le projet ; il conviendra notamment d'établir les motifs d'un tracé dans un secteur d'espace remarquable, par rapport aux autres options possibles, ainsi que l'absence d'impact résiduel significatif sur les milieux naturels et les paysages (cf. chapitre D).

Les mêmes mesures sont applicables en cas de traversée de secteur d'espace boisé classé. La consultation de la Commission départementale de la nature, des sites et des paysages est en outre requise en cas de déclassement d'un espace boisé dans une commune littorale au sens de la loi littoral.

Un contact avec les services de l'Etat concernés (DDEA, DREAL,...) est souhaitable dans la conduite de cette réflexion.

Le profil type de la voie verte

La largeur prescrite pour la voie verte est de 2,50 m de chaussée hors accotement.

La largeur peut descendre à 2,00 m en fonction des contraintes physiques et environnementales rencontrées. Ainsi la largeur de la chaussée de la voie verte pourra être abaissée à 2,00 m dans le cas de traversée de milieux naturels sensibles afin de réduire l'emprise artificialisée.

Le gabarit peut aussi être augmenté. Si la fréquentation est importante (proximité immédiate de station balnéaire notamment ou traversée de bourg) ou que la pente est forte avec un risque de collision des surlageurs de la voie (3,00 m) peuvent être proposées.

- ▶ *recommandation largeur accotements : p33 propositions techniques EGIS*
- ▶ *recommandation dévers et pentes : p33-34 propositions techniques EGIS*
- ▶ *recommandation dégagement latéral : p33 propositions techniques EGIS*
- ▶ *recommandation rayon de courbure : p34 propositions techniques EGIS*

1.3 | Voies vertes, aménagements, et espaces naturels à enjeux

Les projets d'aménagements cyclables et ses annexes (aménagements d'accueil, aire de repos...) ne doivent pas porter atteinte au site.

Le projet peut contribuer à la découverte et à la mise en valeur des sites traversés, mais des variantes hors site doivent être étudiées dès lors que les caractéristiques du projet (largeur de chaussée,...) ne sont pas en relation avec les caractéristiques du site, ou dès lors que les effets induits par le projet (apport de fréquentation dans des sites sensibles,...) risquent de porter atteinte au site.

Une approche par type de protection est détaillée en chapitre D.

2 | Les dispositifs anti-intrusion

Il apparaît nécessaire d'équiper l'entrée de certaines voies vertes de moyens physiques empêchant l'accès aux véhicules motorisés (hors véhicules de secours). C'est ce qu'on désigne par « dispositifs anti-intrusion » ou « dispositifs de restriction d'accès ».

Une réflexion sur ces dispositifs anti-intrusion doit être menée afin de limiter l'accès des véhicules motorisés aux voies vertes pour y assurer la sécurité des usagers, mais aussi afin d'assurer la quiétude des espaces naturels traversés ou à proximité.

Dispositifs anti-intrusion et milieux sensibles

Une approche particulière doit être adoptée pour les milieux naturels sensibles : après identification des enjeux une mise en place de systèmes anti-intrusion renforcée sera mise en œuvre, sous la responsabilité des maîtres d'ouvrages, en liaison le cas échéant avec les gestionnaires pressentis, avec un objectif de résultat. Il conviendra de prévoir en les mesures d'information, d'entretien et de police (obligation).

La mise en place de ces dispositifs devra concilier efficacité, intégration dans le milieu naturel et sécurité des usagers.

Ce type de dispositif peut également être mis en œuvre dans le cadre de la protection d'une ressource naturelle (périmètre de protection AEP par exemple).

Choix du dispositif

Les différents équipements doivent être utilisés en fonction de la configuration de la voie motorisée, de la fréquentation et des sites traversés par et/ou donnant accès à la voie verte.

Il est recommandé de choisir entre les dispositifs deux demi-barrières et barrière amovible (cf. p13-14 propositions techniques EGIS) en veillant à assurer le passage des personnes à mobilités réduites (PMR).

Mise en œuvre du dispositif

Dans un souci de sécurité pour les usagers des voies vertes, il est prescrit de mettre en place un dispositif permettant une visibilité passive de nuit (bande réfléchissante).

Dans un souci d'accès facilité des secours via les voies vertes et sauf exception (espace naturel particulièrement sensible, usages illicites répétés,...) il est recommandé de ne pas cadenasser les dispositifs anti-intrusion et de prévoir un dispositif de repère kilométrique (cf. p16 propositions techniques EGIS), il est par ailleurs prescrit de prévoir un recul des dispositifs anti-intrusion par rapport à l'intersection (cf. p15) afin de permettre aux véhicules de secours ou d'entretien de se garer.

Tous ces dispositifs doivent être accompagnés d'une signalisation de police et horizontale. Les équipements anti-intrusion ne sont pas exclusifs, mais complémentaires, d'une signalisation réglementaire de police conforme et/ou d'une surveillance des agents assermentés (agents de l'Etat, police, gendarmerie, police municipale, agents ONF,...).

3 | Le jalonnement

Au regard de la configuration du littoral aquitain et du contexte réglementaire, un bon jalonnement des itinéraires est une priorité.

En centre-bourg, en station balnéaire (où se trouvent de nombreux campings et de nombreux résidents possédant un vélo sur leur lieu de vacances), le vélo doit être considéré comme un mode de déplacement à part entière. Il convient de fournir aux cyclistes un réseau digne de ce nom.

En interurbain, le long du littoral, entre les stations balnéaires, ou selon des itinéraires desservant l'arrière-pays ou l'intérieur des terres, le réseau doit permettre à tous les cyclistes, qu'ils soient seuls ou en famille, sportifs ou en balade, de se déplacer sur des itinéraires sécurisés et confortables. Il faut donc les guider jusqu'à ces itinéraires et leur permettre de bien se repérer une fois dessus.

Faire de la signalisation de direction, à partir des principes énoncés ci-dessus, c'est répondre à deux questions :

1° Que signaler ?

2° Comment signaler ?

Que signaler ?

Pour répondre à cette question, le maître d'ouvrage doit réaliser un **schéma de signalisation cyclable**² qui se décline selon les mêmes principes qu'un schéma de signalisation routière et qui prend en compte les éléments contenus dans ce dernier. La méthodologie d'élaboration, telle qu'elle est décrite dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, est reprise ci-après.

Le schéma directeur de signalisation cyclable se compose des pièces suivantes:

- le périmètre de l'aire d'étude ;
- la carte du réseau cyclable existant et projeté ;
- les pôles situés dans le périmètre d'étude et ceux situés en dehors ;
- la carte des liaisons ;
- la fiche carrefour.

► *Méthode d'élaboration du schéma de signalisation: p60-63 propositions techniques EGIS*

Comment signaler ?

► *Choix des panneaux de signalisation : p63-68 propositions techniques EGIS*

² une réflexion sur le jalonnement sera a minima exigée

4 | Les aménagements autour des voies vertes

L'approche du développement des voies vertes sur le littoral aquitain est associée à la mise en place et au maintien pour les usagers d'un niveau de service tout le long du réseau cyclable.

Ce niveau de service passe notamment par l'aménagement d'aires de repos et d'aires de stationnement vélo.

4.1 | Le stationnement

Les stationnements vélos doivent être implantés dans les centres villes et les centres-bourgs, dans les aires d'étape mais aussi au niveau des stations et des sites touristiques.

Il est impératif que ces stationnements soient signalés et bien visibles (pour plus de sécurité). Un des éléments importants est en effet la prévention des vols.

Il peut s'agir de stationnement a minima (arceaux seuls) ou bien de kiosques ou d'abris (dimensionnement et matériaux à adapter en fonction des sites cf. 5.1), afin de protéger aussi bien les vélos que les éventuelles sacoches, et de bénéficier de l'ombre de l'abri.

► *choix du type d'équipement : p37-38 et 40-42 propositions techniques EGIS*

La capacité de ces parkings doit être adaptée à leur localisation :

- importante en station balnéaire et à proximité d'une plage ou d'un site touristique ;
- assez importante au niveau des centres-bourgs.

Leur implantation doit se faire à des endroits stratégiques et sur des lieux de passage, et devra être adaptée en fonction des configurations :

- en station, il peut être intéressant d'implanter les arceaux à proximité immédiate de l'accès aux plages, de la voie cyclable, et d'éventuels commerces ;
- dans les centres villes ou centres-bourgs, à proximité du centre commerçant et idéalement sur une place publique pour que le parking soit bien visible (notamment pour l'accueil des cyclistes itinérants).

► *règles d'implantations : p36-40 propositions techniques EGIS*

4.2 | Les aires d'étape

Les aires d'étape sont des aménagements importants aussi bien pour la détente, le confort, la sécurité et l'information des usagers que pour la valorisation touristique des aménagements cyclables.

Leur gestion, leur entretien, leur maintenance ainsi que le gardiennage éventuel doivent incomber aux communes ou aux intercommunalités. La mise en œuvre et l'entretien de points d'eau et de sanitaires ne peuvent relever que de la compétence communale ou intercommunale.

Typologie des aires d'étape

Il existe plusieurs types d'aires que l'on peut trouver tout au long d'un itinéraire. En fonction des services, équipements... que l'on y trouve, on peut distinguer :

- aire d'accueil ;
- aire de restauration ;
- aire de service ;
- aire de loisirs et détente ;
- aire d'information ;
- aire de pique nique ;
- aire d'interprétation.

Chacune d'elle a un rôle bien particulier qui lui est propre. Elles sont complémentaires et un site peut parfois regrouper une combinaison de services et d'équipements.

► *description de la fonction de chaque aire : p44 propositions techniques EGIS*

Composition de chaque type d'aire et des équipements associés

| | Accueil | Restauration | Services vélos | Loisirs - détente | Information | Pique-nique | Interprétation de site |
|---|----------|--------------|----------------|-------------------|-------------|-------------|------------------------|
| Bancs | | | | | | | |
| Tables | | | | | | | |
| Points d'eau | | | | | | | |
| Sanitaires | | | | | | | |
| Mobilier de stationnement | | | | | | | |
| Abris | | | | | | | |
| Poubelles extérieures | | | | | | | |
| Jeux enfants | | | | | | | |
| Restauration | | | | | | | |
| Réparation | | | | | | | |
| Proximité route | | | | | | | |
| Parking auto | | | | | | | |
| Information de services/touristique sur panneau RIS | | | | | | | |
| Information localisation sur panneau information ³ | | | | | | | |
| information interprétation de site | | | | | | | |
| niveau | Niveau 1 | | | Niveau 2 | | Niveau 3 | |

 préconisation

 prescription

³ Si absence d'information de service/touristique sur RIS

Fréquence des aires

La fréquence des aires dépend de leur taille et de leur fonction. Mais les unes cumulées aux autres, elles forment un ensemble de services essentiels voire indispensables à l'usager et à la réussite de l'aménagement cyclable.

L'absence de ces équipements engendre une mauvaise perception du cycliste et une image de l'équipement cyclable plus négative. Certaines aires d'étape et en particulier de pique-nique existent à l'heure actuelle, mais sont mal valorisées ou ne comportent que très rarement des équipements complémentaires comme les points d'eau.

Pour cela il convient de respecter les fréquences suivantes :

| type d'aire | fréquence recommandée | fréquence prescrite |
|---|-----------------------|---------------------|
| aire de niveau 1 : aire d'accueil et/ou aire de service et/ou aire de restauration | 24 kilomètres | 40 kilomètres |
| aire de niveau 2 : aire de loisir et détente et/ou aire d'information | 16 kilomètres | 32 kilomètres |
| aire de niveau 3 : aire de pique nique et/ou aire d'interprétation | 8 kilomètres | 16 kilomètres |

► *description de chaque niveau : p46-47 propositions techniques EGIS*

Localisation des aires

Les aires doivent être implantées et aménagées en fonction des configurations rencontrées sur le terrain et d'un schéma d'ensemble à l'échelle du littoral, et de l'équipement actuel des stations balnéaires.

L'implantation optimale dépendra de divers paramètres que sont :

- le foncier disponible ;
- l'équipement existant en termes d'accueil des stations balnéaires ;
- la fréquence à préconiser sur un itinéraire aussi étendu ;
- la fréquentation estimée plus ou moins forte de ces aires ;
- le type de public attendu (part des cyclistes itinérants) ;
- l'impact attendu sur le développement local (valorisation du territoire et de la véloroute - voie verte).

Leur localisation est un facteur important d'attrait de ces véloroutes-voies vertes :

- lieux de jonction avec les boucles ou les cheminements des autres modes de déplacement utilitaires ou de loisirs (piétons, vététistes, cavaliers, rollers, touristes fluviaux...), permettant aux membres de familles ou de groupes de s'adonner à différentes activités de loisirs ;
- lieux de tourisme vert (centres VTT, centres équestres...), centres de séjours de loisirs, bases de loisirs et de plein air, campings, sites touristiques...

La réalisation d'aires d'étape peut permettre la valorisation d'éléments du patrimoine bâti : abris forestiers, anciens lavoirs, ...

► *détail de localisation de chaque niveau : p46-47 propositions techniques EGIS*

Si des aires de niveau 1 existent déjà à proximité des voies vertes, elles seront privilégiées et intégrées à l'information donnée aux usagers.

5 | La signature aquitaine

5.1 | Les matériaux des aménagements

Les matériaux en bois doivent être privilégiés pour les équipements et aménagements en milieu non urbain. L'usage du pin maritime d'origine aquitaine est recommandé.

En milieu urbain ou semi-urbain d'autres matériaux (aluminium) en association ou non avec le bois peuvent être mis en œuvre.

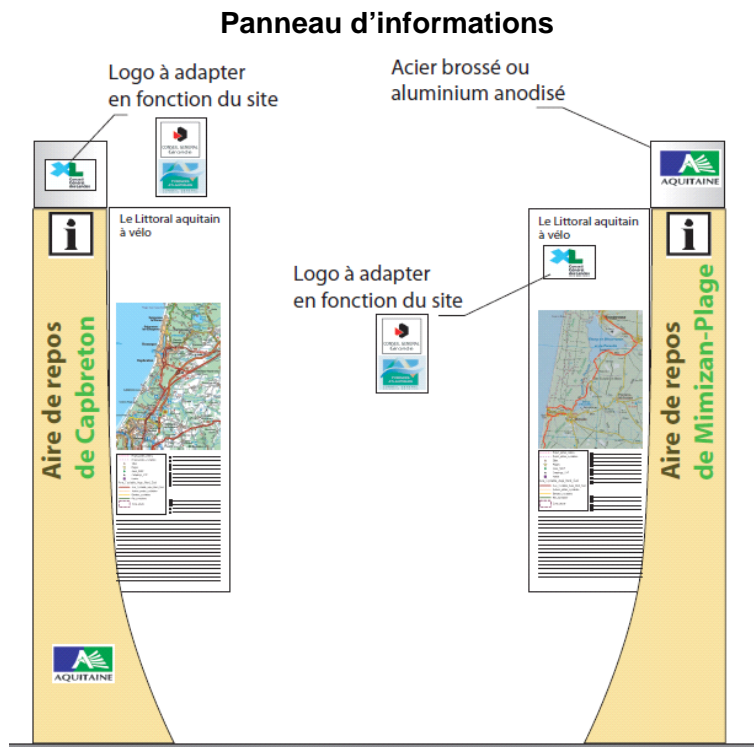
Une proposition de design commun à l'ensemble du mobilier a été faite par le bureau d'étude EGIS (cf. annexe signature). Le concept de courbe sur le mobilier illustrant le littoral aquitain a été retenu. Ce mobilier fait figure d'exemple et de base de travail pour les collectivités qui souhaiteront aller plus loin dans l'image « littoral aquitain ».

5.2 | Panneaux d'informations et les relais informations services

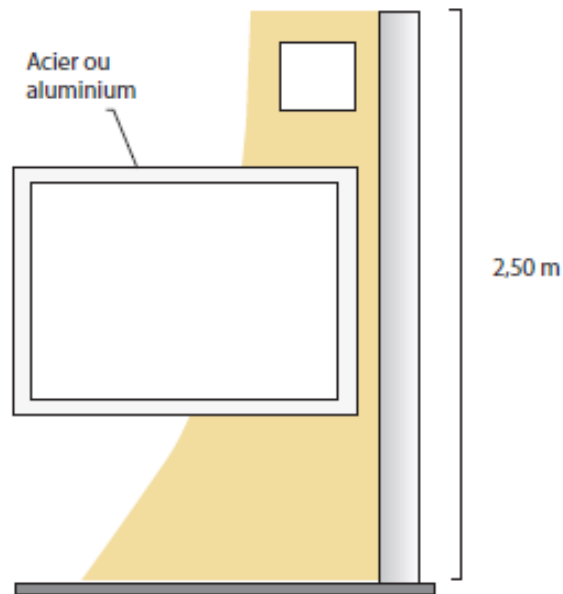
Le mobilier commun à l'ensemble du littoral est limité aux panneaux d'informations et aux relais informations services.

Ceux-ci doivent reprendre la forme définie ci-après.

Ces mobilier d'information doit permettre de véhiculer l'image commune du littoral aquitain support d'attractivité touristique.



Relais informations services



- Détail d'ambiances rural, semi-rural, urbain : *annexe signature*

Sur l'axe Nord – Sud la référence à l'eurovéloroute n°1 devra obligatoirement figurer sur ces panneaux ainsi que sur les panneaux de jalonnement.

Les logos des financeurs du projet cyclable et notamment l'Europe devront figurer mais de façon harmonieuse et limitée.

Les modalités d'insertion de ce mobilier dans les sites protégés devront faire l'objet d'une attention particulière, en relation avec les services de l'Etat concernés (ABF, DREAL).

C| Les préconisations

1 | La gestion des intersections

La façon de gérer l'intersection dépend du type d'aménagement pressenti et de l'importance de la voie traversée. La signalisation verticale de police est une première manière de signaler aux cyclistes une intersection. La signalisation horizontale viendra compléter cet ensemble de dispositifs de priorité et «d'alerte». Pour les carrefours problématiques ou à trafic élevé, des aménagements plus lourds seront toutefois nécessaires.

Il faut avant tout veiller à bien dégager les abords des intersections afin d'assurer une visibilité réciproque maximale : fauchage, limitation des surfaces arbustives et des mobiliers « parasites ».

De plus, le dispositif de restriction d'accès sera un moyen d'attirer leur attention sur le danger de ce croisement.

Dans le cas d'une intersection avec un chemin rural, il faudra assurer un entretien régulier de la voie pour éviter de possibles dépôts de terre ou de gravillons sur celle-ci (dépôts suite à de fortes intempéries par exemple).

Pour les voies cyclables situées en agglomération, il est possible et fortement souhaitable de réaliser une traversée surélevée. Les véhicules motorisés ne sont en effet pas habitués à voir une traversée cyclable et devront de ce fait adapter leur vitesse.

Les régimes de priorité seront à trancher en fonction du type de voie croisée :

- il est prévu de donner la priorité à la voie cyclable lors des intersections avec des chemins d'exploitation forestière ou des accès riverains. Aucun marquage au sol de type damier vert ne sera employé ;
- dans tous les autres cas, la voie cyclable cèdera la priorité et aucun marquage au sol ne sera matérialisé.

► *explications des aménagements préconisés : p20-28 propositions techniques EGIS*

► *détails des aménagements préconisés : annexe préconisation*

2 | Les ponts et tunnels

► *détail des aménagements préconisés : p29 propositions techniques EGIS*

D | Les rappels de la réglementation

1 | La prise en compte des sites et espaces naturels dans les projets de pistes cyclables

contribution des services de l'état

Il n'y a pas de règle universelle ou de recette applicable automatiquement pour assurer la prise en compte des enjeux environnementaux dans un projet de piste cyclable.

En effet, les enjeux environnementaux ne se résument pas à la prise en compte des contraintes réglementaires existantes et l'étude du projet doit procéder à un balayage complet de ces enjeux. La prise en compte des enjeux environnementaux concerne tous les niveaux d'élaboration, de réalisation, et d'exploitation du projet.

Dans certains cas, la réglementation applicable au projet contribue à la définition de ce cadre méthodologique : études d'impact, dossiers d'incidences loi sur l'eau, dossiers d'enquêtes publiques, demandes d'autorisations spéciales au titre des sites protégés, études d'incidences sur les sites « Natura 2000 »,...

Les enjeux environnementaux les plus importants doivent être pris en compte au niveau du choix des options de tracés. En cas de difficulté particulière, il convient d'envisager des variantes de tracés, ou de réseaux ; l'abandon d'un projet ou la modification de sa finalité ne doivent pas être exclus pour répondre à des enjeux environnementaux particulièrement forts.

La prise en compte des projets cyclables au niveau des documents de planification, et notamment des Schémas de cohérence territoriale (SCOT) en permettant d'assurer une synthèse des enjeux sur un territoire donné peut en faciliter la mise en œuvre.

1.1 | Protection des paysages et des sites : Sites inscrits et classés

Textes de référence :

Article L. 341-1 du Code de l'environnement

Article L. 341-2 du Code de l'environnement

Article L. 341-10 du Code de l'environnement

Projets de pistes cyclables et sites protégés

Le projet et ses annexes ne doivent pas porter atteinte au site. Le projet peut contribuer à la découverte et à la mise en valeur du site (ex : opération grand site). Des variantes hors site doivent être envisagées dès lors que les caractéristiques du projet (largeur de chaussée,...) ne sont pas en relation avec les caractéristiques du site, ou dès lors que les effets induits par le projet (apport de fréquentation dans des sites sensibles,...) risquent de porter atteinte au site.

Démarche

En cas de traversée de sites inscrits et/ou classés une approche paysagère est recommandée et/ou nécessaire. Une réflexion préalable au niveau d'un document de planification d'échelle pertinente (SCOT) lorsque cela est possible est souhaitable.

L'avis de l'architecte des bâtiments de France étant requis en site inscrit, un contact préalable est recommandé.

Une autorisation spéciale ministérielle étant nécessaire en site classé, des contacts préalables avec l'ABF et la DREAL sont recommandés.

Remarque : pour les sites classés, les parties naturelles de sites inscrits ayant vocation à être identifiés comme espaces remarquables au titre de la loi littoral (article L 146-6 du code de l'urbanisme) se reporter aussi à la partie 1.5.

1.2 | Protection des espaces naturels : Réserves naturelles nationales

Textes de référence :

Article L. 332-1 du Code de l'environnement :

Projet de piste cyclable et réserve naturelle nationale

La protection du milieu et des espèces est prioritaire dans ces espaces.

Le projet peut contribuer à un mode d'accès au site moins perturbant que d'autres. Mais en règle générale, la pénétration du projet dans le site devra être évitée (destruction des habitats, dérangements,...)

Les projets ne concernant pas strictement l'accès au site devront être évités.

Démarche

Les éventuels projets en Réserve Naturelle- Nationale devront être intégrés au plan de gestion du site, et faire l'objet d'une autorisation ministérielle spéciale avec avis du comité de gestion.

Remarque : les Réserves naturelles nationales ayant vocation à être identifiées comme espaces naturels remarquables (loi littoral-article L 146-6 du code de l'urbanisme) se reporter aussi à la partie 1.5.

1.3 | Protection des milieux naturels : Natura 2000

Textes de référence

Directive n°79/409/CEE du 2 avril 1979 sur la conservation des oiseaux sauvages

Directive n°92/43/CEE du 21 mai 1992 faune-flore-habitats

Les Zones de Protection Spéciale, les Zones Spéciales de Conservation, les Sites d'Intérêt Communautaire

Article L. 414-1 du Code de l'environnement

Article R. 414-2 du Code de l'environnement

Article R. 414-4 du Code de l'environnement

Projet de piste cyclable et site Natura 2000

Le projet ne doit pas porter atteinte de façon directe ou indirecte au site, à ses habitats naturels, ni perturber les espèces visées.

Démarche

En cas de risque d'effet notable sur le site, une évaluation d'incidences « Natura 2000 » doit être conduite. Si le risque d'effet notable est confirmé à l'issue de cette évaluation, et si le projet concerne des habitats ou espèces prioritaires, le projet ne peut être envisagé que s'il correspond à un intérêt public majeur et après accord de la Commission de Bruxelles.

Si le projet est prévu par un document d'urbanisme, il implique la réalisation d'une évaluation environnementale portant sur l'ensemble du document d'urbanisme dès lors que sa réalisation est susceptible d'avoir un effet notable sur un site Natura 2000 (art L 121-10 et R 121-14 II du code de l'urbanisme).

En pratique, les mêmes principes que ceux énoncés pour les réserves naturelles nationales s'appliquent aux projets concernant des sites « Natura 2000 ».

Les éventuels projets devront être intégrés au document d'objectifs du site quand il existe.

Remarques :

Les sites « Natura 2000 » ayant vocation à être reconnus comme des espaces remarquables au titre de la loi littoral (article L 146-6 du code de l'urbanisme) se reporter aussi à la partie 1.5.

L'objectif de protection des habitats et espèces visés par ces directives s'applique indépendamment de la désignation des sites dans la conception des projets.

Les espaces naturels identifiés par les états membres et non encore confirmés comme sites Natura 2000 par la Commission ne doivent pas être dégradés dans l'attente de leur éventuelle désignation.

1.4 | Espèces protégées :

Textes de référence :

Article L 411-2 du code de l'environnement

Espèces protégées et projets de pistes cyclables

En pratique, les études des projets devront prendre en compte la possibilité de présence d'espèces protégées : les inventaires ou statuts de protection donnent à cet égard des indications, qui doivent le cas échéant être recoupées par des données de terrain actualisées.

Si une espèce est présente, l'article L 411-2 du code de l'environnement encadre strictement les possibilités de dérogation pour des projets entraînant la destruction de ces espèces, ou de leurs habitats. La dérogation ne doit pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. S'agissant d'un projet comme une piste cyclable, la dérogation ne peut avoir pour motifs que l'intérêt de la santé ou de la sécurité publiques ou d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement .

Démarche

En cas de risque de destruction d'espèces protégées ou des leurs habitats, un dossier de demande de dérogation doit être déposé à la DIREN/DREAL.

Les possibilités de dérogation étant strictement limitées, il est préférable d'éviter de porter atteinte à des espèces protégées ; pour ce faire, il convient tout d'abord d'éviter la traversée de milieux à enjeux de biodiversité recensés.

1.5 | Protection du littoral : espaces naturels remarquables, espaces boisés significatifs

Textes de référence :

Article L. 146-6 du code de l'urbanisme
Article R. 146-1 du code de l'urbanisme
Article L130-1 du code de l'urbanisme

Projet de piste cyclable et espaces naturels remarquables :

L'objectif de protection du milieu naturel étant prioritaire, les mêmes principes que ceux énoncés pour les réserves naturelles nationales et les sites Natura 2000 s'appliquent aux espaces naturels remarquables.

Les revêtements en bitume ou en ciment de la piste ne sont pas compatibles avec le statut d'espace naturel remarquable (article R146-2).

L'emprise des voies vertes doit être dotée d'un règlement adapté dans les documents d'urbanisme.

Ainsi, dans un secteur d'espace remarquable, il n'y a qu'une alternative : soit prévoir un revêtement ni cimenté ni bitumé, soit doter le tracé de la piste d'un règlement adapté (cas de figure similaire aux autres emprises d'équipements publics ou d'intérêt général en secteur d'espace remarquable).

Cette dernière démarche peut nécessiter pour un PLU une procédure de révision.

Dans tous les cas, l'élément le plus important est la qualité de la réflexion préalable sur le projet ; il conviendra notamment d'établir les motifs d'un tracé dans un secteur d'espace remarquable, par rapport aux autres options possibles ainsi que l'absence d'impact résiduel significatif sur les milieux naturels et les paysages.

Un contact avec les services de l'Etat concernés (DDEA, DREAL,...) est souhaitable dans la conduite de cette réflexion.

Projet de piste cyclable et espaces boisés significatifs

Les espaces boisés significatifs au titre de la loi littoral sont traduits dans les PLU en espaces boisés classés.

Le projet ne doit pas porter atteinte au caractère boisé du secteur qu'il traverse ; dans le cas de secteurs boisés de largeur réduite (coulées vertes) le projet pourrait à cet égard avoir un effet significatif : il faut dans ce cas soit envisager d'autres tracés, soit proposer une extension de la protection du secteur boisé traversé.

La création ou l'extension de l'emprise d'une piste revêtue ne sont pas non plus compatibles avec le statut d'espace boisé classé (modification substantielle de l'état du sol et de sa vocation forestière) cf. propos ci-dessus.

Dans les communes littorales au sens de la loi littoral, toute modification du statut des espaces boisés classés doit faire l'objet d'un avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

2 | Les procédures pour la mise en œuvre de voies vertes

2.1 | L'enquête publique « Bouchardeau »

L'objectif d'une enquête publique consiste à informer le public et à recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

L'enquête publique " Bouchardeau" précède la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées lorsque ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. Tel peut être le cas en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées. Le régime de cette enquête est codifié aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le maître d'ouvrage de l'aménagement cyclable organise l'enquête publique et saisit le tribunal administratif pour la désignation du commissaire enquêteur.

À l'issue de l'enquête publique et dès lors que le commissaire enquêteur a remis ses conclusions et son avis, le maître d'ouvrage de l'aménagement cyclable dispose d'un délai d'un an pour prendre par délibération la déclaration de projet relative à la poursuite de l'aménagement.

Cette déclaration de projet doit être affichée en commune et publiée au recueil des actes administratifs de la collectivité, maître d'ouvrage de l'aménagement cyclable."

Le dossier, support de l'enquête publique doit contenir :

- des informations juridiques et administratives relatives à la procédure,
- un plan de situation,
- une notice explicative,
- le plan général des travaux avec profils et aménagements types de carrefours,
- l'étude d'impact,
- éventuellement, un dossier d'évaluation des incidences au titre de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement.

2.2 | Etude – notice d'impact

L'étude d'impact répond à trois objectifs : aider le maître d'ouvrage public ou privé à concevoir un projet respectueux de l'environnement, éclairer l'autorité chargée de l'instruction de la demande, informer le public et faciliter sa participation à la prise de décision.

La demande d'autorisation d'un projet susceptible de porter atteinte à l'environnement doit être précédée d'une évaluation de ses conséquences sur l'environnement. Une étude d'impact sur l'environnement ou une notice d'impact (projets moins importants) est requise dans le cadre de projets d'aménagements répondant aux critères fixés par l'article R122-8 du code de l'environnement ou ayant un montant supérieur à 1 900 000 euros.

L'article R-122-3 du code de l'environnement fixe le contenu d'une étude d'impact

2.3 | Incidence Natura 2000

En cas de risque d'effet notable sur un site Natura 2000, une évaluation d'incidences «Natura 2000 » doit être conduite.

2.4 | Enquête loi sur l'eau

Les projets de voies vertes peuvent relever d'un régime de déclaration ou d'autorisation au titre du code de l'environnement (article L. 214-1 à L. 214-6) en fonction de leur risque d'impact sur les systèmes aquatiques. Il peut notamment s'agir des risques de dégradations associés à la traversée de zones humides ou de cours d'eau.

3| La signalisation de police horizontale et verticale

3.1 La signalisation de police verticale

La signalisation qui accompagne les aménagements cyclables est essentielle à l'ensemble des usagers de la route.

Lorsque l'on aborde la problématique de la signalisation, les principes de sécurité et de lisibilité doivent prévaloir : « le bon message au bon endroit avec le bon dosage ».

Cinq critères d'efficacité pour la signalisation :

- l'uniformité, garantie par l'utilisation exclusive de signaux réglementaires,
- l'homogénéité, garantie par l'utilisation, dans des conditions identiques, de signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles,
- la simplicité, garantie par la réduction à l'essentiel du nombre de messages, par la concentration de ces messages et leur valorisation,
- la visibilité, garantie par le respect des règles de pose et un entretien régulier,
- la lisibilité, qualité qui résume toutes les autres puisqu'elle permet à l'utilisateur d'adapter immédiatement sa conduite au message qui lui est transmis.

► *détail et explication de la réglementation: p49-p54 propositions techniques EGIS*

3.1 La signalisation de police horizontale

La couleur blanche est la seule retenue par le livre I de la signalisation routière. **C'est la couleur réglementaire pour la signalisation permanente et concerne l'ensemble des usagers.**

La couleur verte est par la circulaire du 15 mai 1996, utilisable en **identification complémentaire du réseau cyclable**, elle est peu perceptible de nuit. Une ligne verte continue ou non n'a aucune valeur réglementaire. Elle ne remplace pas le marquage blanc mais vient le renforcer visuellement lorsque cela est nécessaire.

► *détail et explication de la réglementation: p55-p59 propositions techniques EGIS*

Annexes

Annexes 1

1.1 | Listes des communes « littorales » dans le schéma directeur

| Nom de la commune | Origine du classement |
|--------------------------|------------------------------|
| Andernos-les-Bains | Loi littoral |
| Arcachon | Loi littoral |
| Arès | Loi littoral |
| Audenge | Loi littoral |
| Biganos | Loi littoral |
| Carcans | Loi littoral |
| Grayan-et-l'Hôpital | Loi littoral |
| Gujan-Mestras | Loi littoral |
| Hourtin | Loi littoral |
| Lacanau | Loi littoral |
| Lanton | Loi littoral |
| Lège-Cap-Ferret | Loi littoral |
| Naujac-sur-Mer | Loi littoral |
| Le Porge | Loi littoral |
| Soulac-sur-Mer | Loi littoral |
| Le Teich | Loi littoral |
| La Teste-de-Buch | Loi littoral |
| Vendays-Montalivet | Loi littoral |
| Vensac | Loi littoral |
| Le Verdon-sur-Mer | Loi littoral |
| Aureilhan | Rajout/lac |
| Azur | Rajout/lac |
| Bias | Rajout/océan |
| Biscarrosse | Loi littoral |
| Capbreton | Loi littoral |
| Gastes | Loi littoral |
| Labenne | Loi littoral |
| Léon | Rajout/lac |
| Lit-et-Mixe | Loi littoral |
| Messanges | Loi littoral |
| Mimizan | Loi littoral |
| Moliets-et-Maa | Loi littoral |
| Ondres | Loi littoral |
| Parentis-en-Born | Loi littoral |
| Sainte-Eulalie-en-Born | Loi littoral |
| Saint-Julien-en-Born | Loi littoral |
| Sanguinet | Loi littoral |
| Seignosse | Loi littoral |
| Soorts-Hossegor | Loi littoral |
| Soustons | Loi littoral |
| Tarnos | Loi littoral |

| | |
|------------------------|--------------|
| Tosse | Rajout/lac |
| Vielle-Saint-Girons | Loi littoral |
| Vieux-Boucau-les-Bains | Loi littoral |
| Anglet | Loi littoral |
| Biarritz | Loi littoral |
| Bidart | Loi littoral |
| Ciboure | Loi littoral |
| Guéthary | Loi littoral |
| Hendaye | Loi littoral |
| Saint-Jean-de-Luz | Loi littoral |
| Urrugne | Loi littoral |

1.2 | Listes des « sites d'importance majeure » dans le schéma directeur

| Nom | Origine du classement |
|--|--|
| Etang de Cousseau | Réserve naturelle |
| Prés salés d'Ares Lege Cap-ferret | Réserve naturelle |
| Courant d'Huchet | Réserve naturelle et site majeur |
| Etang Noir | Réserve naturelle |
| Marais D'Orx | Réserve naturelle et site majeur |
| Hourtin | Réserve naturelle en projet |
| Dune du Pilat, Ile aux oiseaux et prés salés ouest de la Teste | Site majeur |
| Domaine de Certes et de Graveyron | Site majeur |
| Abbadia et la corniche Basque | Site majeur |
| Barthes de la Vallée de l'Adour | |
| Arjuzanx | Espace naturel sensible, réserve nationale de chasse et de faune sauvage |
| Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne | |

Annexes 2

2.1 | Article L146-6 du code l'urbanisme

« 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. »

2.1 | Article R146-1 du code l'urbanisme

En application du premier alinéa de l'article L. 146-6, sont préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique :

- a) Les dunes, les landes côtières, les plages et les lidos, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci ;
- b) Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;
- c) Les îlots inhabités ;
- d) Les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;
- e) Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;
- f) Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbiers, les frayères, les nourrisseries et les gisements naturels de coquillages vivants ; les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article 4 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et 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 ;
- g) Les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application de la loi du 2 mai 1930 modifiée et des parcs nationaux créés en application de la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960, ainsi que les réserves naturelles instituées en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 ;

- h) Les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables ;
- i) Les récifs coralliens, les lagons et les mangroves dans les départements d'outre-mer.
- Lorsqu'ils identifient des espaces ou milieux relevant du présent article, les documents d'urbanisme précisent, le cas échéant, la nature des activités et catégories d'équipements nécessaires à leur gestion ou à leur mise en valeur notamment économique.

2.3 | Article R146-2 du code l'urbanisme

En application du deuxième alinéa de l'article L. 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à cet article, après enquête publique dans les cas prévus par les articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement, les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;

b) Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;

c) La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;

d) A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :

- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher ;

- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;

e) Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.

Les aménagements mentionnés aux a, b et d du présent article doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

Les membres du GIP Littoral Aquitain :

Services de l'Etat en Région, Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général de la Gironde, Conseil Général des Landes, Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, Communauté d'Agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz, Communauté de communes de la Pointe du Médoc, Communauté de communes des Lacs Médocains, Communauté de communes du Bassin Arcachon Nord, Communauté de communes des Grands Lacs, Communauté de communes de Mimizan, Communauté de communes Cote Landes Nature, Communauté de communes de Marenne Adour Côte Sud, Communauté de communes du Seignanx, Communauté de communes Sud Pays Basque.

Contacts :

GIP Littoral Aquitain
11, avenue Pierre Mendès France
33700 Mérignac
Tel 05 56 13 26 28 (secrétariat)
Fax 05 56 13 14 84
gip.littoral@yahoo.fr

L'Europe s'engage en Aquitaine avec le FEDER

