



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

à PAU, le 20 octobre 2020

Objet : Contribution à l'enquête publique du PDU 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 PDU de la communauté de commune Pau Béarn Pyrénées.

Cette contribution a pour objectif de souligner les lacunes de ce PDU, en ce qui concerne les orientations à prendre ces 10 prochaines années pour atteindre les objectifs d'évolution des modes de déplacement exprimés dans ce même PDU.

LES OBJECTIFS DE PARTS MODALES DU PDU

Il s'agit d'atteindre :

- une forte progression des parts modales des transports en commun et du vélo
- une réduction des déplacements en voiture (- 15 000 déplacements /jour)
- une limitation de l'étalement urbain par l'association des politiques urbaines et d'une politique active en faveur des modes alternatifs

MODE DE DÉPLACEMENT	AUJOURD'HUI	ETAPE « 2020 »	OBJECTIFS PDU À 2030
Marche	17 %	19 %	30 %
Vélo	2 %	5 %	10 %
Transports collectifs	6 %	8 %	10 %
Voiture	75 %	68 %	50 %

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 [le manifeste](#) que notre association a publié à l'occasion des élections municipales, et joint en annexe.

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)

Table des matières

Introduction.....	3
C.4 Plans vélo 2017 et 2018.....	4
Plan vélo 2018 à l'échelle de Pau.....	4
Plan vélo 2017 à l'échelle de l'agglomération.....	4
Aménagements.....	5
Itinéraires de loisir :.....	6
Liaison efficace :.....	6
Axes express :.....	6
Les intersections.....	7
Cartographie.....	8
Centre Ville.....	9
Rive gauche.....	15
Gelos.....	16
B.3 Plans d'actions.....	17
Axe A Action 1 : Hiérarchiser le réseau.....	17
Axe A Action 2 : Lancer une politique de modération des vitesses.....	20
Axe A Action 3 : Engager un plan piéton.....	20
Axe A Action 4 : Aménager un réseau cyclable.....	23
Axe A Action 5 : Développer l'offre de stationnement vélo.....	23
Axe A Action 8 : Créer une commission de suivi de l'accidentologie.....	25
Axe C Action 1 : Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville.....	25
Echangeur de Morlane.....	26
Axe C Action 4 : Faire évoluer les politiques publiques de stationnement.....	27
Axe C Action 7&8 : sur la problématique des livraisons.....	27
Axe C Action 11 : Observatoire des déplacements.....	27
Axes manquants.....	28
Communication.....	28
Services.....	28

**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

Même si des volontés sont clairement exprimées pour le développement des mobilités actives, et les objectifs chiffrés de part modale en 2030 ambitieux, les moyens mis en œuvre dans ce PDU nous paraissent très insuffisant pour atteindre ces objectifs.

L'exemple emblématique de l'insuffisance de ces moyens est le chiffre affiché, au moment de la rédaction de ce document, pour la part modale du vélo en 2020 de 5%. Or les chiffres de l'INSEE indique qu'elle est plutôt aux alentours de 2% ou 3%.

On peut souligner que même si le document date de 2019, l'objectif de 2020 est déjà raté...

Ces chiffres de l'INSEE nous montrent aussi qu'une part très importante des déplacements domicile-travail faits en voiture dans l'agglomération font entre 3 et 5km, distance à laquelle peut parfaitement répondre le vélo. Une part non négligeable de ces déplacements font quand à eux entre 5 et 9 km, qui est une distance envisageable en vélo à assistance électrique. Nous savons que pour répondre à l'urgence climatique, au défi de la pollution de l'air et au problème de l'inactivité physique, un changement important de nos mode de déplacement doit être impulsé.

Pau à Vélo demande donc que :

- **Ce tableau d'objectifs, repris plusieurs fois dans ce PDU, soit remis à jour avec des chiffres 2020 réalistes.**
- **Les actions proposées dans ce PDU en faveur des déplacements actifs soient amplifiées pour compenser le retard déjà pris sur la part modale du vélo en 2020, avec les mêmes objectifs 2030, et que la part modale vélo ciblée pour 2030 soit augmentée à 15 % (au lieu de 10), au dépend de la part prévue pour la voiture.**

Malgré la nécessité exprimée plusieurs fois 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 stationnement, ...).

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 détaillant les équipements pour chaque type de voirie.

Nous allons donc tenter, en commentant l'ensemble de ce PDU, d'apporter des compléments et des orientations concrètes que nous souhaiterions y voir intégrer à l'issue de l'enquête publique.

**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)

C.4 Plans vélo 2017 et 2018

Plan vélo 2018 à l'échelle de Pau

Pour la ville de Pau, il est à déplorer que le « plan vélo 2020 » élaboré en 2018 (document annexe 03_C4 plan_velo_pau.pdf) considère comme acquis des aménagements cyclables inadaptés, l'exemple phare étant le Boulevard Alsace Lorraine, ou un itinéraire cyclable est indiqué comme déjà existant dans le plan vélo, alors qu'on a en réalité des bandes cyclables étroites bordées de stationnement en épi, ce qui génère des risques très forts pour les vélos lorsque les voitures sortent de leur stationnement sans visibilité. Sur ces bandes est régulièrement pratiqué un stationnement abusif, le tout sur une route au trafic très dense aux heures de pointes, et aux vitesses élevées en dehors de ces heures.

Le document semble considérer que la zone 30 est automatiquement un itinéraire cyclable. Nous attirons l'attention sur le fait que la loi LOM nouvellement adoptée ne considère pas la zone 30 comme un itinéraire cyclable, et que dès lors qu'un trafic important est observé, la limitation de vitesse n'est pas suffisante pour favoriser la circulation à vélo. Un exemple emblématique à Pau est la place Gramont, référencée p.35 du plan vélo 2017 (document 03_C4), qui cumule un handicap de dénivelé et un fort trafic, décourageant la circulation à vélo.

Dans le document B3 du PDU (plan d'action), il est indiqué que l'action 4.2 « **partager un référentiel d'aménagement cyclable** » a été réalisée en 2019 (planning p.181). Pau à vélo n'a pas connaissance d'un tel document, ni d'une démarche de dialogue en vue de l'établir. **Pau à vélo réclame que ce document soit inclus dans le PDU s'il existe, ou que le planning soit mis à jour.**

Pau à vélo réclame une nouvelle cartographie qui répertorie uniquement les aménagements qui respectent ce référentiel. Il est impensable que le boulevard Alsace Lorraine ou la place Gramont soient référencés comme des itinéraires cyclables en leur état actuel. Ne pourront pas être inclus dans cette cartographie d'état des lieux :

- Les aménagements cyclables sans distance de sécurité par rapport au stationnement (par exemple le nord de la rue Carnot). Ce type d'aménagement a provoqué très récemment un mort cycliste par l'ouverture d'une portière, avenue du Château d'Este à Billère.
- Les bandes cyclables trop étroites (moins de 1,5m hors marquage), ou situées sur des axes limités à plus de 50km/h, ou situées sur des axes avec une fréquentation de plus de 5000 véhicules/jour, ou situées sur des axes limités à plus de 50km/h.
- Les zones 30 qui accueillent un trafic non résidentiel (plus de 500 véhicules/jour)

Plan vélo 2017 à l'échelle de l'agglomération

Le plan vélo 2017 propose des cartes des itinéraires cyclables actuels et projetés pour 2030.

Une hiérarchisation des axes cyclables y est présentée, mais les aménagements correspondants n'y sont pas précisément détaillés. Une carte présentant 3 types d'axes y est présentée (03_C.4 p25) :

- Itinéraires de loisir
- Liaison efficace
- Axe express

**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)

Cependant, ni la définition de ces axes, ni la définition de leurs aménagements ne sont précisés, ce qui rend cette carte inexploitable et peu contraignante. En particulier les pages 21 à 24 de ces mêmes documents reprennent des exemples d'aménagements possibles sans pour autant reprendre la même terminologie que la légende de la carte page 25.

De la même façon, les cartes des pages 38 à 46 de ce même document font apparaître la notion d'itinéraire prioritaire et d'itinéraire non prioritaire sans qu'il ne soit donné aucune information sur la nature de cette définition.

Itinéraires prioritaires

 Itinéraire de loisir

 Liaison efficace

Itinéraires non prioritaires

 Liaison efficace

 Axe express

FIGURE 1 : LEGENDE DES CARTES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Pau à Vélo demande à ce que la définition et la planification de ces aménagements soit présenté, et que l'engagement de réaliser l'ensemble de ces aménagements d'ici 2030 soit clairement exprimé dans ce PDU. Cela nous paraît être une condition nécessaire à l'atteinte des objectifs de part modale du vélo de 10% (ou mieux, 15%) à échéance 2030.

La carte présentant l'objectif d'aménagements 2020 (page 34) est également erronée car de nombreux aménagements présentés sur cette carte ne sont pas réalisés en cette fin d'année 2020. **Nous demandons à ce qu'une carte des aménagements existant en 2020 soit intégrée à ce PDU. Les aménagement n'offrant pas un niveau de sécurité suffisant devront être retiré de cette carte** (aménagement provoquant un risque lié à l'ouverture des portières, à la sortie de stationnement sans visibilité, les bandes cyclables trop peu large ou situées sur des voies trop rapide ou trop fréquentées, zone 30 au trafic motorisé trop élevé, voir le point suivant à ce sujet).

Aménagements

En reprenant la terminologie des légendes des cartes du plan vélo 2017. **Pau à Vélo préconise des aménagements minima, selon la typologie de voirie.** Ces préconisations sont issues du guide des aménagements cyclables rédigé par l'association cyclable parisienne « Paris en selle » : <https://parisenselle.fr/guide-aménagements-cyclables-paris-en-selle/>

**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)

Itinéraires de loisir :

Ces itinéraires doivent être réalisés sur des voies dédiées, loin des axes routiers. Le revêtement doit permettre de rouler avec tout type de pneus, et convenir aux personnes en fauteuil roulant. Il doit également être praticable par temps humide : ne pas être envahi par les flaques ou se transformer en champs de boue. Il doit faire au minimum 4m de large, pour limiter les conflits entre piétons et vélos, qui circulent dans les deux sens. Comme pour tous les aménagements, les intersections avec la voirie classique seront traitées avec une attention particulière.

Liaison efficace :

Les liaisons efficaces doivent être des itinéraires cyclables avec un niveau de sécurité très satisfaisant. Pour donner un ordre d'idée, ces itinéraires doivent pouvoir être empruntés en autonomie par un enfant de 9 ans (qui n'a plus le droit de circuler sur les trottoirs), ou par un ou deux enfants entre 5 et 8 ans accompagné d'un adulte (il ne tiennent plus sur le siège enfant).

Sur ces itinéraires, on cherche systématiquement à décourager le trafic motorisé pour le limiter au strict minimum (riverains), les aménagements de voirie obligent à respecter une vitesse modérée.

Ces itinéraires peuvent emprunter des rues sans aménagement cyclable, à condition qu'on y trouve un trafic très faible (selon le guide « Paris en selle », idéalement moins de 500 véhicules/jour, soit 50/h de pointe) et une vitesse très modérée (30km/h max en l'absence de dénivelé).

Les aménagements cyclables bordant des stationnements sans distance pour l'ouverture des portières ne peuvent être inclus dans ce réseau.

Une bande cyclable (trait de peinture) ne peut constituer un itinéraire cyclable efficace si elle est

- trop étroites (moins de 1,5m hors marquage)
- ou situées sur des routes au trafic trop élevé (plus de 5000 véhicules/jour),
- ou sur une voie trop rapide (plus de 50km/h).

Sur ces itinéraires, toutes les intersections sont traitées pour assurer une bonne visibilité et une vitesse modérée (voir le point spécifique sur les intersections). Les dédoublements de voies motorisées (tourne à gauche, tourne à droite) aux intersections sont proscrits. Les voies vertes sur trottoir sont à proscrire également car en milieu urbain elles génèrent des conflits avec les piétons.

Axes express :

Pour la définition du concept de voie express, Pau à Vélo s'appuie sur la définition du réseau express de pistes cyclables de l'Île-de-France.

Une voie express emprunte l'itinéraire le plus direct et le plus évident entre deux points. Il garantit également au cycliste un déplacement à vitesse constante en limitant le relief et en favorisant la priorité aux intersections. Une voie express est continue et est constituée d'éléments d'un des 4 types suivants

La piste cyclable unidirectionnelle : « Dès lors que l'axe à équiper bénéficie d'une vie locale de chaque côté de la rue (commerces, habitations, services), le modèle à privilégier est une piste unidirectionnelle de chaque côté. Ces pistes sont larges de 2,50 m idéalement, 2,20 m au moins, séparées des piétons et le plus largement possible de la circulation automobile. La piste est à gauche du trottoir, et à droite du stationnement.

**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)

ment. ». La séparation d'une piste cyclable ne peut pas être un simple un trait de peinture (sinon c'est une bande cyclable)

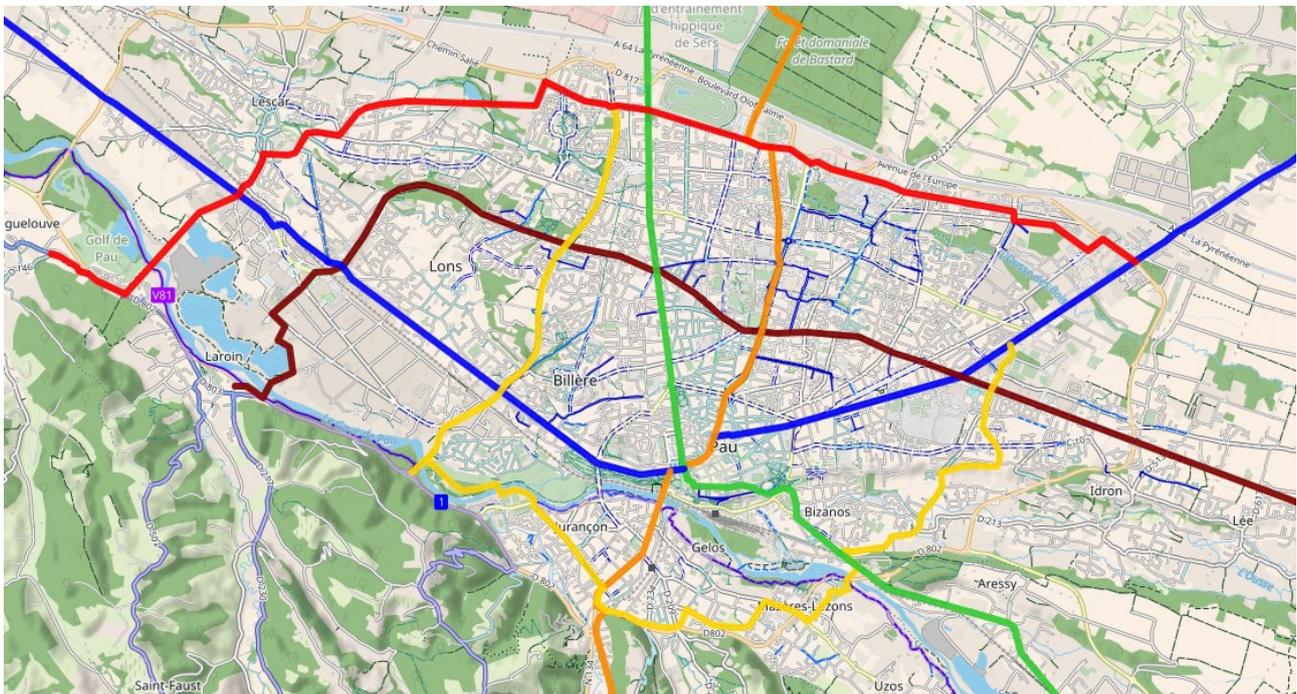
La piste cyclable bidirectionnelle: « Celle-ci est large de 4,00 m et séparée des piétons et le plus largement possible du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. »

La voie verte : « En zone peu dense, et là où les piétons sont peu nombreux, la voie express peut emprunter les voies vertes partagées avec les promeneurs. Il s'agit d'un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. La voie verte peut emprunter des chemins de halage le long des cours d'eau, des routes forestières ou encore des voies ferrées désaffectées. »

La vélorue : « La voie express peut passer par de petites rues parallèles, mais à la condition que la circulation automobile soit réduite au strict minimum grâce à un travail sur le plan de circulation. C'est en quelque sorte une grande piste cyclable où l'automobiliste ponctuel est toléré. La vélorue est en double sens pour les cyclistes. »

Dans la vision 2030 des axes cyclables du PDU, on note l'absence d'axe express en provenance du Sud ou de la plaine de Nay, alors que ce sont des axes structurant de l'agglomération

Pau à Vélo demande à ce que le PDU présente un objectif 2030 comprenant des axes cyclables express sur tous les axes majeurs de l'agglomération, dont le Sud et la plaine de Nay. Le plan du Réseau Express Vélo (REV) proposé par Pau à Vélo dans son manifeste répond à ce besoin.



Proposition d'Axes Express ou Réseau Express Vélo (REV) de l'agglomération pauoise

Les intersections

Dans ce document, aucune mention n'est faite des intersections. C'est pourtant aux intersections que les notions de séparation et d'efficacité deviennent les plus cruciales à appliquer : une piste cyclable de qualité perd l'essentiel de son utilité si les croisements avec le trafic motorisé sont accidentogènes ou pénibles à effectuer. Or ce sont bien là les zones les plus accidentogènes et qui représente les points noirs des aménagements cyclables actuels. **Pour chaque type de voies cyclables du PDU (itinéraires de loisir, liaison effi-**

**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)

cace , axe express) Pau à Vélo demande que soit précisé le traitement des intersections et indique clairement le niveau de priorité donné aux cyclistes aux intersections. Sur les « axes express », les cyclistes doivent être prioritaires aux intersections.

Le guide « Paris en Selle » insiste sur 5 grands principes d'aménagement :

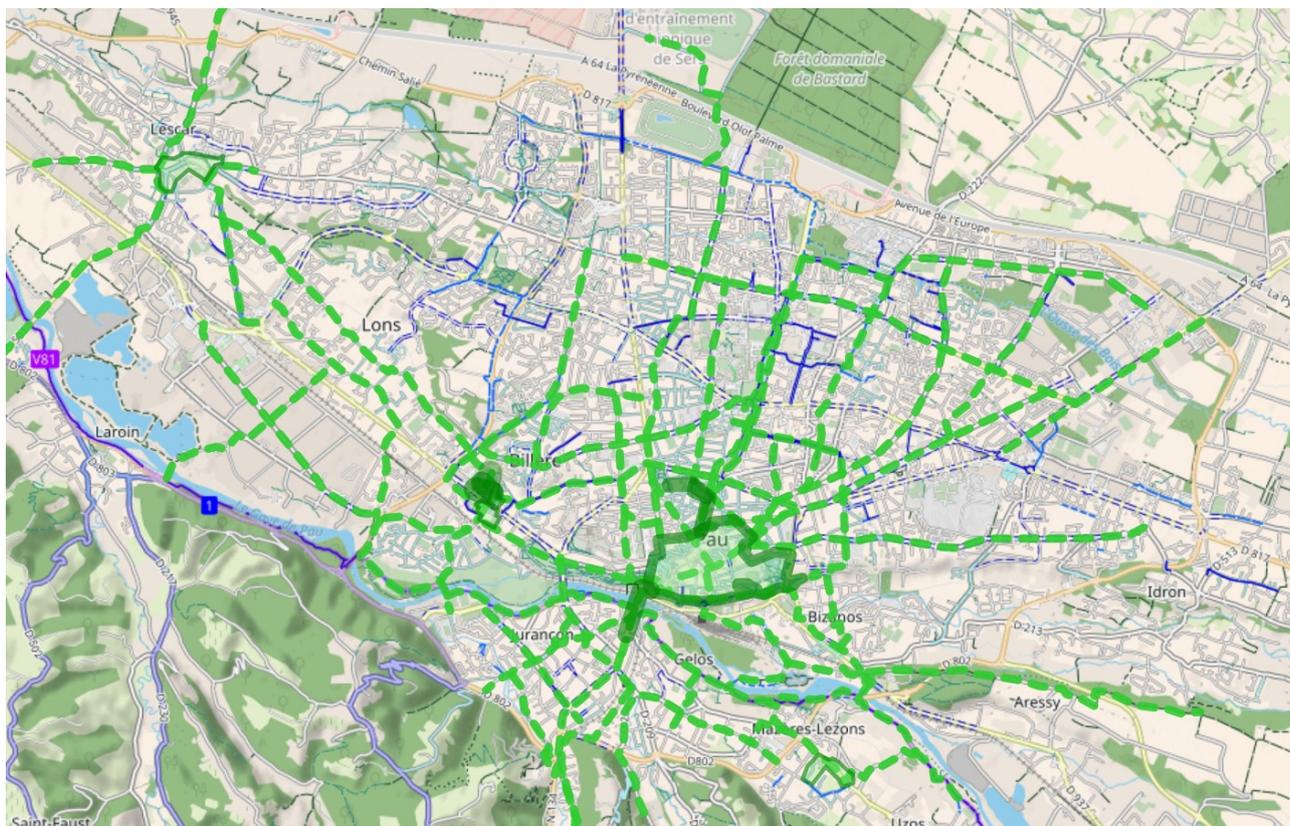
- La continuité de la piste
- Un régime de priorité explicite conforme à la priorité visuelle
- Une bonne visibilité réciproque
- Le ralentissement ou la neutralisation du trafic motorisé en conflit avec les vélos
- Le confort et l'efficacité du cheminement cyclable.

A Pau, en particulier, de nombreux carrefours giratoire ne respectent pas ces grands principes et contribuent au morcellement et à l'inefficacité des itinéraires cyclables paalois.

Cartographie

Pau à Vélo a depuis plusieurs années acquis une grande expertise des aménagements cyclables et une connaissance fine du terrain. Ainsi, Pau à Vélo détaille, pour chaque quartier ses préconisations d'aménagements ou d'itinéraires, en réponse à ceux proposés dans le plan Vélo.

A l'échelle de l'agglomération, l'ensemble des itinéraires cyclables identifié par notre association est présenté dans la carte ci dessous, en pointillés vert. Ces itinéraires sont à combiner avec les cartes du document 03_C4 « plan vélo 2017 », « zoom par secteur objectif 2020-2030 » (p37 à 46). **Pau à vélo demande que les itinéraires cyclables identifiés sur cette carte et non identifié dans le PDU soient ajoutés au PDU comme liaison efficace.** Un zoom sur le centre ville de Pau est fournit plus bas dans ce document.



**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)

Centre Ville

Extension de la zone piétonne

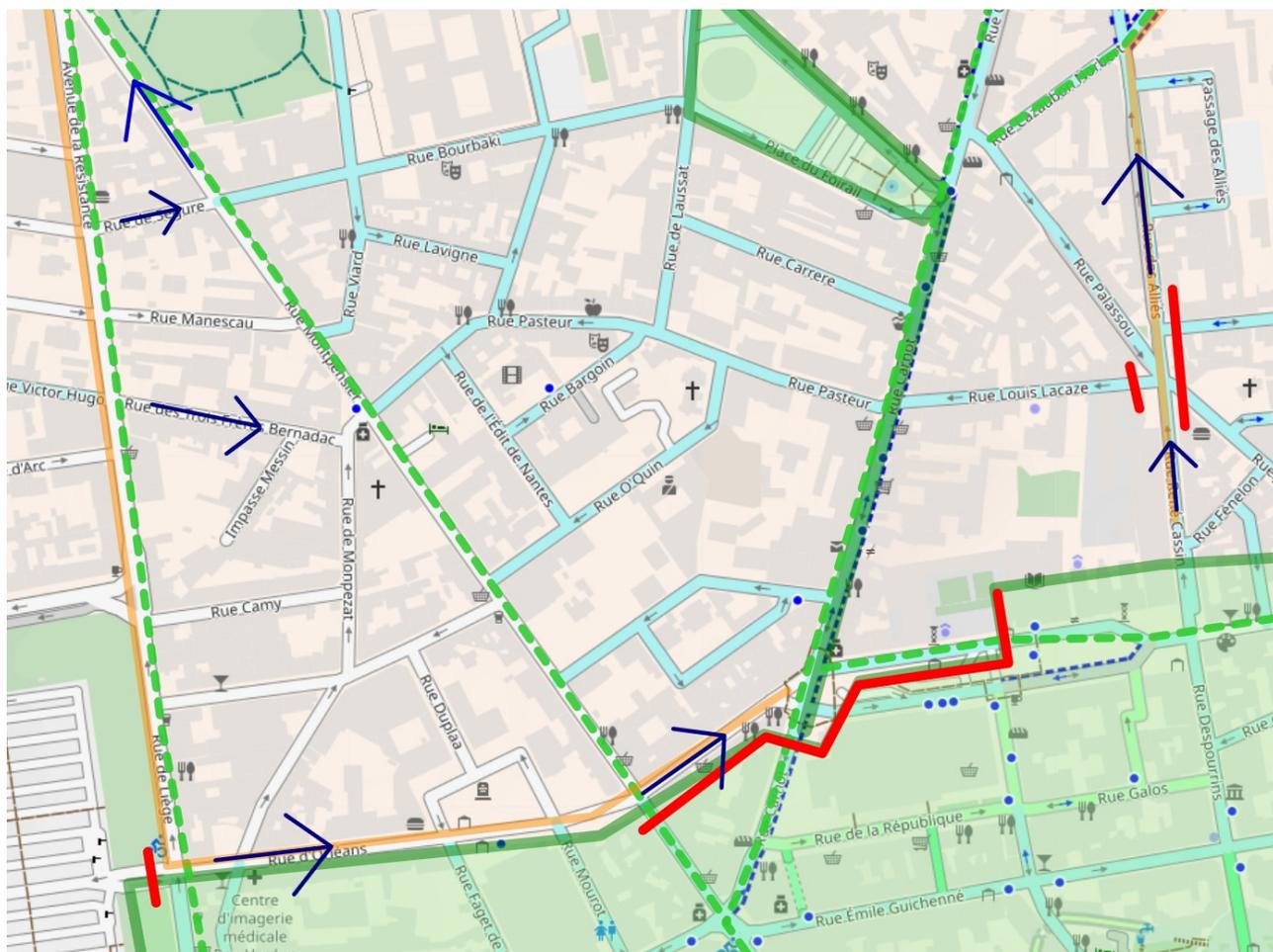
Pour l'hyper-centre, Pau à vélo propose l'extension de la zone piétonne à la zone référencée comme « à dominante piétonne » (petite boucle dans l'annexe cartographique (03_C5) (Voir à ce sujet l'axe A Action 3, plan piéton). La grande faiblesse de cette zone actuellement est l'accès aux parkings qui y sont situés : Halles, Clémenceau, Aragon, Beaumont.

Accès aux parkings

Pau à vélo réclame que le PDU intègre des solutions au problème des accès aux parkings de l'hyper centre, c'est à dire de la zone « à dominante piétonne » (petite boucle), référencée dans l'annexe cartographique (03 C5) :

1. Soit en actant que les parkings de cette zone devront être réservés uniquement aux riverains
2. Soit en proposant un itinéraire d'accès aux parkings qui ne traverse pas la zone. En particulier, les parkings Clémenceau et Aragon devrait être rendus accessibles depuis l'avenue Napoléon Bonaparte si l'option 1 n'est pas retenue. Cette avenue permet également d'accéder au Parking Beaumont.

Pour le parking des Halles, Pau à vélo propose que le PDU acte un itinéraire en sens unique associé à une piétonisation des abords Halles-Médiathèque, qui garantit que le trafic qui aborde le centre ville est utilisé uniquement pour accéder à ce parking, et non pour traverser le centre ville.



**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)

Les rue Orléans/Nogué devraient être mise en sens unique vers le centre et l'entrée du parking, la place Marguerite Laborde entièrement piétonnisée après l'entrée du parking, et la rue des Alliés devrait être en sens unique sortant du centre depuis la sortie du Parking.

Sur la carte on trouve les sens uniques indiqués par des flèches bleues, la zone piétonne proposée en vert (et bordée de vert également), et les dispositifs empêchant ou restreignant les passages motorisés sont symbolisés par des traits rouges.

Accès à l'hyper-centre

L'accès l'hyper centre sécurisé pour les mobilités actives est un point clé pour que les population du centre et des faubourgs puissent envisager une mobilité piétonne ou vélo. Les commentaires suivant se basent sur la carte de proposition de réseau cyclable autour de Pau, objectifs 2020-2030, p38 de l'annexe 03_C4 « plan vélo 2017 », à l'échelle de l'agglo.

AXES EXPRESS

Par rapport aux « axes express » proposés dans le PDU qui accèdent à l'hyper-centre, **Pau à Vélo propose le référencement des « axes express » supplémentaire suivant sur la cartographie** (Dans l'hypothèse ou le PDU acterait que les « axes express » correspondent bien à la définition proposée dans le présent document). Ces axes sont des accès important pour le centre ville :

- Nord : Allées Catherine de Bourbon, Allée de Condorcet, Allée Dufau/Cours Lyautey, rue Carnot
- Nord : Avenue de la Résistance, rue de Liège
- Sud : Rue Marca/ Rue du 14 juillet, rue Bordenave d'Abère, rue Gascion, rue Louis Barthou,
- Sud-Est : Avenue Albert 1^{er} à Bizanos, Avenue de Barèges, Avenue Léon Say

ACCÈS NORD

Au nord, le PDU envisage un accès cyclable par la rue Carnot (identifiée comme « itinéraire efficace »), dont l'aménagement et le trafic motorisé actuel ne correspond pas aux ambitions de pratiques du vélo et de la marche dont elle fait l'objet. **Pau à Vélo réclame que le PDU acte et budgétise le réaménagement de la rue Carnot pour une pratique piétonne et cyclable confortable dans les deux sens**, en y supprimant du stationnement et en y décourageant le transit automobile par un plan de circulation adéquat. **Pau à vélo propose que le PDU acte la piétonisation de cette rue à partir de la place du foirail.**

Au nord de la rue Carnot, Pau à vélo réclame que le PDU prévoit et budgétise la réfection du rond point Alsace-Lorraine pour le rendre effectivement cyclable, car c'est une connexion essentielle avec le centre-ville, mais aussi un des principaux points noir cyclable de l'agglo identifié par le baromètre 2019 des villes cyclable, (<https://carto.parlons-velo.fr/#13.25/43.31176/-0.36259>, en activant le calque des points noirs). Et ce réaménagement est une promesse de campagne du candidat élu. **Toujours au nord de la rue Carnot, Pau à vélo pointe que le stationnement aux abords de la bande cyclable ne permet pas de qualifier cet itinéraire cyclable comme « efficace » en l'état actuel.**

Au delà de l'accès Carnot, Pau à Vélo a identifié une forte pratique cyclable rue Montpensier, qui ne correspond à aucun itinéraire identifié dans le PDU. Cette rue est très peu large pour les trois files motorisés qu'elle contient (2 voies de circulation et une de stationnement). Pour les véhicules motorisés, elle est es-

**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)

sentiellement utilisée dans le sens Nord-Sud. **Pau à Vélo réclame que la rue Montpensier soit identifiée sur le PDU comme une « liaison efficace » à réaliser.**

Les rues Pallassou/Jean-Réveil/Lespy/Carrérot sont également un axe de traversée Nord/Sud du centre ville à référencer comme liaison efficace dans la PDU.

Enfin **l'avenue Jean-Mermoz entre le rond Point des Combattants d'Indochine et le rond point du Souvenir Français, et son prolongement, l'avenue de la Résistance, ne peuvent pas être considéré comme itinéraire « Non prioritaires » dans le PDU.** Le rond point du souvenir Français, en particulier, constitue une entrée de ville importante qu'il faut repenser prioritairement pour y favoriser la pratique cyclable. Le baromètre 2019 des villes cyclables a identifié ce rond point comme un des principaux points noirs cycliste de l'agglomération. <https://carto.parlons-velo.fr/#12.15/43.3219/-0.34346>, en activant le calque des points noirs.

Parallèlement, **les avenue « Béziou » et « Bernes-Cambot » devrait également être référencée comme des itinéraires efficaces à construire.** Ce sont des itinéraires nord-sud qui n'ont pas vocation à servir de voie de délestage motorisé pour l'avenue Jean Mermoz et les avenue Dufau/Lyautey. Le PDU doit prévoir un plan de circulation adapté pour apaiser ces voies et décourager le trafic autre que riverain, afin de pouvoir les inclure dans le plan cyclable. Pour Béziou, la mise en zone 30 indiquée p21 de l'annexe 03_C4 (plan vélo Pau) est largement insuffisante sans travail sur le plan de circulation. La même remarque est valable pour Bernès-Cambot, actuellement en zone 30.

ACCÈS OUEST

A l'ouest, le PDU prévoit une entrée de la ville par le Parc du château. Cette entrée peut être une bonne piste (sans jeu de mot), mais plusieurs problèmes peuvent la rendre inefficace, et Pau à Vélo réclame que la solution à ces problèmes soient détaillées dans le PDU, pour que cette entrée de ville « active » soit valable :

- Le parc de la basse plante et les abords du château disposent actuellement d'un accès à horaire restreint. **L'agglomération doit s'assurer qu'un accès piéton/vélo à horaire étendu (minimum 5h30-02h00) sera disponible pour traverser la basse plante vers la place Gramont, et pour longer le château vers le boulevard des Pyrénées**
- **Le parc du château dispose d'un revêtement actuellement inapte à la pratique cyclable. L'agglomération doit prévoir la participation à la réfection de ce revêtement dans le budget de son PDU.**
- Côté Billère, la sortie du parc s'effectue vers le Sud, alors qu'il est utilisé comme traversante est-ouest. **Le PDU et le PLUI doivent prévoir les acquisitions foncières nécessaires (un propriétaire) et les accords avec le château pour que la sortie puisse aussi s'effectuer à l'ouest du parc, sur la rue du Corps Franc Pommies de Billère.**
- Tout le long du parc, les différentes entrées doivent être aménagées pour être accessibles aux vélos, et sur la rue d'Etigny, en face de chacune des entrées, on devra trouver un plateau ralentisseurs, qui faciliteront la traversée de la rue d'Etigny par tous les riverains qui veulent accéder au parc du château. L'accès au parc depuis le plateau ralentisseur devra se faire sans obstacle de niveau ni ressaut. La création de nouvelles entrées doit aussi être envisagée.
- **Côté centre-ville, la place Gramont et son accès depuis la basse plante doivent être réaménagés pour y construire une continuité cyclable vers le centre ville, car l'aménagement en zone 30 est insuffisant pour cet objectif. Cette place doit avoir le statut de « Prioritaire » dans le PDU. Pau à vé-**

**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)

lo propose la piétonisation de la place, ainsi que la fermeture de l'accès motorisé à la rue d'Espalungue. Dans le prolongement de cette place, le PDU référence la rue Bordenave d'Abère comme « itinéraire efficace ». Pour les mêmes raisons que la place Gramont, cette rue ne peut pas être considérée comme un itinéraire efficace en l'état, en particulier dans le sens de la montée. **Pau à vélo propose également que la rue Bordenave d'Abère soit incluse dans la zone piétonne.**

- Sur le plan, il semble être considéré que depuis le parc du Château on peut se connecter à la place de Verdun, en passant par le Hédas. Cette connexion est inexistante sans aménagement spécifique qui doivent être précisés. La connexion cyclable entre le Hédas et le parc du château est actuellement inexistante, les fortes pentes du Hédas qui permettent l'accès à Gramont ne peuvent pas être considérées cyclables, les ascenseurs du Hédas sont mal adaptés aux vélos (impensable d'y mettre un vélo et sa remorque, qui est pourtant un cas d'usage courant pour les déplacements familiaux), et enfin la montée vers Verdun depuis Gramont ne dispose pas d'aménagements cyclables, la zone 30 ne pouvant être suffisante dans des conditions de montée, avec le trafic observé.

Toujours pour l'ouest, le PDU considère le Boulevard Edouard Henriot comme un axe Express non prioritaire. **Le Boulevard Edouard Henriot est une connexion à la rue des Marnières vers Billère, donc un axe important qui ne peut pas être considéré comme « non prioritaire ».** C'est un chaînon manquant important de la continuité cyclable. **Il est d'ailleurs regrettable que le PDU n'identifie aucun des axes express comme « prioritaire ».**

ACCÈS EST

A l'est, **le PDU doit porter l'ambition d'inclure la rue Castetnau comme itinéraire cyclable efficace.** C'est une pénétrante importante avec une activité commerciale qui gagnerait grandement à favoriser les mobilités douces plutôt que motorisées. **Pau à Vélo préconise la piétonisation de la rue Castetnau dans sa partie la plus proche des Halles (jusqu'à la rue Lespy), et un aménagement en zone de rencontre dans sa partie plus excentrée.**

La rue Emile Garet, référencée comme « Liaison efficace », doit faire l'objet d'aménagement pour parvenir à ce statut. La mise en zone 30 ne peut suffire, il faut y décourager le trafic autre que riverain.

Le cours Bosquet, la rue Henri Faisan et l'avenue du Général de Gaulle jusqu'aux allées de Morlaas sont référencés dans le PDU comme des liaisons efficaces. Il conviendrait de préciser les aménagements prévus, car ils ne sont pas des « itinéraires efficaces » en l'état. Sur le cours Bosquet, la cohabitation avec de nombreux bus cumulée à un trafic automobile n'est pas satisfaisante, il faut envisager un trafic séparé pour les vélos sur cette avenue très large disposant d'une contre-allée. La largeur et le stationnement motorisé de la rue Henri Faisan la rendent inhospitalière pour la pratique du vélo, car accueillante pour un trafic à vitesse élevée combinée au risque d'ouverture de portière. Pau à vélo préconise un trafic vélo séparé sur cette voie vouée à rester une pénétrante de quartier. La même préconisation est valable sur l'avenue du Général de Gaulle.

Enfin concernant les rues Bonado/Trespoeuy, **Pau à Vélo souligne qu'elles ne peuvent pas être considérées comme des axes de liaison efficace en l'état.** Il est essentiel de faire un travail sur le plan de circulation, pour reporter le trafic de transit vers l'avenue du Général Leclerc. Ce travail devra également permettre de limiter réellement les vitesses à 30km/h. **Aux abords de l'école St Ursule, il conviendrait de créer une zone de rencontre limitée à 20km/h, avec des aménagements adéquats. Dans le cadre d'un plan de circulation qui supprime le transit sur la rue Bonado, on peut même envisager de fermer cette portion à la circulation motorisée, au minimum aux horaires d'entrées et de sorties scolaires.**

**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)

ACCÈS SUD

Au sud, il est indispensable de créer une connexion cyclable de qualité depuis la place Gramont, à travers la rue Marca, puis le pont et la rue du 14 juillet. Cette connexion amène vers Jurançon, et vers les deux branches de la voie verte : ouest (amédée roussille), et est (rue du Soust). **Pau à vélo demande que la rue Marca, le pont et le début de la rue du 14 juillet (au moins jusqu'à la rue du Soust) soient incluse comme « Axe express prioritaire » dans le PDU**

La rue Marca n'est actuellement pas envisagée comme axe cyclable dans le PDU. Elle doit y figurer à titre de projet urgent.

Le pont et le début de la rue du 14 juillet sont référencés dans le PDU comme « liaison efficace », mais ne le sont pas en l'état, car il connaissent un trafic important et aucun aménagement cyclable

Les rue du Soust et « Amédée Roussille » sont référencées comme axe de loisir, mais ne le sont pas en l'état, car elles connaissent un trafic important associé à une mauvaise visibilité des véhicules arrivant du 14 juillet. Pour la rue Amédée Roussille s'ajoute à la visibilité un problème de dénivelé en monté. Le plan de circulation de ces deux rues (Soust et Roussille) devra être revu pour y limiter le trafic aux seuls riverains.

Pau à Vélo préconise de réserver le pont du 14 juillet aux mobilités douces (piéton, vélo, bus), pour encourager le report vers ce type de mobilité. Les ponts d'Espagne et de la rocade de Mazères devrait suffire à accueillir le trafic automobile, si la population sait engager un vrai report vers les mobilités douces, ce qui est bien l'objectif du PDU.

Pau à vélo propose d'interdire le trafic motorisé autre que transport en commun sur la portion de la rue du 14 juillet entre le pont et la rue de Soust. Cette proposition est en cohérence avec celle qui est faite pour le pont.

Les axes transversaux.

SARAGOSSE-BIZANOS

En dehors de l'hyper-centre, le plan p.38 de l'annexe 03_C4 (plan vélo 2017 à l'échelle de l'agglomération), référence une « liaison efficace » entre le quartier Saragosse à Pau et la ville de Bizanos.

l'avenue Henry Russel est référencée comme composante de cette liaison efficace. En l'état actuel, cette avenue ne peut pas être classée comme telle. La mise en zone 30 ne suffit pas à rendre cyclable cet axe où l'on observe un trafic motorisé important. **Pau à Vélo demande que le PDU détaille un plan de circulation qui décourage le trafic autre que riverain dans l'avenue Henry Russel rue, ou bien un aménagement de cette rue qui la rende cyclable.**

Aux abords du stade Nautique, l'avenue Nitot et la rue de l'Ousse se trouvent également sur cet « liaison efficace », mais aussi comme « voie de diffusion » sur le plan de hiérarchisation de la voirie. L'avenue Nitot est limité à 50km/h avec une pente conséquente, la rue de l'Ousse a la même limitation de vitesse et aucun aménagement cyclable. Cet itinéraire connaît un trafic important aux heures de pointes, car il est utilisé comme voie de transit par des non-riverains. Pau à vélo propose de ne plus référencer cet itinéraire comme « voie de diffusion », et de décourager le trafic autre que riverain et transport en commun sur ces deux tronçons, en posant par exemple des bornes au sommet de la rue Nitot, et avant le pont qui franchit l'Ousse. Les coupures proposées sont représentées par des traits rouge dans le plan ci-dessous.

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



Association « Pau à Vélo »

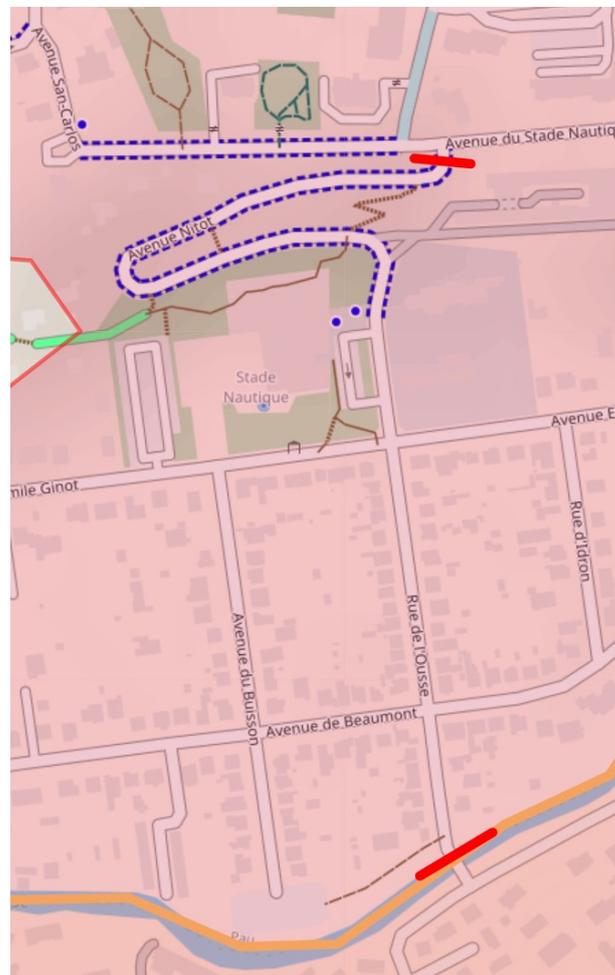
MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

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)



ALSACE-LORRAINE

Le boulevard Alsace Lorraine est un autre axe transversal à proximité du centre ville, identifié comme « axe express non prioritaire ». Sur les cartes de hiérarchisation de la voirie fournies dans le PDU (par ex O3_C5 annexe cartographique p.8 et 9), ce boulevard est un axe structurant pour le trafic motorisé. Pau à Vélo propose que cet axe ne dispose pas de ce statut dans le PDU. Dans une optique de changement des modes de déplacements, ce boulevard très proche du centre devrait avoir à terme plutôt un rôle de desserte que de traversée structurante. Ce point sera repris dans notre commentaire le point « B3 Axe A Action 1, Hiérarchiser le réseau ». Le boulevard Alsace Lorraine n'est pas le seul axe dont nous réclamons la sortie du classement « voie structurante », l'avenue Jean Mermoz est un autre axe emblématique pour lequel nous avons une revendication similaire.

**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

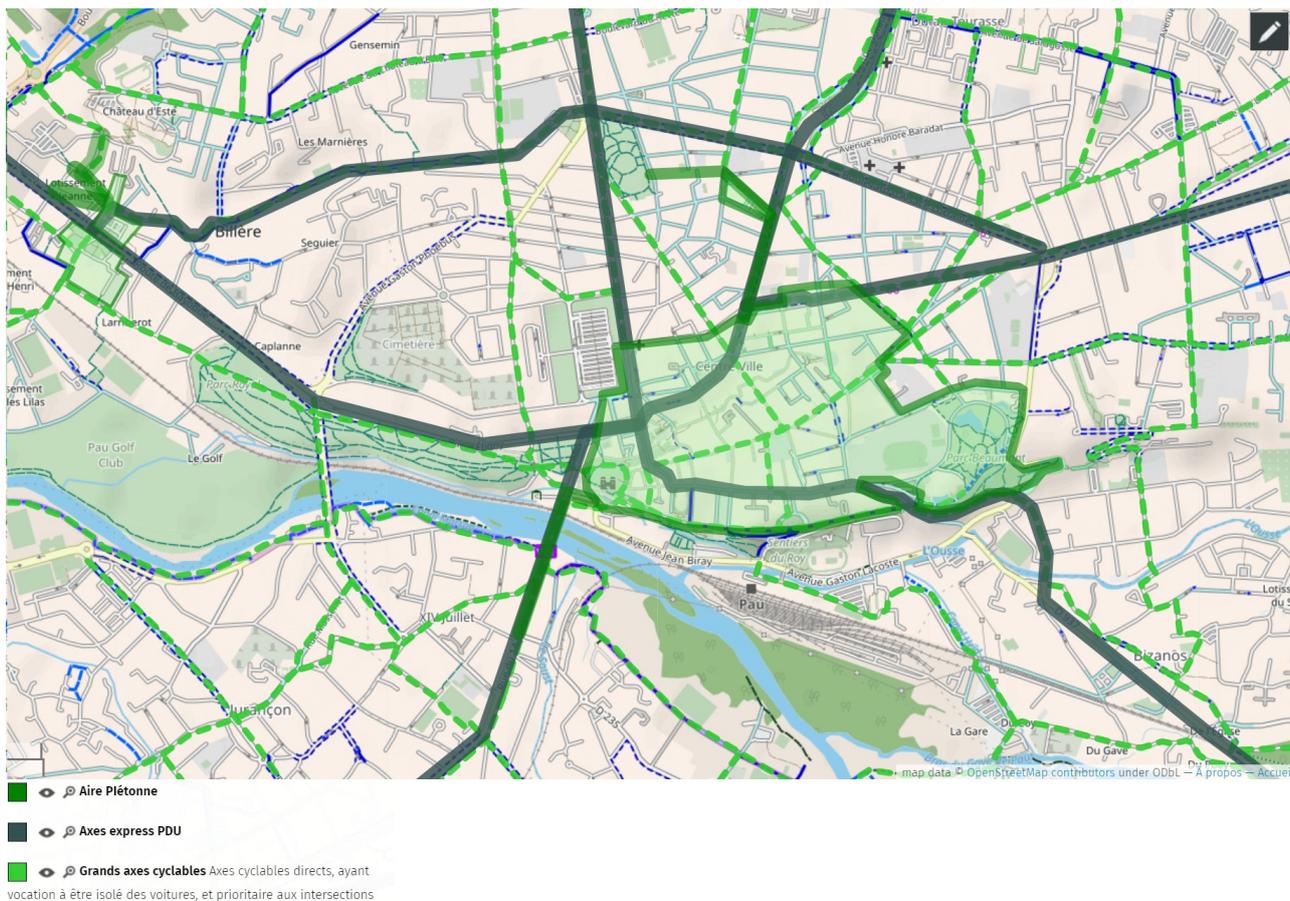
E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Schéma des itinéraires cyclable à référencer dans le PDU autour du centre ville de Pau

- « liaison efficace » (pointillé vert, nommés « grands axes cyclables » dans la légende)
- « axe express » (gris foncé)aux abords du centre ville.
- La zone piétonne proposée est en vert bordée de vert



Rive gauche

Axes « efficaces »

Pau à Vélo a remarqué dans les objectifs d'itinéraires cyclables 2030, l'absence d'axe de circulation cyclable « efficace » Est-Ouest. Pau à Vélo propose un itinéraire de ce type dont une partie est à aménager selon les préconisations déjà évoquées plus haut :

- En rouge, les axes restant à aménager, avec une attention particulière sur les intersections
- En vert les portions déjà apaisées, à très faible circulation et ne nécessitant pas d'aménagement spécifique
- En jaune, les portions de routes résidentielles, mais accueillant un trafic de transit inapproprié. Ces portions nécessitent une modification du plan de circulation pour y supprimer le trafic de transit, permettant ainsi d'apaiser suffisamment la circulation.

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



Association « Pau à Vélo »

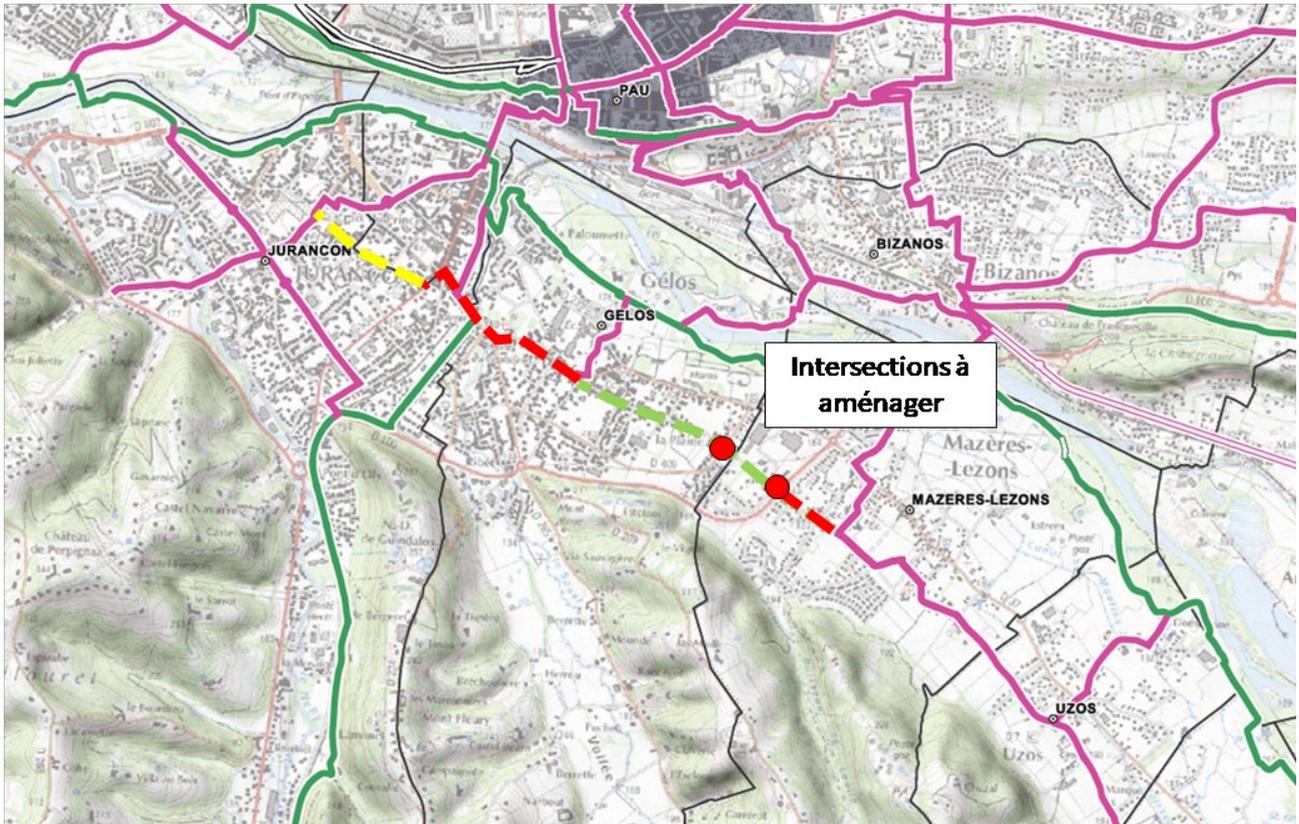
MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

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)



Axes « loisirs »

La Véloroute V81 constitue un excellent axe de loisir pour traverser l'agglomération d'Est en Ouest. Cependant ; certaines discontinuités constituent des zones infranchissable par les populations de cyclistes les moins expérimentées, ce qui est en contradiction avec la vocation des axes de loisir.

- la traversée de la rue de XIV juillet, ainsi que les rues adjacentes du Soust et Amédée Roussille qui restent des itinéraires particulièrement dangereux, inenvisageable avec des cycliste non expérimentés et a fortiori avec des enfants
- L'absence de voie cyclable confortable et sécurisée entre la base de kayak et la passerelle de Billère à Jurançon est également un frein important.
- Enfin, la portion de voie verte entre la plaine des sports de Gelos et l'entrée dans la commune d'Uzos est très mal stabilisée. Elle comporte de nombreuses zones glissantes, fréquemment inondées ou mal stabilisées.

Gelos

le centre de ville de Gelos comporte quelques rues assez étroites (ex : partie est de la rue Louis Barthou). Le maintien d'un double sens automobile contraint à avoir des trottoirs extrêmement étroits, où une poussette a beaucoup de mal à circuler.

La rue Louis Barthou, évoquée dans ce document comme partie d'une « liaison efficace » (non identifiée dans le PDU) est une rue qui traverse le centre ville de Gélós. Il est impensable de la référencer comme voie interquartier motorisée, alors que la rocade est une parallèle très proche. **Pau à Vélo réclame que le plan**

**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)

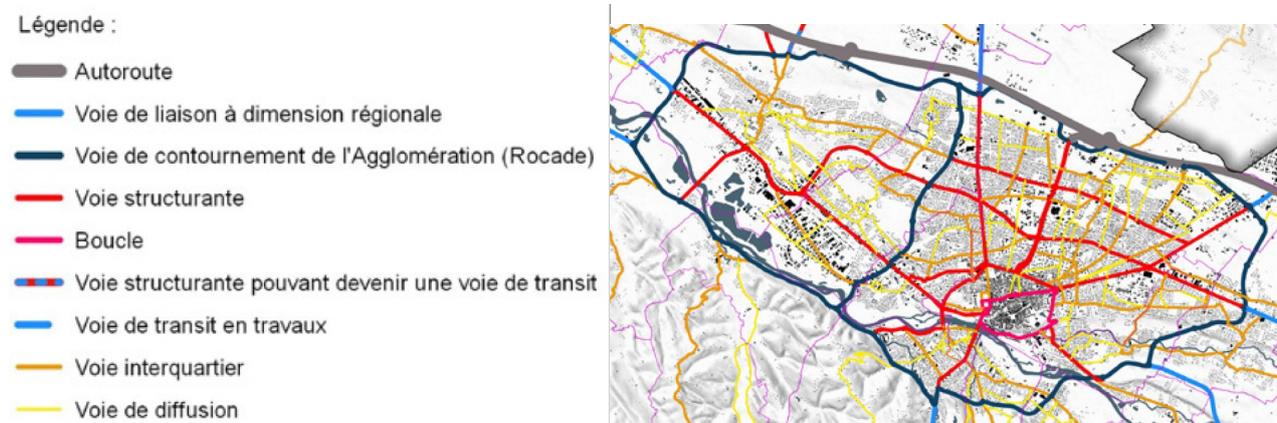
de circulation de la rue Louis Barthou à Gélos soit revu, pour y supprimer au minimum un sens de circulation, ou transformer cette rue en zone de rencontre combinée avec une piétonisation de la place du centre-bourg, afin de rendre impossible la traversée de part en part du bourg par cette rue.

B.3 Plans d'actions

Axe A Action 1 : Hiérarchiser le réseau

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.

On trouve dans le PDU, 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...



Lorsque l'on compare la carte ci-dessus, à celle des aménagements cyclables projetés pour 2030 (document 03_C.4 p25), on constate que de nombreux axes structurants ou inter quartiers sont également des axes cyclables efficaces ou express.

Or les préconisations d'aménagements associées au plan de hiérarchisation de la voirie (ci-dessous) ne proposent que des bandes cyclables pour ces axes ce qui tout à fait incompatible avec une pratique sécurisée et grandissante du vélo sur des axes présentant une telle fréquentation et une telle vitesse.

**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)

Rôle pour la circulation	Type de voie	Vitesse maximum		Aménagements TC	Aménagements vélo
		Cœur de pays	Hors du Cœur de pays		
Traverser le territoire	Autoroute			Réfléchir à des aménagements futurs	Pas d'aménagement
Accéder au territoire et contourner le centre d'agglomération	Voie de liaison à dimension régionale	Pas de voie	  	Aménagements séparatifs	Aménagements séparatifs hors chaussée 
	Voie de contournement de l'Agglomération	Pas de voie	 		Aménagements séparatifs sur chaussée 
Circuler à l'intérieur du territoire	Voie structurante	 	 	Pas d'aménagement	Cohabitation 
Se déplacer à l'intérieur des villes, des bourgs et entre les quartiers	Voie interquartier		 		
Se déplacer à l'intérieur des quartiers	Voie de diffusion	 	  		

Enfin, ce plan de hiérarchisation de la voirie ne présente aucun ingrédient permettant de penser de favoriser le report modal de la voiture vers la marche, le vélo ou les transports en commun. Il ne propose pas non plus d'évolution permettant de faire diminuer la place de l'automobile en centre-ville. Il n'est que le reflet du schéma automobile actuel, qui a une emprise très forte sur l'espace public, et ce dans toute l'agglomération, jusqu'en son centre.

Ainsi, **Pau a Vélo propose une hiérarchisation des axes routiers de l'agglomération paloise (ci-dessous), beaucoup plus ambitieuse mais aussi beaucoup plus en adéquation avec les objectifs de part modale affichés par ce PDU.** Ce plan est repris dans le manifeste de Pau à Vélo en annexe.

Pour les axes de transit inter-quartier en particulier (oranges sur le PDU, par exemple sur le document 03_C5 annexe cartographique p8 et 9), nous demandons que cette dénomination soit simplement supprimée du plan de hiérarchisation qui concerne le trafic motorisé intra-rocade. Il semble pertinent de décourager l'utilisation de l'automobile sur de tels trajets, en obligeant les véhicules motorisés à passer par des axes structurants. C'est le modèle Van Den Berg (détaillé sur l'action C-1) qui est déjà en place dans de nombreuses villes pour réduire la proportion de déplacement motorisé et rendre les quartiers plus agréables à vivre. Les axes référencés comme « interquartier » dans le PDU et qui sont intra-rocade doivent être considérés et aménagés comme des axes de desserte locale. Il ne doivent pas permettre le passage en véhicule motorisé d'un quartier à un autre.

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



Association « Pau à Vélo »

MJC Berlieoz, 84 avenue de Buros

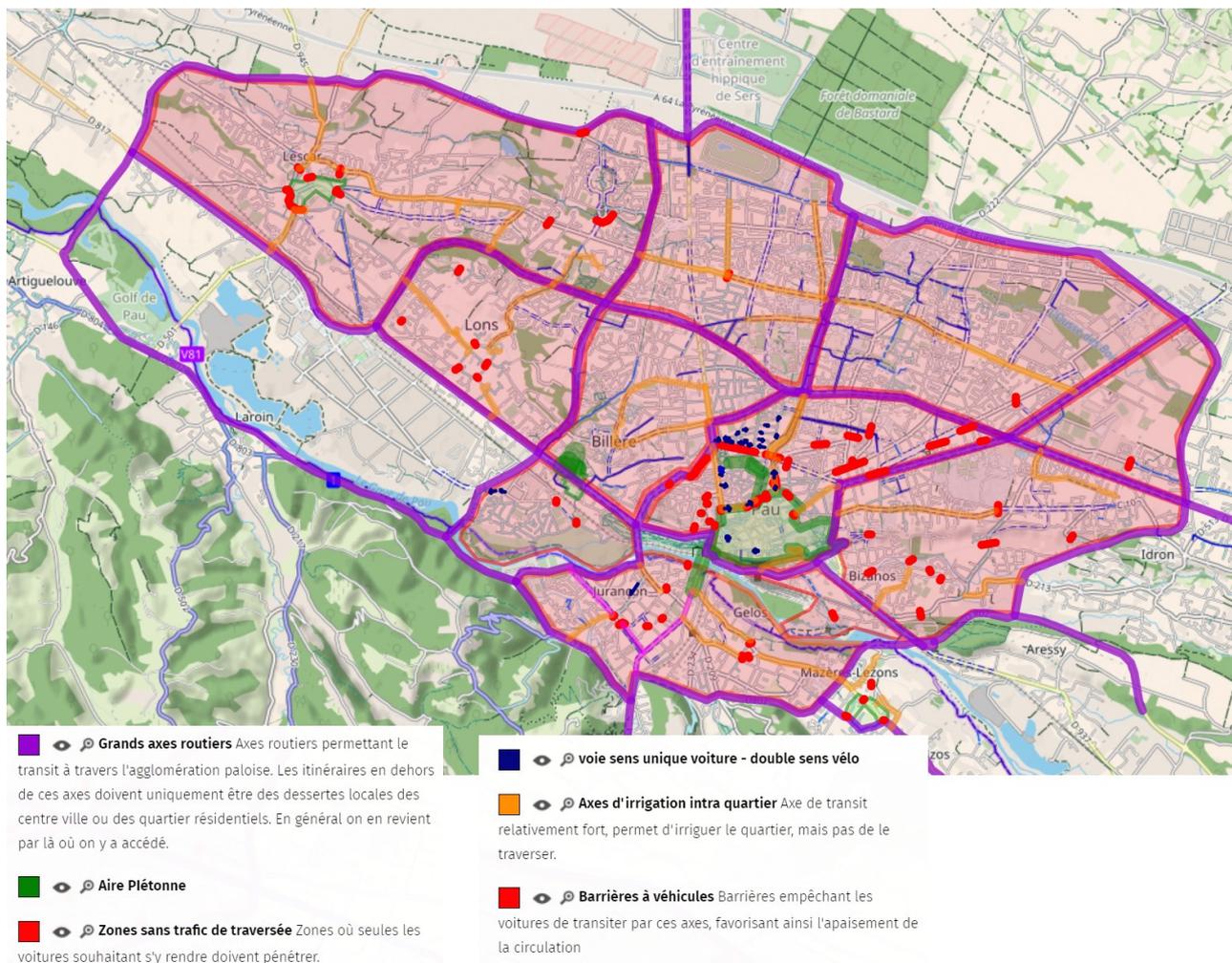
F-64000 PAU – Tél. 07 69 62 75 56

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

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Proposition alternative de hiérarchisation des axes routiers de l'agglomération



On trouve sur ce plan :

- des axes de transit (violet) autour et à l'intérieur de l'agglomération paloise, dédiés à des flux automobiles importants. Plusieurs axes identifiés comme voies structurantes dans le PDU ont été volontairement enlevée de cette catégorie dans notre proposition.
- Ils encerclent des zones (en rouge) dont l'aménagement interdit ou dissuade toute traversée automobile, desservies par les axes en orange.
- Au cœur de ces zones sans transit, les véhicules sont interdits de franchissement des marques rouges, les empêchant de traverser la zone de part en part. Notre proposition pour l'emplacement de ces franchissements interdit n'est pas exhaustive et s'est concentré sur certains territoires. Les parties nord des villes de Billère, Pau et Lons notamment ne font pas l'objet d'une proposition aboutie. Des sens uniques sont également proposé en bleu sur ce plan, trop petits pour être lisibles.

Ce point sera développé plus en détail avec l'action C-1 « Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville »

Sur le plan que nous proposons, nous trouvons également la création de zones piétonnes (en vert), ambitions absentes du PDU alors même que l'objectif de part modale annoncé pour la marche est très ambitieux (30 %). Voir notre commentaire sur l'axe A action 3 à ce sujet. Ces zones piétonnes ont aussi un rôle à jouer pour couper le trafic de transit inter-quartier et le reporter sur les axes structurants.

**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)

Axe A Action 2 : Lancer une politique de modération des vitesses

Dans cette action, il est fait mention de la généralisation de zones 30, mais il n'est que très peu fait mention du fait que la majorité des zones 30 déjà existantes dans l'agglomération n'ont de Zone 30 que le nom. Les vitesses moyennes y sont très souvent voisines de 50km/h voire plus.

La Mesure 2 dont l'objectif est de définir un référentiel d'aménagements ne mentionne que de la signalétique, alors qu'il est indispensable de réaliser des aménagements physiques permettant de faire respecter la vitesse de 30km/h maximum dans ces zones 30.

Pau à Vélo préconise que dans ce PDU soient spécifiés des aménagements minima des zones 30 permettant d'y faire respecter la vitesse maximum autorisée de 30km/h. Là encore, la guide de « Paris en selle » : <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/> préconise plusieurs aménagements physiques :

- La présence systématique de ralentisseurs en entrée et au cœur des zones 30, avec une préférence pour les plateaux ralentisseurs.
- La mise en place d'une signalisation plus claire des limitation de vitesse : marquage au sol, signalisations verticales, ...
- La présence systématique de radars pédagogiques, permettant aux automobilistes de se rendre compte de leur vitesse.
- La modification du plan de circulation pour éviter le trafic de transit, souvent plus rapide que le trafic riverain.

Mais aussi plusieurs autres mesures :

- Le lancement de campagnes de sensibilisations auprès de automobilistes sur l'intérêt des zones apaisées (30km/h et zones de rencontre) et sur les règles qui s'y appliquent.
- Le renforcement des contrôles de la vitesse effective par les forces de l'ordre

Axe A Action 3 : Engager un plan piéton

Le PDU ne propose aucune extension ni création de zone piétonne, alors qu'il ambitionne 30 % de part modale pour la marche à pied

Pau à Vélo propose d'inclure dans le PDU une extension de la zone piétonne du centre ville de Pau, ainsi que la création de nouvelles zones piétonne pour les centres de Billère, de Mazères-Lezons et de Lescar. Ces zones piétonnes couvrent des aires de commerce, de tourisme ou de loisir, et des abords d'établissements scolaire.

**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/>

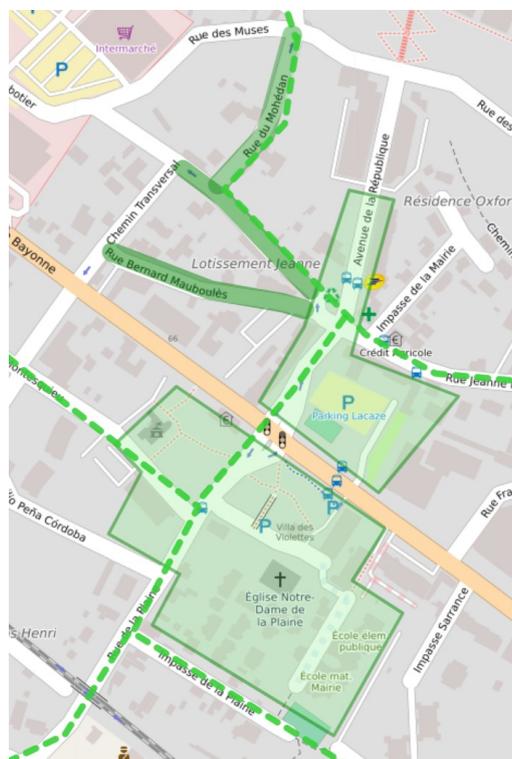
Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

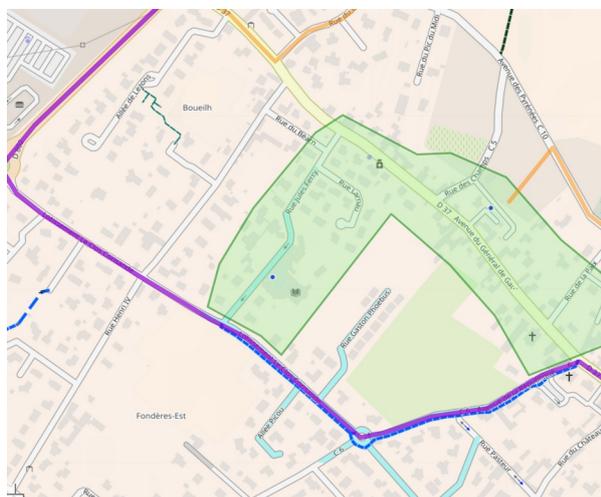
Proposition d'extension de l'aire piétonne de Pau (hypercentre, rue Carnot, place du Foirail et sa connexion au parc Lawrence).



pour Billère



Pour Mazères-Lezons



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



Association « Pau à Vélo »
 MJC Berlieuz, 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)



Le PDU ne propose aucune solution pour les abords des écoles, qui sont le lieu de proximité par excellence, où la marche à pied doit être favorisée.

Pau à Vélo demande que les rues aux abords des écoles soient transformées en rue piétonne, de façon temporaire aux horaires d'entrées/sorties, ou de façon définitive.

**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)

Axe A Action 4 : Aménager un réseau cyclable

En premier lieu, le budget alloué à cette action de 2.5M€ pour les 10 prochaines années, soit 1€40 par habitant et par an ce qui est très insuffisant pour atteindre l'objectif fixé de 288km d'aménagements cyclables d'ici 2030 alors que moins de 100km sont aménagés à ce jour. Le plan prévu à ce jour se base sur les aménagements disparates existants en tentant d'y apporter une continuité, souvent au prix de l'efficacité comme le montrent les trajectoires en zig-zag visibles sur plusieurs « liaisons efficaces » du PDU. Il n'acte aucune ambition « prioritaire » d'aménagement vélo conséquent, conçu, budgétisé et réalisé pour changer en profondeur les pratiques de mobilité, ce qui doit pourtant être l'ambition du PDU. Ceci est visible notamment par le fait qu'aucun « axe express » n'est référencé comme « prioritaire » dans le PDU.

Pau à Vélo, au regard des réalisations d'autres villes en France et dans le monde, préconise un budget annuel minimum de 10€ par an et par habitant, soit 8x plus que le budget prévu dans le PDU, pour permettre d'atteindre l'objectif de part modale de 10% et de réseau cyclable de 288 km en 2030. Le maire et président d'agglomération élu en 2020 s'est engagé dans ses promesses de campagnes à un budget de 15€/an/habitant pour le vélo. <https://municipales2020.parlons-velo.fr/s/583>, il semble tout à fait raisonnable que 10€ minimum de ce budget soit alloué à la réalisation du réseau.

Pau à Vélo demande à ce que le budget alloué à cette action soit augmenté pour permettre l'atteinte des objectifs fixés dans le PDU.

Aucune des mesures mentionnées dans cette action ne mentionnent le rôle des associations d'usagers dans la construction des projets d'aménagements alors que ces associations possèdent une vraie expertise et une réelle connaissance du terrain.

Pau à Vélo demande à ce que les associations d'usagers soit explicitement associées aux 4 mesures détaillées :

- Décliner le schéma cyclable à l'échelle du PTU
- Définir un référentiel d'aménagement
- Traiter les discontinuités cyclables
- Définir le plan de jalonnement.

Les remarques et commentaires sur le Plan Vélo lui-même sont reportés au début de ce document.

Axe A Action 5 : Développer l'offre de stationnement vélo

Pau à Vélo salue d'abord la bonne prise en compte dans le PDU (p.46 ; p.50) des points suivants :

Proscrire le mobilier type « étriers » (pince-roues). Nous signalons toutefois que sur le terrain cette mesure n'est pas suffisamment appliquée. De nombreux pince-roues n'ont pas encore été remplacés par des arceaux, comme devant la piscine Péguilhan par exemple. Nous rappelons aussi que le *Code de la Construction et de l'Habitation* n'autorise plus ce type de mobilier pour les nouvelles constructions depuis le 01^{er} janvier 2017. Or cela n'a pas été respecté pour le local vélos de la Base d'Eaux-Vives du pont d'Espagne inaugurée en 2018.

Installation à proximité du lieu visé. Là encore, des progrès à faire. Au Stade du Hameau, le parc deux-roues est à 160m des guichets... C'est bien mieux devant le Nouste Camp où les arceaux sont à proximité immédiate de la billetterie.

Encombrement des trottoirs. En ville, on évitera d'installer les arceaux sur le trottoir à moins que celui-ci soit très large (> 6m). Le piéton est l'utilisateur le plus vertueux, ne lui enlevons pas de l'espace ! Erreur faite

**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)

encore récemment, rue Guichenné (passage de la République) ou place de la Libération / rue des Cordeliers. On préférera gagner de l'espace en supprimant du stationnement voiture (1 place voiture = 6 vélos).

Abris vélos pour durées moyennes et longues. Catégoriser les emplacements suivant la durée de stationnement – courte / intermédiaire / longue – est une très bonne chose pour ensuite en déterminer le mobilier : abrité pour les durées intermédiaires, abrité et sécurisé pour les durées longues. C'est bien de le dire, c'est encore mieux de le faire. Par exemple, c'est à la municipalité – et non à Pau à Vélo – de se rendre compte elle-même qu'aucun abri (ni même aucun arceau !) n'a été prévu pour les vélos des 200 étudiants de l'École des Arts. Abri vélo qui, pour l'heure se fait toujours attendre.

Pau à Vélo invite ensuite à apporter beaucoup plus de soin aux points ci-dessous, généralement peu voire jamais pris en compte. Ce sont pourtant des éléments garants d'un stationnement de qualité. Les ignorer s'avérera contre-productif pour la ville, par la détérioration ou la non-utilisation des stationnements proposés.

- **Choix de l'arceau.** Quelle déception de voir encore des arceaux boulonnés parmi ceux installés en 2020 ! Nous recommandons les arceaux scellés, à la fixation bien plus robuste dans le temps. À éviter également : les arceaux présentant des arêtes saillantes susceptibles d'érafler les cadres ; les modèles comportant du bois (peu durable) ; les modèles trop larges qui excluent les petits antivols. Par opposition, un arceau correct sera scellé, en général tubulaire (diamètre tube \simeq 50 mm) et en forme de « A » ou de « U inversé »
- **Protégés des voitures.** Lorsqu'une série d'arceaux est installée sur une ou plusieurs places de parking voiture en créneau, il faut toujours encadrer ce stationnement vélo par des protections contre le parcage des voitures sur les places attenantes. On construira par exemple un îlot en maçonnerie devant le premier et le dernier arceau.
- **Insertion des vélos cargos.** Pour les stationnements dont l'espace est suffisant en longueur et en largeur, on pourra espacer les arceaux d'environ 130 cm pour permettre l'insertion des vélos cargos.

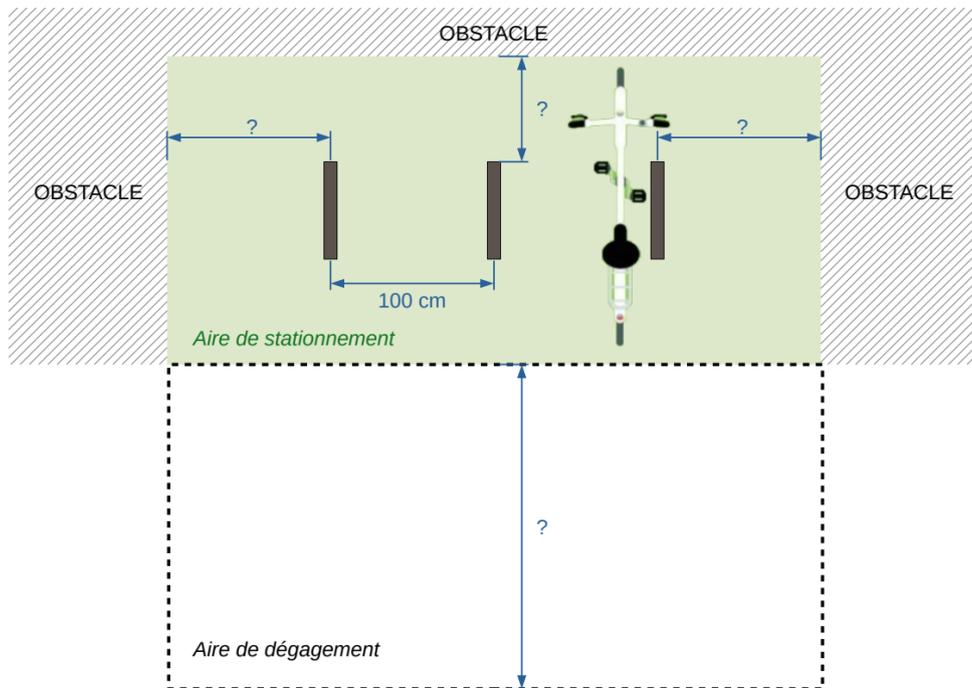
Créer un gabarit. Actuellement sur Pau, seule la distance entre deux arceaux semblent être standardisée (100 cm). C'est oublier de prévoir les espaces nécessaires devant les arceaux, derrière et sur les côtés afin d'assurer à l'utilisateur un stationnement confortable en toutes situations. Car bien souvent, les arceaux sont installés trop proches d'un mur, d'une jardinière, etc. En concertation avec Pau à Vélo, les Services Techniques pourraient établir de telles mesures standards et transmettre ce gabarit aux entreprises sous-traitantes (Sogeba, Colas).

**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)



Déterminer les distances devant, derrière et sur les côtés des arceaux pour un stationnement confortable.

Axe A Action 8 : Créer une commission de suivi de l'accidentologie

Pau à Vélo demande à ce que soit explicitement indiqué dans le PDU que l'accidentologie cyclable sera étudiée spécifiquement pour réaliser un retour d'expérience des aménagements existant et orienter au mieux les aménagements futurs.

Cela paraît en effet nécessaire dans notre agglomération qui déplore plusieurs décès de cyclistes par an et de nombreux autres accidents.

Axe C Action 1 : Réduire les trafics de transit pour apaiser la ville

La seule mesure mentionnée dans cette action ayant pour objectif de limiter le trafic de transit dans la ville et les quartiers résidentiels, est la limitation des entrées/sorties de la rocade.

Dans le PDU, les objectifs de sécurité et d'apaisement de la circulation sont mis en avant. La réduction du trafic de transit est un des facteurs clefs d'apaisement qui contribue à améliorer la qualité de vie des riverains. Il faut un plan d'action concret suivi d'actes, ce que n'indique pas le PDU. Pourtant, il est facile de constater que le trafic de transit, est source de « pointes de vitesse ». Au lieu de suivre les axes routiers majeurs (limités à 50km/h) et suivant parfois les indications fournies par les applications GPS, les véhicules motorisés empruntent des zones résidentielles à 30km/h « pour gagner du temps » (quelques minutes en générale), en y dépassant largement les 30m/h et en mettant en danger les riverains.

Pau à Vélo a mené une réflexion sur la suppression du trafic de transit dans des zones autour desquelles des axes automobiles structurant permettent d'aller d'une zone à une autre. Afin de garantir l'absence de transit, les plans de circulation de ces zones sont revus avec de nombreuses impasse débouchantes ou sens uniques, empêchant le transit.

Pau à Vélo demande que le PDU intègre des orientations pour faire évoluer le plan de circulation dans les zones résidentielles pour réduire le trafic de transit.

**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

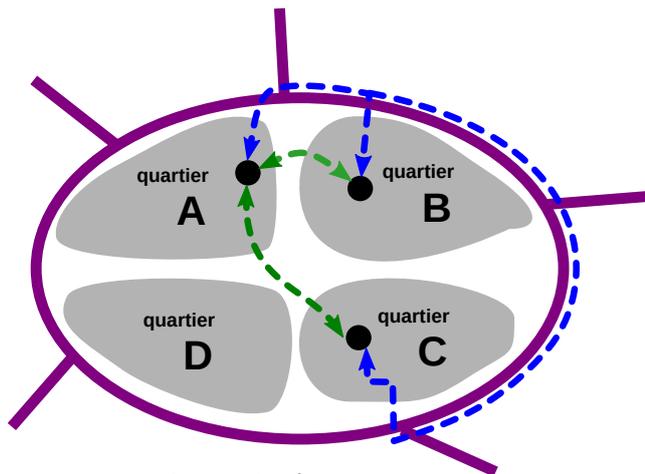
E-mail pau@fubicy.org, Web <http://www.pauavelo.fr/>

Association membre de la FUB

(Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

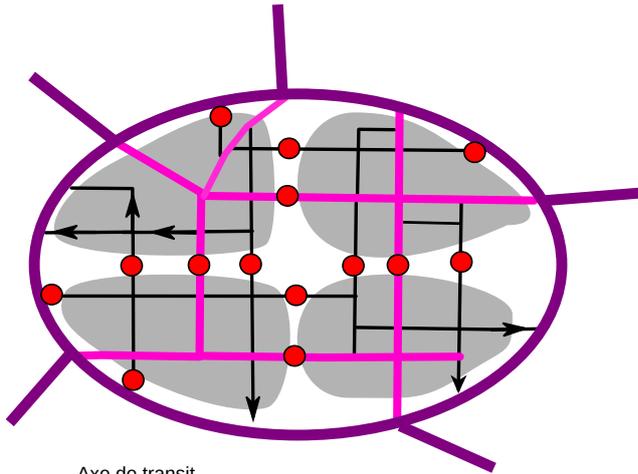
Pau à vélo demande que la mise en œuvre du modèle « Van den Berg » (voir schéma ci-dessous) soit incluse dans le PDU

Modèle de circulation souhaité



- Axe de transit motorisé principal
- ↔ Itinéraire actif (PMR, piéton, vélo)
- ↔ Itinéraire motorisé

Implémentation

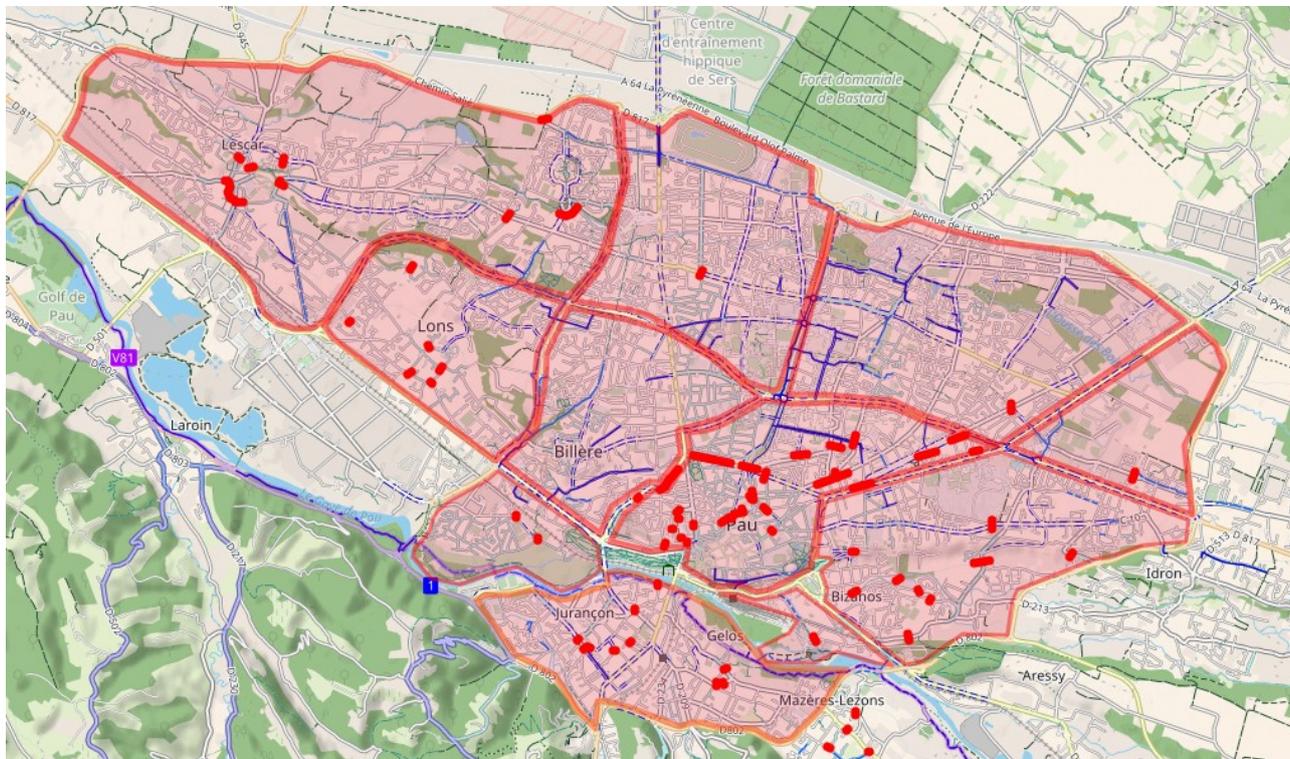


- Axe de transit motorisé principal
- Axe de pénétration dans le quartier
- Rue résidentielle
- ➔ Sens unique
- Barrière, plot, borne ou jardinière empêchant le passage des véhicules motorisés

Pau à vélo propose une ébauche d'implémentation de ce modèle à l'échelle de l'agglomération

Le plan ci-dessous présente les zonages sans transit, ainsi que les zones infranchissables par les voitures au cœur de ces zones (en rouge).

Proposition de découpage de l'agglomération en zones sans transit automobile



**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)

Echangeur de Morlane

L'échangeur de Morlane est présenté comme une solution pour réduire le trafic de transit. Pau à Vélo conteste cette analyse, il est reconnu que de nouveaux aménagements routiers ne réduisent pas le trafic mais l'augmentent, ils sont une incitation supplémentaire à utiliser un véhicule motorisé en offrant de nouvelles possibilités de déplacement dans un temps similaire. Cette incitation à utiliser un véhicule motorisé va explicitement contre l'un des objectifs fondamentaux du PDU : « chercher à modérer l'usage de la voiture ».

Pour réduire le trafic de transit de façon compatible avec les objectifs de réductions des déplacements motorisés, il faut créer des contraintes sur les itinéraires en dehors des axes structurants, et non pas créer de nouveaux itinéraires structurants. Comme indiqué en introduction, une bonne majorité des trajets effectués en voiture dans l'agglomération se font sur des distances tout à fait envisageables autrement qu'en voiture (moins de 4km, en vélo, et moins de 7km en vélo électrique). Il s'agit donc d'inciter à se déplacer autrement, et non pas de faciliter le déplacement en voiture. Ce projet au budget conséquent (20 millions d'euros, soit 8 fois budget vélo prévu pour l'agglomération) est tout à fait hors de propos dans une optique de développement durable, et de modération de l'usage de la voiture.

Axe C Action 4 : Faire évoluer les politiques publiques de stationnement

Aucune mention d'un objectif quantitatif de réduction de l'emprise du stationnement sur l'espace public n'est mentionnée dans ce PDU. Et pire, les seules actions quantitatives mentionnées consistent à augmenter l'offre de stationnement dans le hypercentre, ce qui va mécaniquement augmenter le trafic automobile pour atteindre ces capacités de stationnement. Ces aménagements vont à l'encontre des objectifs du PDU.

Dans le but d'atteindre les objectifs du PDU, **Pau à Vélo demande que soient inscrits dans ce PDU :**

- **un moratoire sur la création de places de stationnement autres que dans des parkings relais en périphérie de l'agglomération**
- **Une politique de diminution progressive du nombre de places de stationnement en le réservant aux résidents.**

Axe C Action 7&8 : sur la problématique des livraisons

La problématique des livraisons et des nuisances qu'elles génèrent sont bien exposées. Mais jamais des solutions de livraison du dernier kilomètre en vélos cargos ne sont évoquées, alors qu'elles sont efficaces et génèrent très peu de nuisances.

De nombreuses villes possèdent des entreprises proposant ces services, dont la ville de Pau avec les « Triporteurs Palois », membres du réseau des « triporteurs de l'Ouest », proposant ces services dans 8 agglomérations françaises.

Pau à Vélo demande à ce que soit intégré au PDU un objectif de développement de la livraison du dernier kilomètre en vélo cargo.

Axe C Action 11 : Observatoire des déplacements

Sur cette action, les associations d'usagers ne sont pas listées dans les partenaires p 189 du plan d'action (document B3), et il ne lui est alloué aucun budget. **Pau à vélo demande que les associations d'usagers soient**

**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)

des partenaires de cet observatoire, aussi bien pour récolter des données, que pour en tirer partie. Les données collectées et les études menées par cet observatoire devront être accessibles au public, et non aux seuls adhérents de l'observatoire, comme semble le mentionner le PDU

Il semble inconcevable de parvenir à une observation correcte avec un budget nul. **Pau à vélo demande qu'un budget soit alloué à cet observatoire.**

Il est regrettable que les livrables de cet observatoire restent à définir et ne soient pas explicités dans le PDU.

Pau à Vélo propose que le « baromètre des villes cyclable », organisé annuellement par la FUB, soit une base de travail exploitée par cet observatoire, et que l'agglomération soit un acteur actif de la diffusion du questionnaire permettant de récolter les données du baromètre au sein de la population paloise.

Basé sur un questionnaire ouvert au public, ce baromètre permet d'obtenir une note de cyclabilité, d'identifier les points forts et les points faibles de la politique cyclable, les points noirs et les axes à traiter prioritairement pour chaque ville. Ce baromètre est fondé sur un questionnaire homogène au niveau national, qui permet de comparer les villes entre elle. Jusqu'à présent, l'agglomération n'a pas été un acteur de la diffusion du questionnaire permettant d'établir le baromètre au sein de sa population. Cette diffusion a été assurée par les associations, ce qui en a restreint le public participant.

Axes manquants

Communication

Pau à vélo note que le PDU ne prévoit aucune action de communication auprès du public. Pourtant, la communication est un vecteur essentiel de changement des comportements, c'est ce vecteur qui est utilisé notamment pour vendre un grand nombre de véhicule automobile. **Pau à Vélo réclame que le PDU intègre des actions de communication invitant le public à changer de mobilité.** Par exemple :

- Un plan de communication annuel par affichage et par diffusion sur les totems vidéos.
- Des compteurs vélos lisibles par les automobilistes et les cycliste, sur les axes emblématiques aménagés.
- L'organisation annuelle ou mensuelle de journée sans voiture, y compris en dehors des week ends. Ces journées pourront être l'occasion de dédier des axes emblématiques aux mobilités douces. La mesure pourrait être même hebdomadaire en ce qui concerne les dimanches

Services

Pau à vélo note également que le PDU ne prévoit pas de création de service liés à la mobilité active.

Pau à vélo demande que le PDU intègre une action d'aide publique à l'achat et à la maintenance de vélo, y compris non électrique.

Pau à vélo demande que le PDU prévoit la création d'une ou plusieurs « Maison du vélo » à l'échelle de l'agglomération, pour faciliter l'accès du public à la mobilité vélo : Cours de vélos, réparation, location longue durée de tout type de vélo, location courte durée de vélo cargo, accès aux aides financières proposées par l'agglo pour le vélo, accès à une cartographie de l'agglomération adaptée à la pratique du vélo.

**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)