Comité Consultatif des Citoyens

Rapport définitif 22 10 2024

Imaginer pour Challans l'évolution des mobilités, le partage entre les piétons, les vélos, les transports collectifs, les voitures....

SÉANCE PLÉNIÈRE DU COMITÉ CONSULTATIF DES CITOYENS MERCREDI 7 FÉVRIER 2024
THÈME DE LA NOUVELLE SÉQUENCE QUI S'OUVRE :

« IMAGINER L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS, LE PARTAGE DE L'ESPACE ENTRE LES PIÉTONS, LES VÉLOS, LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LES VOITURES...

- DANS UNE VILLE QUI GRANDIT,
- UNE CITÉ DONT LA POPULATION SE DENSIFIE,
- A UN MOMENT DE L'HISTOIRE OÙ LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES DEVIENNENT PRÉGNANTES (RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, PRIX DE L'ÉNERGIE...),
- TOUT EN SACHANT QUE LES MOBILITÉS SONT UNE COMPÉTENCE COMMUNAUTAIRE. »

PREAMBULE

La loi sur les mobilités a pour ambition d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires grâce à des transports plus faciles moins coûteux et plus propres.

Pour cela les moyens d'actions reposent sur trois axes :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien.
- Faciliter le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer.
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

La réflexion des groupes de travail s'insère dans la démarche « Mobilités » de Challans Gois Communauté qui leur a été présentée, à leur demande, et qui préconise, notamment la démarche suivante :

- **Etablir un plan de mobilités spécifique à Challans en subsidiarité et en cohérence avec le plan de mobilité développé par la Communauté Challans Gois et les fiches actions présentées.** (1)

A notre connaissance ce plan de mobilités n'est pas disponible.

Relation Challans- Challans Gois Communauté

La Communauté de communes (transports, PLUI) et la ville (voirie) se partagent la compétence, ce qui suppose un engagement commun.

(1) Extrait en annexe 1

Les points de vigilance sur Challans

Etablir un plan d'action complémentaire spécifique à Challans pour répondre aux orientations de la loi Mobilités (rappelé en préambule) avec notamment plusieurs axes de réflexion.

1 Échanges intermodaux

1-1 « Pôle multimodal autour de la gare de Challans » *(Fiche Action N° 1, voir annexe1)*

Le plan mobilité de Challans Gois Communauté insiste sur le développement de ce pôle qui nous semble une idée à retenir avec les points d'attention suivants :

- Comprendre la dynamique entrées/sorties dans le « territoire « (quel territoire ?)
- Repenser le plan de déploiement des liaisons internes / externes vers ce pôle
- Favoriser la décroissance de l'usage de la voiture vers et de ce pôle
  Développement des liaisons douces pour arriver à la gare ou en partir, en favorisant le stationnement (parking voitures, éventuellement en silo , parking vélos sécurisés)

  Quelques pistes :

  Etablir un circuit de liaisons douces pour vélos et piétons en direction du centre-ville et du marché.
  Fixer un arrêt pour les bus urbains.
  Repenser les arrêts pour les bus de ligne et envisager un parking pour les bus scolaires.

- Créer une signalétique normalisée pour fluidifier les circulations
- Prévoir des bornes électriques
- Identifier les réserves foncières autour de la gare entre les routes de la Roche / Yon et des Sables pour éviter une future saturation. en prévoyant, extension et aménagement de l'espace

A noter l'importance de:

- *Conserver et d'améliorer le service de la gare de Challans en œuvrant pour la réouverture d'un guichet (éventuellement confié au secteur privé - ex de Saint Gilles Croix de vie) à travers des actions conjointes de Challans Gois Communauté, association ASLO Challans ...) Une augmentation de la fréquence des trains (+2) serait prévu pour décembre 2026 avec un objectif de doubler la fréquence à horizon ?*
- *Participer au sein de Challans Gois Communauté à l'amélioration du service de cars assurant les liaisons vers La Roche sur Yon, Saint Jean de Monts, Noirmoutier (Aleop).*

1-2 « Autres pôles multimodaux »

La réflexion de la ville de Challans ne doit pas se limiter au secteur de la gare

Comment envisager d'autres pôles de ce type (hors ferroviaire) autour des futures restructuration de la place Charbonnel, de « l'ilot » Huet, voire d'autres entrées de ville ?

2 Liaisons douces à l'intérieur de Challans : favoriser et sécuriser

- Etablir un plan des liaisons douces et un schéma directeur de développement
- Pour les utilisateurs : Identifier et sécuriser les liaisons douces en développant les liaisons en site propre
- Sécuriser

3 Veiller aux cohérences du plan des mobilités avec les aménagements urbains en cours ou futurs

Déterminer des points nodaux prioritaires avec aménagements pour les différents moyens de transports y compris les liaisons douces en fonction de leur utilisation.

4 Développer, compte tenu de son importance, la communication et l'information sur les moyens de mobilités déjà disponibles répondant aux objectifs

Actions récentes de la communauté de communes ou d'acteurs locaux

- Aides au covoiturage.
- Location de vélos longue durée**:**
- BlaBlaCar Daily très peu connu
- Transports solidaires (Croix Rouge) : *La croix rouge propose un service à l'échelle de la CDC pour les personnes n'ayant pas de moyen de transport (conditions d'âge et de solitude), ce système a ses limites mais il est tout de même utilisé de manière importante et progressive*.
- *A*pplication permettant la location de véhicule adapté aux personnes en situation de handicap.

Il serait du ressort de la Communauté de communes de faire un inventaire des solutions de déplacement disponible sur notre territoire.

Préconisations du Comité Consultatif des Citoyens de Challans

Dans un contexte partagé par de plus en plus de personnes nous incitant à être plus économes dans nos déplacements et plus respectueux des enjeux environnementaux.(2) et pour conforter les points de vigilance présentés précédemment nous présentons quelques pistes de réflexions et de suggestions à travers trois axes d'objectifs.

Réduire l'usage de la voiture dans Challans, notamment pour limiter les embouteillages dans certaines zones repérées et à certaines heures (impact écologique) en :

- **Favorisant les transports en commun par un plan de développement ambitieux et en confortant le pôle multimodal par un développement de l'utilisation du train** (Annexe 2)
- **Réfléchissant aux aménagements possibles pour les autres entrées/sorties de Challans.**
  Ne pas faire l'impasse sur les aires de covoiturage, en augmenter le nombre afin de diminuer l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail,
- **Favorisant le stationnement « périphérique »,**
- **Travaillant sur l'intermodalité des services régionaux avec l'offre locale Chall'en Bus** (*Fiche action N° 3 de Challans Gois Communauté)*
- **Développant le covoiturage, le transport solidaire, l'autopartage**

Une connaissance actualisée des véhicules circulant dans Challans par comptage journalier des véhicules/heure aux entrées de ville : (route des Sables, de Soullans, de Saint Jean de Monts, de Cholet, ...) et identification des types de circulation (trajet logements/travail, écoles, commerce, tourisme...) permettrait de proposer des parkings de dissuasion.

Adapter le centre-ville et améliorer la Sécurité et le Bien être des usagers

Nécessité de travailler sur un plan de circulation

- *Quels sont les grands axes convergeant vers le centre-ville ?*
- *Comment les adapter pour que vélos, piétons, voitures arrivent sans danger au centre-ville.*
- *Comment aménager le centre-ville pour créer un espace partagé agréable et serein : zone à 20 étendue ? Zone piétonne élargie (ce qui tendrait vers moins de pollution, de bruit)*

Remédier aux endroits dangereux répertoriés : *(voir annexe 5 non exhaustive),*

- *Relever les points noirs non mis en évidence en reprenant les échanges entre mairie et habitants des quartiers*
- *Vérifier emplacements, leur visibilité, conformité des nouveaux panneaux de signalisation qui semblent parfois méconnus.*
- *Repenser l'éclairage nocturne notamment dans les endroits non éclairés dangereux.*
- *Combattre les incivilités : voitures mal stationnées (par ex - Rappel du code de la route pour les voitures qui se garent à contresens, voire verbalisation.*
- *Entretenir régulièrement les rues et respecter la réglementation des dos d'âne servant à réguler la vitesse des véhicules.*

Favoriser l'évolution progressive des mentalités de l'usage du « tout voiture » vers d'autres modes de déplacements.

- *Continuer la prévention dans les établissements scolaires et communiquer auprès du grand public.*
- *Réfléchir à la mise en place d'un « Bonus » aux usagers des transports collectifs ou du covoiturage...)*
- *Engager une vaste opération de communication visant à sensibiliser aux déplacements à pied (accepter de faire quelques mètres à pied depuis un parking existant), à la pratique du vélo dans les trajets quotidiens au partage de l'espace public entre vélos et piétons.*
- *Associer les habitants (enfants et adultes) aux différentes manifestations (exemple : la fête du vélo à La Bloire)*

Être présent et proactif dans le plan de communication communautaire

Pour répondre à ces objectifs quelques suggestions reprises en annexes et regroupées par grandes thématiques (Annexes : 2 réduction de l'usage de la voiture, 3 mesures à destination des piétons, 4 mesures à destination des cyclistes)

(2) Par exemple pour y arriver d'après un rapport de synthèse sur les mobilités quotidiennes, du groupe de réflexion privé SHIFT PROJECT (Jean-Marc Jancovici), il faudrait faire un report vers des modes de déplacements plus sobre en carbone (marche, vélo avec ou sans assistance électrique, deux roues et quatre roues électrique légers, transports en commun) en encourageant la pratique de la marche et du vélo, en sécurisant les zones piétonnières et les voies réservées aux cyclistes, particulièrement en centre-ville.

ANNEXES

ANNEXE 1 – EXTRAIT PLAN MOBILITES CHALLANS GOIS COMMUNAUTE

Conclusions du diagnostic Challans Gois Communauté : Objectifs et enjeux

- **Développer les connexions douces et sécurisées autour des pôles générateurs de déplacement** : gare, zones d'activité, écoles …
- Assurer une **offre d'itinéraires de rabattement** depuis les communes à distance pertinente vers les axes structurants que constituent les voies vertes et lorsque cela s'avère pertinent.
- **Assurer une desserte en transport en commun** efficace le long des principaux flux identifiés : amélioration de la desserte existante et transport à la demande à l'échelle de Challans Gois.
- **Assurer des déplacements facilités vers les services du territoire pour toutes les populations.**
- **Développer des solutions alternatives à l'autosolisme à destination des pôles d'emplois extérieurs, notamment le TER vers Nantes.**
- **Accompagner l'accès à l'autonomie et à la mobilité des jeunes et des personnes âgées.**
- **Communiquer autour de l'offre de mobilité et offrir un point d'accès unique d'informations sur les services du territoire.**
- **Travail sur l'intermodalité** au travers de différents aspects : bus/vélo avec le réseau de transport en commun interurbain, voiture/covoiturage (ou TC) au niveau des aires identifiées.
- **Porter les différentes attentes communautaires auprès de l'AOM régionale et identifier les services pouvant faire l'objet d'un conventionnement.**
- **Développer des mobilités et pratiques touristiques plus vertueuses.**

Axe 1 : Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs

Axe 2 : Sécuriser l'accès à l'offre de mobilité et les déplacements doux

Axe 3 : Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

Comité consultatif - Challans 24/04/2024

8

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

ENSEMBLE **DES FICHES ACTIONS RETENUES - PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE**

Challans Gois Communauté

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ADEME

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

FICHES ACTIONS

AXE 1 : Massifier le recours aux transports en commun et soutenir les modes actifs

- **Fiche action 1 :** Faire de la gare de Challans un espace multimodal favorisant la desserte du territoire
- **Fiche action 2 :** Favoriser un usage partagé de la voiture : expérimenter l'autopartage et développer le covoiturage
- **Fiche action 3 :** Travailler sur l'intermodalité des services régionaux avec l'offre locale Chall'en Bus
- **Fiche action 4 :** Garantir l'accès aux transports en commun ou à un service de transport à la demande
- **Fiche action 5 :** Proposer une offre intégrée de services cyclables

AXE 2 : Sécuriser l'accès à l'offre de mobilité et les déplacements doux

- **Fiche action 6 :** Créer des liaisons douces entre les pôles du territoire et les espaces résidentiels des communes
- **Fiche action 7 :** Définir un cadre commun de bonnes pratiques de sécurisation et d'aménagement des voiries de centres-bourgs
- **Fiche action 8 :** Aménager des aires de mobilité sur les communes dotées de plusieurs lignes de transport
- **Fiche action 9 :** Traiter ponctuellement les points noirs du réseau de transport en commun et des infrastructures douces

AXE 3 : Communication et sensibilisation aux impératifs d'évolution

- **Fiche action 10 :** Programme de communication et d'animation autour de l'offre
- **Fiche action 11 :** Implanter des bornes d'informations voyageurs numériques sur les arrêts principaux et les pôles d'échanges
- **Fiche action 12 :** Accompagner les zones d'activité dans la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs

ANNEXE 2 – REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE EN DEVELOPPANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

- **Chall'en Bus**

Actuellement le mode de fonctionnement du Chall'en Bus **n'en permet absolument pas une utilisation régulière par tous les possibles usagers** challandais.

Le constat est que Challans-Bus fonctionne plutôt mal.

Au regard de la Fiche action N° 3 de Challans Gois Communauté qui précise :

Travailler sur l'intermodalité des services régionaux avec l'offre locale Chall'en Bus

Il est impératif que cette partie essentielle à l'intérieur de Challans soit repensée pour améliorer l'intermodalité souhaitée.

Quelques pistes :

- Revoir les trajets, les horaires (mieux les adapter aux horaires de train ou des autres communications extérieures), développer les jours de passage si possible
  Repenser les circuits pour une meilleure adaptation avec les points clés de la ville (marché, cinéma, médiathèque...).
  Développer le passage des bus sur les parcours structurants à destination du centre-ville : augmenter le nombre d'arrêts, augmenter la fréquence des passages ; A terme, faire circuler les bus les cinq matins d'ouverture du marché. Ajouter des jours pour une mise en place idéalement quotidienne de ce service (à l'exclusion du dimanche) et une augmentation des fréquences (passages toutes les 20 minutes maximum).
  Etudier la mise en place d'une boucle Chall'en Bus «Gare-Mairie ». (3)

- **Navettes**

  Etudier la création de circuits de navettes de10 à 12 places sur les voies inter-quartiers jusqu'aux arrêts des passages des bus principaux.

- **Transports scolaires**

Repenser les parcours et les surtout les stationnements des cars à l'intérieur de la ville

Connecter avec Chall'en bus ?

(3) Boucle «Gare-Mairie ». Environ 1,5km se parcourant en un peu moins de 5 minutes hors arrêts.
L'idée est qu'elle soit servie à chaque passage d'une des 7 lignes radiales.
Le temps de parcours de chacune d'elle varie de 5 à 8 minutes hors «contribution à la boucle ».
Elles peuvent être associées par paire selon différentes combinaisons. Dans ce cas le temps de trajet d'un terminus à un autre varierait de 15 à 20 minutes, y compris une boucle « mairie-gare » mais sans compter les arrêts et les difficultés de circulation.
On peut donc évaluer à environ une heure l'aller-retour entre deux terminus avec l'effectif de quatre bus actuel.
Ce dispositif permet d'assurer 7 boucles « mairie-gare » par heure.

A terme la création de véritables lignes (en fonction des axes routiers desservant Challans et ses différents pôles d'attractivités en cohérence avec un réseau desservant les différentes communes de la Communauté Challans Gois est à étudier très rapidement.

Pour Challans les transports en commun à mettre en œuvre devront desservir au mieux les types de zone suivants :
- le (ou les) pôle (s) multimodal (aux)
- les parcs d'activités
- les pôles commerciaux
- les pôles éducatifs
- les pôles médicaux
- les pôles sportifs
- les pôles culturels
- les parcs de loisirs
- les lieux de culte
- les lieux de rencontre
- les parkings extérieurs

Les parkings extérieurs pourraient servir de parking relais et ainsi éviter un nombre de véhicules importants en ville, à condition que les horaires correspondent aux horaires de travail et scolaires (pour ceux qui n'utilisent les transports dédiés) et que le cadencement soit adapté.
- Route du Bois de Cené (ferme de la Terrière)
- Route de Cholet (cimetière des Bretellières)
- Route de La Roche sur Yon (Les Borderies)
- Rond-point porte de Saint Jean

Têtes de ligne régulières possibles :
- Rond-point Porte de Saint Jean (parking)
- Soullans
- Pont Habert
- La Garnache
- La Flocellière
- Les Borderies (route de la Roche sur Yon - parking)

- ***Ferroviaire : Conforter la gare de Challans***

  - Retour d'un guichet permanent.

  - *La mairie pourrait rechercher avec la Région une solution afin de mettre en place un guichet régulier pouvant éventuellement être confié par convention à une entreprise privé (exemple de Saint Gilles), dans le cadre de l' espace multimodal prévu.*
    Une activité location de vélos pourrait y être associée.

  - Augmentation de la fréquence des trains / jour

    Actuellement deux A/R supplémentaires seraient prévus à horizon 2026.
    Repenser le réseau pour favoriser cette augmentation

    - *voies d'évitement et de croisement dans certaines (Port Saint Père, Saint Mars et Saint Hilaire de Riez)*

    - *Réouverture de quais : Bois de Cené, La Garnache, Soullans*

  - Favoriser un regroupement d'utilisateurs comme interlocuteur de la SNCF et de la région (exemple de Pornic). S'appuyer sur l'ASLO (Association Sud Loire Océan dont l'objet est la promotion et l'information du transport public dans le secteur Sud Loire Océan).

  - Favoriser l'utilisation du ferroviaire en augmentant le nombre d'usagers

    Essayer d'obtenir la réouverture d'un quai dans les gares de Soullans, La Garnache et Bois de Cené, afin qu'un trafic omnibus puisse desservir ces haltes, notamment de et vers Challans, et ainsi aller dans le sens de la loi d'orientation des mobilités.

    Observation : La Région et la SNCF se sont engagées récemment à améliorer les lignes Nantes – Pornic et Nantes – Saint Gilles d'ici 2030 (achat de trains, amélioration du trafic).

Véhicules automobiles (rappel)

Mettre en place une politique en vue de réduire le nombre de véhicules pénétrant ou traversant Challans.

- Repenser les plans de circulation et de stationnement.
- Favoriser les stationnements périphériques et les liaisons douces ou collectives dans le périmètre urbain.

ANNEXE 3 – MESURES A DESTINATION DES PIETONS

- Améliorer la lisibilité des espaces piétons

  Voie verte réservée aux piétons et aux deux-roues non motorisées
  Piétons et vélos lorsqu'ils sont différenciés

- Placer le centre-ville en Zone de Rencontre

  Priorité aux piétons et véhicules limités à 20 Km/h
  Triangle comprenant rue du maréchal De Lattre de Tassigny au sud, rue Bonne fontaine, rue de la Noue, rue de Nantes, rue du Général Leclerc, ainsi que de la rue Gambetta, de la rue Édouard Riou à la place De Gaule et la rue Carnot de la place De Gaule à la rue Pierre Monnier.
  Le fait de passer le centre-ville en Zone de rencontre 20 km/h n'empêche nullement la desserte par transport en commun.

- Passer en Zone 30 le boulevard de la Gare et le boulevard Guérin situés entre la rue de la Roche/Yon et la route de Cholet.

  En effet ces boulevards desservent d'un côté la gare SNCF la gare routière (pôle multimodal) et de l'autre le Centre Hospitalier Loire Vendée Océan. Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres endroits peuvent prétendre à cet aménagement.
  Aménagement sécurisant pour les piétons qui ont toutefois les mêmes obligations que sur les rues limitées à 50 km/h (traverser dans les passages piétons par exemple).

- Sécuriser les passages piétons

  Vérifier le bon état des trottoirs et les entretenir régulièrement pour sécuriser les déplacements et éviter les chutes des personnes les plus vulnérables
  Assurer l'accessibilité des trottoirs aux personnes à mobilités réduite.
  Maintenir un marquage visible
  Améliorer l'éclairage des passages piétons principaux
  Respecter l'obligation d'appliquer la norme, applicable en 2026, afin de neutraliser les places de stationnement motorisées 5 mètres en amont des passages piétons. (Il est possible de mettre un cône de visibilité ou un appui vélo pour faire respecter ce point).
  Favoriser un stationnement respectueux de la part des usagers de l'automobile et empêcher le stationnement anarchique des véhicules sur les places « à cheval » améliorant ainsi la sécurisation des déplacements.

- Faire un effort sur la signalisation explicite, horizontale

  Marquage au sol ex. rappel des zones limitées 20, 30 et 50 km/), Verticale (panneaux ex. panneaux d'information et d'obligation au sens du code de la route et panonceaux de direction pour les piétons).

  Plus spécifiquement

- *Explorer la mise en place de pédibus à destination des jeunes scolaires.*

- *Relier les axes principaux vers le centre-ville, le marché, les zones commerciales.*

*ANNEXE 4 – MESURES A DESTINATION DES CYCLISTES**

* *Cyclistes et Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM), Vélos à assistance électrique (VAE), Trottinettes électriques, Gyropodes…*

Créer ou remettre en état les bandes cyclables ou les pistes cyclables quand la voirie le permet.
Réfection des signalétiques horizontales.
(*une piste cyclable est un endroit où les vélos et EDPM roulent en site propre séparés de la voirie automobile).*

- Sécuriser les ronds-points et améliorer la signalétique.
- Améliorer le réseau existant (*) et en assurer un entretien régulier et un éclairage suffisant.
- Répertorier les pistes ainsi que les voies cyclables déjà créées afin de compléter le réseau et si possible relier les pistes existantes pour en assurer la continuité.
  Proposer des pistes cyclables qui ne suivent pas forcément les voies routières mais qui passent par des endroits plus sécurisés et plus agréables (parcs, endroits verts…).
- Prévoir notamment ces types d'aménagement (bande cyclable, piste cyclable et voie verte) à proximité des lotissements déjà réalisés ou en projet soit en direction de la gare et du centre-ville, soit en direction d'une future ligne de bus de ville et éventuellement vers les établissements scolaires, les complexes sportifs, les centres médicaux, les zones commerciales, la piscine …
- Développer, sur les espaces publics, les points fixes de stationnement vélos et des abris-vélos sécurisés et insensibles aux intempéries.
- Réfléchir à une adaptation de la ville aux vélos en fonction des besoins et des périodes.
- Associer les entreprises aux différents projets (participation financière ?)

(*) exemples Routes de Saint-Jean-de-Monts et de Soullans : pas de piste cyclable adaptée et liaison avec Le Perrier non solutionnée
De Promocash jusqu'à l'église, pas de piste.
Traçages parfois mal faits, mal indiqués, dans certains endroits - Route de La Roche par exemple, le balisage a été refait, la partie prévue pour les vélos remplacée par des créneaux de stationnement pour les voitures. C'est un retour en arrière avec une priorité pour les voitures.

ANNEXE 5 – ENDROITS DANGEREUX REPERTORIES

Quelques exemples d'endroits dangereux pour les cyclistes et /ou pour les piétons

Situation au 28/03/2024 (quelques photos en appui 1à 4) :

- Intersection rue de Saint-Jean-de-Monts et Chemin des Villattes (1)

- Rond-point porte de Saint-Jean-de-Monts : la piste cyclable débouche sur la rocade, très passante et sans feu rouge, qu'il faut traverser. Le balisage mis en place est bien insuffisant avec absence de marquage au sol pour les piétons et les vélos sur les D753 et D 205.
traverser une route très passante avec absence de feu et de passage piéton. (2)

- Route de Saint-Jean-de-Monts : éperons en bois particulièrement dangereux.

- Chemin du Préneau : la piste cyclable débouche sur la route des Sables. Il est très dangereux de traverser car les voitures roulent vite et la signalisation est mauvaise.

- Près du rond-point du chemin du Préneau : nouveau ralentisseur mal placé et mauvaise visibilité.

- Route de la Roche - rue Maryse Bastié : le stop n'est jamais respecté par les voitures car mal signalé.

- Boulevard Jean XXIII : le passage piéton n'est pas signalé.(3)

- Rue de la Cornerie : malgré un stop et une bande d'arrêt, les véhicules ne s'arrêtent pas. (4)

- Rond-point de Leclerc au niveau du MacDo : petit rond-point très dangereux.

- Centre-ville :
  - les panneaux indiquant la zone de rencontre sont mal placés ,manque de visibilité .
  - Poste : parking très dangereux.
  - Maison de la presse : Le stop n'est pas respecté.
  - Devant l'église : peu d'automobilistes respectent la signalisation compliquée du double haricot.
  - Le carrefour de la Mie Câline en centre-ville : très dangereux car les tables installées sur le trottoir cachent la visibilité et les voitures ne respectent pas la priorité à droite.
  - Passage piéton dangereux rue de l'hôtel de ville marquage effacé (5)