

# Taussat-Village

ooooo

## Atelier Plan de circulation et cadre de vie

Rapport décembre 2018

Dans un contexte local peu ouvert à la concertation, un projet municipal de plan de circulation élaboré sans aucune information sur les statistiques de circulation et d'incidents a été validé lors de la commission municipale de sécurité publique du 12/07/18, **contre notre avis**.

Notre association a en conséquence décidé de mettre en place un **atelier de Taussatois concernés** afin de prendre le temps de la réflexion et de travailler à formuler une contribution globale sur le sujet, conformément à nos courriers adressés à la mairie les 24/07/18 et 10/09/18 et restés sans réponse.

Il convient au préalable de noter que seul le village de Taussat, parmi les 4 villages de Lanton, fait l'objet d'un tel plan.

Quoiqu'il en soit, l'entrée sécuritaire du projet privilégiée par la mairie nous paraît beaucoup trop réductrice. Les enjeux d'un tel projet sont pour nous prioritairement ceux de la qualité de vie et de son cadre, sachant que la sécurisation des déplacements de toutes natures y participe.

**Taussat n'est pas accidentogène**, ce qui n'exclut évidemment pas de travailler à la mise en place progressive d'un certain nombre de dispositions permettant de préserver la relative quiétude actuelle et d'améliorer en particulier la « cohabitation » des différents modes de déplacement en constante évolution.

Ce dossier n'a donc aucune raison d'être traité dans l'urgence et doit plutôt s'inscrire dans un dispositif continu permettant d'évaluer et d'adapter les actions engagées.

Taussat-Village continuera donc de s'investir sur le sujet en veillant à l'évolution des besoins et comportements, aux impacts que ne manqueront de générer les projets urbains et immobiliers annoncés (aménagement des ports, requalification rue Célérier, résidence Belles de Taussat, devenir du site de l'IME, projet de déplacements durables nord-Bassin...).

L'esprit et la lettre de la charte identitaire que nous voulons porter et le concept de tourisme nature que nous souhaitons voir développer devront être pris en compte de manière attentive.

### Quelques principes nous semblent devoir être partagés :

- -la nécessité de respecter **l'identité du village**, sa dimension résidentielle, ses qualités naturelles et patrimoniales, ses allées
- -le rejet des **solutions urbaines couteuses, contraignantes et inadaptées** au profit de dispositions plus amènes et responsabilisantes
- -la volonté de rester à **l'écart de la circulation de transit** du Bassin, limitée à la RD3, laquelle doit faire l'objet de toutes les régulations souhaitables
- -l'exigence d'une prise en compte de la fréquentation touristique et donc de la **saisonnalité** de la problématique
- -le souci de traiter de manière attentive les **déplacements doux piétons/vélos** en augmentation constante

## Quelques éléments de constat :

Confirmés par des pointages de fréquentation et de vitesse auxquels nous avons procédé au cours du mois d'octobre dernier et qu'il conviendra de renouveler à d'autres périodes de l'année, la question de la circulation à Taussat soulève peu de questions préoccupantes.

Des vitesses moyennes d'environ 20km/h rue Célérrier, 35km/h sur les voies du centre et 45km/h sur les voies d'accès avenue Jean Bart et Route du Pont de Titoune ont été enregistrées au travers de **315 relevés**. Les rares excès de vitesse n'ont pas été supérieurs à 60km/h.

L'essentiel des déplacements est de nature résidentielle : accès aux commerces, accès aux ports et à la plage, sortie vers la RD3.

Des points sensibles ont toutefois été recensés, le plus significatif étant le carrefour du bd de la plage, de la place de Courcy et de la rue A. Pitres qui demandera la mise en place d'un dispositif sécuritaire classique, de type petit giratoire pavé.

### 1 - Les préconisations en termes de déplacements :

De notre point de vue, **deux accès principaux à Taussat suffisent** : le rond-point de Fontaine vieille en provenance d'Andernos et le carrefour de la Croix en provenance de Cassy. Ils supposent une **signalétique adaptée** et des **panneaux de recommandations** explicites concernant le modèle de déplacements dans le village.

L'avenue Jean Bart remplit parfaitement cette fonction et est depuis peu dotée d'une **bande cyclable** facultative qui reste à **mettre en conformité** avec les recommandations généralement admises (largeur 1,5m par sens de circulation, 2,5m voire de préférence 3m si bidirectionnelle –(cf.annexe 2 p.9) et à prolonger au-delà du giratoire de Fontaine vieille, permettant un accès à Taussat clairement affiché à partir de la piste du Bassin (Vélodyssée) en direction des ports et du circuit littoral qu'il conviendra de flécher jusqu'à Cassy.

L'accès par le bd de la plage en provenance de Cassy ne demande pas de dispositions nouvelles particulières, sous réserve d'une signalétique de qualité.

**L'avenue de la gare**, par contre, pose problème dans la conception actuellement imposée par la mairie qui veut en faire un accès majeur au centre et au vieux port. **Ce choix est clairement rejeté par les Taussatois**. Ce troisième accès recommandé depuis la RD3 n'est pas souhaitable. La place de Courcy a des allures de cul de sac bien peu amène pour les visiteurs ! cf. annexe1 p.6

En premier lieu, la bande cyclable facultative de l'avenue de la gare au demeurant non conforme en terme de largeur aux recommandations générales (cf.annexe 2 p.9) est peu pertinente au regard des besoins et plus encore au regard des conséquences qu'elle emporte. Sauf à maintenir le double sens de circulation pour les voitures par un élargissement de la chaussée, elle impose une mise à sens unique qui ne peut que générer des reports de circulation non souhaitables et une augmentation de la vitesse des voitures.

La liaison avec le lotissement de la Ferme invoquée à l'origine du projet pour justifier son caractère incontournable pourrait trouver une solution alternative beaucoup plus adaptée allée Fontaine vieille en y autorisant la circulation vélos à double sens, sous réserve d'une signalétique appropriée, d'une limitation des déplacements voitures et de la mise en place d'un plateau sécurisant la traversée de la RD3 au droit de la sortie du lotissement.

Si, malgré ces considérations, cette bande cyclable (récemment mise en œuvre malgré notre désaccord) n'était pas reconsidérée, ce que nous demandons expressément, le sens unique annoncé

doit être inversé, afin de permettre aux flux de circulation du centre de se répartir vers les allées résidentielles perpendiculaires à cette voie, sans être obligé de surcharger le seul boulevard de la plage.

Notre demande est clairement de **maintenir le double sens ou à défaut un sens unique vers la RD3** (ce qui exigerait une mise en conformité de la bande cyclable), ce qui est possible d'autant que la sortie est sécurisée par les ralentisseurs mis en place récemment.

Hors les deux accès principaux identifiés, les diverses voies perpendiculaires à la RD3 ne sauraient être considérées et traitées comme des accès principaux au centre de Taussat, certaines limitations pourraient même être envisagées pour en limiter la fréquentation.

D'une manière générale, **les allées** doivent être respectées dans leur état, leur **mise en sens unique ne saurait recueillir notre adhésion**, car porteuse d'une augmentation inéluctable de la vitesse, alors même que leur étroitesse et le stationnement spontané régulent de manière calme la circulation.

Le lotissement de la Ferme ne requiert pas de mesures particulières nouvelles.

Outre les bandes cyclables évoquées précédemment, des **zones de rencontre** pourraient être mises en place rue Célérier et à l'approche du vieux port, ce qui permettrait de conforter la cohabitation piétons, vélos, véhicules motorisés.

Complémentairement, des arceaux de stationnement pour les vélos devraient être installés dans les secteurs fréquentés que sont la rue commerçante, les ports et les plages pour en faciliter l'usage.

La multiplication des bandes cyclables est impossible, compte tenu des recommandations de largeur à respecter, mais des **itinéraires clairement signalés** devraient être proposés, notamment tout au long du littoral. Il s'agirait de créer un véritable circuit au plus près des points d'intérêt touristique de la commune, du rond-point de Fontaine vieille jusqu'à Cassy.

## **2 - Les projets d'aménagement :**

L'aménagement des places constitue un enjeu pour la qualité des espaces publics Taussatois.

**La place de la Chapelle** ne saurait être érigée en giratoire. Cette solution pose des problèmes de sécurité manifestes aux croisements de l'av. G. Marois et à celui de l'allée de la Forêt. (*cf. annexe 3 p.10*). Le sens de circulation actuel ne soulève pas de problèmes particuliers et doit être maintenu. **L'embellissement de cette place, parfaitement hétéroclite, est la seule vraie question :** aménagement des pourtours de la place, création d'un vrai parvis devant l'église, transfert éventuel du monument aux morts en un lieu plus respectueux, déplacement de la poubelle et du panneau lumineux, organisation des stationnements avec création de plusieurs places d'arrêt minute, sans altérer le périmètre du domaine diocésain, utilisation de la signalisation au sol et de matériaux de chaussée différenciés.

**La rue Célérier** doit faire l'objet d'une requalification dès que les conditions le permettront, c'est-à-dire après les chantiers prévus dans le secteur liés à l'opération des Belles de Taussat. Le souci de cohabitation déjà évoqué entre piétons, vélos, véhicules, la réalisation de stationnements limités (manques d'arrêts minute) en saison, le partage de la chaussée devraient fonder un tel projet qui devra faire l'objet d'une étude experte.

Le sens de circulation de la rue Célérier a fait l'objet d'une interrogation, mais semble devoir être maintenu dans le sens actuel en cohérence avec l'inversion du sens unique de l'avenue de la gare vers la RD3, comme évoquée précédemment.

**La place de Courcy** est un vrai enjeu, par son histoire, ses caractéristiques et sa vocation.

**Sa transformation** en place circulaire dégagant un espace central engazonné de type square s'entend, mais **ne convainc pas**. La circulation périphérique qu'elle entraîne ne serait pas sans provoquer des nuisances pour les riverains de la place et une vraie dangerosité au carrefour avec le bd de la Plage pour accéder au centre.

La suppression de la voie transversale ne s'impose pas. La liaison directe entre le centre et le vieux port mérite d'être maintenue, plus encore elle doit être considérée comme l'épine dorsale du village et doit être traitée comme telle par un revêtement différencié de qualité adapté à tous les modes de déplacement. Elle pourra être mise partiellement en sens unique dans le prolongement de la rue Célérier (cf plan joint).

Un embellissement de la partie actuellement non arborée doit être travaillé, des bordures en bois protégeant les espaces verts installées. Plus généralement, l'embellissement de la place reste un objectif louable, tout en préservant les arbres actuels (arbre de la Liberté).

L'organisation des événements de type vide-grenier ou marchés plaident au demeurant pour le maintien d'un linéaire de voirie conséquent et une occupation de son centre.

Le recalibrage des voies latérales permettant de dégager quelques places de parking longitudinales de proximité en dalles alvéolaires doit être une solution à travailler, y compris le long de la partie emplacement des manèges, à articuler avec le prolongement de la bande cyclable de l'av de la gare vers la rue A. Pitres.

### **3 - Les secteurs sensibles à traiter :**

**Le Vieux Port est un pôle d'attraction majeur du village** qui requiert un projet de réhabilitation-requalification auquel nous avons demandé à être associé en amont par le SMPBA. Il accueille différents types de fréquentation, notamment en saison. La limitation de l'accès automobile reste à préciser pour concilier des attentes diverses et contradictoires. La limitation de la vitesse s'impose et le traitement en zone de rencontre pourrait être envisagé et travaillé.

**Le bd de la plage requiert** des aménagements doux, des stationnements alternés, un plateau assurant un passage protégé au droit de la place des Tamaris, une signalisation améliorée au niveau du croisement avec l'allée Toulouse Lautrec et des passages piétons au droit des accès à la plage.

**L'avenue G. Marois** demande un traitement permettant de limiter, voire de supprimer la circulation des cars (hors l'IME) et des camions en provenance et en partance de et vers la RD3.

### **4 - La vitesse :**

La vitesse des véhicules dans Taussat n'est sans doute pas excessive, à l'exception près d'un certains nombres de camions de livraison. Des consignes sécuritaires précises devront être adressées aux transporteurs concernés.

**Les avis sont partagés sur la question de la limitation de la vitesse**, certains voudraient une limitation généralisée à 30km/h, d'autres voudraient que des différences soient faites pour être plus efficaces. Un accord s'est dégagé pour souhaiter une limitation à 30km/h dans le centre (voies ou secteur(s) à préciser), voire à 20km/h en zones de rencontre.

## 5 - Le stationnement :

Cette question est délicate, certains estimant que leur multiplication est un encouragement à prendre sa voiture au détriment des espaces naturels investis, d'autres considérant qu'il y a des besoins incontournables auxquels il convient de répondre en l'organisant, notamment pendant les périodes de vacances.

Quoiqu'il en soit, **l'implantation et la qualité du traitement de ces équipements sont des enjeux sensibles. Un traitement paysager et un revêtement en dalles alvéolaires sont requis.**

Le projet de stationnement de proximité du centre et du vieux port est contesté par certains, mais son implantation envisagée derrière le bassin de chasse apparaît majoritairement comme la moins mauvaise solution, sous réserve d'une amélioration de sa qualité et à la condition de limiter les reports sur les allées du vieux port en le traitant en impasse.

Le statut et l'opportunité du parking des camping-cars font l'objet de points de vue divers. Il convient toutefois de souligner que sa fréquentation touristique est appréciée du commerce local. Sa localisation requiert à tout le moins un traitement qualitatif sur la rue A Pitres, une mise aux normes des toilettes publiques largement déficientes aujourd'hui et la mise en place d'une gestion tarifaire suivie.

### Des priorités abordables :

Nous voulons inscrire notre contribution dans le souci légitime de **ne pas engager de dépenses publiques disproportionnées par rapport à la réalité vécue des enjeux.**

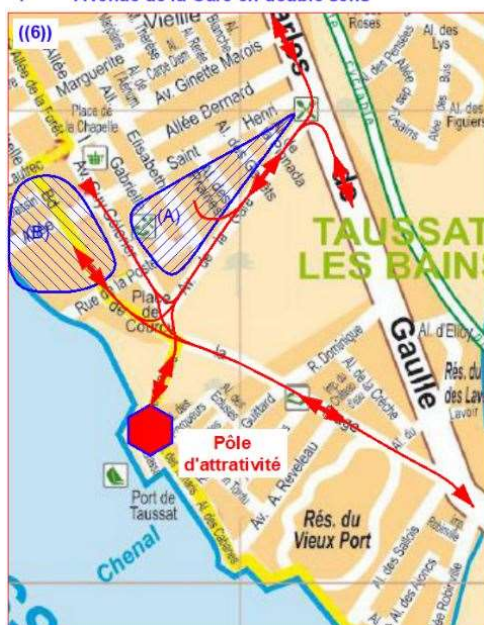
Embellir les espaces emblématiques, procéder à la mise en place d'une signalétique de qualité, améliorer la cohabitation des modes de déplacement, réaliser deux plateaux de sécurité, engager la réhabilitation du vieux port, ménager quelques places de stationnement traitées de manière exigeante au plan écologique et paysager, mettre en place quelques dispositifs de régulation des déplacements n'est pas rien, mais nous semble raisonnable et responsable.

Ce souci s'inscrit, au demeurant, parfaitement dans les recommandations récemment formulées par la Cour Régionale des Comptes.

## 1 - AVENUE DE LA GARE

### Avenue de la Gare en double sens

Plan de circulation concerné par l'Avenue de la Gare  
Avenue de la Gare en double sens



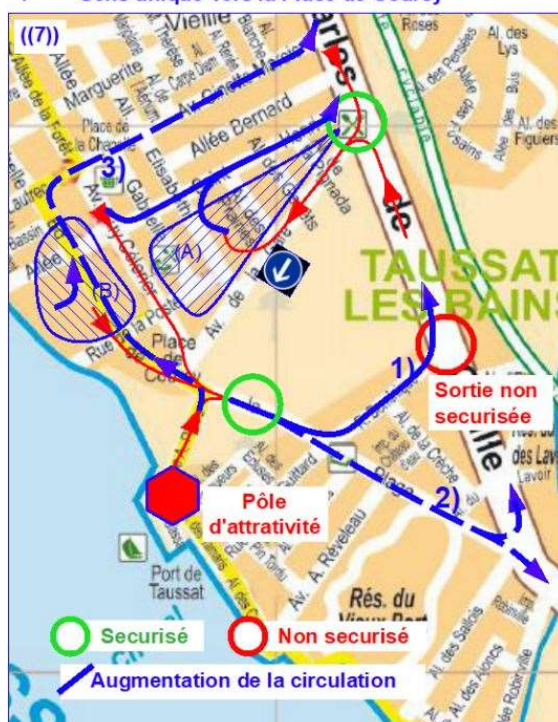
Depuis des temps immémoriaux l'avenue de la gare est en double sens. Cette situation semble satisfaire tous les habitants du village puisque jamais personne n'a demandé sa mise en sens unique.

Les quartiers (A) et (B), le pôle d'attractivité, sont les utilisateurs de l'avenue de la Gare. Ils seront donc impactés par une mise en sens unique de cette voie.

Ci-joint, en rouge, les flux de circulation des quartiers et du pôle d'attractivité du port.

### Avenue de la Gare en sens unique vers la place de Courcy

Plan de circulation concerné par l'Avenue de la Gare  
Sens unique vers la Place de Courcy



L'allée Saint Henri devra absorber la circulation remontante supplémentaires du quartier (A) ainsi que celle des personnes qui vont faire leurs courses avenue Guy Célérier et qui désirent revenir sur la départementale.

A terme, cette allée se retrouvera par nécessité en sens unique remontant vers la Gare.

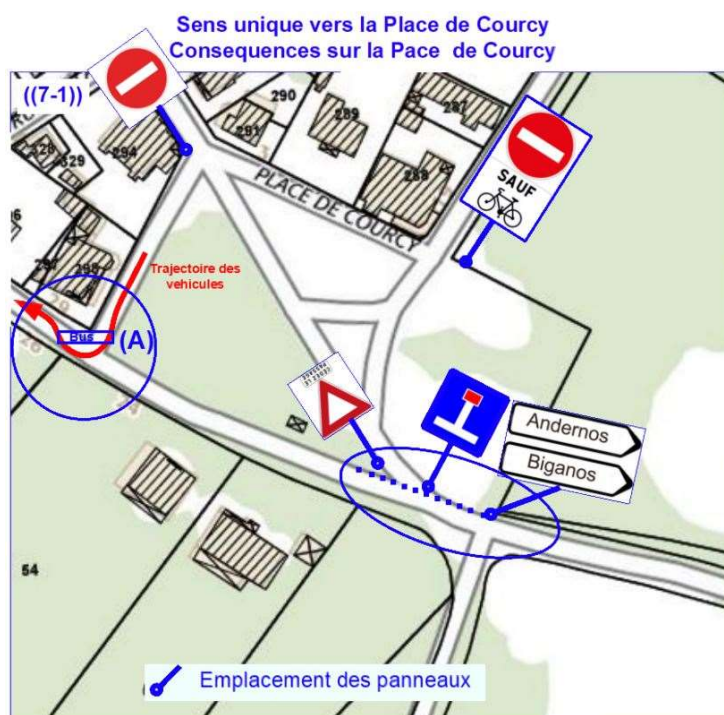
Les véhicules du quartier (B) voulant rejoindre la départementale passeront par l'avenue Ginette Marois. Pour les véhicules venant du port et voulant aller vers Andernos. Ils auront 3 choix :

- Tourner à droite puis prendre la première à gauche (rue Dominique).
- Tourner à droite et aller tout droit jusqu'à la départementale.
- Tourner à gauche, se retrouver place de l'Eglise et prendre l'avenue Ginette Marois.

Pour les véhicules allant vers Biganos, il n'y aura que peu de changement. Ils passaient déjà par l'avenue de la Plage.



## Conséquences sur la place de Courcy



Croisement (A).

Il n'y a aucune visibilité à droite au croisement (A). Il est dangereux pour les véhicules voulant sortir de cette voie. Il faut s'engager sur l'avenue de la Plage pour avoir la visibilité à droite.

Il faut donc traiter la place de Courcy comme un vaste espace en cul de sac.

Pour prévenir les automobilistes, il va être nécessaire de mettre un panneau « voie sans issue ».

Pour éviter que des voitures s'engagent malgré tout, il serait possible de faire un marquage de la continuité du boulevard de la Plage par des pointillés sur la chaussée qui mène à la place de Courcy.

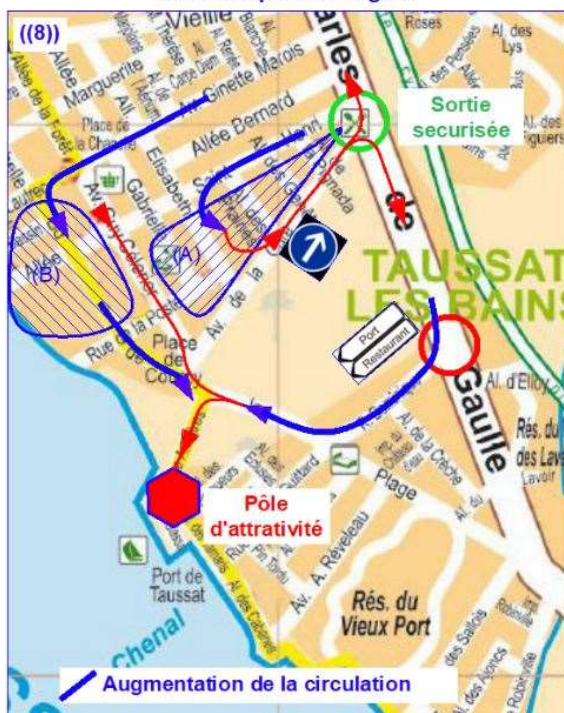
Pour sécuriser la sortie de la place de Courcy sur le boulevard de la Plage, il serait possible de poser un panneau « céder le passage ».

Certains automobilistes venant du port risquent d'être tentés de tourner à gauche.

Pour éviter de charger le secteur de la place de l'Eglise, on pourrait mettre des panneaux indicateurs qui inciteraient les automobilistes à tourner à droite. Ce tronçon du boulevard de la Plage est sécurisé car il dispose d'un ralentisseur qui éviterait aux automobilistes de prendre de la vitesse.

## Avenue de la Gare en sens unique vers la Gare

Plan de circulation concerné par l'Avenue de la Gare  
Sens unique vers la gare



L'accès au quartier (A) se ferait majoritairement par la rue saint Henri.

L'accès au quartier (B) se ferait majoritairement par la rue Ginette Marois.

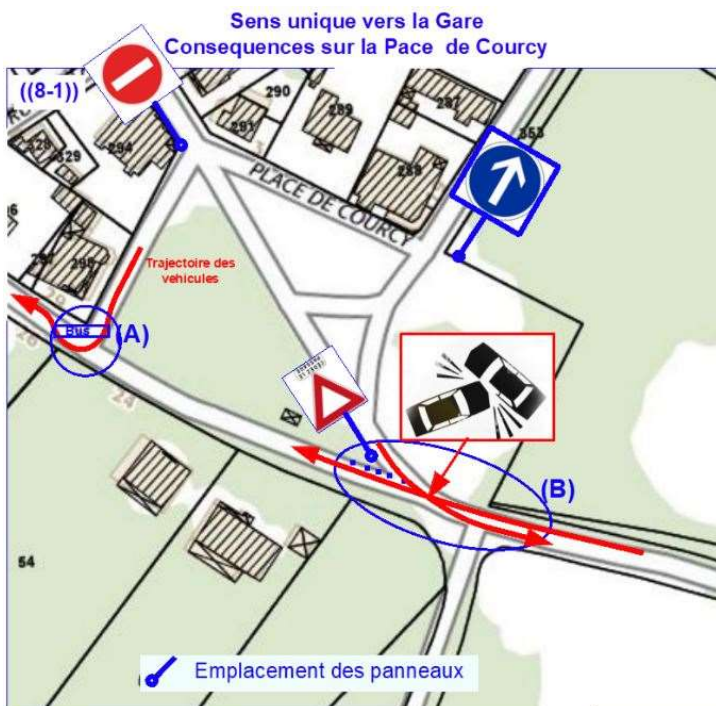
L'accès au pôle d'activité se ferait par la rue Ginette Marois ou par la rue Dominique.

Il faudra prévoir un fléchage pour accéder au pôle d'activité.

Le moins gênant et le plus sécurisant serait par la rue Dominique et le boulevard de la Plage (tronçon sécurisé par un ralentisseur).

La sortie de la rue de la Gare sur la route départementale est sécurisée par les ralentisseurs mis en place récemment par la Mairie.

## Conséquences sur la place de Courcy



Contrairement à l'autre sens de circulation, cette solution n'a que peu d'influence sur la Place de Courcy.

A noter le virage à droite (A) difficile à prendre pour les véhicules encombrants et probablement impossible à négocier pour les autobus.

Ce croisement est problématique pour la proposition communale de sens giratoire autour de la place et d'une sortie par cette voie.

Les comptages ont fait ressortir un problème de sécurité au carrefour **(B)**. Il y a une ambiguïté importante à ce carrefour. Les automobiles venant de la rue GUY Célérier ont la route coupée par les véhicules qui suivent le boulevard de la Plage.

Ces problèmes pourraient être résolus en maintenant la proposition de panneau « céder le passage » pour les véhicules venant de la rue Guy Célérier.

Quel que soit le sens de circulation choisi pour l'avenue de la Gare ce sont l'allée St Henri, l'avenue Ginette Marois, le boulevard de la Plage et l'allée Dominique qui supporteront le surcroît de trafic.

Sans compter que l'avenue en sens unique devient un « boulevard » pour des voitures qui s'autorisent alors à accélérer !



## 2 – Pistes ou bandes cyclables ?

La bande cyclable a été mesurée à 1.45m pour le passage des piétons, poussettes et vélos en double sens.

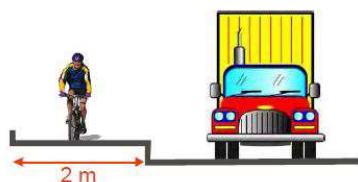


Alors que les préconisations sont à 3m en double sens et 1.8m pour les piétons

### •Les recommandations

- La largeur pour une piste unidirectionnelle et bidirectionnelle est respectivement de 2m et 3m. Pour une piste contiguë au trottoir la largeur pour le piéton est de 1.80m.

Piste unidirectionnelle



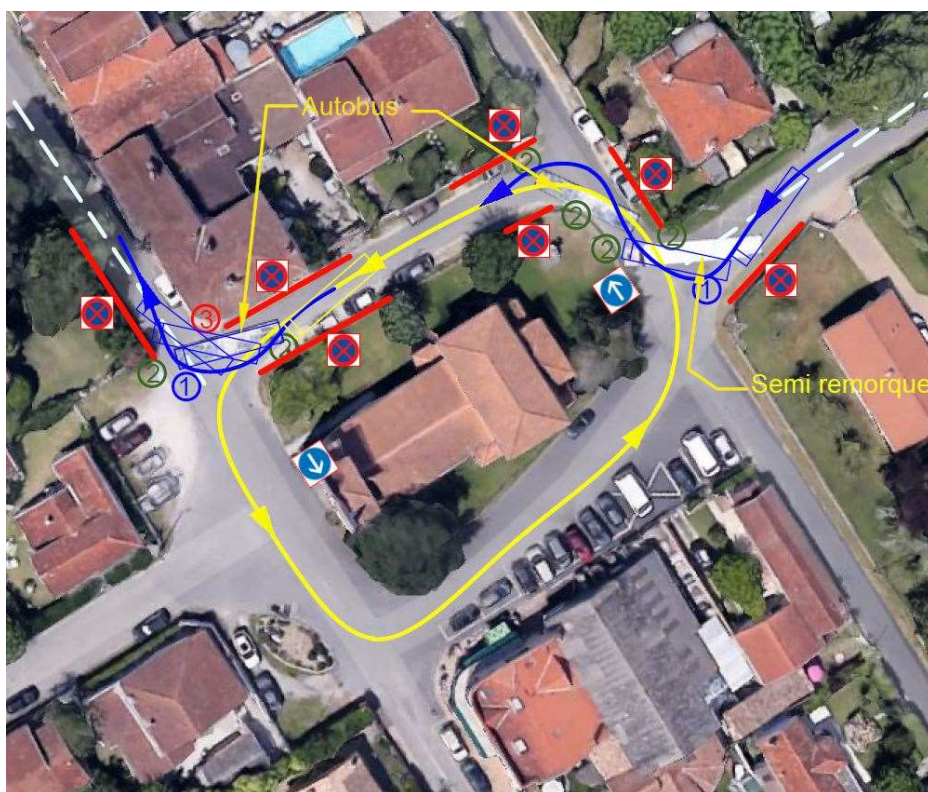
Piste bidirectionnelle




### 3 - Rond-point de l'église de Taussat

Après une analyse détaillée du fonctionnement d'un sens obligatoire autour de l'église de TAUSSAT, nous sommes obligés de constater que le sens obligatoire tel qu'il a été présenté publiquement ne peut pas fonctionner correctement.

En effet, l'étroitesse de la route nord et la succession de 3 virages en angle droit ne permettent pas aux véhicules longs (autocars ou camions de livraisons type semi-remorque) de circuler sans mettre en danger les autres utilisateurs de la route.



1. Pour prendre les virages, les véhicules longs vont être obligés d'empiéter sur la file opposée et donc de couper la circulation du sens opposé (voir repères 1).
2. Les véhicules longs vont être obligés d'empiéter sur les bas cotés normalement réservés au passage des piétons (voir repères 2).
3. Beaucoup plus grave, pour prendre le virage de la boulangerie les véhicules devront frôler la porte d'entrée avec le risque de faucher une personne sortant du magasin (voir repère 3).
4. De nombreuses portions de bas-côté vont devoir être interdites au stationnement, faute de quoi les véhicules longs se retrouveront bloqués car incapable de prendre le virage (voir )

En résumé cet aménagement sera dangereux pour les piétons, les clients de la boulangerie, les véhicules circulant dans le sens opposé. Il limitera les possibilités de stationnement.

A noter qu'en ce moment, la circulation dans ce secteur ne pose aucun problème de sécurité et qu'il semblerait qu'aucun habitant du quartier n'ait demandé des modifications dans ce secteur.

