

Pau,
à vélo



Association Pau à Vélo
MJC Berlioz
84 Avenue de Buros
64000 PAU
Tel : 07 69 62 75 56
pau@fub.fr

A Pau, le 16 avril 2021

Direction des mobilités
Hôtel de France
2 bis place Royale
PAU

M. Tisne, M. Hamelin
Mairie de Jurançon
6 rue Charles de Gaulle
JURANCON

Objet : Observations et propositions de l'association Pau à Vélo sur le projet de traitement de la rupture de continuité de la V81 et les aménagements cyclables de l'avenue Corps Franc Pommies

Messieurs,

Suite à la prise de connaissance du plan du projet de traitement de la rupture de continuité de la V81 au niveau de la base kayak du pont d'Espagne à Jurançon, nous avons découvert avec satisfaction que l'avenue Corps Franc Pommies ferait simultanément l'objet de traitement afin d'intégrer des aménagements cyclables jusqu'au rond-point de l'avenue Gaston Cambot.

Nous souhaitons à travers ce document vous faire part des observations de l'association Pau à vélo sur les aménagements prévus.

Le document s'articule autour de 3 axes :

- Le traitement de la rupture de continuité de la veloroute V81
- Les aménagements cyclables prévus pour l'avenue Corps Franc Pommies
- La mise en cohérence des aménagements cycles / piétons avec ceux prévus sur l'avenue des vallées

I. Traitement de la rupture de continuité de la véloroute V81

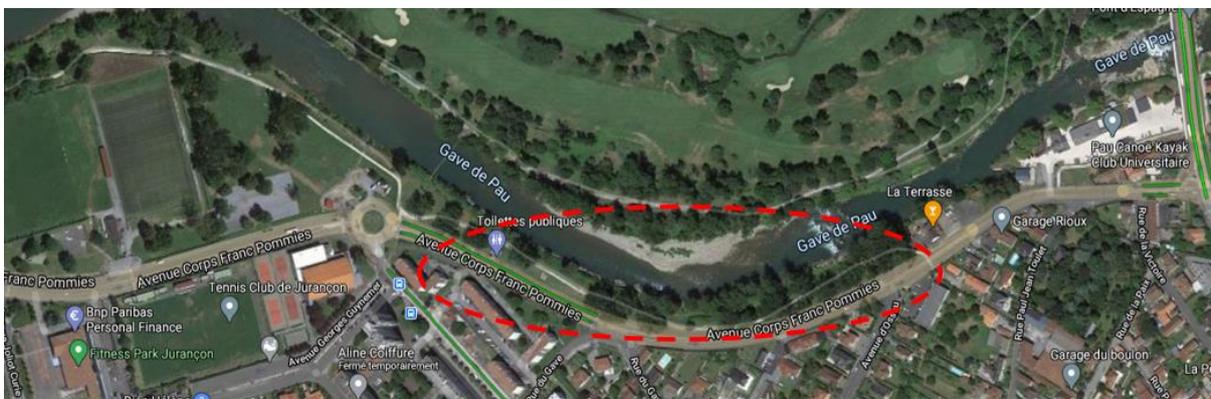
Cette partie n'aborde que le traitement de la zone de discontinuité de la V81



I.1. Critique générale

Outre la traversée de la rue du 14 juillet sur la commune de Pau, la portion de véloroute située sur Jurançon reste aujourd'hui un point noir sur la partie urbaine de la V81 et les points suivants doivent être pris en considération pour les travaux à venir :

- La partie repérée sur la figure ci-dessous entre la passerelle et la rupture de continuité ne respecte pas plusieurs points du cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes :
 - o Largeur comprise entre 3 et 5m permettant une bonne cohabitation de l'ensemble des usagers : piétons, coureurs, cyclistes
 - o Revêtement permettant aux usagers de rouler en toute sécurité et utilisable toute l'année : présence de racines et caractère boueux lors des jours pluvieux
- Les barrières métalliques situées sur la passerelle entre Billere et Jurançon ne facilitent pas le passage des vélos avec remorques, larges sacoches, tandems, vélo cargos, ...
- Rupture de continuité avant l'arrivée sur la base kayak, laissant l'utilisateur libre de faire... ce qu'il peut.



Outre la nécessité d'améliorer cette portion de véloroute, l'association Pau à vélo tient à mettre en avant plusieurs arguments en faveur du traitement complet de ces aspects négatifs :

- La crise sanitaire actuelle a montré la nécessité de disposer d'espaces naturels agréables à vivre et à occuper et où les habitants des agglomérations peuvent s'adonner à leurs diverses pratiques sportives sans qu'ils soient pour autant contraints dans l'espace dont ils disposent.
- L'engouement récent pour le vélo semble aussi prendre son essor dans le domaine du voyage. Les véloroutes deviennent progressivement des itinéraires envisageables pour les vacances en famille. Dès lors, elles deviennent un atout pour les agglomérations qui en sont traversées et permettent de renforcer l'attractivité touristique. Néanmoins si ces véloroutes sont mal pensées, peu entretenues voire discontinues, elles laissent alors un sentiment mitigé et le but est alors raté. Le dernier numéro (#28 sorti ce mois d'avril) du [magazine 200](#) présente justement un article sur le parcours intégral de la V81 de Biarritz à Barcarès et le moins que l'on puisse dire c'est que ce n'est pas avec ce genre de promotion que les cyclistes se bousculeront sur ce tracé. Outre les paysages, dont l'appréciation est tout à fait subjective, l'auteur fait état tout au long de son cheminement de difficultés à trouver son tracé. Je cite (après une étape faite à Pau) : « *Les véloroutes sont des timides. Dans les villes, elles s'excusent d'exister. Nous tâtonnons au petit matin pour retrouver la nôtre, pataugeons dans les galets du gave, retombons sur nos pieds.* »

1.2. Observations sur le traitement de la rupture de continuité

Dans l'absolu, l'association Pau à Vélo préfère séparer les flux piétons et cyclistes afin de ne pas engendrer de conflits, et la question se posait ici de savoir quel aménagement devait être priorisé : V81/voie verte ou aménagement cyclable de l'avenue Corps Franc Pommies.

La largeur proposée de 4m semble cependant assez généreuse et devrait permettre une cohabitation de l'ensemble des usagers piétons et cycles, surtout sur une distance très limitée.

Néanmoins quelques points d'améliorations sont à prendre en compte :

- **Comme pour tous les nouveaux aménagements cyclables à venir**, et en accord avec l'objectif du PDU de favoriser les modes de déplacements actifs, **les 3 entrées** vers la base kayak, la station de lavage ainsi que le restaurant du gave **doivent être traitées en trottoir traversant** afin de montrer que ce sont les véhicules venant de l'avenue Corps Franc Pommies qui coupent la circulation des piétons et cyclistes et non l'inverse.
- Le tracé au niveau de la **jonction** de la V81 actuelle et l'aménagement à **venir doit être « arrondi »**. En effet c'est ce genre de détail qui jouent aussi sur la qualité de l'aménagement. Par ailleurs cet arrondi, s'il n'est pas pris en compte, sera fait, de facto, par l'usage avec des ressauts et des dégradations de pistes associés. Dans l'absolu, le tracé serait bien inspiré de suivre la [ligne de désir](#) déjà présente et représentant le cheminement naturel des piétons et cyclistes (photo ci-dessous)



- De la même manière, la continuité entre ce nouvel aménagement et la piste cyclable sur l'avenue du corps Franc Pommies doit être pensée de manière à **n'imposer ni marche, ni ressaut, ni tracé au virage « carré »**.

II. Aménagements cyclables prévus avenue Corps Franc Pommies

Lors de la prise de connaissance du projet de traitement de rupture de la V81, nous avons apprécié de voir que l'avenue Corps Franc Pommies ferait l'objet d'aménagements cyclables jusqu'au rond-point de l'avenue Cambot.

Néanmoins nous souhaitons vous faire part à la fois de plusieurs remarques sur le projet proposé mais aussi d'un aménagement alternatif.

II.1. Observations sur les aménagements proposés par les services techniques de l'agglomération de Pau

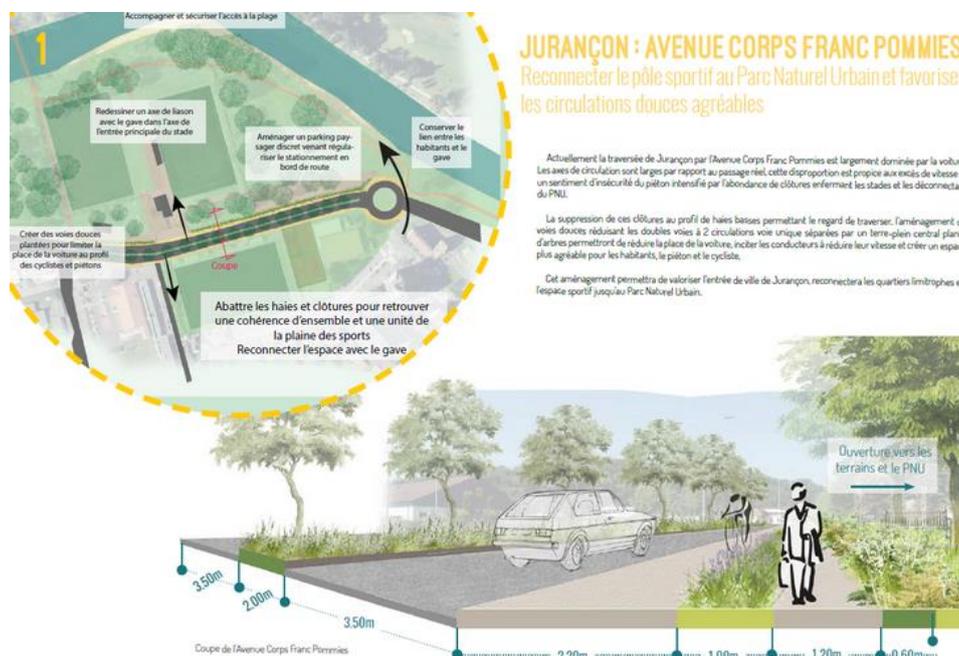
II.1.1. *Importance d'un aménagement de qualité*

Il est évident que l'association Pau à Vélo n'encouragera jamais à la réalisation d'aménagements réalisés à la va vite, mais il existe certaines situations où la qualité des infrastructures cyclables sera de toute première importance. Voici les raisons pour lesquelles l'avenue Corps Franc Pommies à Jurançon en fait partie :

- Cette avenue dessert de nombreuses infrastructures accueillant du public et beaucoup de public jeune : base kayak, gymnase, terrain de tennis, terrain de rugby, stade de foot, lycée professionnel. Nous souhaitons que le public jeune puisse utiliser ce réseau cyclable, d'une part pour être autonome dans ses déplacements mais aussi pour participer à la lutte contre sa sédentarité croissante.
- Dans le Plan de Déplacement Urbain que nous défendons, l'avenue Corps Franc Pommies est une pénétrante de l'agglomération pour la circulation automobile. Elle a donc vocation à recevoir un flux important de voitures. C'est pourquoi, il est primordial que l'aménagement cyclable prévu fournisse à l'utilisateur à vélo le maximum de sécurité.

- Cette avenue desservira, dans le futur, le parking relais situé sur la rocade à côté de l'enseigne Lidl. Afin de promouvoir la multimodalité, il est important que l'agglomération offre plusieurs possibilités de poursuivre le trajet vers le centre autrement qu'en voiture.
- La largeur des rues est bien souvent une contrainte de taille au cœur des centre-ville. Ce n'est vraiment pas le cas ici, et il serait dommage de ne pas en tirer bénéfice en 2021, alors que le PDU et le PLUI prônent la réduction de la place de la voiture en ville.

Comme le montre l'illustration ci-dessous, issue du PLUI 2019, il semble que la mairie de Jurançon et l'agglomération de Pau avaient déjà intégré l'importance de prévoir des aménagements de qualité avec des pistes cyclables de 2,2 m et des cheminements piétons de 1,2 m.



Néanmoins, cette représentation est bien loin de ce qui est aujourd'hui proposé pour l'aménagement de cette avenue, c'est pourquoi, nous sommes amenés à formuler l'ensemble des observations suivantes :

II.1.2. Protection des pistes cyclables

Comme évoqué dans le paragraphe précédent, cette avenue est destinée à recevoir un flux de voiture important. Par ailleurs, la configuration sans virage serré n'incite pas les automobilistes à une réduction de vitesse.

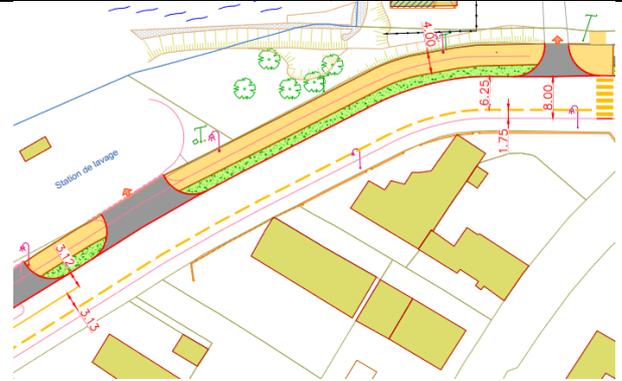
C'est pourquoi il nous semble primordial que ces aménagements ne soient pas de simples bandes cyclables uniquement marquées au sol par de la peinture mais bien des pistes cyclables séparées physiquement des voies motorisées, par des bordures en béton, afin de garantir aux cyclistes un maximum de sécurité.

II.1.3. Largeur des pistes cyclables

De manière générale, cette avenue est suffisamment large pour accueillir de vraies pistes cyclables unidirectionnelles de 2m de largeur utile de chaque côté de la voie. Voici ci-dessous le détail de nos remarques à ce propos :

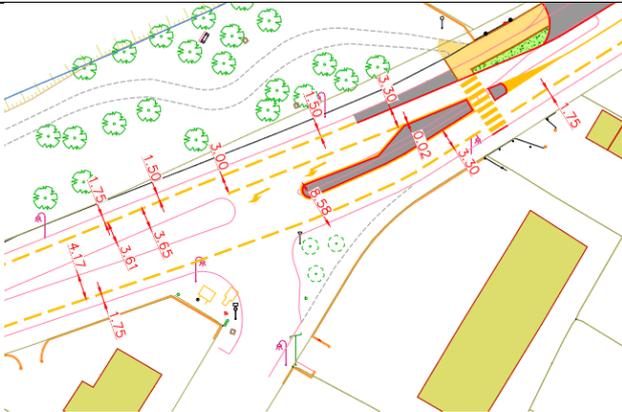
Partie de la voirie adjacente au traitement de la rupture de continuité

- Il est louable de vouloir positionner une bande de verdure en bordure de voie verte mais il est regrettable que cela se fasse au détriment de la largeur de la piste cyclable située côté sud de l'avenue.
- **Au vu de la largeur de cette bande végétale, que nous évaluons à 2m, il semble raisonnable de réduire cette largeur de 0.5 m de manière à maintenir la largeur utile de la piste cyclable à 2m (nouvelle recommandation du CEREMA)**



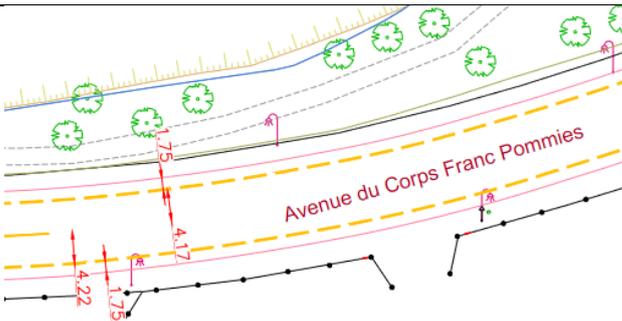
Partie de la voirie face au tourne à gauche de la rue d'Ossau

- **La largeur de 1.5m, bordure de protection comprise, n'est pas acceptable et semble complètement anachronique en 2021 !**
- L'aménagement de ce tourne à gauche doit être revu voir supprimé, surtout pour un aménagement de confort. Nous rappelons d'ailleurs à cette occasion que ce tourne à gauche a été fermé plusieurs mois lors des travaux d'enfouissement du bassin de rétention.
- **Il n'est pas envisageable qu'à l'endroit où la voirie est la plus large, les pistes cyclables soient, elles, les plus étroquées. Tout doit être mis en œuvre de manière à conserver les 2m de largeur pour les 2 pistes cyclables**



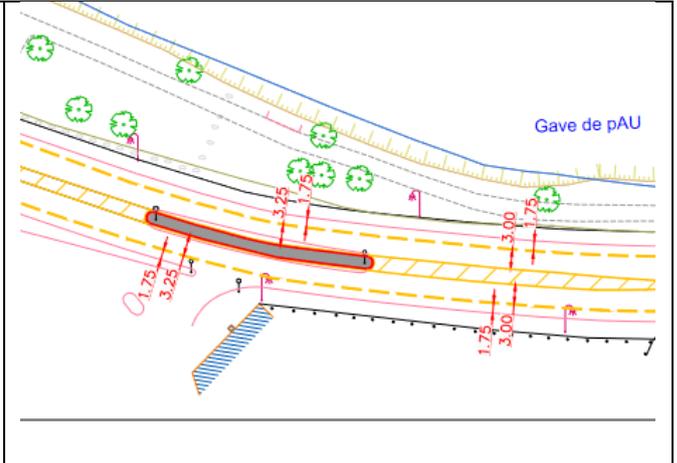
Partie intermédiaire de la voirie libre de tout terre-plein :

- La largeur des voies motorisées est de $4,17+4,22 = 8,39$ m ce qui laisse une marge de 1,90 m par rapport aux 6.5m réglementaires nécessaires à la circulation des bus.
- **Il semble donc possible d'attribuer 0.5m de plus à chaque bande cyclable pour retrouver une largeur utile de 2m**



Partie de la voirie au niveau du débouché de la rue du gave

- Il n'est pas envisageable de restreindre la largeur des pistes cyclables et de contraindre l'aménagement uniquement pour conserver un terre plein interdisant un tourne à gauche en sortie de la rue du gave. Cette sortie de la rue du gave n'a aucun intérêt si ce n'est permettre de gagner quelques secondes en voiture. **En 2021, ce type d'aménagement sans plus-value ne doit plus être un frein aux aménagements cyclables de qualité !**
- La sortie de la rue du gave doit être fermée et la largeur récupérée doit permettre de conserver le maximum de largeur pour les pistes cyclables



II.1.4. Connexion au rond-point de l'avenue Gaston Cambot

Les aménagements prévus semblent se connecter aux bandes cyclables existantes sans plus d'ambition. Il est primordial que les aménagements soient cohérents, connectés et offre un degré de sécurité constant tout au long de cette avenue.

Par conséquent, les pistes cyclables doivent être poursuivies jusqu'au rond-point :

- En direction de la rocade, l'idéal serait d'offrir aux cyclistes une piste périphérique qui puisse permettre de poursuivre tout droit (voir schéma ci-dessous).
- En provenance de la rocade, il existe aujourd'hui un début d'aménagement, essentiellement prévu pour les piétons, mais qui pourrait être étendu, avec un peu d'ambition, aux cyclistes afin que ceux-ci puissent traverser l'avenue Gaston Cambot dans de meilleures conditions de sécurité (voir schéma ci-dessous).



II.1.5. Connexion au carrefour du pont d'Espagne

Il est clair que c'est le point dur pour la circulation à vélo dans ce secteur de l'agglomération. Les aménagements historiques à base de feu tricolores pour les vélos n'a jamais été ni compris ni utilisé par les cyclistes de passage dans ce carrefour.

Si ce carrefour doit un jour être réaménagé, il sera primordial de ne pas reproduire les erreurs du passé !

En attendant ce jour, les aménagements cyclables prévus pour l'avenue Corps Franc Pommies doivent se connecter de la manière la plus naturelle et la plus sécuritaire qu'il soit au carrefour.

Pour ce faire voici nos propositions :

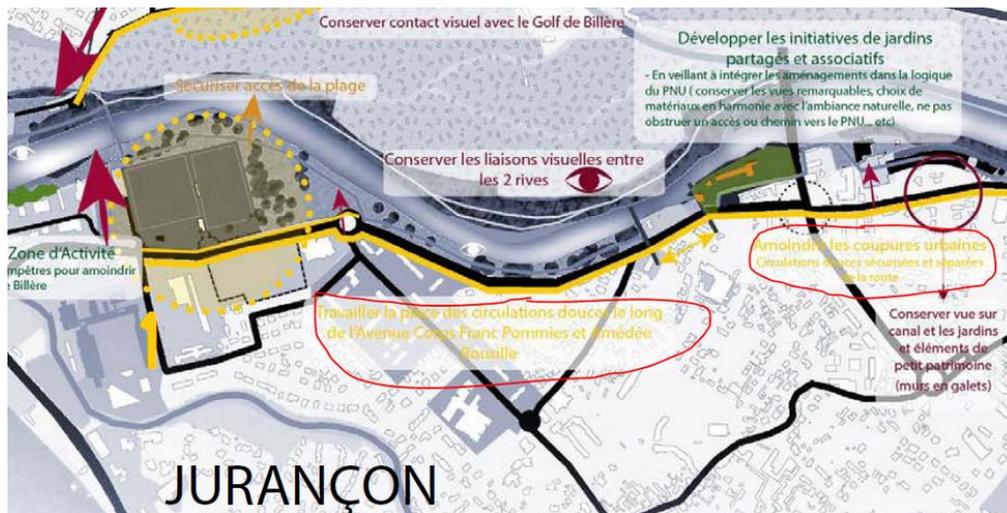
- Dans le sens rocade → pont d'Espagne : la protection physique de la bande cyclable doit se poursuivre suffisamment loin de manière à éviter aux voitures de former 2 files au feu tricolore, mais doit aussi s'arrêter suffisamment tôt de manière à laisser la possibilité aux cyclistes de se positionner progressivement au milieu de la voie motorisée pour tourner à gauche sur le pont d'Espagne
- Le feu tricolore doit disposer d'un SAS vélo afin de faciliter le placement au feu rouge pour une orientation à gauche
- Dans le sens pont d'Espagne → rocade, il faudra prévoir une protection physique qui remonte suffisamment haut vers le pont tout en permettant aux cyclistes venant de l'est (rue Amédée Roussille) de s'insérer sur la piste cyclable.

Un point d'attention est à noter pour les futurs travaux : il semblerait que les riverains stationnent leurs véhicules au droit de leurs habitations, sur le futur tracé de cette piste cyclable, voir même à cheval sur le trottoir. Il conviendra de communiquer au préalable avec eux afin de ne pas rendre inutilisable cette future piste cyclable.

II.2. Proposition d'aménagement alternatif sur l'avenue du corps Franc Pommies

Comme le montre l'illustration suivante issue de PLUI présenté par l'agglomération en 2019, l'avenue Corps Franc Pommies était déjà identifiée comme une avenue où des aménagements dédiés aux modes de déplacements actifs devaient voir le jour.

On peut remarquer qu'il était prévu une piste cyclable bidirectionnelle, sur la partie située entre le pont d'Espagne et le rond point Gaston Cambot, et positionnée au sud de l'avenue.



Cette solution est effectivement envisageable et présente plusieurs avantages :

- Elle permet de desservir directement les habitations uniquement situées au sud de l'avenue dans les 2 sens de circulation.
- Le raccord au rond-point de Gaston Cambot et le franchissement de la rue homonyme en toute sécurité peut être réalisé en adaptant les aménagements déjà présents, essentiellement pour les piétons.
- La poursuite suivant le même aménagement pourrait permettre de se reconnecter à l'aménagement déjà réalisé à l'extrémité de l'avenue Corps Franc Pommies et situé du même côté de la voirie.

Néanmoins plusieurs éléments doivent être pris en compte pour ce type d'aménagement :

- Les pistes bidirectionnelles sont plutôt dédiées au tronçon de voies sans croisement, ni intersection. Ici plusieurs rues de différents calibres nécessitent de traiter les intersections voir de repenser le plan de circulation, tels que nous le proposons dans le PDU alternatif.
- La connexion au carrefour du pont d'Espagne nécessite de revoir aussi le carrefour en lui-même afin que la circulation des vélos puisse se faire en toute sécurité.

III. Aménagements cyclables prévus avenue des vallées

Nous avons appris avec satisfaction, à la lecture d'un [article de la république des Pyrénées](#), qu'il était prévu que l'Avenue des vallées fasse l'objet d'un large remaniement :

« La part belle sera faite à la voirie et à l'embellissement urbain avec en particulier l'avenue des vallées qui sera entièrement remodelée et reconstruite avec toute sortes d'aménagements paysagers. L'objectif est de baisser la vitesse et de protéger les piétons et cyclistes. Avec une circulation dense dans la journée et à une vitesse souvent inappropriée, il est parfois difficile de traverser à pied ou de circuler à vélo » (République des Pyrénées, 12 avril, p10)

Cette avenue est effectivement d'une largeur démesurée et ne correspond plus à aucune réalité de circulation. Il est effectivement indispensable de revoir son aménagement.

Comme la [mairie de Jurançon s'y était engagée lors de la campagne de municipale de 2020](#), nous souhaiterions être associés à la réflexion sur les aménagements à venir sur cette avenue. Le PDU en cours de finalisation attribue d'ailleurs le statut de partenaire aux associations de promotion des modes actifs.

Sans entrer dans les détails, puisque nous ne savons pas aujourd'hui si des plans d'aménagements sont déjà réalisés, l'association Pau à Vélo tient à réitérer les points suivants, déjà évoqués dans un rapport sur les aménagements cyclables à Jurançon, remis à l'équipe municipale en 2019 :

- La largeur des voies motorisées doit être réduite au minimum afin de participer à la réduction de vitesse.
- La largeur totale de la voirie permet largement de dédier des aménagements cyclables séparés et de qualité.
- L'aménagement de cette avenue doit aussi être pensé en cohérence avec le devenir des rues adjacentes et du plan de circulation :
 - o La rue Massenet qui dessert le centre-ville de Jurançon, n'offre aucune sécurité pour la circulation des modes actifs (piétons et cyclistes). Comme nous le proposons déjà par le passé, une solution envisageable est de modifier le plan de circulation en la passant à sens unique, en accordant moins de place aux voitures et en obligeant physiquement celles-ci à réduire leur vitesse.
 - o L'avenue des vallées accueille vraisemblablement, comme l'indique l'article de la République des Pyrénées, un trafic de transit (vers Gelos, Gan dans un sens et Billere, Lons, etc dans l'autre sens) qui n'a pas lieu d'être : les rues résidentielles n'ont pas vocation à recevoir ce trafic qui nuit à la vie de quartier des Jurançonnais. L'avenue du corps Franc Pommies et la rocade ont été prévues à cet effet.
En concertation avec la commune de Pau, le plan de circulation devrait être revu afin de supprimer ce trafic de transit.

Par conséquent, si de telles modifications du plan de circulation étaient envisagées, il n'y aurait alors plus aucune raison de mesurer une forte circulation sur l'avenue des vallées puisque seuls les Jurançonnais y habitant devraient y circuler.

- Les aménagements envisagés sur l'avenue des vallées doit bien évidemment être pensés en cohérence avec ceux prévus sur l'avenue Corps Franc Pommies et la transition de l'une à l'autre doit aussi faire l'objet d'aménagements afin de ne pas être vécus par les usagers comme une rupture de continuité.