



Monsieur le Président de la commission d'enquête du PLUi
Communauté d'agglomération PBP
Place Royale
64000 PAU

à PAU, le 1er octobre 2019

Objet : Contribution à l'enquête publique du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées

Monsieur le président,

Vous trouverez ci-après la contribution de l'association « Pau à Vélo » à l'enquête publique du PLUi de la communauté de commune Pau Béarn Pyrénées.

Cette contribution a pour objectif de souligner les lacunes de ce PLUi, en ce qui concerne les orientations à prendre ces 10 prochaines années pour atteindre les objectifs du plan vélo fixés par le ministère de la transition écologique et solidaire : « *tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %* ».

Des propositions indispensables à l'atteinte de ces objectifs sont apportées par notre association dans ce document. Certaines de ces propositions seront développées plus en détail dans la contribution de notre association à l'enquête publique du Plan de Déplacement Urbain qui doit avoir lieu dans les prochains mois.

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

Association « Pau à Vélo »

Les Administrateurs

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Introduction

L'approche intercommunale et intégrée (urbanisme, habitat, déplacements) nous paraît une avancée essentielle, tant ces notions sont interdépendantes quand il s'agit de développer les modes de déplacement actifs.

Cependant, nous nous interrogeons sur la part réelle accordée aux modes de déplacement actifs dans cette vision à long terme.

En effet, même si des volontés sont clairement exprimées pour le développement des mobilités actives, la nécessité de mieux partager l'espace avec les voitures et de diminuer le trafic de transit, pour réduire le trafic en centre-ville, on pourra déplorer la quasi absence d'orientations ambitieuses et chiffrées pour développer le vélo, la marche ou réduire l'emprise de la voiture sur l'espace public (voies de circulation, espaces de parking, ...).

En particulier aucun objectif de part modale des déplacements actifs n'est évoqué dans ce document structurant l'agglomération pour les 10 prochaines années.

On pourra déplorer également le flou entourant la structuration des déplacements et de la voirie à l'échelle de l'agglomération. On ne trouve en effet que quelques schémas de principe, qui n'entrent pas dans le détail de la hiérarchisation des axes de transport, ni dans le détail des aménagements cibles à y réaliser en fonction de leur qualification. En particulier, on n'y trouve pas de plan cyclable objectif à l'échelle de l'agglomération.

Nous allons donc tenter, en commentant l'ensemble de ce PLUi, d'apporter des compléments et des orientations concrètes que nous souhaiterions y voir intégrer à l'issue de l'enquête publique. Ces orientations générales seront concrétisées et présentées plus en détail à l'issue de l'enquête publique relative au Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui devrait se tenir fin 2019.

Table des matières

Introduction.....	2
Etat des lieux – Diagnostique intercommunal	3
Trafic et infrastructures automobiles.....	3
Les infrastructures cyclables	3
Structuration et hiérarchisation du réseau viaire	3
Objectifs de développement des mobilités actives.....	5
Intermodalité.....	6
Le stationnement automobile.....	6
Le stationnement cyclable.....	6

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Etat des lieux – Diagnostique intercommunal

Trafic et infrastructures automobiles

Pau à Vélo partage le constat de la nécessité de désengorger le centre d'agglomération et de réduire le trafic en ville, plus particulièrement sur les boulevards de centre-ville, et le fait que la voiture n'y sera plus le mode de transport majoritaire... Cependant, nous pensons que ce document passe à côté de la cause principale de congestion des centres urbains. En effet, seul le parking relais aux bornes du réseau de bus est identifié pour palier l'engorgement des centres et des zones résidentielles.

Pau à Vélo a par exemple analysé le trafic d'une journée typique au carrefour du Pont d'Espagne. Et il ressort que la majorité du trafic de transit utilisant ce carrefour se diffuse dans le tissu résidentiel local, au lieu de suivre les axes de transit identifiés. Il y a fort à parier que des parkings relais échoueraient à réduire ce flot de voiture.

Il serait donc souhaitable que ce diagnostic soit ajouté au chapitre du PLUi considéré.

Les infrastructures cyclables

Dans les diagnostics de l'agglomération, il n'y a pas de chapitre dédié aux infrastructures cyclables. Ceci est symptomatique de leur état dans l'agglomération paloise.

Pau à Vélo propose de présenter dans ce PLUi le réseau existant actuel sur le périmètre du PLUi, ceci permettrait de mieux mesurer les avancées au terme de ce plan :

- Km de voies cyclables séparées du flux automobile
- Km de voies vertes
- Km de bandes cyclables...

Il est également proposé de souligner le manque de cohésion de ce réseau qui est à la fois hétérogène selon les communes et fortement fractionné.

Ainsi, il n'existe que très peu d'axes cyclables qui ne soient pas interrompus par des traversées dangereuses de zones non aménagées. **La résorption de ces zones pourrait être citée comme un des objectifs de ce PLUi, avec notamment la création d'un réseau Express vélo.**

Structuration et hiérarchisation du réseau viaire

La hiérarchisation des axes routiers, et l'identification de zones urbaines selon l'intensité de leur trafic routier sont très structurantes et sont un préalable indispensable à la détermination d'objectifs d'aménagement urbain à long terme tels qu'on les ambitionne dans ce PLUi.

Et y on trouve donc, une hiérarchisation des axes routiers, rappelée ci-dessous. Elle comprend une légende faisant référence à des voies de liaison, de contournement, structurante, de transit, etc... Mais nulle part n'est fait mention du trafic actuel ou objectif associé à ces définitions, ni des aménagements qu'ils doivent comporter, etc...

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

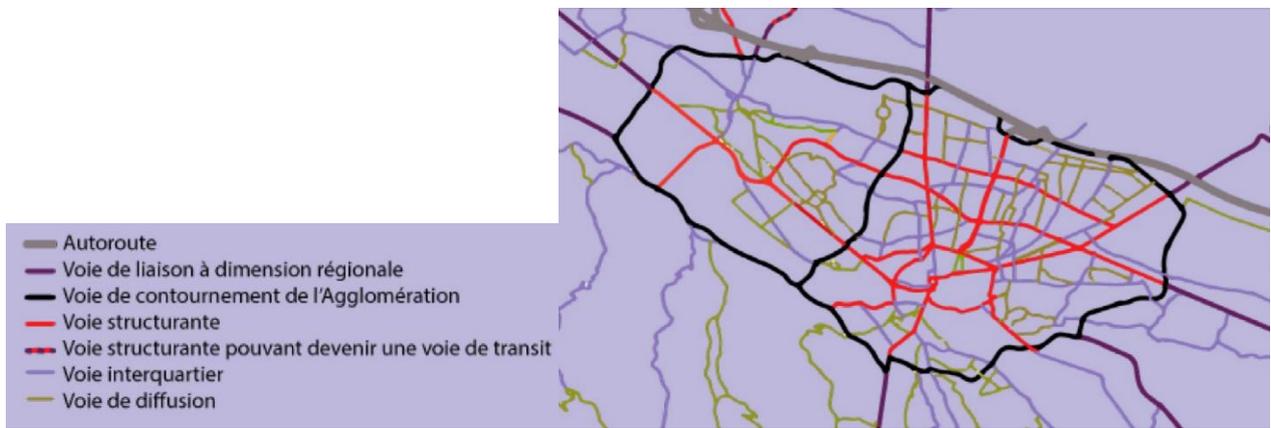
MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

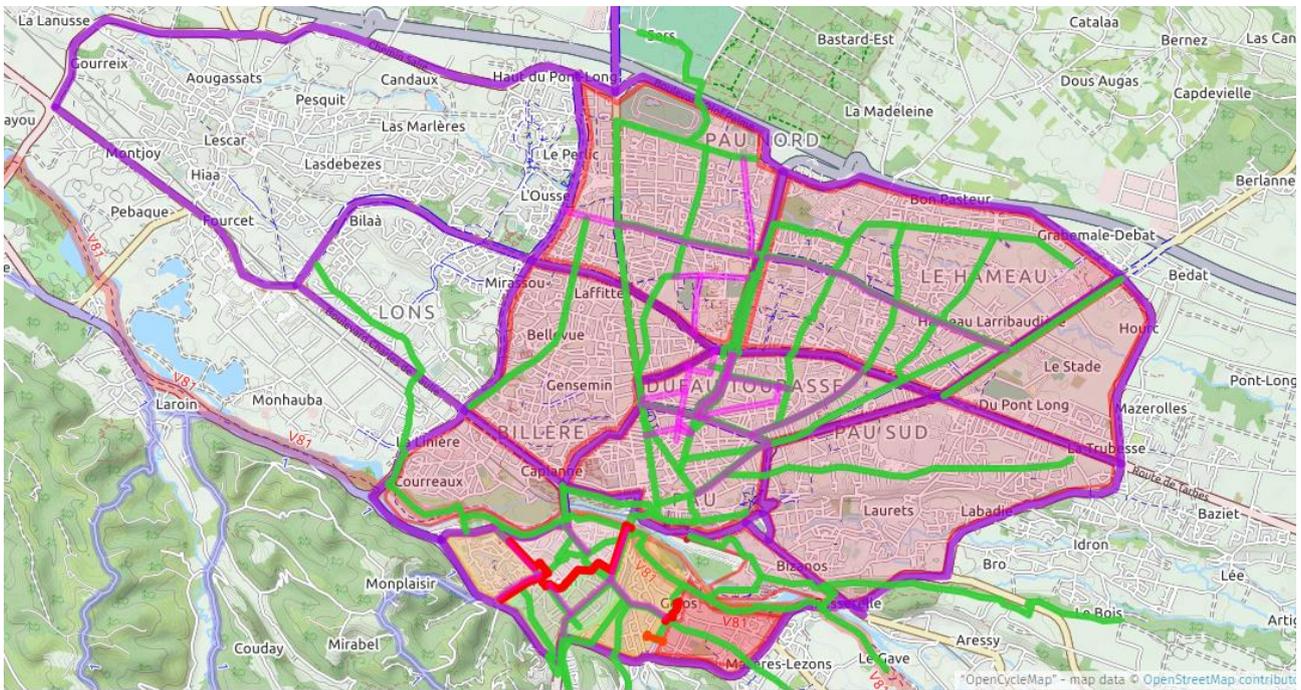
Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)



De fait, à l'heure des applications de guidage GPS connectées, ce plan n'a pas de sens s'il n'est pas accompagné d'aménagements associés à la qualification des différents axes.

Ainsi, Pau a Vélo propose une hiérarchisation des axes routiers de l'agglomération pauoise (ci-dessous), ainsi que des préconisations permettant d'en faire une réalité.



On y trouve des axes de transit autour et à l'intérieur de l'agglomération pauoise (en violet), dédiés à des flux automobiles importants.

Et à l'intérieur de ces axes se trouvent des zones dont l'aménagement interdit ou dissuade toute traversée automobile. Ces espaces sont réservés au transit de proximité desservant les habitations ou les commerces. Ainsi ces zones deviennent :

- Apaisées au niveau de la circulation automobile
- Plus simples à aménager/protéger pour les mobilités actives
- Plus favorables aux déplacements cyclables, allégeant d'autant le trafic automobile
- Plus attractifs pour les résidents qui voient les nuisances liées à la voiture réduites (bruit, pollution, accidents, ...)

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Pau à Vélo préconise donc d'intégrer au PLUi l'objectif de structuration des réseaux routiers ci-dessus, afin de mieux coordonner les évolutions urbaines associées.

Objectifs de développement des mobilités actives

Le paragraphe faisant référence aux mobilités active fixe des objectifs auxquels on ne peut qu'adhérer. Mais nous soulignons cependant leur manque d'ambitions, et de précision, puisque rien n'est quantifié.

De plus, ce chapitre ne respecte pas la règle 18 du schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), qui s'impose pourtant au PLUi :

Règle n°18 : « Les documents d'urbanisme et de planification conçoivent et permettent la mise en œuvre d'un réseau cyclable en cohérence avec les schémas départementaux, régionaux, nationaux ou européens. »

Or on ne retrouve pas dans ce PLUi les modalités de mise en œuvre d'un réseau cyclable sur l'agglomération paloise, ni la façon dont il s'inscrit dans les schémas nationaux, régionaux, départementaux des véloroutes, voies vertes...

On ne retrouve pas non plus dans ce PLUi, d'OAP dédiée aux mobilités actives comme le recommande également le SRADDET.

Pau à vélo demande donc à ce que soit respectées ces règles et recommandations, par l'intégration d'une OAP dédiée aux mobilités actives qui détaille les modalités de mise en œuvre d'un réseau cyclable, en cohérence avec les réseaux de plus haut niveau. Pau à vélo propose l'intégration de la carte du réseau cyclable objectif du chapitre précédent où le réseau cyclable est représenté en vert.

Des objectifs de part modale des mobilités actives et d'investissement dans les infrastructures favorisant ces activités seraient un cadre structurant à intégrer au PLUi afin de guider les collectivités dans leur développement.

Conformément à sa charte à destination des communes de l'agglomération de Pau, Pau à Vélo propose d'intégrer un objectif de part modale du vélo de 20% en 2028 et des investissements de 10€/an/habitant dans les infrastructures et la politique de développement des mobilités actives (vélo, piétons, ...)

Pau à vélo préconise de rappeler également les obligations en termes d'aménagements cyclables lors de travaux sur la voirie : la loi LAURE, et son article L228-2.

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Pau à Vélo préconise également que soit mentionné spécifiquement des objectifs qualité des aménagements piétons pour qu'ils soient accessibles à tous : piétons, PMR, poussettes. En particulier, Pau à Vélo préconise de rappeler les pratiques à appliquer en la matière :

- Largeur minimale des trottoirs
- Accessibilité des arrêts de bus sans rupture d'accès
- Mise en place de plateau surélevé (ou trottoir traversant) aux traversées des voies, ou à défaut trottoir surbaissé
- Respect des pentes maximales sur les trottoirs et au niveau des traversées de voies

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Intermodalité

Afin de favoriser le report modal des trajets en voiture particulière vers le vélo et les transports en commun (bus, car, train...) il est nécessaire de développer des équipements intermodaux.

Pau à Vélo préconise d'exprimer dans la PLUi les objectifs d'équipements intermodaux suivant :

- **Nombre d'abris et de parking vélos dépendant de la fréquentation, dans les gares ferroviaires, routières, à proximité des arrêts de bus/cars, dans les parkings relais**
- **Aménagement pour les PMR dans les lieux d'intermodalité et en particulier à la gare SNCF de PAU.**

Le stationnement automobile

En termes de stationnement automobile, Pau à Vélo préconise de ne pas augmenter, voire de réduire les offres de stationnement en zone urbaine. En effet, ces zones sont génératrices de transit automobile.

Pau à Vélo propose donc d'intégrer au PLUI les orientations suivantes :

- **réserver les offres de stationnement urbaines aux résidents, dans les grands ensembles de stationnement sous-terrain ou aériens,**
- **libérer les emplacements de parking de surface pour les réallouer aux mobilités actives et redynamiser le centre-ville et les quartiers : rues piétonnes, pistes cyclables, terrasses de commerces, ...**

Le stationnement cyclable

Le développement d'une offre de stationnement cyclable n'est pas abordé explicitement dans ce PLUi.

Il serait souhaitable de fixer des objectifs de nombre de stationnement sur l'espace public et dans les zones commerciales, avec une attention particulière portée aux établissements publics (écoles, médiathèques, collectivités, crèches, EPAHD, ...) et aux pôles intermodaux (gares ferroviaires, routières, stations BHNS, parking relais, ...).

Concernant la nature des infrastructures des parkings vélos, il nous aurait paru utile d'aborder la question des places de stationnement spécifiques aux vélo-cargo et aux remorques vélo, dont l'usage est amené à se développer.

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)