

Favoriser les déplacements actifs

Charte à destination des communes de l'agglomération de Pau

Quelles sont les priorités ?

1. Entretien des aménagements (nettoyage et signalisation horizontale et verticale, revêtement de bonne qualité, jalonnement).
2. Favoriser et sécuriser les déplacements actifs y compris :
 - en complexifiant les trajets motorisés et en réduisant leur vitesse,
 - en convertissant de l'espace de circulation ou de stationnement motorisé pour donner aux déplacements actifs la place qu'ils méritent en ville.
3. Investir au moins 10€/an/hab dans les infrastructures et la politique vélo.
4. Mesurer la part modale des déplacements actifs et planifier avec volontarisme l'augmentation de cette part modale

METTRE EN COHÉRENCE LES AMÉNAGEMENTS

L'objectif à atteindre est un maillage cohérent d'itinéraires cyclables continus.

- a) Créer un plan de circulation définissant une hiérarchisation de la voirie :

TRANSIT INTER-QUARTIERS

- Itinéraires cyclables aménagés (pistes en site propre) sur axes de transit motorisés (50km/h et/ou trafic fort).
- Lorsque possible, réserver certaines chaussées uniquement aux déplacements actifs et aux riverains.
- Décourager les trajets motorisés entre quartiers voisins en les reportant sur un axe dédié en périphérie, et en les rendant plus longs en distance et en temps que le même trajet effectué en déplacement actif.

TRANSIT INTRA-QUARTIER

- Limiter la vitesse partout (zone 30 ou zone de rencontre), efficacement par marquage très visible au sol, chicanes, signalisation verticale, double sens cyclable systématique.
- Interdire le transit motorisé inter-quartier par des sens uniques et des poteaux assurant le report de ce trafic sur un axe dédié en périphérie du quartier.
- Développer la cohésion et la valorisation du quartier.

RÉSIDENTIEL INTRA-QUARTIER

- Zone apaisée partout (zone 30, zone de rencontre).
- Généraliser la priorité à droite, supprimer les passages piétons.

JALONNEMENT

- Prévoir une signalisation fléchée spécifique aux itinéraires cyclables.
- Panneaux à espacements courts indiquant les destinations et les temps de parcours.

- b) Systématiser les zones piétonnes ou zones de rencontre en cœur de ville et matérialiser avec évidence ces zones apaisées, par des marquages au sol, des chicanes, des panneaux.
- c) Assurer du stationnement vélo dans les espaces publics fréquentés (arceaux permettant de fixer le cadre du vélo), et protéger ce stationnement des intempéries si le stationnement a vocation à durer toute la journée (gare, collèges-lycées, lieux de travail, ...).
- d) Respecter les exigences du Schéma National des VVV pour la réalisation de la véloroute V81 traversant l'agglomération, y compris sécuriser la traversée des grands axes de transit, aménager des accès en différents points de l'agglomération, et positionner les signalisations requises par le cahier des charges des VVV.
- e) Lors de tous les travaux de voirie, réaliser les aménagements cyclables en cohérence avec le plan de circulation et en conformité avec la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996).

ASSURER LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT

- a) Entretien régulièrement les aménagements : nettoyage, revêtement, peinture, panneaux.
- b) Le long des axes ayant un trafic motorisé dense et/ou rapide :
- Assurer des voies réservées suffisamment larges, protégées et éloignées du trafic et du stationnement motorisé pour que tous les usagers, y compris les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, cyclistes néophytes) puissent y circuler à vélo en sécurité. Se référer aux recommandations les plus exigeantes issues des lieux où les déplacements actifs sont très pratiqués. En cas de contrainte spatiale, donner en priorité la place aux déplacements actifs en limitant si nécessaire les vitesses, les largeurs, le nombre de voies et les espaces de stationnement alloués aux véhicules motorisés.
 - Sur toutes les voies longées par une voie réservée au vélo, sécuriser les intersections en laissant le plus possible la priorité aux vélos ; prévoir des feux spécifiques vélos¹, et une coloration spécifique de l'itinéraire cyclable aux points clés. Protéger efficacement l'espace cyclable du stationnement et de la circulation sauvage.
- c) Sur les chaussées à vitesse apaisée (30km/h ou moins) et à faible trafic, sans emplacement spécifique vélo, interdire tout dépassement des vélos par les véhicules motorisés et marquer l'emplacement vélo au milieu de sa voie (concept de la "vélorue").
- d) Généraliser les aménagements spécifiques du Code de la Route :
- Cédez-le-passage cycliste aux feux,
 - Doubles Sens Cyclables,
 - Sas Vélos aux feux,
 - Impasses pénétrantes.
- e) Communiquer clairement aux usagers de la voirie les comportements à adopter pour une circulation apaisée et sécurisante pour tous. Aménager la voirie en ce sens, et mener des campagnes de communication à destination de tous les usagers de la voirie : (panneaux d'affichage public, publications diverses, articles de presse, ...).
- f) Mettre en place des aménagements spécifiques devant les établissements scolaires :
- Création de zones de rencontre (ou zones piétonnes),
 - Suppression du stationnement motorisé devant chaque établissement,
 - Fermeture (temporaire - aux heures d'entrée ou de sortie - ou définitive) des abords des établissements scolaires aux véhicules motorisés (sauf transport en commun),
 - Assurer des stationnements sécurisés dédiés au vélos (pour les enfants - toute la journée - et les parents - aux heures d'entrée et de sortie).
- g) Toujours prendre en compte l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite et la circulation des piétons dans les nouveaux aménagements, et mettre aux normes l'existant (Loi sur l'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics du 11 février 2005, entrée en vigueur le 1er juillet 2007).
- h) Sur les itinéraires cyclables, éviter les escaliers et les ascenseurs, les ressauts (même centimétriques), les obstacles à contourner, les grilles dont les fentes sont dans le sens des roues ; utiliser des revêtements de bonne qualité : lisses, roulants, adaptés à toutes les conditions météo ; donner au maximum la priorité aux déplacements actifs aux intersections et matérialiser ces continuités des déplacements actifs.

1 Temps de passage spécifique vélo avant le passage motorisé

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Rendre les conditions meilleures pour l'intermodalité :

- a) Garantir la cyclabilité des itinéraires vers la gare et les stations de bus importantes ; augmenter, sécuriser et protéger des intempéries le stationnement cyclable aux abords de ces lieux.
- b) Mettre en place des rampes d'accès vélo dans les gares.
- c) Contribuer à simplifier le voyage en train avec son vélo (intervention auprès de la SNCF).
- d) Équiper les bus et définir éventuellement des stations-clés pour permettre le transport de vélos entre les extrémités des lignes et le centre-ville.

INVESTIR DANS LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

- a) Se fixer un objectif ambitieux de part modale cycliste de 10 % en un mandat, et 20 % en 2028. Mesurer annuellement cette part modale.
- b) Consacrer au moins 10€ par an et par habitant aux déplacements actifs :
 - Mise en accessibilité de la voirie aux Personnes à Mobilité Réduite et aux piétons,
 - Piétonnisation,
 - Entretien, développement et jalonnement des voies cyclables.
- c) Engager une campagne pédagogique de grande ampleur et récurrente visant à promouvoir la pratique du vélo comme moyen de déplacement, par exemple :
 - installation de compteurs de cyclistes encourageant la pratique des déplacements actifs,
 - fermeture de secteurs aux véhicules motorisés (sauf transport en commun) de manière définitive ou temporaire (à certaines heures, entrées/sorties des établissements scolaires, certains jours, jours de marché, dimanche, à l'occasion d'événements, matchs de rugby, ...).
- d) Encourager financièrement l'achat de Vélo à Assistance Electrique ("prime VAE") et de vélo sans assistance. Aider également à l'entretien du vélo (par exemple en contribuant à l'existence d'un atelier vélo public).
- e) Inciter les entreprises à prendre en charge le forfait mobilité durable (ex-IKV), et le mettre en place pour les salariés des collectivités territoriales.

DIALOGUER

- a) Nommer un.e délégué.e vélo au sein de chaque municipalité, supervisant la création du Schéma Directeur puis sa mise en œuvre et servant d'interlocuteur auprès du public. Ce.tte délégué.e pratique de préférence le vélo quotidiennement et a un poids politique important.
- b) Consulter « Pau à Vélo » en amont de tous les aménagements urbains.
- c) Inviter « Pau à Vélo » à participer aux Commissions circulations².