Rapport réalisé par la commission mobilité du Conseil de développement de Pornic agglo Pays de Retz



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

Le constat et les propositions du Conseil de développement

Contributeurs

Rédacteurs de ce rapport

Serge BOURIC Aurélie BRIÈRE André HERBRETEAU Maurice LECLÈVE **Emmanuel POIBLANC**

Membres du Conseil de développement ayant également contribué aux entretiens **Maurice BELLAMOU Cécile BONNET Bernadette CHANARD**

Jean-Marc HAINIGUE **Brigitte LECUYER**

OCTOBRE 2023

conseildedeveloppement@pornicagglo.fr 06 89 84 25 94

SOMMAIRE



Préambule

Page 03

• Contexte général et démarche



Le constat du Conseil de développement

Page 04



Les propositions du Conseil de développement

Page 05



Documents de travail et d'enquête

Page 06

- Guide d'entretien des élus
- Synthèse des résultats par question du guide d'entretien
- Courrier envoyé à tous les maires
- Récapitulatif des 15 rendez-vous



Contribution volontaire

Page 16

• "La sécurité routière est l'affaire de tous!" Par Emmanuel Poiblanc

01

PRÉAMBULE

LE CONTEXTE GÉNÉRAL ET DÉMARCHE

La Commission mobilité du Conseil de développement de Pornic agglo Pays de Retz a réalisé une "étude" sur la **sécurité routière**.

La première phase a consisté à aller à la rencontre des 15 mairies du territoire.

L'objectif était de recenser les avis et les besoins en terme de sécurité routière.

L'exploitation des résultats de l'enquête du Conseil de développement a fait émerger des constats et propositions qui sont présentés, ci-après, dans ce document.

Méthodologie utilisée

- Réalisation d'un questionnaire
- Rencontres des 15 maires et/ou adjoints à la sécurité routière et agents territoriaux
- Analyse et synthèse des enquêtes
- Rédaction d'un rapport de préconisations







LE CONSTAT

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

- A Une démarche pouvant paraître freinée par des particularités locales...
- B ...mais bénéficiant en réalité d'une dynamique positive largement partagée.

A - Par nature, la sécurité routière présente un lien fort avec le réseau routier existant sur le territoire concerné, mais pas uniquement, loin s'en faut.

D'abord, une évidence : notre réseau routier ne possède pas de voirie nationale.

Les seules voiries communautaires dont nous disposons sont celles situées à l'intérieur de nos zones d'activités à caractère intercommunal. Cela n'est pas négligeable, mais, en pourcentage, représente une partie relativement faible du réseau routier global.

La part majeure de notre réseau routier se décompose donc en voirie communale et voirie départementale. La voirie communale est bien sûr à la charge (parfois lourde) des communes, toute évolution étant subordonnée à une décision de la Communauté d'agglomération s'attribuant tout ou partie de la compétence voirie.

Quant à la voirie départementale, une démarche de la Communauté d'agglo, visant à obtenir une meilleure prise en compte de la sécurité routière (davantage de cohérence dans les aménagements, davantage de continuités pour les modes actifs en proximité immédiate de certains axes de liaison, etc...) pourrait certes être tentée près de l'autorité compétente, sans pour autant être assurée de succès à courte échéance. En conséquence, la répartition actuelle du réseau routier sur le territoire communautaire pourrait être considérée comme un frein à la politique publique de sécurité routière.

Et pourtant ...

B - ... cette dernière fait apparaître de nombreux signes qui démontrent le contraire.

L'accueil qui nous a été réservé dans les 15 Mairies a été chaleureux, reconnaissant que notre démarche était opportune, parce que correspondant à un sujet important de société, intéressant toutes les générations et peut-être autant, sinon plus, à des changements de comportement qu'à des aménagements de voirie.

Toute la question est de savoir où placer le curseur entre l'action de l'intercommunalité et celle de chaque commune.

La barre n'est peut-être pas à fixer au même endroit, en fonction de la taille démographique, des moyens financiers, humains ou techniques de chacune d'entre elles, de leur situation géographique aussi (les communes du littoral sont parfois considérées comme mieux loties, par exemple en matière de continuités pour modes actifs, plus nombreuses, mais il faut bien le reconnaître, également plus fréquentées).

Le dosage du soutien de l'intercommunalité, tenant compte de ces critères, est-il la solution ?

Deux ou trois communes avouent considérer que l'échelon communal est peut-être le plus pertinent pour traiter de la sécurité routière, parce qu'en proximité immédiate de problèmes à régler de manière presque quotidienne.

Mais, globalement, le rôle de l'intercommunalité en matière de sécurité routière est d'ores et déjà reconnu comme positif par les communes, notamment celui des services (CISPD), sous l'impulsion des élus.

De tout cela découlent les quelques propositions qui suivent.



LES PROPOSITIONS

La démarche d'entretien avec les mairies de l'agglomération, dans ce domaine a été très appréciée. La synthèse de l'ensemble des échanges est très riche, tant sur le fond que dans sa diversité.

Vous trouverez dans la partie suivante de ce dossier, la synthèse de toutes les propositions et idées des personnes interrogées.

ALLER VERS UNE **COHÉRENCE TERRITORIALE**

- **Développer des liaisons intercommunales** de courtes ou moyennes distances : le covoiturage, les transports en commun, les 2 roues et les piétons et tous modes susceptibles d'en bénéficier
- Assurer la cohérence des aménagements et de la signalisation routière dans des contextes similaires
- Veiller à une équité dans l'intervention des forces de l'ordre sur l'ensemble du territoire

FAVORISER LA MUTUALISATION

- Augmenter le parc de matériels : radars, système de comptages pouvant être mis à disposition des communes
- Prévoir un accompagnement et des conseils pour les communes qui souhaiteraient avoir une police municipale ou intercommunale
- Intervenir auprès des responsables des forces de l'ordre, pour mieux couvrir le territoire intercommunal
- Organiser à l'échelle de l'agglomération une équipe sécurité routière :

Un élu référent

- Un technicien chargé de faire les estimations de coûts pour les aménagements, d'assurer une veille de la règlementation et de conseiller les communes.
- Inciter à la création d'une association de sécurité routière sur le territoire de Pornic agglo Pays de Retz

ENCOURAGER LA FORMATION

- Compléter les formation existantes à destination de publics différents : scolaires , personnes âgées , cyclistes , élus , techniciens communaux , y compris la police municipale
- Organiser une journée d'information, de formation, d'échanges d'expériences, pour les élus et agents communaux

DÉVELOPPER LA **COMMUNICATION ET L'ANIMATION**

- Organiser une journée intergénérationnelle sur la sécurité routière, avec un volet cohabitation des divers modes de déplacements et avec différents intervenants (police, gendarmerie, auto-école, etc.).
- Étendre les semaines bleues réservées aux seniors, à tous les âges et toutes les communes
- Former des agents qui seraient chargés d'informer la population et les scolaires sur les mises à jour de la règlementation
- Réaliser ou insérer dans les documents existants, un bulletin intercommunal sur la sécurité routière, pouvant aussi être alimenté par les communes (Informer sur les nouveaux aménagements et leur mode d'emploi, les nouveautés du code de la route, les réalisations exemplaires...)

DOCUMENTS DE TRAVAIL ET D'ENQUÊTE

GUIDE D'ENTRETIEN DES ÉLUS

SÉCURITE ROUTIÈRE

Il s'agit de recueillir l'avis général de votre commune concernant la sécurité routière. Recenser votre avis sur ce qui a déjà été réalisé, sur ce qui fonctionne ou fonctionne le moins, sur ce qui est souhaité, projeté, les résultats obtenus ou attendus, et de connaître vos éventuels besoins et attentes.

La synthèse de ces réponses se fait bien entendu anonymement

- 1° Quel est votre avis, ressenti, de manière générale, concernant la sécurité routière, sur votre commune :
- Quelles sont les « choses » qui fonctionnent sur votre commune ?
- 2° Avez-vous des besoins en termes de sécurité routière ?
- Individuel ou Collectif
- 3°Existe-t-il une association de Sécurité Routière sur votre commune ?
- 4° Pensez-vous que certaines actions de Sécurité Routière devraient être à améliorer?
- 5° Quels thèmes particuliers souhaiteriez-vous aborder collectivement (à l'échelle de l'agglomération)?
- 6° Êtes-vous sollicité par les habitants sur les questions de sécurité routière ?

Formalisées ou non

Ex : Avez-vous des retours sur les moyens mis en place, des demandes particulières en formation ou des signalements ?

- 7° Que souhaitez-vous, comme appui possible de l'intercommunalité, pour votre commune ?
- 8° Les personnes en difficulté, âgées, PMR ou même poussette, pensez-vous qu'ils sont en sécurité lorsqu'ils se déplacent sur votre commune ?
- 9° Divers

Ce recensement a été effectué par les membres du Conseil de Développement

Serge BOURIC, Aurélie BRIÈRE, André HERBRETEAU, Maurice LECLÈVE, Emmanuel POIBLANC Maurice BELLAMOU, Cécile BONNET, Bernadette CHANARD, Jean-Marc HAINIGUE, Brigitte LECUYER

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

QUEL EST VOTRE AVIS, RESSENTI, DE MANIÈRE GÉNÉRALE, CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR VOTRE COMMUNE ?

14/15 communes ont fait part d'aménagements de voirie déjà réalisés ou de projets prévus prochainement (surtout des priorités à droite et zone 30).

8/15 des élus se plaignent de mauvais comportement des usagers de la route. Essentiellement des problèmes de vitesses excessives, mais aussi de déresponsabilisation des parents aux abords des écoles et de mauvais comportements des cyclistes.

Ils admettent que même si les vitesses sont encore élevées, elles ont tout de même baissé.

6/15 des élus nous ont indiqué qu'ils mettaient en place communication et pédagogie sur la sécurité routière sur leurs communes. Les retours sur ces actions sont assez mitigés.

Les communes périphériques nous ont plus facilement indiqué être satisfaites des formations sécurité routière pour les scolaires.

Quelques élus nous ont indiqué avoir eu dans le passé des ateliers/formation "code de la route" (senior ou tout public). Ils ne seraient pas contre un retour de ces événements.

Certains ont signalé qu'il n'y avait pas ou peu d'accident grave sur leurs routes communales. Cela les satisfait sur leurs aménagements.

D'une manière générale, les élus sont satisfaits des rapports avec les gendarmeries (Le Pellerin et St-Brévin). Cela semble être plus compliqué avec la gendarmerie de Machecoul.

Les communes disposant de police municipale, sont satisfaites de ce service, même si pour certain.e.s, l'absence de ce service le week-end est un problème.

Quelques élus ont des avis très négatifs sur la sécurité routière de leur commune. Ils semblent être dépassés par la situation.

Pour une bonne moitié d'entre eux, même pour les plus impliqués, les élus ont tendance à réduire la sécurité routière aux aménagements routiers, et ont des lacunes dans les connaissances sécurité routière et code de la route.

COMMUNES AYANT ÉMIS DES BESOINS EN FORMATION / INITIATION / ACCOMPAGNEMENT

Formation vélo et trottinette

Formation pour les habitants

Formation personnels communaux et techniciens municipaux

Améliorer la cohabitation des usagers

Actions sécurité routière en partenariat avec les pompiers, école de conduite, gendarmes...

Documents pédagogiques réglementaires

Formations sur les nouveaux aménagements

Outils pour communication positive

Apprendre à sensibiliser

0 5 10 15

AUTRES BESOINS

Site de prêt / location de matériel (radars péda., pistes éducations routières, caméras infra rouge...

Des liaisons plus développées

Une cohérence signalétique et intercommunale

Extraire l'automobile des bourgs / créer des parking et navettes

Redéfinition de la mission de la police municipale

Gendarmerie = + de contrôles, + de présence, - de temps d'intervention

Police mutualisée pour les communes qui en sont dépourvues

Cabinet d'étude d'aménagement intercommunal

Subventions / aides financières

Association de sécurité routière intercommunale

POINTS CONVERGENTS OU PROBLÉMATIQUES

Points convergents villes côtières

Il s'avère que la totalité de ces communes a un ressenti plutôt satisfaisant concernant la sécurité routière.

Cependant deux points essentiels ressortent de ces villes :

- « Assurer la cohabitation entre les différents usagers dans les zones de rencontres », afin de faire face au développement de l'affluence contre des voies peu évolutives.
 - « Un soutien lorsque la responsabilité ne relève pas de la commune mais du département ».

D'ailleurs si l'on regarde le graphique, quatre d'entre elles parlent de police mutualisée.

Concernant les communes rétro littorales

Plus de la moitié de ces villes parlent de "site de prêt" concernant par exemple des radars pédagogiques ou autre matériel, on sait que ce système fonctionne, on peut donc se demander si toutes ces communes sont bien au courant ?

- Trois de ces villes, la moitié, ont un ressenti négatif concernant la sécurité routière,
- Toutes posent la problématique de la vitesse,
- Cinq évoquent une gendarmerie peu présente, peu compétente ou trop lointaine.



EXISTE T-IL UNE ASSOCIATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR VOTRE COMMUNE ?

Seulement une commune possède une association dédiée à la sécurité routière, mais en dormance car les membres sont très âgés.

Trois autres communes ont des associations qui accordent une importance à la sécurité routière (sans que cela soit leur objectif), ou un comité sécurité routière avec la population.

Toutes les autres communes sont dépourvues d'association en sécurité routière ou autres structures qui s'en rapprochent.

PENSEZ-VOUS QUE CERTAINES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DEVRAIENT ÊTRE AMÉLIORÉES ?

- Les réponses formulées concernent à la fois les améliorations et des réalisations, certaines réponses se recoupent.
- Organiser des rencontres intercommunales (élus, agents communaux) à la fois techniques et réglementaires dans une logique d'échange d'expérience.
- Sensibiliser les usagers (scolaires, jeunes, anciens) abordant aussi la cohabitation des modes de déplacements.
- Rechercher une cohérence de signalisation sur le territoire de l'agglo , et aussi sur le territoire de la commune (limitations de vitesse , logique de priorité ...)
- Informer par le bulletin municipal des nouvelles règles, des nouveaux dispositifs et aussi par des conseils.
- La route doit aussi être un espace partagé entre les bourgs.
- Créer des liaisons vertes entre bourgs.
- Informer et former à l'usage du vélo électrique ;
- Transférer les zones camping cars des centres vers l'extérieur.
- Adapter les règles de circulation aux périodes estivales (cohabitation plus problématique).
- Adapter la formation et l'information en fonction des différents publics.
- Manque de radars pédagogique à Pornic Agglo Pays de Retz.
- Redéfinir les missions de la police municipale.
- Améliorer la formation vélo à tous les publics et aussi pour les VAE et les trottinettes.
- Sécuriser les déplacements entre les bourgs et le déplacement des scolaires vers les arrêts de cars.
- Prévoir un stand de sécurité routière et faire passer le permis vélos lors de la journée vélo.
- Sensibiliser les anciens à la sécurité routière dans le cadre de la semaine bleue.
- Associer les forces de l'ordre, les pompiers, les écoles de conduite à des journées sécurité routière.
- Préconiser une police intercommunale pour les petites communes sans moyens ;
- Distribuer des casques gratuits dans l'agglo;
- Disposer dans les communes de fiches techniques et réglementaires sur les aménagements de
- sécurité (CEREMA ?).
- La gendarmerie est trop éloignée du bourg (revoir le découpage territorial des forces de l'ordre!).
- Réunions citoyennes sur la mise à jour des connaissances.
- Informer les habitants d'un nouvel aménagement pour une meilleure appropriation des lieux.

QUELS THÈMES PARTICULIERS SOUHAITERIEZ-VOUS ABORDER COLLECTIVEMENT? À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION?

QUE SOUHAITEZ-VOUS, COMME APPUI POSSIBLE DE L'INTERCOMMUNALITÉ, POUR VOTRE COMMUNE?

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET NOTRE INTERCOMMUNALITÉ

Les liens entre la sécurité routière et l'intercommunalité de Pornic agglo Pays de Retz ont fait l'objet de deux des huit questions composant le guide d'entretien près des quinze Mairies :

- la 5è : "Quels thèmes particuliers souhaiteriez-vous aborder collectivement, à l'échelle de l'agglomération ?
- et la 7è : "que souhaitez-vous, comme appui possible de l'intercommunalité, pour votre commune" ?

Les réponses apportées pouvant avoir été imputées indifféremment sur l'une ou l'autre de ces deux questions, il semble opportun d'en rendre compte en un seul groupe, en veillant à en citer le maximum.

D'entrée de jeu, il convient de souligner que la relative "modestie" des précisions obtenues en réponse peut partiellement s'expliquer par le fait que la sécurité routière n'est légalement pas une compétence communautaire, ni même, dans notre cas, la voirie (hormis les voies situées à l'intérieur des zones d'activités à caractère communautaire).

A noter qu'une seule remarque a préconisé l'échelon communal comme étant le plus pertinent pour traiter de la sécurité routière, "tant la proximité est un atout" pour régler les problèmes posés (incivilités notamment).

Les besoins ou souhaits exprimés peuvent être classés en différentes rubriques :

La **FORMATION**, en complément de ce qui se pratique déjà (piste d'éducation routière par exemple), à destination de publics différents : scolaires, personnes âgées, cyclistes, élus et/ou techniciens municipaux, y compris la police municipale, tout cela dans une logique d'échanges d'expériences et de - bonnes- pratiques communales.

Les besoins pouvant se résoudre par la **MUTUALISATION**: achat de matériels, radars, systèmes de comptage, pouvant faire l'objet de prêts aux communes, police intercommunale (pour les communes n'ayant pas de police municipale), gendarmerie dont l'harmonisation est souhaitée (une partie de l'agglomération dépend de Machecoul), aide réglementaire (via le CEREMA), besoin de bureaux d'études, de compétences techniques, d'agents de formation (pour les scolaires, la population au sens large à laquelle il faut inculquer les mises à jour de réglementation qui peuvent intervenir).

La **COHÉRENCE** des **AMÉNAGEMENTS**: dans une optique de sécurité routière, et tout en ayant pleinement conscience des efforts consentis ou prévus par l'agglo, développer dans les liaisons entre les communes de courte ou moyenne distance, le covoiturage, les transports en commun, deux-roues et piétons, tous modes susceptibles de bénéficier de cette cohérence.

SUGGESTIONS DIVERSES

- Une communication de sécurité routière cohérente, coordonnée par l'agglomération,
- Création d'une association communautaire de sécurité routière,
- Une sensibilisation à la cohabitation des différents modes de déplacement dans les zones de rencontre,
- Une fête du vélo communautaire.

GLOBALEMENT, le rôle de l'agglomération en matière de sécurité routière est reconnu comme positif par les communes, notamment celui des services (CISP), sous l'impulsion des élus.

L'originalité de certaines suggestions que pourrait présenter le Conseil de développement permettra peutêtre de soutenir l'effort à poursuivre en ce domaine.

ETES-VOUS SOLLICITÉ PAR LES HABITANTS SUR LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

60% des sollicitations des habitants sur la Sécurité routière concernent des problèmes de vitesse des usagers de la route.

40% de ces demandes concernent des besoins en aménagements de sécurisation des piétons ou vélo d'une manière générale.

Pour les plus petites communes, ce sont plutôt des problèmes individuels (passage piéton près de chez soi, difficultés pour se stationner...), alors que dans les plus grandes villes, les remontées sont plutôt d'intérêts collectifs. C'est peut-être aussi lié au rapprochement entre les élus et les habitants dans les villages.

Les habitants des villes côtières sont plus particulièrement gênés par les incivilités et les problèmes de comportements des cyclistes et piétons.

Près de 30% soulignent des problèmes d'entretien des voies.

Toutes les communes nous ont indiqué qu'elles étaient sollicitées par les habitants sur la sécurité routière, signe d'une certaine impatience de ces derniers sur ce sujet.

Trois points prévalent

Le ressenti généralisé de vitesse trop importante dans le centre comme dans les hameaux, même si des radars pédagogiques révèlent un taux de 2% d'automobilistes avec vitesse importante;

Des demandes d'aménagements particuliers, autres que d'intérêt public, davantage à proximité de son domicile ;

Un besoin de rappel de formation ou d'information sur des points nouveaux de sécurité routière (rondpoints, sens de circulation des vélos dans zone 30km/h; ...).

A noter aucune demande sur l'alcool, pourtant responsable de 23% des accidents mortels en France, juste avant le taux lié à la vitesse.

LES PERSONNES EN DIFFICULTÉ, ÂGÉES, À MOBILITÉ RÉDUITE OU MÊME POUSSETTE, PENSEZ-VOUS QU'ILS SONT EN SÉCURITÉ LORSQU'ILS SE DÉPLACENT SUR VOTRE COMMUNE ?

- Suivre plus les règles, à chaque nouvel aménagement, les PMR sont prises en compte, il faut continuer Les zones piétonnes sont des zones de sécurité
- Veiller aux aménagements en cours (éléments bétonnés)
- Villes amies des Ainés : développer le nombre de bancs, de mains courantes
- "Tourisme Handicap" circuit autour du plan d'eau à la Bernerie
- Pour développer les cheminements, faire appel à une PMR
- Bien évaluer les plans de circulation : personnes à mobilité réduite, poussettes, cyclistes, piétons, stationnement mais aussi les liaisons....
- Des liaisons types ascenseurs pour des niveaux différents, mais des liaisons type "Triporteurs" pour aider les déplacements
- Que la population remonte les informations pour signaler, mais aussi aider les communes à trouver des solutions.
- Problème de véhicule stationnant sur les trottoirs.

DIVERS

- Créer des marches « Monalisa » pour accompagner les anciens (Chaumes en Retz)
- Associer un élu adjoint à la sécurité ou adjoint vieillesse.
- Remerciement au conseil de développement pour cette initiative. Maire et adjoint apprécient la démarche
- Conseil municipal enfants a reçu un prix sécurité routière pour sa mise en place avec les enfants.
 Association sécurité routière vieillissante.
- Policier municipal compétent sur deux communes.
- Ville dortoir : peu usage du vélo parent transporte leurs enfants en voiture.
- Besoin éducateur estival pour gérer les jeunes »dont sécurité routière ».
- Etudier la création de police municipale partagée.
- Créer un évènement festif sécurité routière.
- Intervention plus fréquente de la gendarmerie.
- Education des parents à la sécurité routière : anarchie aux abords des écoles.
- Utilisation très exagérée de la voiture pour les élèves.
- Aménagement "chaussidou" sur axe important.
- Rétrécissement des parties empruntées par les voitures est positif.
- Travaux en cours doivent générer de la sécurité par les aménagements.
- Caméra infrarouge permet de voir tous les mouvements et infractions dans le centre bourg.
- Effet de la formation pour circuler à vélo sur les voies publiques, facilite les déplacements des enfants vers l'école à vélo

COURRIER ENVOYÉ AUX 15 MAIRES DE PORNIC AGGLO PAYS DE RETZ

Conseil de développement Pornic agglo Pays de Retz

Commission Mobilités conseildedeveloppement@pornicagglo.fr 06 89 84 25 94 A l'attention de l'ensemble des maires de Pornic agglo Pays de Retz.

> Pornic, le 04 mai 2023. Objet : **Projet sécurité routière**

Madame, Monsieur le Maire,

La Commission mobilité du Conseil de développement de Pornic agglo Pays de Retz a produit à l'automne 2021, sur saisine de la Communauté d'agglomération, un rapport général sur le Plan de Mobilité (PDM), dossier stratégique approuvé ensuite par les élus communautaires et désormais mis en œuvre pour une dizaine d'années.

Après concertation avec la communauté d'agglomération, une deuxième saisine sur la mobilité nous a été proposée.

L'une des 4 rubriques la composant a trait au domaine important qu'est, à plusieurs titres, la sécurité routière.

Dans ce cadre, le travail que nous débutons aura pour première phase une rencontre avec le Maire de chaque commune, ou un adjoint chargé de la sécurité et sans doute un autre élu à votre convenance pour les aménagements par exemple, ainsi qu'un fonctionnaire territorial.

De notre côté, nous prévoyons un membre de notre commission - ou idéalement un binôme - pour cet entretien, sachant que nous sommes tous des volontaires et bénévoles, au service de notre intercommunalité et des communes qui la composent.

Il s'agit là de recueillir l'avis général de votre commune, de recenser ses besoins (aménagements, formation, mais ce n'est pas exclusif), sur ce qui a été réalisé ou mis œuvre, sur ce qui est souhaité, projeté, les résultats obtenus ou attendus, votre ressenti sur ce qui peut être amélioré ensemble en appui intercommunal.

Cet entretien prévu sur une heure doit se passer, de notre point de vue, en toute simplicité : nous ne sommes pas d'éminents spécialistes de la sécurité routière et avons toujours à apprendre des communes.

Il nous paraîtrait souhaitable que l'entretien puisse avoir lieu, en mairie, de préférence courant mai ou début juin, et en tout état de cause, sur le créneau qui vous conviendrait et que vous voudrez bien communiquer au Conseil de développement, par mail à l'adresse ci-dessus.

Pour préparer cette rencontre, nous vous joignons, en totale transparence, un guide d'entretien destiné notamment à faciliter ensuite l'exploitation des réponses de chaque commune.

Il va de soi que cette exploitation n'a aucunement pour objectif d'établir quelque comparatif que ce soit entre les communes, mais de faire émerger des résultats ou idées, si possible faisant preuve d'originalité, au travers de la synthèse qu'il nous appartiendra ensuite d'établir pour la diffuser à la communauté d'agglomération et, bien sûr à ses communes membres.

Dans l'attente de la rencontre ainsi souhaitée et en vous remerciant dès à présent pour la bienveillante attention que vous accorderez à notre demande, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur le Maire, l'assurance de nos sentiments respectueux et dévoués.

Les membres de la Commission mobilité Conseil de développement

RÉCAPITULATIF DES 15 RENDEZ-VOUS

Communes	Dates et lieux de rendez-vous - été 2023	Élus et techniciens présents	Membres du Conseil de développement présents
Chaumes en Retz	Mardi 04 juillet	Jacky DROUET	Jean Marc HAINIGUE, Serge BOURIC
Cheix	Mardi 08 août	Luc NORMAND, Maurice ARDOIS	Maurice LECLÈVE, Emmanuel POIBLANC
Chauvé	Vendredi 2 juin	Pierre MARTIN	Aurélie BRIÈRE, Jean-Marc HAINIGUE
La Bernerie	Mardi 06 juin	Jacques PRIEUR, Roland BATAILLE	Maurice BELLAMOU, Jean-Marc HAINIGUE
Les Moutiers	Vendredi 16 juin	Pascale BRIAND, Jacky DEROIT	Serge BOURIC
La Plaine sur Mer	Vendredi 16 juin	Benoit BOULET	Cécile BONNET
Pornic	Vendredi 30 juin	Daniel BRETON	Aurélie BRIÈRE, André HERBRETEAU
Port St Père	Jeudi 1er juin	Philippe HOUDAYER, Mr MICHAUD, Gaëtan LÉAUTÉ	Emmanuel POIBLANC
Préfailles	Vendredi 28 juillet	Claude CAUDAL, Damien ANDRIEU	Jean-Marc HAINIGUE
Rouans	Mercredi 24 mai	Jacques RIPOCHE, Bernard LOQUAIS	Maurice LECLÈVE
St Hilaire	Jeudi 08 juin	Maurice ROBIN	Emmanuel POIBLANC, André HERBRETEAU
Ste Pazanne	Mercredi 31 mai	Monique DIONNET, Anthony JAUNATRE	Emmanuel POIBLANC, Jean-Marc HAINIGUE
St Michel	Lundi 19 juin	Eloise BOURREAU GOBIN, Françoise COUILLEAU, Dimitri BENOIT	Cécile BONNET, Bernadette CHANARD
Vue	Mercredi 21 juin	Cédric BIDEN	Brigitte LECUYER, Maurice LECLÈVE
Villeneuve	Vendredi 26 mai	Laurent PIRAUD, Yves BLANCHARD	Serge BOURIC



CONTRIBUTION VOLONTAIRE

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EST « L'AFFAIRE DE TOUS »!

Ce vieux slogan de communication est toujours d'actualité et la dimension « générale » de ce thème doit rester dans les esprits de tous les acteurs.

Pour de nombreux élus locaux, la Sécurité routière est d'abord un problème de voiries, d'autant plus que nos édiles ont la mission d'aménagement d'une partie d'entre elles.

Pour atteindre une certaine sécurité des usagers de la route (surtout les plus faibles), l'idée est de contraindre une partie de ceux-ci (les plus forts), par des aménagements qui inciteraient ou empêcheraient les comportements délictuels et/ou dangereux.

Bien entendu, avec l'aide du Code de la Route, qui chapote tous les comportements de nos compagnons de voyage, quel que soit le type de véhicule.

Enfin, si cela fonctionnait si simplement, cela fait longtemps qu'il n'y aurait plus d'accidents de la route. Car hélas, le principal facteur de ces accidents est surtout un problème de comportement individuel. Et comme il est individuel, il existe donc autant de comportement différent qu'il existe d'individu.

Comme un nuancier, chaque usager de la route va se déplacer en gérant ses propres lacunes dans les sujets suivants (vous remarquez que je ne vise aucun type d'usager, autant les véhiculés, les motorisés que les piétons) :

- Compétence technique et physiologique pour le déplacement (1)
- Interprétation personnelle de la réglementation (2)
- Impatience et gestion de la frustration (3)
- Incompréhension d'un aménagement ou d'une règle locale (4)
- Analyse du risque (5)

Chacune de ces difficultés doit être pris en compte quand on parle de sécurité routière. Sans cela, les effets d'un aménagement pourraient être contraires à l'objectif désiré.

1. Compétence technique et physiologique pour le déplacement

De nombreux usagers de la route (surtout les piétons, mais pas qu'eux, hélas), ne sont pas en état de gérer correctement un déplacement. Des handicaps physiques et mentaux, des personnes très âgées ou très jeunes sont naturellement en difficultés pour se déplacer. nécessité d'avoir D'où la des espaces véritablement sécurisés pour eux. Mais cela concerne aussi ceux qui seraient blessés, sous l'emprise de médicaments ou de produits (autorisés ou non, la question n'est pas là), accompagnant des jeunes enfants....

Et ces diminutions physiologiques concernent aussi les « véhiculés ». Fatigues du soir, éblouissement, maladies, déconcentrations, sans compter les situations illégales qui réduisent l'attention (téléphone, stupéfiant, médicaments, alcool...).

Ainsi, placer des passages piétons ou autres aménagements soi-disant protecteurs, dans une rue pointant vers l'ouest, avec un soleil bas éblouissant en soirée, est très dangereux.



2. Interprétation personnelle de la réglementation

Les usagers qui n'ont pas de permis de conduire, n'ont comme connaissance du Code de la Route que ce qu'ils ont appris à l'école (à partir de 1957), auprès des parents ou des médias. Ces connaissances peuvent être très anciennes, incomplètes, voire non vérifiées.

Le danger ne vient pas forcement d'eux. Le manque de connaissance a tendance à créer un sentiment d'insécurité, et donc à être plus prudent. Sauf pour les plus jeunes qui n'ont pas forcement cette conscience. D'ailleurs, les études montrent que ceux qui conduisent sans permis, ne sont pas ceux qui créent le plus d'accidents. La peur de se faire prendre leur impose la prudence.

Statistiquement, ce sont surtout les sachants (qui ont suivi une formation à la conduite) qui ont tendance à tricher face à la loi. Parfois par méconnaissance véritable, surtout sur les nouvelles règlementations (tourner à droite pour les cyclistes, chaussidou, inter-file pour les motos...).

Mais il faut avouer que beaucoup arrangent les règles dans leurs intérêts. On pense bien sur d'abord aux véhicules à moteur (position dans les giratoires, vitesses excessives, stationnement sur les trottoirs, stationnement à contresens...). Mais il ne faut pas oublier les autres usagers (piétons, cyclistes...), qui sont très (trop) souvent responsables de leurs accidents (le piéton qui se croit invincible en traversant la route alors qu'il a un feu rouge, le cycliste qui circule sur les trottoirs ou oublie toute notion de réglementation). Et nous voyons arriver en trombe dans les accidents mortels, ces nouvelles trottinettes électriques, qui oublient que ne ce sont plus des jouets, mais bien des véhicules réglementés.

Ces idées sont d'autant plus ancrées qu'elles ne sont pas assez souvent contrôlées par les forces de l'ordre

3. Impatience et gestion de la frustration

Tous les usagers n'ont pas la même capacité à gérer leur temps, leur frustration et le respect de la règle.

L'idéal serait bien sûr que tous les usagers gardent un comportement sain et intangible face à la règle. Ceux-ci sont rares.

Sans compter ceux qui ont vraiment une urgence vitale (pour se rendre à l'hôpital sans attendre les secours), qui sans oublier le danger pour les autres, peuvent être compréhensibles.

Nous avons plutôt des usagers de la route qui subissent des contraintes personnelles (horaires de travail, retard sur le trajet, incidents divers et variés). Le meilleur moyen d'avoir des chauffards dans les rues le matin et le soir, c'est d'avoir un périscolaire ou une crèche avec des horaires trop restreintes pour laisser le temps aux parents de se déplacer tranquillement (comme quoi, la Sécurité Routière ne se limite pas qu'aux routes !!). Ces usagers ont plutôt tendance à respecter les règles en temps normal.

Mais nous pouvons aussi rencontrer des usagers incapables de se contenir ou craquant facilement. Ils sont habitués des excès de vitesses, des dépassements dangereux, des stationnements de double file... Bref, ceux qui énervent le plus.

Mais certains aménagements peuvent encore plus les éprouver. Il suffit de mettre une ligne blanche sur plusieurs kilomètres, sans possibilité de dépasser, pour que le trajet se transforme en circuit de course. Quelques zones de dépassement auraient pu suffire pour les calmer.

Ces fous du volant sont aussi les plus fragiles. Combien de cyclistes respectent réellement les Stop (pied à terre), circulent sur les passages piétons, slaloment entre les voitures, ou dépassent les limites de vitesses (les zones 30 concernent aussi les vélos) ?



4. Incompréhension d'un aménagement ou d'une règle locale

Au-delà de la nouveauté de certains aménagements comme le Chaussidou que beaucoup ne comprennent pas. D'abord les usagers (ce ne sont pas des voies de vélos, car les véhicules motorisés peuvent y circuler en cas de croisement), mais aussi les aménageurs (comme ce ne sont pas des voies de vélos, les véhicules motorisés doivent se stationner dessus (le long du trottoir), imposant les cyclistes à contourner), il est aussi incompatible avec les priorités à droite car les usagers venant de la droite doivent franchir une voie pour s'insérer.

Mais il en a été de même pour les giratoires auparavant. Les usagers s'habitueront avec le temps.

Il existe aussi des aménagements et réglementations qui existent spécifiquement pour des raisons locales. Cela concerne surtout des limitations de vitesses. La présence d'animaux, la proximité de riverains qui subissent le bruit des moteurs, une cuvette souvent humide...

Les usagers ne comprenant pas les raisons de cette limitation, pourraient être tentés de passer outre. Il suffit de l'expliquer par un panneau pour qu'elle soit plus souvent respectée.

Ainsi, près d'Angers, une portion de route est limitée à 30, pour réduire la mortalité des crapauds (espèce protégée) qui traversent en quantité. Un panneau l'explique de part et d'autre de cette route.

5. Analyse du risque

Ce facteur est probablement le plus important.

A lui tout seul, il explique une grande partie des accidents de la route, pour tous les usagers. Il est lié au principe de l'Homéostasie des risques, thème important dans la Sécurité Routière.

En clair, tout usager de la route possède une jauge personnelle de risque. Il va équilibrer sa prise de risque, en fonction du risque extérieur perçu (et pas forcément réel). Ainsi, plus l'usager va se sentir en danger, moins il va prendre de risque. L'exemple le plus flagrant vient lors des épisodes de neige. Les vitesses diminuent naturellement. Les conducteurs coupent les radios, n'utilisent pas les téléphones, ne dépassent pas, conservent des distances de sécurité importantes... Et ce sont aussi les périodes les moins accidentogènes de l'année.

A l'inverse, sur une route droite, avec une très bonne visibilité, peu d'intersections, l'usager va se sentir plus en sécurité. Il va alors se permettre de réaliser plus de dépassement, utiliser son téléphone, allumer sa cigarette, se retourner pour discuter avec ses enfants...Ces types de routes sont les plus « mortelles » Or ce comportement ne cible pas que les automobilistes, mais l'ensemble des usagers, et en fait, surtout les plus fragiles.

Dans les zones de rencontres ou voies piétonnes, les marcheurs ne vérifient même plus la présence des véhicules plus lourds, certains de leur sécurité. D'une manière générale, du fait d'une vitesse plus faible, les accidents sont moins graves, mais…extrêmement nombreux. Et jusqu'au jour où quelqu'un perdra le contrôle de son véhicule.

De nombreux parents laissent leurs enfants en autonomie dans les rues en zone 30, alors que jamais ils ne le feraient sans cette réduction de vitesse, même si les vitesses moyennes des véhicules varient avec ou sans cette limitation.

Quand au vélo, il est vrai qu'une absence totale d'aménagement ou de sécurité pourrait totalement déinciter à l'utiliser. Mais alors que le cycliste est responsable de 86% de ces accidents mortels (dont près de 60% sans tiers), le mettre en sécurité (perçu, il faut s'en rappeler), va l'inciter à prendre encore plus de risque, jusqu'à ce que l'aménagement réalisé pour le protéger, ait l'effet inverse sur sa sécurité.

Je ne m'étendrais pas sur les « erreurs » d'aménagements qui peuvent ajouter du sel sur le feu. Certains aménagements sont totalement interdits en France (cela n'empêche pas d'en voir sur notre territoire). D'autres sont mal réalisés, parfois incomplets ou pas du tout adaptés à l'environnement local.

Il est donc important pour les décideurs locaux de comprendre qu'un aménagement de la voirie ne sera pas toujours efficace. Il n'y a pas de recette unique, qui fonctionne partout.

Il est possible que l'effet escompté soit nul (sauf pour les caisses de la collectivité), mais il peut aussi créer un véritable danger. Il faut parfois accepter qu'en faire trop n'est pas la bonne solution, et que dans certains cas, ne rien faire, est la meilleure solution.

Enfin, ne rien faire... Il est toujours possible de faire de la prévention, de la communication, de la répression. Ces méthodes fonctionnent aussi, ne l'oublions pas.

Emmanuel POIBLANC

Membre de la commission Mobilité du Conseil de développement

REMERCIEMENTS

MERCI aux élus et techniciens

rencontrés lors des entretiens réalisés sur les 15 communes du territoire, cet été 2023.

MERCI pour l'accueil qui été réservé au Conseil de développement de Pornic agglo Pays de Retz.

Aux rédacteurs de ce rapport

Serge BOURIC
Aurélie BRIÈRE
André HERBRETEAU
Maurice LECLÈVE
Emmanuel POIBLANC

et personnes ayant également réalisé les entretiens sur les 15 mairies

Maurice BELLAMOU Cécile BONNET Bernadette CHANARD Jean-Marc HAINIGUE Brigitte LECUYER