

La cohabitation des piétons, cyclistes, conducteurs de voitures et autres engins, l'été à Hossegor

Résultats et suite de notre enquête

Vos commentaires dans l'Abécédaire depuis 2017, vos courriers, vos remarques lors de nos rencontres disent avec constance que la cohabitation des piétons, cyclistes, conducteurs de voitures et autres engins roulants, motorisés ou non, constitue un sujet d'inconfort, d'agacement, voire d'inquiétudes et même d'altercations pour beaucoup et que, loin de s'améliorer, la situation s'aggrave d'année en année.

Soucieux de dépasser le fatalisme de ceux qui considèrent qu'il faut subir faute de solution et convaincus qu'en recherchant l'origine des difficultés il doit être possible de les régler, nous avons décidé de nous emparer du sujet.

Nous avons voulu nous assurer que notre travail irait bien dans le sens de ce que vous attendez. Pour le vérifier, nous vous avons proposé en avril dernier un questionnaire auquel près de 350 d'entre vous ont répondu : d'évidence le sujet vous intéresse !

Un consensus net se dégage et c'est heureux : inciter nos élus à prendre des dispositions attendues par une écrasante majorité est beaucoup plus confortable que d'essayer de les convaincre d'adopter des mesures impopulaires.

La synthèse de cette enquête constitue la première partie de ce Flash Info (pages 2 à 5).

Nous savions que résoudre tous les problèmes recensés serait long et les obstacles nombreux. Mais si certaines difficultés nécessitent, pour être réglées, des études et donc du temps et des moyens, d'autres pourraient l'être plus rapidement, sans travaux ni frais d'importance. Nous avons donc pris le parti de traiter le sujet en deux temps : les solutions simples, peu coûteuses et faciles à mettre en place pour commencer, les autres ensuite.

Pour amorcer le premier temps, le 13 juin nous avons présenté à notre maire, Christophe Vignaud, entouré de son deuxième-adjoint (délégué aux affaires concernant les travaux, la voirie et le patrimoine), du directeur des services techniques municipaux et du responsable de poste de la police municipale, les conclusions de l'enquête et de nos analyses ainsi que plusieurs propositions. Nous souhaitons que deux ou trois d'entre elles soient appliquées dès l'été. Elles auraient eu valeur de test et auraient montré l'engagement de la municipalité en faveur du changement.

Cette rencontre a permis un échange ouvert et constructif mais a eu lieu trop tard pour que des changements soient adoptés dès l'été.

L'essentiel de notre présentation est repris en deuxième partie (pages 6 et 7).

Notre maire est très conscient des difficultés générées par la concentration de dizaines de milliers d'usagers qui empruntent à pied, en vélo, en voiture des voies de circulation enserrées dans un espace limité. Ces difficultés ne datent pas de sa mandature et certaines mesures auraient pu être prises de longue date (qu'est-ce qui justifie que l'on tolère le stationnement sur les trottoirs ou les pistes cyclables ?) si elles n'étaient pas décrétées irréalistes par certains qui ne souhaitent pas qu'on les applique. Nous devons vaincre ces réticences.

Nous n'abandonnons bien sûr pas les propositions faites en juin et présentées ici mais nous sommes résolus à aller plus loin. Elles s'inscriront dans un plan global dont nous voulons voir les premiers résultats tangibles au printemps prochain.

Ce plan fera l'objet d'une communication à paraître dans les prochains mois.

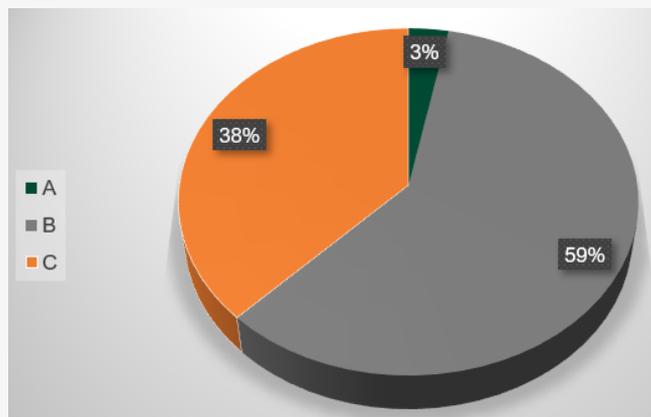
Les questions que nous vous avons posées

Question N° 1

Quelle opinion se rapproche le plus de la vôtre pour ce qui concerne la circulation et la cohabitation des piétons, cycles, voitures et autres engins motorisés à Hossegor durant l'été ?

- A. Tout se passe bien, je ne souhaite pas de changement.
- B. Certains points pourraient être améliorés car ils sont la cause de difficultés.
- C. La situation dans son ensemble est très insatisfaisante.

3 % des répondants considèrent que la situation actuelle ne pose aucun problème. À l'inverse, **97 % considèrent que certains points** (59 %), **voire tous** (38 %), **méritent d'être améliorés**.

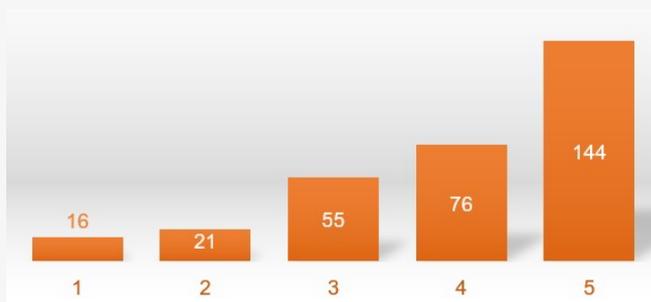


Question N° 2

Nous vous proposons de noter, en fonction de l'importance que vous leur accordez, de 1 pour faible à 5 pour très grande, **huit difficultés souvent évoquées**.

2.1. Le danger et l'inconfort de la cohabitation piétons et vélos sur les voies partagées.

12 % semblent peu incommodés (les chiffres dans les colonnes correspondent au nombre de réponses exprimées) par cette cohabitation (notée 1 et 2) tandis que **71 % la jugent dangereuse et inconfortable** en lui attribuant les notes 4 et 5.

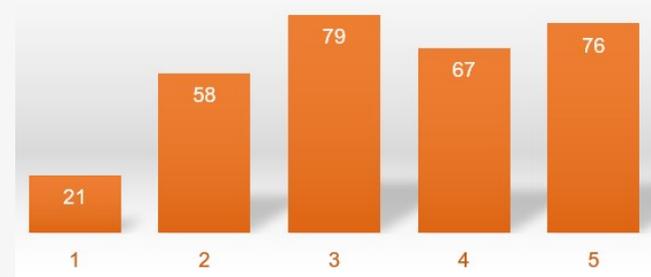


2.2. L'étroitesse, l'absence, l'encombrement des trottoirs.

La gêne est faible pour 7 % des répondants, 26 % si nous cumulons les notes 1 et 2.

Elle est réelle pour les **74 % restants** qui la notent 3, 4 et 5 de manière presque égale.

La question ne permettait pas de distinguer, nous aurions dû le prévoir, les trottoirs des grands axes (tels l'avenue du Touring Club entre le Bouret et le lac, l'avenue Paul Lahary, etc.) et ceux des nombreuses voies le long desquelles le stationnement efface toute notion de trottoir.



2.3. L'étroitesse des pistes cyclables.

40 % en souffrent peu (notes 1 et 2), **60 % nettement plus** (notes 3 à 5).

Là encore le questionnaire aurait dû permettre de compléter les réponses d'une précision : le répondant est-il ou non cycliste ?



2.4. La vitesse de circulation des véhicules motorisés.

31 % y sont peu sensibles (notes 1 et 2) quand 69 % (notes 3 à 5) la vivent comme un problème.



2.5. Le stationnement des voitures hors des emplacements autorisés.

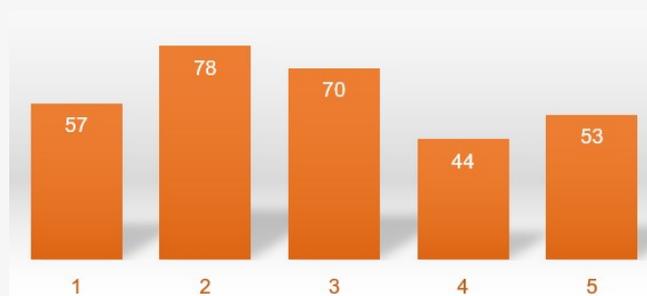
La distribution des notes est très proche de celle constatée en réponse à la question précédente : 30 % très peu ou peu importunés (notes 1 et 2), tandis que 70 % le sont plus, voire beaucoup plus. 28 % notent 5 cette atteinte au confort et à la sécurité des piétons et des riverains.



2.6. Le stationnement des vélos hors des arceaux prévus pour cet usage.

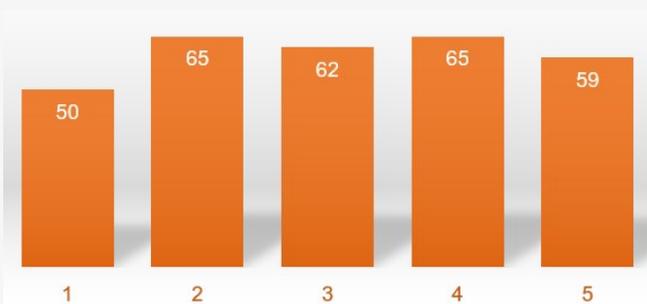
C'est la seule question qui a provoqué plus de réponses inférieures à la note médiane (45 % de 1 et 2) que supérieures (32 % de 4 et 5).

Pour autant, le stationnement anarchique des vélos constitue une difficulté qu'il convient de résoudre : pour le confort des cyclistes eux-mêmes et pour celui des riverains de certains sites dont les grillages et clôtures sont endommagés par des attaches non souhaitées.



2.7. Pas, ou pas assez, de substituts à l'utilisation de la voiture (navettes).

L'importance accordée à ce point est très également répartie, peut-être parce que des répondants se sont autocensurés. En effet de nombreuses notes 1 et 2 sont assorties d'un commentaire justifiant l'impossibilité de mettre en place des modes de circulation alternatifs par l'impossibilité de créer des parkings de délestage hors centre ville.



2.8. Le bruit excessif de certaines motos et autres deux-roues motorisés.

Nous retrouvons un graphique proche de celui dessiné par les réponses à la question 1 : très peu de relativement insensibles (7 % notent « 1 ») et 61 % suffisamment agacés pour attribuer un 4 ou un 5 aux pots d'échappement pétaradants et autres moteurs rugissants.

Les commentaires ajoutent à ces nuisances sonores les camions matinaux et d'autres qui ne sont pas liées à la mobilité : les souffleurs et tondeuses aux décibels agressifs.



Question N° 3

La question était ouverte : « *y-a-t-il une autre difficulté que vous aimeriez voir traitée ?* »

140 réponses ont été données, certaines multiples.

Pour l'essentiel elles constituent des précisions apportées aux huit difficultés majeures proposées à la notation dans la question précédente.

Sont cités (liste non-exhaustive) :

- les sorties de garage ou de jardin rendues aveugles par les stationnements,
- les piétons (personnes âgées, familles avec enfants) contraints de marcher sur la chaussée, du fait **des voitures garées sur tous les espaces disponibles**, infraction généralisée et perçue comme non sanctionnée ;
- l'impossibilité de marcher sereinement sur les voies partagés, sans cesse frôlés ou rappelés à l'ordre par les cyclistes.

Des zones à risque - pour les piétons et les cyclistes - sont précisées : les trottoirs du pont Mercedes, l'axe Charlevoix de Villiers-Maître Pierre et son intersection avec l'avenue Suzanne Labatut, l'avenue du TCF entre l'avenue de Bordeaux et l'avenue des Louvines, l'avenue du Tour du Lac, du Colonel Gonnet... Il serait plus rapide de dresser l'inventaire des voies où la déambulation est sans risque l'été !

D'autres sujets sont évoqués :

- les pistes cyclables interdites aux cyclistes (centre-ville),
- la discontinuité de ces pistes cyclables,

et massivement :

- **les vélos électriques** que tous veulent voir sur la chaussée et non sur les pistes cyclables,
- **l'absence de place faite aux piétons en dehors de l'hypercentre de la ville.**

Les incivilités, le mépris manifeste des règles, l'agressivité sont aussi dénoncés.

Des souhaits sont formulés :

- une gratuité des 20 premières minutes de stationnement,
- un rond-point ou un feu à l'intersection des avenues Maître Pierre et Suzanne Labatut,
- des haies taillées qui libéreraient les passages piétons et cyclistes,
- un passage protégé permettant la traversée du pont Notre-Dame,
- que l'aménagement de l'avenue de Bordeaux devienne réalité...

Questions N° 4 et N° 5

Nous vous demandons si les difficultés rencontrées l'été par l'ensemble des usagers sont, selon vous, propres à (4 réponses et plusieurs possibles) :

- A. certains secteurs de la ville,
- B. certains jours de la semaine,
- C. certaines heures de la journée,
- D. quasiment tous les secteurs et tout le temps.

La question N° 5 invitait à formuler des commentaires complétant les réponses données à la question précédente.

En tête et sans surprise, entrer, sortir et circuler dans le centre-ville l'été constitue une épreuve... Les jours de marché sont cités comme étant les pires de l'année.

En deuxième position la liaison centre-ville-front de mer, les abords des plages, le boulevard de la Dune, les stationnements sur tous les accotements disponibles.

Citées aussi des places de stationnement publiques occupées par des voitures immobilisées plusieurs jours d'affilée alors que des parkings de résidences resteraient vides.

Les difficultés rencontrées sont propres à



Plusieurs réponses étaient possibles le total est donc supérieur à 100

Questions N° 6, N° 7 et N° 8

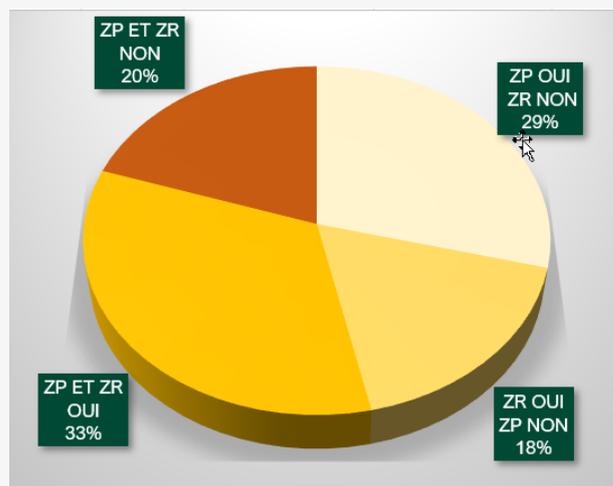
La question N° 6 rappelait ce que sont les **zones piétonnes**¹ et les **zones de rencontre**² et interrogeait sur la familiarité (« usage fréquent », « occasionnel » ou « pas d'expérience ») des répondants avec ces zones.

- La zone piétonne est connue de tous ou presque : seuls 13 % n'en ont pas la pratique ;
- la zone de rencontre reste à découvrir : 49 % se disent non-habitué.

A la question N° 7 « Aimeriez-vous que l'hypercentre d'Hossegor devienne zone piétonne ou zone de rencontre l'été ? »

- 1 répondant sur 5 (20 %) se montre hostile aux deux (ZP et ZR NON),
- 62 % sont favorables aux zones piétonnes (33 % ZP et ZR OUI + 29 % ZP OUI ZR NON)
- 51 % le sont au zones de rencontre (33 % ZP et ZR OUI + 18 % ZR OUI ZP NON)

Précisons que 99 répondants vont plus loin et réclament l'instauration d'un centre-ville et non « hypercentre » piétonnier.



1. Zones affectées à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les véhicules autorisés y circulent à l'allure du pas, les piétons sont prioritaires.
2. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner, ils ont la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h.

Question N° 9



La question N° 9 proposait de noter les actions conduites par les autorités (municipalité, police, gendarmerie) pour assurer le respect des règles de circulation et de stationnement.

Beaucoup perçoivent négativement la police municipale qui « se promène et bavarde » et préférerait « sanctionner les dépassements de temps de stationnement plutôt que les stationnements interdits ».

Trois personnes rapportent - et s'en offusquent - que des policiers municipaux leur ont dit avoir pour consigne de faire de la pédagogie et non de sanctionner.

Les nombreux commentaires (444) formulés enrichissent utilement les réponses aux questions.

Certains sont partagés entre désespérance (« trop de monde dans une ville trop petite ») et agacement (« et si on commençait par faire appliquer les règles ? »).

Beaucoup sont pragmatiques et s'étonnent que des dispositions adoptées ailleurs sans que les populations s'en émeuvent ne soient pas appliquées ici : centre-ville piétonnier,

trottoirs pour les piétons, pistes pour les vélos et chaussée pour les véhicules à propulsion assistée (moteur, batterie, ...), stationnements strictement réglementés.

Des idées d'amélioration sur tel ou tel point sont formulées et, en arrière-plan, le dessin/dessein d'une ville **dissuadant le trafic non résidentiel** et réduisant de façon drastique la vitesse, une ville où il serait agréable de déambuler, d'aller et venir sans polluer, avec le moins de bruit possible, en faisant de l'exercice, **une ville « marchable » et cyclable**.

La synthèse de nos propositions

Nous sommes déterminés à traiter TOUTES les difficultés rencontrées mais, comme nous l'indiquions dans l'introduction de ce Flash, nous avons choisi de travailler en deux séquences. Pour la première (les solutions simples, peu coûteuses et faciles à mettre en place) nous avons présenté le 13 juin à la Mairie trois souhaits majeurs déclinés en 9 propositions.

Nous avons pris le parti de ne présenter que les propositions visant à remédier aux difficultés dénoncées par l'ensemble des répondants au questionnaire en retenant deux critères :

- * inconfort jugé majeur par les usagers,
- * remède rapidement applicable et à peu de frais.

Sur cette base, **trois souhaits arrivent en tête** :

1. que piétons et cyclistes ne partagent plus les mêmes espaces ;
2. qu'il soit mis fin à l'encombrement du centre-ville, particulièrement les jours de marché ;
3. que les infractions soient sanctionnées.

1

Fin des voies partagées par les piétons et les cyclistes

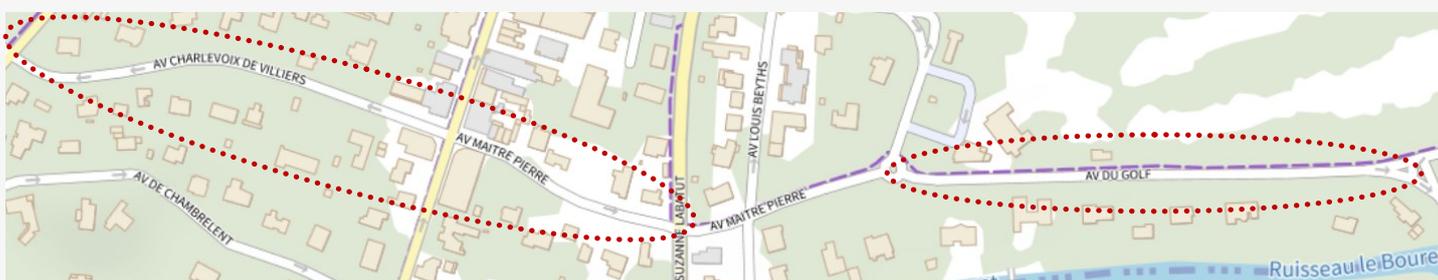
Pour séparer les piétons et les cyclistes il faut leur consacrer des **cheminements distincts** et rendre la **signalisation visible** (panneaux et marquage au sol) **et compréhensible** (utiliser une signalétique « universelle » efficace).

Nous avons ciblé 4 axes :

1. **Boulevard de la Dune** : renouveler le marquage de la bande cyclable sur le parvis de la Résidence Point d'Or (invisible aujourd'hui) signaler clairement entre Point d'Or et l'avenue des Cigognes ce qui est cheminement piétons et piste cyclable.
2. **Pont Mercedes** : piétons sur les trottoirs, cyclistes et véhicules motorisés sur la chaussée. Rappelons que, selon le code de la route, le trottoir n'est pas une chaussée et le vélo est un véhicule, il n'a donc pas sa place sur le trottoir.
3. **Avenue du Golf** entre l'avenue Maître Pierre et l'avenue des Pâquerettes (pont du Bouret) : les voitures stationnent sur l'accotement (étroit) et les piétons sont contraints d'utiliser la piste cyclable (étroite). Soit la municipalité interdit le stationnement sur l'accotement soit elle demande aux cyclistes d'emprunter la chaussée sur les 325 mètres concernés.
4. **Avenues Charlevoix de Villiers et Maître Pierre** : stationnement strictement interdit sur le côté nord des deux voies (hors, bien sûr, les places matérialisées existantes) afin de rendre l'accotement aux piétons. Marquage au sol de la bande cyclable permettant le passage des cyclistes de l'est vers l'ouest et pose de panneaux rappelant l'interdiction de stationner et signalant la circulation de vélos à



contresens. La réduction de la largeur de la chaussée permet de réduire la vitesse des usagers : l'avenue Maître Pierre pourrait, grâce à la bande cyclable, être réduite à la largeur strictement nécessaire au passage des véhicules.



2 Désencombrer le centre-ville

Pour désencombrer le centre-ville, a minima les jours de marché, il faut le rendre piétonnier en reportant la circulation des véhicules motorisés en périphérie (voir ci-dessous) et en autorisant la circulation « au pas » des cyclistes sur la chaussée.

Fermer le centre-ville - tout en permettant aux riverains et éventuels véhicules d'urgence d'y pénétrer - nécessite des

barrières et une présence humaine.

Le coût de l'opération (de l'ordre de 400 euros par barrage pour 12 heures) serait aisément financé par le stationnement payant qui pourrait être étendu, voire généralisé, en même temps qu'un tarif résidentiel et une gratuité des arrêts brefs seraient instaurés.

Plan de circulation proposé

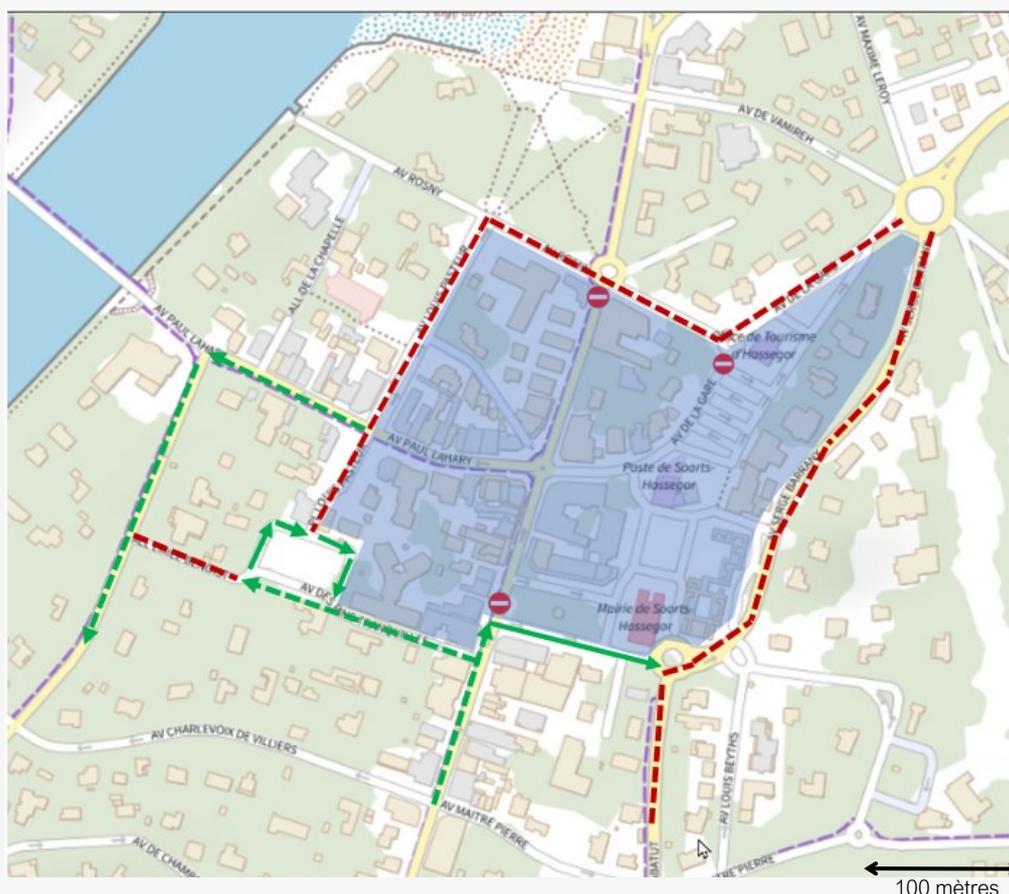
En rouge les voies de circulation en **double sens**, aucune ne serait modifiée.

En vert les voies en **sens unique**, celles en pointillés ne seraient pas modifiées.

Les traits pleins indiquent un changement de sens de circulation en deux endroits : avenue du Golf entre l'avenue du TCF et la mairie et place des Pins Tranquilles.

Trois entrées, signalées par les symboles de sens interdit, seraient fermées à la circulation de tous les véhicules motorisés (sauf riverains détenteurs d'un badge et véhicules de secours).

Le parking de l'office de tourisme - à proximité immédiate des stands du marché - serait réservé aux commerçants qui auraient obligation d'y stationner.



3 Sanctionner les infractions

- TOUS les stationnements interdits
- Les « VAE » sur les pistes cyclables
- Les vitesses excessives
- Les bruits de moteur et de pot d'échappement

SPSH n'est pas opposée à la pédagogie, pas hostile non plus à la fermeté quand les limites de la première ont été atteintes.

Et puis la pédagogie par l'exemple ne manque pas d'efficacité : un radar, un contrôle de police, un « papillon » sur un pare-brise ont un effet dissuasif certain. Sur ce dernier point la police municipale doit, nous a-t-il été dit, renouer avec la trace matérielle : les PV électroniques sont invisibles et incitent à croire à une totale impunité.

Qui sait que tous les cycles motorisés ou à assistance électrique (VAE) doivent, à Soorts-Hossegor, circuler sur la chaussée et non sur les pistes cyclables ? Certainement pas les automobilistes qui les klaxonnent ! Même si les panneaux de signalisation ne constituent pas le plus élégant des décors urbains, faisons le choix de l'efficacité : une signalétique claire et vue par tous doit être mise en place.