



Bilan sondage du 7 avril au 14 avril 2021

Public consulté : adhérents

Mails destinataires : 63 mails pour 64 personnes pouvant répondre.

Réponses : 48 réponses sur 64 soit **75 % de réponses**.

12 communes GD sur 20 représentées.

SPLD : 18

SVDP : 2

Mées : 1

Dax : 10

Narrosse : 2

Saunac : 1

Rivière : 5

Tercis : 1

St Pandelon : 1

Angoumé : 3

Heugas : 1

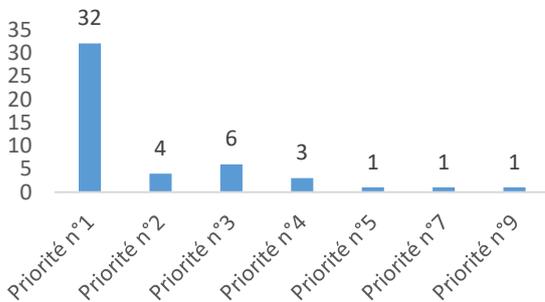
Oeyreluy : 1

Extérieurs : 2

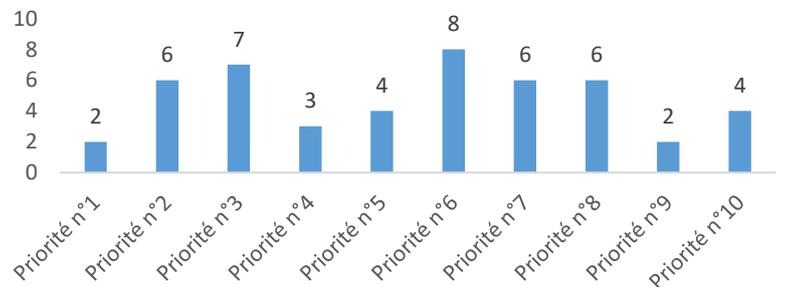
Résultats bruts

A la **question 1** : Classer les priorités d'aménagements de pistes de la première (1) à la dernière (10)

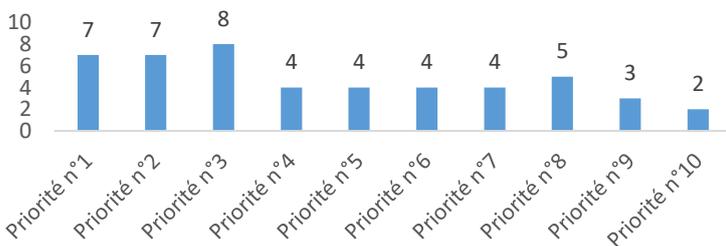
1 - Sécuriser la desserte des établissements scolaires (sécuriser les accès cyclables à proximité et les ronds points)



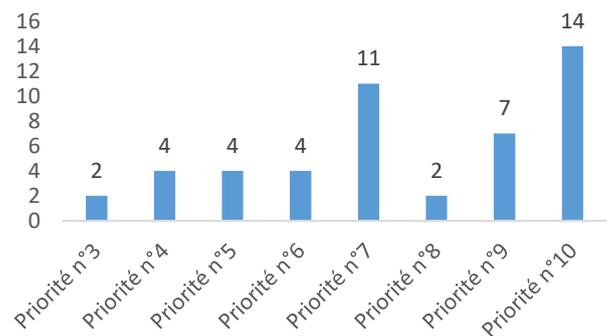
2 - Etablir un franchissement bidirectionnel de l'Adour vers le sud-ouest dédié aux mobilités douces (passerelle Bois de Boulogne/Mées par exemple)



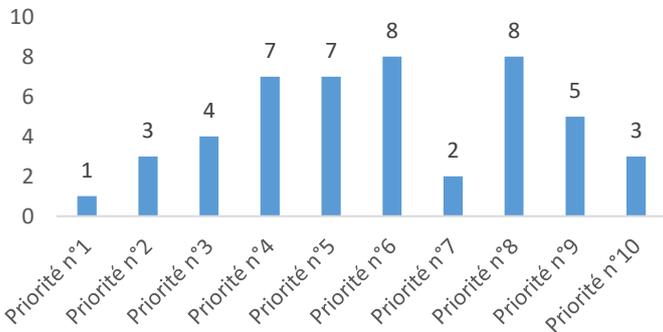
3 - Rendre cyclable la connexion entre Saint Paul Lès Dax et Dax. (entrée sur le pont de la gare depuis St Paul/franchissement du pont de la gare/cheminement le long de l'Adour entre les ponts)



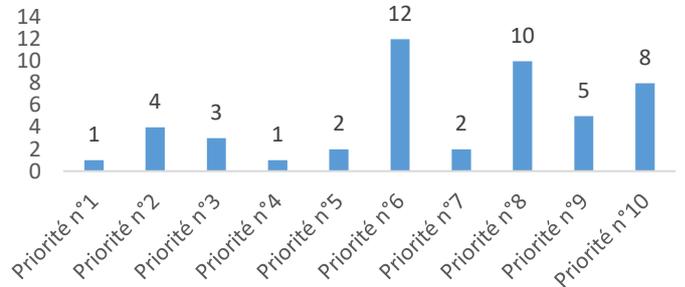
4 - Rendre le contournement Est cyclable (délimiter une vraie piste cyclable bidirectionnelle sur un côté).



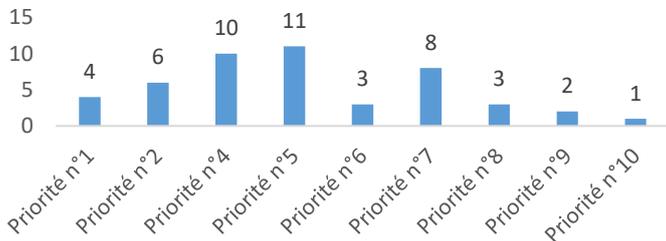
5 - Aménager un périphérique cyclable bidirectionnel intérieur sur les cours autour du centre de Dax (Foch/Gallieni/Joffre/St Pierre)



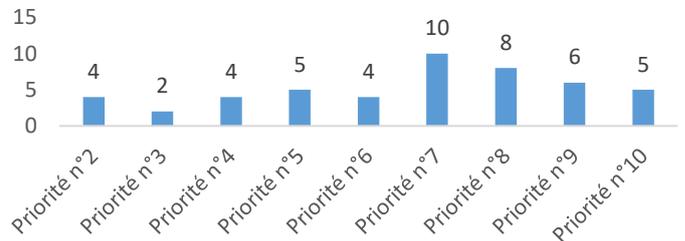
6 - Aménager le chemin de halage côté Mées/Angoumé/Rivière (assurer une continuité Bayonne/Saubusse/Dax par le halage)



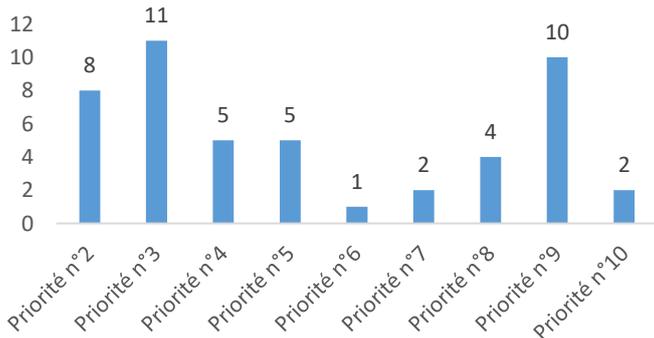
7 - Sécuriser les axes d'entrée dans Dax et St Paul Les Dax depuis les communes de la première ceinture (Connection Tercis/Dax OU Oeyreluy/Seyresse/Dax OU St Vincent de Paul/SPLD par exemple)



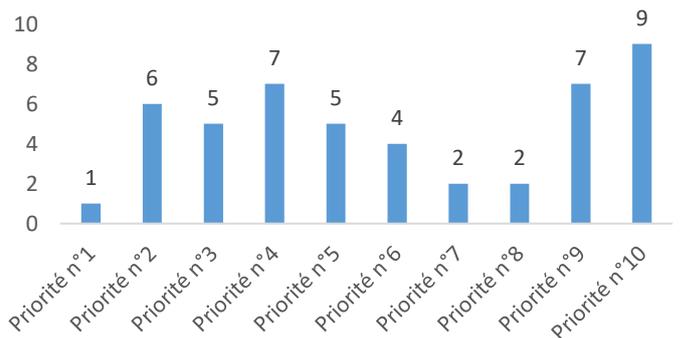
8 - Etablir 2 grandes liaisons pour connecter un village éloigné à Dax ou Saint Paul (exemples : Rivière/Angoumé/Mées, Heugas/Dax via le franchissement du Iuy, Saugnac/Dax via Narrosse)



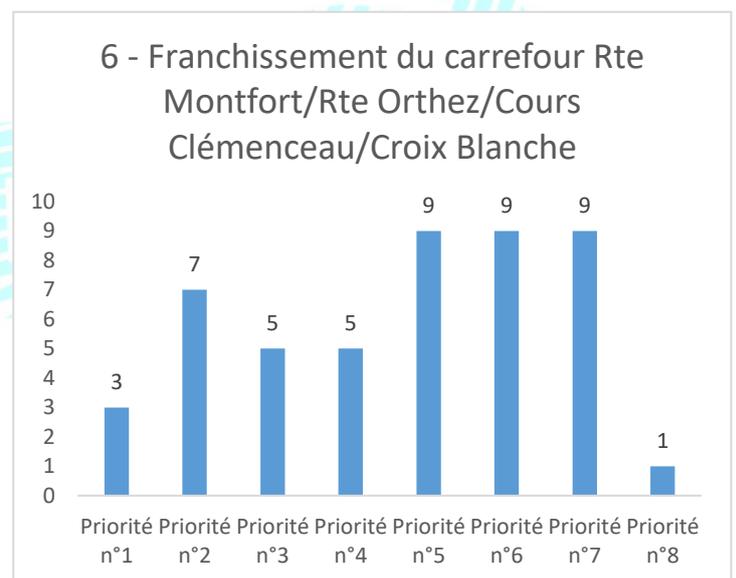
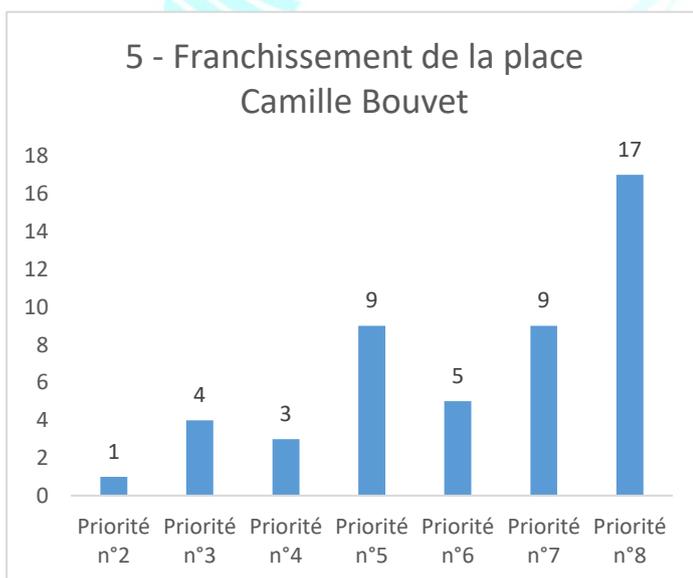
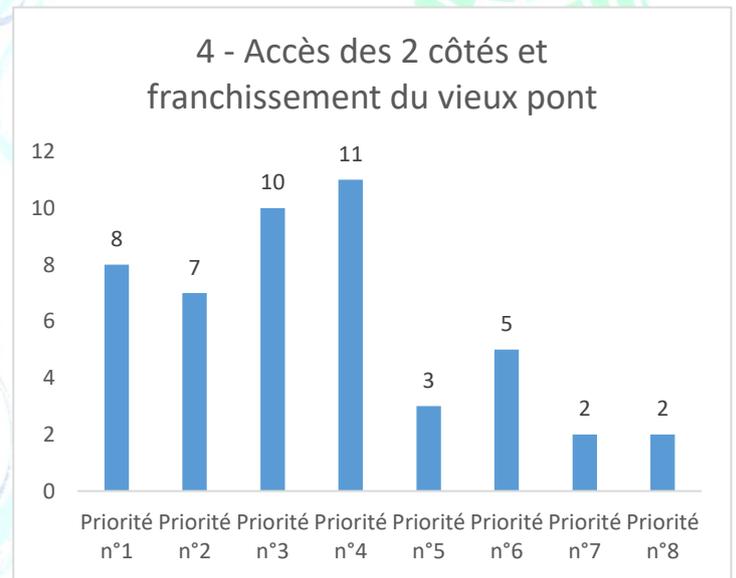
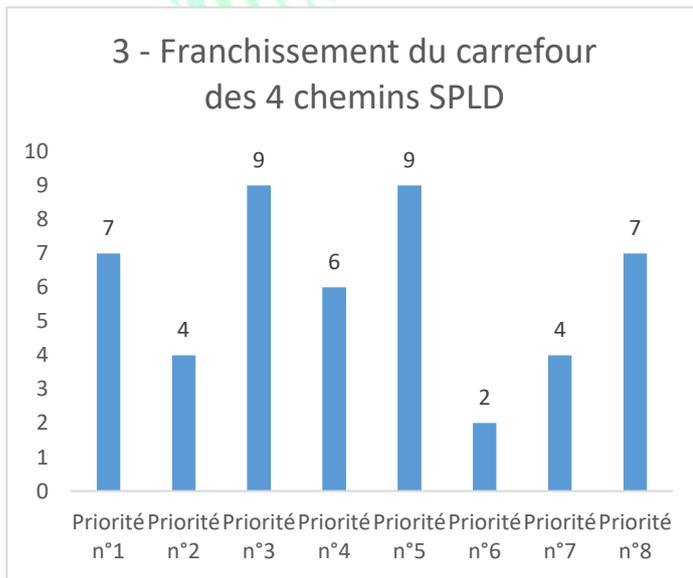
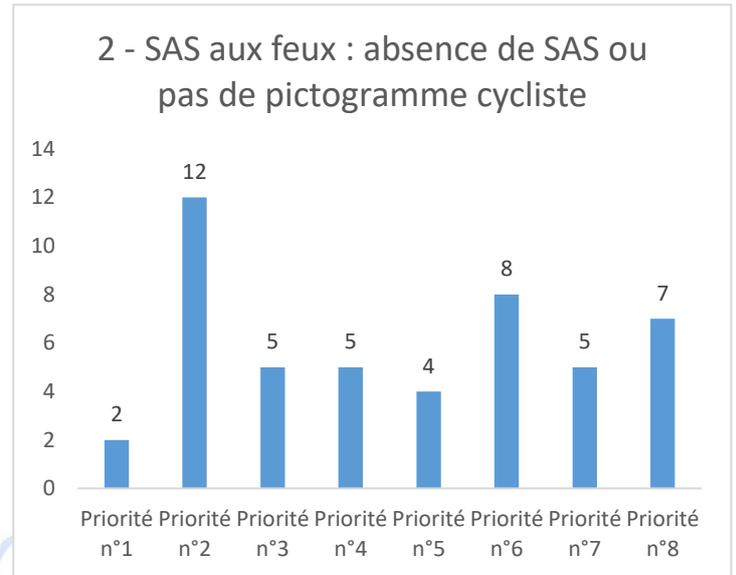
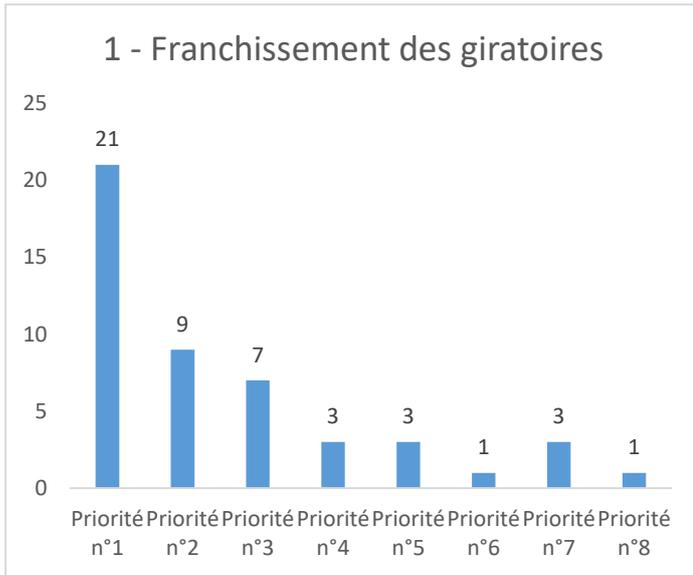
9 - Sécuriser les accès aux zones de loisirs (Christus, Cinéma Sablar, Bois de Boulogne, Aquae, coeurs de ville, ...)



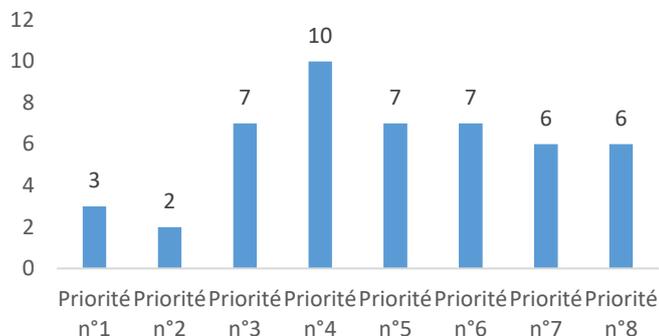
10 - Sécuriser les accès aux zones d'activités (Coeurs de ville, Sablar, Avenue de la résistance SP, Grand Mail, Porte Sud, ...)



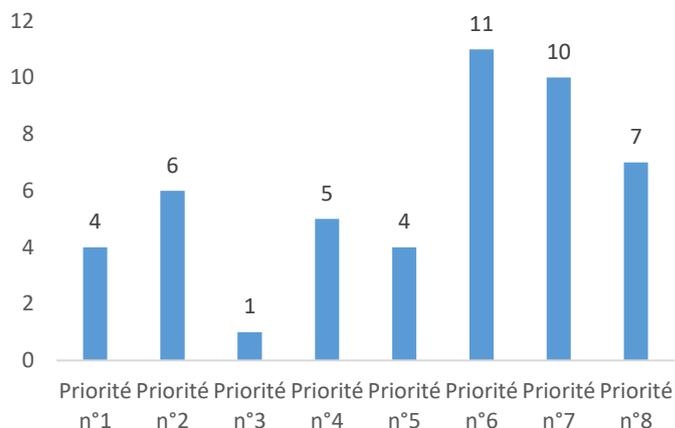
A la **question 2** : Classer ces 8 situations accidentogènes à résoudre en priorité



7 - Franchissement du carrefour
Peyrouton: Double rond point
/voie Ferrée (entre accès
Borda/Compostelle/Aquae)



8 - Entretien et accès Passerelle
depuis rue St Vincent de Paul



Résultats traités

Méthode pour la question 1 :

- Classement par le cumul brut des priorités n°1 à n°4 inclus.
- Classement affiné par cumul des priorités n°1 et n°2 inclus.

Classement P1 à P4

1 - Sécuriser la desserte des établissements scolaires (sécuriser les accès cyclables à proximité et les ronds-points)	45
3 - Rendre cyclable la connexion entre Saint Paul Lès Dax et Dax. (entrée sur le pont de la gare depuis St Paul/franchissement du pont de la gare /cheminement le long de l'Adour entre les ponts)	26
9 - Sécuriser les accès aux zones de loisirs (Christus, Cinéma Sablar, Bois de Boulogne, Aquae, cœurs de ville, ...)	24
7 - Sécuriser les axes d'entrée dans Dax et St Paul Les Dax depuis les communes de la première ceinture (Connection Tercis/Dax OU Oeyreluy/Seyresse/Dax OU St Vincent de Paul/SPLD par exemple)	20
10 - Sécuriser les accès aux zones d'activités (Cœurs de ville, Sablar, Avenue de la résistance SP, Grand Mail, Porte Sud, ...)	19
2 - Etablir un franchissement bidirectionnel de l'Adour vers le sud-ouest dédié aux mobilités douces (passerelle Bois de Boulogne/Mées par exemple)	18
5 - Aménager un périphérique cyclable bidirectionnel intérieur sur les cours autour du centre de Dax (Foch/Galliéni/Joffre/St Pierre)	15
8 - Etablir 2 grandes liaisons pour connecter un village éloigné à Dax ou Saint Paul (exemples : Rivière/Angoumé/Mées, Heugas/Dax via le franchissement du Luy, Saugnac/Dax via Narrosse)	10
6 - Aménager le chemin de halage côté Mées/Angoumé/Rivière (assurer une continuité Bayonne/Saubusse/Dax par le halage)	9
4 - Rendre le contournement Est cyclable (délimiter une vraie piste cyclable bidirectionnelle sur un côté).	6

Classement P1 à P2

1 - Sécuriser la desserte des établissements scolaires (sécuriser les accès cyclables à proximité et les ronds-points)	36
3 - Rendre cyclable la connexion entre Saint Paul Lès Dax et Dax. (entrée sur le pont de la gare depuis St Paul/franchissement du pont de la gare /cheminement le long de l'Adour entre les ponts)	14
7 - Sécuriser les axes d'entrée dans Dax et St Paul Les Dax depuis les communes de la première ceinture (Connection Tercis/Dax OU Oeyreluy/Seyresse/Dax OU St Vincent de Paul/SPLD par exemple)	10
9 - Sécuriser les accès aux zones de loisirs (Christus, Cinéma Sablar, Bois de Boulogne, Aquae, cœurs de ville, ...)	8
2 - Etablir un franchissement bidirectionnel de l'Adour vers le sud-ouest dédié aux mobilités douces (passerelle Bois de Boulogne/Mées par exemple)	8
10 - Sécuriser les accès aux zones d'activités (Cœurs de ville, Sablar, Avenue de la résistance SP, Grand Mail, Porte Sud, ...)	7
6 - Aménager le chemin de halage côté Mées/Angoumé/Rivière (assurer une continuité Bayonne/Saubusse/Dax par le halage)	5
5 - Aménager un périphérique cyclable bidirectionnel intérieur sur les cours autour du centre de Dax (Foch/Gallieni/Joffre/St Pierre)	4
8 - Etablir 2 grandes liaisons pour connecter un village éloigné à Dax ou Saint Paul (exemples : Rivière/Angoumé/Mées, Heugas/Dax via le franchissement du Luy, Saugnac/Dax via Narrosse)	4
4 - Rendre le contournement Est cyclable (délimiter une vraie piste cyclable bidirectionnelle sur un côté).	0

Méthode pour la question 2 :

- Classement par le cumul brut des priorités n°1 à n°3 inclus.
- Classement affiné par nombre de vote en priorité n°1.

Classement P1 à P3

1 - Franchissement des giratoires	37
4 - Accès des 2 côtés et franchissement du vieux pont	25
3 - Franchissement du carrefour des 4 chemins SPLD	20
2 - SAS aux feux : absence de SAS ou pas de pictogramme cycliste	19
6 - Franchissement du carrefour Rte Montfort/Rte Orthez/Cours Clemenceau/Croix Blanche	15
7 - Franchissement du carrefour de Peyrouton: Double rond point /voie Ferrée (entre accès Borda/Compostelle/Aquae)	12
8 – Entretien et accès Passerelle depuis rue St Vincent de Paul	11
5 - Franchissement place Camille Bouvet	8

Classement P1

1 - Franchissement des giratoires	21
4 - Accès des 2 côtés et franchissement du vieux pont	8
3 - Franchissement du carrefour des 4 chemins SPLD	7
8 – Entretien et accès Passerelle depuis rue St Vincent de Paul	4
6 - Franchissement du carrefour Rte Montfort/Rte Orthez/Cours Clemenceau/Croix Blanche	3
7 - Franchissement du carrefour de Peyrouton: Double rond point /voie Ferrée (entre accès Borda/Compostelle/Aquae)	3
2 - SAS aux feux : absence de SAS ou pas de pictogramme cycliste	2
5 - Franchissement place Camille Bouvet	1

Analyse des résultats

En préambule, voici l'énoncé du sondage, choisi par les membres du pôle réseau (comité de pilotage/référents par secteur/contributeurs)

« Suite à une demande issue des services du Grand Dax, désireux d'avoir le regard croisé de l'élu, des services et du citoyen, votre association vous soumet en votre qualité d'adhérent, ce sondage sur des priorités d'ordre général en terme d'axes structurants et de points durs à aménager prioritairement.

Les listes de ces deux questions sont issues d'un premier travail de votre pôle réseau. Quelle que soit l'issue de ce sondage, il sera posé en préalable 2 choses : favoriser la continuité du réseau et intégrer l'existant dans les projets pour améliorer ou finir ce qui a été ébauché.

Il s'agit pour l'association de faire preuve de hauteur de vue et de sens de l'intérêt général pour prioriser. Nous savons que vous y serez attentif dans vos choix de réponses. Même s'il est parfois difficile de faire des priorités (tant tout paraît prioritaire), bien faire attention à ne cocher qu'une case par priorité pour les classer toutes ! »

Dans cet énoncé, nous attirons votre attention sur 2 passages soigneusement choisis :

- 1- Le pôle réseau tient à préciser 2 lignes directrices qui lui paraissent fondamentales :
 - favoriser la continuité du réseau,
 - intégrer l'existant dans les projets pour améliorer ou finir ce qui a été ébauché.
- 2- « L'association de faire preuve de hauteur de vue et de sens de l'intérêt général pour prioriser. Nous savons que vous y serez attentif dans vos choix de réponses » : Les classer a été complexe pour beaucoup, mais les nombreux échanges et les résultats obtenus tendent à démontrer que les membres votants ont essayé de se conformer à l'énoncé du sondage.

Cependant, il va de soi que pour les membres du pôle réseau et après échanges avec certains votants, ces 10 axes de développement sont « prioritaires » à plus ou moins long terme. Comme les 8 points très accidentogènes et anxiogènes pour les cyclistes signalés en question 2, sont tous accidentogènes et anxiogènes.

Analyse Question 1 :

- Il ressort qu'une large majorité d'adhérents (3/4 des votants le mettent dans les 4 premières priorités) pense qu'il faut avant tout, **sécuriser la desserte des établissements scolaires en sécurisant les accès cyclables à proximité et les ronds-points.**
- Ensuite, vient pour la moitié des votants dans leurs 2 ou 4 premières priorités, **la liaison sécurisée et continue à vélo entre Saint Paul Les Dax et Dax.** A voir une proposition d'entrée par le pont de la gare depuis St Paul, puis de son franchissement, puis d'un cheminement totalement sécurisé pour aller à Dax. A ne pas négliger, la moitié des votants mettent dans l'un de leurs 4 premières priorités, la sécurisation des **accès aux zones de loisirs.**
- Concernant les priorités suivantes, le fait de sécuriser les **axes d'entrée dans Dax et St Paul Les Dax depuis les communes de la première ceinture** recoupe la sécurisation du parcours des élèves aussi, en plus des personnes venant travailler sur Dax par exemple. Et le fait de sécuriser les **accès aux zones d'activités**, complète celui de l'**accès aux zones de loisirs** déjà cité plus haut.
- Concernant le **franchissement de l'Adour vers le Sud-Ouest**, il reste bien placé dans les attentes des votants.
- A noter 2 suggestions qui méritent votre attention à notre avis :
 - une sorte de **périphérique intérieur bidirectionnel** sur les cours, autour du centre de Dax, est dans les 4 priorités pour 1/3 des votants.
 - sur le **contournement** et ceci pour favoriser les longues connexions à vélo, on pourrait largement libérer sur un côté, l'espace pour une vraie piste bidirectionnelle protégée (et non ces 2 bandes cyclables bien insécures).

Analyse Question 2 :

- Le **franchissement des giratoires** n'est pas prévu pour les vélos ou autres mobilités douces. Ils sont souvent à portée d'un établissement scolaire et empêchent toute traversée sécurisée. Il serait pourtant possible de matérialiser une voie pour les vélos dans le rond-point OU de prévoir un aménagement « contournant » comme au rond-point du pont de la gare. 3 votants sur 4 mettent ce problème dans leurs 3 priorités.
- **L'accès depuis l'avenue St Vincent de Paul avec le passage du carrefour et le franchissement du vieux pont** sont sources de beaucoup de situations accidentogènes. Organisation des carrefours, signalisation, marquage au sol plus visible pour cette entrée sur un cœur de ville apaisé nous semblent à repenser. Plus de la moitié des votants ont mis ce point « dur » dans leurs 3 priorités.
- Concernant les **SAS aux feux**, nombreux ont remarqué leur absence ou une absence de pictogramme cycliste. Ils permettent la visibilité et la mise en sécurité des vélos lors de franchissement de carrefours.
- En plus de celui de l'entrée sur le Vieux pont, 4 situations de franchissement de carrefour ont été relevées très dangereuses par les membres du pôle réseau
 - Franchissement du **carrefour des 4 chemins** à Saint Paul Lès Dax
 - Franchissement du **carrefour entre Rte Montfort/Rte Orthez/Cours Clemenceau/Croix Blanche**
 - Franchissement du **carrefour de Peyrouton**, avec ce double rond-point et la voie Ferrée traversante
 - Franchissement de la place Camille Bouvet, à un moindre degré.
- Concernant la **passerelle**, très appréciée pour franchir l'Adour dans le cœur de Dax, elle présente un problème d'entretien et d'accès depuis la rue St Vincent de Paul.

En conclusion :

Se dégagent donc 3 grandes idées en gardant en tête de **favoriser la continuité en s'appuyant sur l'existant :**

- Sécuriser le parcours de nos jeunes à vélo, vers leur école, collège, lycée, vers les lieux de cultures, d'activités, ...
 - Penser aux franchissements des ronds-points et de carrefours très dangereux
 - Penser aux premiers lieux de provenance des jeunes à vélo comme la première ceinture de communes.
- Rendre plus fluide et sécurisée la connexion Saint Paul Lès Dax/Dax.
- Passer en mode mobilités douces suppose des projets « moteurs » à gros budget : vers la périphérie, un franchissement de l'Adour ou en cœur de ville, un périphérique intérieur bidirectionnel feraient partie des options. Tout ceci associé avec des dispositifs de stationnements sécurisés abrités ou des systèmes de bornes de réparation.

En complément, concernant les aménagements pour entrer dans le « Système vélo », le pôle réseau tient à demander au Grand Dax, ainsi qu'aux communes :

- de tenir compte des **préconisations de zonages et de signalisations du schéma cycle de 2017** toujours pas appliqué (« cédez le passage cycliste » à généraliser ou mise en place du **double sens cyclable, dans les zones où il devrait règlementairement y être**).
- de repenser avant tout le **plan de circulation, le zonage des espaces de circulation, la signalisation par panneaux, par délimitation ou par marquage de surface au sol** avant de construire des pistes.
- de prévoir des **stationnements sécurisés suffisants et sous abri** aussi.

- d'envisager des **moyens alternatifs** pour transporter son vélo ou pour disposer d'un vélo en location (intermodalité bus/vélo ou Train/vélo, location courte ou longue durée de vélo)
- d'associer à tout aménagement, ou toute généralisation de signalisation, une **communication adaptée auprès du grand public**, sur le sens et l'usage de ces nouveautés.
- de privilégier pour les voies très passantes à vélo, trottinettes, ..., des **voies dédiées seulement aux vélos et autres mobilités douces**, et ainsi d'**éviter le partage avec des piétons à certains endroits**, pour la sécurité de tous, ceci en aménageant des trottoirs clairement identifiés vélos OU piétons par exemple.
- de **bien intégrer dans le logiciel voirie, des voies vélo ou autres sur les nouveaux ouvrages ou la voirie en réfection.**

Pour Roue Libre en Grand Dax, le 17/04 /2021
par Gilles Mercadal

Annexes :

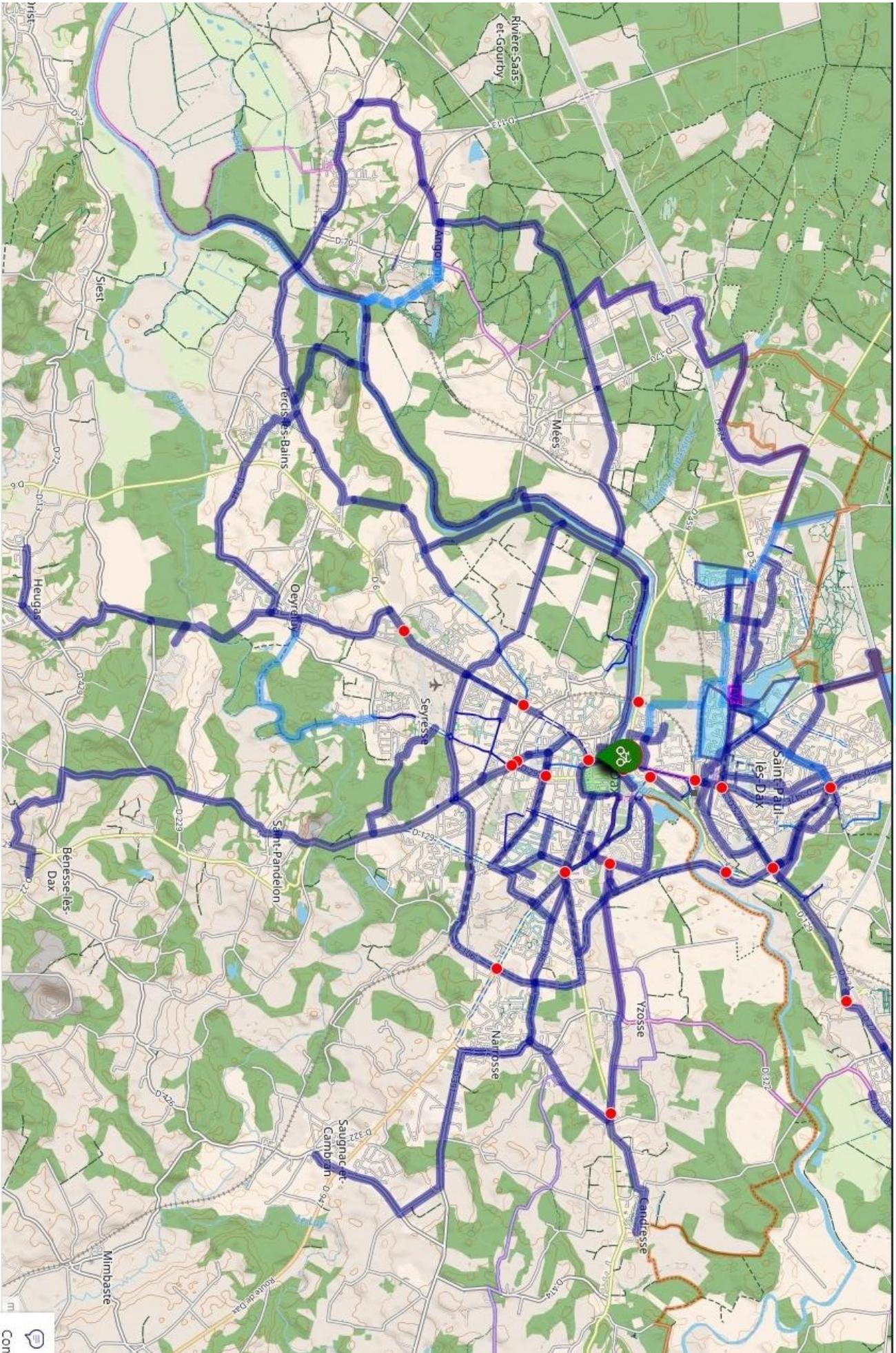
- Proposition par le pôle réseau de réflexions cartographiées : travail intermédiaire et temporaire sur de grands axes par les groupes de travail par secteur (pas d'affectation de type de voies, présence de tracés structurants)

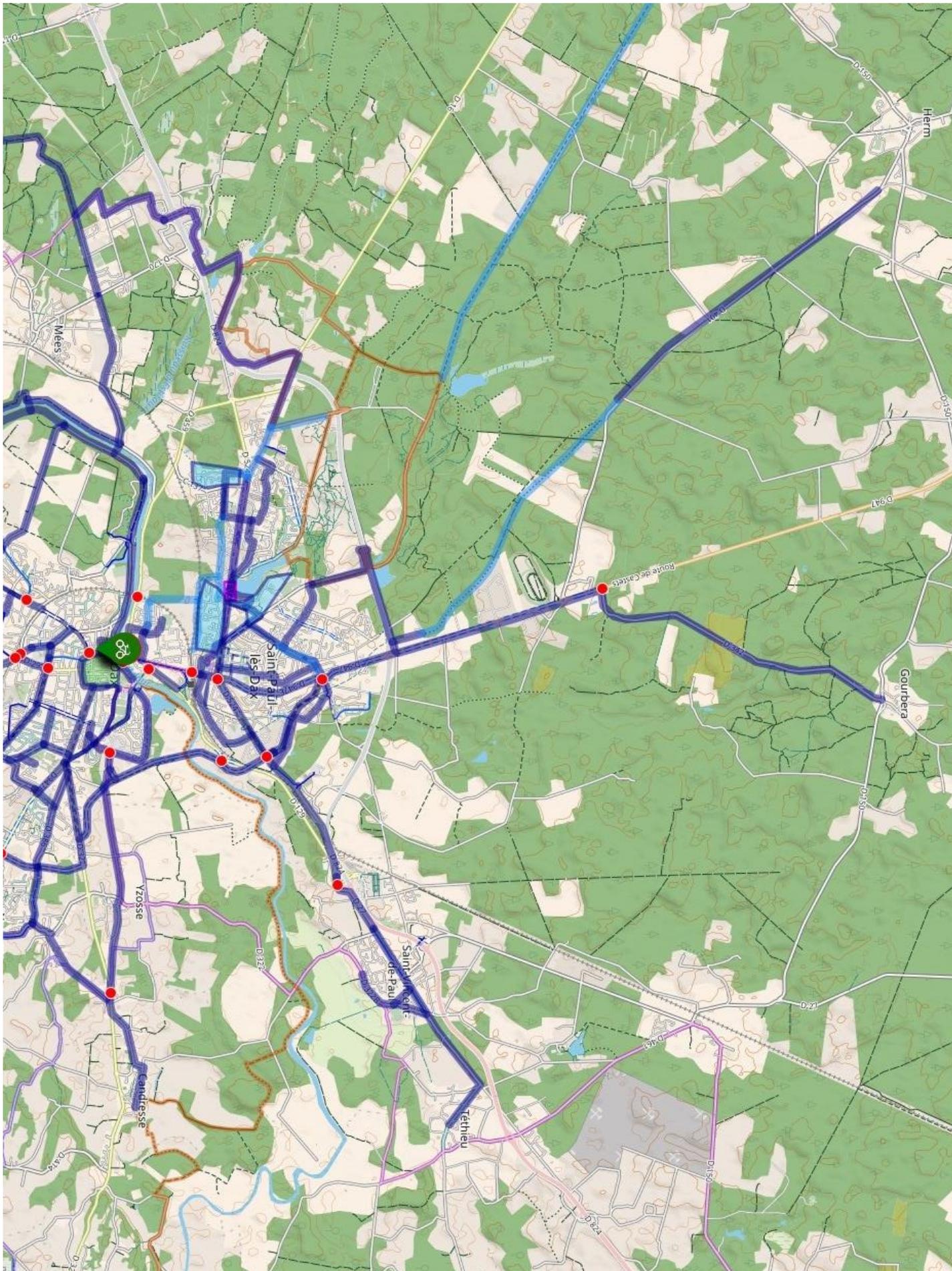
http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/grand-dax-0604_589942#13/43.7131/-1.0406

- travail sur les axes structurants par Olivier Poroli.

- travail sur la signalisation par Bernard Le François

Annexe 1





Annexe 2

Travail : Olivier Poroli



Réflexion au sujet de l'amélioration des conditions de circulation à vélo sur le territoire du Grand Dax.

Bernard Lefrançois – 02/2021

Voir aussi ma carte uMap des anomalies de signalisation: <http://u.osmfr.org/m/563910/>
(en cours d'élaboration)

J'ai parcouru les différents dossiers communiqués par l'association : le Schéma cycle 2017, le document Méthodologie de contribution ainsi que d'autres informations en ligne intéressantes : Code de la route, fiches CEREMA etc.

Les projets existants sur l'agglomération ne manquent pas, et plutôt que d'en rajouter, je pense que l'urgence est de mettre en application les résolutions prises dans le Schéma 2017.

En effet, le plan d'action 2017-2020 au paragraphe « Priorités et phasage » (p.55), loin d'être terminé alors que nous sommes en 2021, a en réalité débouché sur très peu de réalisations concrètes.

Pourtant, certaines d'entre elles ne nécessitent pas de gros travaux, ni de dépenses importantes.

À mon avis, les actions à mener en priorité sont :

- Consolidation des zones à vitesse inférieure ou égale à 30 km/h: zones 30, zones de rencontre, voies avec indication de limitation de vitesse inférieure à 30 km/h, ainsi que les aires piétonnes.

Par consolidation, j'entends :

- Amélioration de la signalisation sur les zones déjà en place, signalisation souvent incomplète ou incohérente.
- Délimitation des différentes zones : entrées et sorties, passage d'une zone à l'autre, par exemple d'une zone de rencontre à une aire piétonne etc.
- Signalisation complète des contre-sens cyclables : bien que le code de la route n'impose que le panneau M9v1/2 accolé au panneau B1⁽¹⁾ et juge le C24 facultatif⁽²⁾ (voire inutile pour le Cerema!)⁽³⁾, il me semble qu'on devrait insister pour que ce dernier soit systématique surtout lorsqu'un panneau C12 existe et donne l'indication fautive « que toutes les voies d'une chaussée sont réservées au même sens de circulation »⁽⁴⁾.

Le marquage au sol du cheminement cycliste devrait lui aussi être systématique.



B1



M9v1



M9v2



C12



C24a

- Généralisation du contre-sens cyclable : les maires ou le conseil communautaire ont-ils pris des arrêtés au titre des « dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » ?⁽⁵⁾
Si oui, sont-elles justifiées ?
Si aucun arrêté n'a été pris, il serait bon de rappeler aux autorités leurs obligations légales.
- Généralisation du « Cédez-le-passage » cycliste : pas un seul panneau M12⁽⁶⁾ visible sur le territoire du Grand Dax !
Pourtant, les cas où cet aménagement pourrait se faire en toute sécurité ne manquent pas.



- Généralisation du sas cycliste : beaucoup trop rares, ils sont implantés au cas par cas de façon aléatoire et souvent inaccessibles. Le marquage au sol est rarement visible, voire complètement effacé. Et très peu respecté (voir plus loin mes propositions communication).
- Bien que ce ne soit pas abordé dans le Schéma 2017 :
 - Aménagement de « By-pass » vélo dans les écluses et chicanes⁽⁷⁾ qui se répandent de plus en plus.
Aucunes ne sont équipées de by-pass, même parmi les plus récentes.
Le réflexe « penser aux vélo » est loin d'être acquis par nos services d'urbanisme !



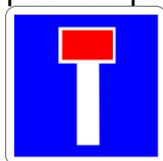
- Amélioration de la maintenance sur l'existant : marquage au sol, remplacement des panneaux détériorés etc.
- Communication :
 - Développement ou création de la rubrique vélo citée au schéma 2017 (p.56), sur les sites internet et les magazines municipaux.
Avec des articles non seulement pour citer les travaux réalisés mais avec un véritable soucis de formation : à l'égard des cyclistes : respect du code de la route, comportement etc.

Mais aussi, et c'est souvent oublié, à l'égard des automobilistes : les modifications récentes du code de la route en faveur des mobilités douces sont largement inconnues du commun des automobilistes qui depuis l'obtention de leur permis de conduire n'ont peu ou pas actualisés leurs connaissances. Combien connaissent l'existence des sas cyclistes ou du contre-sens cyclable ? Et combien savent exactement la réglementation qui s'applique en zone de rencontre ou en zone 30 ?

- Les panneaux publicitaires des abris de bus qui bordent nos rues seraient aussi un bon support pour des conseils et des rappels de bons comportements.

Autres suggestions :

- Identification des itinéraires principaux dans l'agglomération et signalisation tout au long du parcours par panneaux type Dv⁽⁸⁾.
- Substitution du panneau C13d au C13a à l'entrée des voies en impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes⁽⁹⁾.



C13a



C13d

- « Partageons la route » : même s'ils semblent ne pas être normalisés, installation de panneaux incitant à s'écarter des vélos sur les axes empruntés par des itinéraires cyclistes hors centre-ville (EV3 « La Scandibérique », itinéraires départementaux).



Renvois :

1. Art. 50-1 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963
Cerema - Fiche n°14 - juillet 2019 p.3
2. Art. 72-3 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963
3. Cerema - Fiche n°14 - juillet 2019 p.4
4. Art. 71 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963
5. Art. R110-2 §14-15, art. R412-28 du Code de la route
6. Art. R415-15 du Code de la route
Art. 9-1-B-12 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963
7. Cerema - Fiche n°14 - juillet 2019 p.10
8. Art. 91 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963
9. Art. 71-1 Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963