

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

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

Direction des mobilités
Hôtel de France
2 bis place Royale
PAU

Objet : Flux routiers aux entrées de la ville de Jurançon –
Comptages réalisés par l'association Pau à Vélo

Messieurs,

Afin de mieux appréhender les flux de déplacements aux diverses entrées de la ville de Jurançon, l'association Pau à Vélo a réalisé une opération de comptage le vendredi 2 avril 2021 de 8h à 8h30. Ces comptages et les observations associées sont en effet les éléments de base permettant de réfléchir à la création d'aménagements plus favorables aux modes actifs mais aussi à une éventuelle refonte du plan de circulation.

Nous partageons avec vous les résultats de ce comptage ainsi que quelques éléments d'analyse.

I. Analyse globale du trafic

Les données globales du comptage réalisé sont visibles sur la Figure 1.

Flux mesurés à Jurançon le Vendredi 2 avril entre 8h00 et 8h30

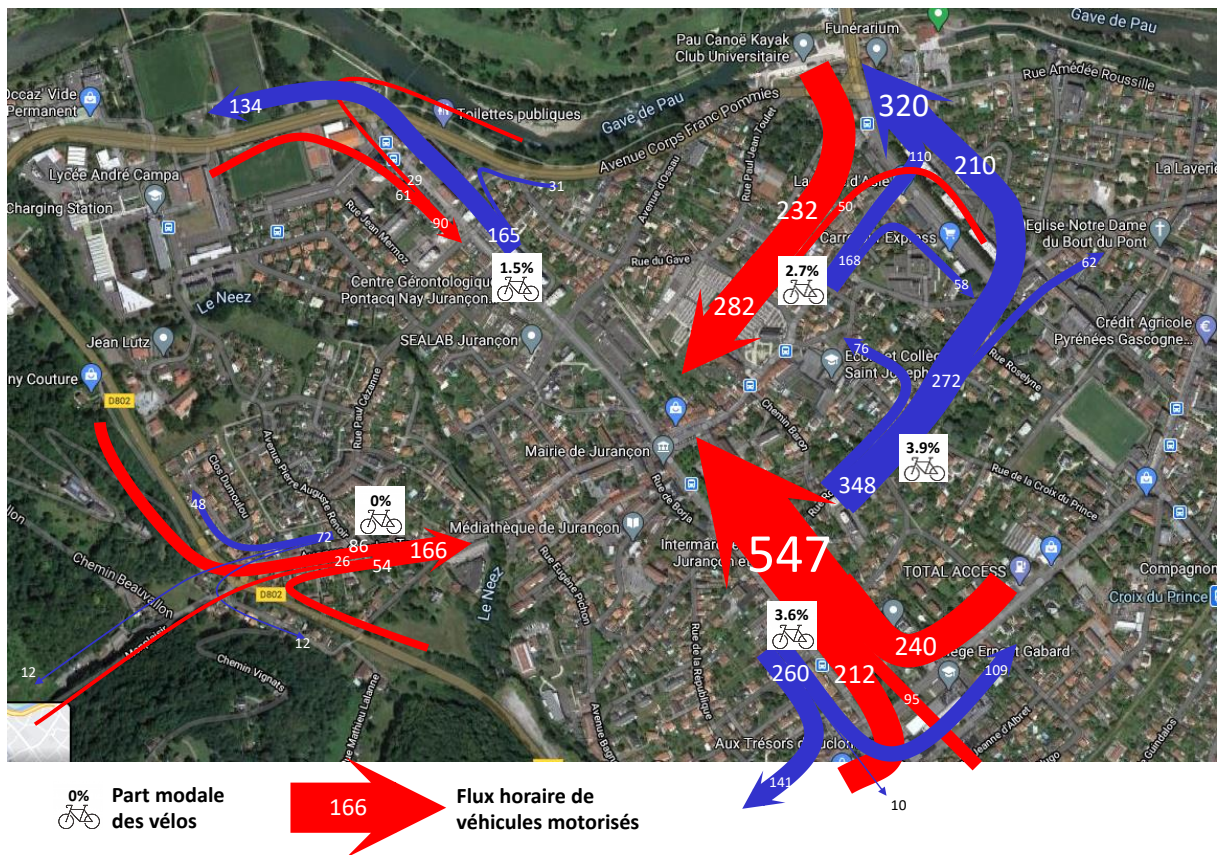


Figure 1 : Trafic (en vehic./h) relevé entre 8h et 8h30 le 2 avril 2021

On notera au global, sur le créneau 8h00/8h30, un flux de voitures entrant plus important que le flux sortant, pour environ un bilan net de +217 veh/h.

Ceci peut s'expliquer

- Par la rentrée des classes aux alentours de 8h30, en particulier vers les écoles Louis Barthou et Saint Joseph, accueillant des élèves extérieurs au périmètre de mesure des flux de véhicules.
- Le marché place du Junqué, car c'est un vendredi.

II. Rue Massenet, la zone 30 inefficace par excellence

L'étude de la rue Massenet est particulièrement intéressante, et instructive, pour de nombreux autres axes routiers. En effet, il s'agit d'une zone 30, avec de nombreux aménagements visant à réduire la vitesse et la quantité de voitures : rue étroite, chicanes, coussins berlinois. On peut difficilement installer davantage d'aménagements physiques pour modérer le trafic routier.

Et malgré ces aménagements, on peut voir qu'en deux ans, le trafic et la vitesse y ont augmenté, et les déplacements actifs n'y ont pas progressé.

Flux automobile entre 8h et 8h30 en voit/h	Sens de circulation		TOTAL	Nombre de voitures au dessus de 30km/h	Nb de vélos /h	Part modale vélo
	Vers Junqué	Vers Vallées				
Vendredi 15 mars 2019	208	180	388	60%	7	2.0%
Vendredi 29 mars 2019	200	180	380		12	3.2%
Vendredi 2 avril 2021	282	168	450	80%	12	2.7%

A l'heure où est envisagé le passage d'une grande partie du bourg de Jurançon en zone 30, cette analyse démontre que cela ne sera d'aucun effet sur la vitesse ou le volume de trafic dans le centre-ville de Jurançon.

La modification du plan de circulation est la seule alternative viable pour y parvenir.

III. La rue Olle Laprune : « l'autoroute » qui traverse le bourg

Les relevés de trafic montrent une circulation très importante sur cet axe : à peine 1/3 de moins que sur la rocade ! (807 veh/h rue Olle Laprune contre 1288 veh/h sur la rocade).

Les relevés étant réalisés un jour de marché, on peut imaginer qu'une partie de ce trafic est relative aux visiteurs du marché. Cependant, même si on considère que les 217 veh/h de flux positif net passent par cet axe, ils restent environ 600 véhicules / heure sur cette rue.

IV. Les rues Massenet, Trésarieu et Gloxin : la grande traversée

Il ressort de ces comptages, un important axe de transit traversant le bourg de part en part, pour relier le Pont d'Espagne au Rond-Point du Pont d'Oly.

Cet axe passe par la rue Olle Laprune, et les rues Massenet ou Trésarieu & Gloxin selon le sens de circulation et les habitudes des automobilistes.

Sur les 2100 veh/h entrant ou sortant de la commune, 800, soit près de 40%, circulent dans les rues Massenet, Trésarieu et Gloxin, alors que ces rues ne sont pas du tout adaptées à un tel trafic routier. Et sur ces 800 véhicules, on peut estimer que 350 traversent simplement Jurançon. En effet, cela correspond au trafic provenant ou allant vers le Pont d'Oly.

L'adoption d'un plan de circulation interdisant toute traversée du centre-ville de part en part diviserait donc par presque 2 le trafic dans ces rues résidentielles, qui de plus, n'ont pas d'aménagements cyclables et piétons sécurisés : trottoirs très étroits ou inexistant, pas de piste cyclable sécurisée.

Cet axe devra faire l'objet d'une analyse plus poussée pour déterminer précisément le flux de transit au travers de Jurançon.

V. Synthèse

Etant donné la quantité et la vitesse des voitures mesurées, aussi bien selon les critères officiels français (Cerema) qu'américains (NATCO), les aménagements cyclables des rues mentionnés plus haut devraient être tout autre :

- Piste cyclables séparées sur les rues Ollé Laprune et Massenet
- Bandes cyclables larges ou pistes cyclables séparées sur les axes Trésarieu/Gloxin et Touzet/Daran

	nb veh/J	nb velo/J
Olle Laprune	11302	402
Massenet	6300	164
Tresarieu/Gloxin	4984	194
Cambot	3558	53
Daran	3332	0

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000	Cambot Daran	Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	≤ 6000	Trésarieu / Gloxin		
	> 6000	Olle Laprune Massenet		
70 km/h et plus	Tous trafics	Piste cyclable		
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source : Céréma

Contextual Guidance for Selecting All Ages & Abilities Bikeways				
Roadway Context				All Ages & Abilities Bicycle Facility
Target Motor Vehicle Speed	Target Max. Motor Vehicle Volume (ADT)	Motor Vehicle Lanes	Key Operational Considerations	
Any		Any	Any of the following: high curbside activity, frequent buses, motor vehicle congestion, or turning conflicts ¹	Protected Bicycle Lane
< 10 mph	Less relevant	No centerline, or single lane one-way	Pedestrians share the roadway	Shared Street
≤ 20 mph	≤ 1,000–2,000		< 50 motor vehicles per hour in the peak direction at peak hour	Bicycle Boulevard
≤ 25 mph	≤ 1,500–3,000	Single lane each direction, or single lane one-way	Low curbside activity, or low congestion pressure	Conventional or Buffered Bicycle Lane, or Protected Bicycle Lane
	≤ 3,000–6,000			Buffered or Protected Bicycle Lane
	Greater than 6,000	Protected Bicycle Lane		
Greater than 26 mph ¹	Any	Multiple lanes per direction	Low curbside activity, or low congestion pressure	Protected Bicycle Lane, or Reduce Speed
	≤ 6,000	Single lane each direction		Protected Bicycle Lane, or Reduce to Single Lane & Reduce Speed
	Greater than 6,000	Any	Any	Protected Bicycle Lane, or Bicycle Path
High-speed limited access roadways, natural corridors, or geographic edge conditions with limited conflicts	Any	Any	High pedestrian volume	Bike Path with Separate Walkway or Protected Bicycle Lane
			Low pedestrian volume	Shared-Use Path or Protected Bicycle Lane

← Daran, Cambot, Tresariou/Gloxin
← Massenet, Olle Laprunne

Source : U.S. National Association of City Transportation Officials

Source: NACTO Designing for All Ages and Abilities (2017)

VI. Plan d'aménagement global

Le PDU alternatif pour l'agglomération, élaboré par l'association Pau à Vélo, propose, à l'échelle de Jurançon, un plan d'aménagement coupant les possibilités de transit 14 Juillet/Pont d'Espagne, Croix du prince/Pont d'Espagne, et à travers la place du Junqué, permettant de supprimer la part non résidentielle de ce trafic.

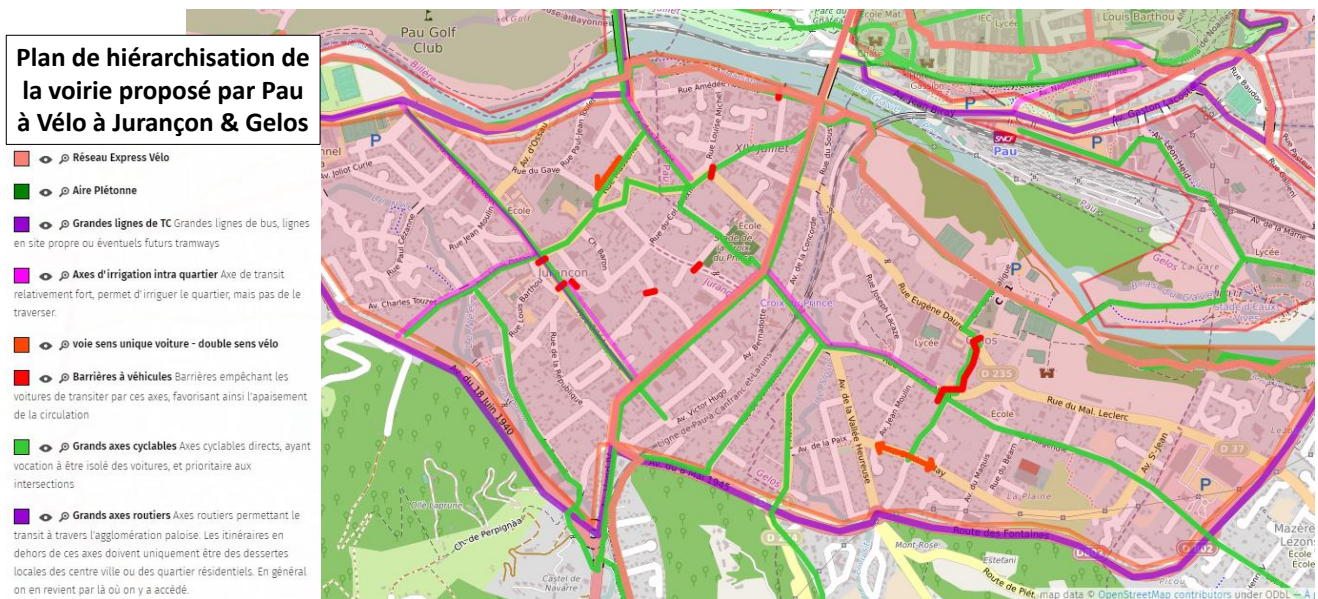


Figure 2 : Plan d'aménagement proposé pour Jurançon

Ce plan d'aménagement alternatif, essentiellement basé sur une refonte du plan de circulation, repose, pour une très large partie, sur une forte diminution de la circulation automobile qui permet d'apaiser les rues et de rendre celles-ci aux habitants.

Le Plan d'aménagement proposé présente donc l'avantage de réduire les investissements nécessaires à l'augmentation de la part modale du vélo. Par la réduction drastique du trafic sur une majorité de voies, il permet également de ralentir la détérioration des chaussées, réduisant encore les frais d'entretien de la voirie.