

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
(Séance du 13 juillet 2023)

Date de convocation : 26 juin 2023
Nombre de délégués en exercice : 33
Nombre de délégués présents : 23
Nombre de délégués votants : 29

Le Conseil Communautaire de la Vallée d'Ossau, s'est réuni le jeudi 13 juillet 2023 à 18 heures, au nombre prescrit par la loi, au siège de la CCVO, 1 Avenue des Pyrénées à Arudy, sous la présidence de M. CASAUBON Jean-Paul, Président.

Présents titulaires : Mmes BARRAQUE, CASSOU, BLANCHET, POUEYMIROU-BOUCHET, MOULAT et M. CASAUBON, BEROT-LARTIGUE, ESQUER, REGNIER, BARBAN, PARIS, BONNEMASON, MARTIN, VISSÉ, CARRERE, LOUSTAU, SASSOUBRE, LABERNADIE, GABASTON, LEGLISE, SANZ.

Présents suppléants : M. CASAU, PINOUT.

Absent(e)s ou excusé(e)s : Mmes MOURTEROT, BERGES, CANDAU, LAHOURATATE, GANTCH, et M. AUSSANT, DESSEIN, CASADEBAIG, MONGAUGE, CACHELOU.

Pouvoirs : M. AUSSANT à M. CASAUBON
Mme BERGES à M. MARTIN
Mme GANTCH à Mme BARRAQUE
M. MONGAUGE à Mme BLANCHET

Mme MOURTEROT à M. ESQUER
Mme CANDAU à M. BEROT-LARTIGUE
M. CASADEBAIG à Mme CASSOU

Secrétaire de séance : M. LOUSTAU

OBJET : MOBILITE - ADOPTION DU VOLET AMENAGEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR LA VALLEE D'OSSAU

RAPPORTEUR : Fernand MARTIN, Vice-président

Vu la délibération du conseil communautaire n°2021-55 en date du 8 avril 2021 relative à la candidature de la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau à l'appel à projets du Département des Pyrénées-Atlantiques relatif à la « définition et la mise en œuvre de politiques cyclables de proximité ».

Vu la délibération du conseil communautaire n°2021-105 en date du 21 septembre 2021 relative à la candidature de la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau à l'appel à projets « AVELO 2 » de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Considérant l'étude de faisabilité du schéma cyclable réalisée dans le cadre du Plan vélo pour la Vallée d'Ossau avec l'Agence Publique de Gestion Locale (APGL) et en collaboration avec les communes membres ci-annexées.

Considérant que cette étude a pour objet d'identifier les itinéraires cyclables à aménager sur le territoire de la Vallée d'Ossau et de réaliser un cahier de fiches pour les différents aménagements inscrits au schéma directeur cyclable.

Etant rappelé que la réalisation des aménagements cyclables inscrits au schéma relève de la compétence des communes et du département, collectivités compétentes en matière de voirie.

Le rapport entendu,

Le Conseil Communautaire à l'unanimité :
(1 ABSTENTION : M. SANZ)

- **ADOpte** le volet aménagement schéma directeur cyclable ci-annexé.



Le Président

Jean-Paul CASAUBON

Envoyé en préfecture le 24/07/2023

Reçu en préfecture le 24/07/2023

Publié le

ID : 064-246400337-20230713-D2023_108-DE

S²LOW



CC de la Vallée d'Ossau

SCHEMA CYCLABLE

ETUDE DE FAISABILITE

Version du 13 juillet 2023



Service Intercommunal
Voirie Réseaux
Aménagement



Service Intercommunal
Territoires
et Urbanisme

Agence Publique de Gestion Locale

Maison des Communes - rue Auguste Renoir

B.P.609 - 64006 PAU Cedex

Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47

Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr



Envoyé en préfecture le 24/07/2023

Reçu en préfecture le 24/07/2023

Publié le



ID : 064-246400337-20230713-D2023_108-DE

TABLE DES MATIERES

A – CONTEXTE D’ETUDE	5
1. Le Schéma cyclable réalisé par l’AUDAP	6
2. Les objectifs de l’étude de faisabilité	7
3. Plan de situation des tronçons étudiés	7
4. Un schéma réalisé dans une démarche de co-construction avec les communes et partenaires techniques.....	9
B- LES TYPES D’AMENAGEMENTS	10
1. Les aménagements cyclables	11
2. Les ratios utilisés pour le chiffrage des aménagements	17
C – CAHIER DE FICHES D’ANALYSES DES DIFFERENTES SECTIONS DU SCHEMA CYCLABLE	18
D – ESTIMATIONS DES COUTS D’AMENAGEMENT	19
E – HIERARCHISATION DE REALISATION	24
F – ANNEXES	26
1. Plan Global des sections analysées et des principaux pôles générateurs de déplacements en Vallée d’Ossau	27
2. Plan Global des propositions d’aménagement.....	28
3. Les contributions de la réunion publique du 9 mars 2023	29

Envoyé en préfecture le 24/07/2023

Reçu en préfecture le 24/07/2023

Publié le



ID : 064-246400337-20230713-D2023_108-DE

A – CONTEXTE D'ETUDE

1. LE SCHEMA CYCLABLE REALISE PAR L'AUDAP

En 2020, la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau (CCVO) a été accompagné par l'AUDAP dans la définition d'un schéma cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Ce schéma, qui cherche à répondre en priorité à des pratiques utilitaires de cyclistes de niveau moyen, visait à répondre à trois grands objectifs :

- partager un projet spatialisé de développement des itinéraires cyclables,
- partager des actions de promotion des pratiques cyclables,
- partager un plan d'actions pour une mise en œuvre de la stratégie.

Sur la base d'un diagnostic de l'offre et des pratiques, le schéma a ensuite permis de définir ce qui a été appelé les « lignes de désir », qui sont les liaisons à créer et les priorisations à donner en prenant en compte la contrainte du relief notamment.

Le scénario projet, co-construit avec les élus du territoire, propose en conclusion un projet d'itinéraire appuyé sur le véloroute et visant à desservir les polarités du territoire, en desservant au mieux les équipements.

Le scénario retenu dans le schéma comprend ainsi :

- 32,5 km de véloroute
- 3,9 km de voies à sécuriser
- 49,5 km de voies partagées (dont 4,9 à moyen terme)
- 12,3 km de voies en zone 30
- 2,2 km de voies en site propre
- 3,6 km de bandes cyclables (dont 0,3 en double sens cyclable)

2. LES OBJECTIFS DE L'ETUDE DE FAISABILITE

Dans la continuité du travail réalisé avec l'AUDAP, et conformément aux premières bases de plan d'actions, la CCVO souhaite poursuivre la réflexion par l'étude de faisabilité détaillée des différents itinéraires cyclables inscrits au Schéma cyclable de la Vallée d'Ossau.

Pour cela, le présent rapport visant à accompagner la CCVO dans la mise en œuvre de son schéma s'organise en trois grandes parties :

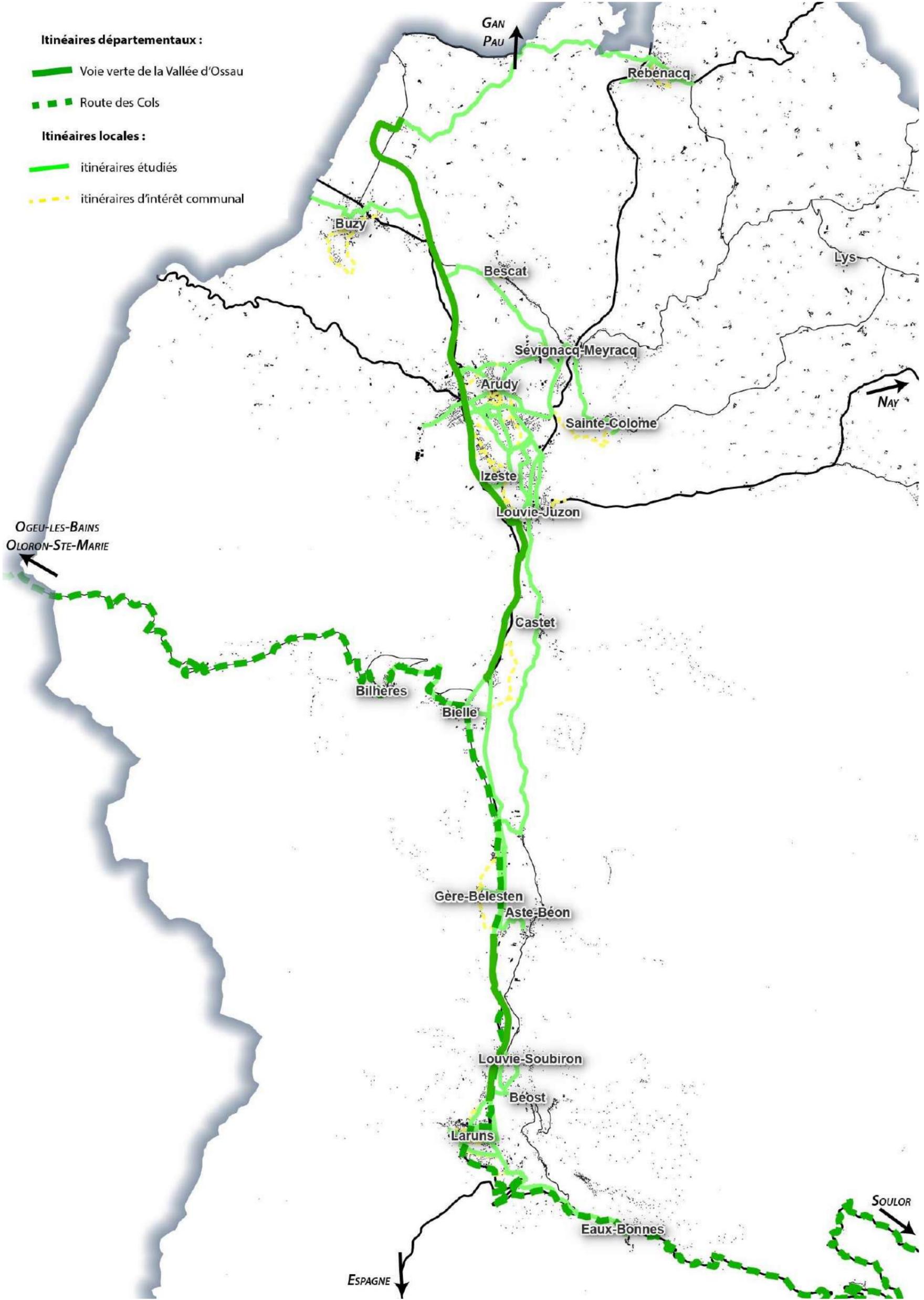
1. **Une présentation des types d'aménagement cyclables potentiels** (pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontres...) avec coupe de principe, caractéristiques techniques préconisées (traitement des surfaces, types de matériau à mettre en œuvre, signalétique, équipements de stationnement) et référence d'aménagement pour chaque typologie,
2. **Un cahier de fiches pour les différentes sections du schéma cyclable.** Chaque « fiche section » présentera pour chacune des sections identifiées :
 - a. l'identification et la localisation de la section étudiée,
 - b. les caractéristiques techniques de l'existant,
 - c. les enjeux et objectifs de l'aménagement,
 - d. les contraintes d'aménagement,
 - e. une présentation détaillée des aménagements préconisés tronçon par tronçon,
 - f. un pré-chiffrage du coût des aménagements proposés.
3. **Une synthèse cartographique** des différents types d'aménagements proposés et des principaux éléments d'attention à avoir dans les phases de réalisation.

3. PLAN DE SITUATION DES TRONÇONS ETUDIES

Dans le cadre de la présente étude, les « fiches sections » sont étudiées sur la base du schéma d'itinéraire établi par l'AUDAP et actualisé avec les élus communaux de la CCVO.

L'étude a été réalisée en associant les élus communaux au travers de différents temps d'échange :

- un premier temps de présentation des types d'aménagements cyclables potentiels et une validation/hierarchisation des itinéraires à aménager au regard des contraintes, objectifs et enjeux existants,
- un second temps d'analyse et de définition des tracés et aménagements possibles sur l'ensemble des sections et tronçons validés précédemment.
Cette phase a permis d'échanger et débattre sur les types d'aménagement préconisés au niveau de chacun de tronçons mais également au niveau de certains « points durs » : franchissement de carrefour, rétrécissement de voies...



Localisation des différents itinéraires composant le Schéma cyclable de la Vallée d'Ossau
 Source : CCVO / APGL64

4. UN SCHEMA REALISE DANS UNE DEMARCHE DE CO-CONSTRUCTION AVEC LES COMMUNES ET PARTENAIRES TECHNIQUES

Entre la phase de lancement de la démarche initiée avec l'Agence d'Urbanisme Atlantique Pyrénées (AUDAP) en 2020 et la réalisation de cette étude de faisabilité avec l'Agence Publique de Gestion Locale (APGL), la volonté communautaire a été d'associer amplement les communes et ainsi établir un schéma en co-construction, marqué par les étapes clés suivantes :

- 1er décembre 2020 : atelier de lancement avec l'ensemble des communes.
- 1er décembre 2020 : atelier bilatéral avec Arudy.
- 12 janvier 2021 : atelier bilatéral avec Louvie-Juzon.
- 5 février 2021 : atelier bilatéral avec Laruns.
- 4 mars 2021 : atelier avec la commission Environnement – Mobilité.
- 13 au 24 mai 2021 : consultation publique en ligne.
- 27 mai 2021 : consultation associations représentatives et socio-professionnels.
- 1er juin 2022 : réunion de cadrage avec le bureau d'étude.
- 20 juin et 1^{er} juillet 2022 : ateliers par groupes sectoriels communaux « Diagnostic – Etat des lieux »
- 7 juillet 2022 : conseil communautaire - Présentation de la démarche
- 29 août 2022 : réunion de travail avec le Département des Pyrénées-Atlantiques
- 10 octobre 2022 : comité de pilotage élargi à l'ensemble des communes.
- 3 et 4 novembre 2022 : ateliers par groupes sectoriels communaux « Propositions d'aménagement »
- 9 février 2023 : présentation en conférence des Maires.
- 20 et 21 février 2023 : permanences « Propositions d'aménagement » à destination des communes
- 9 mars 2023 : réunion publique.
- 13 juillet 2023 : adoption en conseil communautaire

B- LES TYPES D'AMENAGEMENTS

1. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

1.1. QUEL CRITERE POUR CHOISIR ENTRE SEPARATION ET MIXITE ?

Le choix entre mixité et séparation des modes de déplacement est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire ou à défaut une réflexion locale sur la vocation des aménagements mis en place.

3 critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :

- le volume de trafic motorisé,
- la vitesse réelle pratiquée par les usagers,
- le trafic cycliste souhaité.

Voici le tableau d'aide à la décision réalisé par le CEREMA qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement à envisager :

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		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500-6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source : Note de recommandations techniques du CEREMA

L'examen du tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes. Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- **largeur de la chaussée et nature des séparateurs** : à trafics et vitesse égaux, la largeur circulaire fait varier sensiblement le niveau de service offert aux cyclistes. Par exemple, même avec un faible trafic motorisé, une chaussée unidirectionnelle étroite avec bordures infranchissables est souvent très inconfortable pour les cyclistes qui ne peuvent ni dépasser ni se faire dépasser dans de bonnes conditions ;
- Présence éventuelle de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés ;
- **voirie en pente** générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures ;
- **étalement ou resserrement de l'heure de pointe** : des dispositions spécifiques peuvent être envisagées pour des axes dont les trafics motorisés et cyclables se trouveraient particulièrement étalés dans la journée ou au contraire concentrés sur les heures de pointes (trafics pendulaires) ;
- **la part de trafic poids lourd** dans le trafic mesuré ;
- **l'importance du flux de piétons** : le croisement du niveau de service recherché pour les piétons et les cyclistes avec les volumes en présence est également à prendre en considération dans le choix de l'aménagement.

1.2. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers.

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante.

Elle est à réserver aux cas où la densité d'utilisateurs cyclistes et/ou piétons envisagée sur l'axe à aménager est faible à modérée. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

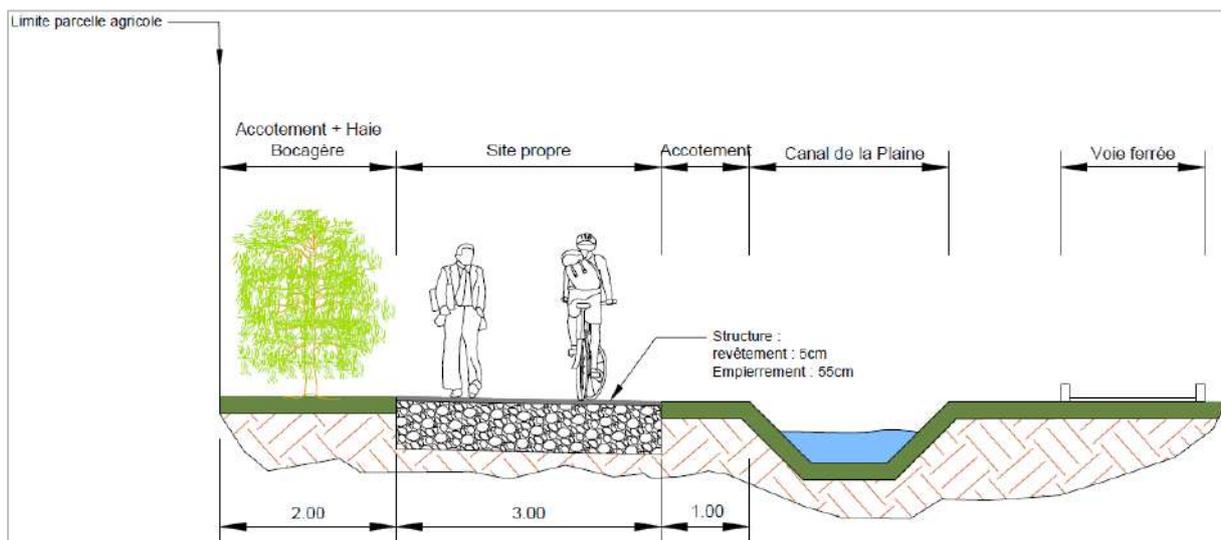
Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès riverains ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- confort de roulement, l'enrobé étant le revêtement à privilégier dans la plupart des cas.

Trafic cumulé piétons + cyclistes (nombres de passages par jour)	Largeur minimum de voie verte (en m)
1000 et moins	3 m
1 300	3,5 m
1 600	4,0 m

Tableau d'aide à la décision issu des recommandations allemandes (source : ERA)



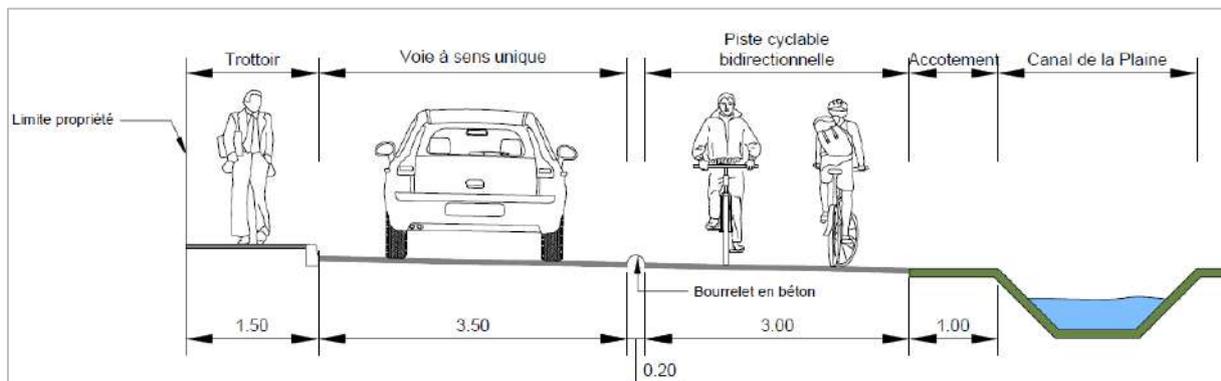
La piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte, ce qui en fait un aménagement particulièrement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est un frein. Cette séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable.

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3500	4 m

La largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3 m minimum). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.

Le séparateur peut être sans autre fonction que celle d'empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la piste cyclable. Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes.



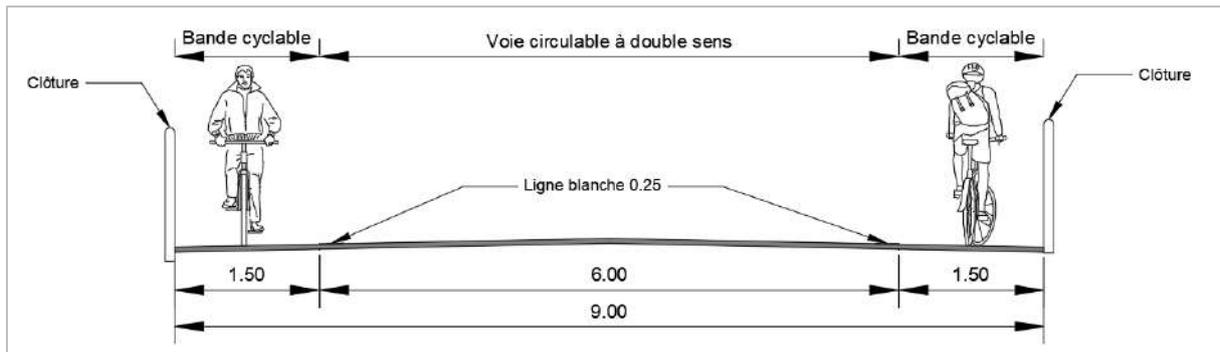
Les bandes cyclables

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage. Une largeur de 2 m est préférable pour permettre le dépassement si le flux de cyclistes est significatif.

En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.

Hors agglomération, la bande cyclable est généralement réservée à des voiries en périphérie d'agglomération, qui tiennent compte de l'éventuel besoin d'aménagement complémentaire à destination des piétons.

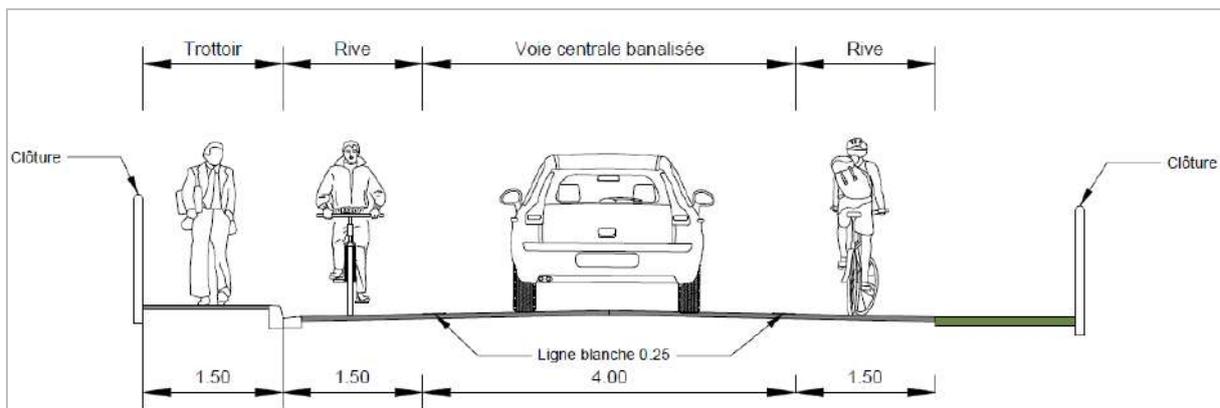


La chaussée à voie centrale banalisée (ou « chaussidou »)

La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'acotement appelée « rive ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la chaussée à voie centrale banalisée est a priori inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter.

Ce type d'aménagement n'est donc à envisager que si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné.



1.3. LES ZONES DE CIRCULATION PARTAGEE

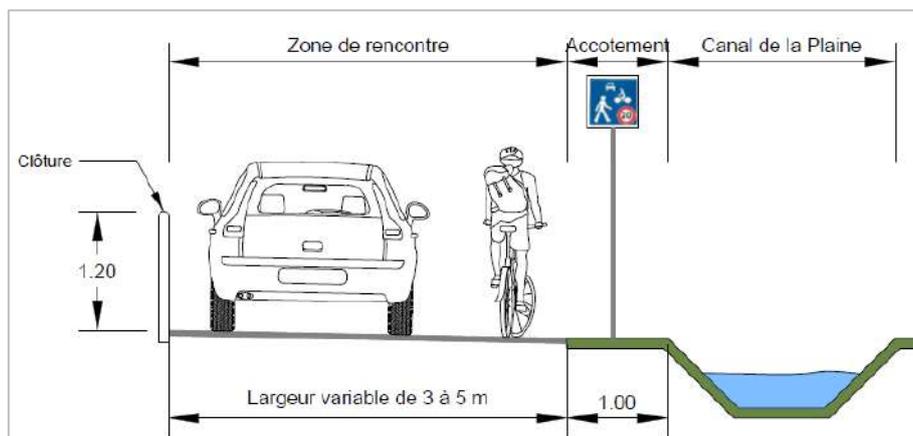
Les zones de circulation partagée sont des rues ou des ensembles de rues où le faible volume de trafic motorisé et la vitesse réduite des véhicules ne nécessitent en général pas d'aménagements cyclables.

La zone de rencontre

La zone de rencontre est une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h. Dans ces rues, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.

Toutes les rues en zone de rencontre sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Pour qu'une zone de rencontre soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (<4000 uvp/jour).

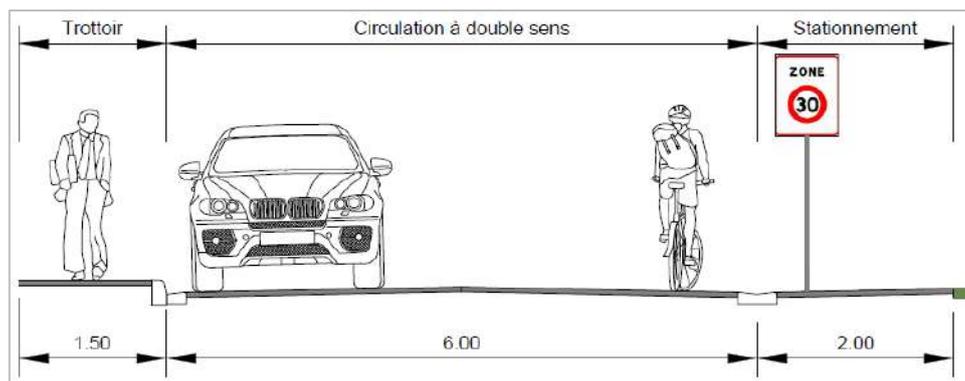


La zone 30

La zone 30 est une section ou ensemble de sections de rues où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Dans les zones 30 à faible trafic (<4000 upv/jour), il n'est en général pas nécessaire de prévoir des aménagements séparatifs de type bande ou piste sauf circonstances particulières telles que:

- présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé ;
- réseau cyclable à haut niveau de service ;
- voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures.



2. LES RATIOS UTILISES POUR LE CHIFFRAGE DES AMENAGEMENTS

Pour estimer les travaux :

Des ratios par type d'aménagement ont été utilisés sur les tronçons n'ayant aucune contrainte particulière. Sur les autres tronçons, en plus de ces ratios, le coût des travaux dépend des ouvrages spécifiques à créer afin de s'adapter aux contraintes des lieux (déplacement de mur de clôture, création de trottoir, pose de glissière de sécurité, pose de garde-corps, création d'écluse, pose de bloc d'enrochement, création d'un réseau pluvial ...).

- Prix du ml d'une voie verte (avec création d'une structure de chaussée) : 190 €/ml
- Prix du ml d'une voie verte (sans création de structure de chaussée, seulement réfection de la couche de roulement en enrobé) : 80 €/ml
- Prix du ml d'une piste cyclable bidirectionnelle (avec création d'une structure de chaussée et réalisation d'une bordure séparatrice) : 230 €/ml
- Prix du ml d'une bande cyclable unidirectionnelle de 1,5 m de part et d'autre des voies de circulation (avec création de la structure de chaussée) : 260 €/ml
- Prix du ml d'une chaussée à voie centrale banalisée ou « chaussidou » (sans création de structure de chaussée, seulement réfection de la couche de roulement en tri-couche) : 45 €/ml

Dans certains tronçons, il faudra envisager l'enfouissement des réseaux qui n'est pas prévu dans les estimations.

Pour estimer la maîtrise d'œuvre :

Prix compris entre 7 et 10 % du montant des travaux en fonction des spécificités techniques (frais de géomètre, étude géotechnique ...)

Pour estimer les acquisitions :

- Prix du m² agricole ou naturel : 1,5 €/m²
- Prix du m² constructible : 90 €/m²

C – CAHIER DE FICHES D'ANALYSES DES DIFFERENTES SECTIONS DU SCHEMA CYCLABLE



Section « Rébénacq »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

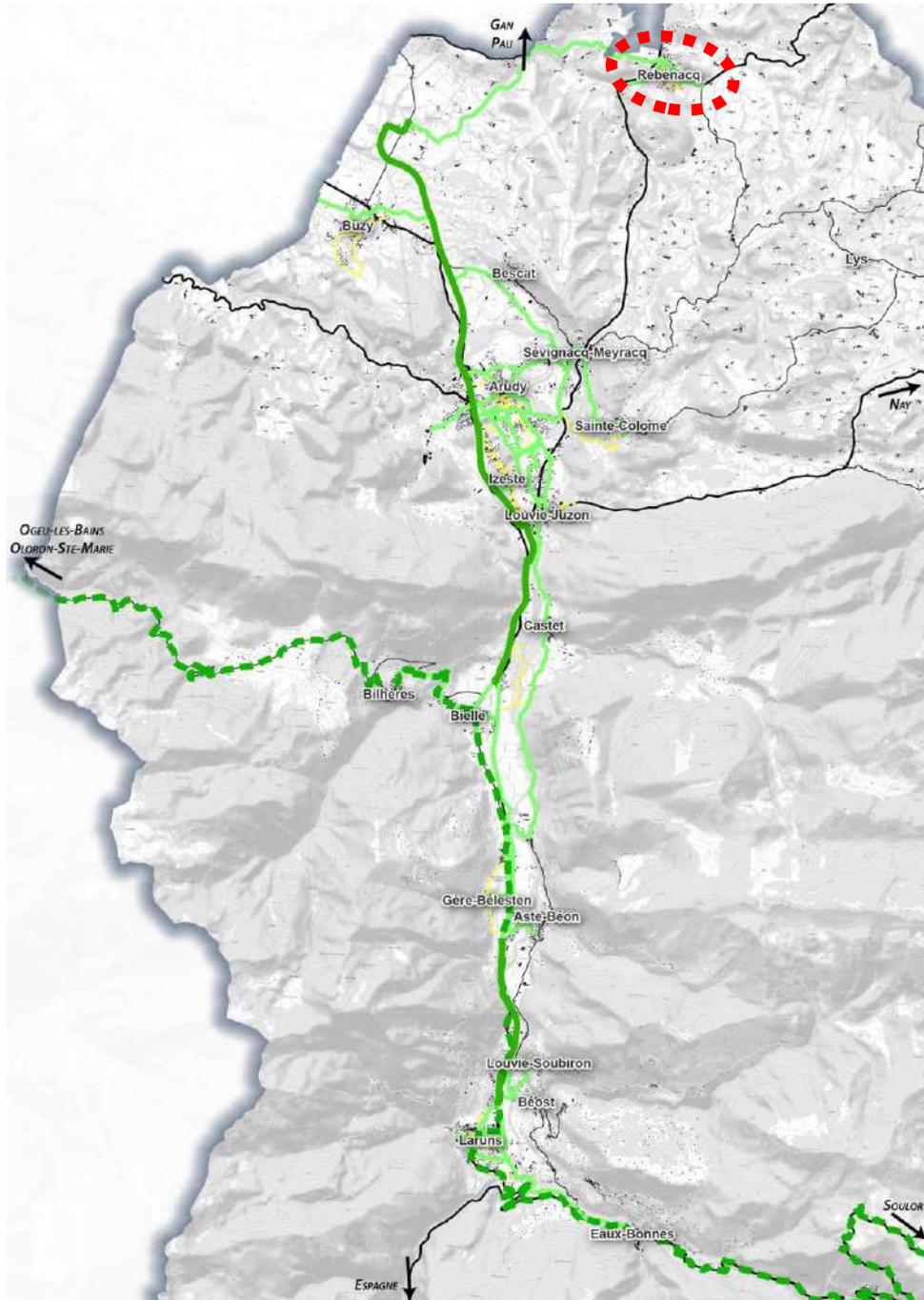
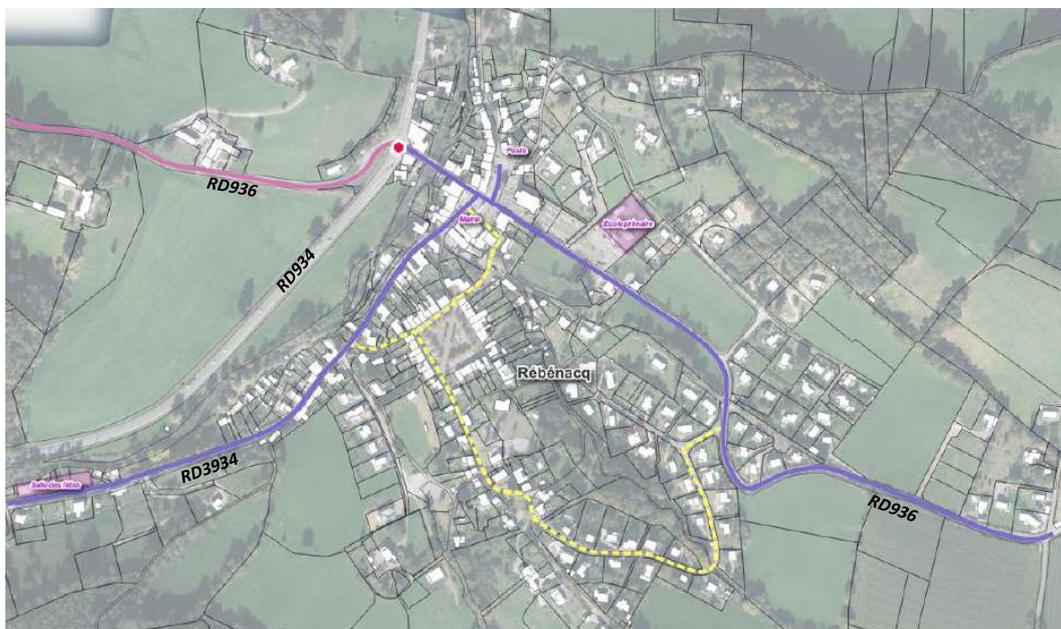


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 1 750 m
- **Typologie / environnement immédiat** : routes départementales de traversée de bourg avec présence d'espaces publics, RD936 : voie de transit entre la RD934 et la Plaine de Nay.
- **Largeur de la route empierrée** : 6m environ
- **Profil altimétrique** : faible pente sur la RD936 en entrée Est
- Présence d'un franchissement de RD classée à grande circulation (RD934)
- Ouvrage de franchissement de Neez en entrée Ouest
- Présence de chicanes et plateau surélevé sur la RD936 à proximité de l'école



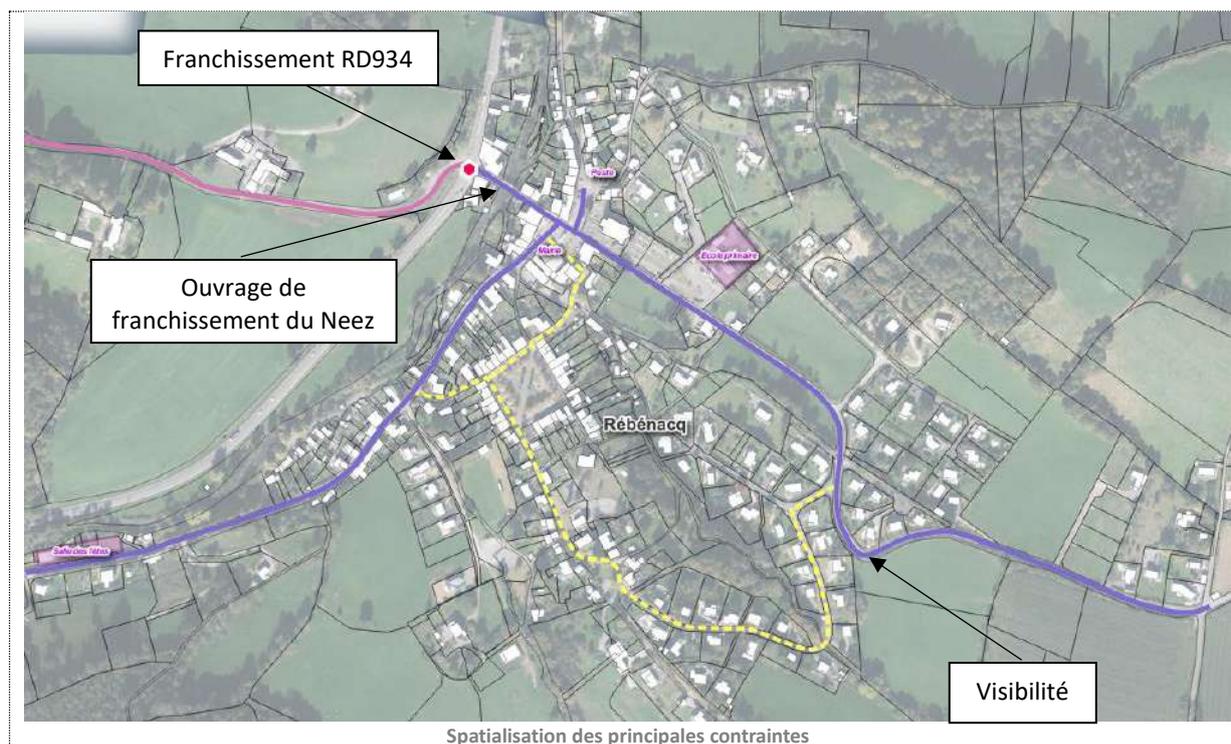
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Sécurisation de la traversée de RD934 vers la RD936 et la Croix de Buzy
- Favoriser la mobilité douce dans le bourg et l'accès aux équipements structurants : place de la mairie, école, salle des fêtes/fronton

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-école

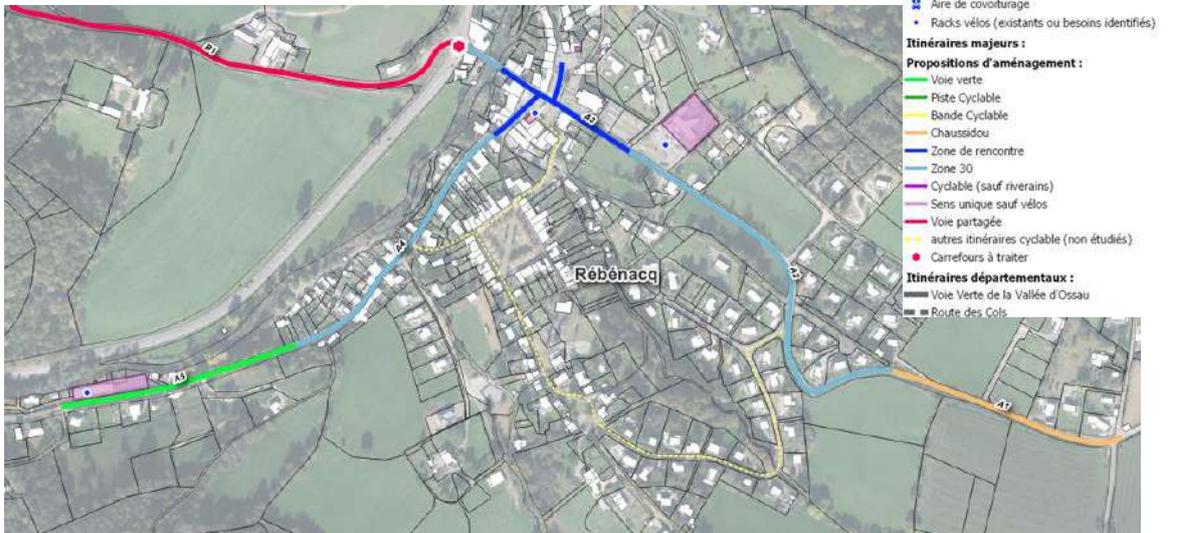
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Traitement du franchissement de la RD934, classée à grande circulation
- Techniques :
 - Présence de l'ouvrage de franchissement du Neez
 - Virage avec peu de visibilité en entrée Est sur la RD936
 - Emprise voie limitée par l'alignement du bâti route de Bélair
- Environnementales : proximité de la zone Natura 2000 du Gave de Pau (FR7200781)
- Risques et nuisances : zone inondable du Neez



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Chaussidou** : tronçon A1
- **Zone 30** : tronçons A2 et A4
- **Zone de rencontre** : tronçon A3
- **Voie verte** : tronçon A5

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro Tronçon	Profil en long	Profil en travers
A1		<p>Création d'un chaussidou en entrée de ville Est permettant de matérialiser un cheminement cyclable entre le quartier et lotissement en extension et le panneau d'agglomération situé en entrée de virage.</p>
A2		<p>Zone 30 avec aménagements existants (écluses et passage surélevé) => Proposition de maintenir cet aménagement en matérialisant la zone 30 à l'Est au niveau du virage jusqu'à l'école</p>

<p>A3</p>		<p>Traversée du cœur de bourg au niveau des places de la Mairie et de l'Eglise avec rétrécissement de l'emprise routière au niveau de la route de Bélair et du franchissement de Neez</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone de rencontre entre l'école (passage surélevé existant) et l'ouvrage de franchissement de Neez (création d'écluses proposée), et sur les deux places.</p>
<p>A4</p>		<p>Traversée de bourg avec alignement du bâti sur la voirie dont l'emprise reste fortement contrainte</p> <p>=> Proposition de création d'une zone 30 jusqu'aux dernières habitations existantes à droite en direction de Castet</p>
<p>A5</p>		<p>Elargissement de l'emprise routière en sortie de bourg</p> <p>=> Proposition de création d'accès sécurisé aux équipements sportifs et de loisirs avec la création d'une voie verte le long de l'espace récréatif existant en bord de Neez et les équipements.</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »



Figure 1 : Localisation du «point dur»

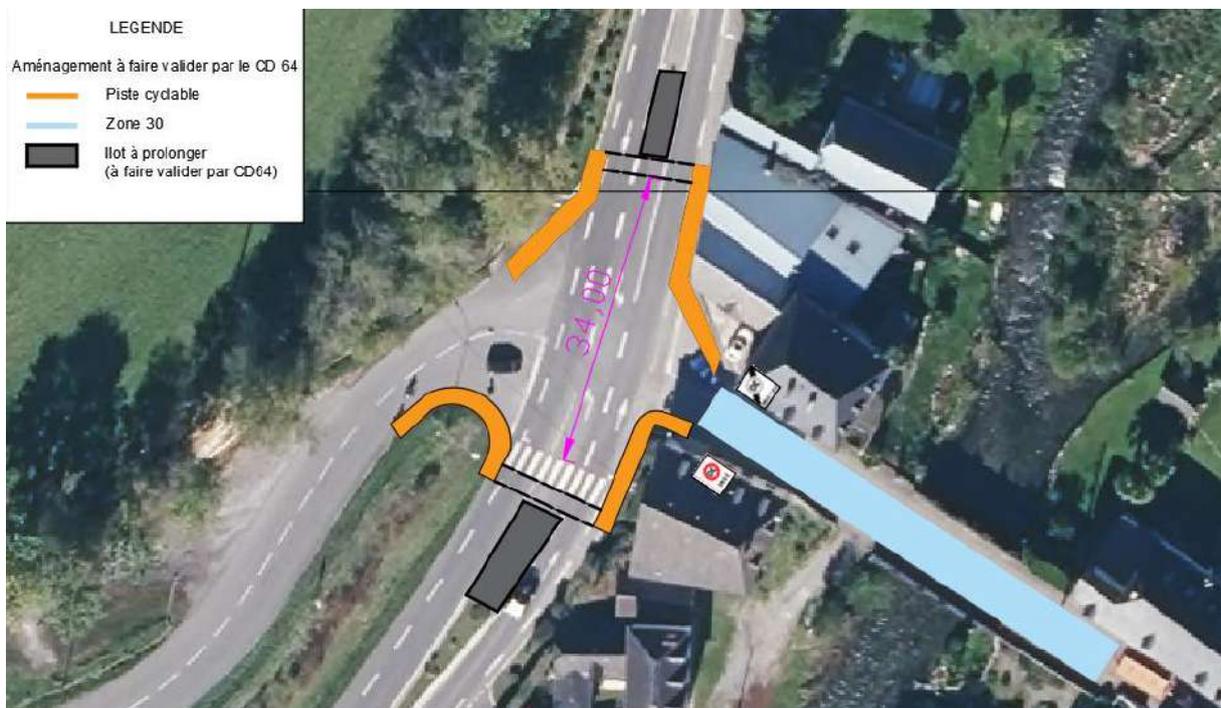


Figure 2 : Aménagement du franchissement de la RD 934 à l'entrée de Rébenacq

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Rébenacq	A1	Entrée Rébenacq (RD936)	286	Chaussidou	25 000,00	2 000,00		27 000,00	Tricouche
	A2	Traversée Rébenacq (RD936)	537	Zone 30	4 000,00			4 000,00	Pas traité
	A3	Place de la Mairie	300	Zone de rencontre	15 000,00	1 500,00		16 500,00	Pas traité
	A4	Traversée Rébenacq (Rte de Laruns)	350	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité
	A5	Entrée Rébenacq (Rte de Laruns)	280	Voie verte	90 000,00	7 800,00		97 800,00	Enrobé
			Franchissement Rébenacq (RD934)			20 000,00	2 000,00		22 000,00
			1 763		157 000,00	13 300,00	0,00	170 300,00	



Section « Rébénacq / Buzy »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

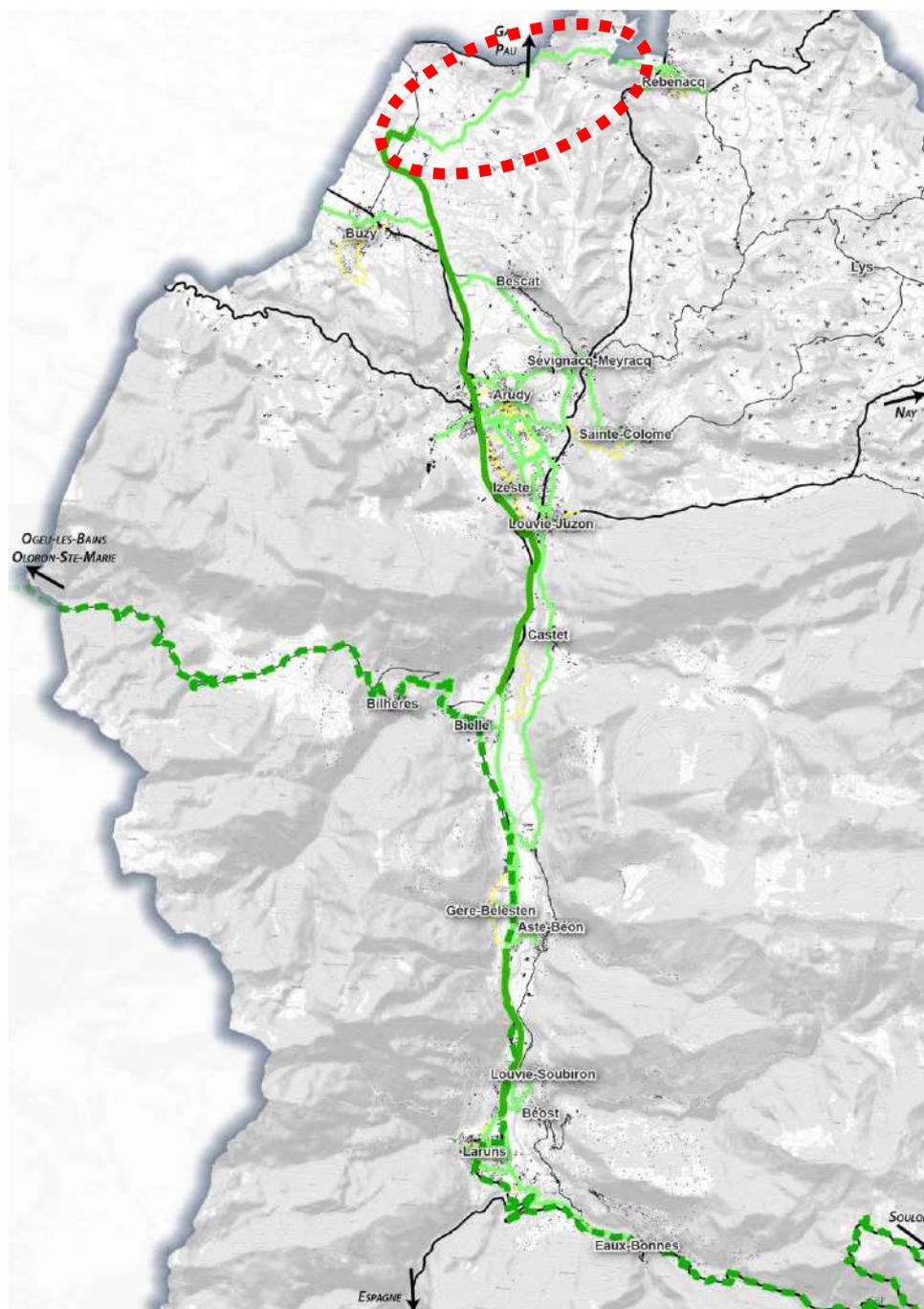
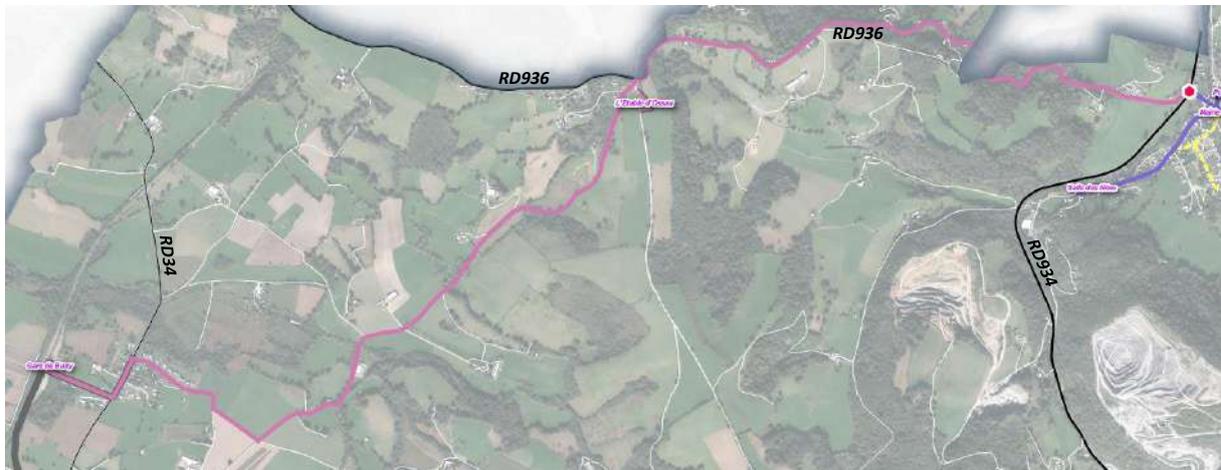


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 6 350 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
RD936 : route départementale de transit Est-Ouest entre Rébénacq et la RN134 faisant la liaison Pau/Oloron-Ste-Marie,
Chemin de Prat de Coy : chemin rural viabilisé,
caractère environnant agricole et naturel.
- **Largeur de la route empierrée** : 6m environ
- **Profil altimétrique** : pente moyenne de 8% environ sur la RD936 entre Rébénacq et la Croix de Buzy et 6% environ entre la Gare et la Croix de Buzy.



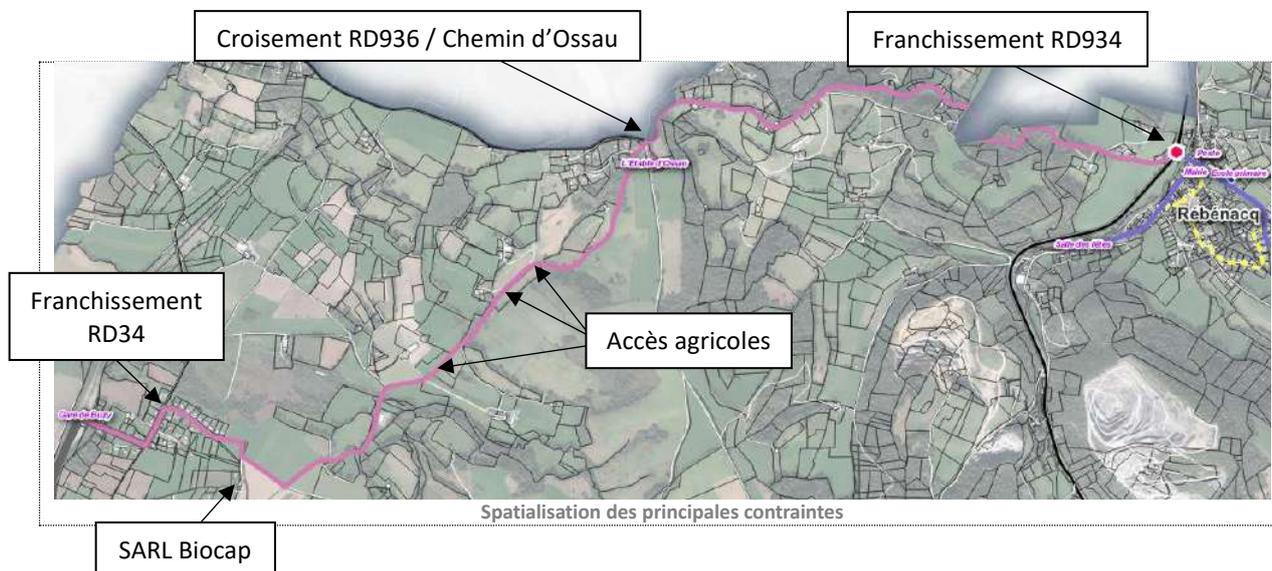
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Créer la liaison entre la Voie verte de la Vallée d'Ossau et la Véloroute du Conseil Départemental débouchant au niveau de la Croix de Buzy
- Favoriser la mobilité douce interurbaine entre Rébenacq et la Gare de Buzy
- Favoriser la multimodalité autour de la gare ferroviaire et de la voie verte de la Vallée d'Ossau
- Sécuriser la traversée de la RD34

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-école, mais également touristique/loisirs

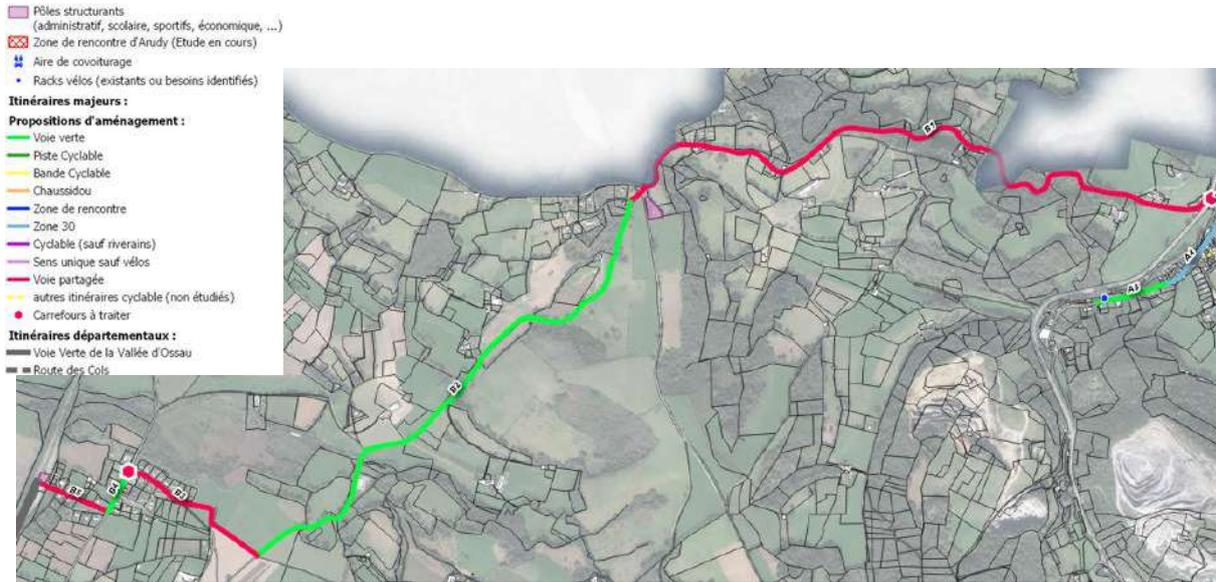
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Franchissement de la RD934, classée à grande circulation
- Franchissement de la RD34 au niveau du chemin de Bernis
- Croisement de la RD936 avec le Chemin d'Ossau
- Accès agricoles existants sur le Chemin de Prat de Coye
- Accès à la SARL Biocap
- Techniques :
 - Largeur de voie limitée et nombreux virages au niveau de la RD936
 - Accotement et fossé existants le long de la RD34
- Acquisitions foncières nécessaires sur les parcelles B505, B808 et B809 pour la réalisation de la voie verte le long de la RD34



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- « Voie partagée » : tronçons B1, B3 et B5
- Voie verte : tronçons B2 et B4

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
B1		<p>Route départementale en pente avec emprise limitée et nombreux virages => Proposition de ne pas réaliser d'aménagement spécifique mais de matérialiser de la signalétique pour relier Rébénacq à la Véloroute du Conseil Départemental</p>

<p>B2</p>		<p>Chemin rural viabilisé avec peu de trafic et possibilité alternative routière possible par Bélair et la RD936 => Proposition de reclassement de cette voie en Voie verte</p>
<p>B3</p>		<p>Traversée de quartier d'habitations avec desserte riverains => Proposition de maintenir en « espace partagé ».</p>
<p>B4</p>		<p>Route départementale avec trafic de transit entre la RN134 et Arudy => Proposition de création d'une voie verte sécurisée le long de la RD</p>
<p>B5</p>		<p>Traversée de quartier d'habitations avec desserte riverains et impasse débouchant sur la Voie verte de la Vallée d'Ossau et la Gare de Buzy => Proposition de maintenir en « espace partagé ».</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

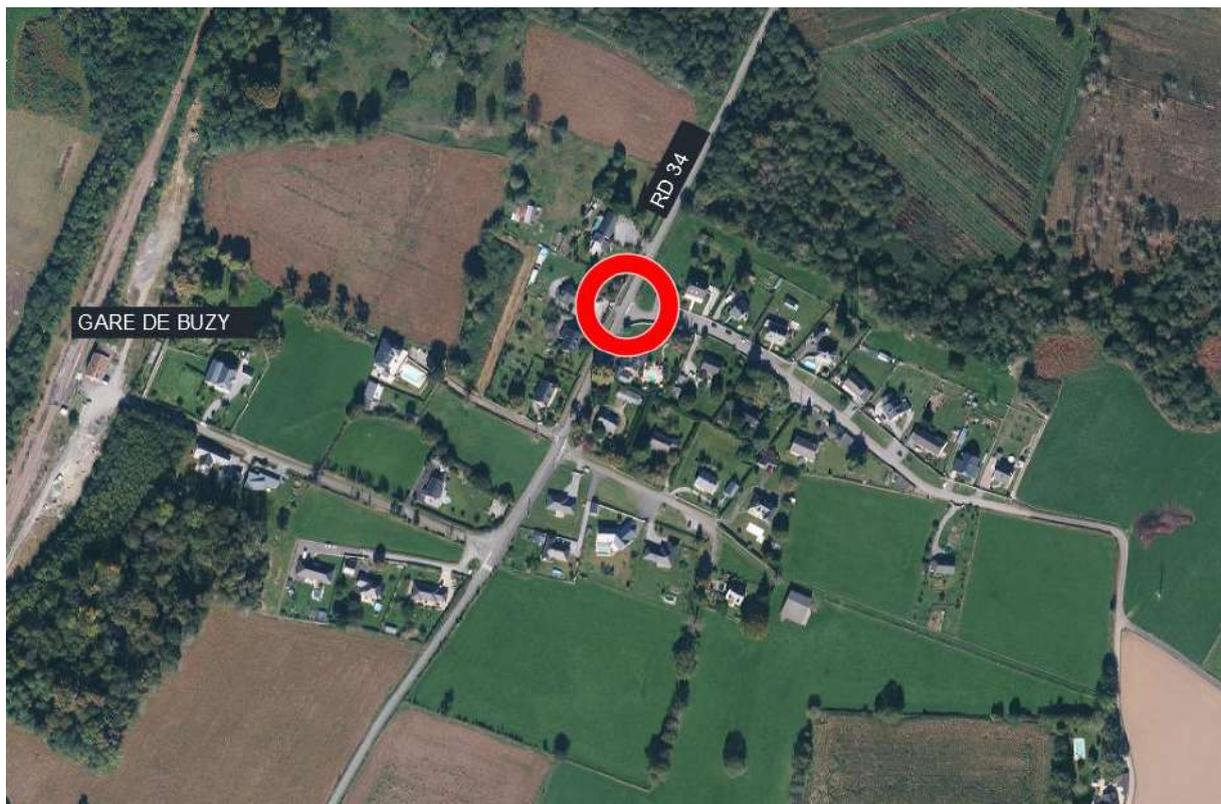


Figure 1 : Localisation du "point dur"

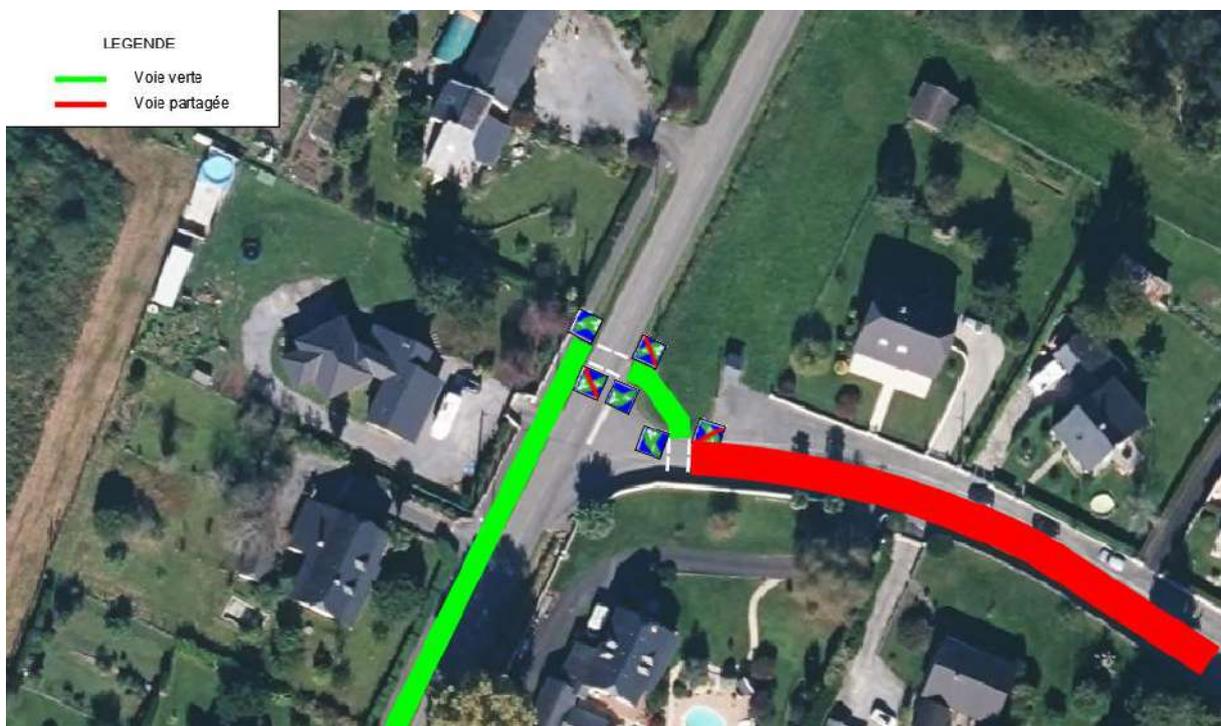


Figure 2 : Aménagement du franchissement de la RD 34 - Gare de Buzy

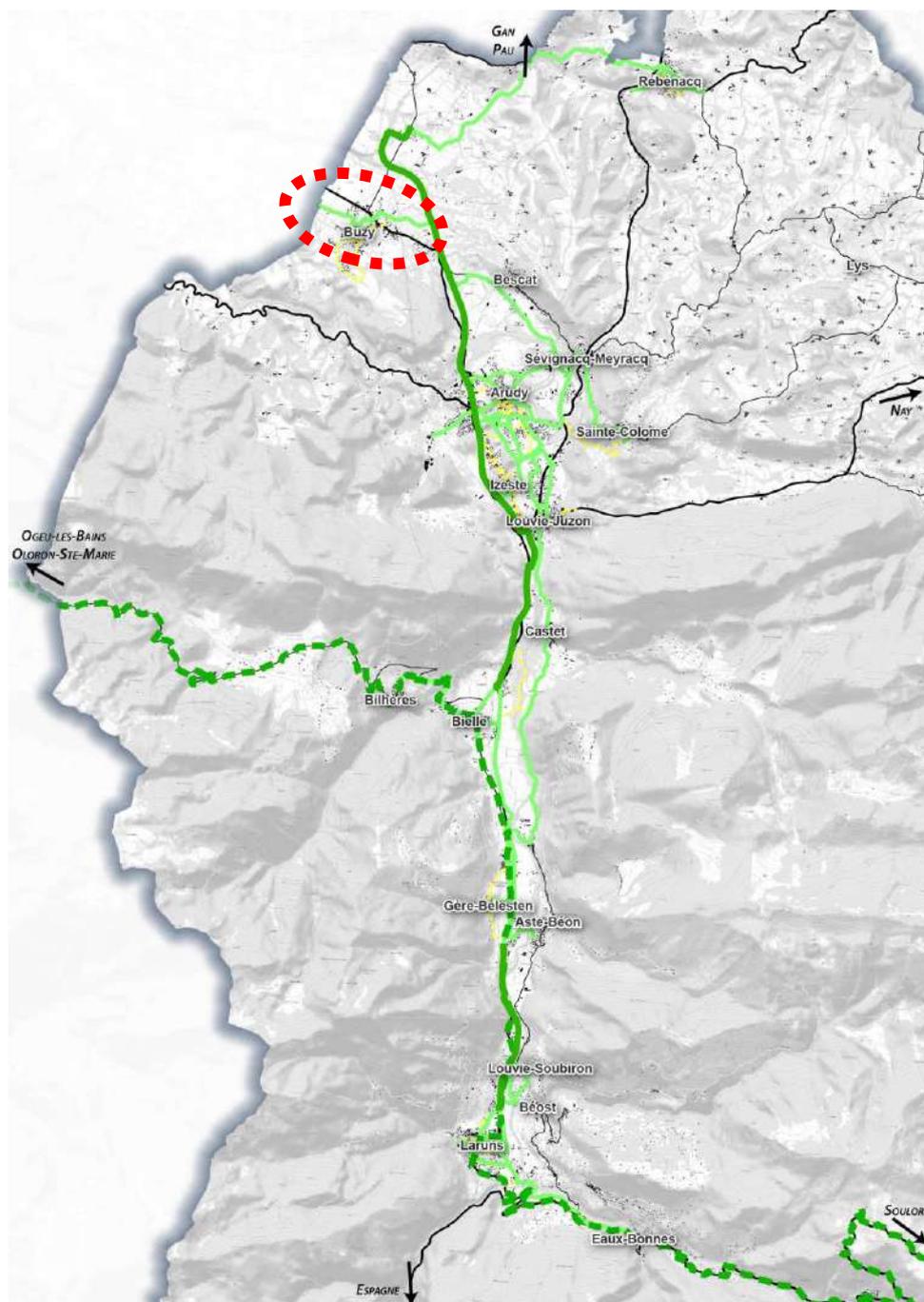
6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

Gare de Buzy / Rébenacq	B1	Rte de Bélair (RD936)	2 890	Zone partagée	5 000,00			5 000,00	Pas traité
	B2	Chemin de Prat de Coye	2 316	Voie verte	5 000,00			5 000,00	Pas traité
	B3	Chemin de Départ	670	Zone partagée	4 000,00			4 000,00	Pas traité
		Franchissement Gare Buzy (RD34)			8 000,00	1 000,00		9 000,00	Pas traité
	B4	Rte de Castede (RD34)	183	Voie verte	45 000,00	4 000,00	20 000,00	69 000,00	Enrobé
	B5	Chemin de la Gare	315	Zone partagée	5 000,00			5 000,00	Pas traité
		6 374		72 000,00	5 000,00	20 000,00	97 000,00		

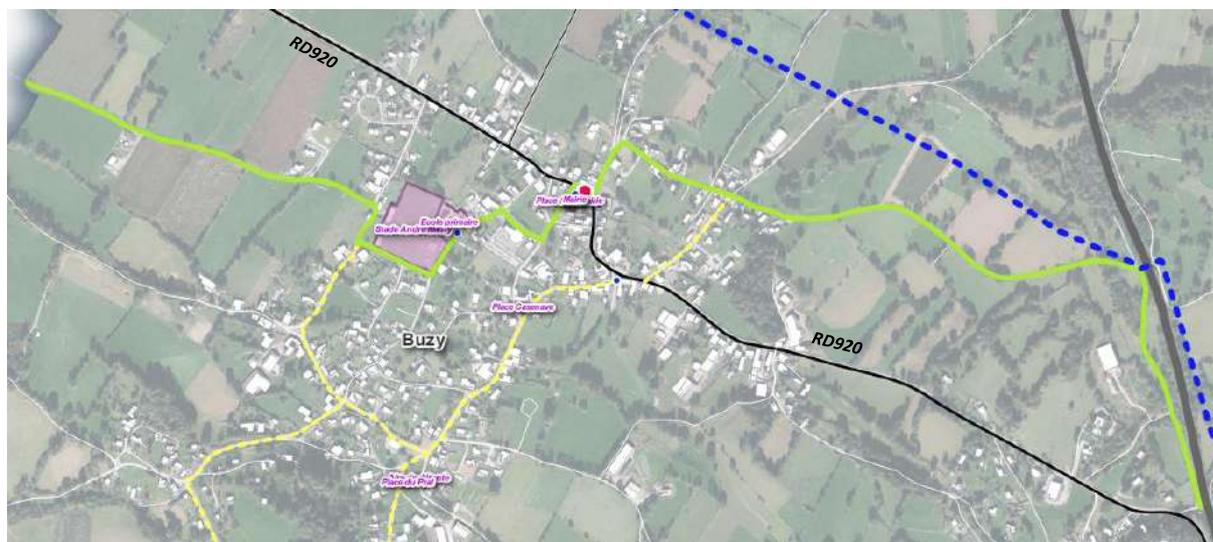


Section « Buzy »

1. LOCALISATION DE LA SECTION



2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 2 900 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
chemin rural en grande partie non viabilisé entre la voie verte et la rue Jean de Préchac,
caractère urbain de traversée de centre-bourg entre la place de la Mairie et la stade,
accès riverains et chemin rural entre la rue Villefranque et la limite intercommunale avec la CCHB.
- **Largeur** : 2,5m pour le Chemin d'Ys et Chemins Pé de Lasserre et Peyranère, 4-5m environ pour les
voies de traversée de bourg (Rues Pats, de l'Eglise, du Stade et Villefranque)
- **Profil altimétrique** : faible pente de 3% au niveau du chemin d'Ys.



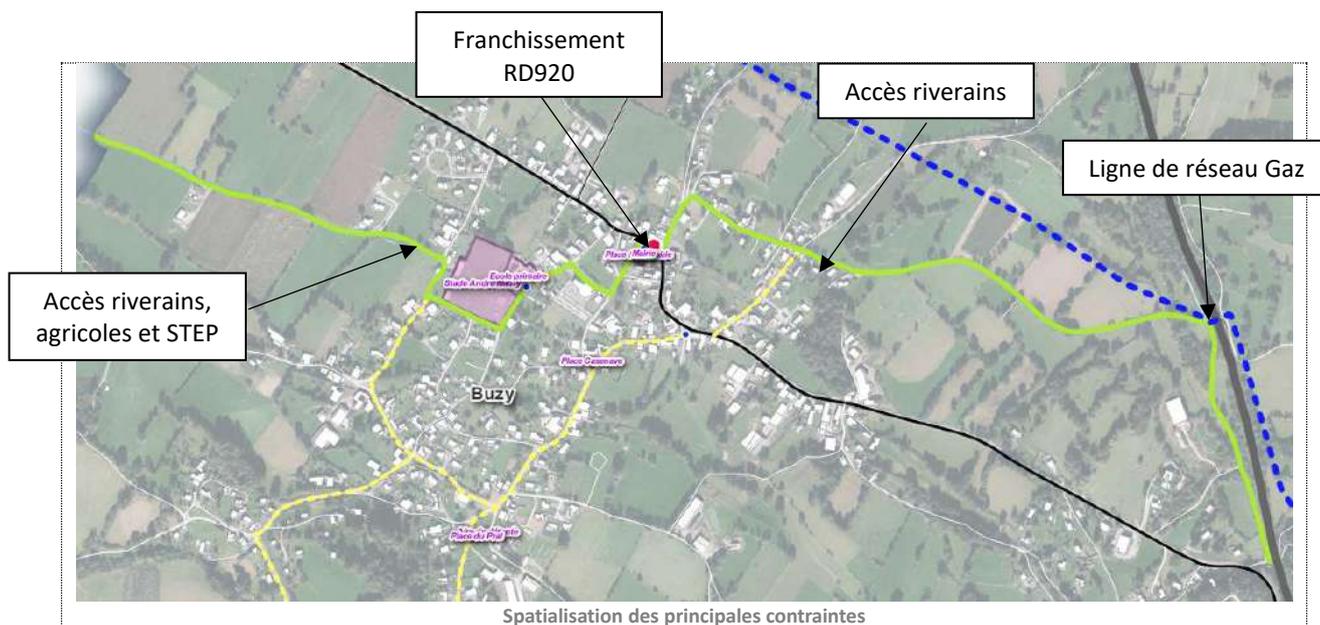
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Créer la liaison entre la Voie verte de la Vallée d'Ossau, le bourg de Buzy et le territoire de la CCHB au niveau de Buziet
- Favoriser l'accès aux équipements structurants de Buzy : Mairie, école, Stade, ...
- Sécuriser la traversée de la RD920

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-école, mais également touristique/loisirs par l'accès à la Voie verte

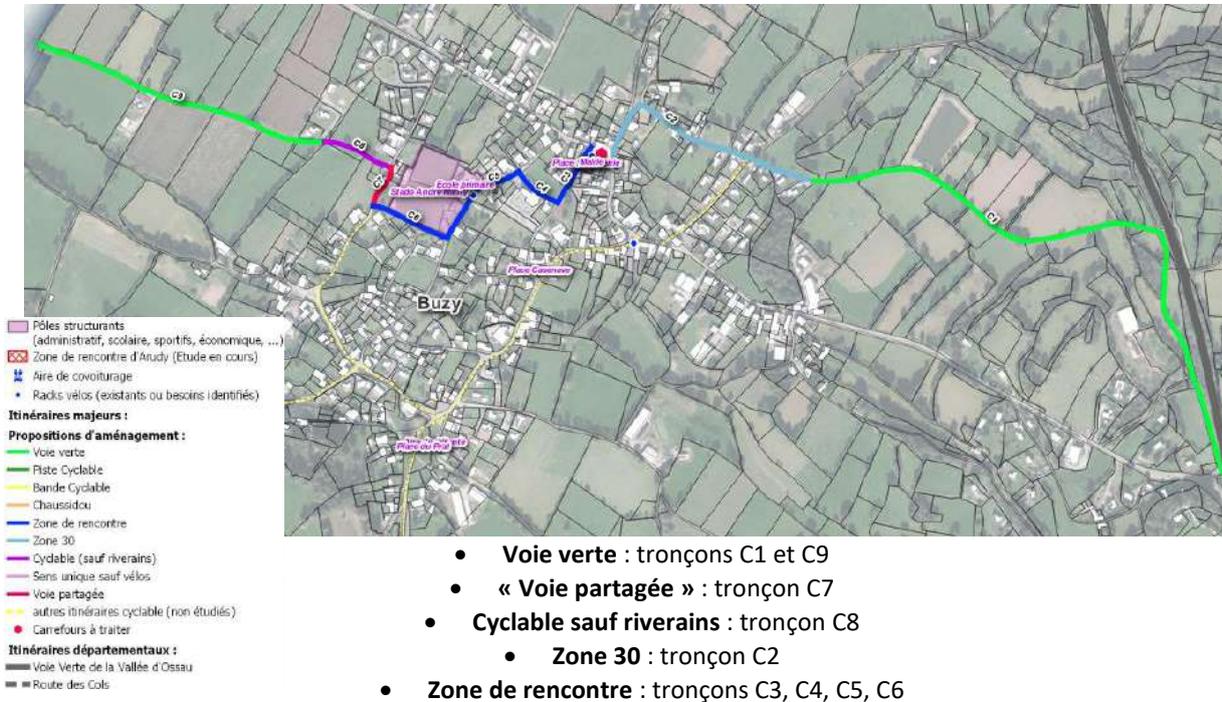
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Franchissement de la RD920 au niveau de la place de la Mairie,
- Accès riverains à maintenir sur le chemin d'Ys,
- Accès riverains, agricoles et à la station d'épuration (STEP) à maintenir sur le chemin de Cambagne,
- Techniques :
 - Largeur de voie limitée en cœur de bourg,
 - Trafic de transit sur la RD920, liaison entre la RN134 et Buzy
- Risques et nuisances : réseau de gaz présent au niveau du croisement entre le chemin d'Ys et la Voie verte de la Vallée d'Ossau



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
C1		<p>Chemin rural non viabilisé => Proposition de réaliser une voie verte de raccordement du bourg à la Voie verte de la Vallée d'Ossau</p>

<p>C2</p>		<p>Traversée de quartier d'habitation avec desserte riverains => Proposition de réalisation d'une zone 30</p>
<p>C3 à C6</p>		<p>Traversée du cœur de bourg de Buzy avec accès aux différents équipements communaux structurants => Proposition de matérialiser une zone de rencontre place de la place de la Mairie au stade en passant par la place de l'église et l'école.</p>
<p>C7</p>		<p>Route communale de transit entre les quartiers résidentiels du sud du bourg et la RD920 avec une emprise contrainte par les constructions existantes en alignement sur voirie => Proposition de maintien d'un « espace partagé »</p>

<p>C8</p>		<p>Voie d'accès riverains en impasse se poursuivant sur un chemin rural non viabilisé => Proposition de mettre la voie en sens interdit sauf riverains et ayants droit.</p> <p>Accotement Sens interdit sauf riverains et ayants droit Accotement</p> <p>4.00</p>
<p>C9</p>		<p>Chemin rural non viabilisé => Proposition de création d'une voie verte en lien avec la liaison entre Buzy et le territoire de la CCHB.</p> <p>Accotement Voie verte Accotement</p> <p>Limite parcelle agricole Limite parcelle agricole</p> <p>3.50</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

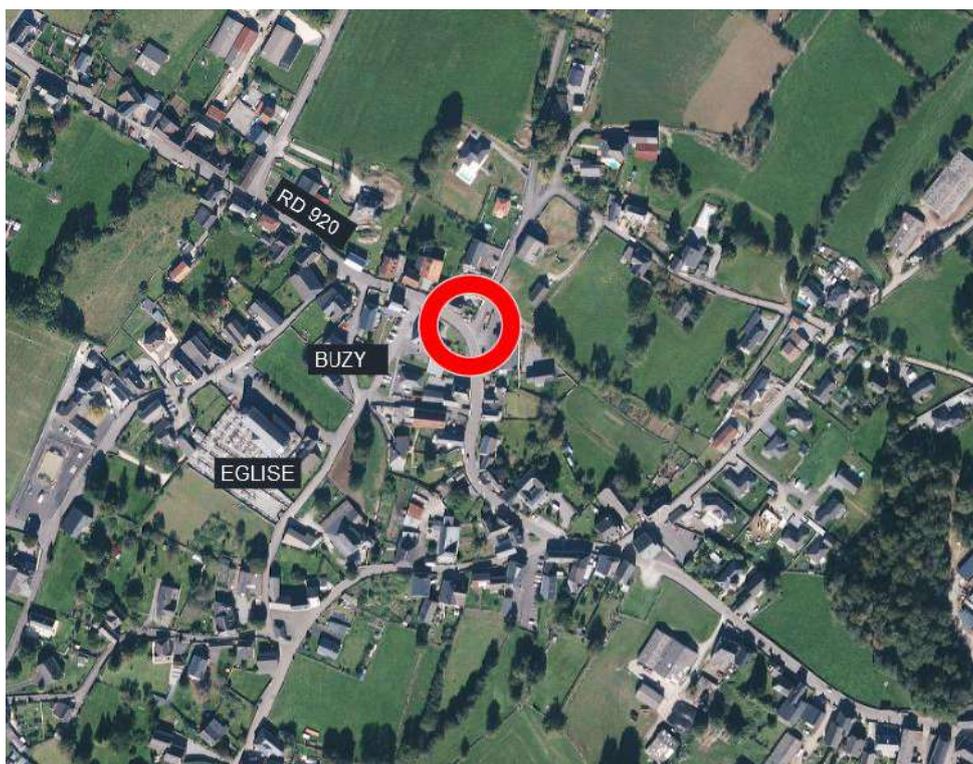


Figure 1 : Localisation du "point dur"

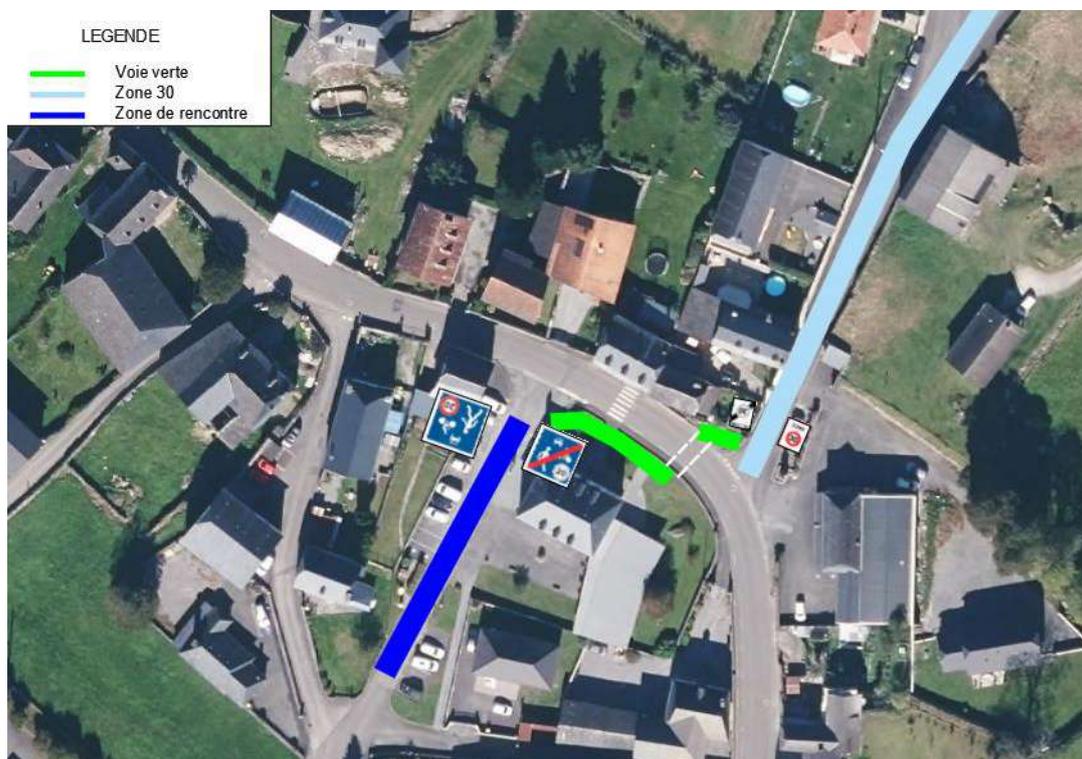


Figure 2 : Franchissement du croisement avec la RD 920

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maitrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
VV / Buzy / CCHB	C1	Chemin d'Ys	1 140	Voie verte	150 000,00	11 000,00		161 000,00	Enrobé
	C2	Rue Pe de Lasserre / Chemin de Peyranère	460	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité
		Croisement RD920			15 000,00	1 500,00		16 500,00	Pas traité
	C3	Rue Prats	120	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	C4	Place de l'Eglise	90	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	C5	Rue de l'Eglise	185	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	C6	Rue du Stade	145	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	C7	Rue Villefranque	80	Voie partagée	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	C8	Chemin de Cambagne - riverains	130	Cyclable sauf riverain	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	C9	Chemin de Cambagne - rural	550	Voie verte	110 000,00		9 000,00	119 000,00	Enrobé
			2 900		293 500,00	21 500,00	0,00	315 000,00	



Section « Buzy / Bescat »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

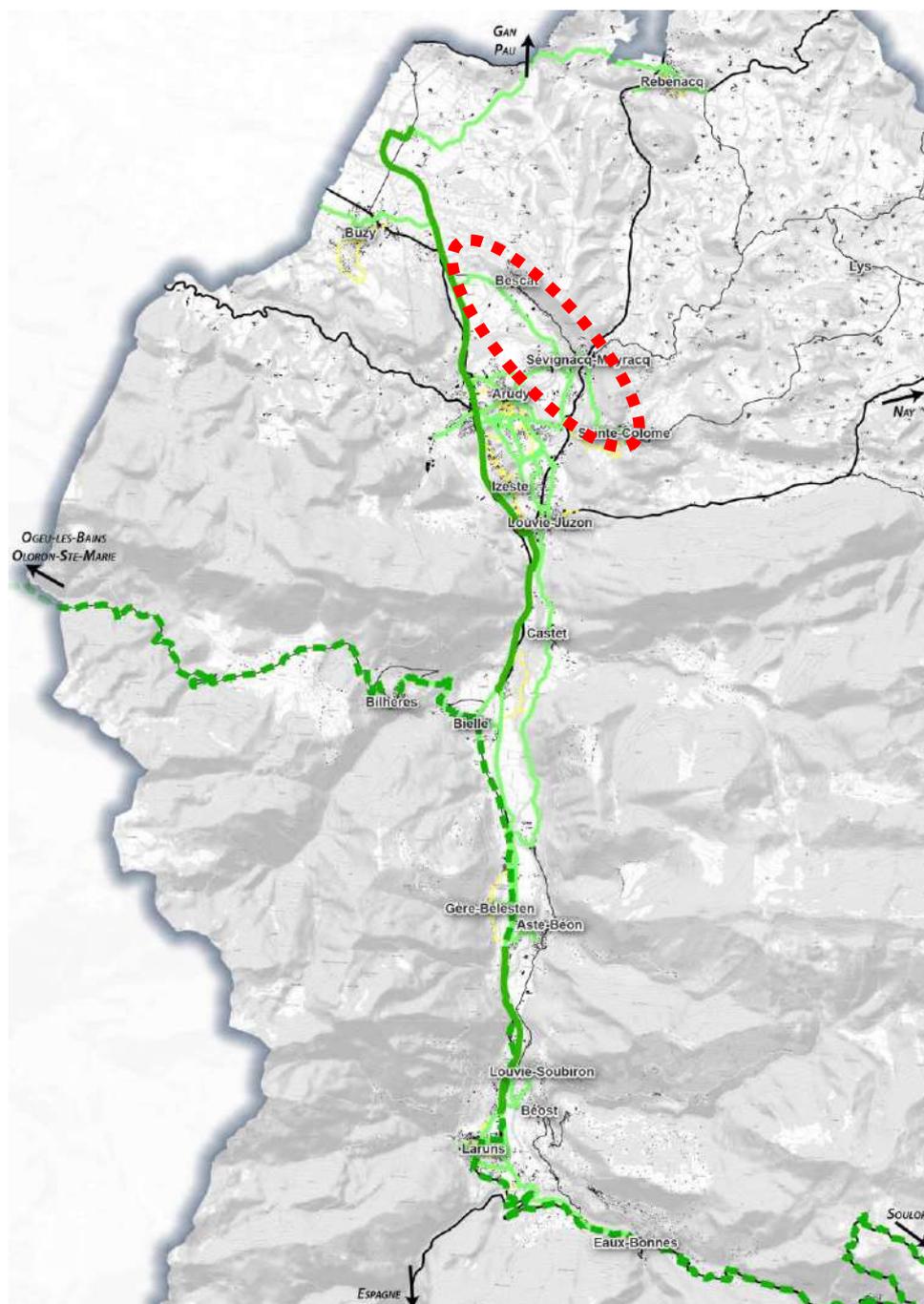
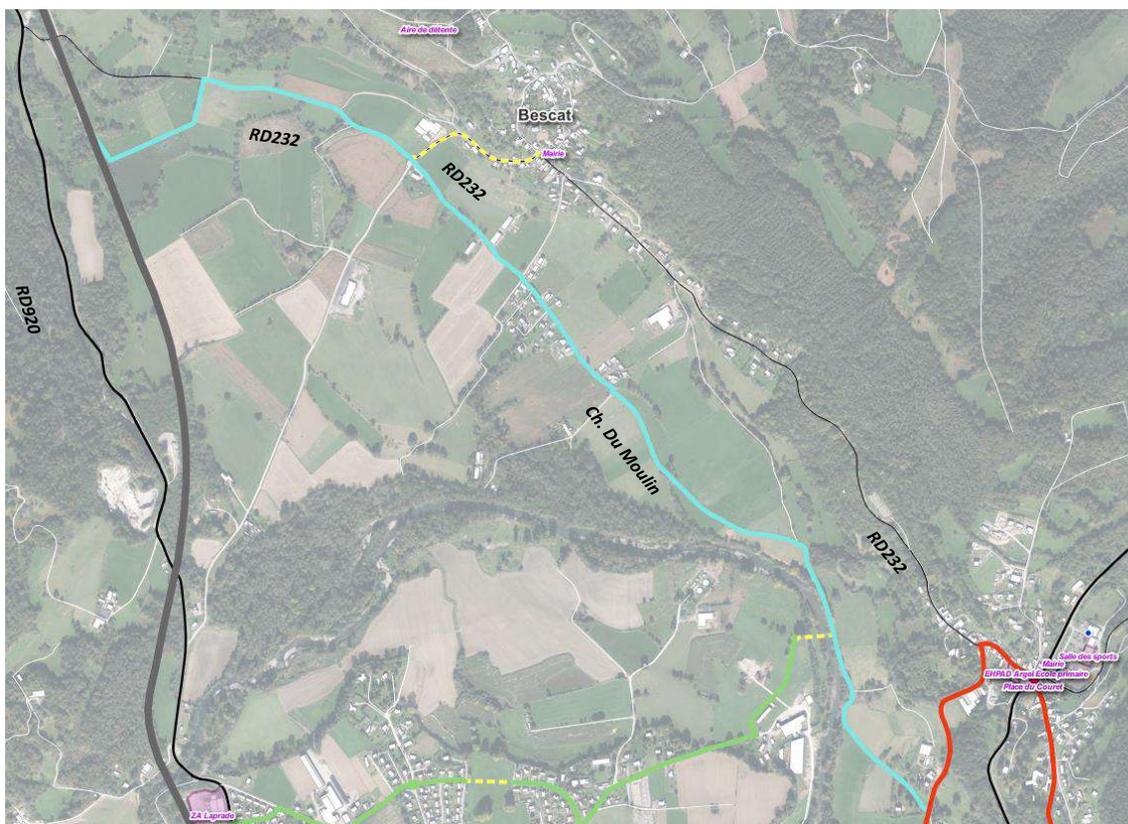


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 3 200 m
- **Typologie / environnement immédiat** : parcelles agricoles et chemin rural entre la Voie verte de la Vallée d'Ossau et la RD232, route départementale (RD232) dans un environnement agricole et faisant la liaison entre la RD920 et Bescat, route communale de desserte de parcelles et bâtiments agricoles et d'un quartier d'habitation qui débouche sur un chemin rural non viabilisé jusqu'au quartier Meyracq.
- **Largeur** : 4,5m maximum d'emprise viabilisée sur le RD232 et Chemin du Moulin
- **Profil altimétrique** : faible pente de 2% en moyenne.



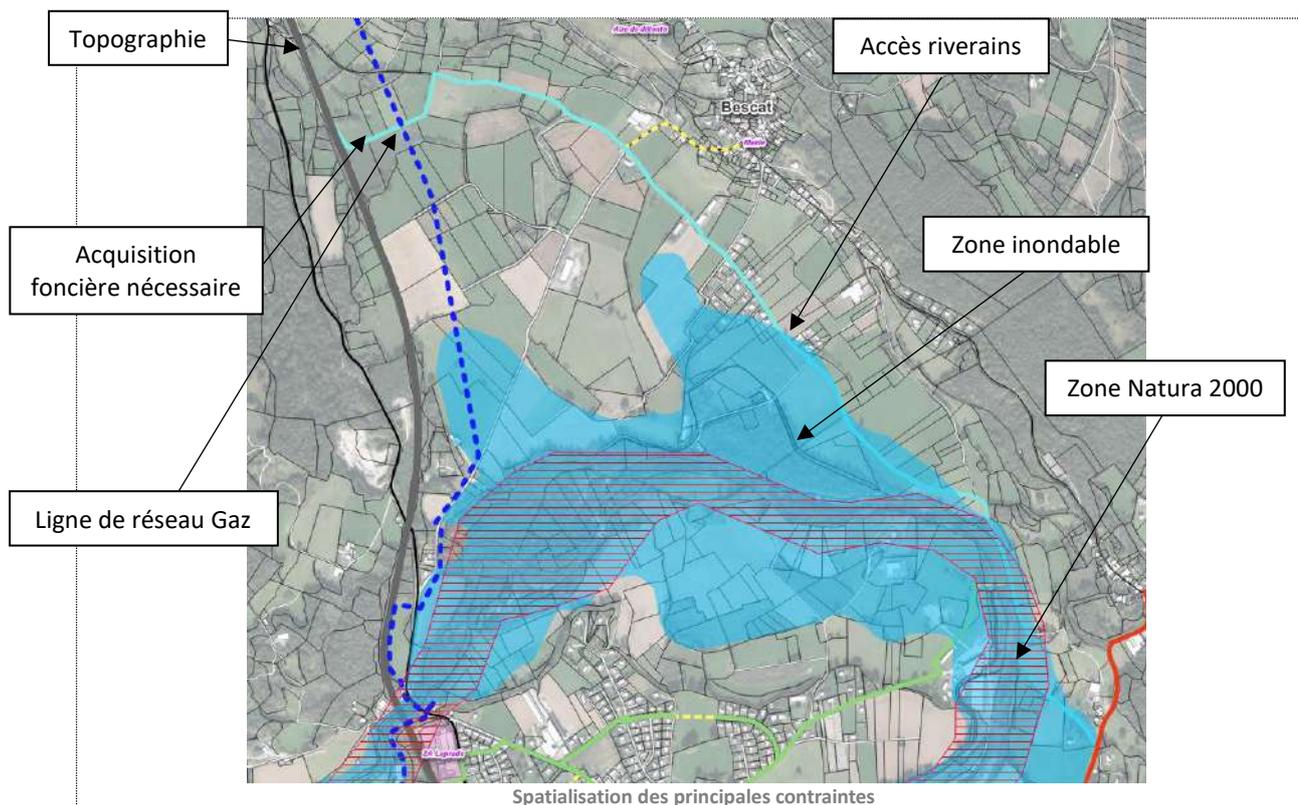
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Créer la liaison entre la Voie verte de la Vallée d'Ossau et les bourgs de Bescat, Sévignacq-Meyracq puis Ste-Colome,
- Proposer une liaison interurbaine de mobilité douce au nord d'Arudy en rive droite du Gave.

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements mais également touristique/loisirs par l'accès à la Voie verte

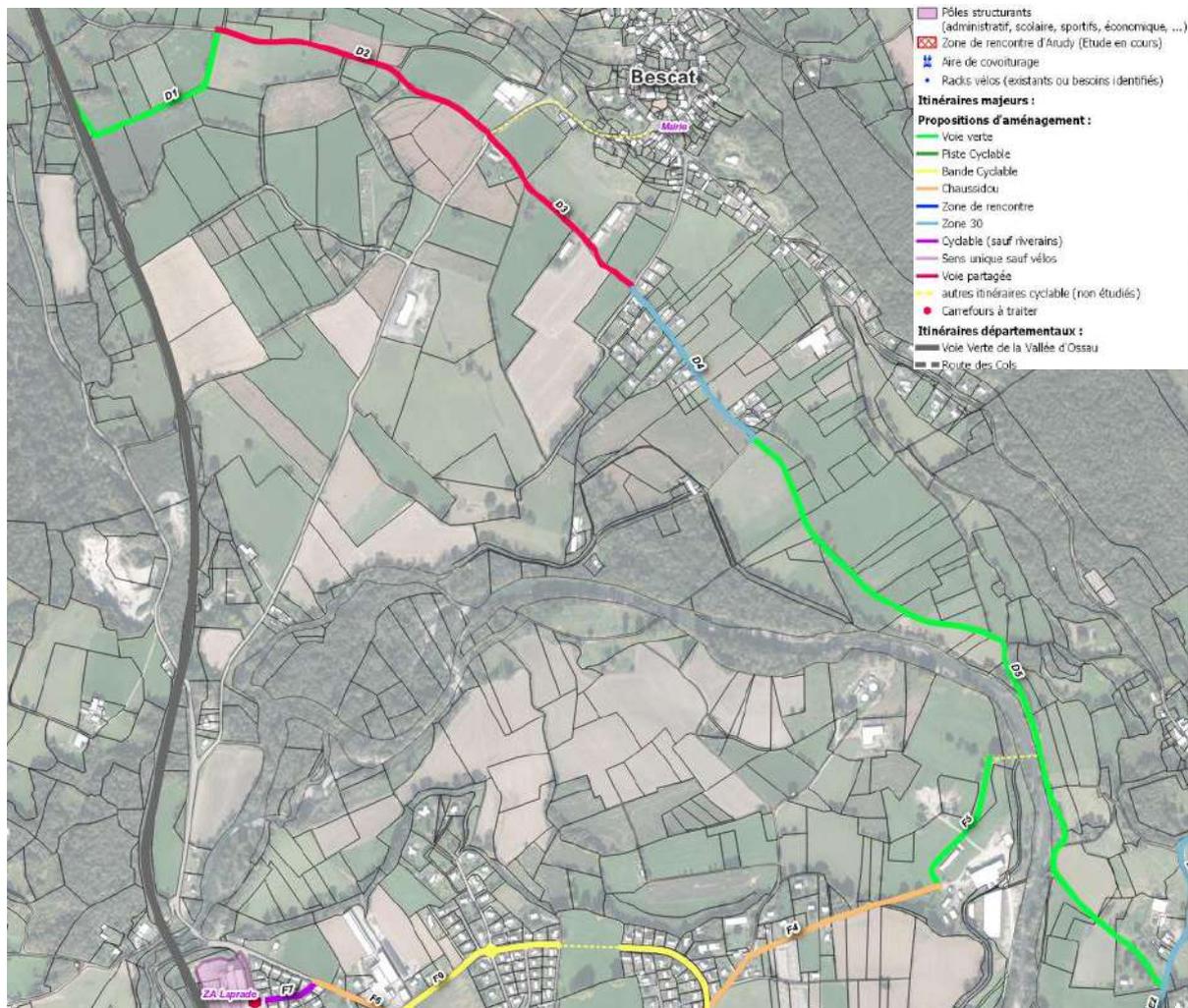
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Topographie entre la Voie verte de la Vallée d'Ossau et la RD232,
- Acquisitions foncières nécessaires sur parcelles agricoles (parcelle N° ZA 50) entre la voie verte et le chemin rural propriété communale,
- Barrière géographique avec le Gave qui ne permet pas de relier cet itinéraire avec la polarité principale d'Arudy,
- Accès riverains et agricoles à maintenir sur le chemin du Moulin,
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : réseau de gaz présent au niveau du chemin rural permettant la liaison à la Voie verte de la Vallée d'Ossau, zone inondable du Gave d'Ossau,



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçons D1 et D5
 - **Zone 30** : tronçon D4
- **« Espace partagé »** : tronçons D2 et D3

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

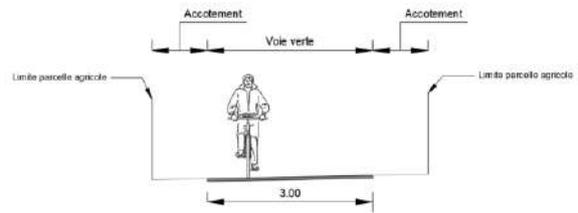
Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
D1		<p>Parcelles agricoles et Chemin rural non viabilisé => Proposition de réaliser une voie verte de raccordement de la Voie verte de la Vallée d'Ossau à la RD232</p>
D2 à D3		<p>Route départementale de liaison interurbaine pour relier Bescat à la RD920 avec une emprise de voie limitée => Proposition de partager l'espace</p>
D4		<p>Traversée d'un quartier résidentiel débouchant en impasse sur un chemin rural => Proposition de maintenir la zone 30 existante.</p>

D5



Chemin rural permettant la liaison avec le quartier Meyracq

=> Proposition de réaliser une voie verte



6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
VV / Buzy / Bescat / Sévignacq	D1	Variante RD232	440	Voie verte	125 000,00	10 000,00	4 000,00	139 000,00	Enrobé
	D2	RD232	570	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	D3	RD232	400	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	D4	RD232 - riverains	370	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité
	D5	Chemin du Moulin	1 420	Voie verte	230 000,00	20 000,00		250 000,00	Enrobé
			3 200		362 000,00	30 000,00	4 000,00	396 000,00	



Section « Sévignacq-Meyracq / Ste-Colome »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

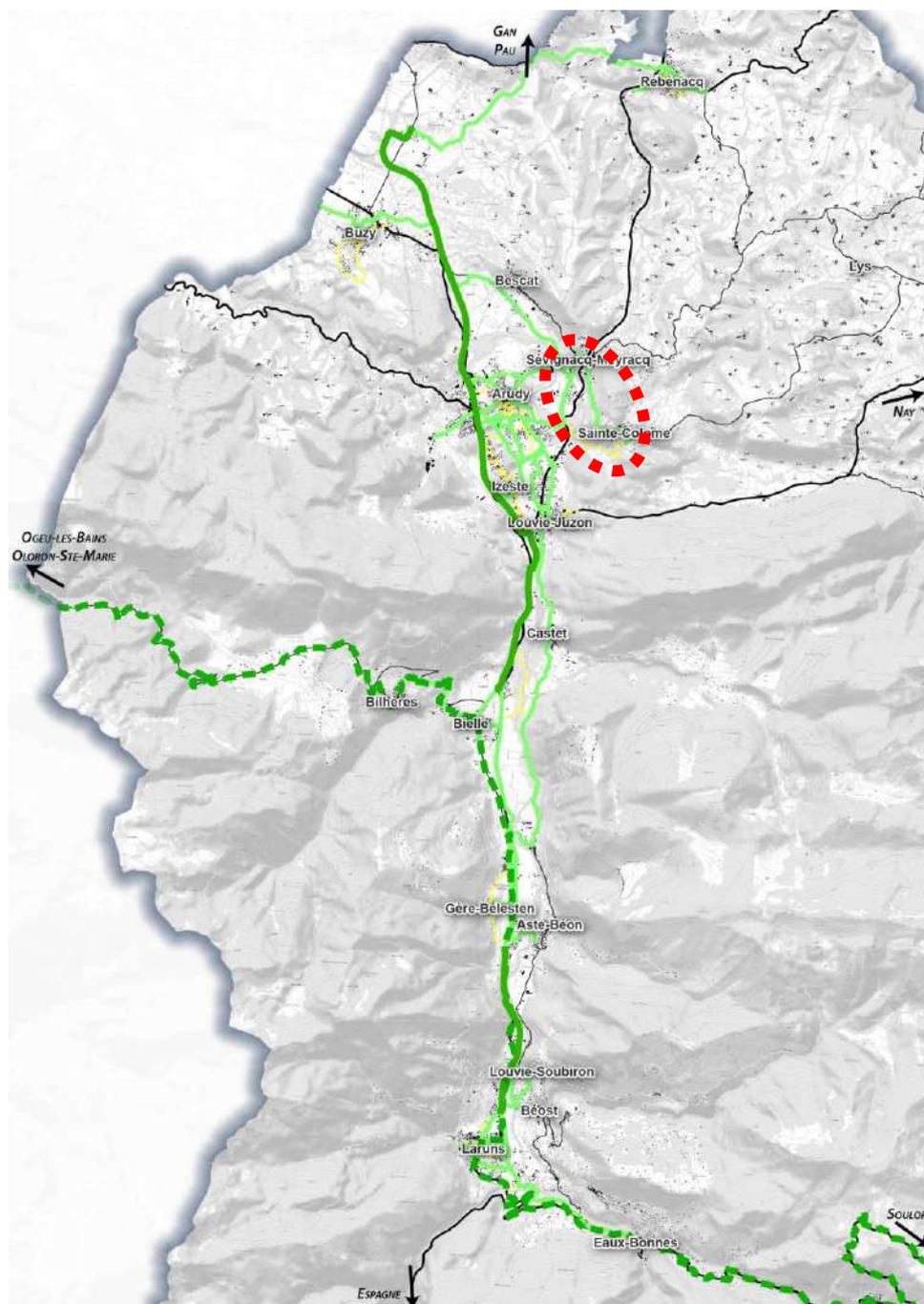
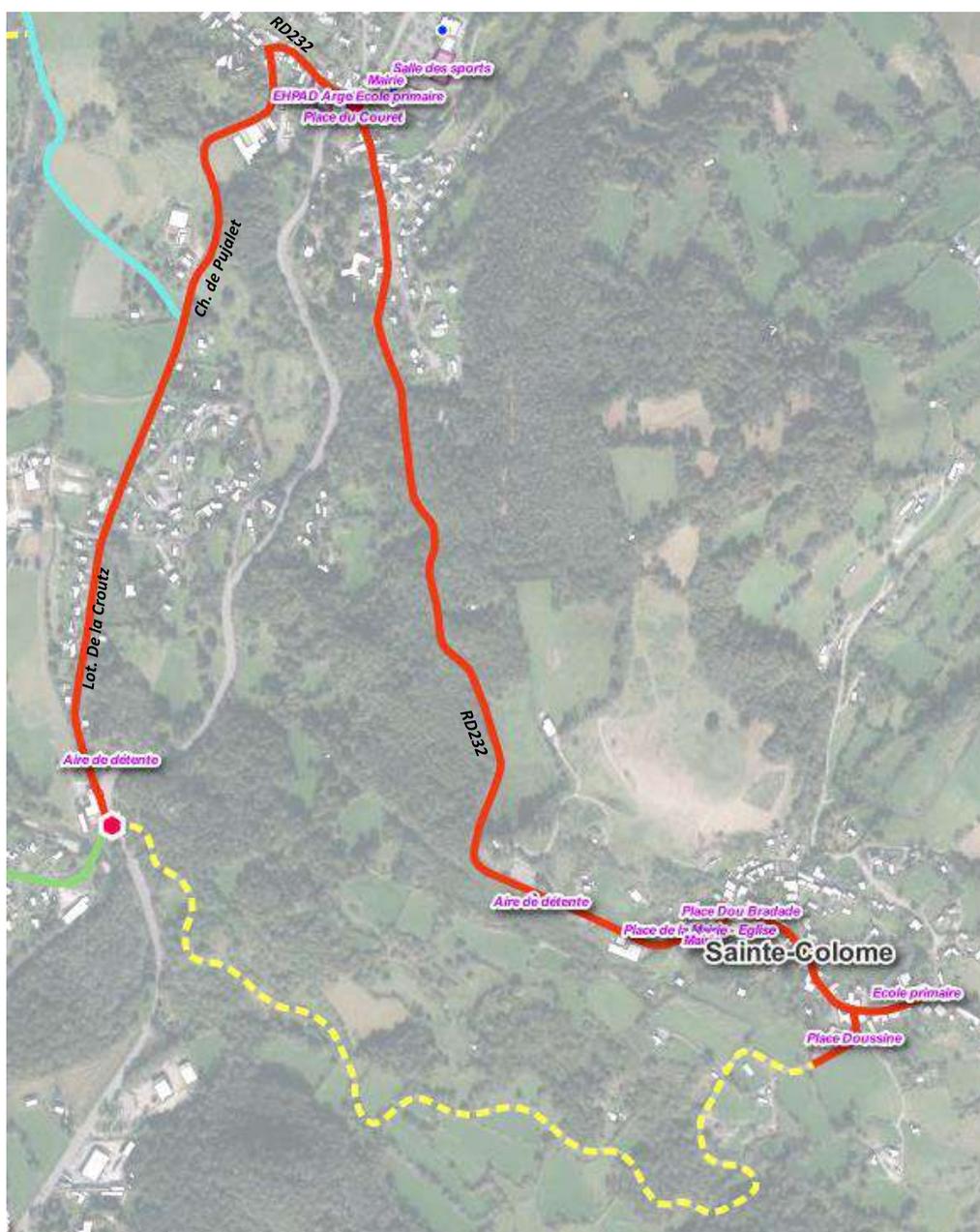


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 3 600 m
- **Typologie / environnement immédiat** : route communale permettant de relier le quartier Meyracq au centre-bourg de Sévignacq, route départementale (RD232) à faible trafic permettant de relier les bourgs de Sévignacq et Ste-Colome.
- **Largeur** : 4,5m maximum d'emprise viabilisée sur la route communale de Meyracq et sur la RD232 de traversée du bourg de Sévignacq et Ste-Colome
- **Profil altimétrique** : pente moyenne de 6% sur le chemin de Pujalet avec une forte pente sur l'arrivée avant d'atteindre la RD232, pente moyenne de 6% entre Sévignacq et Ste-Colome sur la RD232.



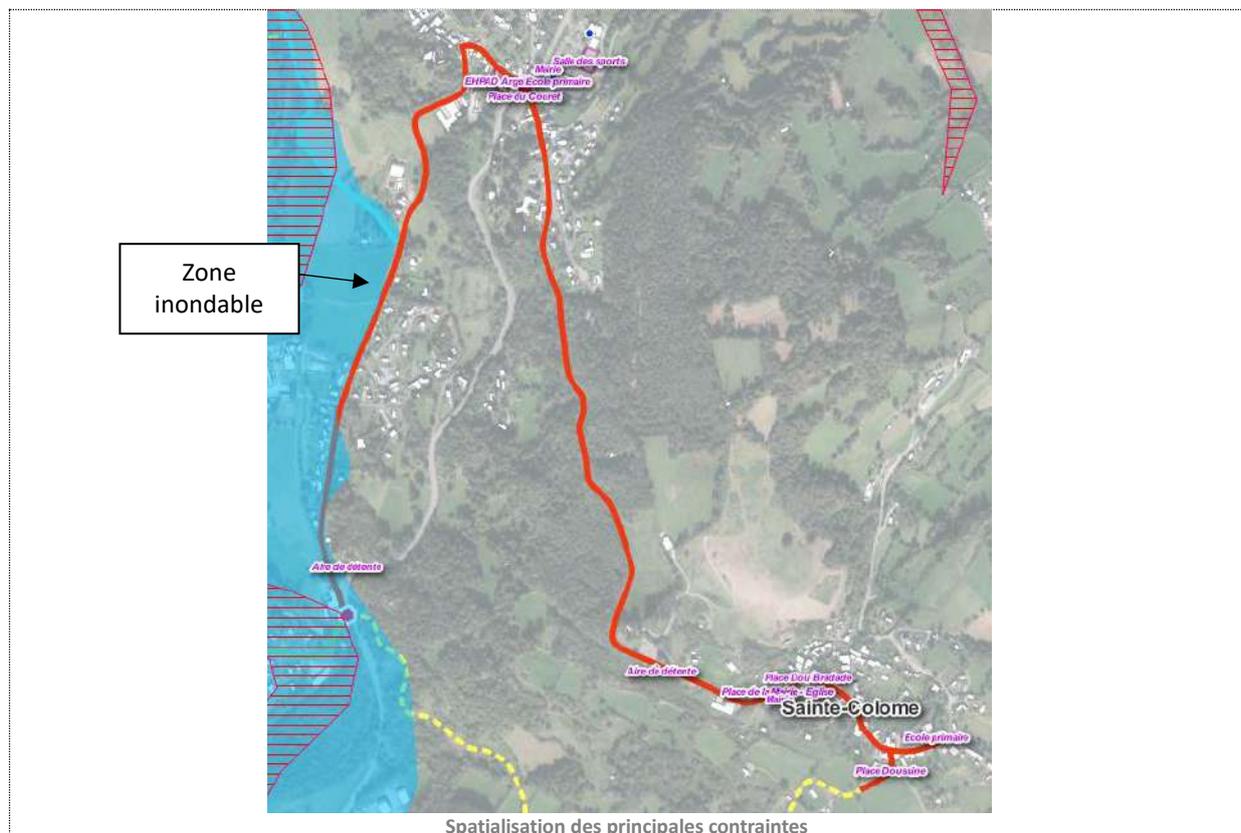
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Raccorder les pôles urbains de Sévignacq-Meyracq et Ste-Colome à la polarité principale d'Arudy
- Desservir les principaux équipements communaux de Sévignacq-Meyracq : mairie, école, salle des sports, EHPAD
- Desservir les principaux équipements communaux de Ste-Colome : mairie, école

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

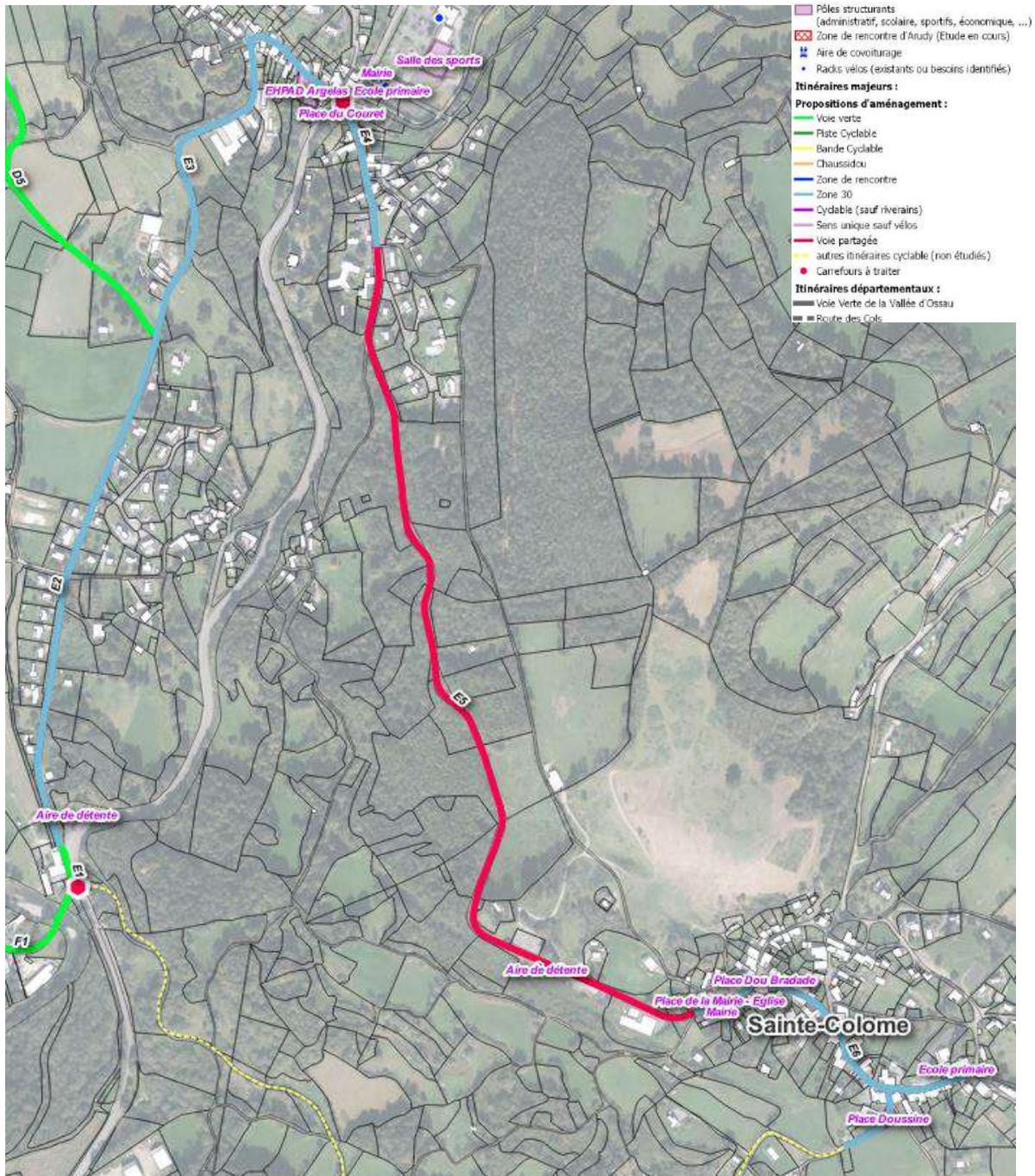
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Topographie et pente pouvant être exigeante sur de courtes distances,
- Route départementale RD232, support d'un transit entre Ste-Colome et la RD934, en passant par Sévignacq,
- Carrefour à traiter à l'intersection de la RD232 et RD934, route classée à grande circulation. Une réflexion est en cours avec l'APGL 64 pour le réaménagement de ce carrefour.
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau au niveau du quartier Meyracq,



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçon E1
- **Zone 30** : tronçons E2, E3, E4 et E6
- **« Espace partagé »** : tronçon E5

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
E1		<p>Contraintes techniques fortes au croisement du lotissement de la Croutz, de la RD934, classée à grande circulation, et de la RD287 (Rte des Pyrénées), entrée de ville Est d'Arudy</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte tout en gérant l'accès riverain à préserver</p>
E2 à E4		<p>Route communale de desserte locale et RD232 de liaison interurbaine entre Bescat, Sévignacq et Ste-Colome</p> <p>=> Proposition de maintenir la zone 30</p>

<p>E5</p>		<p>RD232 de liaison interurbaine entre Sévignacq-Meyracq et Ste-Colome avec de nombreux virages. Emprise de la voirie limitée. => Proposition de maintenir en « espace partagé ».</p>
<p>E6</p>		<p>RD232 de traversée de bourg avec du bâti en alignement sur voirie et une emprise routière limitée. => Proposition de maintenir la zone 30</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

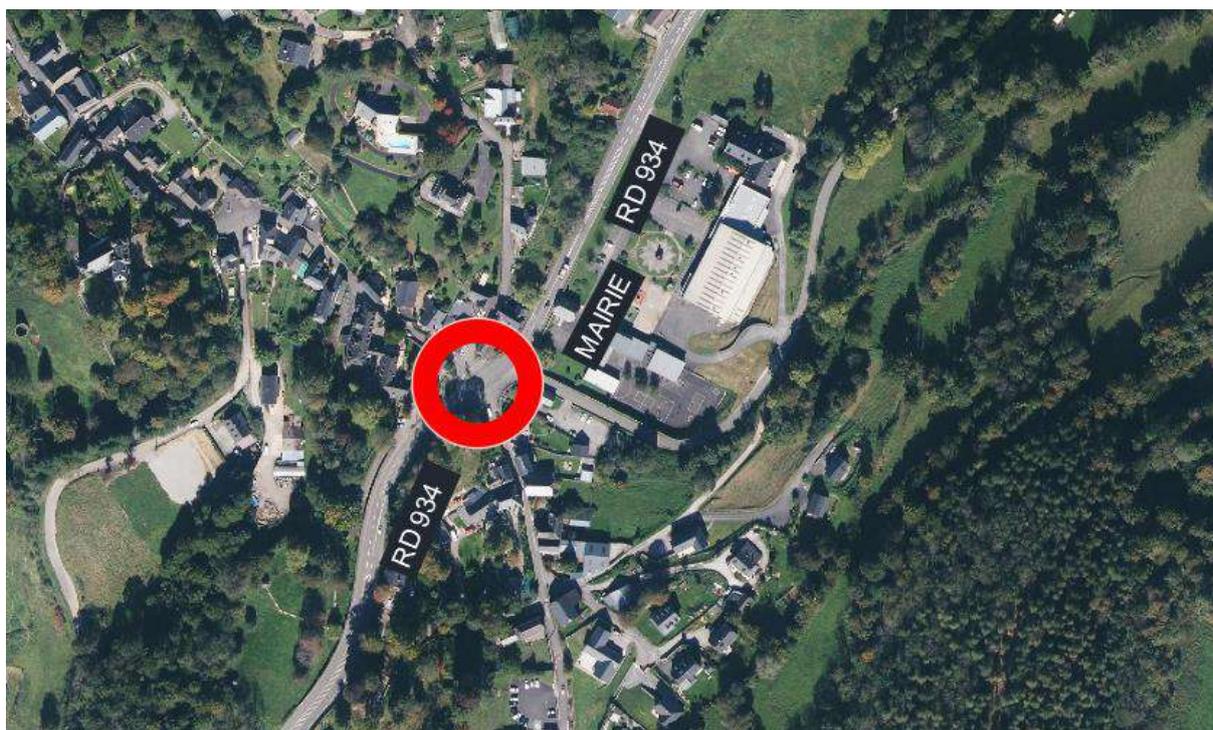


Figure 1 : Localisation du "Point dur"

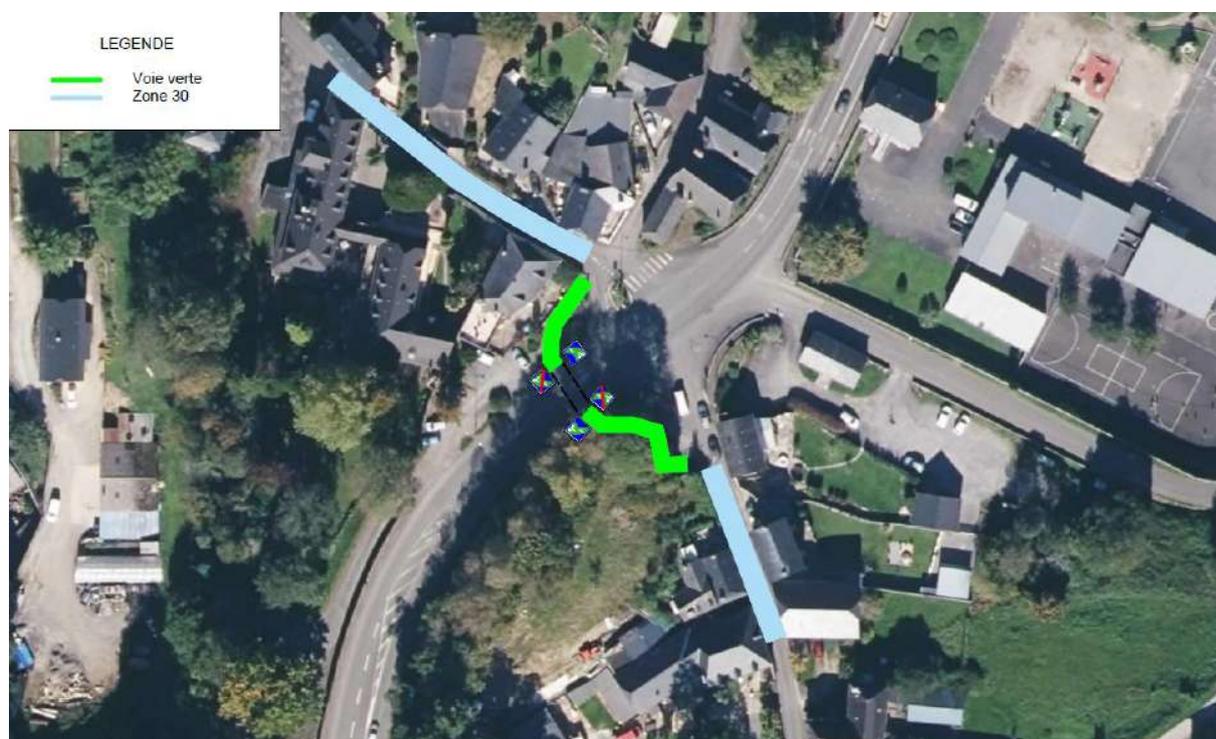


Figure 2 : Aménagement de sécurisation du "Point dur"

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Sévignacq / Ste Colome / Arudy	E1	Liaison Lot de la Croutz / Rue des Pyrénées	60	Voie verte	25 000,00	4 000,00		29 000,00	Enrobé
	E2	Le Village / Meyracq / Lot. De la Croutz	760	Zone 30	4 000,00			4 000,00	Pas traité
	E3	Le Village / Meyracq / Lot. De la Croutz	490	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité
	E4	Rte d'Ossau / Le Village (RD232)	380	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité
			Croisement RD934					0,00	
	E5	RD232 Meyracq/ Ste Colome	1 360	Voie partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	E6	Ste-Colome	570	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité
			3 620		42 500,00	4 000,00	0,00	46 500,00	



Section « Arudy »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

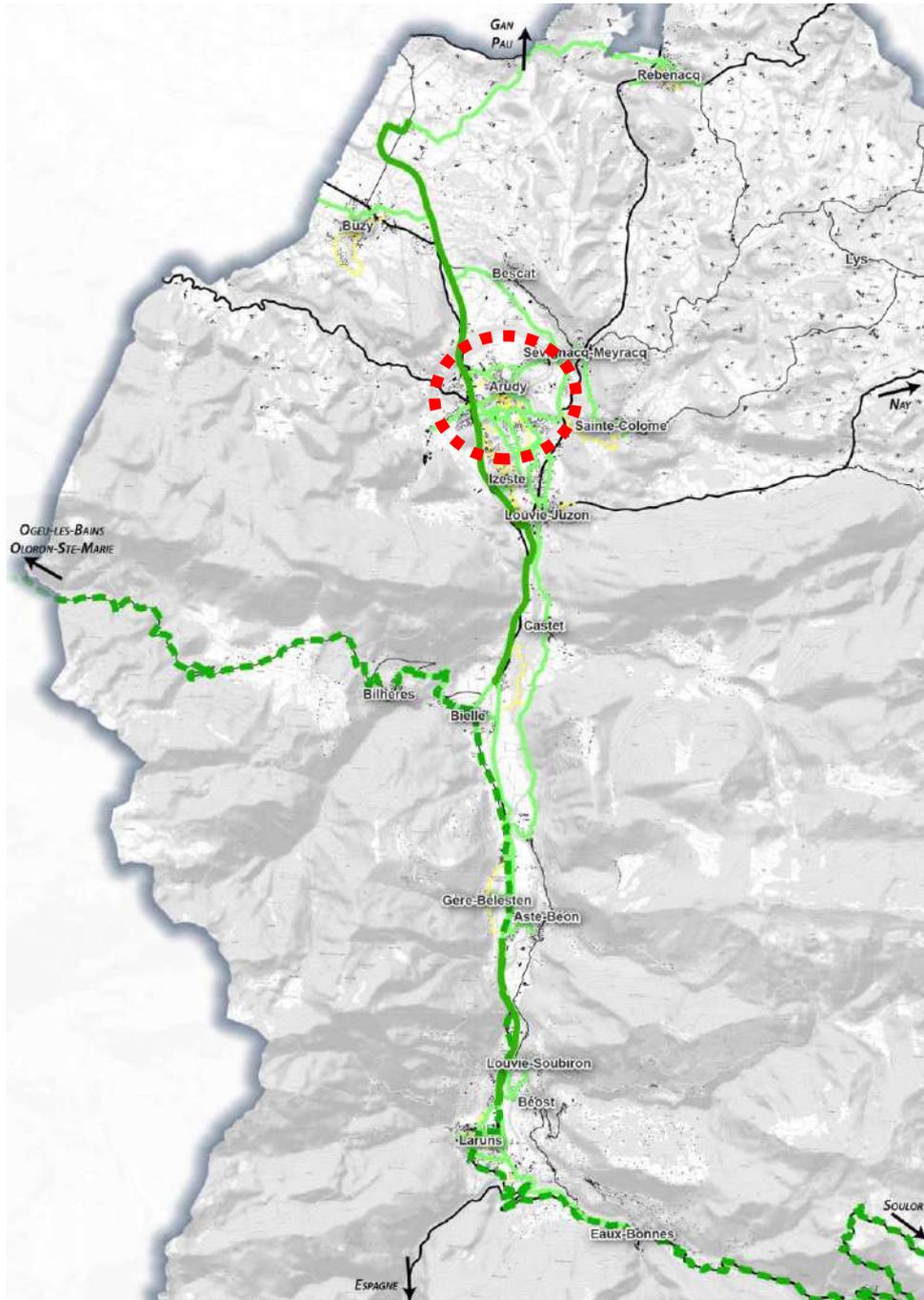


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 7 900 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
Axe Av des Pyrénées (RD287) / Rue St-Michel (RD53) : axe urbain de transit est-ouest entre les axes majeurs que sont les RD920 (Louvie-Juzon/Herrère) et RD934 (Gan/Espagne),
Les autres axes sont principalement des voies routières de desserte locale permettant l'accès au centre-bourg, aux quartiers résidentiels et aux différents équipements communaux mais aussi communautaires.
- **Largeur** :
entre 8 et 11m environ sur l'Av des Pyrénées (en intégrant le stationnement linéaire) / 5m maximum sur la partie Est et 7m environ sur la partie ouest de la rue St-Michel
5-6 m environ au niveau des axes de desserte de quartiers résidentiels : Rue du Pont de Germe, Tour de Martoure
8 à 10m pour les rues de la Pachère ou d'Anéou en comptant les trottoirs et les accotements, les rues de la Gare et Baulong sont fortement contraintes avec un tissu urbain très dense et des constructions en limite de voirie,
6 à 8 m d'emprise sur la rue du Touya.
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes.

Envoyé en préfecture le 24/07/2023

Reçu en préfecture le 24/07/2023

Publié le

ID : 064-246400337-20230713-D2023_108-DE



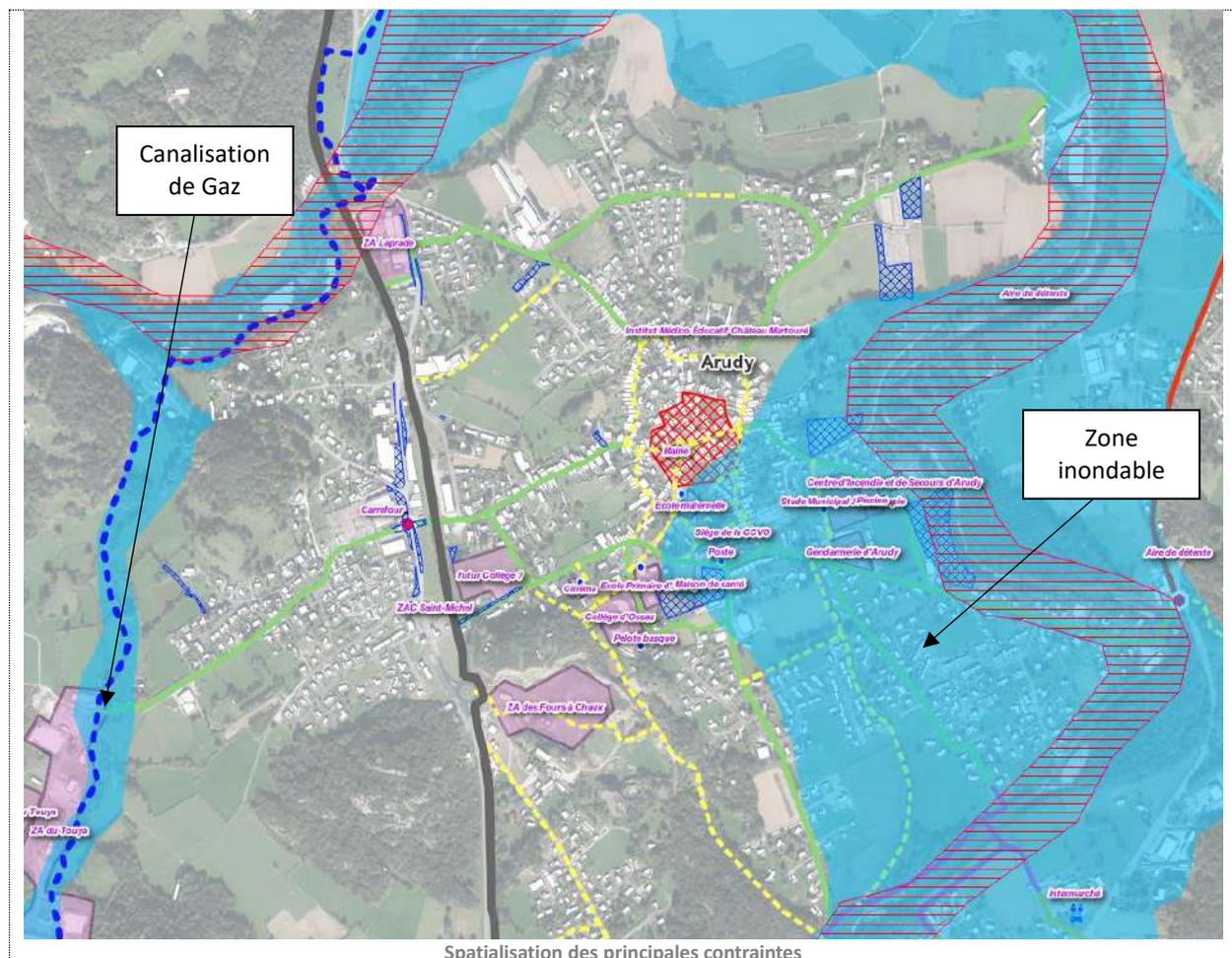
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer une sécurisation des déplacements cyclables sur la polarité urbaine qu'est Arudy
- Assurer une liaison et un accès aux pôles d'équipements (administratifs, sportifs, ...) et services (maison de santé, poste, ...) communaux et communautaires (existants comme en projet)
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau aux quartiers résidentiels d'Arudy et au centre-bourg
- Assurer les liaisons et continuité cyclables avec les polarités urbaines voisines : Louvie-Juzon et Izeste
- Favoriser l'accessibilité aux écoles et au Collège
- Favoriser une liaison aux polarités commerciales du centre-bourg mais également de la ZA de St-Michel (Carrefour, Point vert, ...) et d'Intermarché à Louvie-Juzon
- Favoriser une liaison aux polarités économiques : ZA de Laprade, ZA du Touya, ZA des Fours à Chaux, ...

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

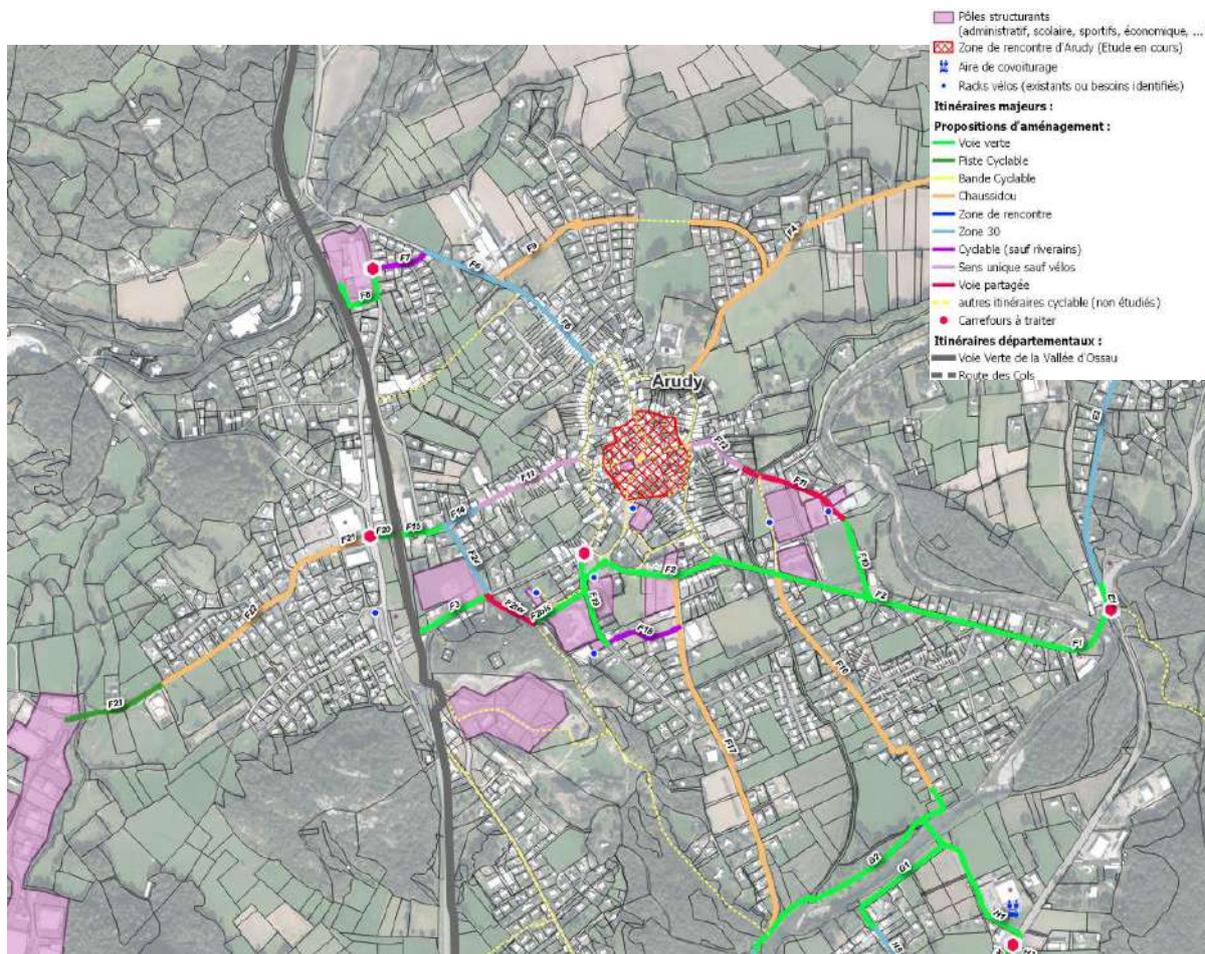
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Tissu urbain déjà urbanisé et aménagé
- Ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau en entrée Est d'Arudy
- Largeurs de voie souvent fortement contraintes
Exemple de la liaison entre l'Av des Pyrénées et la rue St-Michel.
- Acquisitions foncières éventuellement nécessaires sur certaines liaisons
- Franchissements de route départementale (RD920) à gérer
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau au niveau de l'Av des Pyrénées
- Emplacements réservés existants au niveau de la ZA de Laprade, du giratoire du Carrefour sur la RD920 et sur la rue St-Michel
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau sur la partie Est du bourg d'Arudy, réseau de gaz traversant la ZA du Touya, circulation Poids Lourds liées aux entreprises de Travaux Publics
- Acquisitions ou régulations foncières à réaliser sur certains tronçons.



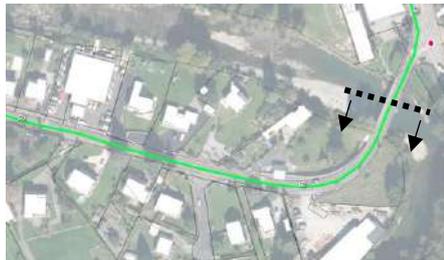
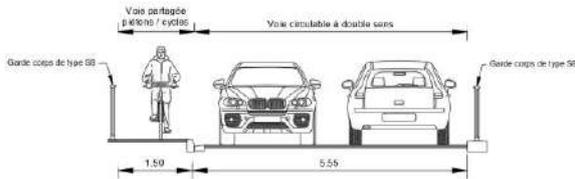
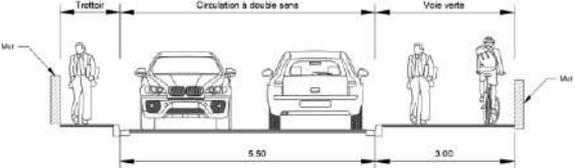
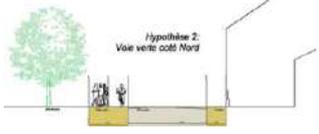
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Piste cyclable** : tronçon F23
- **Voie verte** : tronçons F1, F2, F2 Bis, F3, F5, F8, F10, F15, F 20
 - **Zone 30** : tronçons F6, F14 et F24
- **Chaussidou** : tronçons F4, F9, F16, F17, F21 et F22
 - **Sauf riverains** : tronçons F7 et F18
 - « **Espace partagé** » : tronçons F2 Ter, F11
- **Sens unique sauf vélos** : tronçons F12 et F13
 - **Zone de rencontre** : tronçon F19

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
F1		<p>Ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau (avec une emprise étroite) à traverser pour faire la liaison entre le lotissement de la Crouz et l'avenue des Pyrénées</p> <p>=> Proposition de poursuivre la voie verte « E1 » sur Sévignacq qui permet le franchissement sécurisé du croisement avec la RD934, le Gave d'Ossau et l'entrée de ville d'Arudy jusqu'au garage existant</p> 
F2		<p>Axe principal de traversée Est-Ouest d'Arudy, l'avenue des Pyrénées, qui se poursuit à l'Ouest avec la rue St-Michel, dispose d'une largeur de voirie significative (environ 10-11m) aujourd'hui aménagé avec un trottoir, des accotements viabilisés et du stationnement (principalement riverains, mais aussi à usage commercial) en linéaire</p> <p>=> Proposition de requalifier cet axe majeur avec la création d'une voie verte, sur sa partie nord, du garage jusqu'à l'école élémentaire en passant le giratoire (croisement avec la rue d'Arros) requalification de l'espace public au droit de la Poste et Maison de santé</p>  <p>Hypothèse 2: Voie verte côté Nord</p>  <p>au droit de l'aire de jeux</p>  <p>profil aux abords du pôle de santé</p>

<p>F2bis</p>		<p>Intersection des axes Av des Pyrénées/Rue St-Michel/Av des Ecoles fortement fréquentée de par la présence d'équipements structurants (collège, école, ...) avec rétrécissement de la voie important au niveau de la jonction Av des Pyrénées/Rue St-Michel.</p> <p>=> Proposition de matérialiser une voie verte évitant le rétrécissement à l'entrée de la rue St-Michel en passant par un cheminement longeant à l'intérieur du collège. Cette voie rejoint ensuite la voie partagée du tennis.</p> <p>Une acquisition foncière est en cours par la commune pour réaliser la liaison nord sud et rejoindre l'arrière du cinéma et Parc St-Michel.</p> <p>Voie verte</p> <p>3.00</p> <p>Chemin longeant le collège</p> <p>Voie verte</p> <p>3.00</p> <p>Accès cinéma</p>
<p>F2ter</p>		<p>Voie communale à faible trafic</p> <p>=> Proposition de maintenir en voie partagée</p> <p>Accotement</p> <p>Voie circulaire à double sens</p> <p>Mur</p> <p>3.00</p> <p>Rue du tennis</p>

<p>F3</p>		<p>Axe principal (St-Michel) de traversée Est-Ouest d'Arudy en continuité avec l'Av des Pyrénées, la voie dispose d'une largeur de voie significative avec un trottoir, des accotements viabilisés et du stationnement (principalement riverains) en linéaire.</p> <p>Le projet éventuel de nouveau collège impose de réfléchir et d'anticiper si nécessaire la requalification de cette entrée ouest de la commune.</p> <p>=> Proposition de requalifier cet axe majeur avec la création d'une voie verte, sur sa partie nord, de la rue du Tennis jusqu'à la voie verte de la Vallée d'Ossau.</p>
<p>F4</p>		<p>Route communale (Pont Neuf) permettant la desserte de quartiers résidentiels, la liaison avec le centre-bourg et l'accès à une entreprise de Travaux Publics et au cimetière</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou</p>
<p>F5</p>		<p>L'aménagement de ce tronçon, sur des parcelles agricoles, n'est justifiable que si possibilité de mailler avec la liaison douce à aménager sur la rive droite du Gave (liaison Buzy/Bescat/Séviagnacq-Meyracq) est possible avec la création d'un ouvrage de franchissement du Gave.</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte</p>

<p>F6</p>		<p>Route communale (Pont Germe) permettant la desserte de quartiers résidentiels et la liaison avec le centre-bourg et l'accès à un pôle économique (Laprade)</p> <p>Emprise de voie limitée</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30.</p>
<p>F7</p>		<p>Traversée d'un quartier résidentiel autorisé uniquement aux riverains reliant la voie verte au Nord.</p> <p>=> Proposition de maintenir ce « sens interdit sauf riverains »</p>
<p>F8</p>		<p>Franchissement de la route départementale RD920 pour relier la rue des Iris au pôle d'activités Laprade et à la Voie verte de la Vallée d'Ossau</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte</p>

<p>F9</p>		<p>Axe secondaire communal de desserte de quartiers résidentiels, cet itinéraire permet le maillage et la liaison Est-Ouest du nord du bourg entre les quartiers résidentiels, la zone d'emploi de Laprade et à la voie verte</p> <p>=> Proposition de matérialiser sur ces voies un chaussidou avec un trafic riverain et une emprise insuffisante pour réaliser des bandes cyclables.</p>
<p>F10</p>		<p>Tronçon longeant le stade à l'est et permettant la liaison Nord-Sud entre les quartiers résidentiels du Sud d'Arudy, l'axe structurant de l'Av des Pyrénées et le pôle d'équipements : piscine, stade, gendarmerie, SDIS, salle Espalungue.</p>
<p>F11</p>		<p>Voie de desserte communale des équipements et des stationnements existants</p> <p>=> Proposition de maintenir en espace partagé en requalifiant éventuellement les espaces publics au niveau de la piscine et du SDIS</p>

<p>F12 et F13</p>		<p>Axe d'entrée Est et Ouest du bourg ancien et permettant avec la rue de la Gare et la rue Baulong de matérialiser une liaison Est-Ouest au niveau du centre ancien et de relier la ZAC St-Michel, la Voie verte de la Vallée d'Ossau, le centre ancien (en zone de rencontre) par la Place de l'Hôtel de Ville et le pôle d'équipements au niveau du stade</p> <p>=> Proposition de maintenir les sens de circulation routière mais d'autoriser le double sens cyclable</p>
<p>F14</p>		<p>Nécessité de maintenir l'accès riverains</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30</p>
<p>F15</p>		<p>Point de raccordement entre la rue de la Gare (F14), l'accès Nord au projet de Collège (F24) et la voie verte de la vallée d'Ossau</p> <p>=> Proposition de sécurisation des traversées et création d'une voie verte Est/Ouest (extension du cheminement existant et création de la traversée)</p>

<p>F16</p>		<p>Route communale d'Anéou permettant la desserte de quartiers résidentiels et la liaison avec le centre-bourg et l'accès aux pôles d'équipements, la future maison des solidarités, mais également vers les communes voisines d'Izeste et Louvie-Juzon</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou</p>
<p>F17</p>		<p>Route communale d'Ossau permettant la desserte de quartiers résidentiels et la liaison avec le centre-bourg et l'accès aux pôles d'équipements mais également vers les communes voisines d'Izeste et Louvie-Juzon</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou</p>
<p>F18</p>		<p>Chemin actuellement propriété privée mais permettant une transversale Est-Ouest pour relier l'Av d'Ossau au collège et à l'école primaire</p> <p>=> Sens interdit sauf riverains et piétons-cycles</p>

<p>F19</p>		<p>Route communale permettant la desserte de quartiers résidentiels mais surtout voie d'accès au collège et au gymnase</p> <p>=> Proposition de matérialiser une voie verte devant le collège et l'école jusqu'au croisement Av des Pyrénées/Rue St-Michel</p> <p>Enjeu de requalification globale de la place et de l'axe devant le Collège</p>
<p>F20</p>		<p>Espace en cours d'acquisition (ER dans le PLU) par la commune pour relier la voie verte au pôle d'équipements commercial de Carrefour puis la rue desservant la ZA du Touya</p> <p>=> Proposition de création d'une voie verte avec acquisition foncière (BH516p et à venir pour la BH616)</p>
<p>F21 et F22</p>		<p>Route communale permettant de relier la ZA du Touya depuis la rue du Parc National</p> <p>=> Proposition de création d'un chaussidou car pas d'emprise suffisante pour réaliser des bandes cyclables</p>

<p>F23</p>		<p>Projet réalisé par la commune.</p>
<p>F24</p>		<p>Voie communale de liaison Nord-Sud desservant le projet du futur Collège</p> <p>=> Proposition de matérialisation d'une zone 30 en projet et des aménagements comme une voie verte pour desservir cet équipement majeur</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

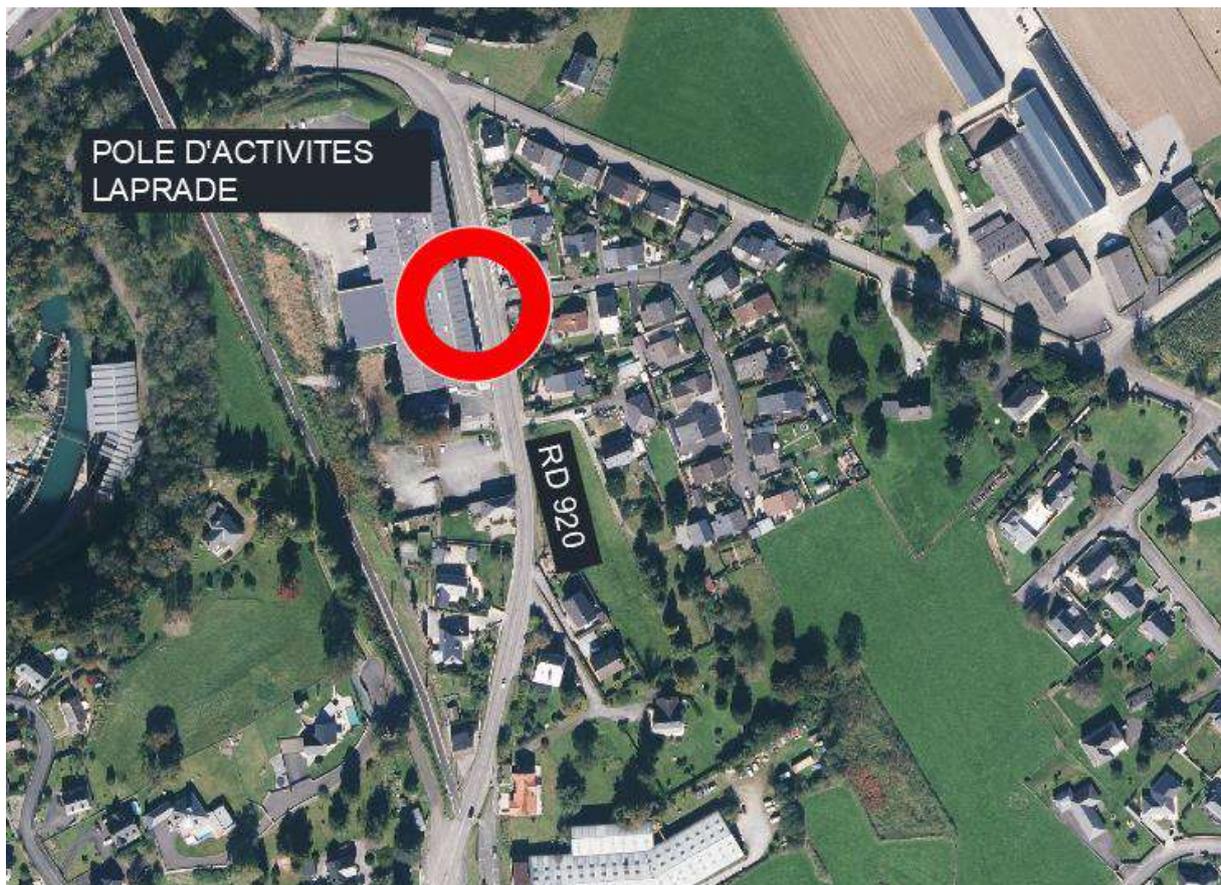


Figure 1 : Localisation du "point dur"

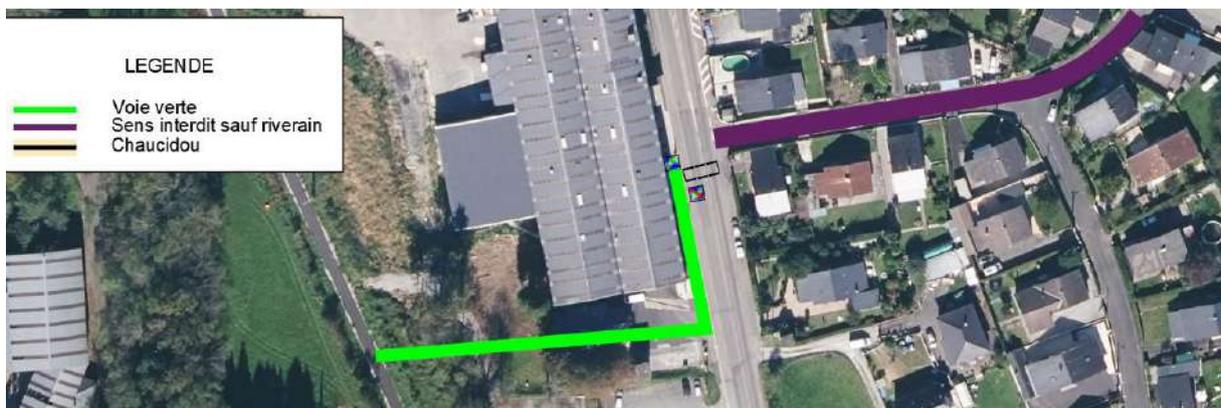


Figure 2 : Proposition d'aménagement du franchissement de la RD 920 (LAPRADE)

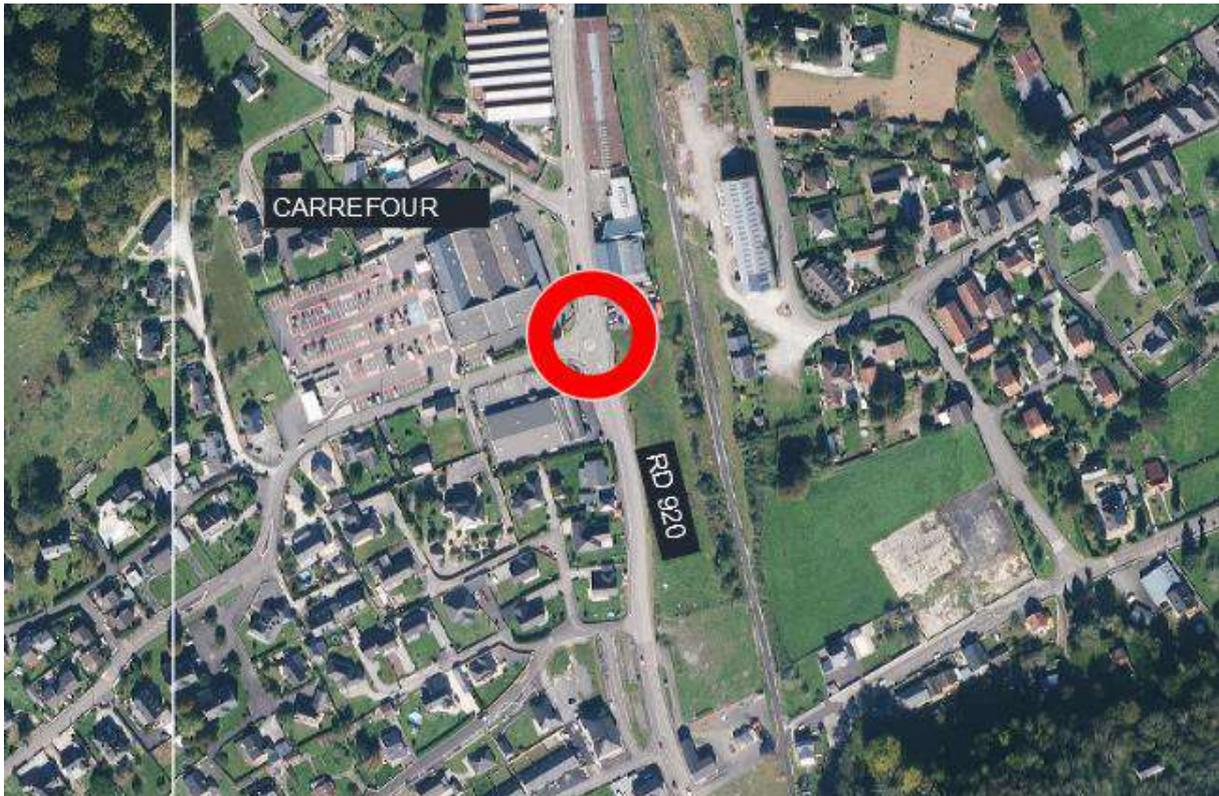


Figure 3 : Localisation du "point dur"

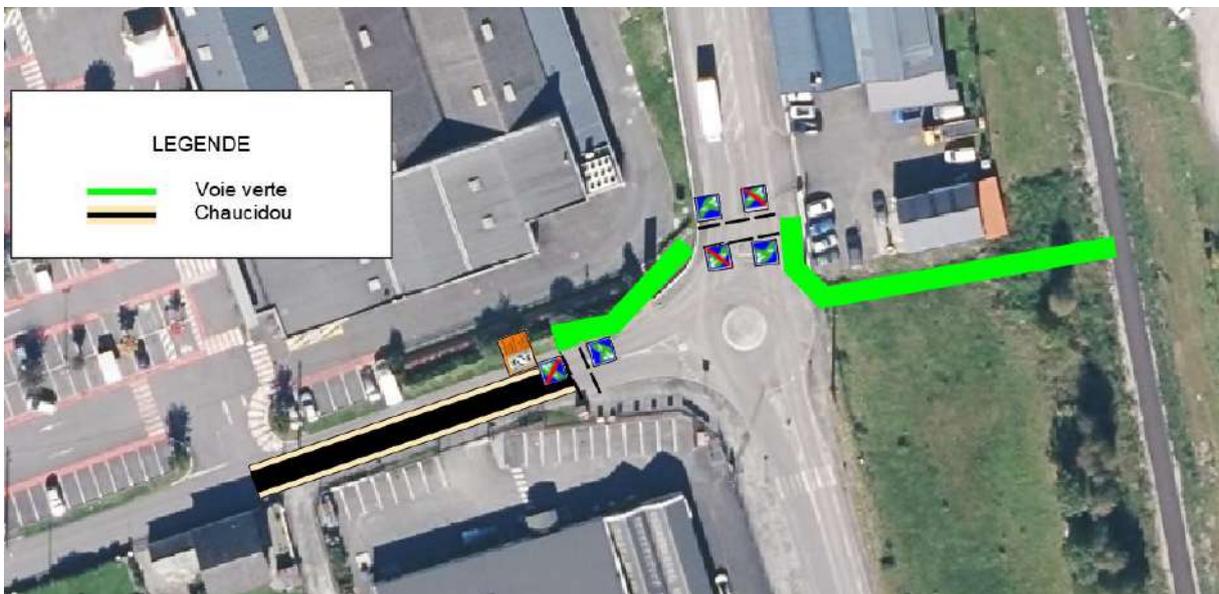


Figure 4 : Aménagement de franchissement RD920 - Rue du Touya

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU											
Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé	
F	Arudy		Croisement RD634								
		F1	Entrée Arudy (RD287) Pont Doussine	230	Voie verte	45 000,00	4 500,00		49 500,00	Enrobé	
		F2	Av des Pyrénées (RD287)	940	Voie verte	170 000,00	15 000,00		185 000,00	Enrobé	
			Croisement St-Michel / Av Pyrénées							0,00	
		F2bis	Collège	120	Voie verte	24 000,00	2 000,00		26 000,00	Enrobé	
			Accès cinéma	60	Voie verte	15 000,00	1 200,00	24 000,00	40 200,00	Enrobé	
		F2ter	rue du tennis	125	Voie partagée	2 000,00			2 000,00		
		F3	Rue St-Michel (RD53)	165	Voie verte	60 000,00	5 500,00		65 500,00	béton balayé	
		F4	Rue du Pont neuf	800	Chaussidou	40 000,00	3 000,00		43 000,00	Tricouche	
		F5	Accès Gave	280	Voie verte	40 000,00	3 500,00		43 500,00	Enrobé	
		F6	rue du Pont de Germe	460	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		F7	rue des Iris	130	Cyclable sauf riverain	1 000,00			1 000,00	Pas traité	
		F8	Fôle Laprade	140	Voie verte	21 000,00	3 000,00		24 000,00	Enrobé	
			Franchissement Laprade		Voie partagée	5 000,00	500,00		5 500,00		
		F9	Rues Bouleau / Rosiers / Pont Germe	610	Chaussidou	27 450,00	2 000,00		29 450,00	Tricouche	
		F10	Stade	185	Voie verte	40 000,00	3 000,00		43 000,00	Enrobé	
		F11	Rue Baulong - équipements	240	espace partagé	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		F12	Rue Baulong	150	Sens unique sauf vélo	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		F13	Rue de la Gare	240	Sens unique sauf vélo	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		F14	Rue de la Gare	90	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		F15	Rue Pourtalet	110	Voie verte	22 000,00	2 000,00		24 000,00	Enrobé	
		F16	Rue d'Anéou	610	Chaussidou	27 000,00	2 000,00		29 000,00	Tricouche	
		F17	Av d'Ossau	820	Chaussidou	40 000,00	2 800,00		42 800,00	Tricouche	
		F18	Av d'Ossau / Rue des écoles	170	Cyclable sauf riverain	36 000,00	3 000,00	88 000,00	127 000,00	Enrobé	
F19	Liaison Rue d'Ossau / Ecoles	210	Voie verte	52 500,00	4 500,00		57 000,00	Enrobé			
F20	VV / RD620	65	Voie verte	13 000,00	1 000,00	1 000,00	15 000,00	Enrobé			
F21	Carrefour Arudy	90	Chaussidou	4 500,00			4 500,00	Tricouche			
F22	Rue du Touya	480	Chaussidou	21 000,00			21 000,00	Tricouche			
F23	Rue du Touya	230	Piste cyclable	10 000,00							
	Franchissement Parc National (RD620)				5 000,00	500,00		5 500,00			
F24	Futur collège Rue du Pourtalet	190	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité			
				7 920		736 550,00	59 000,00	113 000,00	898 550,00		

7. HIERARCHISATION DE REALISATION

Elément à valider par la CCVO et les communes au regard de la validation et de la hiérarchisation des priorités et des financements possibles (appels à projet de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, ...)

Les niveaux de hiérarchisation de réalisation des aménagements proposés sont établis au regard des priorités suivantes à l'échelle de la réflexion communautaire :

- **Niveau 1** : Réalisation/finalisation de l'itinéraire de la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 2** : Réalisation des liaisons vers les pôles principaux d'emplois et d'équipements communautaires (zones d'activités, collèges, maison de santé, EHPAD, équipements sportifs, gendarmeries, office du tourisme, ...) et vers les continuités vers les territoires du Haut-Béarn et de l'Agglomération paloise,
- **Niveau 3** : Réalisation des liaisons entre les bourgs de villages et la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 4** : Réalisation des itinéraires de liaisons locales

1. Niveau 2 : tronçons F1, F2, F2 bis, F2 ter, F3, F16 à F23
2. Niveau 3 : tronçons F4, F6 à F9 et F10 à F15
3. Niveau 4 : tronçons F5 et F24



Section « Izeste / Arudy »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

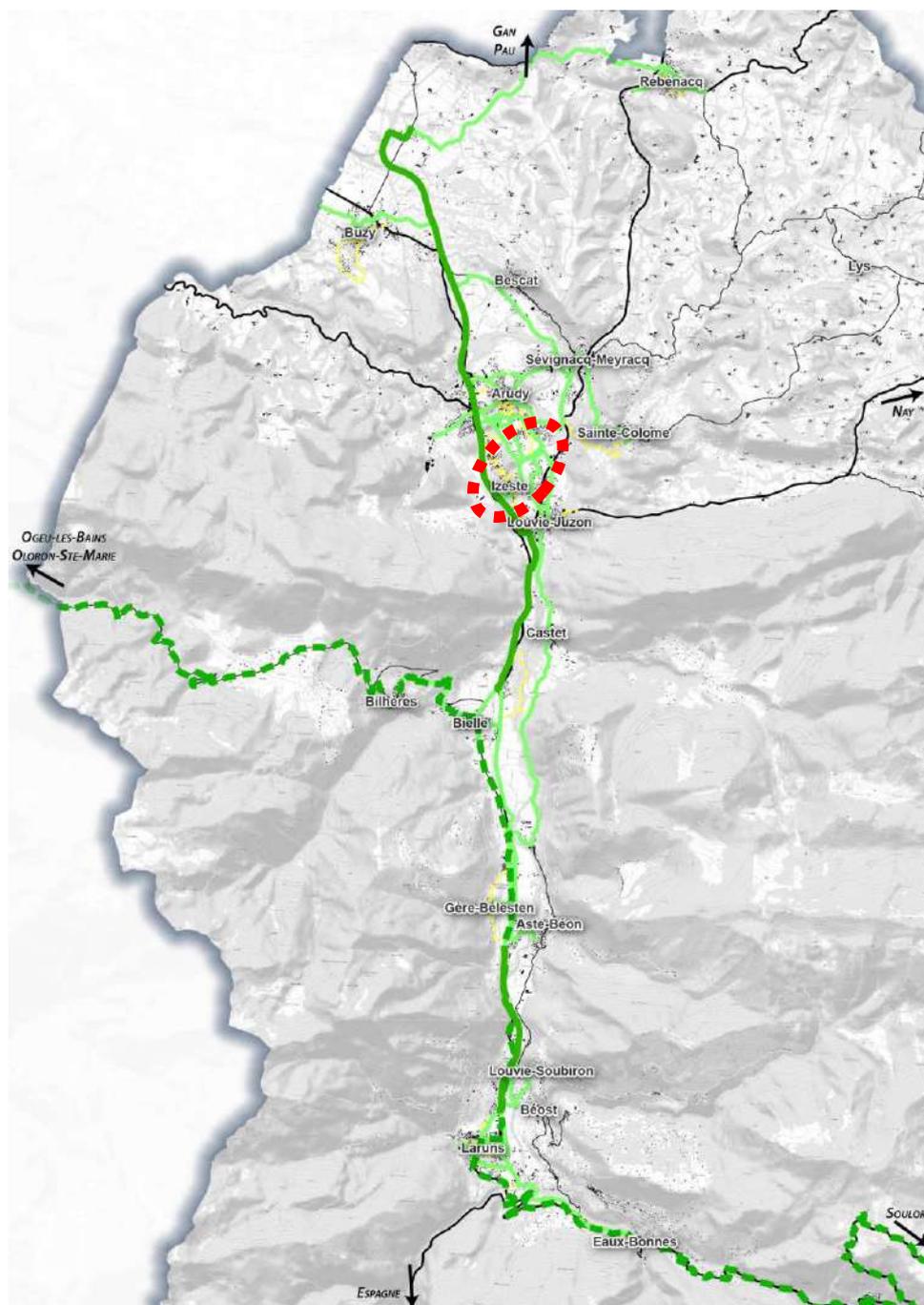
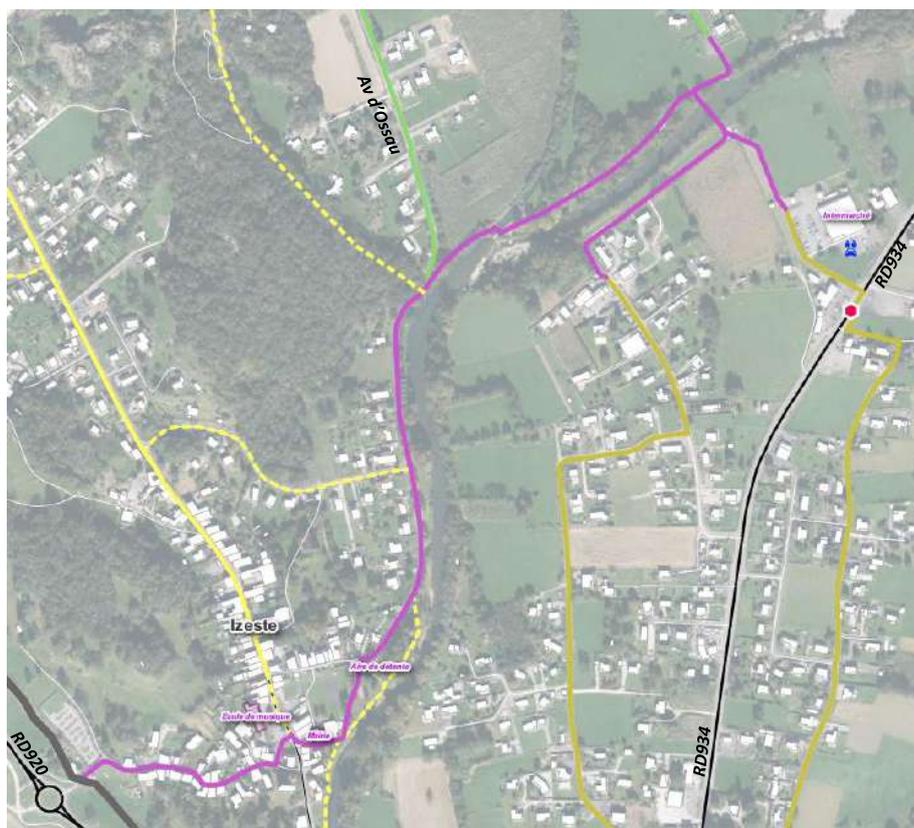


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 2 000 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
Chemins ruraux avec environnement naturel aux abords du Gave d'Ossau.
Traversée du tissu bâti dense du bourg ancien d'Izeste au niveau du pôle Mairie/Ecole de musique intercommunale.
- **Largeur** : 3m maximum sur les chemins existants / 2,5m environ sur la passerelle de franchissement du Gave / 1m environ sur la passerelle de franchissement du Canal / 6m environ sur la rue d'Aran et 5m maximum sur la rue Lazerque
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes.



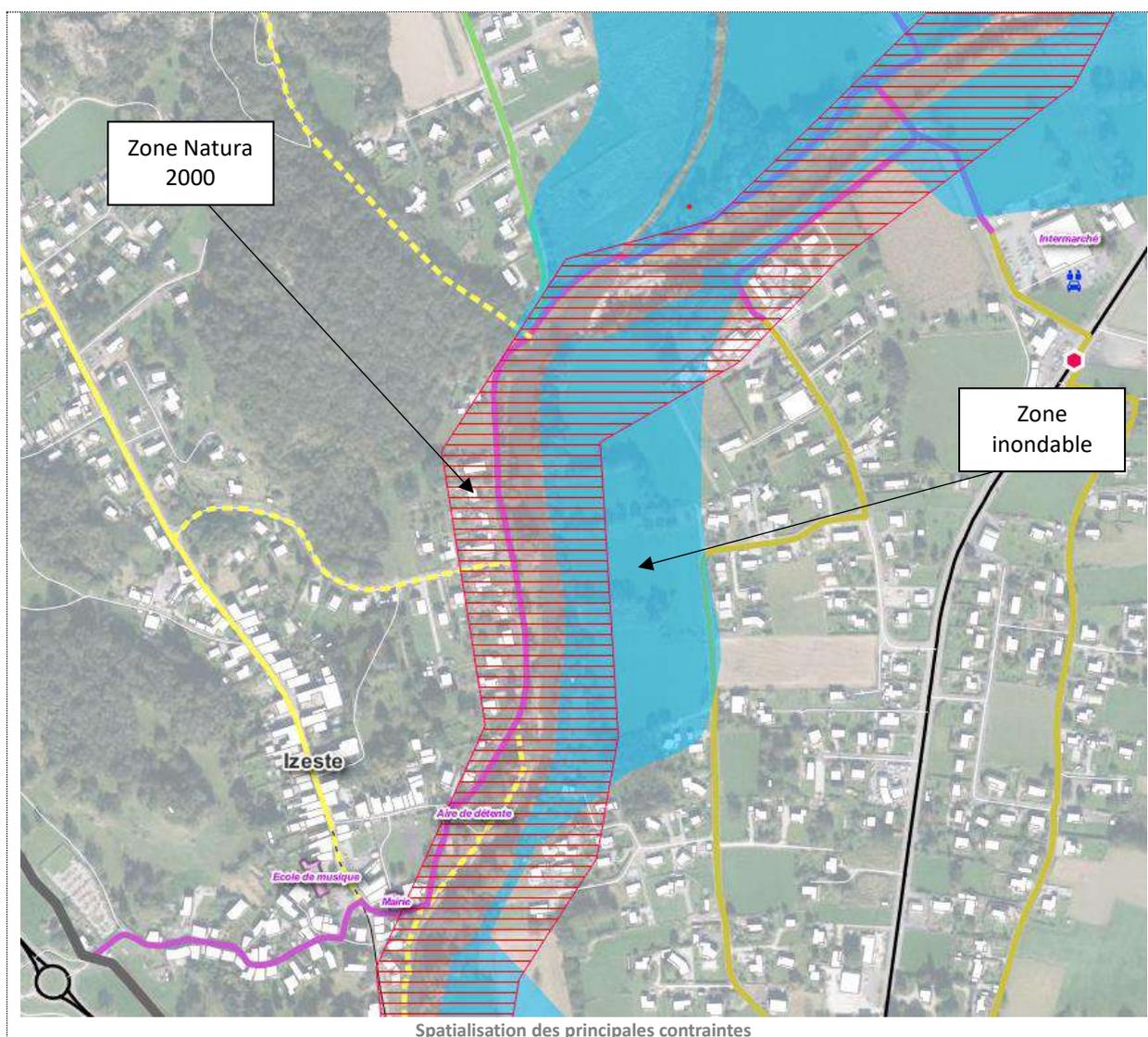
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer une sécurisation des déplacements cyclables et les liaisons interurbaines entre Izeste, Louvie-Juzon et Arudy
- Assurer une liaison et un accès aux pôles d'équipements (administratifs, sportifs, ...) et services communaux et communautaires (école de musique)
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau aux quartiers résidentiels situés au sud d'Arudy, sur Izeste et Louvie-Juzon
- Favoriser l'accessibilité aux écoles et au Collège pour les scolaires résidents d'Izeste et Louvie-Juzon
- Favoriser une liaison à la polarité commerciale d'Intermarché
- Favoriser une liaison et la pratique de l'intermodalité au niveau du parking de covoiturage

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

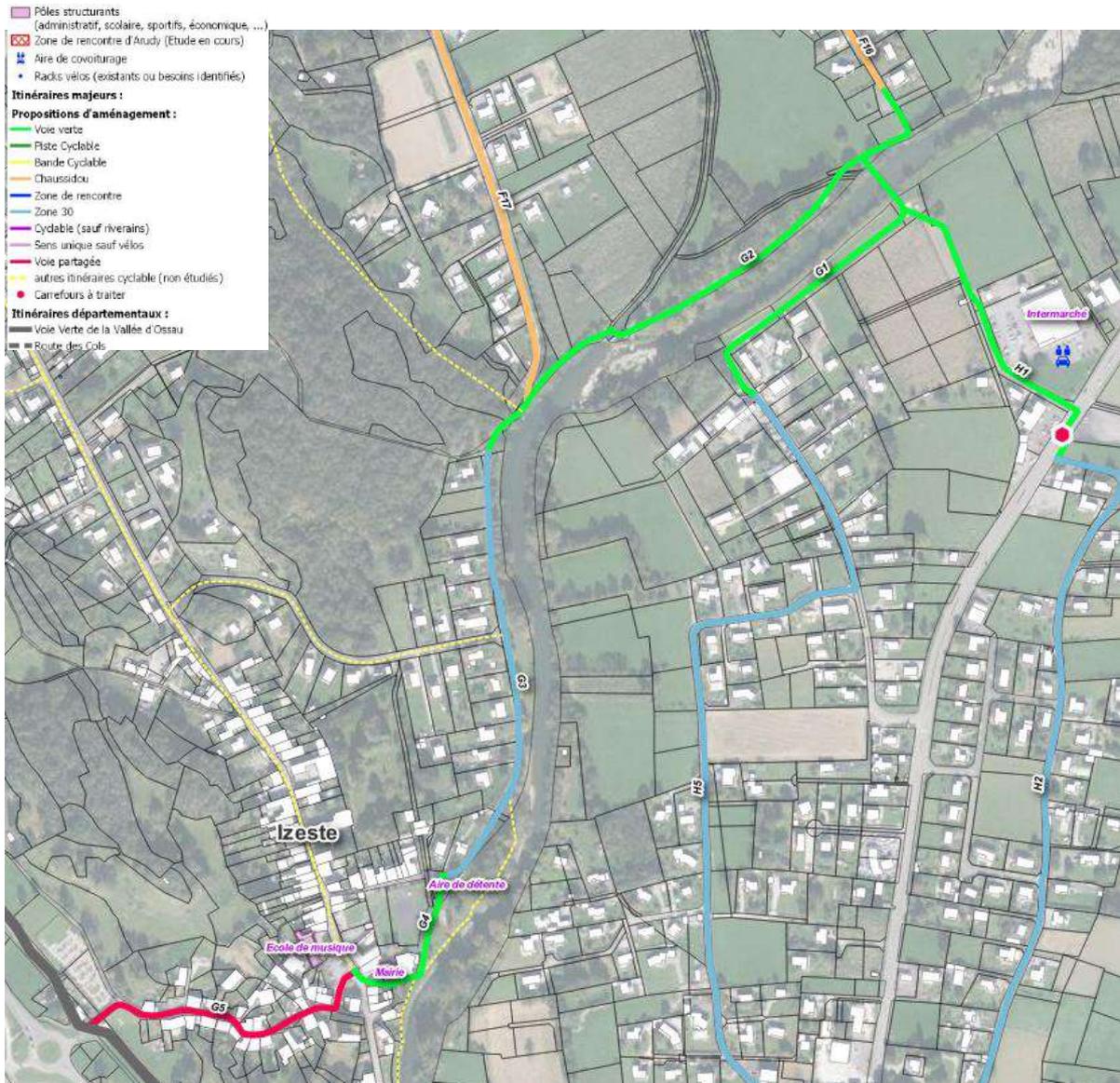
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Tissu urbain déjà urbanisé et aménagé
- Passerelles de franchissement du Gave d'Ossau et du Canal
- Acquisitions foncières nécessaires sur la liaison passerelle du Gave d'Ossau / Intermarché
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Franchissement de la RD3920 au niveau de la Mairie et école de musique
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau



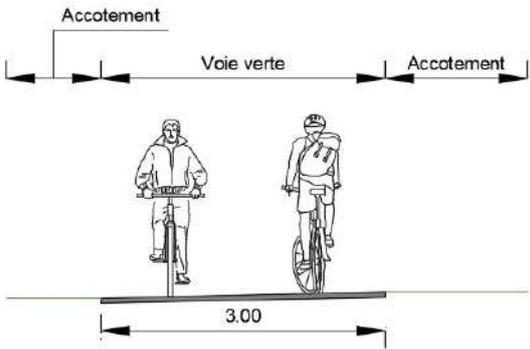
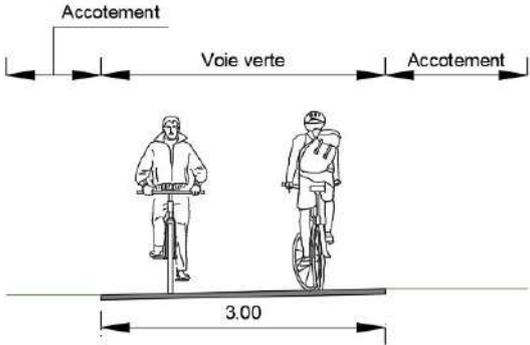
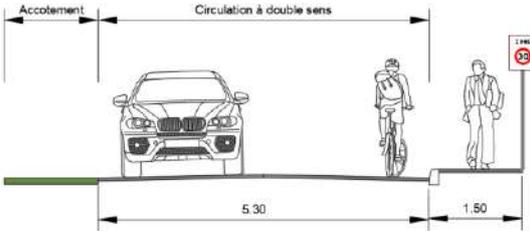
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçons G1 et G2 et G4
 - **Zone 30** : tronçon G3
- « **Espace partagé** » : tronçon G5

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
G1		<p>=> Proposition de valorisation des cheminements existants en voie verte et de réaliser une acquisition foncière pour relier l'intermarché et le parking de covoiturage</p> 
G2		<p>=> Proposition de valorisation des cheminements existants en voie verte</p> 
G3		<p>Voie communale de desserte locale avec faible trafic et présence d'un cheminement doux piéton longeant le Gave</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30.</p> 

<p>G4</p>		<p>Place central avec équipements structurants : Mairie et Ecole de Musique.</p> <p>=> Proposition de valorisation des cheminements existants en voie verte.</p>
<p>G5</p>		<p>Voie communale de desserte locale avec faible trafic et emprise très étroite en « sens unique sauf riverains »</p> <p>=> Proposition de maintenir en « espace partagé »</p>

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU								
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)
Izeste / Arudy	G1	Passerelle / Bords de Gave / Intermarché	570	Voie verte	85 500,00	8 000,00	2 000,00	95 500,00
	G2	Bords de Gave Izeste	490	Voie verte	75 000,00	7 000,00		82 000,00
	G3	Rue d'Aran	510	Zone 30	3 000,00			3 000,00
	G4	Rue de Bordou (RD3920)	140	Voie verte	25 000,00	2 000,00		27 000,00
	G5	Rue Lazerque	310	Voie partagée	2 000,00			2 000,00
			2 020		190 500,00	17 000,00	2 000,00	209 500,00



Section « Louvie-Juzon »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

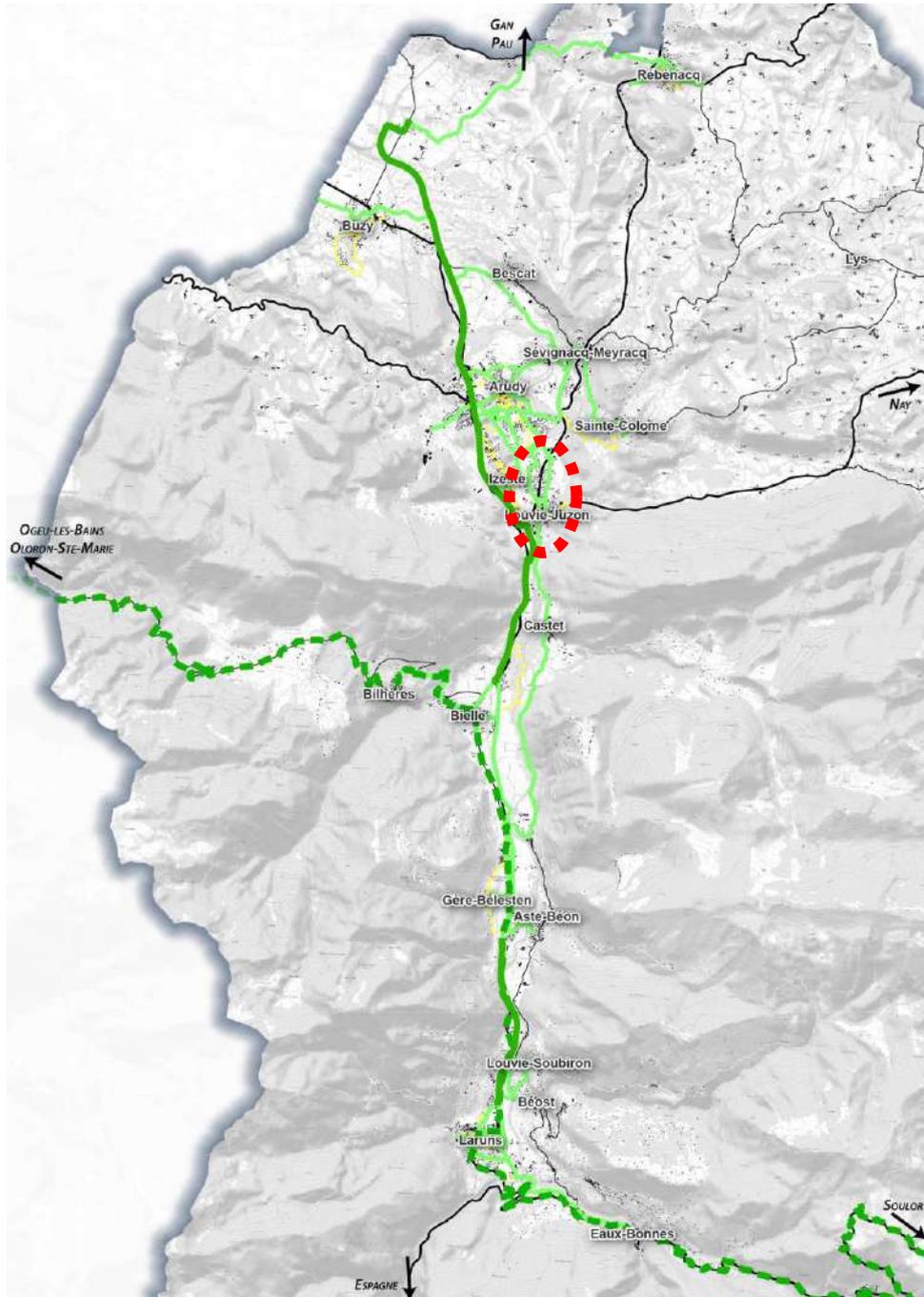
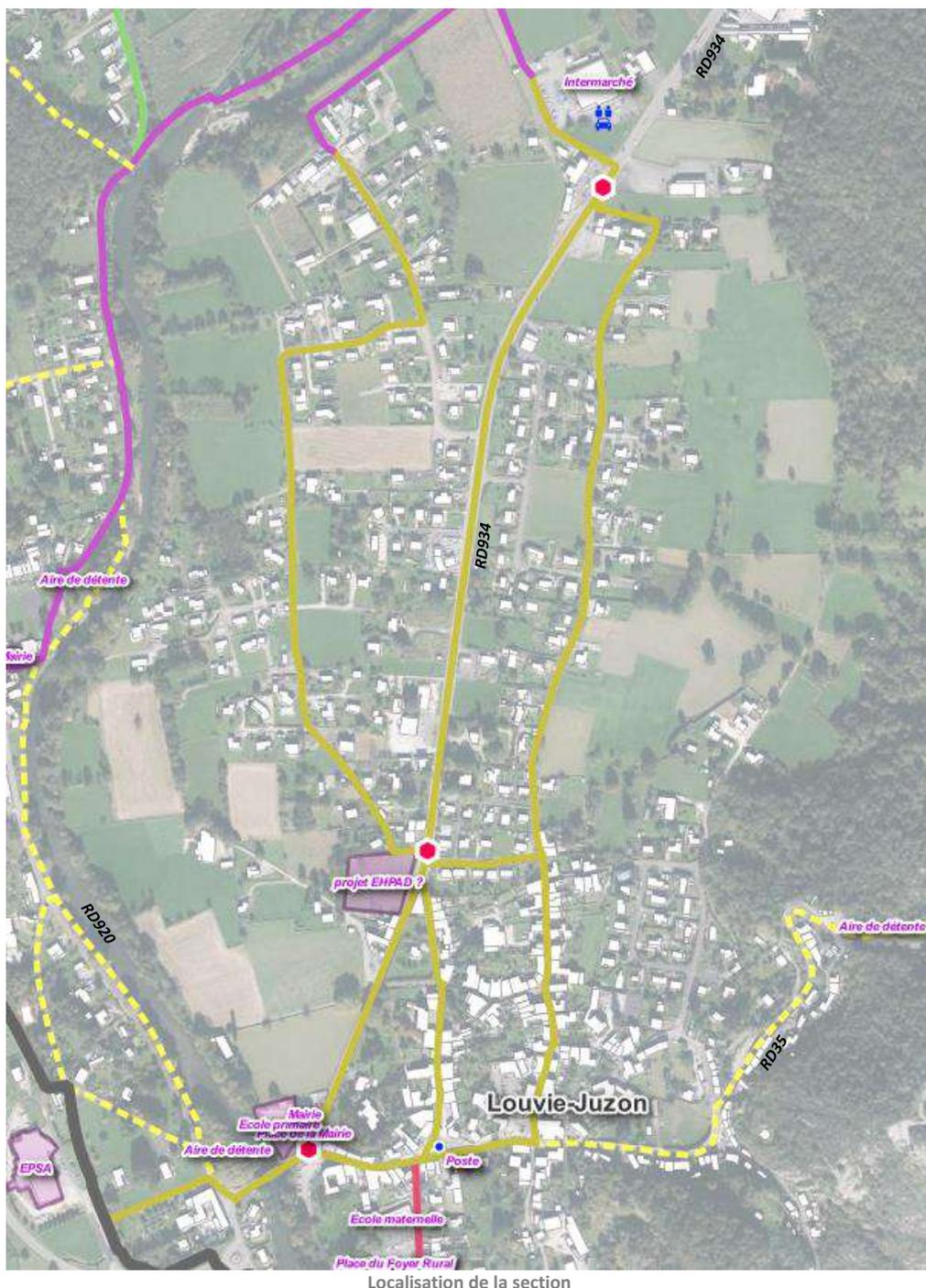


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



- **Longueur** : 4 500 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
Route départementale RD934 et réseau routier communal de desserte locale, à l'exception du franchissement du Gave d'Ossau sur la RD934 classée à grande circulation
- **Largeur** : 5m environ au niveau des transversales Nord-Sud communales / environ 9m sur l'ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes.



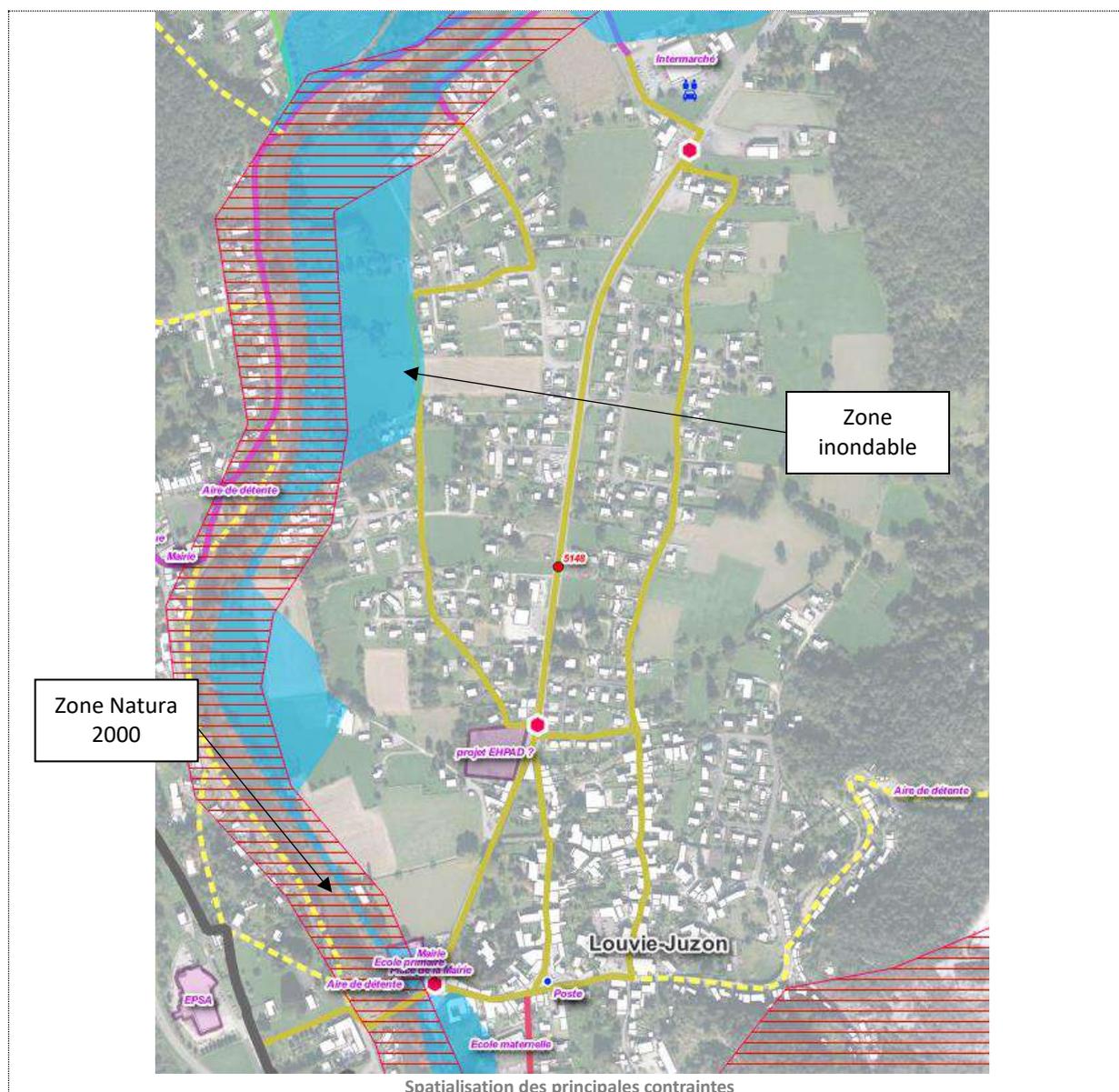
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Requalifier et sécuriser la traversée de village sur la RD934 qui est un axe avec un trafic important et une circulation poids lourds
- Assurer une sécurisation des déplacements cyclables et les liaisons interurbaines entre Izeste, Louvie-Juzon et Arudy
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau à la polarité urbaine de Louvie-Juzon
- Favoriser l'accessibilité au pôle d'équipements et services communaux : mairie, école et les places Camps et Orteig
- Favoriser l'accessibilité au projet d'EHPAD intercommunal
- Favoriser une liaison à la polarité commerciale d'Intermarché
- Favoriser une liaison et la pratique de l'intermodalité au niveau du parking de covoiturage

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

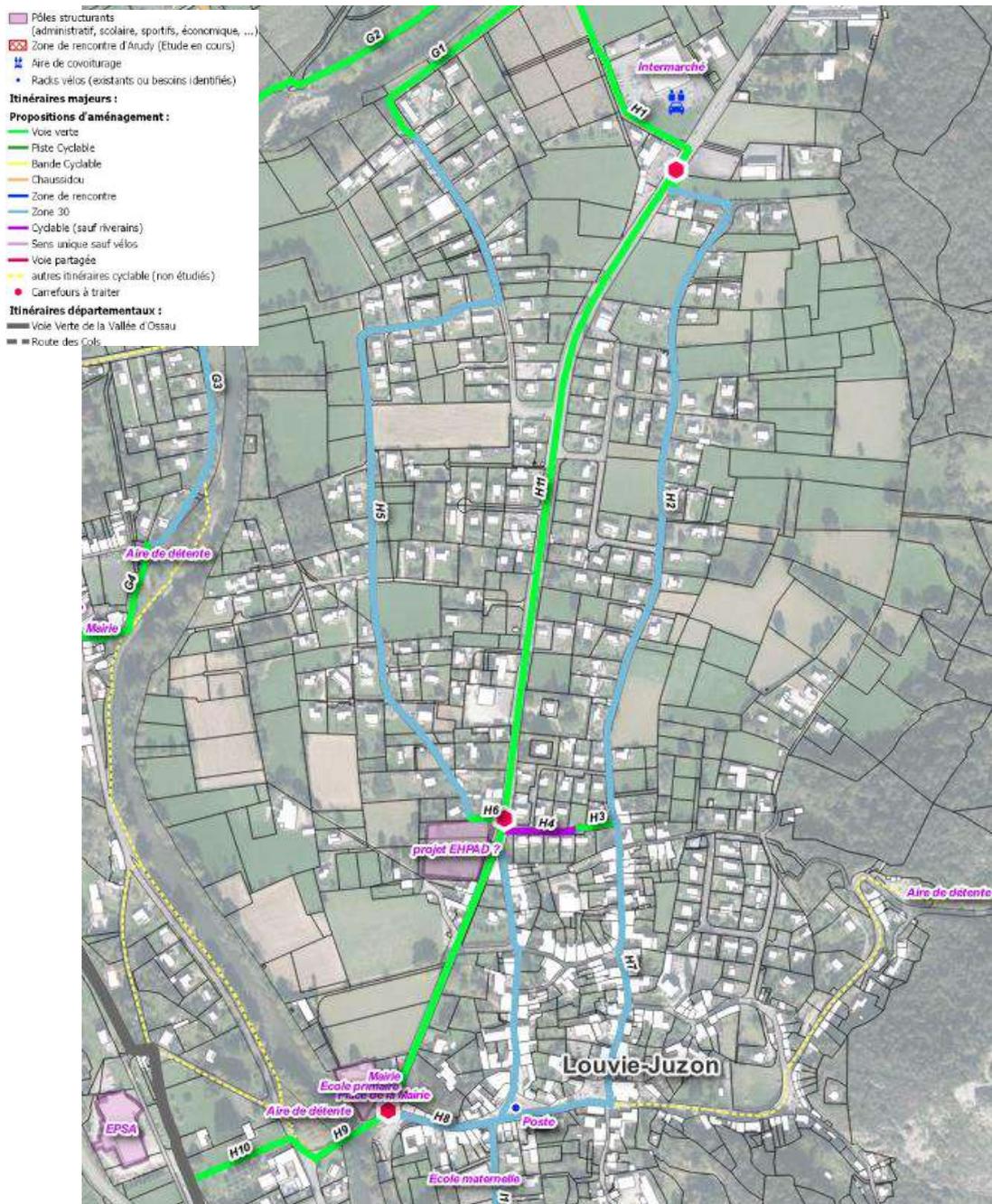
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Tissu urbain déjà urbanisé et aménagé
- Ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau
- RD35 voie de transit (trafic modéré) et de desserte du centre-bourg
- Acquisitions foncières nécessaires sur la liaison passerelle du Gave d'Ossau / Intermarché (tronçon H1) et pour le raccordement à la voie verte de la Vallée d'Ossau (tronçon H10)
- Parcelle A533 – A 537 – A 541 – A 519 – A 515 à réintégrer dans le domaine communal
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Franchissement de la RD934 au niveau de la Mairie et école
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Zone 30** : tronçons H2, H5, H7 et H8
- **Voie verte** : tronçons H1, H3, H6, H9, H10, H11
 - **Cyclable sauf riverain** : H4

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
H1		<p>Voie de desserte de l'Intermarché et d'accès au parking de covoiturage</p> <p>=> Proposition de réalisation d'une voie verte avec sécurisation d'un franchissement de la RD934 pour relier la rue d'Anglas</p>
H2		<p>Voie de desserte locale d'un quartier résidentiel avec faible trafic</p> <p>=> Proposition de maintenir la zone 30 et les aménagements existants</p>

<p>H3</p>		<p>Liaison douce existante entre une voie de desserte d'un lotissement sans issue et la rue d'Anglas</p> <p>=> Proposition de maintenir la voie verte.</p>
<p>H4</p>		<p>Voie de desserte d'un lotissement sans issue se poursuivant sur une liaison douce existante vers la rue d'Anglas</p> <p>=> Proposition de maintenir la voie « sauf riverains ».</p>
<p>H5</p>		<p>Voie de desserte locale d'un quartier résidentiel avec faible trafic</p> <p>=> Proposition de création d'une zone 30</p>

<p>H6</p>		<p>Franchissement de la RD934 et liaison avec la rue Darré Camy et des quartiers résidentiels</p> <p>=> Proposition de matérialiser une voie verte.</p>
<p>H7</p>		<p>Voies urbaines étroites dans un tissu urbain dense avec sens de circulation et faible trafic. L'emprise ne permet pas une vitesse excessive des voitures.</p> <p>=> Proposition de maintenir les zones 30 à sens unique</p>
<p>H8</p>		<p>Route départementale (RD35) supportant un trafic de transit</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 entre le croisement de la RD934 (entrée ouest du bourg) et la place Orteig</p>

<p>H9</p>		<p>Ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau sur la RD934 classée à grande circulation</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte sur la partie Nord de l'ouvrage</p>
<p>H10</p>		<p>Enjeu de trouver une alternative entre le franchissement du Gave et le giratoire car voie étroite et trafic important. Volonté de rendre possible le raccordement à la voie verte de la Vallée d'Ossau via une acquisition foncière sur une parcelle libre.</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte</p>
<p>H11</p>		<p>Axe principale d'accès et de traversée de la commune, la RD934 connaît un trafic important avec un trafic poids lourds à grand gabarit.</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte sur la partie Est de la voie et ainsi requalifier cet axe de l'Intermarché à la Mairie pour desservir de manière sécurisée les accès aux commerces et au futur EHPAD.</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

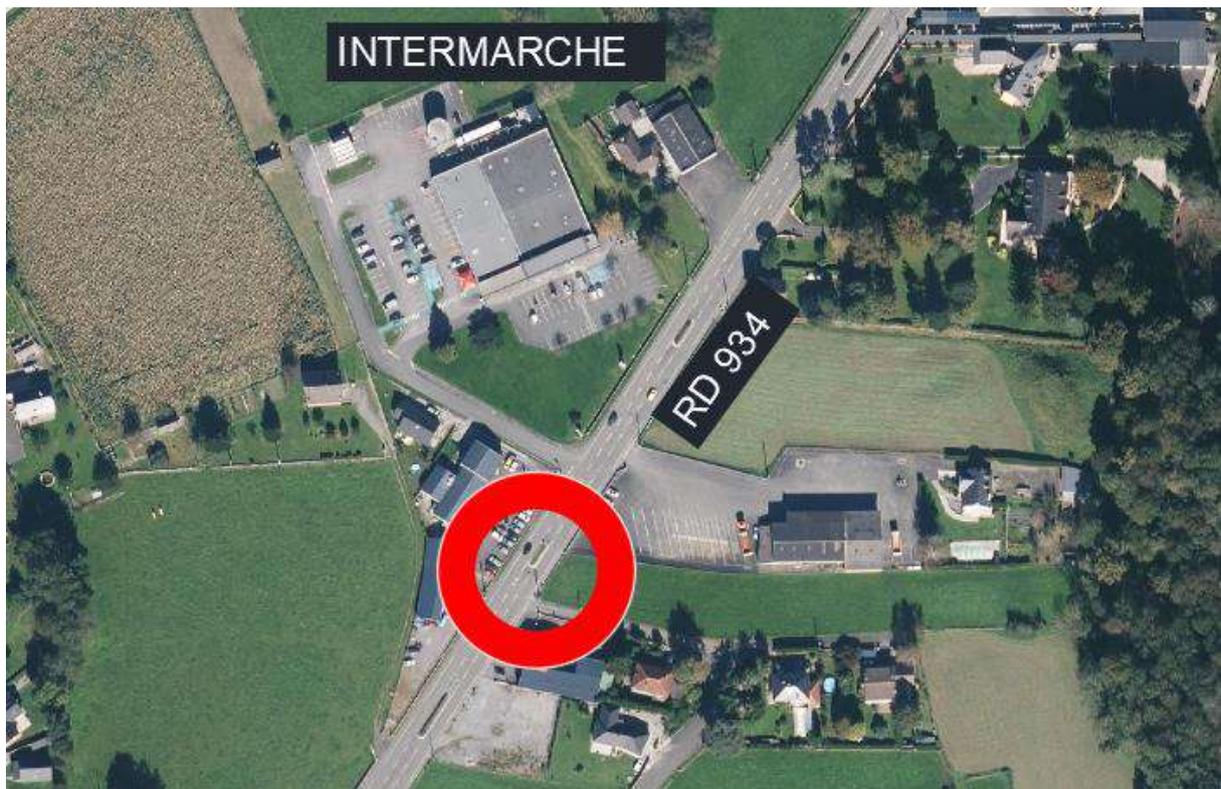


Figure 1 : Localisation du "point dur"



Figure 2 : Aménagement du franchissement Intermarché (RD 934)

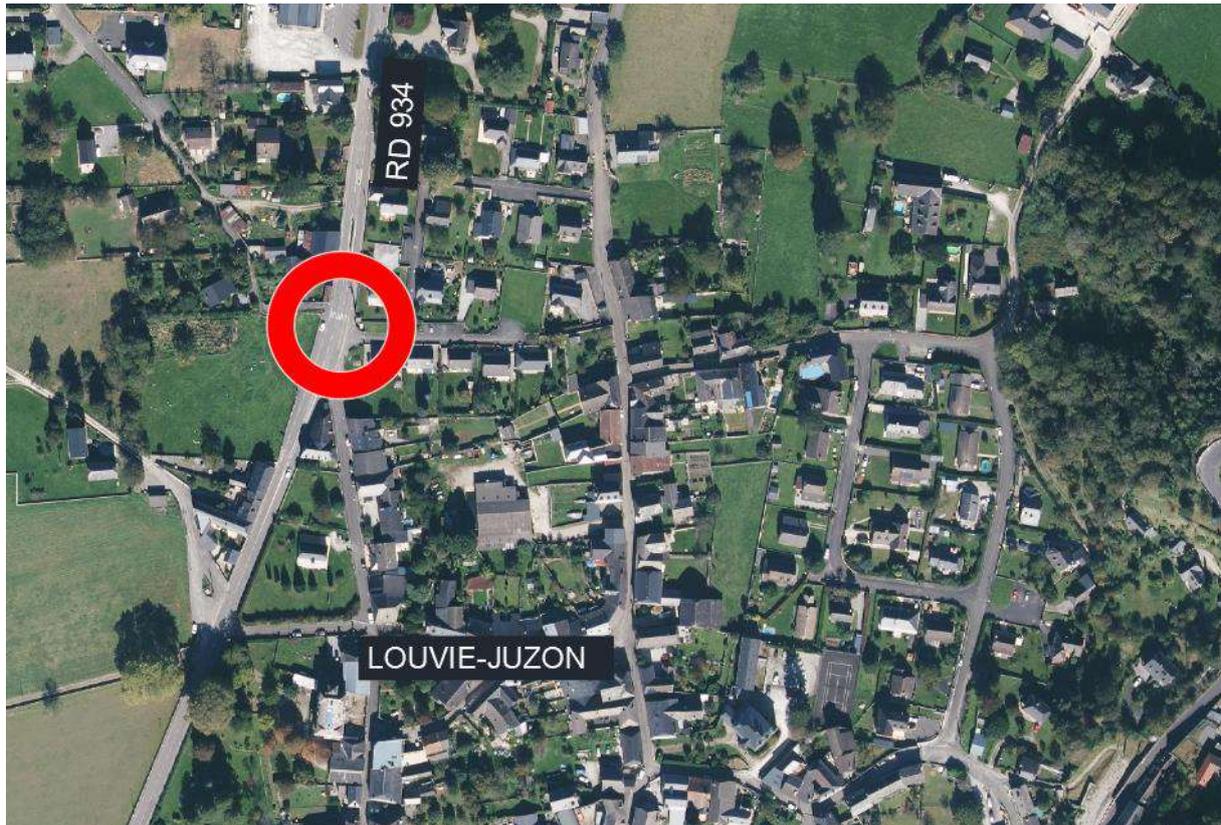


Figure 3 : Localisation du "point dur"

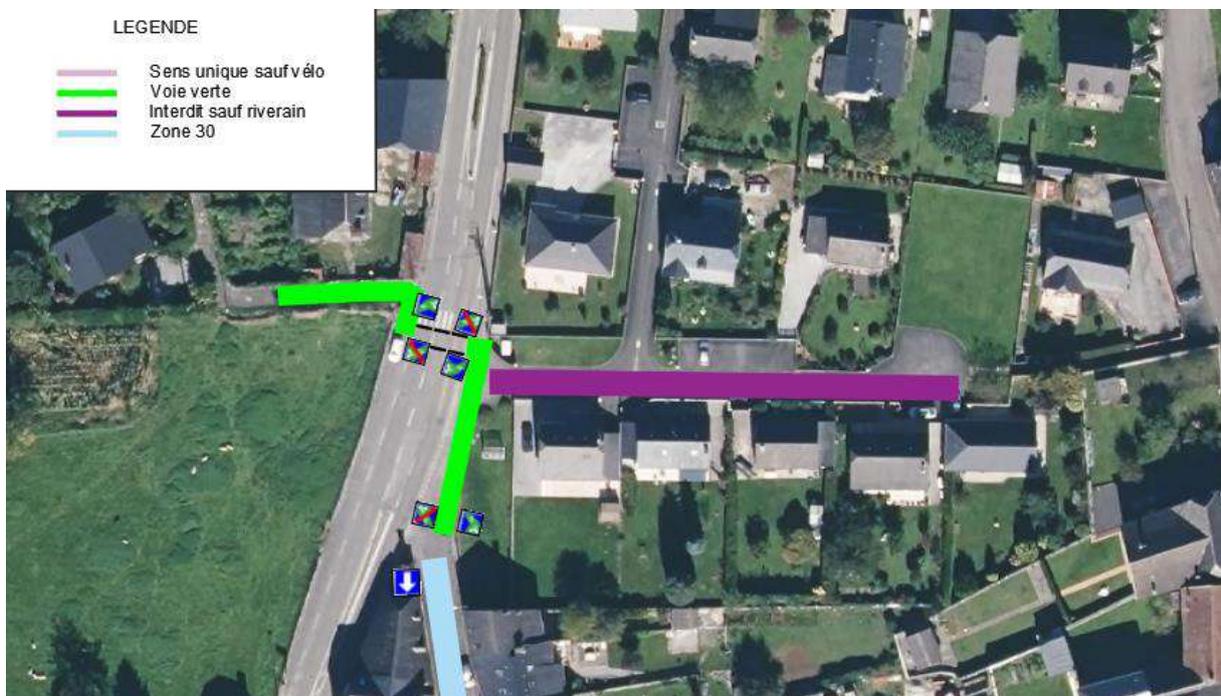


Figure 4 : Aménagement du franchissement Darré Camy (RD 934)

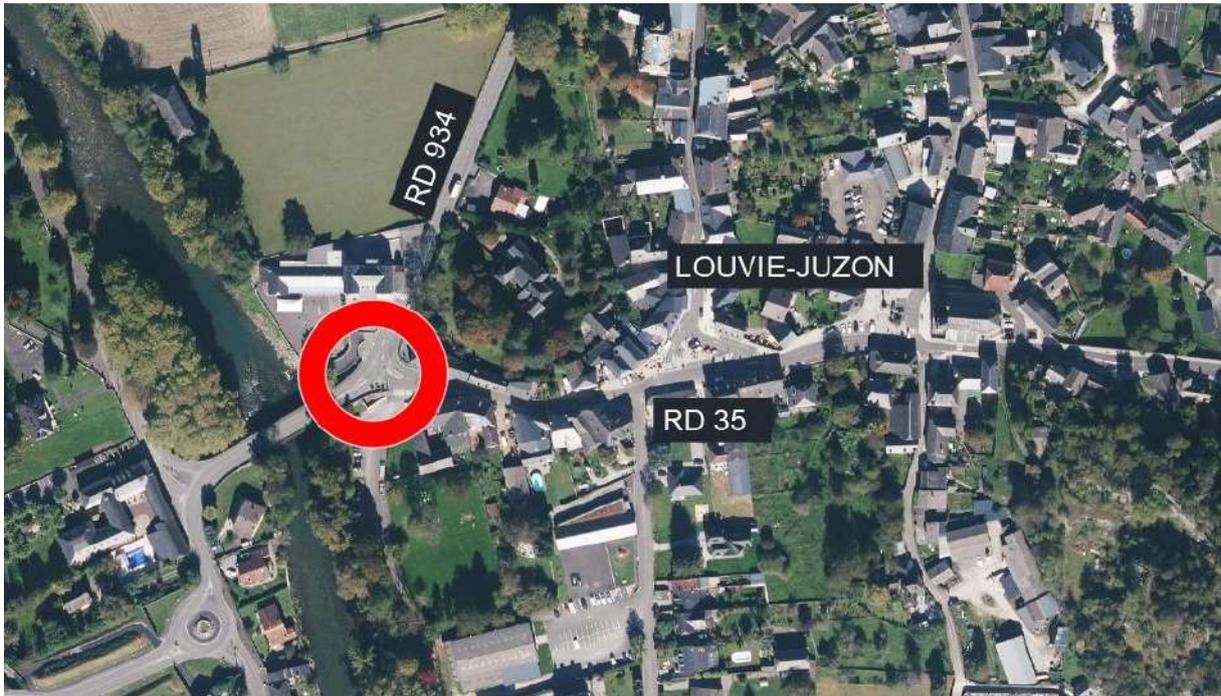


Figure 5 : Localisation du "point dur"

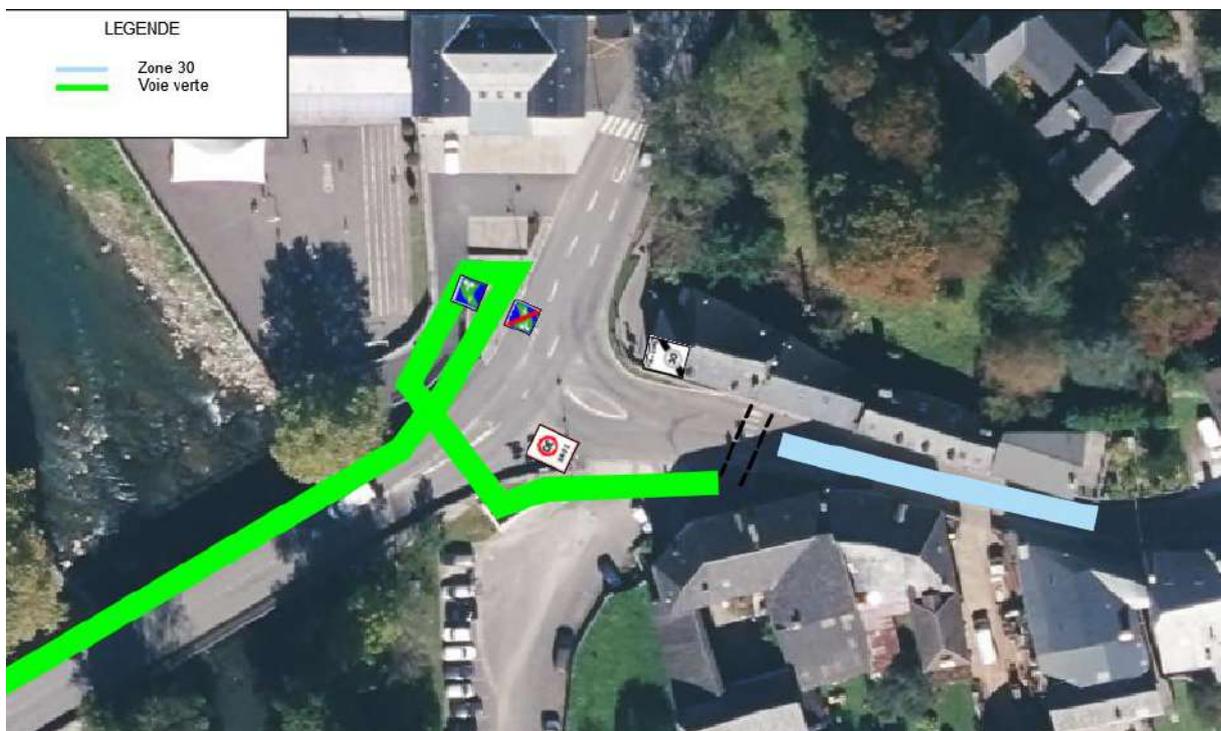


Figure 6 : Aménagement du franchissement Mairie - école (RD 934)

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU											
Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé	
H	Louvie-Juzon	H1	Intermarché / RD934	210	Voie verte	63 000,00	5 000,00	2 400,00	70 400,00	Enrobé	
			Franchissement Intermarché (RD934)			5 000,00	500,00		5 500,00		
		H2	Rue Longue / d'Anglas	820	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
		H3	Lot le Pré du Rey - doux	40	Voie verte	7 200,00			7 200,00	Enrobé	
		H4	Lot le Pré du Rey	90	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		H5	Rues de la Pachère/ Daban Izeste / Darré Camy	990	Zone 30	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		H6	Rue Darré Camy - doux	70	Voie verte	15 000,00			15 000,00	Enrobé	
		H7	Rues Victor Hugo / Gambetta / General Peyregne	660	Zone 30	7 000,00			7 000,00	Pas traité	
			Franchissement Darré Camy (RD934)			5 000,00		500,00		5 500,00	
		H8	Rue Thiers (RD35)	260	Zone 30	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
			Franchissement Mairie / Ecole (RD934)			35 000,00		3 000,00		38 000,00	
		H9	Rte Ossau (RD934)	100	Voie verte	80 000,00		7 500,00		87 500,00	Enrobé
H10	Rte Ossau (RD934) - giratoire	165	Voie verte	28 000,00		2 000,00	54 000,00	84 000,00	Enrobé		
H11	RD934	1 122	Voie verte	300 000,00		26 000,00		326 000,00	Enrobé		
				4 527		554 700,00	44 500,00	56 400,00	655 600,00		

7. HIERARCHISATION DE REALISATION

Elément à valider par la CCVO et les communes au regard de la validation et de la hiérarchisation des priorités et des financements possibles (appels à projet de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, ...)

Les niveaux de hiérarchisation de réalisation des aménagements proposés sont établis au regard des priorités suivantes à l'échelle de la réflexion communautaire :

- **Niveau 1 :** Réalisation/finalisation de l'itinéraire de la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 2 :** Réalisation des liaisons vers les pôles principaux d'emplois et d'équipements communautaires (zones d'activités, collèges, maison de santé, EHPAD, équipements sportifs, gendarmeries, office du tourisme, ...) et vers les continuités vers les territoires du Haut-Béarn et de l'Agglomération paloise,
- **Niveau 3 :** Réalisation des liaisons entre les bourgs de villages et la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 4 :** Réalisation des itinéraires de liaisons locales

1. Niveau 2 : tronçons H1 à H11



Section « Castet / Béon »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

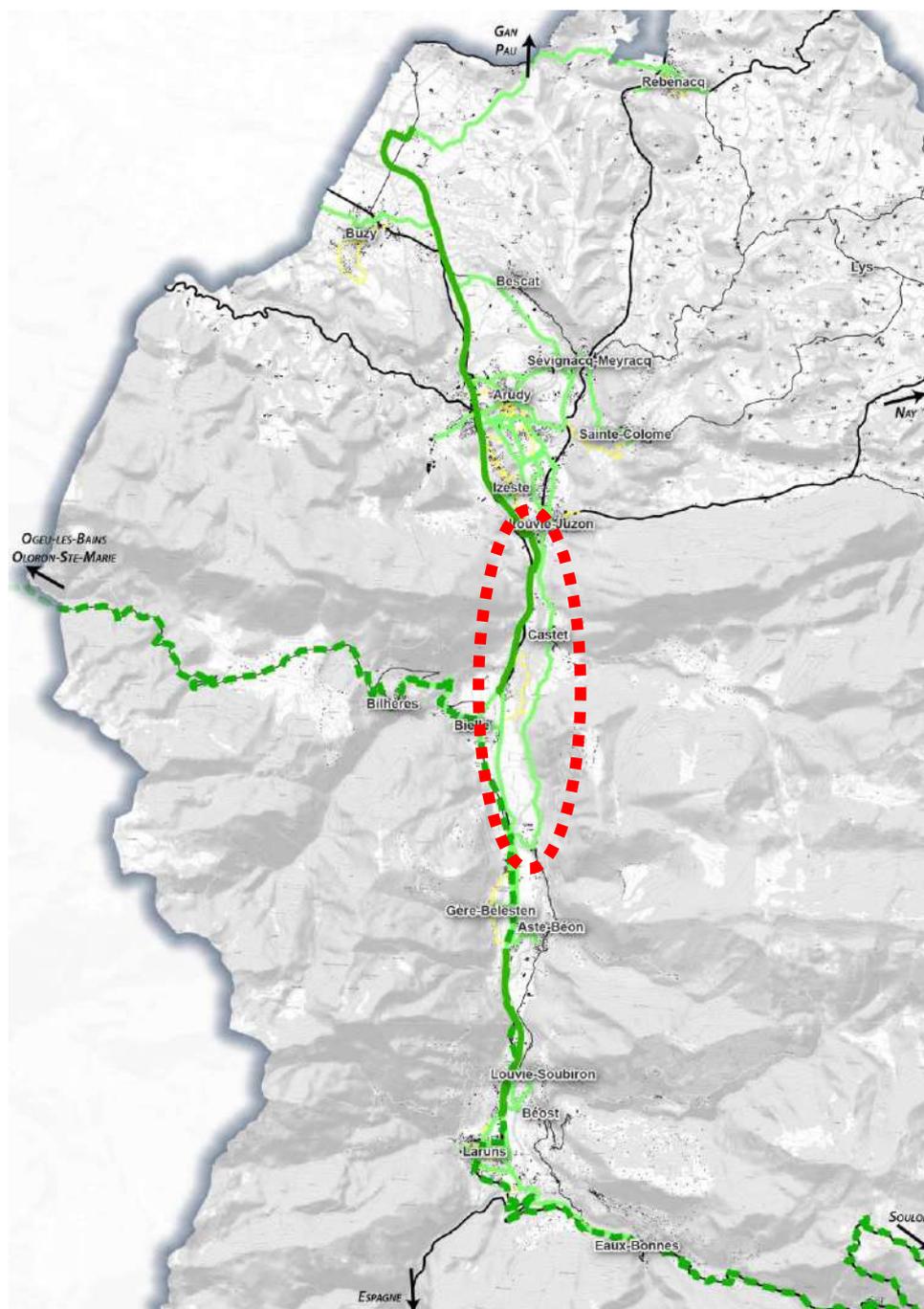
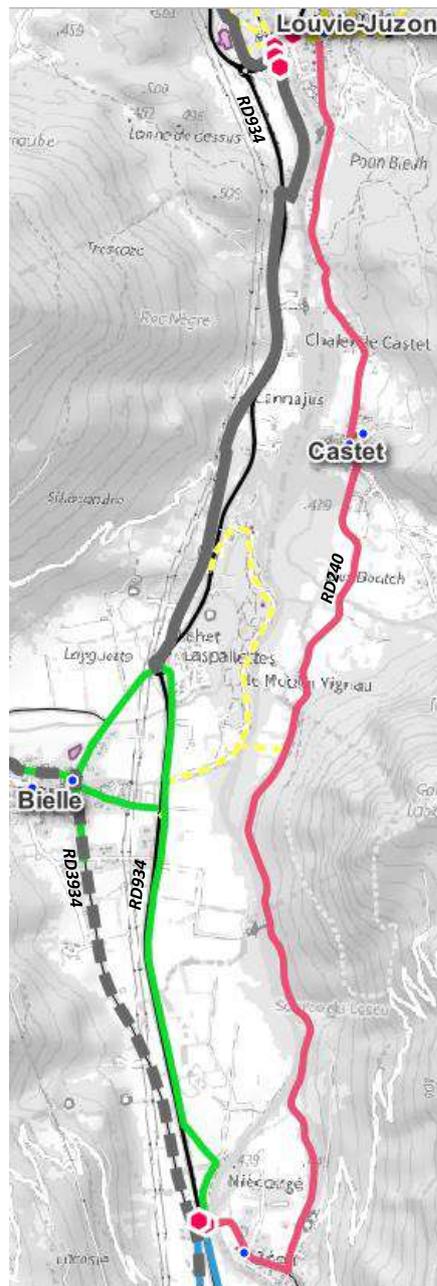


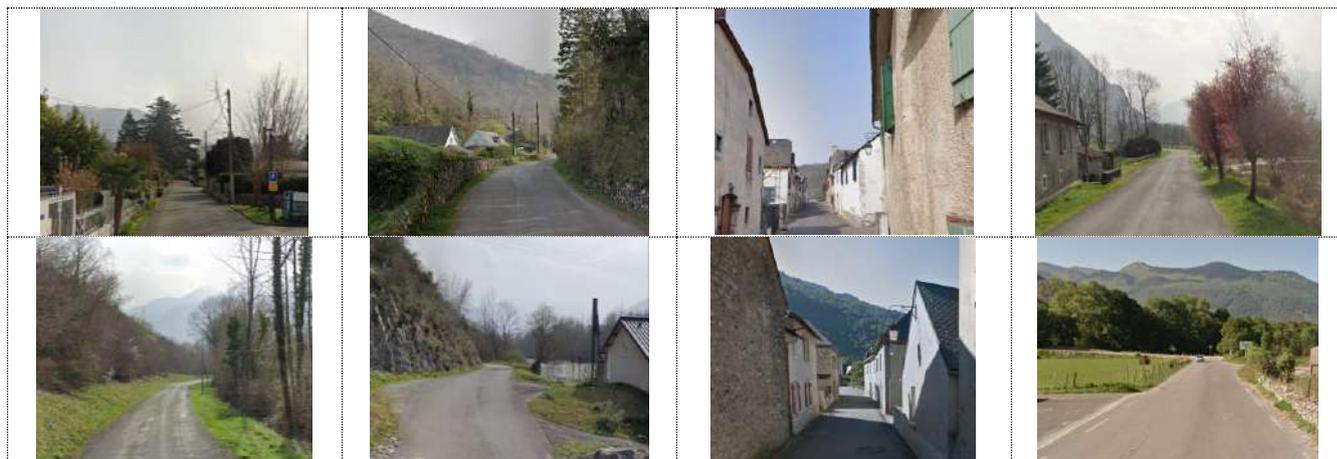
Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 6 600 m
- **Typologie / environnement immédiat** : route départementale à trafic modéré reliant les bourgs de Louvie-Juzon, Castet et Béon.
- **Largeur** : 8m environ sur la RD240 entre bourgs et 5-6m au niveau des traversées de bourg
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes.



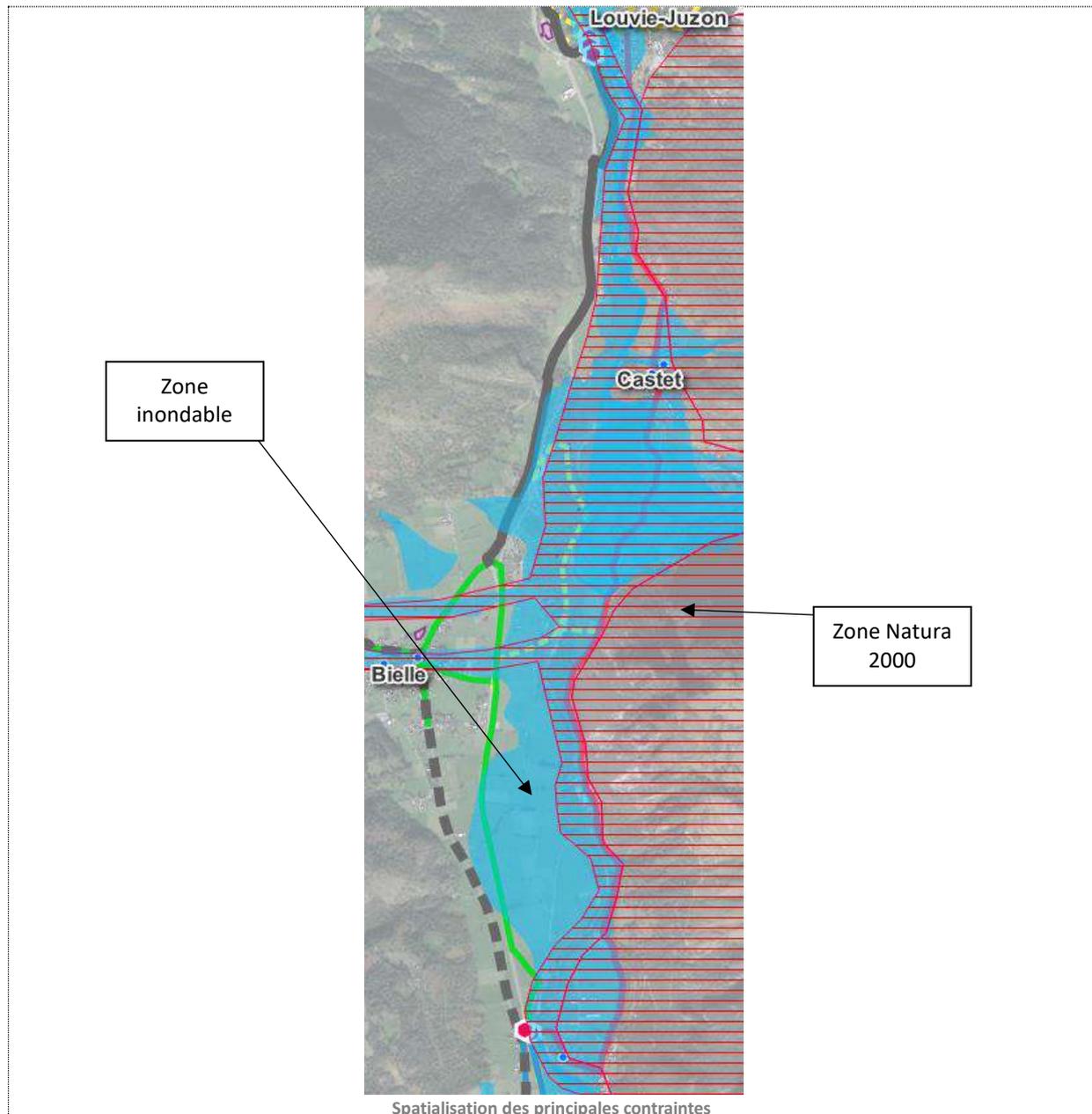
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer une liaison interurbaine entre Louvie-Juzon, Castet et Béon
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau aux polarités urbaines de Castet et Béon

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-travail et potentiellement touristique

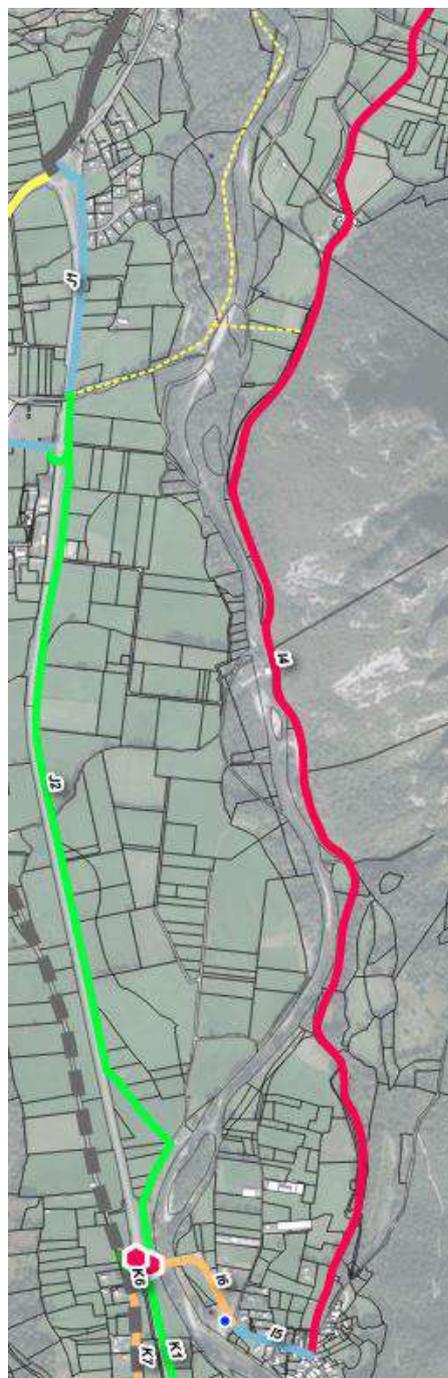
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- RD240 voie de transit (faible trafic) et de desserte des centres-bourgs de Castet et Béon
- Tissu urbain déjà urbanisé et dense au niveau des traversées de bourgs
- Ouvrage de franchissement du Gave d'Ossau au niveau de la Falaise aux vautours
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau



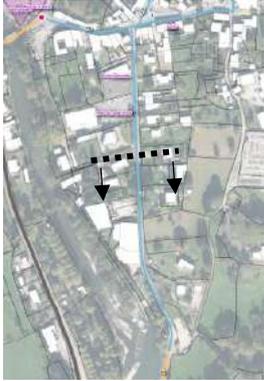
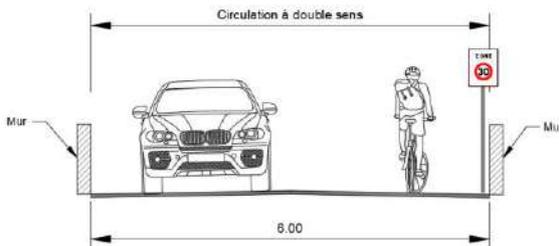
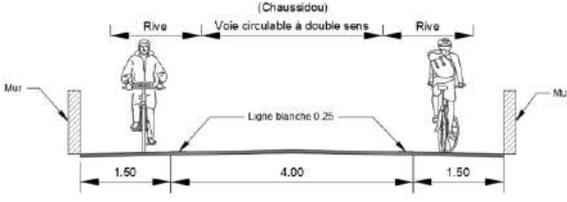
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



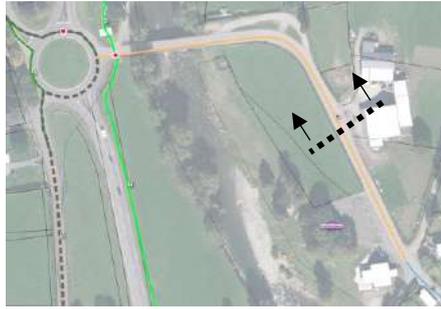
- **Zone 30** : tronçons I1, I3 et I5
- **Chaussidou** : tronçons I2 et I6
- **« Espace partagé »** : tronçon I4

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
I1		<p>Voie de transit entre les bourgs de Louvie et Castet avec accès à des équipements communaux structurants : école et foyer rural</p> <p>=> Proposition de maintenir la zone 30 existante</p> 
I2		<p>Voie de transit entre les bourgs de Louvie et Castet avec faible trafic d'une distance inférieure à 1,5 km</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou permettant de signaler et sécuriser l'usage cycle de la voie et de relier le bourg de Castet à la polarité urbaine et d'équipements de Louvie-Juzon/Arudy</p> 

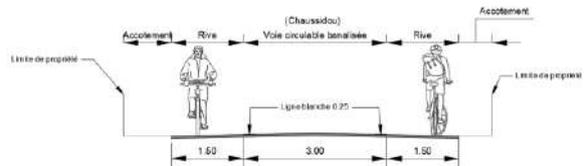
<p>I3</p>		<p>Voie de traversée du bourg de Castet et de son tissu urbain dense avec une emprise de voie limitée</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 entre les deux passages surélevés existants en entrée de bourg.</p>
<p>I4</p>		<p>Voie de transit entre les bourgs de Castet et Béon avec faible trafic et une distance d'environ 4 km</p> <p>=> Proposition de ne pas réaliser d'aménagement spécifique et de maintenir en « espace partagé »</p>
<p>I5</p>		<p>Voie de traversée du bourg de Béon et de son tissu urbain dense avec une emprise de voie limitée</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 du croisement RD240/RD290 à la falaise aux voutours.</p>

16



Voie de transit entre le bourg de Béon et la RD934
avec faible trafic et une distance d'environ 300m

=> Proposition de matérialiser un Chaussidou permettant de signaler et sécuriser l'usage cycle de la voie et de relier le bourg de Castet à la voie verte de la Vallée d'Ossau



6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Louvie / Castet / Béon	12	Louvie - Castet (RD240)	1 340	Chaussidou	60 000,00	4 000,00		64 000,00	Tricouche
	13	Traversée Castet	290	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	14	Castet - Béon (RD240)	4 000	Zone partagée	8 000,00			8 000,00	Pas traité
	15	Traversée de Béon (RD290)	200	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	16	Béon - VV (RD290)	290	Chaussidou	15 000,00	1 000,00		16 000,00	Tricouche
				6 570		90 500,00	5 000,00	0,00	95 500,00



Section « Bielle / Bilhères-en-Ossau »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

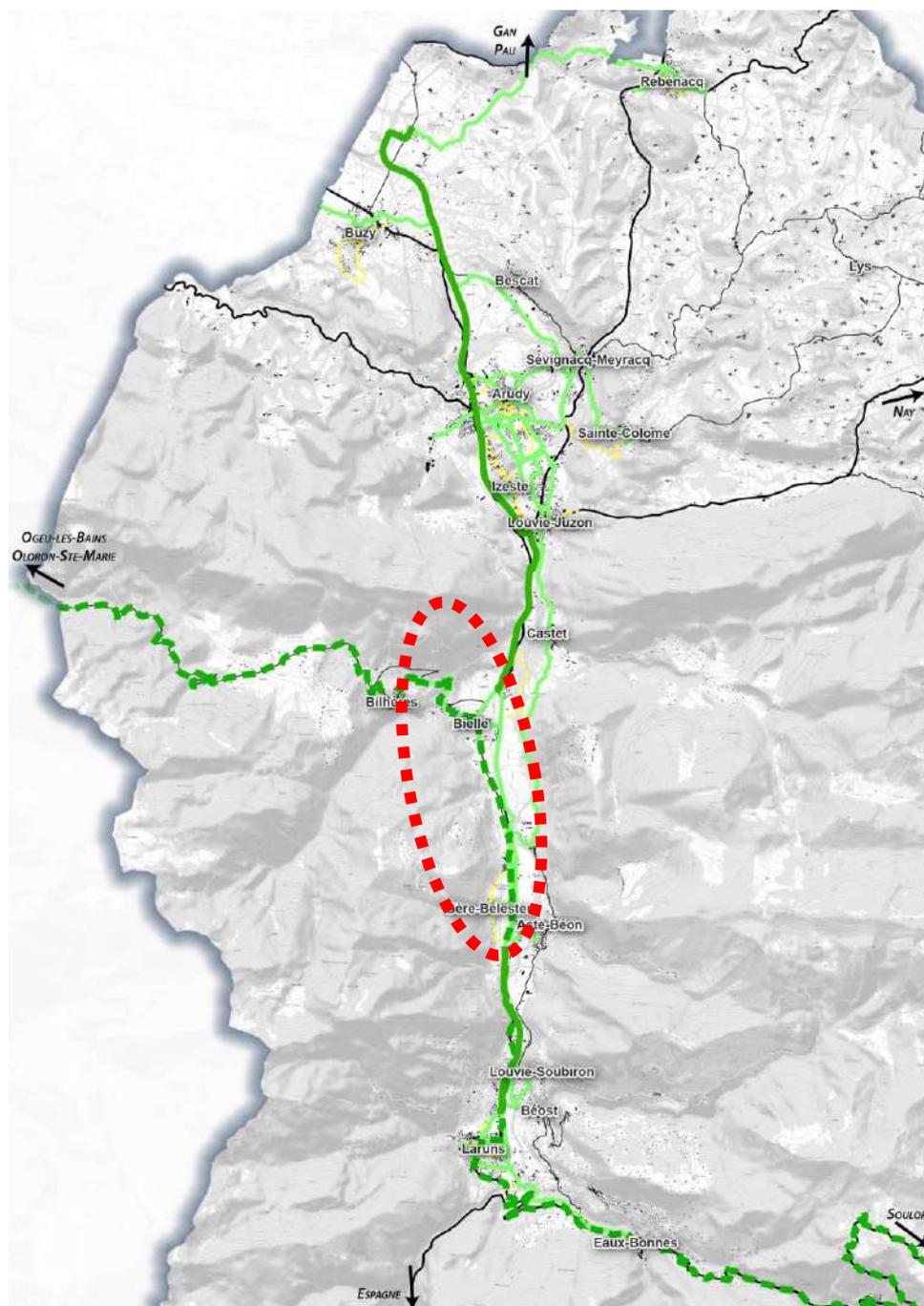
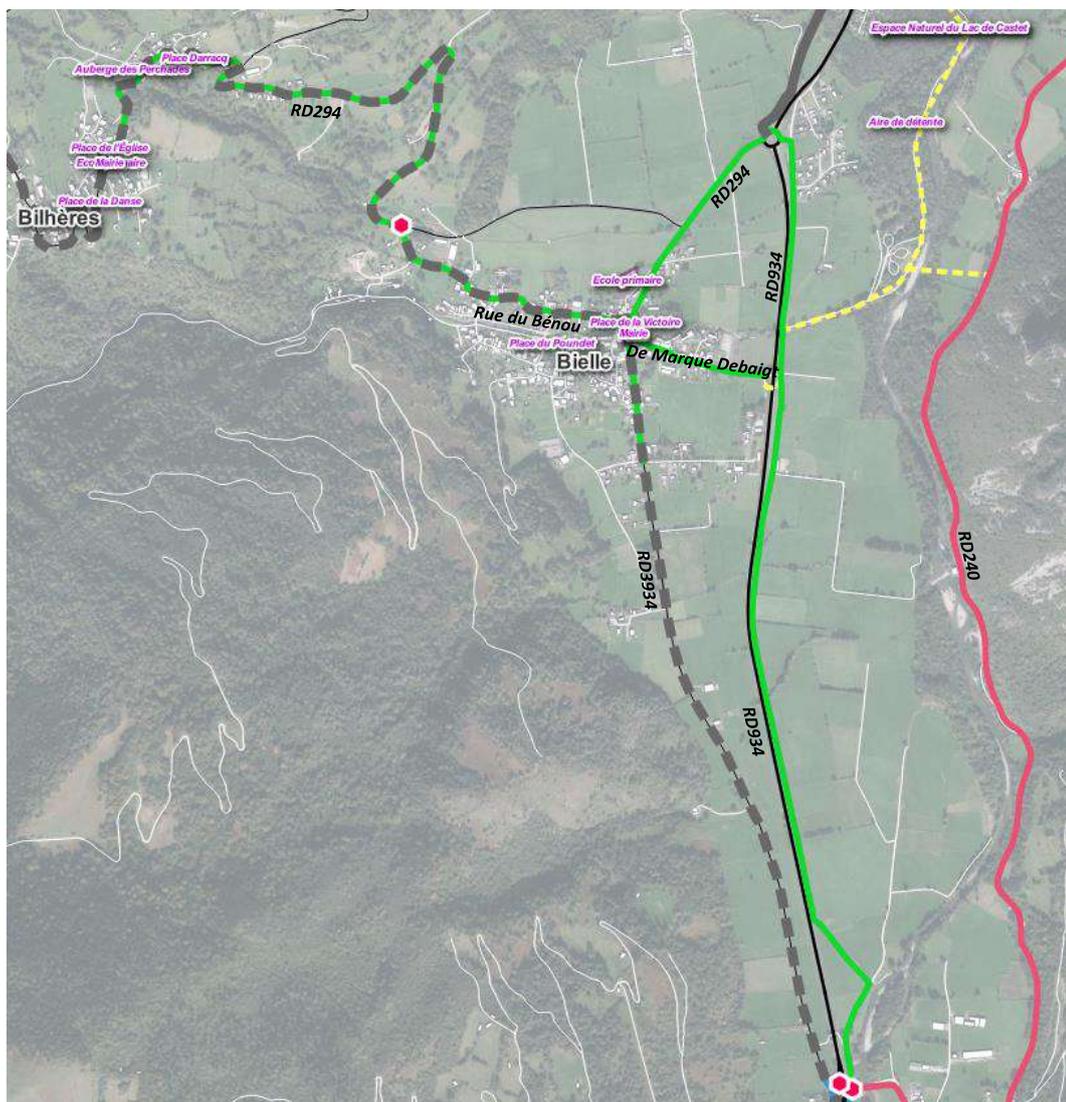


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 6 800 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
route départementale RD294, pouvant connaître un trafic important, reliant la RD934 au bourg de Bielle et desservant ensuite le bourg de Bilhères en Ossau, plateau du Benou et Col de Marie-Blanche,
route départementale RD3934 de traversée du bourg de Bielle, Laspalettes, rue du Bénou et de Marque Debaigt, routes communales de desserte locale, chemin rural en partie non viabilisé longeant la RD934 et desservant un bâtiment et des terres agricoles.
- **Largeur** : 8m minimum sur la RD294 / entre 6 et 8m pour la traversée du centre-bourg de Bielle / 3-4m environ pour les rues du Bénou et De Marque Debaigt
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur le bourg de Bielle.
6% de pente en moyenne sur la rue du Bénou,
9% de pente moyenne entre le croisement RD294/rue du Bénou et la rue d'Arroust permettant l'accès au bourg de Bilhères-en-Ossau



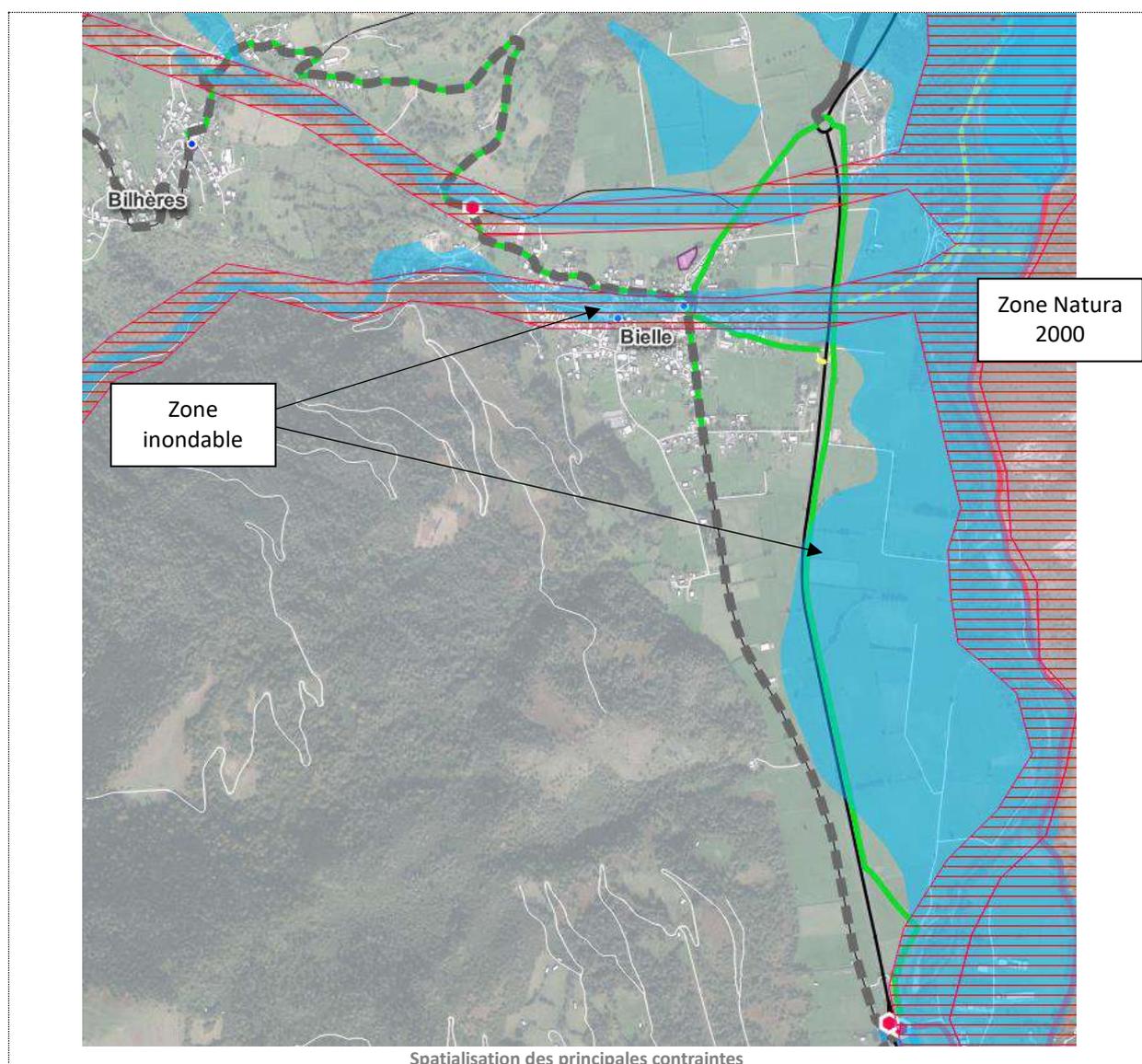
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer la continuité de la voie verte de la Vallée d'Ossau entre Bielle et Béon en longeant la RD934 tout en maintenant la desserte agricole et riverains
- Sécuriser les liaisons entre les bourgs de Bielle et Bihères-en-Ossau avec la voie verte de la Vallée d'Ossau au niveau du giratoire de Laspalettes ou via De Marque Debaigt
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau aux polarités urbaines de équipements, commerces et services de la polarité urbaine de Bielle

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-travail et potentiellement touristique

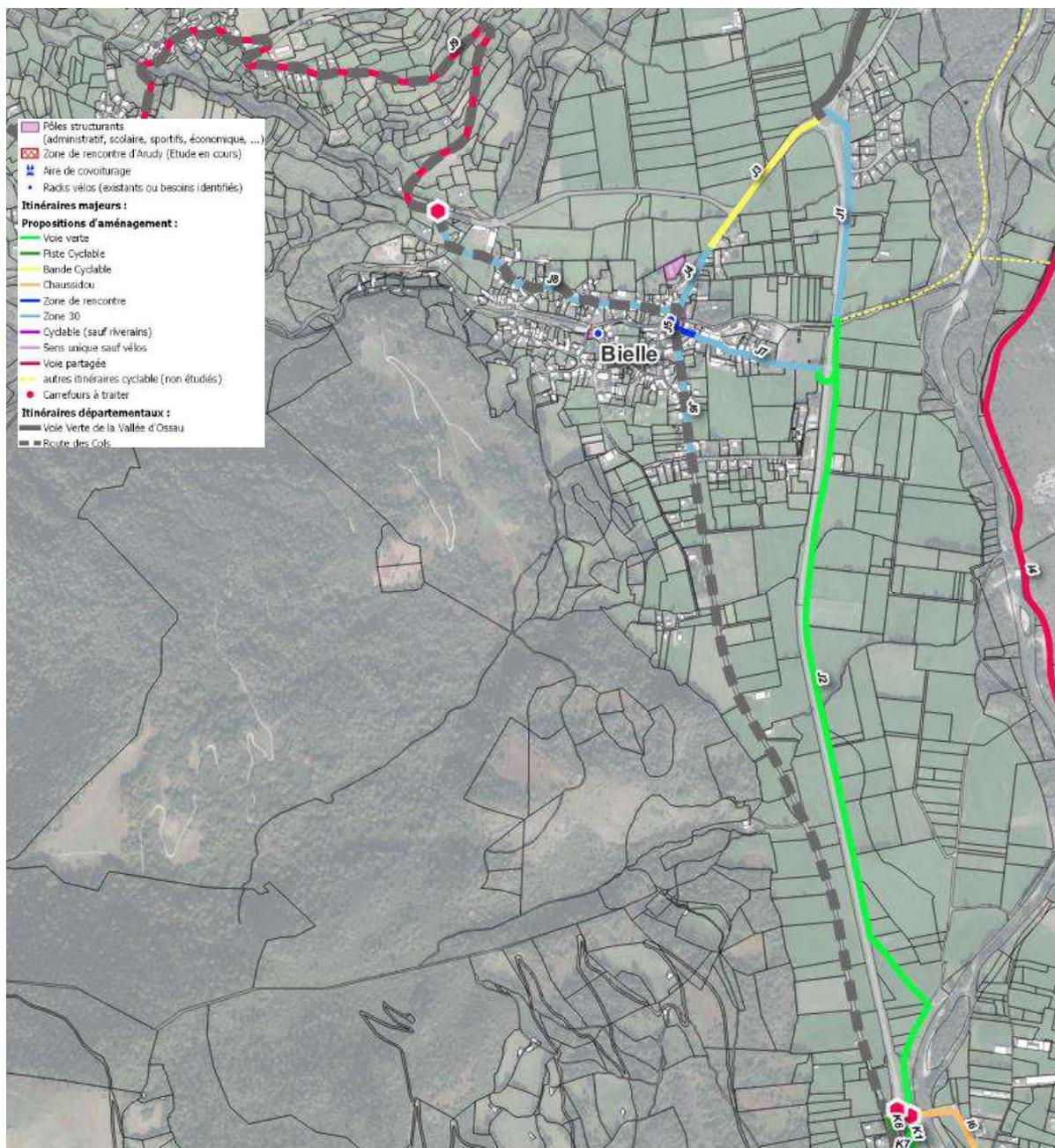
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- RD294, voie de transit entre la RD934 et le Col de Marie-Blanque qui peut supporter un trafic significatif
- Accès riverains à maintenir au niveau du quartier Laspalettes
- Accès agricoles à maintenir le long de la RD934
- Accès à maintenir pour l'espace naturel du Lac de Castet
- Traversées de la RD934
- Tissu urbain déjà urbanisé et dense au niveau de la traversée Est-Ouest de Bielle
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau



5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Zone 30** : tronçons J1, J4, J6, J7 et J8
 - **Voie verte** : tronçon J2
 - **Bande cyclable** : tronçon J3
 - **Zone de rencontre** : tronçon J5
 - **« Espace partagé »** : tronçon J9

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
J1		<p>Voie de desserte locale reliant la RD934 au quartier Laspalettes et à l'espace naturel du Lac de Castet</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30</p>
J2		<p>Chemin rural longeant la RD934 en grande partie non viabilisé</p> <p>=> Proposition de matérialiser et de poursuivre la voie verte de la Vallée d'Ossau en maintenant les accès agricoles</p>

<p>J3</p>		<p>Voie de liaison entre la RD934, le bourg de Bielle puis de Bihères-en-Ossau supportant un trafic parfois significatif</p> <p>=> Proposition de matérialiser des bandes cyclables.</p>
<p>J4, J6, J7 et J8</p>		<p>Voies de desserte du bourg de Bielle avec un tissu urbain dense et des emprises de voirie contraintes</p> <p>=> Proposition de matérialiser ces axes en zone 30</p>
<p>J5</p>		<p>Voies de traversée de la centralité du bourg de Bielle avec présence d'équipements et commerces</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone de rencontre.</p>
<p>J9</p>		<p>Voie de transit entre les bourgs de Bielle et Bihères-en-Ossau avec trafic pouvant être significatif qui est d'ores et déjà identifiée comme « route des cols ».</p> <p>=> Proposition de maintenir en « espace partagé »</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »

Pas d'aménagement prévu pour le carrefour RD 294 et RD 894 sauf signalisation.

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Bielle / Bihères	J1	VV Laspalette / Béon	590	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité
	J2	VV Laspalette / Béon	2 130	Voie verte	325 000,00	25 000,00		350 000,00	Enrobé
	J3	Entrée nord Bielle (RD294)	450	Bande cyclable	20 000,00	1 500,00		21 500,00	Pas traité
	J4	Traversée Bielle nord (RD294)	170	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	J5	Place de la Mainie	140	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	J6	Traversée Bielle sud (RD294)	290	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	J7	Giratoire RD934 De Marque Debaigt	340	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	J8	Croisement RD294 Rue du Bénou	730	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité
	J9	Bielle / Bihères (RD294)	1 970	Zone partagée	6 000,00			6 000,00	Pas traité
			6 810		369 500,00	26 500,00	0,00	396 000,00	



Section « Gère-Bélesten / Aste »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

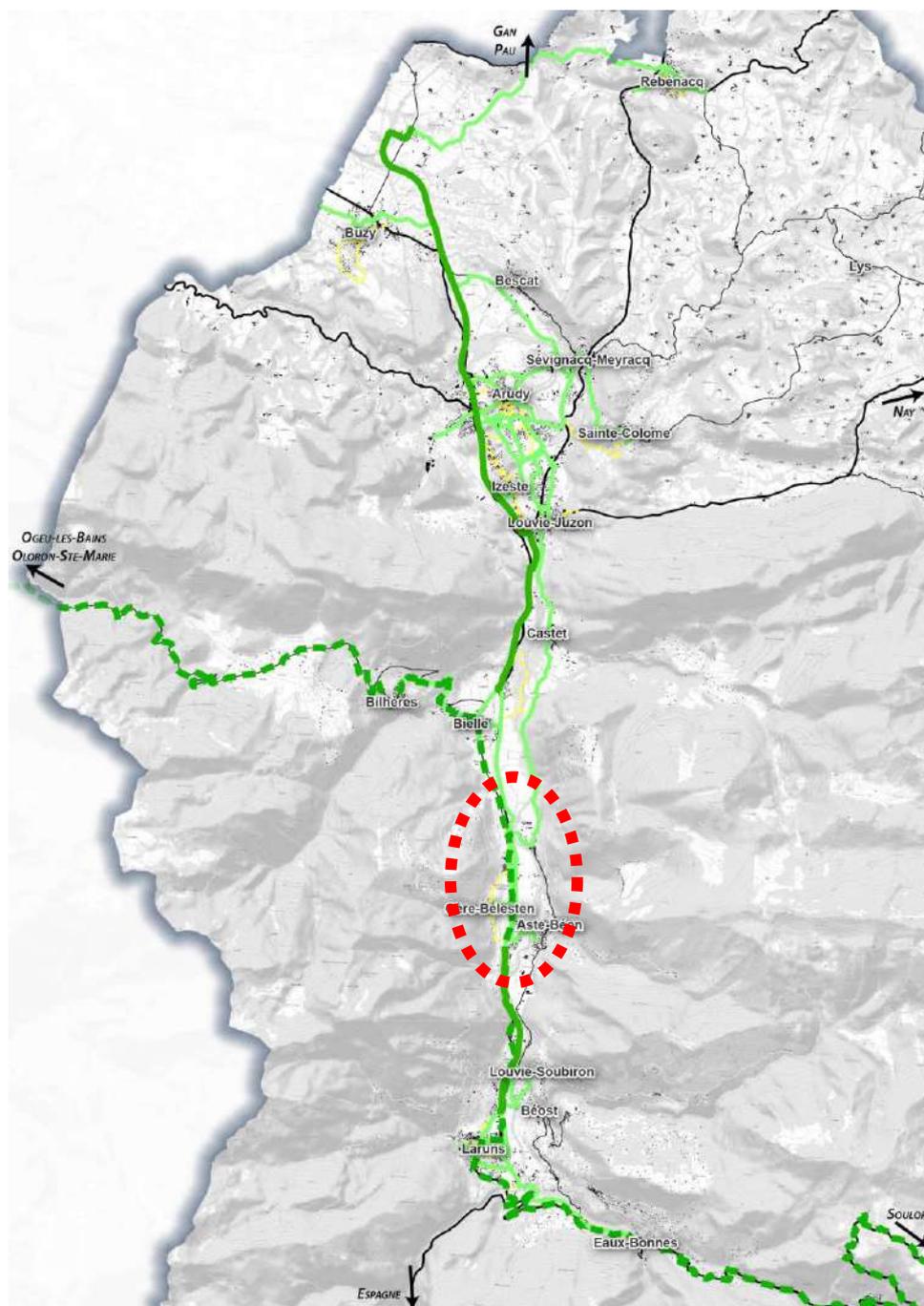


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 5 200 m
- **Typologie / environnement immédiat** :
 voie communale de liaison entre la RD934 et les bourgs de Gère-Bélesten qui longe la RD934 chemin Labayle, viabilisé mais en mauvais état qui relie le bourg de Gère,
 voies communales viabilisées de liaison entre le camping Monplaisir et la RD934 au niveau du giratoire ou de la Fromagerie Pardou
 chemin rural en partie non viabilisé longeant la RD934 et desservant un bâtiment, une activité artisanale et des terres agricoles,
 chemin non viabilisé et passerelle de franchissement du Gave d'Ossau pour relier le camping au bourg d'Aste.
- **Largeur** : 6-7m sur la voie communale longeant la RD934 et desservant le bourg de Bélesten / 6-7m sur la RD3934 desservant la zone Montplaisir / moins de 3m pour le chemin Labayle / 3m environ pour l'accès à l'activité artisanale (Menuiseries)
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes à l'exception du chemin Labayle qui a une pente de 10% environ.



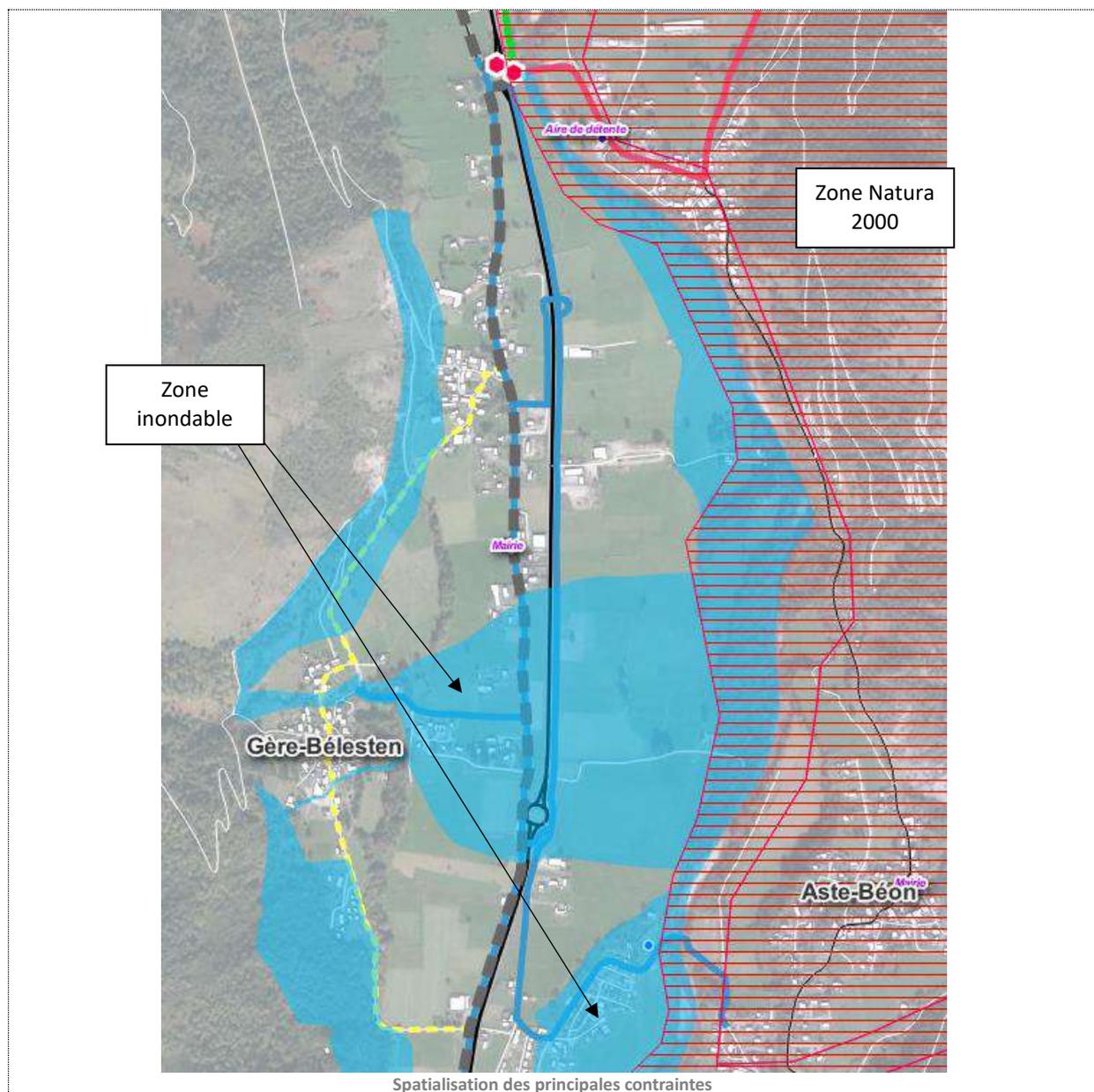
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer la continuité de la voie verte de la Vallée d'Ossau sur la traversée de Gère-Bélesten le long de la RD934 tout en maintenant la desserte agricole et activités
- Sécuriser les liaisons entre les bourgs de Gère-Bélesten avec la voie verte de la Vallée d'Ossau au niveau des giratoires ou via le passage souterrain existant
- Sécuriser les liaisons entre le bourg d'Aste-Béon avec la voie verte de la Vallée d'Ossau au niveau du Monplaisir

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-travail et potentiellement touristique

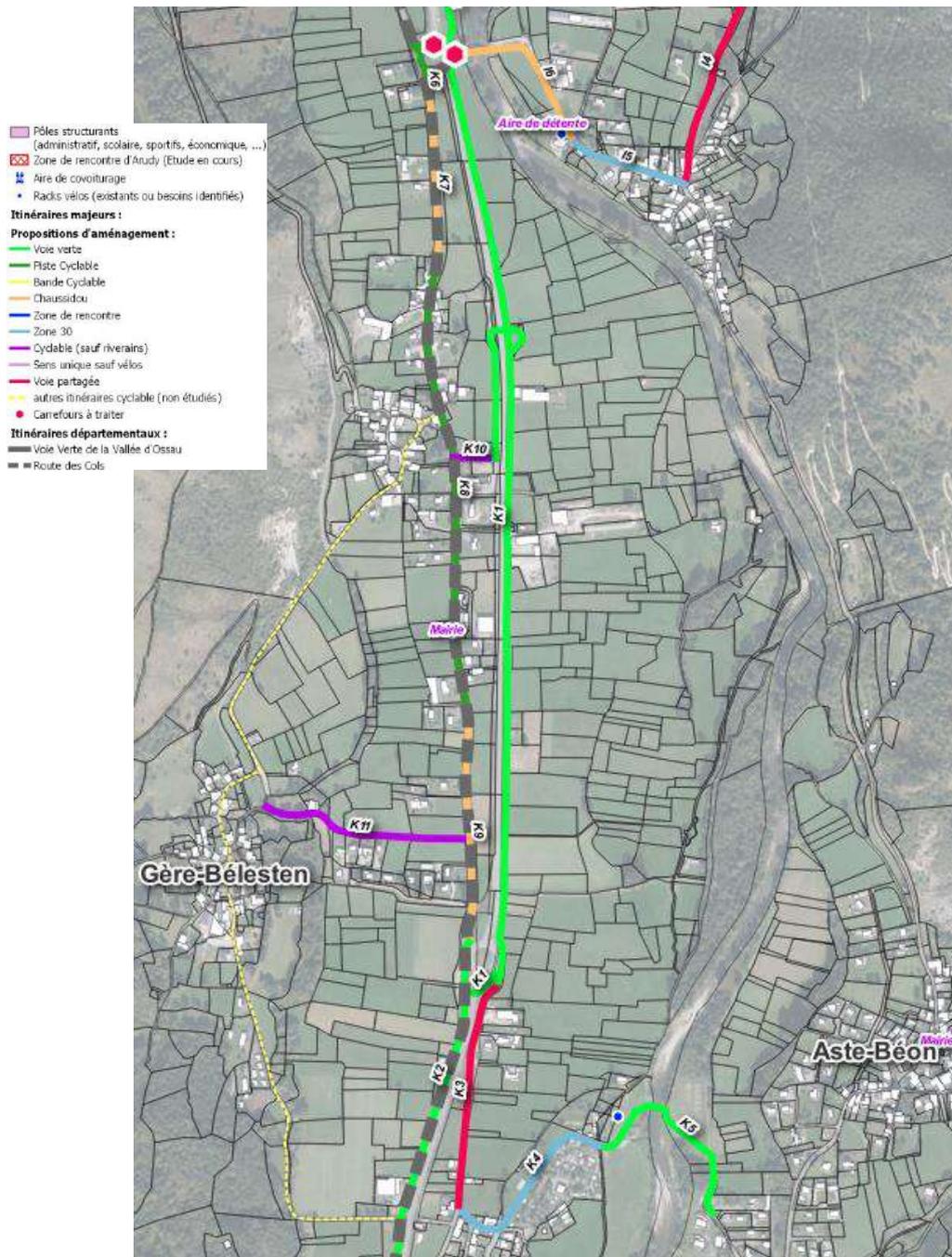
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Accès riverains à maintenir au niveau du quartier Monplaisir
- Accès agricoles et à une activité artisanale à maintenir le long de la RD934
- Traversées de la RD934 au niveau du giratoire d'Aste
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau
- régularisation foncière nécessaire sur le tronçon K2 (parcelle AE 212)



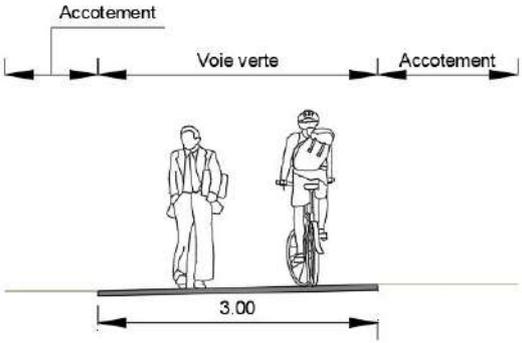
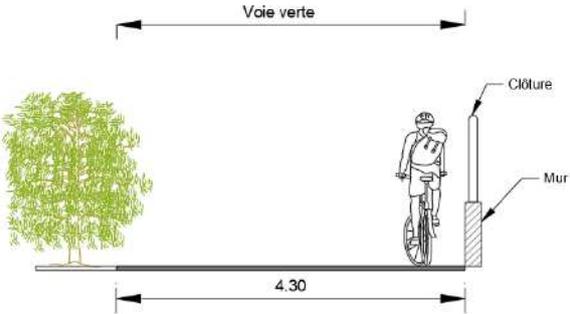
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçons K1, K2 et K5
- **Chaussidou** : tronçons K7 et K9
 - **Zone 30** : tronçon K4
- **Piste cyclable** : tronçons K6 et K8
- **Sauf riverains** : tronçons K10 et K11
- **« Voie partagée »** : tronçon K3

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
K1		<p>Chemin rural longeant la RD934 en grande partie non viabilisé</p> <p>=> Proposition de matérialiser et de poursuivre la voie verte de la Vallée d'Ossau en maintenant les accès agricoles et artisanal</p> 
K2		<p>Voie de desserte locale longeant la RD934 et permettant la continuité sécurisée de la voie verte de la Vallée d'Ossau</p> <p>=> Proposition de matérialiser et de poursuivre la voie verte de la Vallée d'Ossau en maintenant les accès agricoles</p> 

<p>K3</p>		<p>Voie de desserte locale permettant la desserte du quartier Montplaisir et du camping</p> <p>=> Au regard de l'emprise et du trafic limités, proposition d'identifier une voie partagée reliant le quartier Monplaisir au passage souterrain et la voie verte de la vallée d'Ossau.</p>
<p>K4</p>		<p>Voie de traverse du quartier Monplaisir permettant de rejoindre les bords de Gave et la passerelle permettant son franchissement</p> <p>=> Proposition d'une zone 30.</p>
<p>K5</p>		<p>Passerelle de franchissement du Gave et liaison avec le bourg d'Aste</p> <p>=> Proposition de matérialiser une voie verte</p>

<p>K6</p>		<p>Giratoire de franchissement de la RD934 => Proposition d'aménager une piste cyclable permettant la traversée sécurisée de la RD934.</p>
<p>K7</p>		<p>Voie d'entrée du bourg de Gère-Bélesten avec trafic limité => Proposition de matérialiser un Chaussidou</p>
<p>K8</p>		<p>Voie de desserte locale, d'une emprise large, permettant la traversée du village de Gère-Bélesten => Proposition de matérialiser une piste cyclable permettant de relier les équipements communaux et le passage souterrain existant sous la RD934 pour relier la voie verte.</p>

<p>K9</p>		<p>Voie d'entrée du bourg de Gère-Bélesten avec trafic limité</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou</p>
<p>K10</p>		<p>Voie de desserte d'un lotissement et d'accès au passage souterrain permettant la liaison avec la voie verte.</p> <p>=> Proposition de matérialiser une interdiction sauf riverains et usages agricoles.</p>
<p>K11</p>		<p>Voie de desserte locale desservant peu de résidences.</p> <p>=> Proposition de matérialiser une interdiction sauf riverains et usages agricoles.</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »



Figure 1 : Localisation du "point dur"

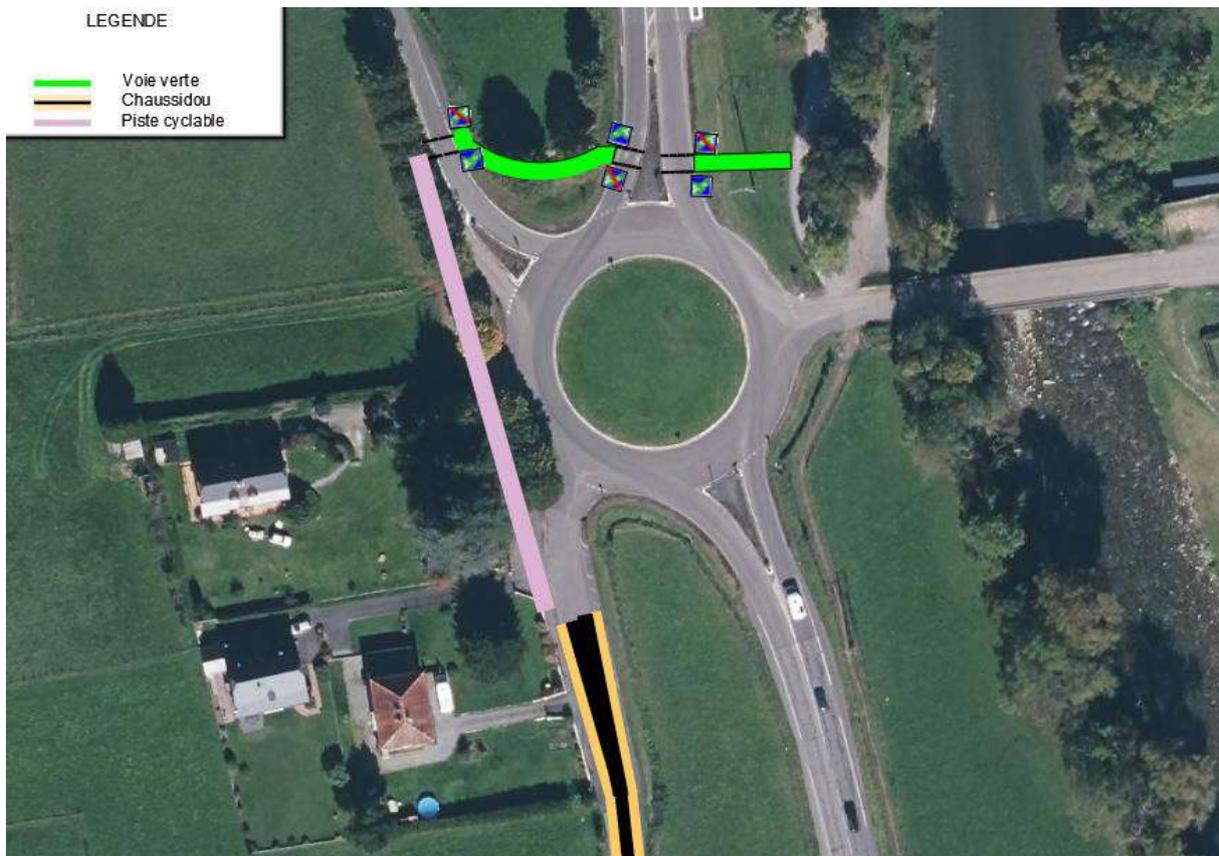


Figure 2 : Aménagement de franchissement du giratoire RD 934

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Gère-Bélesten / Aste	K1	VV Aste / Monplaisir	1 600	Voie verte	240 000,00	17 000,00		257 000,00	Enrobé
	K2	Devant Monplaisir	655	Voie verte	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	K3	VV / Monplaisir	380	Voie partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	K4	Monplaisir	340	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	K5	Monplaisir / Aste	335	Voie verte	67 000,00	5 000,00		72 000,00	Tricouche
	K6	Giratoire Lanne Debat / RD934 Franchissement RD934	100	Bande cyclable	5 000,00			5 000,00	Pas traité
					20 000,00	1 500,00		21 500,00	
	K7	Lanne Debat	270	Chaussidou	12 500,00	1 000,00		13 500,00	Tricouche
	K8	Bourg Bélesten / Cam Carbou	750	Bande cyclable	10 000,00			10 000,00	Pas traité
	K9	Gieres	370	Chaussidou	18 000,00	1 500,00		19 500,00	Tricouche
	K10	Gere / VV	70	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité
K11	Labaye	340	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
			5 210		383 000,00	26 000,00	0,00	409 000,00	



Section « Béost / Louvie-Soubiron »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

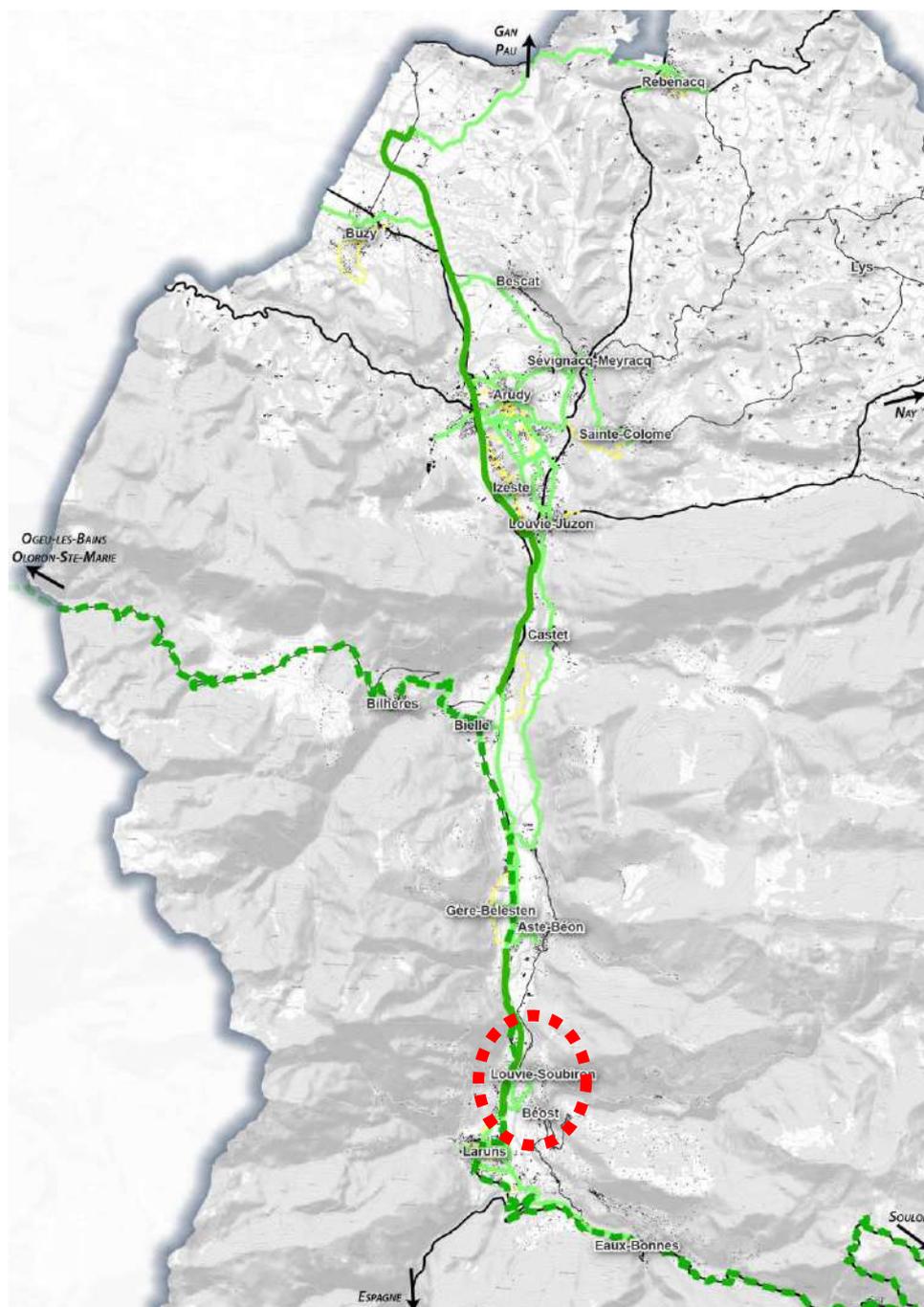
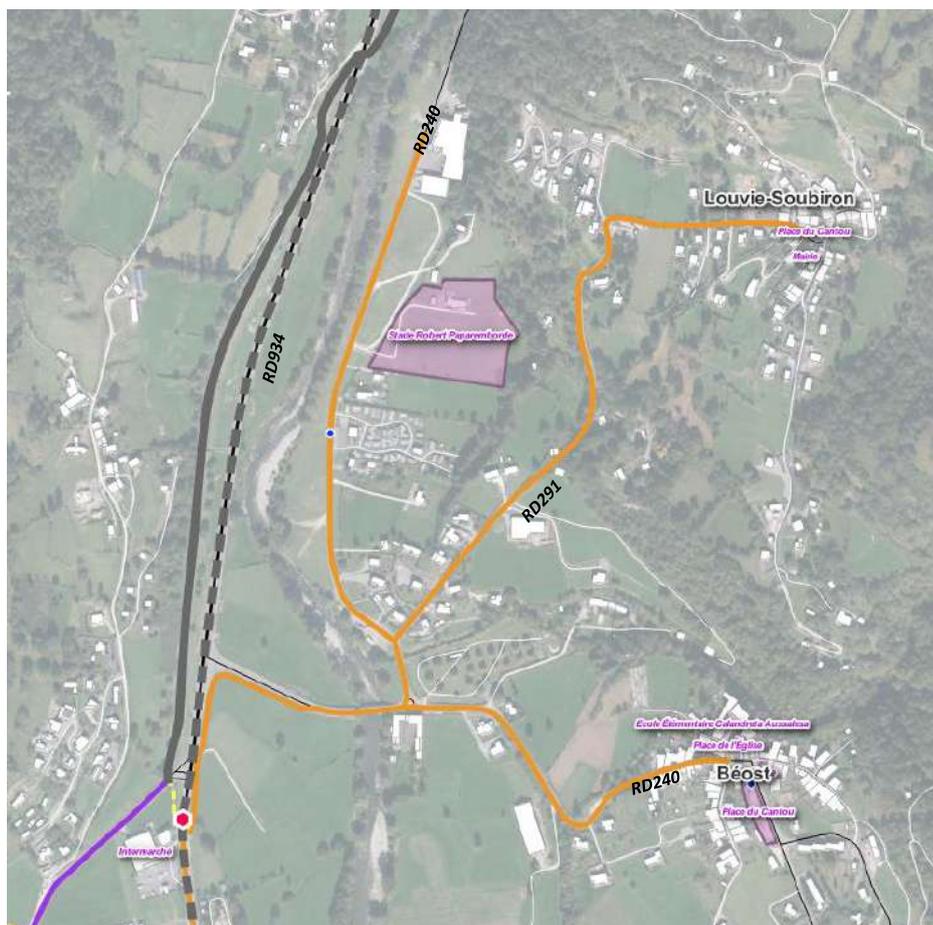


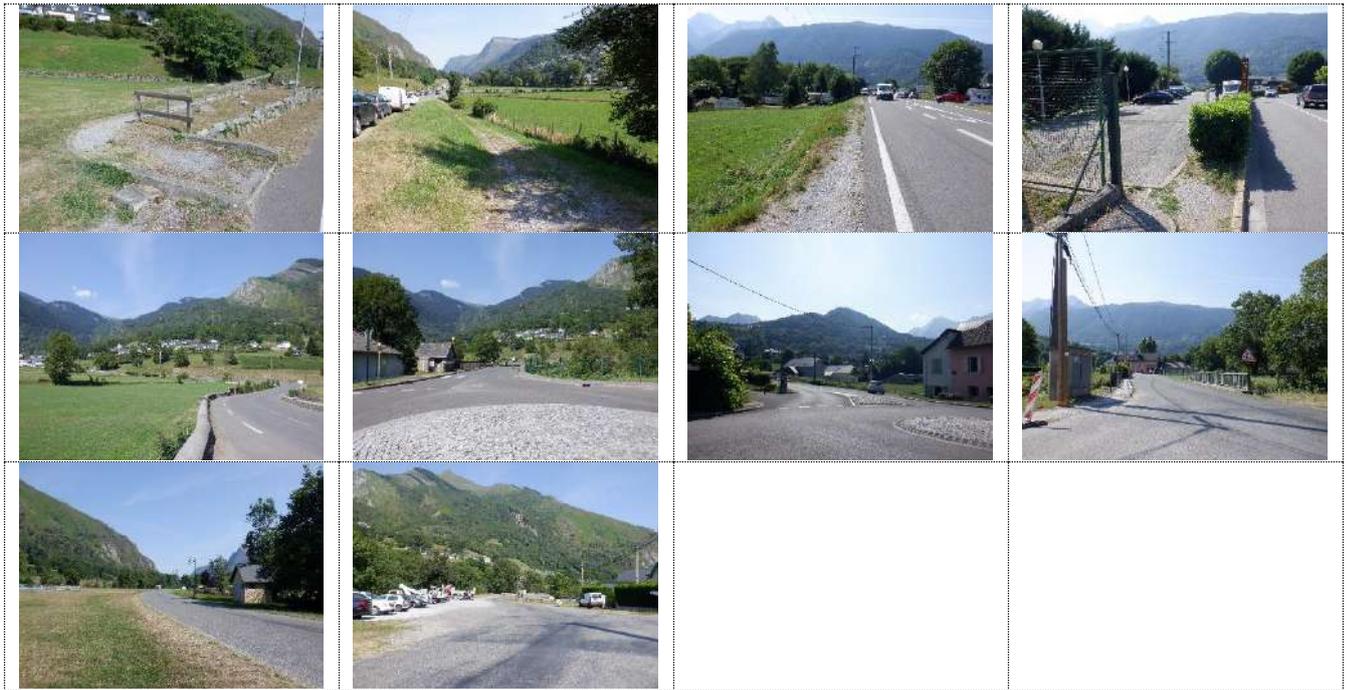
Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 2 650 m
- **Typologie / environnement immédiat** : RD934, voie d'entrée de ville de Laruns pouvant connaître un fort trafic en hautes-saisons, RD240, ancienne route de liaison entre les bourgs des Eaux-Bonnes, Laruns et d'Aste-Béon, RD291, voie de desserte du bourg de Louvie-Soubiron.
- **Largeur** : 8-9m sur la RD240 à l'exception des ouvrages de franchissement du Gave d'Ossau / 7m environ sur la RD291
- **Profil altimétrique** : pente nulle ou faible sur l'ensemble des axes à l'exception des liaisons entre la Colonie et les bourgs de Louvie-Soubiron et Béost qui ont une pente d'environ 10% environ.



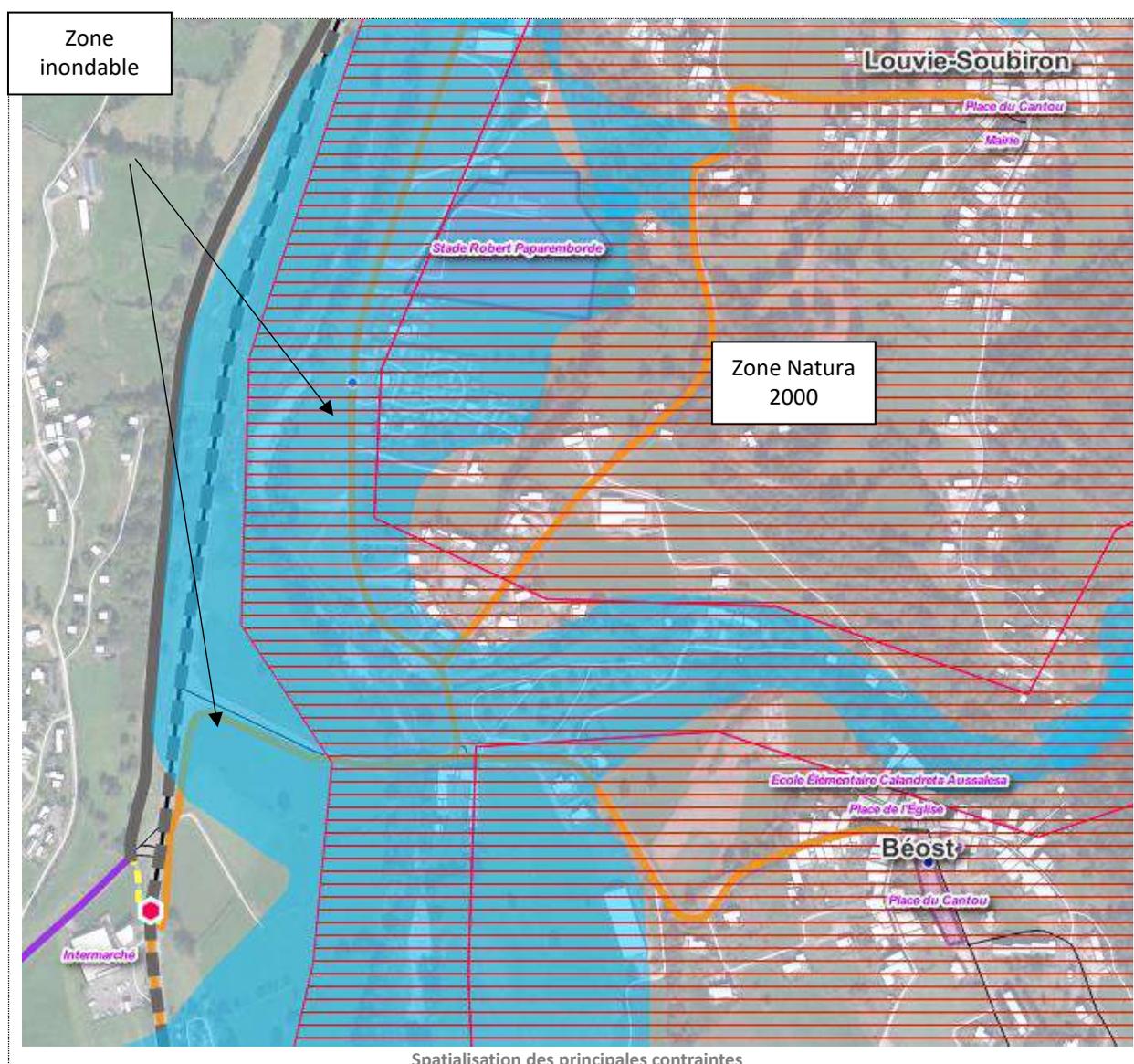
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer une liaison et un accès sécurisés à la voie verte de la Vallée d'Ossau depuis les bourgs de Laruns, Béost et Louvie-Soubiron.
- Assurer des liaisons sécurisées entre les pôles urbains et la centralité d'équipements et services présents sur Laruns.
- Assurer une liaison sécurisée aux équipements sportifs et de loisirs de Laruns.
- Assurer une liaison sécurisée au pôle commercial d'Intermarché en entrée de ville de Laruns.

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements, domicile-travail et potentiellement touristique

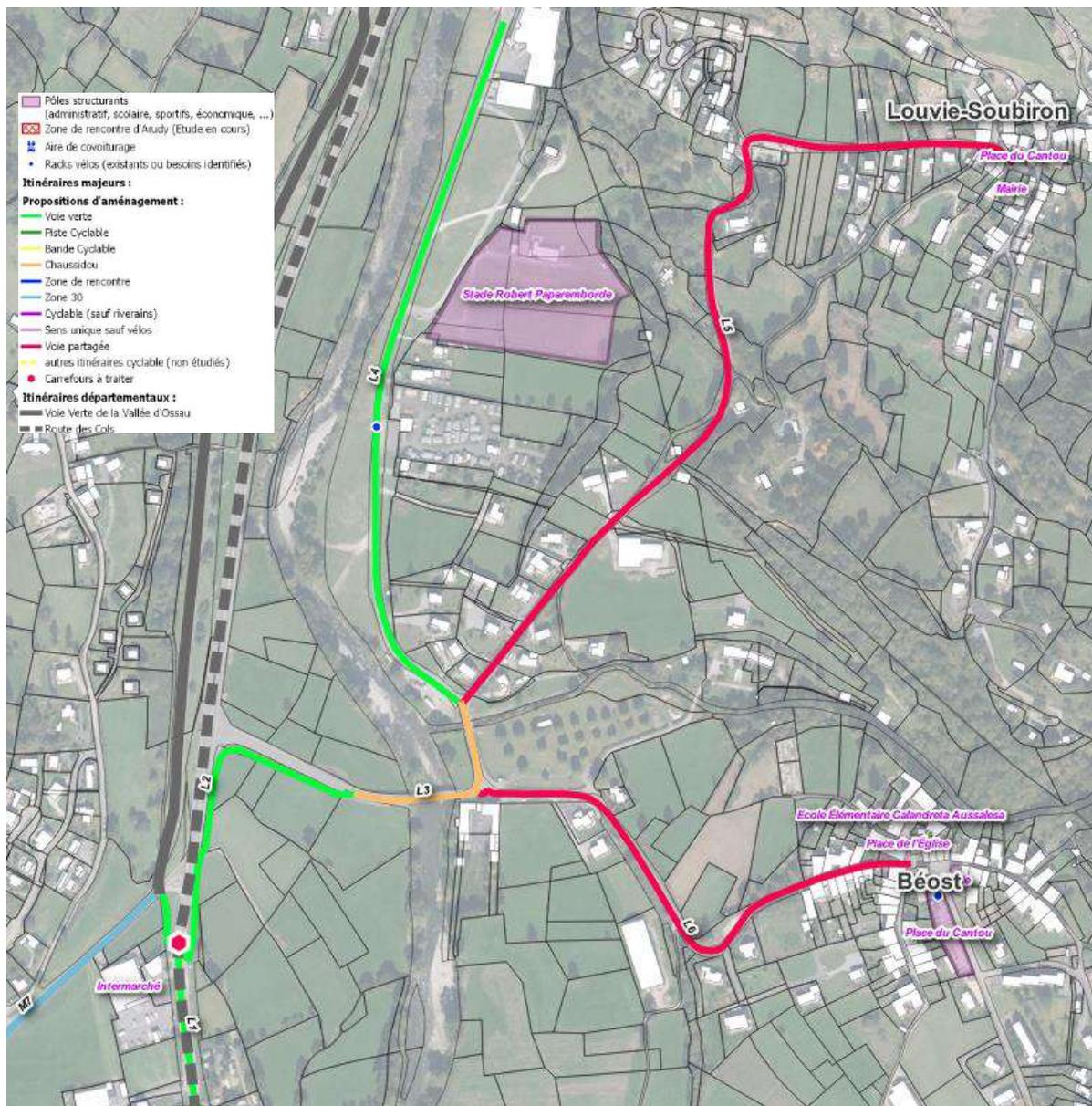
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Entrée de ville à sécuriser / valoriser
- Traversées de la RD934 au niveau de l'Intermarché
- Ouvrages de franchissement du Gave de Pau
- Stationnements importants en hautes-saisons au niveau de l'Intermarché et la piscine
- Ouvrage technique présent au nord du parking de la piscine
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau
- Giration des poids lourds en sortie d'Intermarché à intégrer
- Achat foncier sur le tronçon L2



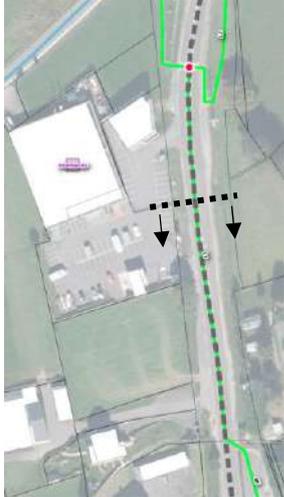
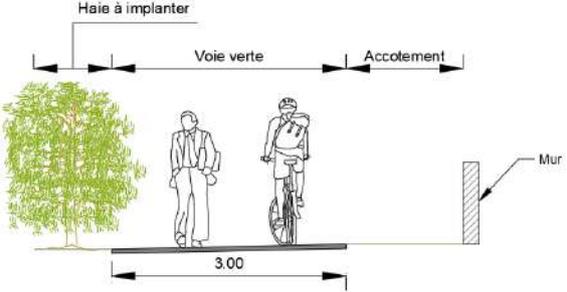
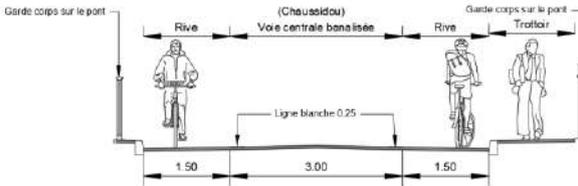
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçons L1, L2 et L4
 - **Chaussidou** : tronçon L3
- **« Espace partagé »** : tronçons L5 et L6

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
L1		<p>RD934, route départementale pouvant supporter un important trafic en hautes-saisons en entrée de ville de Laruns</p> <p>=> Proposition de matérialiser une voie verte longeant la RD934 du passage piéton existant à la limite nord du parking de la piscine</p> 
L2		<p>=> Proposition d'une acquisition foncière sur terrain agricole afin d'aménager une voie verte sécurisée en contre bas de la RD934 et RD920E pour relier la Colonie et les pôles urbaines de Béost et Louvie-Soubiron</p> 
L3		<p>Ouvrages de franchissement de gawe d'Ossau et du Canceigt</p> <p>=> Proposition de matérialiser un Chaussidou.</p> 

<p>L4</p>		<p>RD240 de liaison entre Laruns et Aste-Béon et permettant l'accès aux pôles d'équipements sportifs de Laruns</p> <p>=> Proposition d'aménager une voie verte sur des terres enherbées.</p>
<p>L5</p>		<p>Voie d'accès au bourg de Louvie-Soubiron</p> <p>=> Proposition de maintenir en « espace partagé »</p>
<p>L6</p>		<p>Voie d'accès au bourg de Béost</p> <p>=> Proposition de maintenir en « espace partagé »</p>

5.3. AMENAGEMENTS DES « POINTS DURS »



Figure 1 : Localisation du "point dur"

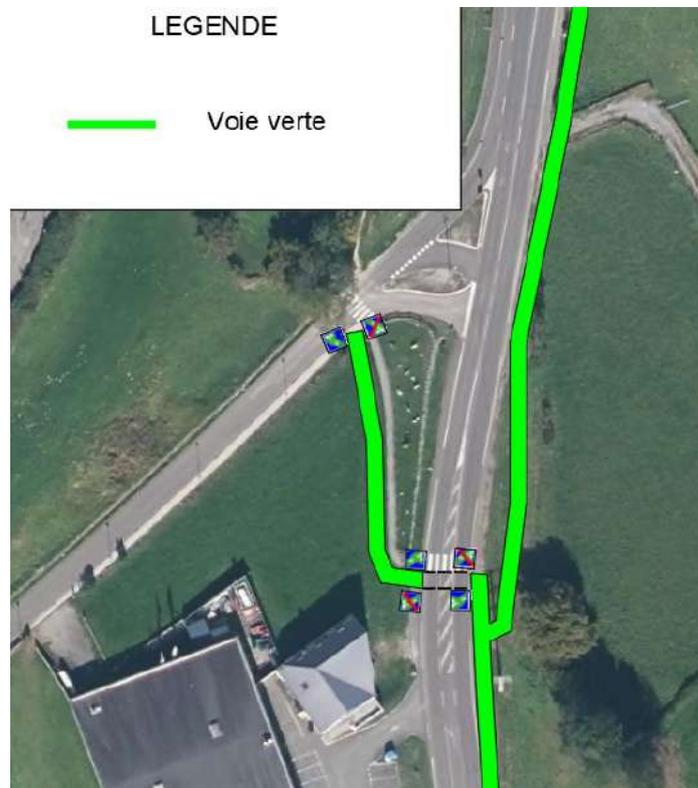


Figure 2 : Aménagement de sécurisation du franchissement Intermaché (RD 934)

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Louvie-Soubiron / Béost	L1	RD934	155	Voie verte	45 000,00	3 500,00		48 500,00	Enrobé
	L2	Colonie / Laruns	315	Voie verte	75 000,00	6 500,00	3 600,00	85 100,00	Enrobé
	L3	Colonie Béost	190	Chaussidou	8 500,00	800,00		9 300,00	Tricouche
	L4	Laneplaa (RD240)	660	Voie verte	132 000,00	10 000,00		142 000,00	Enrobé
	L5	La Coste (RD291)	855	Zone partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	L6	Béost (RD240)	480	Zone partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité
			Franchissement Intermarché (RD934)			10 000,00	1 000,00		11 000,00
			2 655		275 000,00	21 800,00	3 600,00	300 400,00	



Section « Laruns » »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

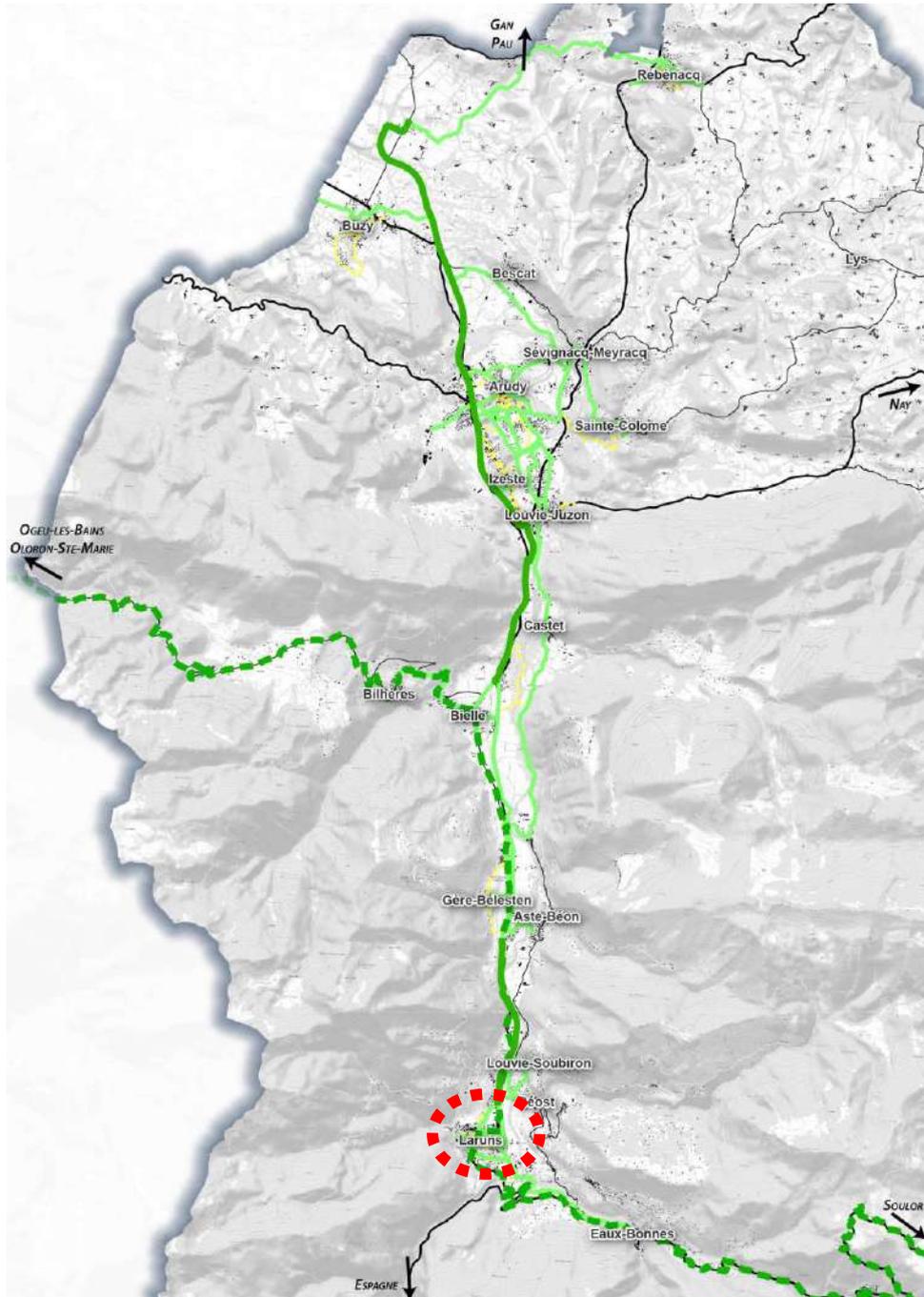
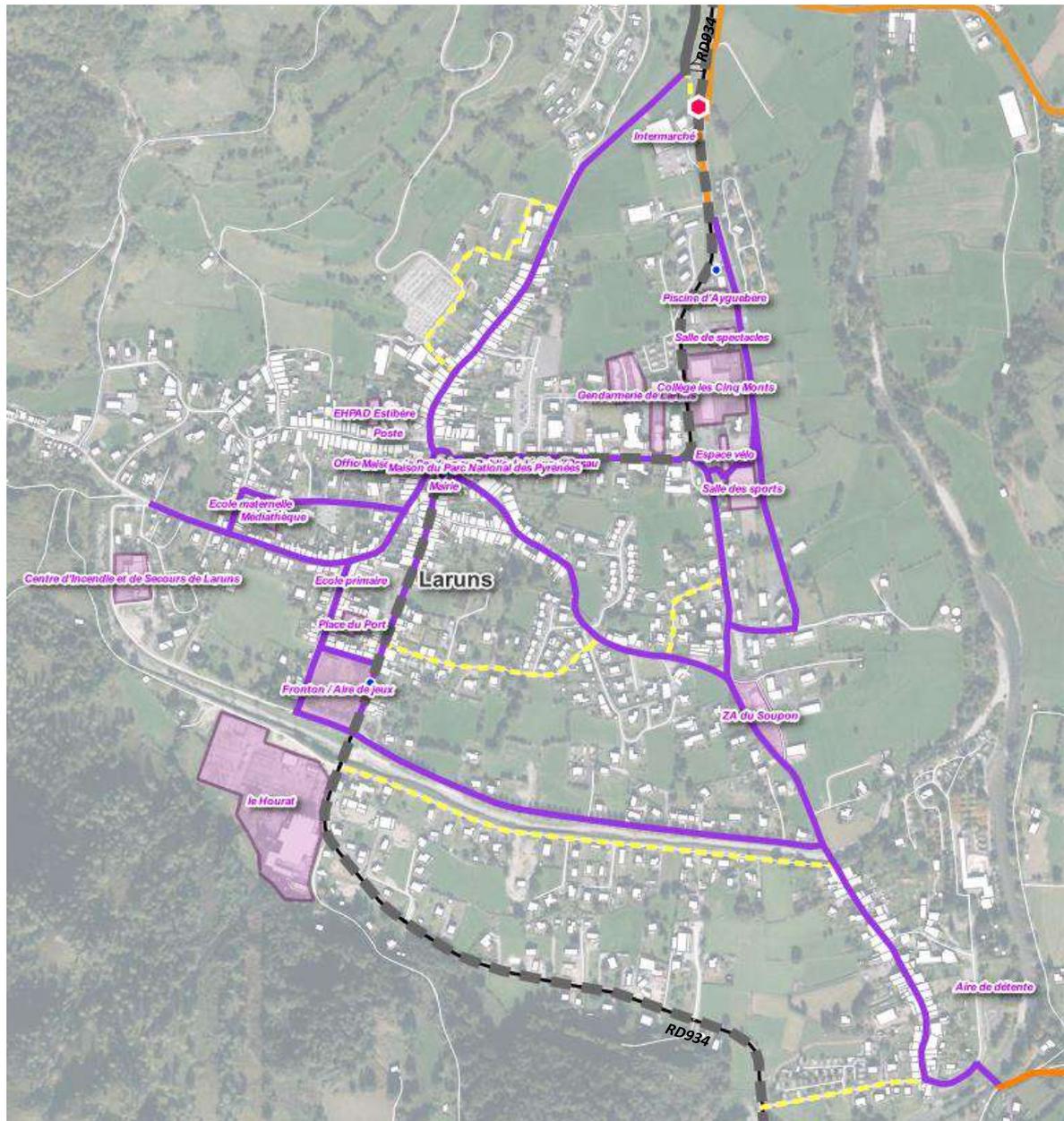


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 5 400 m
- **Typologie / environnement immédiat** : voies de desserte locales dans un tissu urbain dense.
- **Largeur** : variables mais plutôt étroit du fait d'un tissu dense et de constructions à l'alignement de voie.
- **Profil altimétrique** : pente faible ou modérée sur l'ensemble des axes.



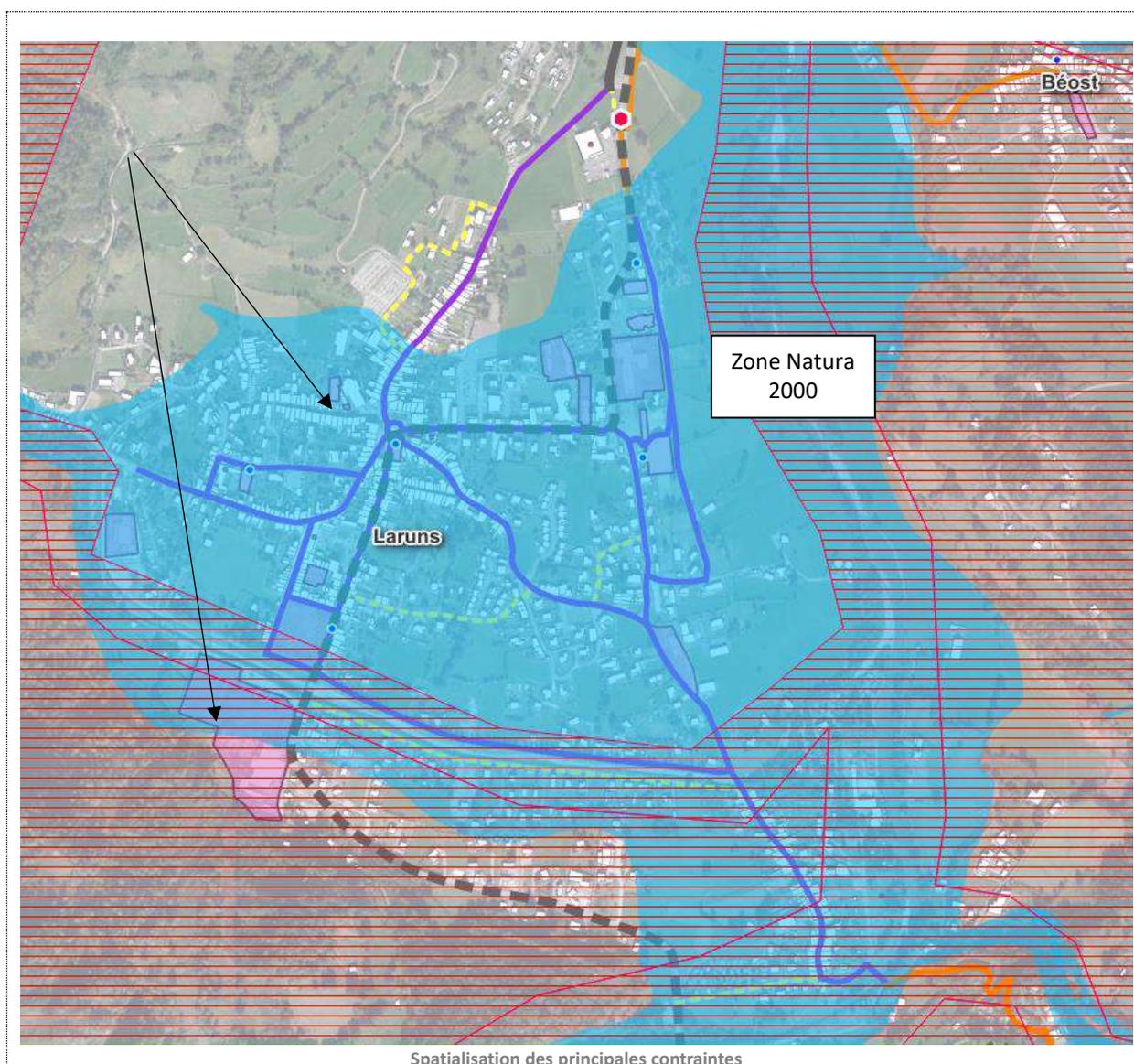
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Assurer une sécurisation des déplacements cyclables sur la polarité urbaine qu'est Laruns
- Assurer une liaison et un accès aux pôles d'équipements (administratifs, sportifs, ...) et services (maison de santé, poste, ...) communaux et communautaires (existants comme en projet)
- Raccorder la voie verte de la Vallée d'Ossau aux quartiers résidentiels de Laruns
- Assurer les liaisons et continuité cyclables avec les polarités urbaines voisines : Béost et Louvie-Soubiron
- Favoriser l'accessibilité aux écoles et au Collège
- Favoriser une liaison aux polarités commerciales du centre-bourg mais également d'Intermarché
- Favoriser une liaison aux polarités économiques : Le Hourat, ZA du Soupon, SDIS, ...
- Desservir les principaux équipements communaux de Béost : mairie, école, ...

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

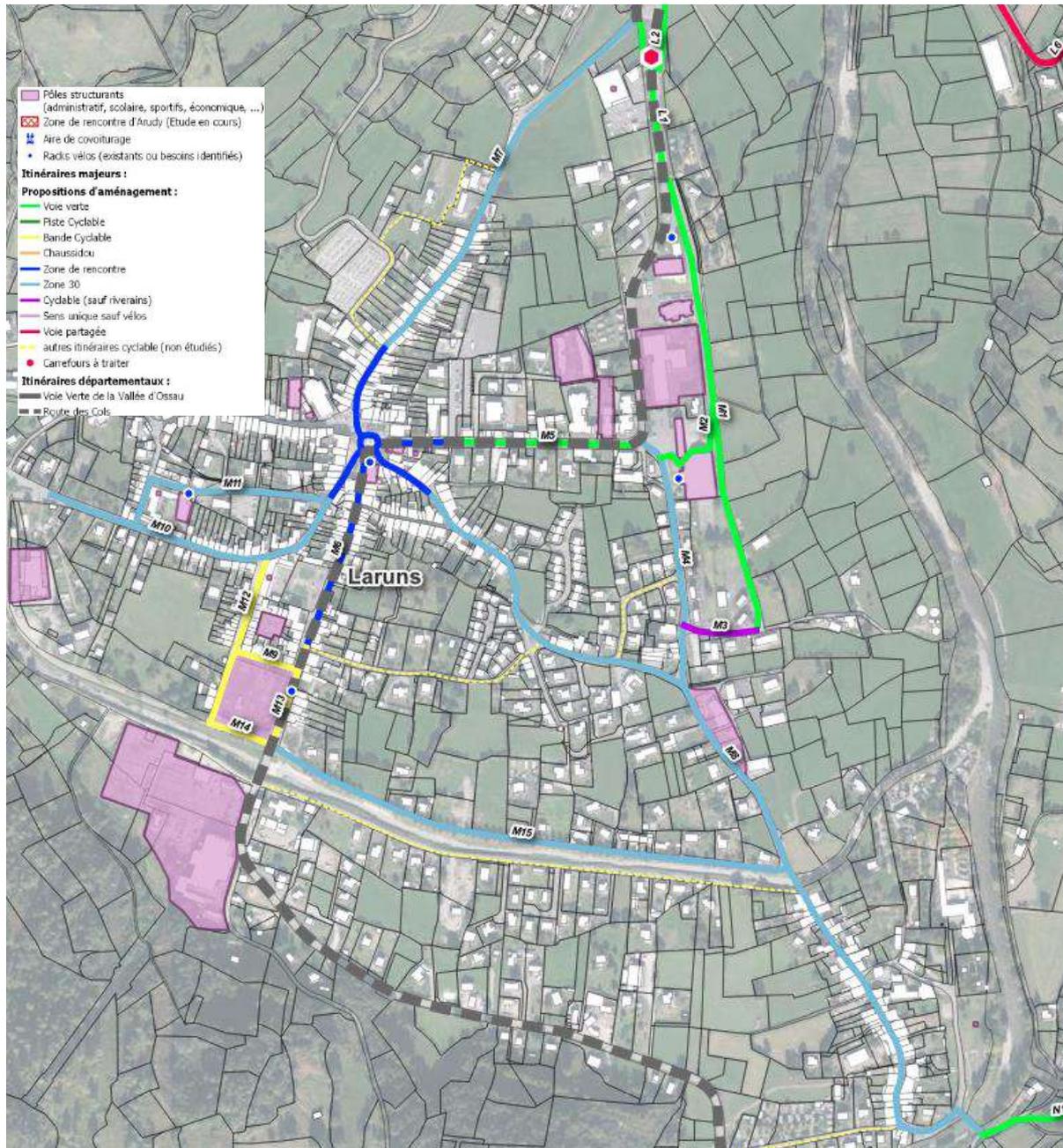
4. CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

- Entrée de ville à sécuriser / valoriser
- Traversées de la RD934 au niveau de l'Intermarché
- Stationnements importants en hautes-saisons à prendre en compte
- Tissu urbain dense et sens de circulation
- Environnementales : zone Natura 2000 du Gave d'Ossau
- Risques et nuisances : zone inondable du Gave d'Ossau



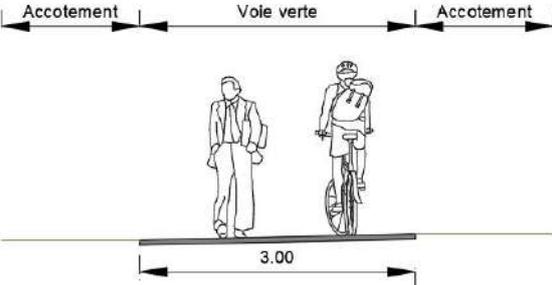
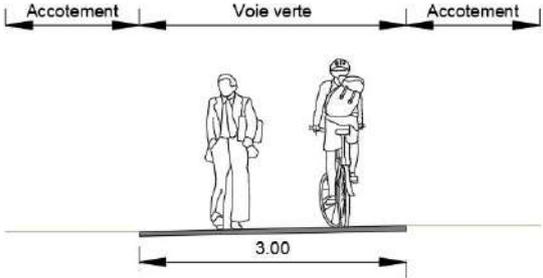
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- **Voie verte** : tronçons M1, M2 et M5
- **« Sens interdit sauf riverains »** : tronçon M3
- **Zone 30** : tronçons M4, M7, M8, 10, M11 et M15
 - **Zone de rencontre** : tronçon M6
- **Bandes cyclables** : M9, M12, M13 et M14

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
M1		<p>Voies d'accès au camping et équipements structurants : piscine, théâtre, tennis, ... et chemin rural</p> <p>=> Proposition d'une continuité de la voie verte de la vallée d'Ossau pour gérer la traversée de Laruns tout en desservant les équipements structurants : piscine, théâtre, collège, équipements sportifs, espace vélo, ...</p> 
M2		<p>=> liaison de la voie verte avec l'espace vélo et l'avenue de la Gare qui permet de relier le cœur de bourg.</p> 

<p>M3</p>		<p>Voie de desserte riverains</p> <p>=> Proposition d'identifier une voie « interdit sauf riverains ».</p>
<p>M4</p>		<p>Voie de traversée de quartier résidentiel entre la ZA du Soupçon et le collège</p> <p>=> Proposition de maintenir la zone 30 avec aménagements existants</p>
<p>M5</p>		<p>Voie de liaison entre le cœur de bourg et ses équipements avec la voie verte et le pôle d'équipements collège/piscine/gendarmerie/salle des sports</p> <p>=> Proposition de réaliser une voie verte le long de la voie</p>

<p>M6</p>		<p>Bourg dense et voies étroites</p> <p>=> Proposition de matérialiser la traversée du bourg et la Place de la mairie en zone de rencontre. L'enjeu étant de sécuriser l'espace public devant les équipements et commerces existants.</p>
<p>M7</p>		<p>Voie d'entrée de ville dans un tissu urbain dense et une largeur de voie limitée</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30.</p>
<p>M8</p>		<p>Voie de desserte locale dans un tissu urbain dense et une largeur de voie limitée au niveau du quartier Pon</p> <p>=> Proposition de maintenir une zone 30.</p>

<p>M9</p>		<p>Voie de desserte locale dans un tissu urbain dense et une largeur de voie limitée</p> <p>=> Proposition de matérialiser une piste cyclable bidirectionnelle</p>
<p>M10</p>		<p>Voie de desserte locale dans un tissu urbain dense et une largeur de voie limitée</p> <p>=> Proposition de maintenir une zone 30.</p>
<p>M11</p>		<p>Voie de desserte locale dans un tissu urbain dense et une largeur de voie limitée</p> <p>=> Proposition de maintenir une zone 30.</p>
<p>M12</p>		<p>Voies de liaison et d'entrée de ville sud du bourg de Laruns avec présence d'équipements, services et commerces</p> <p>=> Proposition de définir un sens de circulation autour du fronton/aire de jeux en maintenant le stationnement et permettre la réalisation de bande cyclables.</p>

<p>M13</p>		<p>Voies de liaison et d'entrée de ville sud du bourg de Laruns avec présence d'équipements, services et commerces</p> <p>=> Proposition de matérialiser une bande cyclable sens Sud-Nord et de maintenir le double sens voiture.</p>
<p>M14</p>		<p>Voies de liaison et d'entrée de ville sud du bourg de Laruns avec présence d'équipements, services et commerces</p> <p>=> Proposition de matérialiser une bande cyclable sens Est-Ouest et de maintenir le double sens voiture.</p>
<p>M15</p>		<p>Voie de desserte riverains servant de voie de contournement du bourg les jours de marché sur la place de la Mairie.</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 au regard de l'emprise de voirie limitée.</p>

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Laruns	M1	Equipements Laruns	550	Voie verte	55 000,00	4 000,00		59 000,00	Enrobé
	M2	Equipements Laruns / av de la Gare	130	Voie verte	12 000,00	1 000,00		13 000,00	Enrobé
	M3	Rue Chanterelle	90	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	M4	Rue de Gourzy	310	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	M5	Rue de la Gare	220	Voie verte	44 000,00	3 500,00		47 500,00	Enrobé
	M6	Bourg de Laruns	680	Zone de rencontre	6 000,00			6 000,00	Pas traité
	M7	Rue du Bourquet	510	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
	M8	Rue Bourg Neuf / de Soupon	1 150	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité
	M9	Rue de Versailles	330	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	M10	rue Barthéque	270	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	M11	Rue du Général de Gaulle	280	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	M12	Rue de Versailles	90	Bande cyclable	15 500,00	1 500,00		17 000,00	Enrobé
	M13	Rue du Port	95	Bande cyclable	16 000,00	1 500,00		17 500,00	Enrobé
	M14	Prom de l'Arruitort	80	Bande cyclable	14 500,00	1 500,00		16 000,00	Enrobé
	M15	Prom de l'Aruisse	640	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité
			5 425		180 500,00	13 000,00	0,00	193 500,00	



Section « Eaux-Bonnes »

1. LOCALISATION DE LA SECTION

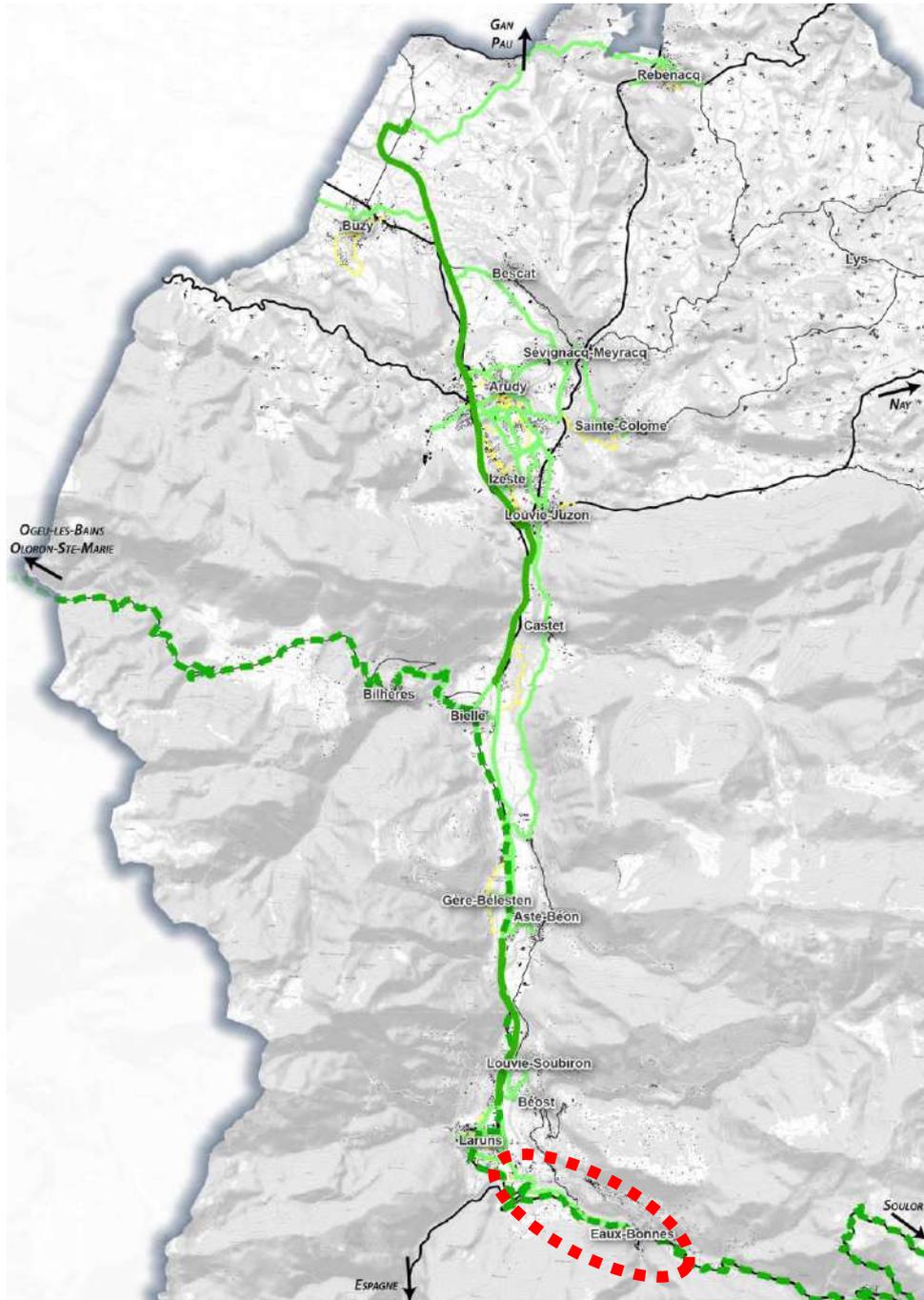
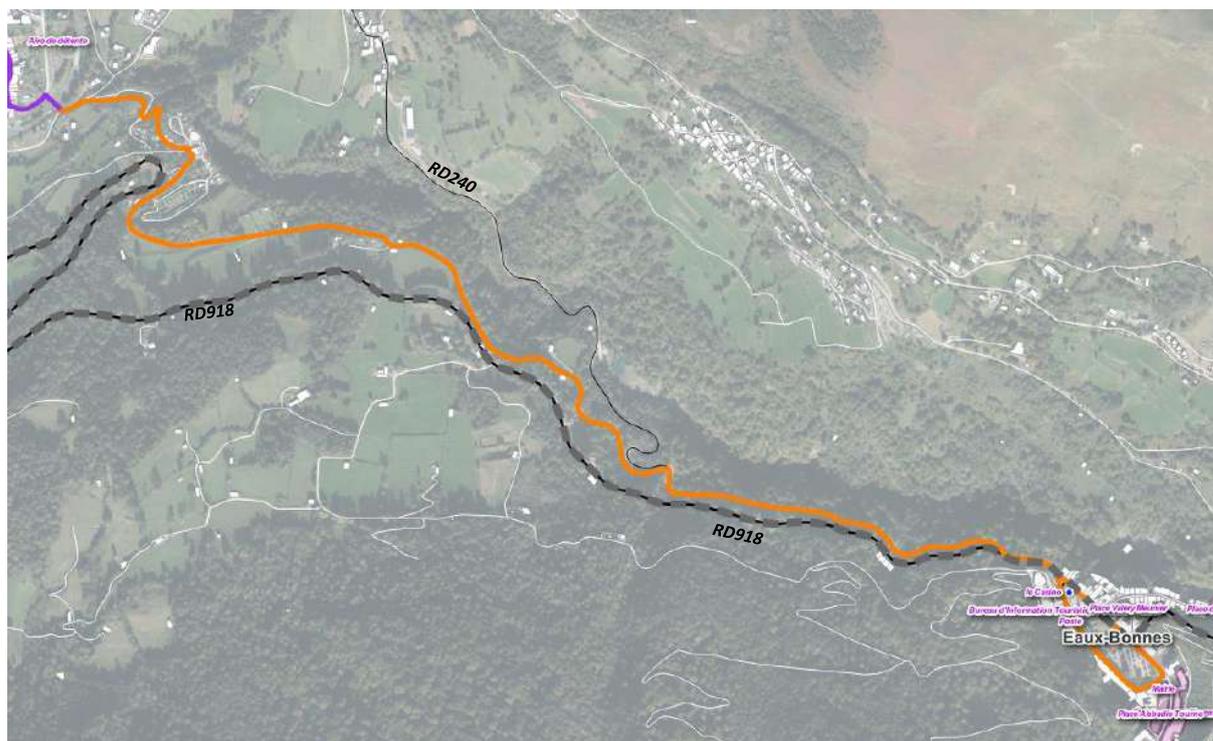


Schéma cyclable de la CCVO

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'EXISTANT



Localisation de la section

- **Longueur** : 3 300 m
- **Typologie / environnement immédiat** : traversée de camping et vieille route d'accès aux Eaux-Bonnes.
- **Largeur** : 3m environ de large pour la vieille route des Eaux-Bonnes / 5m environ pour la RD240 (route d'Assouste) / 8m environ au niveau de la RD918 en entrée de bourg et sur la traversée des Eaux-Bonnes
- **Profil altimétrique** : pente importante : de plus de 15% pour l'accès au camping et d'environ 8% de moyenne entre le camping et l'entrée des Eaux-Bonnes.



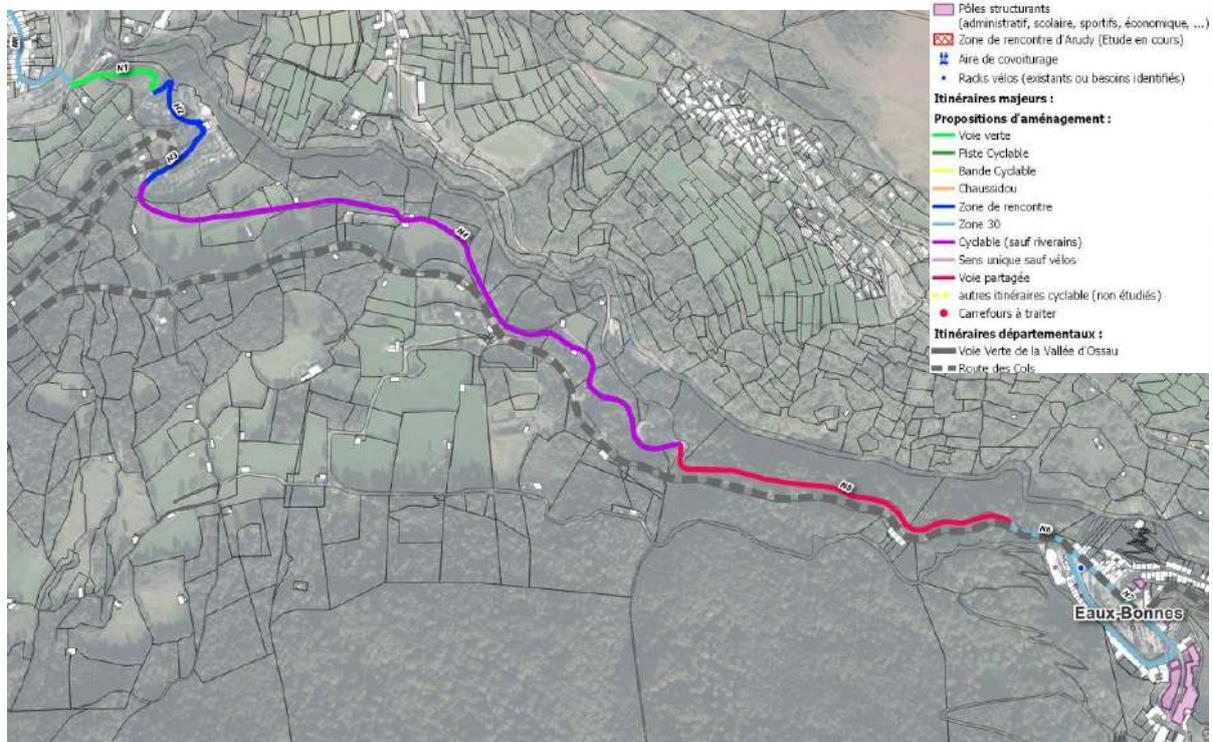
3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

- Poursuivre la réalisation de la voie verte de la Vallée d'Ossau en raccordant Laruns aux Eaux-Bonnes
- Assurer une liaison et un accès aux pôles d'équipements (administratifs, sportifs, ...) et services (maison de santé, poste, ...) communaux et communautaires (existants comme en projet) présents sur Laruns

Vocation(s) principale(s) : domicile-équipements et domicile-travail

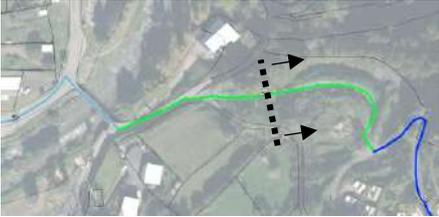
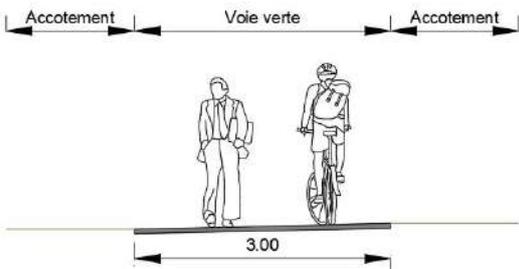
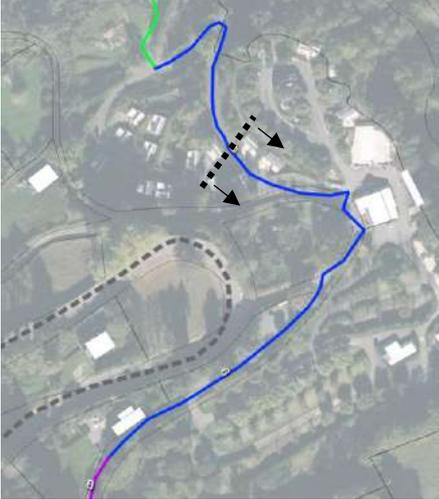
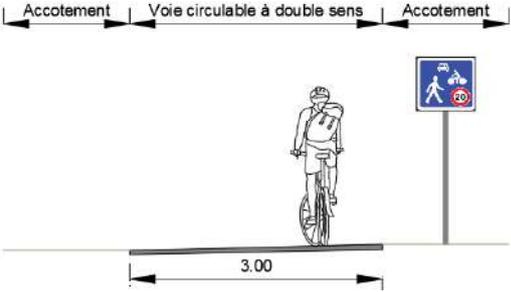
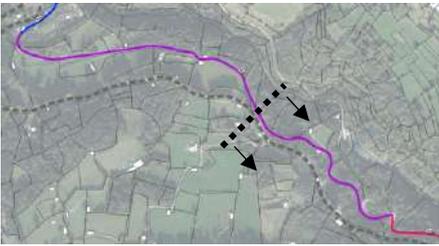
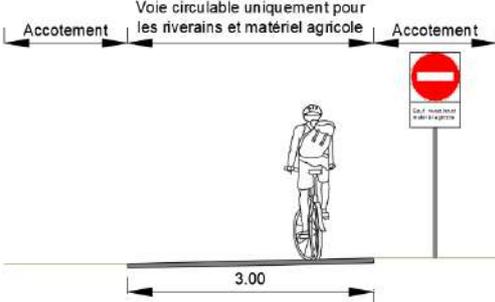
5. PRESENTATION DETAILLEE DE L'AMENAGEMENT

5.1. NOMINATION



- Voie verte : tronçon N1
- Zone de rencontre : tronçons N2 et N3
- « Sens interdit sauf riverains » : tronçon N4
 - « Espace partagé » : tronçon N5
 - Zone 30 : tronçons N6 et N7

5.2. PROFILS EN LONG ET EN TRAVERS

Numéro de Tronçon	Profil en long	Profil en travers
N1		<p>Voies privées du camping du Valentin</p> <p>=> Proposition d'une continuité de la voie verte de la vallée d'Ossau du camping</p> 
N2 et N3		<p>Voies privées et vieille route traversant le camping du Valentin</p> <p>=> Proposition de maintenir en zone de rencontre avec aménagements existants</p> 
N4		<p>Vieille route des Eaux-Bonnes avec accès riverains et agricoles</p> <p>=> Proposition de matérialiser cette voie « interdite sauf riverains »</p> 

<p>N5</p>		<p>Route d'Assouste raccordant les Eaux-Bonnes à Assouste puis Béost</p> <p>=> Proposition de maintenir cette voie en « espace partagé »</p>
<p>N6</p>		<p>Entrée de ville des Eaux-Bonnes sur la RD918 avec trafic pouvant être important et faible emprise</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 sur l'entrée des Eaux-Bonnes.</p>
<p>N7</p>		<p>Traversée des Eaux-Bonnes sur la RD918 avec trafic pouvant être important et faible emprise</p> <p>=> Proposition de matérialiser une zone 30 sur la traversée des Eaux-Bonnes.</p>

6. PRE-CHIFFRAGE DE L'AMENAGEMENT

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU									
Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maitrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
Laruns / Eaux-Bonnes	N1	Accès Camping	190	Voie verte	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	N2	Traversée camping	160	Zone de rencontre	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	N3	Traversée camping	170	Zone de rencontre	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	N4	Vieille Rte des Eaux-Bonnes	1 310	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité
	N5	Vieille Rte des Eaux-Bonnes	700	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité
	N6	Entrée Eaux-Bonnes	120	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité
	N7	Traversée Eaux-Bonnes	605	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité
			3 255		15 000,00	0,00	0,00	15 000,00	

D – ESTIMATIONS DES COÛTS D'AMÉNAGEMENT



ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU

Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé	
A	Rébénacq	A1	Entrée Rébénacq (RD936)	286	Chaussidou	25 000,00	2 000,00		27 000,00	Tricouche	
		A2	Traversée Rébénacq (RD936)	537	Zone 30	4 000,00			4 000,00	Pas traité	
		A3	Place de la Mairie	300	Zone de rencontre	15 000,00	1 500,00		16 500,00	Pas traité	
		A4	Traversée Rébénacq (Rte de Laruns)	350	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		A5	Entrée Rébénacq (Rte de Laruns)	280	Voie verte	90 000,00	7 800,00		97 800,00	Enrobé	
			Franchissement Rébénacq (RD934)				20 000,00	2 000,00		22 000,00	Pas traité
						1 753		157 000,00	13 300,00	0,00	170 300,00
B	Gare de Buzy / Rébénacq	B1	Rte de Bélair (RD936)	2 890	Zone partagée	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
		B2	Chemin de Prat de Coye	2 316	Voie verte	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
		B3	Chemin de Départ	670	Zone partagée	4 000,00			4 000,00	Pas traité	
			Franchissement Gare Buzy (RD34)				8 000,00	1 000,00		9 000,00	Pas traité
		B4	Rte de Castede (RD34)	183	Voie verte	45 000,00	4 000,00	20 000,00	69 000,00	Enrobé	
		B5	Chemin de la Gare	315	Zone partagée	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
				6 374		72 000,00	5 000,00	20 000,00	97 000,00		
C	VV / Buzy / CCHB	C1	Chemin d'Ys	1 140	Voie verte	150 000,00	11 000,00		161 000,00	Enrobé	
		C2	Rue Pe de Lasserre / Chemin de Peyranère	460	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
			Croisement RD920				15 000,00	1 500,00		16 500,00	Pas traité
		C3	Rue Prats	120	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		C4	Place de l'Eglise	90	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		C5	Rue de l'Eglise	185	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		C6	Rue du Stade	145	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		C7	Rue Villefranque	80	Voie partagée	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		C8	Chemin de Cambagne - riverains	130	Cyclable sauf riverain	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
C9	Chemin de Cambagne - rural	550	Voie verte	110 000,00	9 000,00		119 000,00	Enrobé			
				2 900		293 500,00	21 500,00	0,00	315 000,00		
D	VV / Buzy / Bescat / Sévignacq	D1	Variante RD232	440	Voie verte	125 000,00	10 000,00	4 000,00	139 000,00	Enrobé	
		D2	RD232	570	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		D3	RD232	400	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		D4	RD232 - riverains	370	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		D5	Chemin du Moulin	1 420	Voie verte	230 000,00	20 000,00		250 000,00	Enrobé	
						3 200		362 000,00	30 000,00	4 000,00	396 000,00
E	Sévignacq / Ste Colome / Arudy	E1	Liaison Lot de la Croutz / Rue des Pyrénées	60	Voie verte	25 000,00	4 000,00		29 000,00	Enrobé	
		E2	Le Village / Meyraaq / Lot. De la Croutz	760	Zone 30	4 000,00			4 000,00	Pas traité	
		E3	Le Village / Meyraaq / Lot. De la Croutz	490	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		E4	Rte d'Ossau / Le Village (RD232)	380	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
			Croisement RD934							0,00	
		E5	RD232 Meyraaq / Ste Colome	1 360	Voie partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		E6	Ste-Colome	570	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
				3 620		42 500,00	4 000,00	0,00	46 500,00		

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU

Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maitrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé	
F	Arudy		Croisement RD934								
		F1	Entrée Arudy (RD287) Pont Doussine	230	Voie verte	45 000,00	4 500,00		49 500,00	Enrobé	
		F2	Av des Pyrénées (RD287)	940	Voie verte	170 000,00	15 000,00		185 000,00	Enrobé	
			Croisement St-Michel / Av Pyrénées						0,00		
		F2bis	Collège	120	Voie verte	24 000,00	2 000,00		26 000,00	Enrobé	
			Accès cinéma	60	Voie verte	15 000,00	1 200,00	24 000,00	40 200,00	Enrobé	
		F2 ter	rue du tennis	125	Voie partagée	2 000,00			2 000,00		
		F3	Rue St-Michel (RD53)	165	Voie verte	60 000,00	5 500,00		65 500,00	béton balayé	
		F4	Rue du Pont neuf	800	Chaussidou	40 000,00	3 000,00		43 000,00	Tricouche	
		F5	Accès Gave	280	Voie verte	40 000,00	3 500,00		43 500,00	Enrobé	
		F6	rue du Pont de Germe	450	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		F7	rue des Iris	130	Cyclable sauf riverain	1 000,00			1 000,00	Pas traité	
		F8	Pôle Laprade	140	Voie verte	21 000,00	3 000,00		24 000,00	Enrobé	
			Franchissement Laprade		Voie partagée	5 000,00	500,00		5 500,00		
		F9	Rues Bouleau / Rosiers / Pont Germe	610	Chaussidou	27 450,00	2 000,00		29 450,00	Tricouche	
		F10	Stade	185	Voie verte	40 000,00	3 000,00		43 000,00	Enrobé	
		F11	Rue Baulong - équipements	240	espace partagé	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		F12	Rue Baulong	150	Sens unique sauf vélo	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		F13	Rue de la Gare	240	Sens unique sauf vélo	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		F14	Rue de la Gare	90	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		F15	Rue Pourtalet	110	Voie verte	22 000,00	2 000,00		24 000,00	Enrobé	
		F16	Rue d'Anéou	610	Chaussidou	27 000,00	2 000,00		29 000,00	Tricouche	
		F17	Av d'Ossau	820	Chaussidou	40 000,00	2 800,00		42 800,00	Tricouche	
		F18	Av d'Ossau / Rue des écoles	170	Cyclable sauf riverain	36 000,00	3 000,00	88 000,00	127 000,00	Enrobé	
F19	Liaison Rue d'Ossau / Ecoles	210	Voie verte	52 500,00	4 500,00		57 000,00	Enrobé			
F20	VV / RD920	65	Voie verte	13 000,00	1 000,00	1 000,00	15 000,00	Enrobé			
F21	Carrefour Arudy	90	Chaussidou	4 500,00			4 500,00	Tricouche			
F22	Rue du Touya	480	Chaussidou	21 600,00			21 600,00	Tricouche			
F23	Rue du Touya	230	Piste cyclable	10 000,00							
	Franchissement Parc National (RD920)				5 000,00	500,00	5 500,00				
F24	Futur collège Rue du Pourtalet	180	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité			
				7 920		736 550,00	59 000,00	113 000,00	898 550,00		
G	Izeste / Arudy	G1	Passerelle / Bords de Gave / Intermarché	570	Voie verte	85 500,00	8 000,00	2 000,00	95 500,00	Enrobé	
		G2	Bords de Gave Izeste	490	Voie verte	75 000,00	7 000,00		82 000,00	Enrobé	
		G3	Rue d'Aran	510	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		G4	Rue de Bordeu (RD3920)	140	Voie verte	25 000,00	2 000,00		27 000,00	Enrobé	
		G5	Rue Lazerque	310	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
				2 020		190 500,00	17 000,00	2 000,00	209 500,00		

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU

Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maîtrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé
H	Louvie-Juzon	H1	Intermarché / RD934	210	Voie verte	63 000,00	5 000,00	2 400,00	70 400,00	Enrobé
			Franchissement Intermarché (RD934)			5 000,00	500,00		5 500,00	
		H2	Rue Longue / d'Anglas	820	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité
		H3	Lot le Pré du Rey - doux	40	Voie verte	7 200,00			7 200,00	Enrobé
		H4	Lot le Pré du Rey	90	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité
		H5	Rues de la Pachère/ Daban Izeste / Darré Camy	990	Zone 30	1 500,00			1 500,00	Pas traité
		H6	Rue Darré Camy - doux	70	Voie verte	15 000,00			15 000,00	Enrobé
		H7	Rues Victor Hugo / Gambetta / General Peyregne	660	Zone 30	7 000,00			7 000,00	Pas traité
			Franchissement Darré Camy (RD934)			5 000,00	500,00		5 500,00	
		H8	Rue Thiers (RD35)	260	Zone 30	1 500,00			1 500,00	Pas traité
			Franchissement Mairie / Ecole (RD934)			35 000,00	3 000,00		38 000,00	
H9	Rte Ossau (RD934)	100	Voie verte	80 000,00	7 500,00		87 500,00	Enrobé		
H10	Rte Ossau (RD934) - giratoire	165	Voie verte	28 000,00	2 000,00	54 000,00	84 000,00	Enrobé		
H11	RD934	1 122	Voie verte	300 000,00	28 000,00		328 000,00	Enrobé		
				4 527		554 700,00	44 500,00	56 400,00	655 600,00	
I	Louvie / Castet / Béon	I1	Entrée Louvie (RD240)	450	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
		I2	Louvie - Castet (RD240)	1 340	Chaussidou	60 000,00	4 000,00		64 000,00	Tricouche
		I3	Traversée Castet	290	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
		I4	Castet - Béon (RD240)	4 000	Zone partagée	8 000,00			8 000,00	Pas traité
		I5	Traversée de Béon (RD290)	200	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
		I6	Béon - VV (RD290)	290	Chaussidou	15 000,00	1 000,00		16 000,00	Tricouche
				6 570		90 500,00	5 000,00	0,00	95 500,00	
J	Bielle / Blières	J1	VV Laspalette / Béon	590	Zone 30	5 000,00			5 000,00	Pas traité
		J2	VV Laspalette / Béon	2 130	Voie verte	325 000,00	25 000,00		350 000,00	Enrobé
		J3	Entrée nord Bielle (RD294)	450	Bande cyclable	20 000,00	1 500,00		21 500,00	Pas traité
		J4	Traversée Bielle nord (RD294)	170	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
		J5	Place de la Mairie	140	Zone de rencontre	2 500,00			2 500,00	Pas traité
		J6	Traversée Bielle sud (RD294)	290	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
			Giratoire RD934						0,00	
		J7	De Marque Debaigt	340	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité
			Croisement RD294						0,00	
J8	Rue du Bénou	730	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité		
J9	Bielle / Blières (RD294)	1 970	Zone partagée	6 000,00			6 000,00	Pas traité		
				6 810		369 500,00	26 500,00	0,00	396 000,00	

ESTIMATION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES VALLEE D'OSSAU

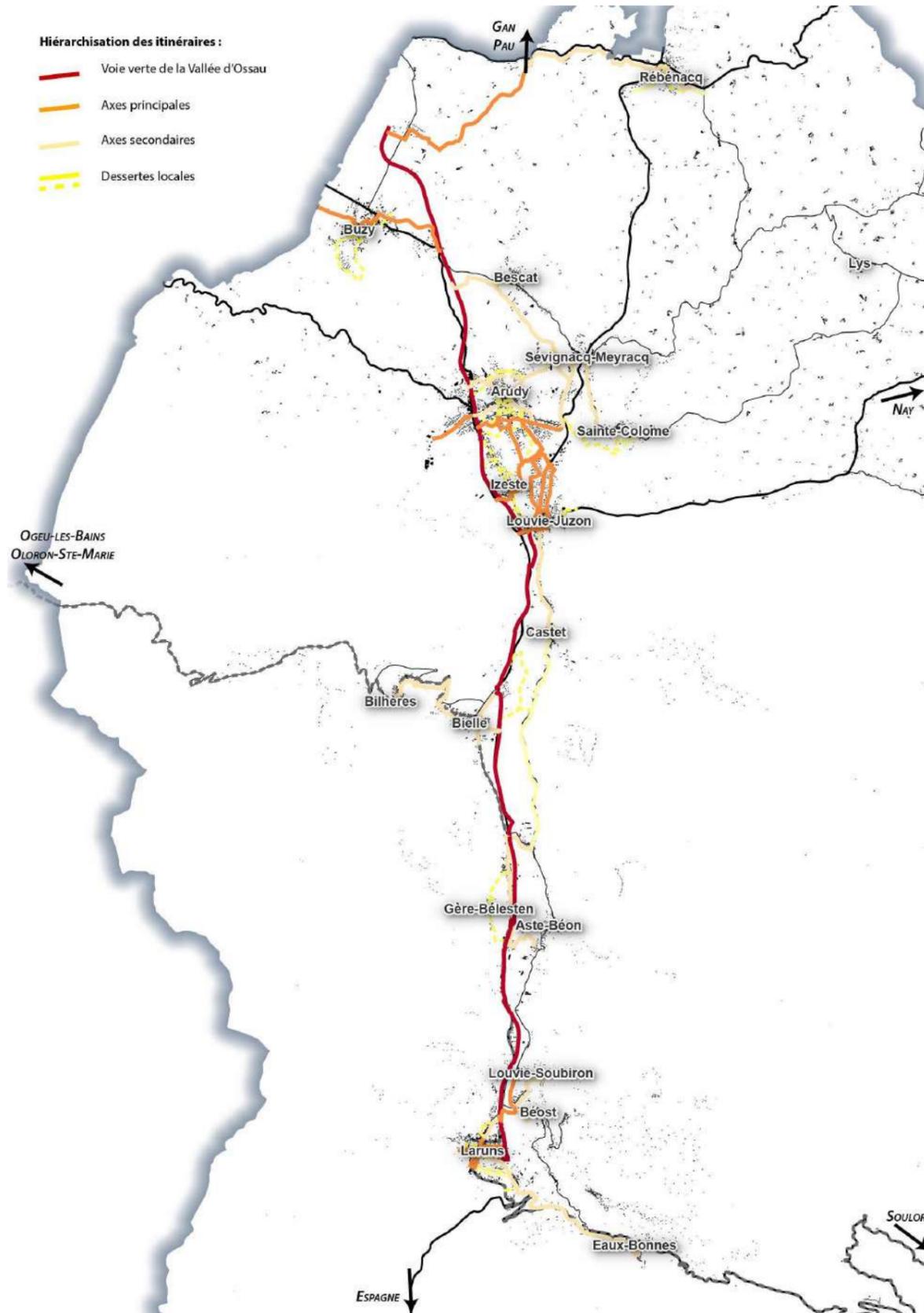
Id_Section	Nom_Section	Id_Tronçon	Nom_Tronçon	Longueur (m)	Type	Montant des travaux (€ HT)	Maitrise d'Œuvre (€ HT)	Frais Acquisition (€ HT)	Total Tronçon (€ HT)	Revêtement envisagé	
K	Gère-Bélesten / Aste	K1	VV Aste / Monplaisir	1 800	Voie verte	240 000,00	17 000,00		257 000,00	Enrobé	
		K2	Devant Monplaisir	655	Voie verte	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		K3	VV / Monplaisir	380	Voie partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		K4	Monplaisir	340	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		K5	Monplaisir / Aste	335	Voie verte	67 000,00	5 000,00		72 000,00	Tricouche	
		K6	Giratoire Lanne Debat / RD934	100	Bande cyclable	5 000,00			5 000,00	Pas traité	
			Franchissement RD934					1 500,00		21 500,00	
		K7	Lanne Debat	270	Chaussidou	12 500,00	1 000,00		13 500,00	Tricouche	
		K8	Bourg Belesten / Cam Carbou	750	Bande cyclable	10 000,00			10 000,00	Pas traité	
		K9	Gleres	370	Chaussidou	18 000,00	1 500,00		19 500,00	Tricouche	
		K10	Gere / VV	70	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		K11	Labayle	340	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
				5 210		383 000,00	26 000,00	0,00	409 000,00		
L	Louvie-Soubiron / Béost	L1	RD934	155	Voie verte	45 000,00	3 500,00		48 500,00	Enrobé	
		L2	Colonie / Laruns	315	Voie verte	75 000,00	6 500,00	3 600,00	85 100,00	Enrobé	
		L3	Colonie Béost	190	Chaussidou	8 500,00	800,00		9 300,00	Tricouche	
		L4	Lanepal (RD240)	660	Voie verte	132 000,00	10 000,00		142 000,00	Enrobé	
		L5	La Coste (RD291)	855	Zone partagée	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		L6	Béost (RD240)	480	Zone partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
			Franchissement Intermarché (RD934)					1 000,00		11 000,00	
				2 655		275 000,00	21 800,00	3 600,00	300 400,00		
M	Laruns	M1	Equipements Laruns	550	Voie verte	55 000,00	4 000,00		59 000,00	Enrobé	
		M2	Equipements Laruns / av de la Gare	130	Voie verte	12 000,00	1 000,00		13 000,00	Enrobé	
		M3	Rue Chanterelle	90	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		M4	Rue de Gourzy	310	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		M5	Rue de la Gare	220	Voie verte	44 000,00	3 500,00		47 500,00	Enrobé	
		M6	Bourg de Laruns	680	Zone de rencontre	6 000,00			6 000,00	Pas traité	
		M7	Rue du Bourguet	510	Zone 30	2 500,00			2 500,00	Pas traité	
		M8	Rue Bourg Neuf / de Soupon	1 150	Zone 30	3 000,00			3 000,00	Pas traité	
		M9	Rue de Versailles	330	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		M10	rue Barthelemy	270	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		M11	Rue du Général de Gaulle	280	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		M12	Rue de Versailles	90	Bande cyclable	15 500,00	1 500,00		17 000,00	Enrobé	
		M13	Rue du Port	95	Bande cyclable	16 000,00	1 500,00		17 500,00	Enrobé	
		M14	Prom de l'Arruitort	80	Bande cyclable	14 500,00	1 500,00		16 000,00	Enrobé	
		M15	Prom de l'Arruisse	640	Zone 30	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
				5 425		180 500,00	13 000,00	0,00	193 500,00		
N	Laruns / Eaux-Bonnes	N1	Accès Camping	190	Voie verte	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		N2	Traversée camping	160	Zone de rencontre	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		N3	Traversée camping	170	Zone de rencontre	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		N4	Vieille Rte des Eaux-Bonnes	1 310	Cyclable sauf riverain	1 500,00			1 500,00	Pas traité	
		N5	Vieille Rte des Eaux-Bonnes	700	Voie partagée	2 000,00			2 000,00	Pas traité	
		N6	Entrée Eaux-Bonnes	120	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité	
		N7	Traversée Eaux-Bonnes	605	Zone 30	3 500,00			3 500,00	Pas traité	
				3 255		15 000,00	0,00	0,00	15 000,00		

E – HIERARCHISATION DE REALISATION

La proposition de hiérarchisation de réalisation des aménagements proposés est établie au regard des priorités qui ont été fixées à l'échelle communautaire. Cependant, elle n'est pas figée et peut être adaptée et complétée au regard des priorisations calendaires propres aux communes qui pourront établir un échéancier prévisionnel de réalisation détaillé.

Les critères de hiérarchisation établis à l'échelle communautaire sont les suivants :

- **Niveau 1 :**
Réalisation/finalisation de l'itinéraire de la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 2 :**
Réalisation des liaisons vers les pôles principaux d'emplois et d'équipements communautaires (zones d'activités, collèges, maison de santé, EHPAD, équipements sportifs, gendarmeries, office du tourisme, ...) et vers les continuités vers les territoires du Haut-Béarn et de l'Agglomération paloise,
- **Niveau 3 :**
Réalisation des liaisons entre les bourgs de villages et la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 4 :**
Réalisation des itinéraires de liaisons locales



La hiérarchisation temporaire pouvant être fixée par les communes peut être envisagée sur les temporalités suivantes :

- **Immédiat** : moins de 2 ans
- **Court terme** : moins de 5 ans
- **Moyen terme** : moins de 10 ans
- **Long terme** : plus de 10 ans

F – ANNEXES

1. PLAN GLOBAL DES SECTIONS ANALYSEES ET DES PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN VALLEE D'OSSAU

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE D'OSSAU

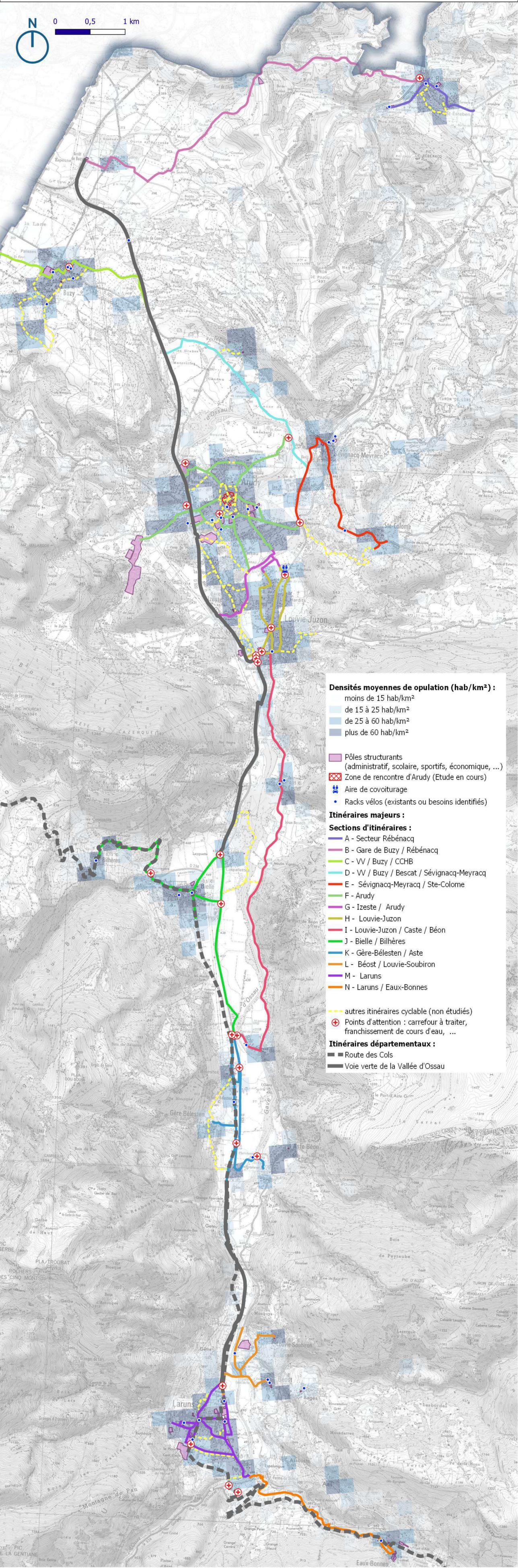
ETUDE DE FAISABILITE DU SCHEMA CYCLABLE

Les "sections" et les pôles générateurs de déplacements



Service Intercommunal Territoriaux et Urbanisme
 Service Intercommunal Voiries Réseaux Aménagement

Agence Publique de Gestion Locale
 Maison des communes - rue Auguste Renoir
 B.P.609 - 64006 PAU Cedex
 Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47
 Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr



Densités moyennes de opulation (hab/km²) :

- moins de 15 hab/km²
- de 15 à 25 hab/km²
- de 25 à 60 hab/km²
- plus de 60 hab/km²

Pôles structurants (administratif, scolaire, sportifs, économique, ...)
 Zone de rencontre d'Arudy (Etude en cours)
 Aire de covoiturage
 Racks vélos (existants ou besoins identifiés)

Itinéraires majeurs :

Sections d'itinéraires :

- A - Secteur Rébénacq
- B - Gare de Buzy / Rébénacq
- C - VV / Buzy / CCHB
- D - VV / Buzy / Bescat / Sévignacq-Meyracq
- E - Sévignacq-Meyracq / Ste-Colome
- F - Arudy
- G - Izeste / Arudy
- H - Louvie-Juzon
- I - Louvie-Juzon / Caste / Béon
- J - Bielle / Bilhères
- K - Gère-Bélesten / Aste
- L - Bèost / Louvie-Soubiron
- M - Laruns
- N - Laruns / Eaux-Bonnes

autres itinéraires cyclable (non étudiés)
 Points d'attention : carrefour à traiter, franchissement de cours d'eau, ...

Itinéraires départementaux :

- Route des Col
- Voie verte de la Vallée d'Ossau

2. PLAN GLOBAL DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

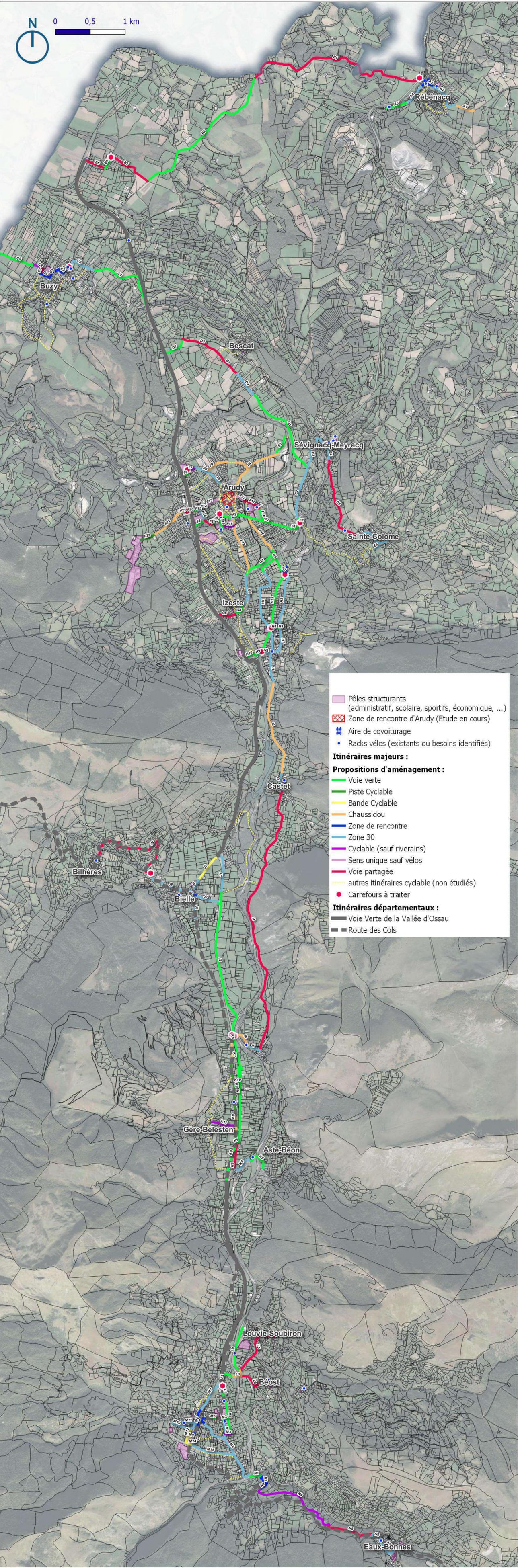
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE D'OSSAU

ETUDE DE FAISABILITE DU SCHEMA CYCLABLE

Les propositions d'aménagements cyclables



Agence Publique de Gestion Locale
 Maison des communes - rue Auguste Renoir
 B.P. 409 - 44006 PAU Cedex
 Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47
 Courriel : service.urbanisme@apg164.fr



- Pôles structurants (administratif, scolaire, sportifs, économique, ...)
- Zone de rencontre d'Arudy (Etude en cours)
- Aire de covoiturage
- Racks vélos (existants ou besoins identifiés)

Itinéraires majeurs :

Propositions d'aménagement :

- Voie verte
- Piste Cyclable
- Bande Cyclable
- Chaussidou
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Cyclable (sauf riverains)
- Sens unique sauf vélos
- Voie partagée
- autres itinéraires cyclable (non étudiés)
- Carrefours à traiter

Itinéraires départementaux :

- Voie Verte de la Vallée d'Ossau
- Route des Colis

3. LES CONTRIBUTIONS DE LA REUNION PUBLIQUE DU 9 MARS 2023

Réunion publique sur le schéma directeur cyclable du 9 mars 2023 – Contributions –

Participants :

CCVO : F. Martin (introduction), J. Carrère-Gée, P-G. Carrère-Gée (APGL).

Public : 17 personnes + 1 contact téléphonique.

Durée : 2h15.

Contributions :

- « Points noirs » :
 - Problème de la liaison entre Louvie-Juzon et la voie verte : traversée du pont de Louvie-Juzon/Iseste dangereuse, notamment avec des enfants (la personne en question dit préférer prendre la voiture pour aller se garer au départ de la voie verte).
 - Les blocs de pierre sur le chemin le long du gave entre Iseste et Arudy ne permettent pas aux remorques de passer.
 - Au-delà de ce cas précis, une vigilance à ce que les barrières « anti-voiture » soient dimensionnées afin de permettre le passage des remorques et vélo-cargos est demandée.
 - La traversée départementale de la voie verte entre Buzy et Arudy est jugée très dangereuse par de nombreux participants : des solutions sont-elles envisagées ?
 - Des propositions sont formulées : améliorer la signalétique (panneau clignotant, zone 70 élargie, bandes vibrantes) ; réduire la limitation de la vitesse automobile de 70 à 50 km.
- Conflits d'usage :
 - Un participant relève que le comportement de certains cyclistes peut être dangereux pour les piétons et les enfants sur la voie verte.
 - Un exploitant agricole de Gère-Bélesten, situé dans la contre-allée côté au niveau de Montplaisir, dit « vivre un enfer » avec tous les cyclistes qui passent désormais devant son exploitation. D'autant qu'il estime que cette voie est interdite à toute circulation autre que celle des véhicules agricoles.
 - Ce même agriculteur fait valoir que l'accès à la passerelle entre Gère-Bélesten et Aste-Béon passe par une propriété privée. Le passage des cyclistes pouvant y poser problème en raison de la présence d'un parc de contention pour les bovins.
 - Ce même agriculteur demande aux pouvoirs publics et aux pratiquants d'aller au contact des agriculteurs pour mieux cerner leurs contraintes.
- Equipements :
 - Il est suggéré d'installer des bornes de recharge de VAE sur l'espace public.
 - Il est suggéré d'installer des poubelles sur les aires de repos de la voie verte et sur les espaces de stationnements / bornes d'autoréparation.
 - Un participant soulève une problématique de stationnement des vélos : selon lui, au-delà des aménagements de voirie, pour inciter les gens à prendre le vélo il faut des stationnements abrités et sécurisés dans les centre-bourgs – tout le monde ne pouvant pas le stationner dans son domicile – et en « parking relais » (au niveau des arrêts de bus).