

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS CYCLABLES



Contribution de l'association :



Pau à vélo
Centre social la pépinière
6 av. Robert Schuman
64000 PAU

pau@fubicy.org

Avril 2019

Proposer un aménagement cyclable dans une commune, ce n'est pas simplement peindre des logos cyclistes sur le bord de la rue. Ce n'est pas non plus se satisfaire d'une ligne discontinue séparée du bord de la chaussée de 60 cm. Des aménagements cyclables de ce type sont contre productifs :

- les cyclistes ne considèrent pas, à juste titre, ce type d'équipements suffisants pour garantir leur sécurité lors de leur circulation à proximité du flux de voitures.
- les automobilistes accordent autant de place et de respect aux cyclistes que ce que les infrastructures les y contraignent.

Par conséquent il est inutile d'utiliser l'argent public pour un aménagement cyclable mal conçu.

L'association Pau A Vélo se permet donc de proposer un plan d'aménagement sur le périmètre de la commune de Jurançon et en connexion avec les autres communes de l'agglomération paloise.

Les aménagements présentés ci-dessous sont élaborés pour répondre aux nécessités suivantes :

- **Garantir la sécurité des usagers les plus vulnérables, piétons et cyclistes**, lors de leurs déplacements quotidiens vers leur lieu de travail, vers les écoles et plus généralement lors de tous les déplacements envisageables à vélos.
- **Créer un réseau cyclable sur Jurançon et en connexion avec les autres villes** de l'agglomération afin qu'il n'y ait pas de discontinuité dans les trajets envisagés par les cyclistes et ainsi éviter des lieux de danger localisés.
- **Proposer aux habitants de Jurançon la possibilité de choisir un moyen de déplacement moins coûteux, moins dangereux, moins polluant**. Transformer les rues de Jurançon afin que les aménagements urbains ne soient plus systématiquement orientés de manière à positionner la voiture comme élément central de la mobilité. Il ne s'agit pas ici de stigmatiser les automobilistes mais bien d'entamer le changement de mentalité nécessaire à une vie sereine dans les agglomérations pour les années à venir.

Il est par ailleurs évident qu'engager la commune de Jurançon dans cette démarche de progrès est forcément bénéfique à la fois pour la commune mais aussi pour les commerces de proximité :

- **Les aménagements vélos coutent moins cher que l'équivalent pour les voitures¹** et l'entretien est évidemment moins coûteux. Le budget de la commune se trouve donc moins entamé par l'investissement sur des aménagements pour des réseaux cyclables. (cf. annexe 1)
- **Les infrastructures routières sont moins dégradées** au fur et à mesure que les Jurançonnais délaissent progressivement la voiture pour le vélo. La durée de vie des voiries s'en trouvent donc augmentée.
- **Les commerces sont favorisés par les habitants se déplaçant à vélo²**. Leurs achats réguliers sont réalisés dans les commerces de proximité, délaissant progressivement les centres commerciaux de périphérie.

¹ Rapport de l'agence d'urbanisme de la région mulhousienne : Le cout réel des déplacements dans m2A (voiture, marche, vélo et transports collectifs)

² Publication ADEME N° 4841 : Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés

- **Un réseau cyclable de qualité est aujourd'hui un atout de premier ordre pour inciter les jeunes couples à s'installer dans une commune.** La commune de Jurançon peut ainsi continuer à accueillir toutes les tranches d'âges, garantissant par exemple le maintien du nombre de classes dans les écoles maternelles et primaires.
- **L'étalement urbain et ses nuisances associées sont réduits.**

Pour répondre à ces objectifs à court, moyen et long terme, il est nécessaire que la commune de Jurançon investisse dans des infrastructures urbaines de qualité. Concernant le volet investissement, l'annonce du gouvernement concernant le plan vélo national semble le moment adéquat permettant le financement d'une partie de ce projet.

Concernant les infrastructures de qualité, l'association Pau A Vélo est prête à s'engager aux côtés de la commune de Jurançon, comme elle le fait déjà pour d'autres communes de l'agglomération, pour l'élaboration d'un plan d'aménagement cohérent.

Pour ce faire, l'association Pau A Vélo s'est chargée, dans un premier temps, de réaliser un état des lieux des aménagements dédiés à la circulation à vélo dans le centre-ville de Jurançon afin de fournir aux services techniques ainsi qu'aux élus de la mairie de Jurançon des éléments factuels justifiant un investissement.

Enfin, l'association Pau A Vélo propose des recommandations, sur les aménagements existants mais aussi sur les compléments nécessaires, afin de répondre correctement aux exigences de sécurité et de cohérence du réseau cyclable.

SOMMAIRE

1	LE RESEAU CYCLABLE A JURANCON : UN MANQUE DE CONTINUITE DANS LES AMENAGEMENTS	5
1.1	Etat des lieux de l'existant	5
1.2	Plan de circulation velo / auto proposé	6
2	ETAT DES LIEUX DETAILLE ET RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENTS FUTURS.....	10
2.1	Place du Junqué	10
2.2	Rue Massenet	12
2.3	Carrefour pont d'Espagne / Av. des vallées / Av. corps F.P. / Rue A. Rousille	14
2.4	Avenue du corps Franc Pommies	17
2.5	Avenue des vallées	21
2.6	Rue Amédée Roussille	23
2.7	Carrefour croisement avenue Gaston Cambot / rue Jean Moulin.....	24
2.8	Avenue Gaston Cambot	27
2.9	Rue Ollé Laprune.....	29
2.10	Avenue Henri IV	30
2.11	Rue Romain Trésariou / Rue du colonel Gloxin	32
2.12	Rue de la Croix du prince, Av Kreuzburg.....	34
2.13	Accès à l'école Louis Barthou.....	35
3	BORNES DE PARKING VELOS SUR LE CENTRE VILLE DE JURANCON	38
4	Aménagements complémentaires.....	39
4.1	Panneaux "cédez le passage cycliste" aux feux tricolores	39
5	ANNEXE 1 : cout de création des infrastructures.....	40

1 LE RESEAU CYCLABLE A JURANCON : UN MANQUE DE CONTINUITE DANS LES AMENAGEMENTS

1.1 Etat des lieux de l'existant

L'état des lieux ainsi que les propositions faites dans ce rapport se limitent au cœur urbain de la commune où l'essentiel de l'activité se concentre, où l'habitat est le plus dense et l'absence de relief plus incitative à l'alternative vélo.

La carte présentée Figure 1 permet de visualiser en traits verts les rues le long desquelles sont présents des aménagements de circulation dédiés au vélo (bandes cyclables pour la grande majorité). Cette carte ne permet pas d'identifier ni la qualité de ces aménagements ni leur pertinence. Ces deux points seront repris en détails dans les paragraphes suivants qui permettent d'avoir un état des lieux détaillé rue par rue.

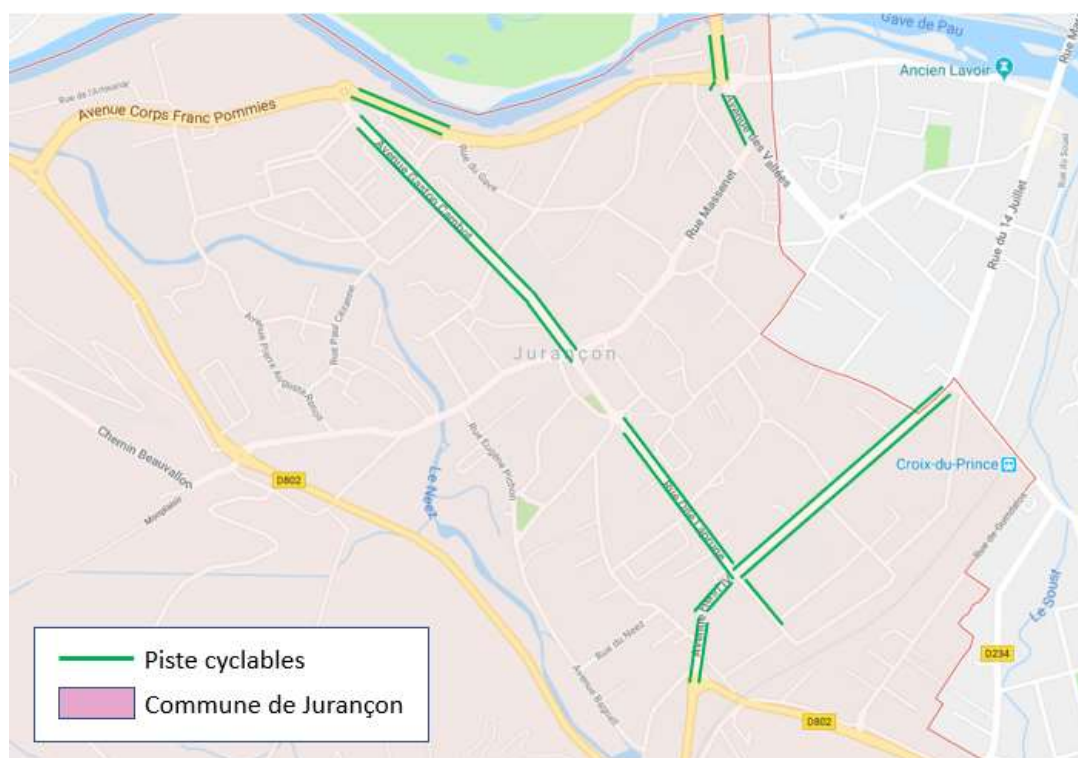


Figure 1 : plan du centre-ville de Jurançon. Les lignes vertes représentent les bandes / pistes cyclables

Cette carte met en évidence deux défauts essentiels :

- **Le très faible maillage des rues de Jurançon en voies aménagées pour les cycles.** L'absence de voies cyclables est particulièrement remarquable aux abords des lieux publics comme les écoles élémentaires Louis Barthou et Saint Joseph, le lycée professionnel André Campa, le centre nautique du pont d'Espagne, le gymnase sportif du Bernet ou encore la salle de spectacle l'atelier du Neez.
- **Les discontinuités entre les aménagements présents dans le centre-ville de Jurançon.** En l'état, il n'est pas possible d'envisager de se déplacer à vélo en sécurité sur l'ensemble du centre de Jurançon et vers les autres communes de l'agglomération car aucune continuité des aménagements n'est assurée.

1.2 Plan de circulation velo / auto proposé

Le plan d'aménagement construit pour Jurançon par l'association Pau A Vélo s'inscrit dans une démarche plus globale : un plan de circulation ambitieux mais cohérent est proposé aux différentes communes ainsi qu'à l'agglomération (Figure 2) :

Celui-ci repose sur l'identification :

- Des axes de transit permettant un trafic automobile dense et régulier.
- Des zones sans transit : l'intérieur de ces zones est évidemment accessible à tout type de véhicule mais le passage d'un axe de transit à l'autre ne peut pas se faire en circulant en voiture à travers cette zone.

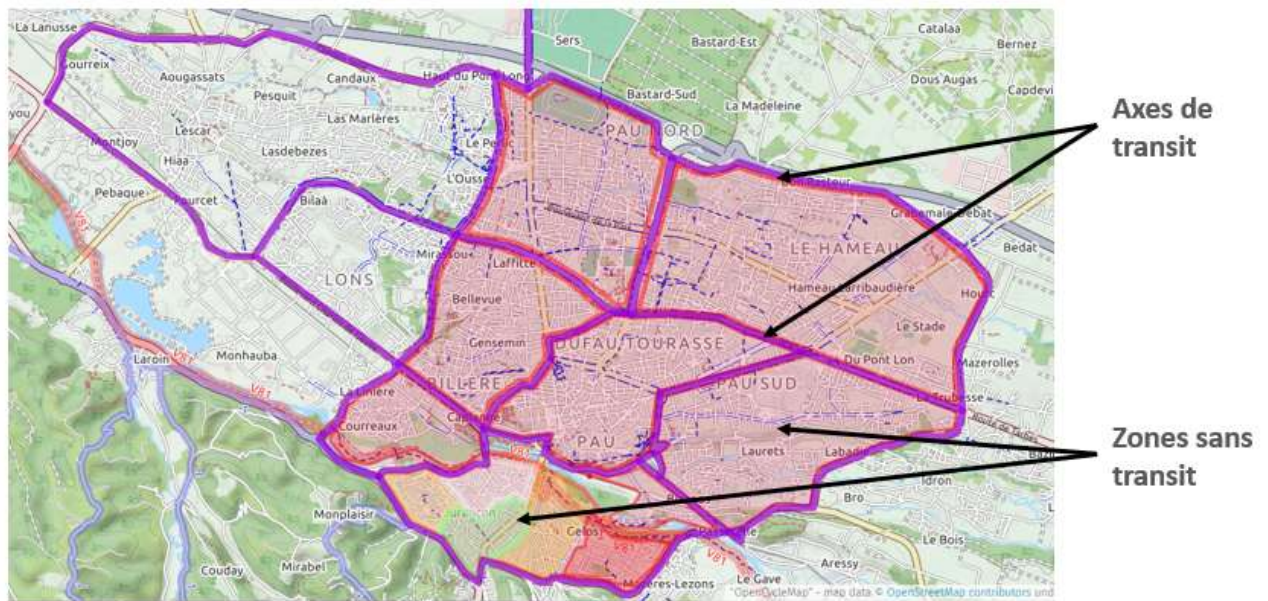


Figure 2 : plan de circulation urbain sur l'agglomération de Pau proposé par Pau à vélo

Dans le cadre de ce plan global, le centre-ville de Jurançon forme avec le celui de Gelos une zone sans transit (Figure 3). Au sein de cette zone, le plan d'aménagement proposé par l'association Pau à vélo repose sur les points essentiels suivants :

- Supprimer le trafic de transit. En effet le cœur de Jurançon ainsi que ses rues résidentielles n'ont pas vocation à accueillir le flux automobile du type Gan → Billère ou Gelos → Lescar.

Cette suppression du trafic de transit peut se faire par :

- La création de réseaux de sens interdits ou de zones non franchissables hors cycles et piétons.
- L'aménagement des itinéraires intra quartiers pour voitures, piétons et cyclistes au sein des zones sans transit.

La mise en place de ce type d'aménagement sera à construire avec la commune de Jurançon et l'agglomération de Pau. Néanmoins l'association Pau A Vélo propose déjà dans ce dossier plusieurs axes de réflexion, notamment basé sur la refonte du plan de circulation autour de place du Junqué et de la rue Massenet.

- Prévoir des aménagements dédiés et sécurisés sur les axes de trafic intense. Les axes concernés par ce type d'aménagements sont essentiellement sous la juridiction

de l'agglomération de Pau (avenue des vallées, avenue Corps Franc Pommies, avenue Gaston Cambot)

- **Assurer une continuité des aménagements**

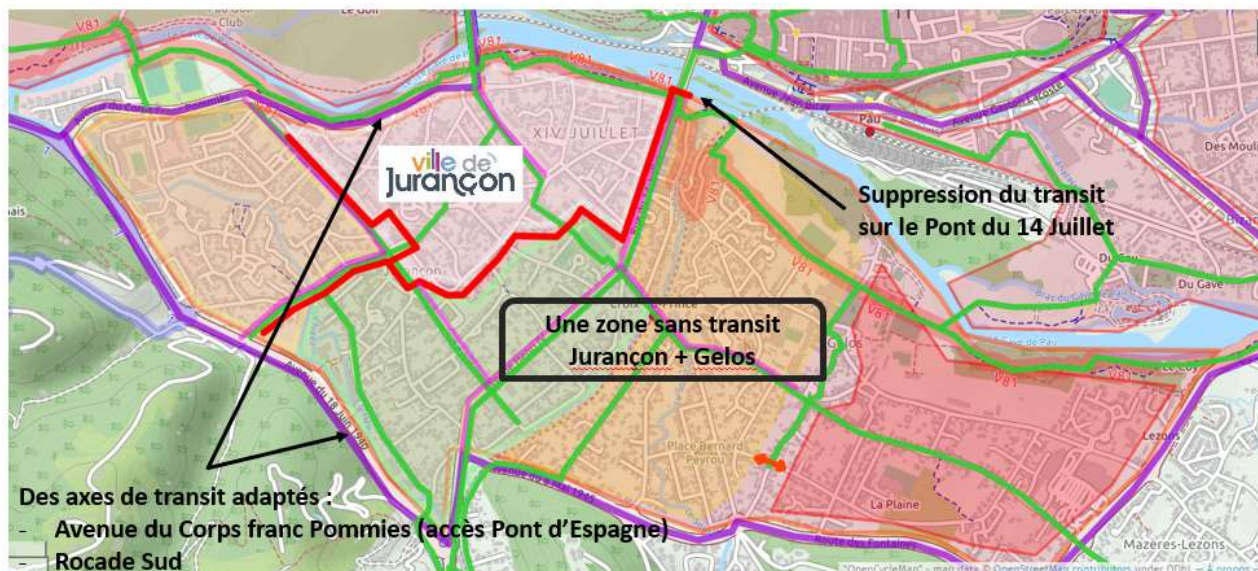


Figure 3 : définition de la zone sans transit regroupant les centre villes de Jurançon et Gelos. Traits rouges sur Jurançon : les axes infranchissables en voiture

Le choix de la suppression du trafic de transit a un impact direct :

- Sur la qualité de vie des habitants du centre-ville : moins de trafic traversant, moins de bruit, moins de gaz d'échappement, plus de sécurité. C'est une réelle opportunité pour Jurançon de renforcer le sentiment de cœur de village vivant et rendu à ses habitants.
- Sur les sommes à investir par la commune de Jurançon pour parvenir à une solution acceptable et viable pour les cyclistes/piétons. En effet, il est nettement moins cher de remodeler le plan de circulation et de poser des sens interdits que de construire des pistes cyclables sur la plupart des rues.

Afin d'étoffer ce dossier, l'association a réalisé un comptage sur le carrefour du pont d'Espagne. Les moyens et temps d'action sont rudimentaires et à l'échelle de l'association mais fournit un ordre d'idée sur le trafic de transit. Les résultats sont résumés sur la Figure 4 et font apparaître les points suivants :

- On évalue à 4300 le nombre de voitures passant entre 7h et 9h30 sur ce carrefour.
- On évalue à 3100 le nombre de voitures en provenance ou en direction des quartiers résidentiels (Amédée Rousille, Vallées, Massenet).
- En mettant ces chiffres en regard de la population estimée, résidant dans ces quartiers, **on estime qu'en supprimant le trafic de transit, le flux automobile en direction des rues Roussille, vallées et Massenet diminuerait d'un facteur 5 à 10.**

Ces estimations sont évidemment sommaires et non professionnelles mais donnent un ordre de grandeur des bénéfices que pourraient apporter la suppression du trafic de transit.

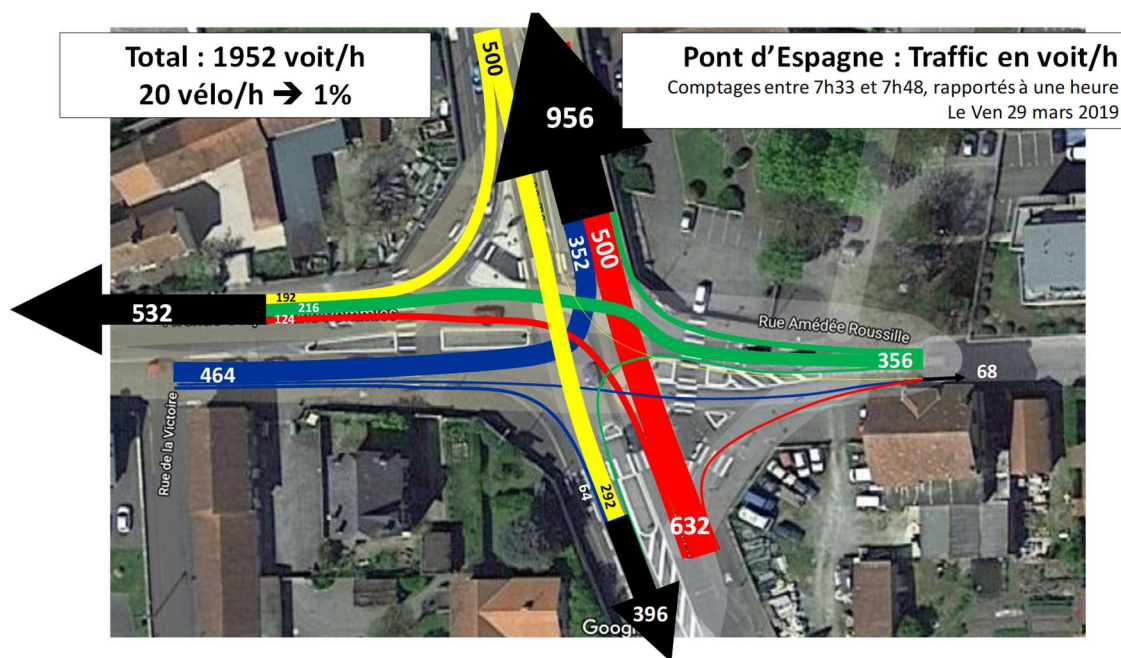


Figure 4 : évaluation du trafic sur le carrefour du pont d'Espagne en début de matinée du vendredi 29 Mars 2019

Globalement, la carte Figure 5 présente un plan à long terme des aménagements nécessaires sur le centre-ville de Jurançon pour le dynamiser par une meilleure cohabitation des différents modes de transport auto / vélo / piéton. Ceci augmentera à court terme son attractivité touristique (balades depuis Pau) et son dynamisme commercial (accès facilité et apaisé au marché et aux commerçants).

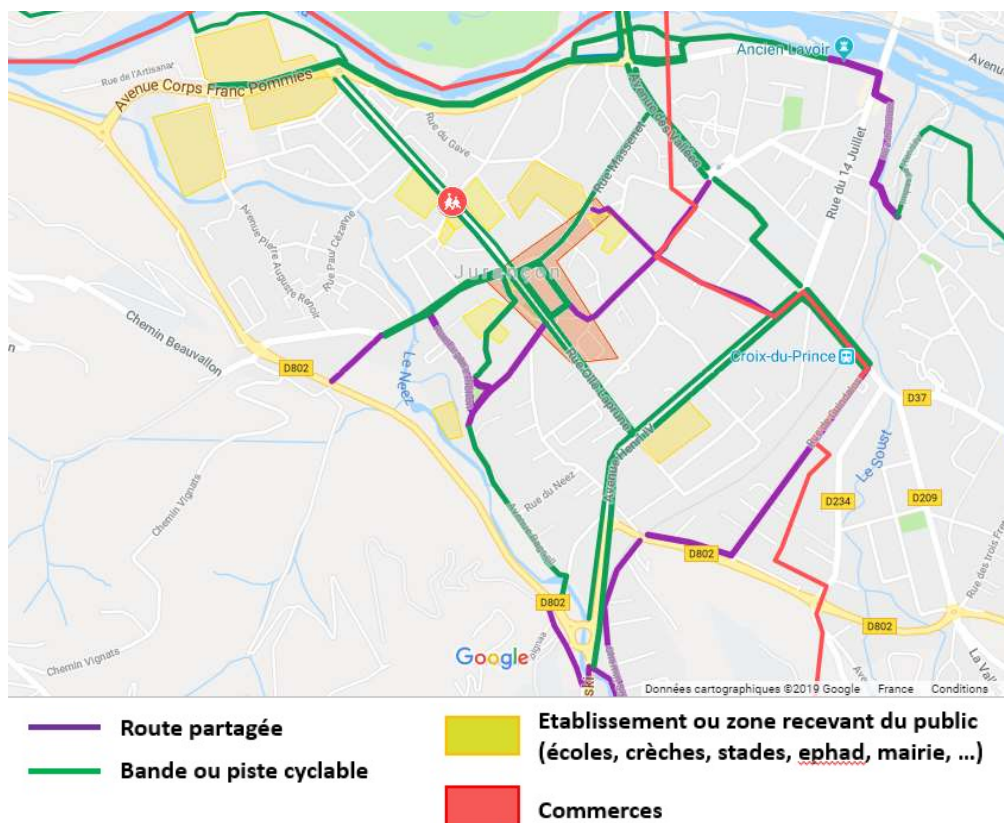


Figure 5 : plan des aménagements cyclables recommandés à Jurançon (commerces en rouge, lieux publics en jaune)

L'accent a été mis sur :

- Les accès cyclables aux lieux publics et en particulier aux écoles qui concentrent les cyclistes les plus vulnérables
- La création d'axes cyclables efficaces et rapides, permettant de traverser la ville de Jurançon et de se connecter aux aménagements des communes limitrophes
- L'organisation de la circulation automobile afin de supprimer les circulations de transit dans le cœur de village

Elle est [disponible en ligne³](#), onglet « Plan vélo Jurançon ».

Ce plan a vocation à être consulté à chaque réfection d'une voirie afin d'avoir la garantie que les aménagements cyclables qui y sont réalisés à cette occasion, conformément à la loi Laure, s'inscrivent dans un ensemble cohérent.

Les quartiers résidentiels ne sont pas concernés par ce réseau spécifique car les rues sont suffisamment étroites et courtes pour imposer d'elles même, aux automobilistes, une conduite apaisée. Cependant il est important de rappeler que la loi LAURE s'applique à toutes les voies urbaines, par conséquent en cas de rénovation d'une rue résidentielle, celle-ci devra être systématiquement transformée en zone de rencontre ou zone piétonne, seules possibilités d'aménagement n'imposant pas de voie cyclable dédiée.

Outre ces axes majeurs d'amélioration de l'aménagement cyclable à Jurançon, les paragraphes suivants permettent de mettre en évidence :

- **La vétusté de très nombreux marquages au sol** jusqu'à la quasi disparition de certaines bandes cyclables.
- **Le caractère dangereux et/ou inadapté de certains aménagements cyclables.**

³ https://drive.google.com/open?id=1k6GOxrhKH_w8ObT6-H-pGiy6_VYIYjBE&&usp=sharing

2 ETAT DES LIEUX DETAILLE ET RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENTS FUTURS

2.1 Place du Junqué

2.1.1 Etat des lieux de l'existant

Cette place de 2 hectares est le cœur du village de Jurançon. Elle est aujourd'hui très encombrée par l'emprise automobile qui recouvre 8300m², soit 41% de sa superficie dédiée à l'automobile, dont seulement 2500m² de stationnement. Elle est, de plus, majoritairement dépourvue de cheminement dédiés aux vélos. Enfin, elle est le lieu d'une intense circulation automobile, en grande partie par des véhicules ne faisant qu'y transiter.

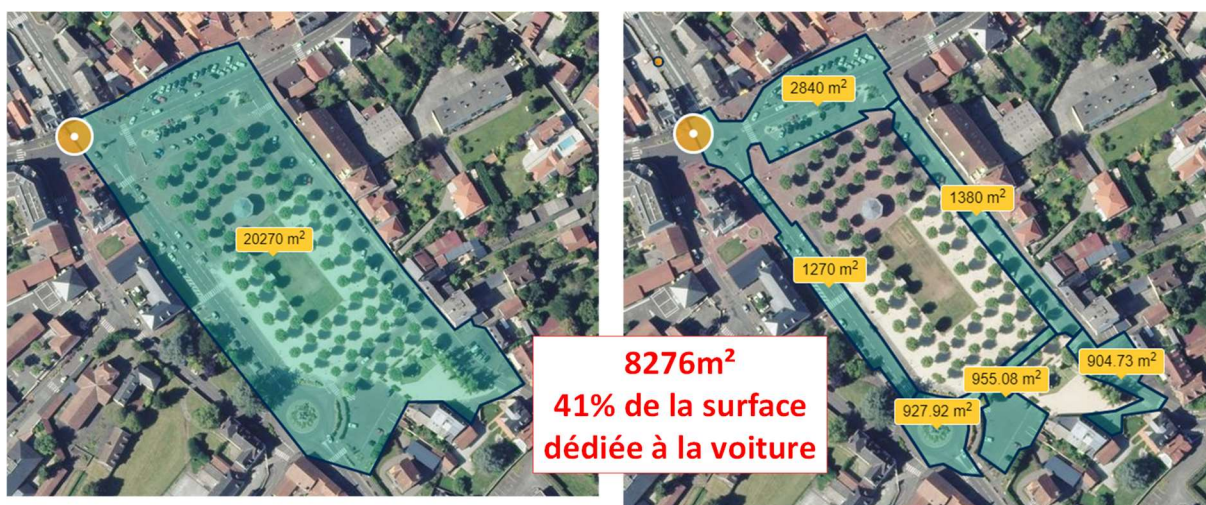


Figure 6 : Emprise automobile sur la place du Junqué

2.1.2 Les recommandations d'aménagements

Les modifications proposées ci-dessous visent deux objectifs principaux :

- La suppression du trafic de transit dans le cœur de village
- La réduction de l'emprise automobile sur la place au bénéfice des déplacements actifs, et afin d'apaiser la place.

Comme le montre la Figure 7, il est nécessaire, pour atteindre ces objectifs, de revoir le plan de circulation autour de la place du Junqué comme suit :

- La rue Charles de Gaulles n'est accessible qu'aux bus et cyclistes. La circulation automobile n'y est plus autorisée afin de supprimer le transit nord ouest / sud est.
- La place du Junqué reste néanmoins accessible via toutes les rues existantes mais les sens de circulation sont revus comme indiqués ci-dessous :
 - o La rue Massenet passe à sens unique (voir § dédié plus loin). Pour quitter la place, il convient alors d'emprunter l'avenue Gaston Cambot ou la rue Louis Daran
 - o Le sens de circulation de la rue Borja est modifié sur une moitié, permettant ainsi aux voitures venant de l'avenue Ollé Laprunne de rejoindre le parking de la médiathèque. Cette modification est aussi nécessaire afin de supprimer le trafic de transit dans le sens Gaston Cambot → Ollé Laprunne

- La circulation automobile venant de l'avenue Ollé Laprune, doit repartir soit par l'avenue Ollé Laprune, soit par la rue Borja
- La rue Michel Coulom devient interdite à toute circulation autre que celles des riverains et les places de stationnement existantes sont conservées et réservées aux riverains

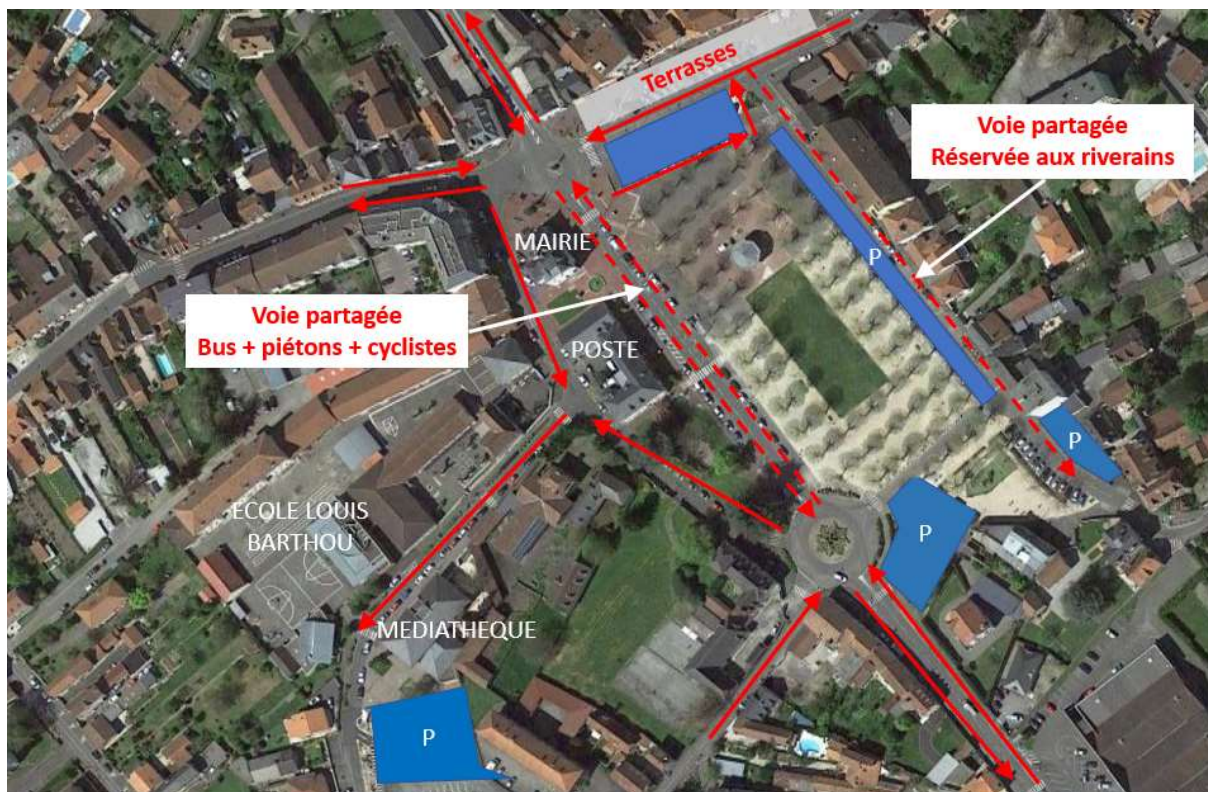


Figure 7 : Plan de circulation cible sur la place du Junqué

Afin d'accentuer la notion d'espace partagé et accessible aux piétons et cyclistes, on pourra imaginer un revêtement uniforme sur toute la place, sans trottoir ni dénivelés.

Ce plan de circulation permet de :

- Réduire de 60% l'emprise au sol des zones réservées aux voitures : 8300m² → 3500m² (Figure 8)
- Conserver la quasi totalité des places de stationnement
- Dégager des espaces de terrasse sur le côté Nord de la place
- Dégager des espaces pour les déplacements actifs (dont cyclables), Rue Michel de Coulom, Rue Charles de Gaulle.
- Reconnecter le jardin pour enfant à la partie principale de la place
- Conserver la circulation des bus (uniquement), par une signalisation adaptée et/ou des plots rétractables de chaque côté de la place.
- Permettre la tenue du marché du vendredi matin en y rendant la circulation piétonne et cyclable plus sûre et plus facile

En outre ce plan de circulation permet de conserver l'accessibilité aux services publics (mairie, poste, école, médiathèque) et aux commerces quelle que soit la rue de provenance ainsi que de maintenir l'accessibilité au parking de la médiathèque, largement utilisé d'une part par les parents d'élève de l'école Barthou mais aussi les jours de marché. Les rues Louis Barthou et Borja seront néanmoins traitées de manière à sécuriser les accès à vélo par les élèves de l'école primaire (voir paragraphe dédié).

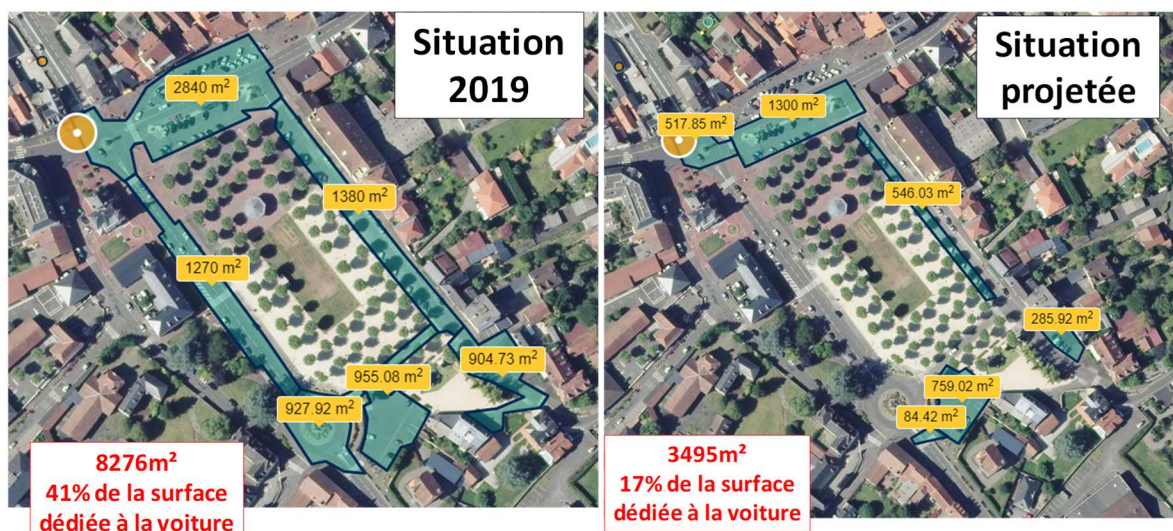


Figure 8 : emprise automobile projetée pour la place du Junqué

2.2 Rue Massenet

2.2.1 Etat des lieux de l'existant

Cette rue est un axe majeur pour accéder au centre-ville de Jurançon depuis le pont d'Espagne, tant en voiture qu'à vélo.

Actuellement, cette rue est en zone 30 et jalonnée de ralentisseurs. Le trafic y reste cependant important, et la circulation à vélo s'y fait dans un fort sentiment d'insécurité, a fortiori avec des enfants ou avec des personnes peu expérimentées.

Un comptage vidéo réalisé durant la journée du 14 mars 2019 a permis d'évaluer le trafic le long de cette rue et montre, Figure 9, que la circulation mixte n'est pas adaptée au couple (trafic/vitesse) et nécessite l'aménagement d'une voie cyclable séparée.

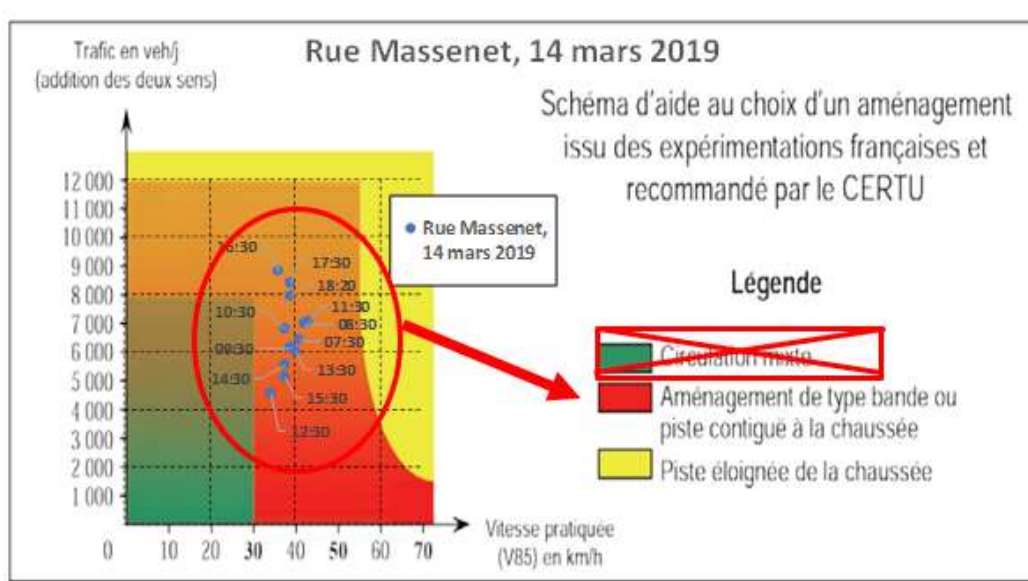


Figure 9 : comptage du trafic dans la rue Massenet

Cette situation limite fortement les accès cyclables au centre-ville (commerces, services publics) depuis les quartiers à proximité du pont d'Espagne.

2.2.2 Les recommandations d'aménagement

Les recommandations d'aménagement de cette rue s'accompagnent d'un remodelage local du plan de circulation :

- Mettre la rue Massenet en sens unique jusqu'à la place du Junqué (intersection rue Michel de Coulom) dans le sens avenue des vallées => Place du Junqué
- **Si le choix est fait par la mairie de supprimer le trafic de transit passant à travers Jurançon, comme explicité dans le chapitre précédent, alors le flux automobile à travers cette rue sera probablement suffisamment faible pour ne pas prévoir d'aménagement particulier**
- **Sinon il conviendra de créer une piste cyclable bi-directionnelle. Cette piste cyclable aura pour but de protéger la circulation cycliste jusqu'à l'arrivée au sein de la zone partagée située au droit des premiers commerces et de l'église. Dans le cadre d'un centre ville partagé et apaisé, il semble logique de ne pas faire apparaître de piste cyclable, ce qui renforcera le sentiment de cœur de village.**
- Organiser un plan de circulation automobile :
 - Vallées => Junqué par Leclerc/Massenet à sens unique
 - Junqué=> Vallées par Trésarieu/Gloxin à sens unique

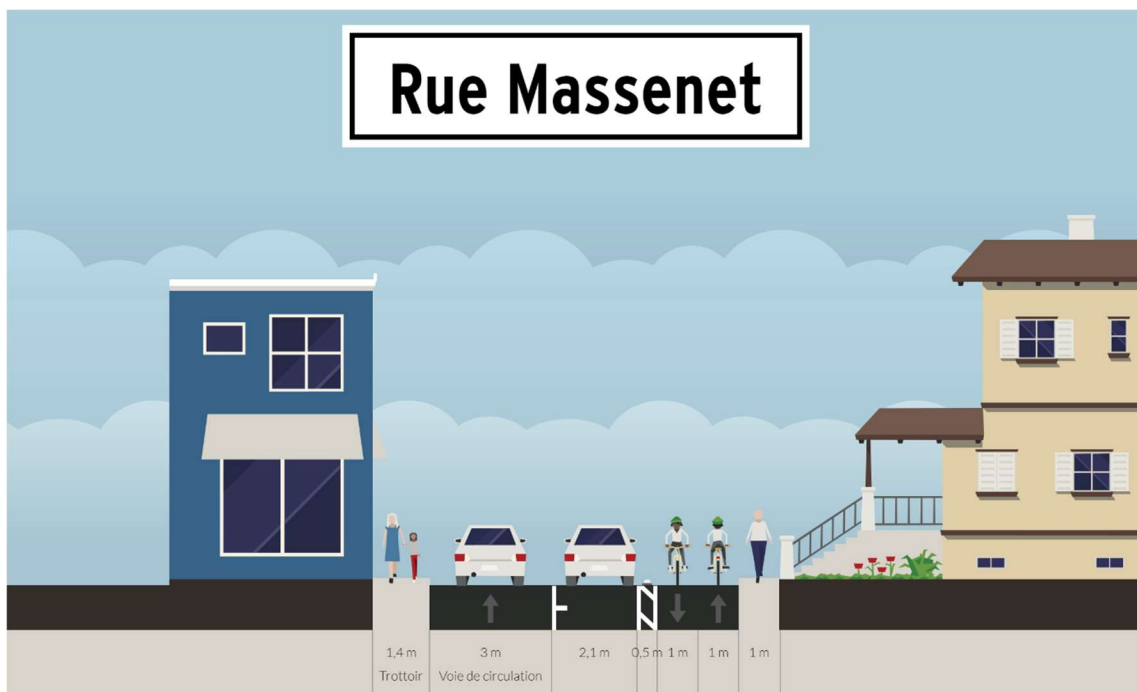


Figure 10 : proposition d'aménagement de la rue Massenet si le trafic de transit n'est pas supprimé

Le bus C14 qui emprunte la rue Massenet dans le sens Junqué => Vallées passerait maintenant par l'Avenue d'Ossau.

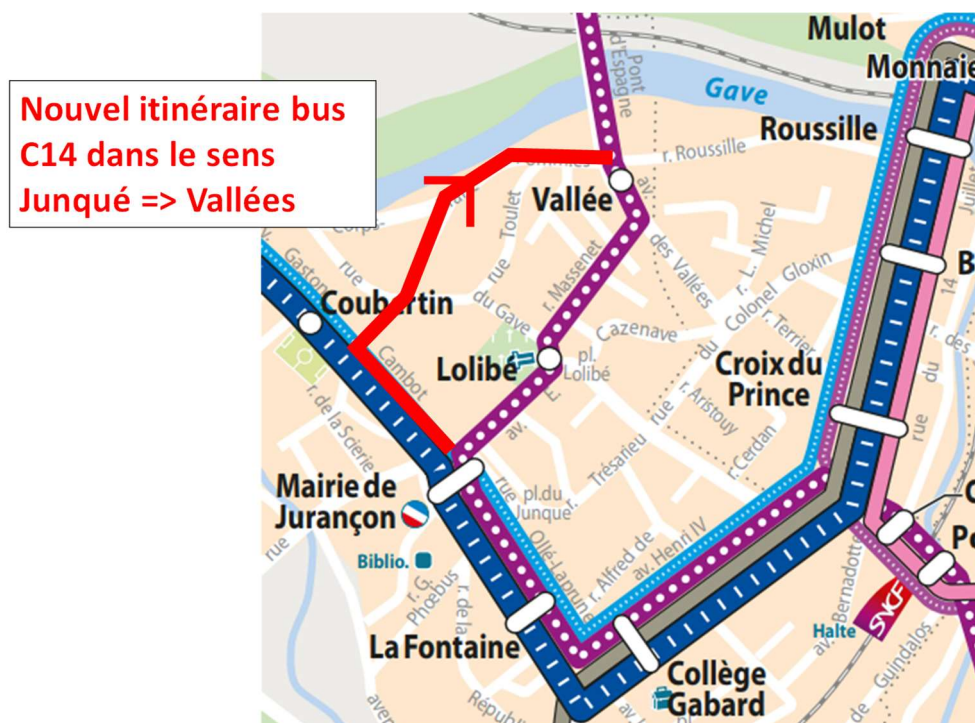


Figure 11 : Nouvel itinéraire bus C14 rue Massenet

2.3 Carrefour pont d'Espagne / Av. des vallées / Av. corps F.P. / Rue A. Roussille

2.3.1 Etat des lieux de l'existant

L'aménagement dédié au vélo dans cette zone regroupe plusieurs problèmes :

- **Pas de cohérence d'aménagement sur les 4 rues menant au carrefour :**

PONT D'ESPAGNE Bande cyclable avec plots au sol	
AVENUE CORPS FRANC POMMIES Aucun aménagement	
AVENUE DES VALLEES Bande cyclable jusqu'à la rue Massenet	
RUE AMEDEE ROUSSILLE Aucun aménagement	

- **Circulation dédiée au vélo incompréhensible :**

La circulation des cyclistes sur ce carrefour est gérée comme celle des piétons et non pas comme un moyen de transport à part entière. En effet les marquages au sol invitent les cyclistes souhaitant tourner à gauche (en provenance de l'avenue du corps Franc Pommies ou de l'avenue des vallées) à rejoindre le trottoir sur la droite, puis traverser la rue comme les piétons une première fois, puis traverser la rue qu'ils souhaitent rejoindre. Outre le fait que les vélos se trouvent alors sur les trottoirs et passages piétons, ce mode de fonctionnement n'est absolument pas intuitif.



Figure 12 : arrivée au carrefour en provenance de l'avenue du corps Franc Pommies (à gauche) et de l'avenue des vallées (à droite)

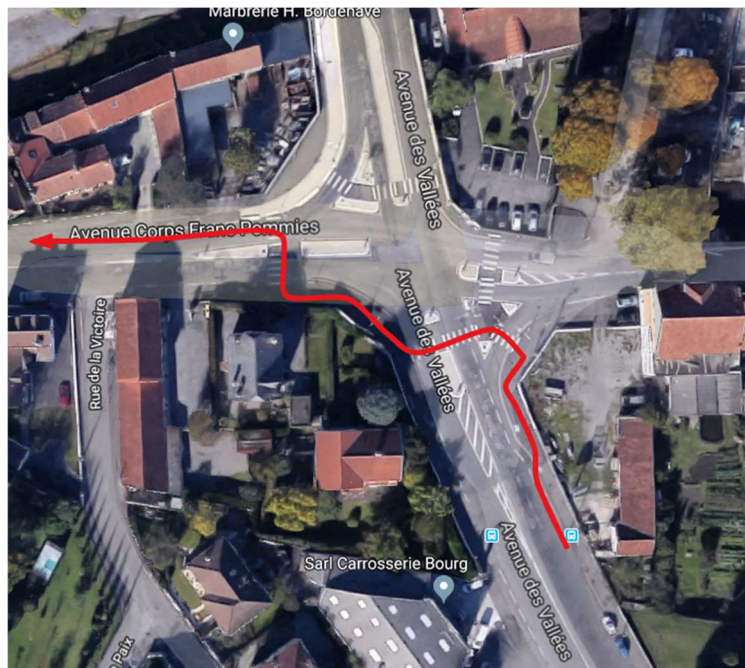


Figure 13 : chemin cyclable actuel à suivre pour un cycliste venant de l'avenue des vallées et allant avenue du corps franc pommies

- **Dangerosité de certains aménagements :**

Les cyclistes venant du pont d'Espagne et tournant à droite sur l'avenue du corps Franc Pommies sont confrontés simultanément, au niveau du feu tricolore, à la fin de la bande cyclable et aux automobiles tournant à droite et roulant sur la fin de la bande cyclable (Figure 14). Cet aménagement est particulièrement accidentogène puisque les cyclistes sont alors coincés par les voitures qui coupent le virage et se rapprochent du trottoir.



Figure 14 : voiture à cheval sur la piste cyclable à la sortie du pont d'Espagne

2.3.2 Les recommandations d'aménagement

Il est possible de conserver la structure physique actuelle de ce carrefour mais les aménagements suivants doivent être réalisés :

- Créer des SAS vélo au droit des 4 feux tricolores
- Poursuivre la bande cyclable du pont d'Espagne vers l'avenue du corps Franc Pommies
- Poursuivre la bande cyclable de l'avenue des vallées vers la rue Amédée Roussille
- Créer une bande cyclable en fin de rue Amédée Roussille, en connexion avec la veloroute V81 et en direction du pont d'Espagne
- Matérialiser la bande cyclable dans le virage intérieur de l'Avenue du Corps Franc Pommies vers l'avenue des vallées. Actuellement ce cheminement existe mais manque de lisibilité. La connexion trottoir / avenue des vallées doit être aussi aménagée

Le long des bandes cyclables présentes dans les virages sur les chaussées décrites ci-dessus, des protections anti intrusion de voiture doivent absolument être fixées afin d'éviter aux vélos d'être poussés contre les trottoirs par les voitures coupant les virages.

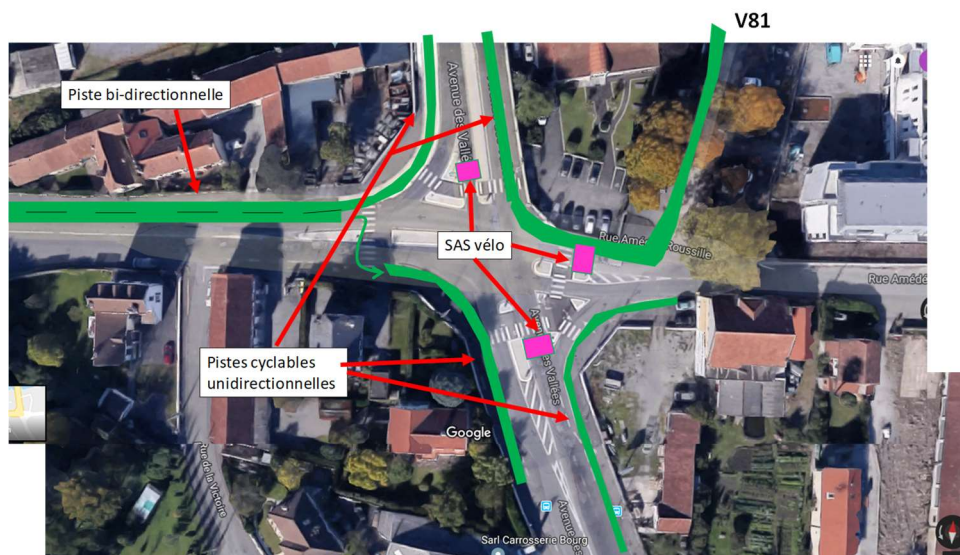


Figure 15 : proposition d'aménagement du carrefour du pont d'Espagne

2.4 Avenue du corps Franc Pommies

2.4.1 Etat des lieux de l'existant

Comme le montre la Figure 16, sur l'avenue elle-même il n'y a qu'une très petite portion sur laquelle il existe une bande cyclable. De plus cette bande s'achève au milieu de l'avenue sans fournir aux cyclistes d'alternative pour poursuivre leur trajet sur une voie dédiée.



Figure 16 : aménagement de l'avenue du corps Franc Pommies



Figure 17 : fin de la bande cyclable au milieu de l'avenue du corps franc Pommies

Outre cette très faible proportion d'avenue aménagée, un des désagréments majeurs de cette avenue est le manque de connectivité avec les aménagements proches. En effet il n'existe aucun aménagement entre l'extrémité est de l'avenue du corps franc Pommies et le début de la voie verte située à l'entrée de la base d'eau vive (Figure 18). Il n'existe pas non plus d'aménagement permettant de connecter la voie verte du stade d'eau vive et celle du bord du gave.



Figure 18 : manque d'aménagement entre la piste cyclable du pont d'Espagne et l'entrée de la voie verte de la base d'eau vive

A noter la présence d'un chemin piéton parallèle au bord du gave, aujourd'hui inaccessible pour les cyclistes (interdit à tout véhicule, comme indiqué dans notre dossier « véloroute » du 15 novembre 2018). Chemin qui devrait être aménagé en Voie Verte pour l'intégrer à la véloroute V81.

2.4.2 Les recommandations d'aménagement

Au vu du trafic sur cet axe et la largeur disponible, il est possible d'aménager des pistes séparées du flux motorisé comme présenté sur la Figure 19, du pont d'Espagne jusqu'à la rocade.

Cette continuité permet en effet de desservir :

- La base d'eaux vives
- Le complexe sportif constitué par le stade de rugby, les courts de tennis et le gymnase
- Le stade de football
- Le lycée André Campa
- Le centre d'accueil des jeunes et le skate park
- Les quartiers résidentiels compris entre l'avenue Gaston Cambot et l'avenue du corps Franc Pommies
- La salle de spectacle La Ferronnerie
- Les berges du gave et la passerelle permettant la jonction avec Billère

L'aménagement jusqu'à la rocade permettra l'accès au parking d'intermodalité. Les automobilistes désireux de laisser leurs véhicules sur ce parking pourront de la sorte poursuivre leur trajet jusqu'à leur destination finale en transport en commun ou en vélo via une infrastructure dédiée et sécurisée.

En outre l'aménagement proposé permet :

- De protéger la piste cyclable du flux automobile par la présence de bande végétalisée et de place de stationnement. En effet il semble opportun :
 - o De reintroduire de la végétation dans cette zone connexe au parc naturel urbain des rives du gave.
 - o De structurer le stationnement automobile, proche de la base d'eaux vives, des berges du gave et du stade de rugby et du stade de football.
- De réduire la vitesse de circulation automobile par la réduction de la largeur des voies

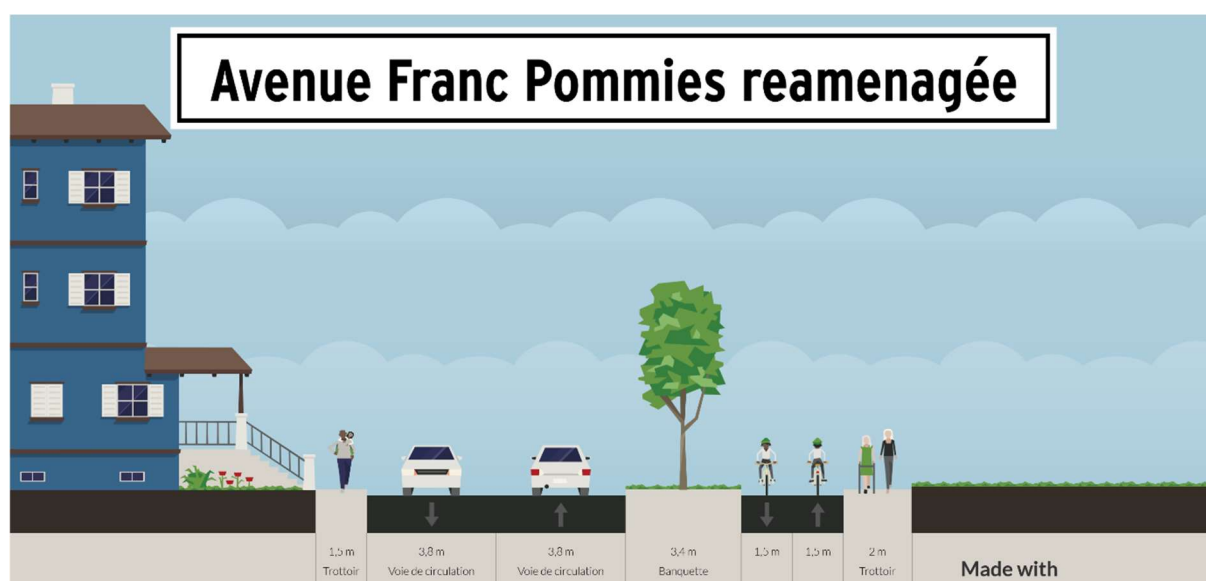


Figure 19 : exemple d'aménagement de l'avenue du corps Franc Pommies (le gave est à droite)

Le choix de la situation coté gave de cette piste cyclable bi directionnelle est motivé par :

- Le faible nombre de rue desservant les quartiers résidentiels de Jurançon (Avenue d'Ossau et rue Paul Jean Toulet). Ainsi il n'est pas nécessaire d'apporter d'attention particulière aux croisements avec des voies de circulation motorisée puisque par construction, il n'en existe pas.
- Permet néanmoins de desservir les lieux objectifs d'habitations via les carrefours existants : rond point Gaston Cambot/Franc Pommies, carrefour Joliot Curie (LEP) / Franc Pommies. Les lieux publics à desservir sont accessibles soient directement en bord de piste cyclable (base d'eau vive, stade de foot, berges du gave) soient via les carrefours cités précédemment.
- Apporte une solution pérenne à la continuité de la velo-route V81. En effet jusqu'à présent, entre la passerelle Jurançon/Billère et la base d'eaux vives du pont d'Espagne, la circulation à vélo y était interdite notamment pour cause de rives instables du gave. Ainsi la continuité V81 est assurée et la promenade piétonne le long du gave est dédiée aux piétons.
- Permet d'insérer une voie privilégiée de mobilité douce au sein d'un environnement apaisée (végétation de part et d'autre de la piste cyclable bidirectionnelle).

Enfin il conviendra d'apporter une attention particulière à la connexion entre le parking intermodal et la piste cyclable bidirectionnelle puisque ces deux aménagements sont situés de part et d'autre de la rocade.

2.5 Avenue des vallées

2.5.1 Etat des lieux de l'existant

Comme évoqué précédemment la bande cyclable présente depuis le carrefour du pont d'Espagne ne se poursuit que jusqu'à la rue Massenet dans un sens (Figure 20).



Figure 20 : arrêt de la bande cyclable de l'avenue des vallées au croisement avec la rue Massenet

Dans le sens opposé, la peinture permettant d'identifier la présence d'une bande cyclable a pratiquement disparu et il est impossible pour les automobilistes comme pour les cyclistes de distinguer la présence d'un aménagement spécifique aux vélos (Figure 21).



Figure 21 : la bande cyclable de l'avenue des vallées en direction du pont d'Espagne n'est pratiquement plus visible

2.5.2 Les recommandations d'aménagement

Au vu de la largeur disproportionnée de cette avenue, il est possible d'aménager des pistes séparées du flux motorisé de chaque côté de la voie comme présenté sur la Figure 22



Figure 22 : exemple d'aménagement de la rue des vallées

L'aménagement proposé permet :

- D'assurer une réelle sécurité pour les usagers à vélo
- De fournir des places de stationnement complémentaires pour les commerces et les habitations
- De réduire la vitesse de circulation auto par la réduction de largeur de la voirie

En outre il conviendra d'assurer la sécurité des cyclistes à l'intersection avec la rue Massenet et de mettre les signalétiques adaptées au respect de la priorité vélo comme le montre la Figure 23.

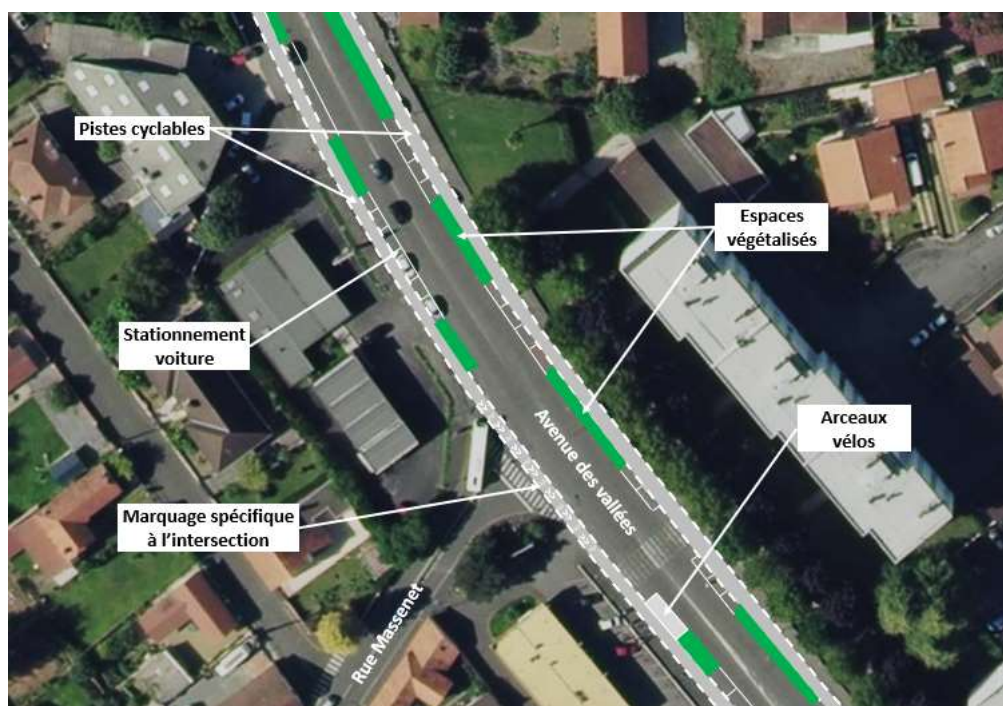


Figure 23 : préconisation d'aménagement du carrefour avenue des vallées / rue Massenet

2.6 Rue Amédée Roussille

2.6.1 Etat des lieux de l'existant

Cette rue ne possède pas d'aménagement spécifique mais un SAS vélo est visible au feu tricolore du carrefour. Cependant le manque d'entretien de la peinture au sol ne permet pas d'identifier clairement cet aménagement spécifique. On notera au passage le manque de cohérence par rapport à la circulation envisagée pour les cycles au départ des 3 autres rues (SAS vs. Double traversée piétonne pour tourner à gauche)



Figure 24 : SAS vélo pratiquement non identifiable par manque d'entretien du marquage au sol sur la rue Amédée Roussille

2.6.2 Les recommandations d'aménagement

Afin de maintenir une cohérence de circulation sur le carrefour et de garantir la sécurité des usagers à vélo, il est proposé :

- De maintenir le SAS vélo et de la rendre plus visible
- De créer une bande cyclable englobant le virage à droite, protégé au sol par des dispositifs anti intrusion voitures afin que celles-ci ne coupent pas la route aux vélos. Un espace sera évidemment réservé afin que les cyclistes venant de l'avenue des vallées puissent s'insérer dans la bande cyclable présente sur le pont d'Espagne.
- Cette bande cyclable pourra être poursuivie 20 mètres en amont du feu afin de réaliser une connexion avec la véloroute V81

2.7 Carrefour croisement avenue Gaston Cambot / rue Jean Moulin

2.7.1 Etat des lieux de l'existant

Une attention particulière a été portée sur ce carrefour car de nombreux établissements publics bordent ces rues et certains accueillent des mineurs (qui ne peuvent se déplacer qu'à pied ou à vélo de manière autonome). En effet dans un rayon de 50 mètres autour de ce carrefour sont présents :

- L'école primaire Jean Moulin
- Le centre de loisirs de Jurançon
- La maison pour tous
- La crèche
- La maison de retraite le clos des vignes
- Le pôle de santé

Il semble donc primordial d'assurer un aménagement garantissant la sécurité des usagers du vélo sur ce carrefour. L'aménagement de ce carrefour pose plusieurs problèmes :

- **Différence d'aménagement sur les 2 rues menant au carrefour :**

AVENUE GASTON CAMBOT Bande cyclable	
RUE JEAN MOULIN Aucun aménagement	

- **SAS vélos présents mais en cours de disparition**

Les 3 SAS vélos présentés ci-dessous sont encore partiellement visibles, mais les fonds verts tendent à disparaître et icones « cyclistes » ne sont que peu visibles.



Av. G. Cambot en direction du Junqué



Av. G. Cambot en direction du gave



Rue Jean moulin coté école Jean Moulin

- **SAS vélo inadapté :**

Le SAS vélo présent au niveau du feu tricolore devant la maison pour tous est doublement mal situé. En effet comme le montre la Figure 25 :

- Le SAS est situé devant le feu tricolore. Il est donc impossible pour les cyclistes situés dans le SAS de voir l'état du feu.
- Le SAS est situé sur le passage piéton. Au feu rouge, un cycliste situé dans le SAS entrave donc le passage des piétons.



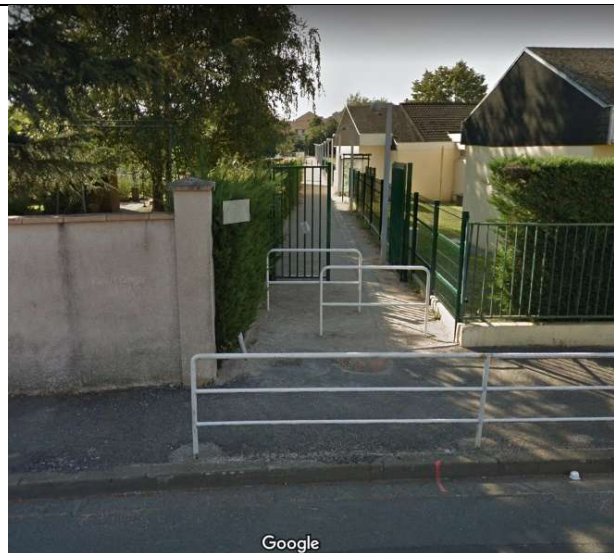
Figure 25 : SAS vélo présent devant la maison pour tous

- **PAS d'accès cyclable à l'école Jean Moulin à vélo avec des enfants :**

- La bande cyclable de l'avenue Gaston Cambot est séparée du trottoir par une barrière, générant un fort effet d'insécurité pour les cyclistes, surtout inexpérimentés
- Accès au trottoir de l'école uniquement au niveau du passage piéton, situation inconfortable à la fois pour les piétons mais aussi pour les jeunes cyclistes inexpérimentés.
- Aucun aménagement Rue Jean Moulin
- Accès très difficile à vélo à l'entrée de l'école maternelle (pas de bateau sur le trottoir, barrières multiples.
- Accès impossible à un vélo avec remorque de transport d'enfants
- Pas de parking vélo pour les parents amenant leurs enfants dans l'école



Barrière Av Gaston Cambot en face de l'école Jean Moulin



Accès à l'entrée de l'école maternelle



Aucun équipement cyclable Rue Jean Moulin

Figure 26 : situations aux abords de l'école Jean Moulin

2.7.2 Les recommandations d'aménagement

Le caractère stratégique de ce carrefour requiert des aménagements en conséquence :

- Une piste cyclable protégée dans les 2 sens Avenue Gaston Cambot (cf § dédié)
- Un carrefour avec la Rue Jean Moulin sécurisé (cf Figure 27)
- Des pistes cyclables protégées devant l'école Jean Moulin, Rue Jean Moulin (cf Figure 27)
- Création de bandes cyclables protégées dans la Rue Jean Moulin jusqu'à l'Avenue du Corps Franc Pommiès et à la véloroute V81

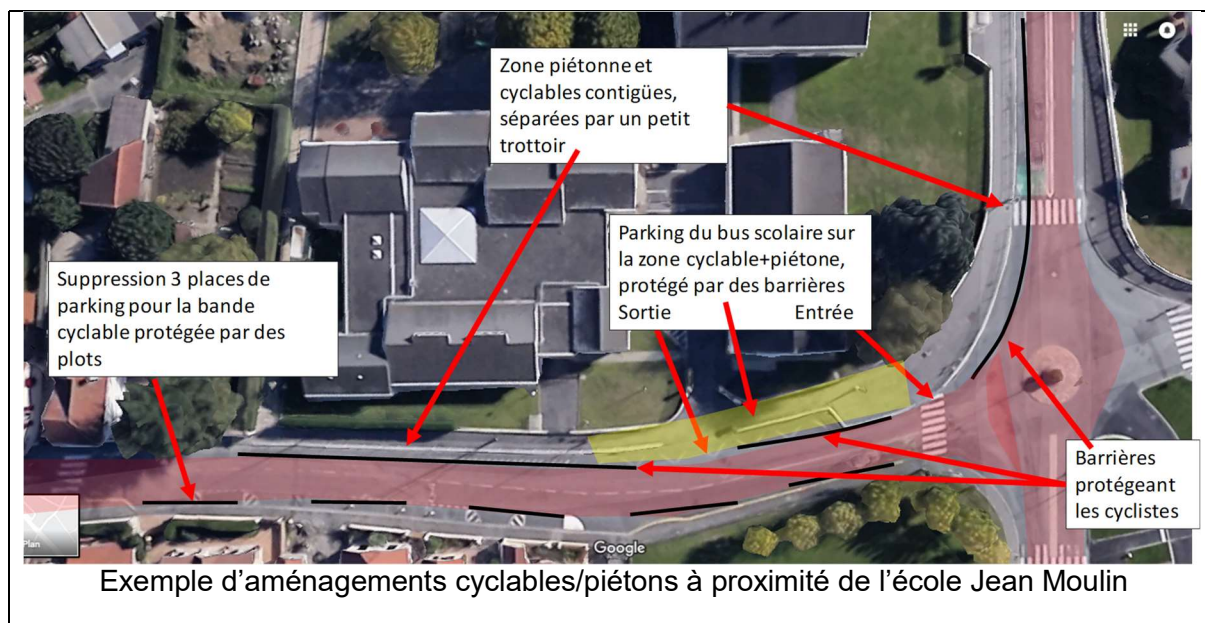


Figure 27 : aménagements spécifiques au carrefour G. Cambot / J. Moulin et aux abords de l'école J. Moulin

2.8 Avenue Gaston Cambot

2.8.1 Etat des lieux de l'existant

C'est l'une des rares avenues à posséder une bande cyclable dans les 2 sens de circulation. Cet aménagement permet aux usagers à vélo de rejoindre les bords du gave depuis la place du Junqué et de desservir l'ensemble des immeubles fortement habités situés de part et d'autre de cette avenue.

Néanmoins les marquages au sol tendent à disparaître d'une part à cause des travaux successifs réalisés sur cette avenue et d'autre part par manque d'entretien.

La bande cyclable du haut de l'avenue Gaston Cambot est séparée du trottoir par une barrière, générant un fort effet d'insécurité pour les cyclistes, surtout les moins expérimentés qui vont à l'école.



Figure 28 : les marquages au sol de la bande cyclable située sur l'avenue Gaston Cambot disparaissent progressivement

2.8.2 Les recommandations d'aménagements

Au vu des travaux prévus en 2019 sur cette avenue, il semble possible de prévoir des aménagements apportant un haut niveau de sécurité :

- Protéger les bandes cyclables de la circulation routière à l'aide de plots en béton ou caoutchouc



Figure 29 : exemples de protection des bandes cyclables vis-à-vis de la circulation automobile

- Déplacer les barrières actuellement présentes en bordure de trottoir pour les fixer entre la voie de circulation automobile et la bande cyclable afin de garantir sécurité et sérénité aux enfants accédant à l'école (Figure 30). Il conviendra néanmoins de garder la bande cyclable au niveau de la chaussée afin de garantir une séparation entre trottoir dédié aux piétons et bande cyclable dédié aux vélos.



Figure 30 : déplacement de la barrière en bordure de bande cyclable

2.9 Rue Ollé Laprun

2.9.1 Etat des lieux de l'existant

Les aménagements de cette rue sont aujourd'hui les seuls sur la commune de Jurançon à permettre aux cyclistes de circuler dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Dans le sens Sud-Nord, la piste cyclable séparée de la rue par des terres pleins cultivés assurent un bon niveau de sécurité aux cyclistes.

Dans le sens Nord-Sud, une simple bande cyclable a été peinte au sol. L'interdiction de stationner n'y est pas toujours respectée, comme permettent de le constater les captures d'image « Google Streetview ».



Figure 31 : rue Ollé Laprun : Stationnement dangereux sur la bande cyclable

Les marquages au sol sont bien visibles et semblent entretenus régulièrement.



Figure 32 : aménagement de la rue Ollé Laprun : Piste cyclable séparée en direction du centre de Jurançon et bande cyclable en direction de l'avenue Henri IV

A noter la signalisation verticale par des panneaux ronds de type B22a, indiquant qu'un arrêté préfectoral rend obligatoire la circulation des cyclistes sur ces aménagements.

2.9.2 Les recommandations

Faire respecter l'interdiction de stationner sur les aménagements cyclables (valable sur tout axe aménagé).

2.10 Avenue Henri IV

2.10.1 Etat des lieux de l'existant

L'avenue Henri IV possède un aménagement cyclable dans les 2 sens, mais dont la qualité varie fortement entre la croix du prince et la rocade D802. En effet comme le montre la Figure 33, sur la partie haute de l'avenue la bande est étroite (80 m) et les pictogrammes vélo absents. Au croisement de la rue de la croix du prince, le marquage au sol délimitant la bande cyclable tend à disparaître par manque d'entretien.

La largeur de la bande cyclable est insuffisante sur une part importante de cet axe. La recommandation du CEREMA est une largeur de 1.50 m, complétée d'une surlargeur de 50 cm quand l'aménagement longe des places de stationnement, pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture de portières.



Figure 33 : marquages au sol de l'avenue Henri IV jusqu'à la rue de la croix du prince

La partie intermédiaire de l'avenue Henri IV jusqu'au croisement de la rue Ollé Laprun est mieux aménagée / entretenue avec notamment devant le collège E. Gabbard, des plots en béton séparant la bande cyclable des voies de circulation automobile



Figure 34 : marquages au sol entre la rue de la croix du prince et le collège E. Gabard



Figure 35 : bande cyclable séparée par des plots bétons de chaussée auto devant le collège E. Gabbard

Sur la partie basse de l'avenue Henri IV les limites de la bande cyclable sont mieux marquées, mais la multiplication des lignes de même couleur (bandes cyclables / stationnement / bord de chaussée) rend difficilement identifiable pour les automobilistes la présence de la bande cyclable.

Le nombre peu élevé de pictogrammes vélo sur cette bande sans délimitation physique ne permet pas d'améliorer l'identification de la bande.



Figure 36 : diverses vues du marquage au sol sur la partie basse de l'avenue Henri IV

2.10.2 Les recommandations d'aménagements

- Revoir l'aménagement en respectant les largeurs et surlargeurs à l'état de l'art
- Entretenir les marquages existants
- Multiplier les marquages de pictogrammes vélo pour mieux guider le cycliste

2.11 Rue Romain Trésarieu / Rue du colonel Gloxin

2.11.1 Etat des lieux de l'existant

La rue romain Trésarieu, rue en sens unique en zone 30, dispose d'une bande cyclable, au marquage non entretenu, à contre sens et d'une bande piétonne, à droite du sens de circulation, au marquage tout aussi mal entretenu. Si bien qu'à part proche du croisement avec la rue Frantz Toussaint, comme le montre la Figure 37, il n'est pas possible de savoir si un cycliste peut circuler sur les 2 bandes présentes de part et d'autre de la rue.



Figure 37 : Marquage au sol de la rue Romain Trésarieu proche du croisement avec la rue Frantz Toussaint

La bande latérale se poursuit quasiment jusqu'au carrefour à sens giratoire situé à l'extrémité de l'avenue de vallées, mais ni son marquage au sol, ni sa bande de roulement ne permettent de qualifier ce traitement d'aménagement cyclable. En l'état, cette bande n'est pas utilisable (Figure 38).



Figure 38 : bande non cyclable de la rue du colonel Gloxin avant son arrivée sur l'avenue des vallées

2.11.2 Les recommandations d'aménagement

L'état actuel de la rue ne permet pas une circulation correcte sur la bande cyclable. Une réfection de l'état de surface devra être envisagée. Les marquages au sol devront être entretenus régulièrement.

Par ailleurs, il est nécessaire de positionner des panonceaux « sauf vélo » (M9v2) sous chacun des panneaux de sens interdits installés dans cette rue.

2.12 Rue de la Croix du prince, Av Kreuzburg

2.12.1 Etat des lieux de l'existant

Actuellement, ces rues connaissent un intense trafic automobile de transit, des véhicules souhaitant atteindre le pont d'Espagne depuis la Croix du Prince et la rocade sud.

Ainsi, ces rues, bien que résidentielles, sont particulièrement hostiles aux déplacements doux et ne présentent d'ailleurs aucun aménagement en ce sens.

2.12.2 Les recommandations d'aménagement

Ces rues n'ayant pas vocation à accueillir du trafic de transit, nous proposons l'installation de plots à l'extrémité ouest de la rue de la Croix du prince. Ces plots interdisent ainsi tout trafic automobile, mais laisse possible les déplacements doux.

La rue de la Croix du prince, bien qu'étroite, pourrait alors redevenir à double sens, car seul le trafic des riverains y subsisterait. La rue Kreuzberg, ainsi apaisées, pourrait devenir un sens uniques, « sauf vélos », dans de bonnes conditions de cyclabilité.

Ceci sécuriserait l'accès cyclable à l'école Saint Joseph par ces rues, déjà empruntées par de nombreux élèves le matin et le soir, au milieu du trafic automobile intense.

Il en serait de même de la rue du Colonel Gloxin dont le trafic serait également très fortement réduit par la suppression des trafics automobiles de transit en provenance à la fois de la Croix du prince et de la place du Junqué

Afin d'éviter le report de circulation dans d'autres rues résidentielles, le même type de blocage de circulation doit être envisagé Rue Frantz Toussaint et Rue Roselyne.



Figure 39 : Exemple de fermeture rue Kreuzberg, à appliquer aussi rues Frantz Toussaint et Roselyne

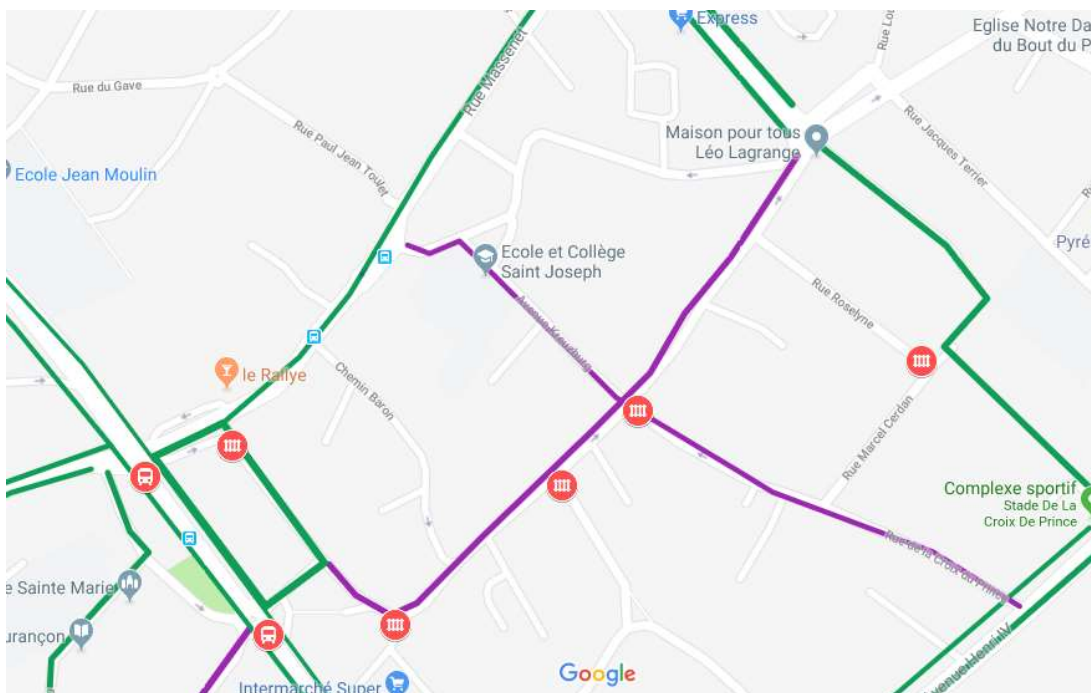


Figure 40 : Localisation des zones de fermeture des rues au trafic automobile (sauf riverains ou bus place du Junqué)

2.13 Accès à l'école Louis Barthou

2.13.1 Etat des lieux de l'existant

L'école Louis Barthou, ainsi que la médiathèque sont accessibles par la rue Louis Barthou. Celle-ci ne dispose d'aucun aménagement cyclable, aussi bien vers l'école qu'au départ de celle-ci (Figure 41).



Figure 41 : la rue Louis Barthou longeant l'école maternelle puis l'école primaire

Les rues adjacentes : rue de Borja, rue Eugène Pichon, rue Gaston Phoebus et avenue de Bagnell qui permettent d'arriver et de partir de la rue Louis Barthou ne sont pourvues d'aucun aménagement.

2.13.2 Les recommandations d'aménagement

Comme pour l'école Jean Moulin il est évident qu'un effort particulier doit être fait pour les aménagements cyclables à destination et au départ de l'école Louis Barthou. C'est pourquoi les aménagements suivants sont proposés :

L'aménagement de la rue Louis Barthou peut être revu comme indiqué sur la Figure 43 :

- **Suppression des places de stationnement automobile.** Le parking situé devant la médiathèque est largement suffisant pour accueillir le flux automobile du matin lors de l'ouverture des écoles. Lors des rares occasions où les familles sont conviées au même horaire (fête de l'école par exemple), la contenance du parking ne suffit de toute façon pas à stocker les voitures de toutes les familles.
Un des objectifs de l'association Pau A Vélo est aussi de réduire la place de la voiture dans le cœur des villes. Les abords des écoles semblent être particulièrement adaptés à la mise en place de cette démarche.
- **Elaboration d'une piste cyclable mono directionnelle** du début de la rue Louis Barthou jusqu'au passage piéton situé devant l'école.
- **Fixation d'une délimitation physique** (barrière, plots, ...) ne permettant pas le stationnement temporaire de voiture sur la piste cyclable ou idéalement conservation d'une bande végétale. Cette délimitation physique devra en outre permettre de laisser accès aux livreurs pour la cantine de l'école.
- **Déplacement du stationnement réservé aux handicapés** vers une place située juste après le passage piéton

Afin d'intégrer cet aménagement au sein d'un réseau cohérent, il est nécessaire :

- **De créer une bande cyclable protégée le long de la rue Borja,** afin d'accéder et de partir de la rue Louis Barthou. La création de cette piste cyclable passe par une rationalisation des aménagements de la rue. En effet comme le montre la Figure 42, le bord de rue compris entre la pharmacie et le début de la rue Louis Barthou est extrêmement hétéroclite. La création d'une bande cyclable demandera, entre autres, de déplacer la place réservée handicapés (coté droit de la rue, marquage non visible sur la photo) et la place de bus, devant le local de la police municipale, de l'autre côté de la rue (coté mairie).



Figure 42 : Rue Borja. Beaucoup d'aménagement différent en l'espace de 50 m

- **D'imposer une zone 30 et d'apaiser la circulation** sur le bas de la rue Louis Barthou (rue trop étroite pour la création d'une bande cyclable), sur la rue Gaston Phoebe et sur l'avenue du Bagnell, afin de permettre à l'ensemble des élèves résidant entre l'école et l'avenue Henri IV de rejoindre sereinement leurs maisons.

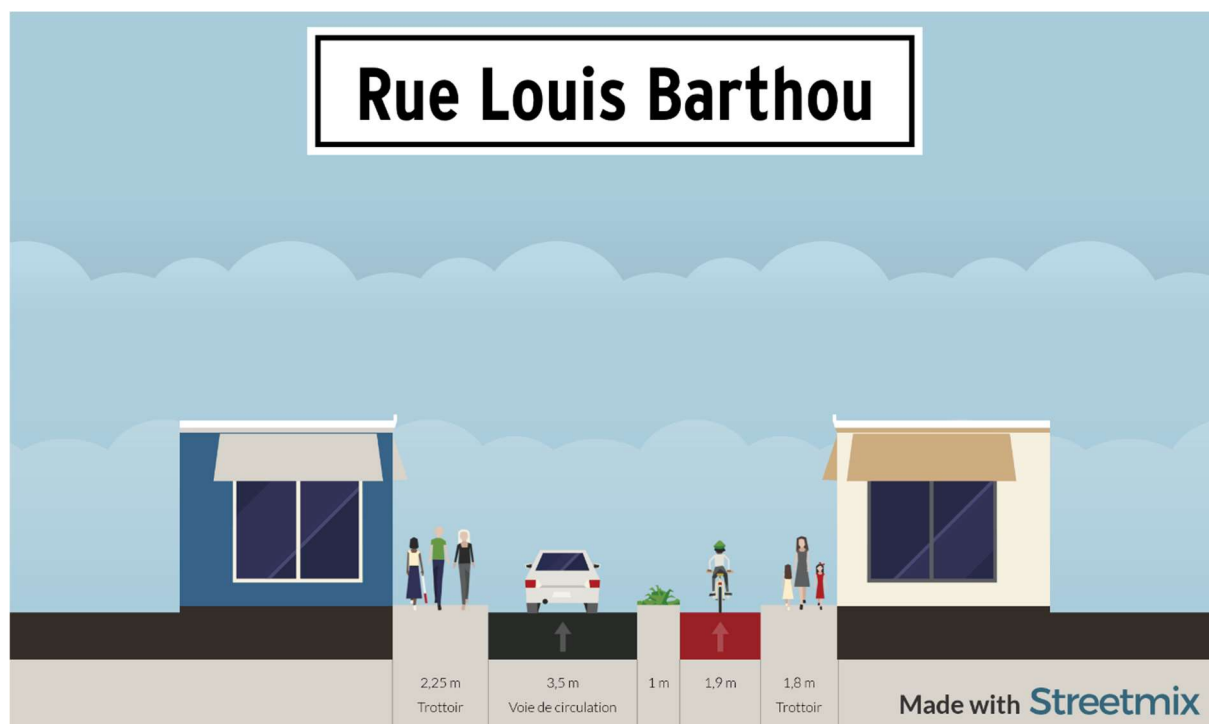


Figure 43 : proposition d'aménagement de la rue Louis Barthou

3 BORNES DE PARKING VELOS SUR LE CENTRE VILLE DE JURANCON

Le tableau ci-dessous permet d'identifier le nombre de places de vélos disponibles dans le centre de Jurançon et de mettre en rapport le nombre de places de parking de voitures disponibles dans les mêmes zones. Par ailleurs une illustration permet de distinguer les équipements de type « pince-roue ». En effet, parmi les places vélos listées ci-dessous, il existe encore de nombreuses places de type « pince-roue ». Il est aujourd'hui couramment admis que ce type d'équipement ne permet pas une sécurisation adéquate. Pour écarter toute possibilité de vol, le support de stationnement doit permettre de fixer le cadre du vélo. C'est le cas des arceaux de 90 cm de hauteur scellés dans le sol, état de l'art actuel.



Figure 44 : Arceaux de stationnement à gauche, et pince roue (insuffisamment sécurisant) à droite

Zone	Places vélos	Places automobiles
Mairie	4	18
Poste	6	
Place du Junqué	10	0
Parking Junqué nord (commerces)	14	57
Caisse épargne Junqué Bar outsider	0	62
Parking Junqué sud	0	22
Ecole Louis Barthou / Médiathèque	5 	85
Ecole Jean Moulin	0	0
Ecole Saint Joseph (place Jean Lolibe)	0	31
Maison des associations Lycée Campa	6 	42
Atelier du Neez	10	~200
Gymnase Lichanot	0	~15
Place du Bernet (aire de jeux du Bernet)	0	31
Eglise / cimetière	4	63 (Partage avec les riverains)
Gymnase	11 	154

Stade de Rugby / Tennis	0	154
Stade de football	0	~30
Maison de retraite Le clos des vignes	16	32
Centre de loisir / maison pour tous / crèche	6 	12
Pôle de santé	6	23
Bord du gave	10	35
Centre commercial Beaugency	0	41

Le faible nombre d'arceaux de parking à vélos est particulièrement remarquable aux abords des lieux destinés à recevoir un public jeune (donc non apte à la conduite automobile) comme les gymnases Guynemer et Lichanot et les stades de rugby et de foot.

Par ailleurs, les abords des écoles sont aussi très peu pourvus en arceaux de parking à vélos, si bien que les parents souhaitant accompagner leur enfants (qui peuvent eux entreposer leurs cycles dans l'enceinte de l'école), ne peuvent pas attacher leur vélo en toute sécurité.

Enfin il convient de prévoir des stationnement abrités proches des lieux d'activités où les usagers à vélos sont amenés à laisser leur vélo pendant plusieurs heures.

4 Aménagements complémentaires

4.1 Panneaux "cédez le passage cycliste" aux feux tricolores

Afin de faciliter la circulation des vélos et afin d'homogénéiser les aménagements avec ceux qui existent dans les autres agglomérations, il sera utile de fixer des panneaux « cédez le passage cycliste ». Ce signalement sera d'ailleurs prochainement obligatoire avec la mise en place du plan vélo national.



Figure 45 : exemple de panneau tourne à droite au feu

5 ANNEXE 1 : cout de création des infrastructures

Ordre de grandeur du coût des infrastructures au km					Ordre de grandeur coût du stationnement à la place				
	Infra. de transport (TC, routier, cyclable / piéton)	Coût inv. au km (en millions d'euros)	Capacité par heure et par sens (en nb. de personnes)	Surface occupée par 1 km d'infra. de transport (en hectares)		Catégorie de stat.	Coût à la place (en euros)	Surface occupée par 1 place (en m ²)	Surface occupée par 1 000 places (en hectares)
TC	Tramway 	20 M€	6 000	1,0 ha largeur piste-jauge: 20 m	Voiture	Stat. parking en ouvrage 	15 000€	25 m ² Accès compris	0,5 ha équivalent à 5 avens
	BHNS 	5 M€	2 000	0,7 ha largeur piste-jauge: 7 m		Stat. parking en surface 	2 500€	25 m ² Accès compris	2,5 ha
	Bus 	-	1 000	-		Stat. le long du trottoir 	1 000€	10 m ²	1,0 ha
Route / Rue	Autoroute urbaine 	100 M€	4 000	2,5 ha largeur autoroute: 25 m	Vélo	Stat. parking couvert vélo 	600 € Places sur 2 avens	0,8 m ² Places sur 2 avens espaces de 50 cm, accès compris	0,08 ha
	Autoroute campagne 	7 M€	4 000	2,5 ha largeur autoroute: 25 m		Arceau vélo 	50 € 2 places par arceau 200 x 1,40 m	0,8 m ² 2 places par arceau espaces de 80 cm	0,08 ha
	Route 	2 M€	1 000	0,7 ha largeur route: 7 m	L'installation d'un arceau vélo est 50 fois moins coûteuse que l'aménagement d'une place de stationnement voiture dans un parking en surface.				
	Rue 	1 à 2 M€	-	-					
Cyclable / piéton	Zone 30 et de rencontre 	1,00 M€ Pour un aménagement local	-	-	Source des données: Vécolite n° 4 - décembre 2006 - Juby.				
	Aire piétonne 	1,00 M€ Pour un aménagement local	-	-					
	Piste cyclable 	0,40 M€	1 500	0,3 ha largeur piste cyclable: 3 m					
	Bande cyclable 	0,02 M€	1 000	0,3 ha largeur bande: 3 m					
	Le coût de construction d'un kilomètre d'autoroute urbaine est équivalent à la création de 5 km de tramway et à l'aménagement de 250 km de pistes cyclables.								
					Remarques				
					L'approche des coûts d'investissements d'infrastructures permet d'avoir une notion des montants à financer par les collectivités locales et / ou l'Etat pour aménager les routes, les transports collectifs, les infrastructures cyclables.				
					Le coût des infrastructures peut varier énormément selon le coût du foncier, des déplacements de réseaux (gaz, eau, électricité, télécom), de l'insertion urbaine, de la pollution des sols... Les ratios présentés indiquent des ordres de grandeur pour une situation standard. Ils sont donc à manier avec précaution. Ils ne prennent pas en compte le coût du foncier.				

Le coût de construction d'un kilomètre d'autoroute urbaine est équivalent à la création de 5 km de tramway et à l'aménagement de 250 km de pistes cyclables.

Remarques

L'approche des coûts d'investissements d'infrastructures permet d'avoir une notion des montants à financer par les collectivités locales et / ou l'Etat pour aménager les routes, les transports collectifs, les infrastructures cyclables.

Le coût des infrastructures peut varier énormément selon le coût du foncier, des déplacements de réseaux (gaz, eau, électricité, télécom), de l'insertion urbaine, de la pollution des sols... Les ratios présentés indiquent des ordres de grandeur pour une situation standard. Ils sont donc à manier avec précaution. Ils ne prennent pas en compte le coût du foncier.