



LASSEUBE

*La circulation dans le centre-bourg
Les liaisons entre les espaces publics*

04 novembre 2022



11 participants – 4 animateurs (CD64, AUDAP, CAUE).

Contexte : La place de la voiture, du piéton et du cycliste, la circulation, la vitesse, le stationnement, les entrées du village, l'attractivité, la signalétique, les liens entre quartiers et entre les quartiers et le bourg, les transports publics, les espaces publics, les lieux de pause et de rencontre, les chemins de randonnée, sont autant de sujets abordés par les habitants et élus de Lasseube dont la parole a pu être collectée aux différentes étapes de la démarche Fenics.

L'étude de circulation réalisée révèle que la vitesse est un vrai sujet. La majorité des personnes interrogées s'inquiète du manque de sécurité au centre-bourg, notamment concernant les enfants.

Lasseube est un village pôle de centralité où la déambulation du piéton, la fréquentation des commerces, le développement des lieux de pause et de rencontre ...sont des enjeux tant sociaux qu'économiques.

Objectifs de l'atelier du jour

Il s'agit d'envisager le village que l'on veut, où quel que soit son mode de déplacement, celui-ci soit fluide et sécurisé.

- **Appréhender** la mobilité en tenant compte de l'usage des espaces publics
- **Envisager** les solutions possibles à court, moyen et long termes en se projetant sur le centre-bourg de demain
- **Acquérir une vision globale** de la mobilité et éviter les coups partis



Un préalable avant le travail en atelier

1) Des remarques faites par les habitants dans la phase de recueil de données

Une circulation plus douce et moins rapide *Plus de passages piétons* *Des dos d'ânes* *Un centre-ville piétonnier*
Améliorer la visibilité au carrefour de la mairie depuis la route d'Oloron *Une déviation*
Réparer les panneaux de limitation de vitesse *Supprimer l'étranglement au départ de la rue Barthou*
Réduire la circulation au droit des commerces : utilisation du contournement
Elargir les trottoirs route de Lacommande *Déplacer le monument aux morts pour améliorer le carrefour*
La rue Louis Barthou fermée à la circulation lors des manifestations organisées par le bar
Un accès (passerelle?) entre la maison de santé et la salle polyvalente *Une étude de stationnement*
Des bancs de pause sur les cheminements *Rouvrir une venelle pour rejoindre le bourg depuis la MARPA*
Des pistes cyclables ou voies sécurisées pour les vélos
Réfection du chemin du Salut jusqu'au bout (chaussée et entretien des espaces verts)
Sécuriser la traversée piétonne du pont neuf vers la halle *Sécuriser la zone école le temps de la sortie des élèves*
Sécuriser le cheminement piéton entre le camping et la zone artisanale
Enlever les places de parking devant la mairie et revaloriser l'espace
Un sens unique pour que les camions contournent le bourg *Améliorer les sorties de la rue des lavandières*
Chemin Hourreu à refaire d'urgence (100m de goudron à refaire) et de la caserne des pompiers sur la RD
Attention à ne pas transformer Lasseube en ville avec des trottoirs et des ronds-points
Une réflexion à mener sur les déplacements doux entre les quartiers

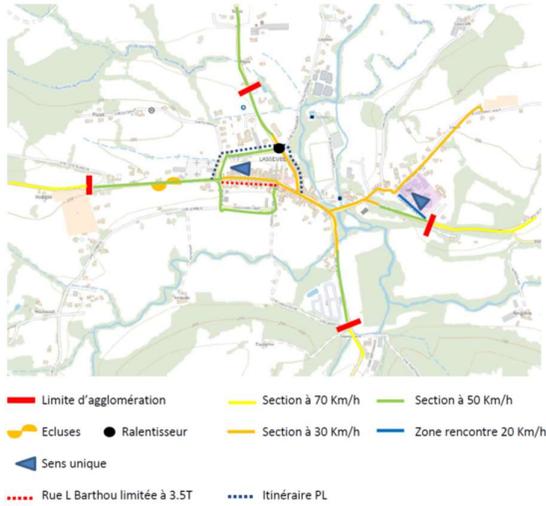
2) Des idées d'expérimentations issues des différents ateliers

- Un sens unique dans le centre
- Piétonniser le vieux pont
- Des journées sans voiture

3) **Une étude de circulation RD34** (traversée Est-Ouest/Oloron-Gan) **et RN134** (traversée Nord-Sud/Monein-Rte Béclair)

Afin de mesurer les enjeux de la mobilité au bourg de Lasseube, l'Unité Technique Départementale a réalisé en mars 2022 une enquête de trafic et de vitesse en différents points de l'agglomération.

Police de circulation en agglomération :

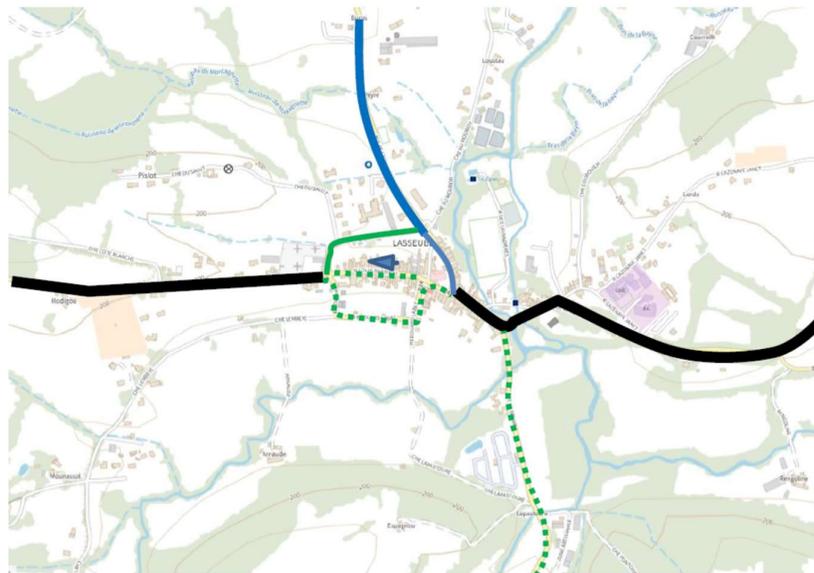


1.3 Enquête de trafic

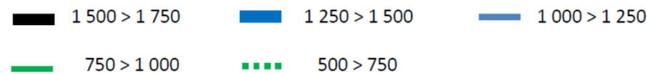
1.3.1 Implantation



REPARTITION des FLUX



Nombre moyen de véhicules par jour (somme des 2 sens de circulation)



Concernant la vitesse : Les limites d'agglomération (limitation de vitesse 50km/h) sont précédées par des abattements de la vitesse à 70 km/h, voire 50km/h (Rte de Lacommande).

Avec une vitesse de référence de 69 et 79km/h (concerne 85% des usagers), **les vitesses observées en entrée d'agglomération se situent largement au-dessus des 50km/h.**

Le positionnement de l'entrée d'agglomération (au droit de la 1^{ère} habitation) fait que la transition entre zone non agglomérée et zone urbaine est peu marquée visuellement, ce qui ne favorise pas une modification de comportement de la part des usagers.

Le tracé rectiligne de la RD24 offre une bonne visibilité et n'incite pas à la réduction de vitesse. Le dispositif de réduction de vitesse existant, peu intuitif et non conforme aux règles de l'art, permet encore des vitesses élevées (60-65 km/h). A noter que les véhicules sortant de l'agglomération adoptent des vitesses bien plus élevées.

L'échange entre les participants à l'atelier permet de souligner également que tout le monde semble avoir « oublié » l'existence d'une zone de rencontre au centre-bourg limitée à 20km/h.

A retenir : ce sont l'aménagement et l'occupation de l'espace qui influent sur la vitesse et non les seuls panneaux.

Temps en atelier 1 – Cadrer la réflexion

- **Positionnez** sur la carte ce que sont pour vous les entrées du village
- **Les lieux/parcours où on se sent bien** (vert) – **Pourquoi?**
- **Les lieux/parcours où on ne se sent pas bien** (rouge) – **Pourquoi?**

Des lieux où on se sent bien

Le square Bourdieu
L'espace sportif
Le jardin partagé

Des parcours où on se sent bien, où les contraintes sont dues aux seules incivilités

La rue de la République
La rue Louis Barthou « en elle-même » car elle est dotée d'un trottoir
Le parcours de la rue Labat au camping (une boucle agréable à faire à pied en remontant vers la halle **à l'exception du secteur du pont situé après le camping**)

Les secteurs difficiles identifiés :

- La sortie de la rue Louis Barthou (des places de stationnement qui entravent la visibilité, passage étroit rétréci, aucun dispositif pour la sécurité des piétons)
- Route d'Oloron : Chicane pas adaptée – Le transformateur Enedis « mange un angle » et entrave la visibilité
- Sortie rue Labat devant la mairie. Pas de passage piéton – Pas de visibilité
- Espace entre la mairie et l'église
- Le secteur du monument aux morts : trottoir trop étroit pour les poussettes et personnes à mobilité réduite.
- Secteur de la MARPA : aucune zone imaginée pour les piétons.
- Le secteur de la halle : les enfants aiment y jouer, notamment dans les escaliers, mais la halle est située trop près de la route.
- Le secteur crèche et collège est à améliorer.
- Le nouveau pont, un endroit dangereux. Trottoir trop étroit. Pas de traversée piétonne prévue.
- Le passage piétons situé rue de la République juste après le pont : les automobilistes venant du centre-bourg ne peuvent pas voir les enfants qui souhaitent traverser, du fait des voitures stationnées.

Des remarques complémentaires

La période des vendanges est une période difficile en termes de circulation.
Le parking provisoire du secteur d'extension de la zone commerçante est très peu utilisé. Pourquoi ? Une simple question d'habitude ?
Malgré un défaut de sécurisation du piéton dans le secteur de la halle, le secteur est plus praticable avec des enfants qu'au centre-bourg.

Temps en atelier 2 – Construire le maillage de la mobilité active (piéton, vélo)

Des pistes de solutions partagées :

- **Pont vieux** : interdire aux véhicules (reste le problème de sortie des voitures par la rue des Lavandières)
- **Ecole** : Interdire la circulation aux heures d'entrée et de sortie
Engager les enseignants et le personnel communal à se garer sur le parking du bas
- **Pont neuf** : Un stop au bout du pont vers le village avec priorité pour la route de Bélair
Un trottoir déporté sur une passerelle extérieure le long du pont
- **Rue de la République** : Déplacer (ou doubler) le passage piéton en face du presbytère (pas de stationnement)
Un passage piéton en face de l'auberge
Empêcher le stationnement sur le trottoir juste après l'auberge
Supprimer les stationnements devant la mairie (place PMR ?)
Un passage piéton devant la mairie

- **Rue de l'église et impasse de l'église** : à rendre piétonnes
- **Rue Louis Barthou** : Mise en sens unique (mais contrainte camions)
Des passages piétons
Enlever les pots de fleurs qui empêchent le stationnement et ne sont pas utilisés
Privilégier l'accès des voitures sur les jardins privés (dépose uniquement sur la rue)
- **Rue Jeliote** : Des feux au lieu d'un sens unique
- **Derrière la caserne des pompiers** : faire un parking avec petit pont piéton (en projet)
- **Espace sportif** : n'autoriser l'accès aux véhicules uniquement pour déposer du matériel pour les événements
- **Route d'Oloron** : Elargir le carrefour au droit du transformateur (négocier la propriété)
Privilégier par la signalétique l'entrée dans le village par la rue Jean Bascouret
- **Secteur de la halle** : Inverser les espaces de la route et du stationnement (décaler la route sur l'espace stationnement et vice-versa)

***On retient notamment la nécessité d'une autre gestion de la circulation et du stationnement dans le bourg de Lasseube.
Une étude à réaliser.***

A noter : la réflexion et l'identification des cheminements doux quotidiens n'ont pas pu être engagées sur le temps de l'atelier. Une réflexion à continuer en tenant compte des usages présents et à venir des espaces publics du bourg de Lasseube. A intégrer les différents projets (zone commerçante, nouveau lotissement, les questions foncières, le développement des transports collectifs, location de vélos...).