



M. le Maire de Pau
Place Royale
64000 PAU

à Jurançon, le 6 Juillet 2021

Objet : Observations et propositions de l'association Pau à Vélo
sur le projet de réfection de la rue Amédée Roussille

Monsieur le Maire,

Vous trouverez ci-après des observations de l'association Pau à vélo concernant les aménagements prévus et en cours Rue Amédée Roussille.

Ces aménagements, contigus à la Véloroute V81, n'ont pas été concertés ni présentés à l'association Pau à Vélo, ce qui aurait probablement permis une meilleure prise en compte des mobilités actives. Nous espérons cependant qu'il ne sera pas trop tard pour réaliser certains ajustements au projet s'ils s'avéraient nécessaires.

Nous exposons donc dans ce documents plusieurs propositions d'aménagements avec plusieurs objectifs :

- Suppression du trafic automobile de transit Est ↔ Ouest par la transformation de la rue Amédée Roussille en impasse débouchante, au niveau du restaurant « A la maison ».
- Sécurisation de l'entrée du contresens cyclable de la portion menant à la rue du 14 Juillet, et faisant partie de la V81.
- Sécurisation du tronçon de la V81 rue Amédée Roussille entre la rue du général Dauture et la Rue du 14 Juillet : plots tout le long, suppression des parkings et poubelles sur la voie en contresens cyclable.
- Sécurisation de la traversée de la V81 sur la Rue du 14 Juillet jusqu'à la rue du Soust.

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

Association « Pau à Vélo »

Les Administrateurs

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Page 1/10

Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z

Etat des lieux

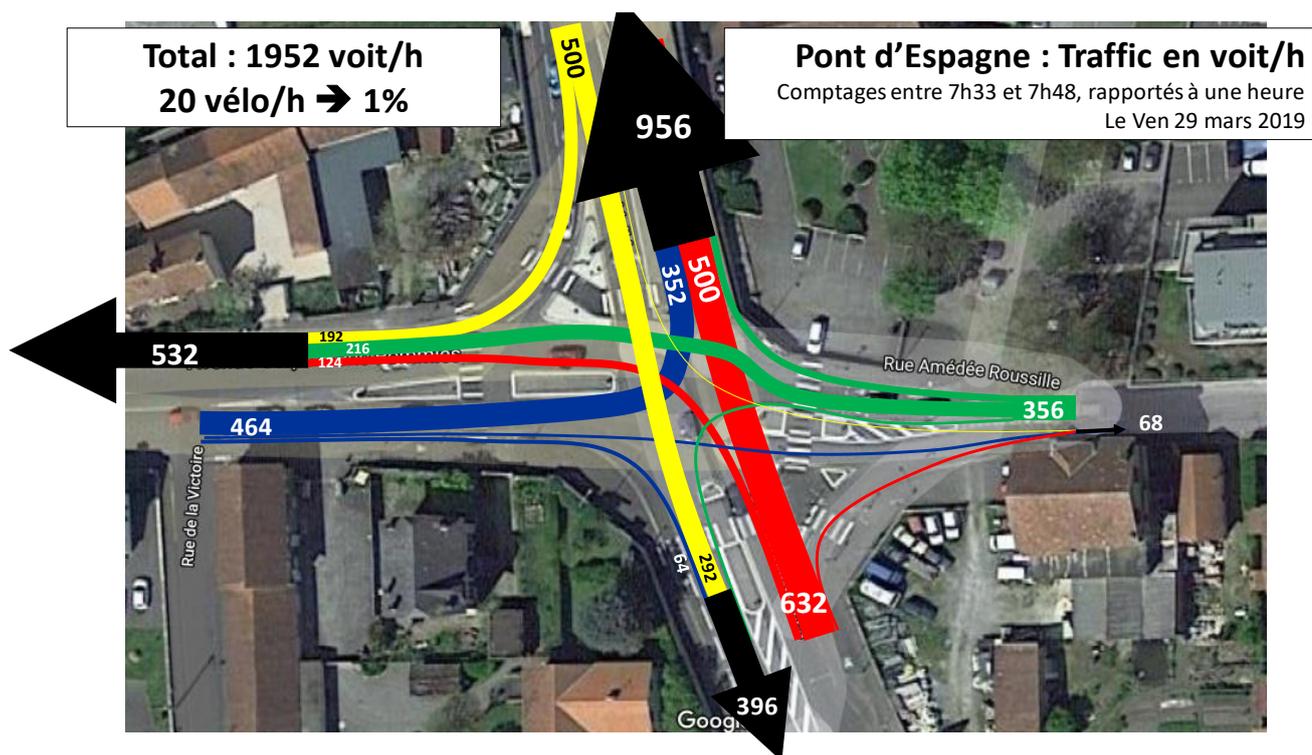
Des comptages réalisés au printemps 2019 font état d'un trafic de transit important au niveau du carrefour du Pont d'Espagne, et dans la rue Amédée Roussille en particulier. Le comptage a été réalisé entre 7h33 et 7h48 le Vendredi 28 mars 2019 sur le Carrefour du Pont d'Espagne côté Jurançon. Il a été ramené à 1h en multipliant par 4.

Les résultats bruts sont ci-dessous :

		destination					
		Pont Espagne	Franc Pommies	Vallées	Massenet	Roussille	
Provenance	Pont Espagne		192	188	104	16	500
	Franc Pommies	352		64	4	44	464
	Vallées	380	120		0	8	508
	Massenet	120	4	48		0	172
	Roussille	104	216	4	32		356
		956	532	304	140	68	2000

Figure 1 : Trafic relevé au Carrefour du Pont d'Espagne

Les deux infographies ci-dessous synthétisent les relevés réalisés.



Trafic relevé au Carrefour du Pont d'Espagne

Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros

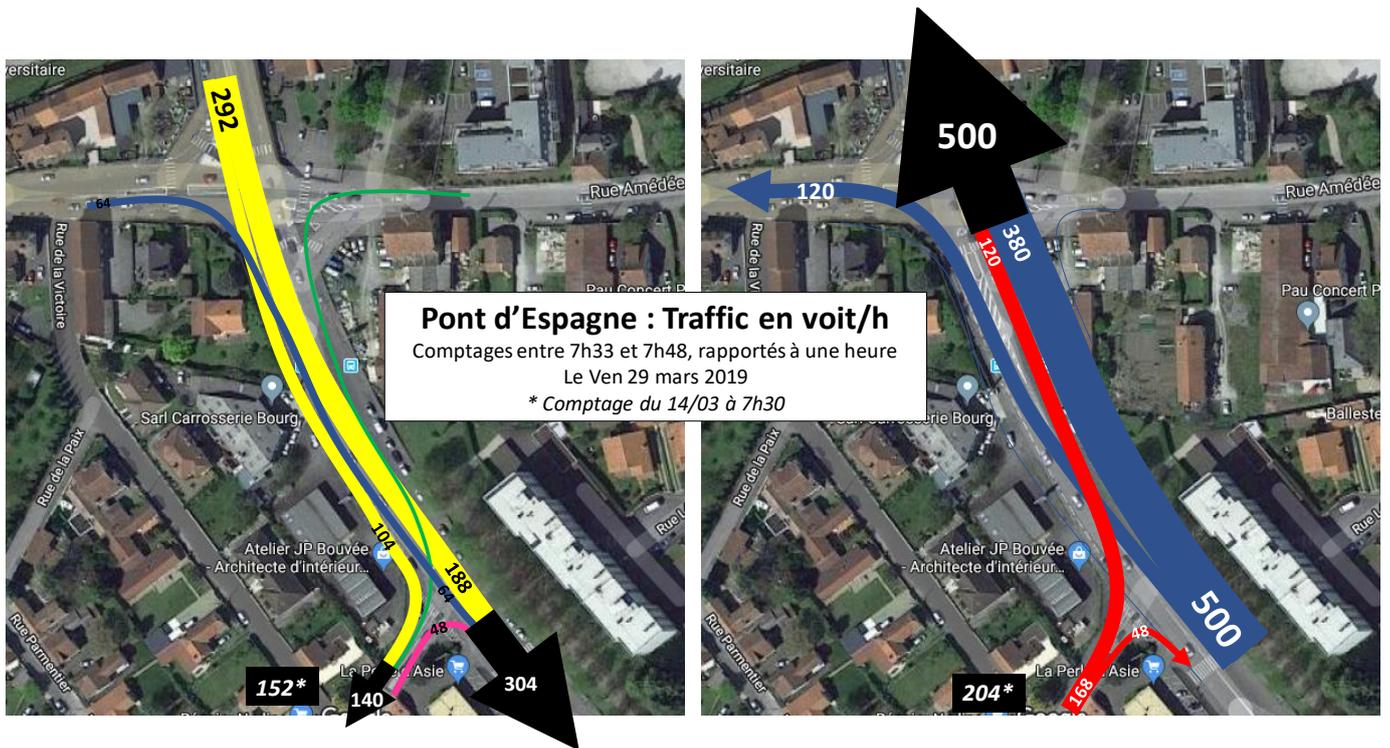
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z



Zoom sur le trafic provenant et à destination de l'Avenue des Vallées

Le trafic totalise 1952 voitures pour 1h. Sur la même période, on compte 20 vélos, soit une **part modale du vélo de 1%** sur ce carrefour. **Cela ne peut que progresser**

Sur ces 1952 voitures :

- 544 (28%) vont du Pont d'Espagne vers Corps franc Pommies ou inversement, ce qui est a priori l'itinéraire à privilégier.
- 624 (32%) ont pris l'Avenue des Vallées pour transiter sur le Pont d'Espagne ou l'Avenue du Corps Franc Pommies.
- 356 (18%) ont fait le parcours inverse
- ➔ La très grande majorité de ces 980 (624+356) voitures (50%) ont traversé les rues résidentielles de Jurançon et du 14 Juillet, y générant un fort trafic, inadapté à ces quartiers.
- 380 (19%) ont transité par la Rue Amédée Roussille depuis ou vers le Pont d'Espagne, ou l'Avenue du Corps franc Pommies, là encore empruntant des quartiers résidentiels.
- 308 (16%) ont transité par Jurançon et la Rue Massenet depuis ou vers le Pont d'Espagne, ce qui est inadapté à une zone 30.

Au final, les 3/4 du trafic de ce carrefour se diffuse dans les quartiers résidentiels alentours, dont la rue Amédée Roussille.

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56
E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z

	Voit/h
Pont Espagne	1456
Franc Pommies	996
Vallées	812
Massenet	312
Rousille	424

Trafic horaire dans les rues autour du Pont d'Espagne

Le tableau ci-dessus fait la synthèse du trafic horaire de véhicules motorisés dans les rues autour du carrefour du Pont d'Espagne.

Dans les rues au trafic supérieur à 2 000 véhicules/jour (ou de 200 véhicules à l'heure de pointe ; un véhicule toutes les 18 secondes), il faut lutter contre l'idée que la mixité vélo/voiture est souhaitable au motif que la présence des vélos apaiserait la circulation motorisée. Si la mixité est souhaitable, c'est parce que la rue est apaisée de prime abord, pas parce que la présence de cyclistes inciterait les automobilistes à lever le pied. On ne peut pas faire porter la responsabilité de l'apaisement sur le cycliste : aucun parent n'a envie de laisser son enfant de 8 ans jouer les ralentisseurs vivants.

Le marquage de pictogrammes vélo sur la chaussée de rues avec un trafic prononcé, censé légitimer la présence des vélos au milieu du trafic, n'est d'aucune utilité : les études aux États-Unis, où ce dispositif (baptisé sharrow) est assez répandu, indiquent qu'il n'améliore pas la sécurité et n'entraîne aucun accroissement du nombre de vélos.

Le volume du trafic motorisé doit donc impérativement être faible pour que les vélos circulent en toute tranquillité sur la chaussée. Le seuil de 2 000 véhicules/jour (et de 200 véhicules à l'heure de pointe ; un véhicule toutes les 18 secondes) est le niveau retenu aux Pays-Bas. Au-delà, le trafic motorisé devient trop stressant pour une majorité et la mixité n'est plus acceptable. Idéalement, il convient même de viser un niveau de seulement 50 à 100 véhicules à l'heure de pointe (moins d'un véhicule toutes les 40 secondes), ce qui implique, pour une rue de 500 m, que chaque vélo qui y circule a une bonne probabilité de ne pas rencontrer la moindre voiture.

Au regard de cette objectif, Massenet et Roussille dépassent largement le seuil des rues où la mixité est possible « sans aménagement ». Et ces rues n'ont pas vocation à accueillir des aménagements cyclables : ce sont des rues résidentielles, et il convient d'y supprimer le trafic illégitime pour le recentrer sur les axes de circulation principaux. C'est l'objet des propositions qui suivent.

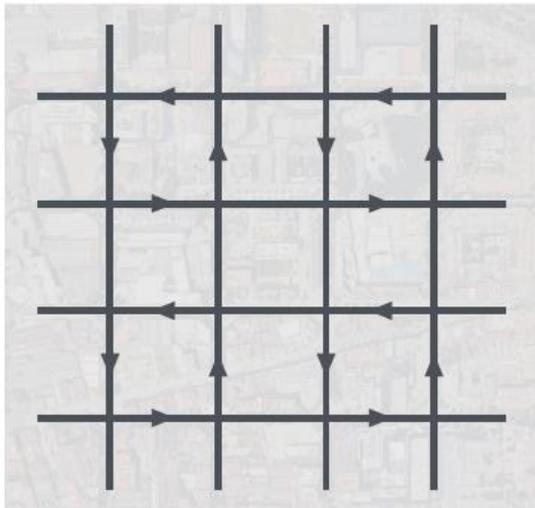
Proposition globale pour l'aménagement du quartier

Le plan d'aménagement proposé pour Jurançon suit une logique de hiérarchisation des axes routiers, comme cela est préconisé dans le PDU. Ceci signifie que la circulation automobile de transit est concentrée sur certains axes, qui doivent faire l'objet d'aménagements adaptés. Les autres axes routiers sont quant à eux réservés à la circulation résidentielle, ce qui permet d'en réduire drastiquement le volume et ainsi de minimiser les aménagements cyclables en privilégiant la mixité vélo/voiture quand le volume de trafic est inférieur à 100 voire 50 voitures par heure.

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

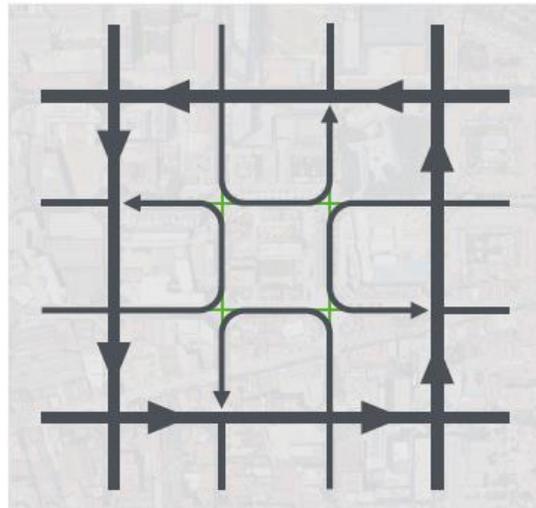


VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



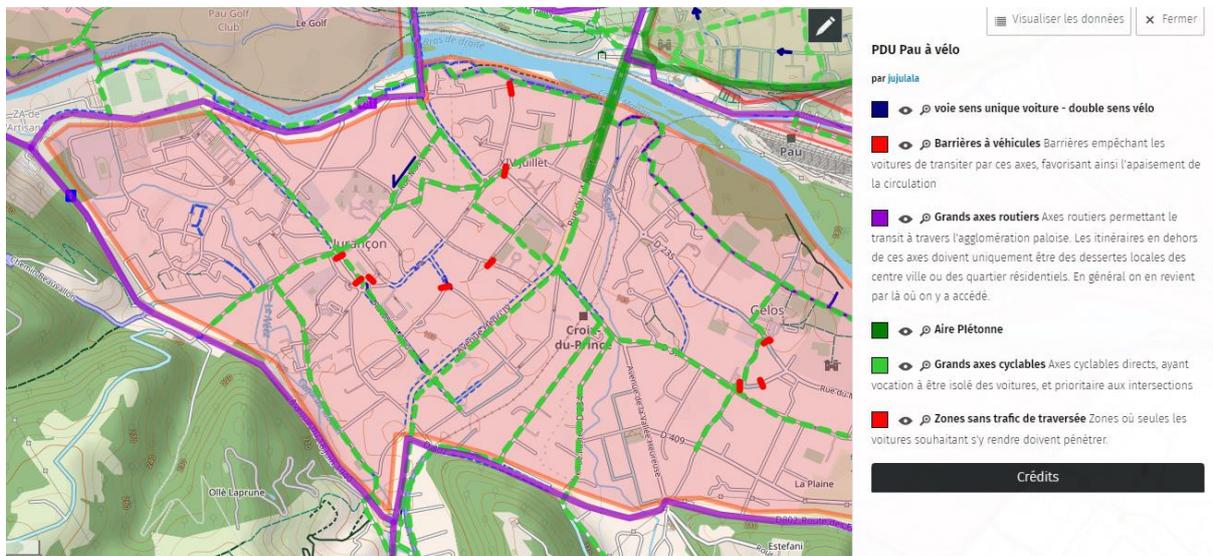
400 m

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



400 m

Les propositions qui suivent, en coupant les possibilités de transit 14 Juillet/Pont d'Espagne, Croix du prince/Pont d'Espagne, et à travers la place du Junqué, supprimerait donc la part non résidentielle de ce trafic, en particulier dans la Rue Amédée Roussille.



Plan d'aménagement proposé pour Jurançon (en rouge, les zones non franchissable par les voitures)

On peut estimer que seuls environ 1000 personnes habitent la zone concernée, soit environ 500 voitures dans le périmètre Massenet/Roussille/Gloxin/Gave. Si on rapporte ce trafic intégralement sur 4h, cela aboutit à 125 voit/h, contre 1500 voit/h actuellement.

L'application du plan d'aménagement proposé aboutirait donc à une division environ par 10 du trafic en zone résidentielle. Ce trafic serait reporté en partie sur l'Avenue du Corps Franc Pommies et la rocade Sud, pour les personnes passant au Pont d'Espagne depuis/vers les quartiers résidentiels, ou

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56
E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z

sur la Rocade Sud, pour les personnes passant Av du Corps franc Pommies depuis/vers les quartiers résidentiels.

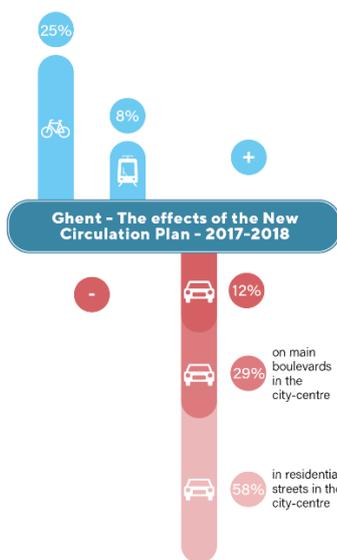
Le trafic ainsi simulé doublerait environ la circulation Av du Corps Franc Pommies, et ajouterait 850 voitures/h sur la rocade Sud.

Le Carrefour du Pont d'Espagne pourrait alors être adapté pour fluidifier le trafic Franc-Pommies ↔ Pont d'Espagne, représentant alors 88% du trafic de ce carrefour, qui par ailleurs aura diminué de 20% avec le report de 407 voit/h sur la rocade.

Trafic simulé avec plan d'aménagement Jurançon		destination					
		Pont Espagne	Franc Pommies	Vallées	Massenet	Roussille	
Provence	Pont Espagne		469	19	10	2	500
	Franc Pomm	896		6	0	4	907
	Vallées	38	12		0	8	58
	Massenet	12	0	48		0	60
	Roussille	10	22	4	32		68
		956	503	77	43	14	1593
		report sur			Franc Pommies		443
					Rocade Sud		850

Trafic simulé avec le plan d'aménagement proposé pour Jurançon/XIV Juillet

On peut penser que cette analyse est également valable aux horaires de retour, en inversant la plupart des flux de transit.



Ce type de plan d'aménagement appliqué dans la ville de Gand en Belgique a également pour effet de réduire le trafic global (-12% à Gand), ce qui est également un objectif du PDU palois. L'expérience de Gand nous montre également que l'objectif de réduire fortement la circulation en zone résidentielle est atteignable, puisque la ville a observé une réduction de 58% de la circulation dans le centre.

Proposition Pour la Rue Amédée Roussille

L'état actuel du trafic impose des aménagements cyclables conséquents afin de sécuriser les trajets cyclables ou piétons.

Cependant, Pau à Vélo propose plutôt d'initier la suppression du trafic automobile de transit en transformant la Rue Amédée Roussille en impasse débouchante piétons/vélos. Le passage des voitures

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56
E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z



Itinéraires de transit Est-Ouest alternatifs

V81 et Rue Amédée Roussille

Pau à Vélo insiste également pour que la V81 soit une priorité des aménagements réalisés dans cette rue.

En particulier, l'intersection Rue du Général Dature x Amédée Roussille est particulièrement dangereuse : d'après un comptage réalisé par l'association, 85% Des voitures empiètent d'au moins 20cm la bande cyclable à contresens, alors même que la visibilité des cyclistes arrivant à contresens est très mauvaise. Il est donc impératif de protéger physiquement la bande cyclable dans cette zone pour dissuader les voitures d'empiéter dessus : Zicla, Plots J14 ...

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlioz, 84 avenue de Buros
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56
E-mail pau@fub.fr, Web <http://www.pauavelo.fr/>
Association membre de la FUB
(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z



Exemple typique d'empiètement de la bande cyclable à l'entrée du contresens cyclable montant vers le XIV Juillet

Le tronçon à contresens cyclable présente également de nombreux problèmes qui le rende souvent impraticable :

- voitures garées devant le garage ou le menuisier
- poubelles présentes dans la zone protégée par des plots
- arrivée de la bande sur un passage piéton sans visibilité

L'aménagement de l'intersection Rouille - XIV Juillet de la V81 est également une priorité de l'association Pau à Vélo. Même si les travaux dans la Rue A. Rousille ne concernent pas cette zone, Pau à Vélo rappelle que la traversée du XIV Juillet par la V81 n'est pas aménagée de façon satisfaisante et n'est pas appropriée à la circulation des cyclistes les plus vulnérables.

L'aménagement de la traversée Soust-XIV Juillet-Roussille par un plateau, et des itinéraires cyclables cohérents avec le futur aménagement du quartier de la monnaie doit être une priorité.

Cette continuité de la V81 pourrait faire également l'objet d'une traversée aménagée sous le pont du 14 juillet, comme vos services l'ont étudié et semblent y avoir renoncé.

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

