



**M. François BAYROU**  
**Maire de Pau et Président de la**  
**Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées**

Hôtel de Ville  
Place Royale  
64000 PAU

à Pau, le 8 mai 2020

Objet : Garantir des conditions de déplacement sûres pour le déconfinement

Monsieur le Maire, Monsieur le Président,

Ce courrier contenant des éléments plus détaillés complète la lettre ouverte ci-jointe qui a été partagée en ligne sur la plateforme Change.org et a recueilli plus de 1000 signatures. La liste des signataires et les commentaires à cette pétition sont également en pièces jointes.

## Qu'advient-il de nos mobilités à l'issue de ce confinement ?

A l'issue de la période de confinement lancée en réaction à la crise sanitaire du coronavirus, il y a fort à craindre que le paysage de nos mobilités quotidiennes soit très perturbé, notamment à cause des évidentes difficultés à respecter les règles de distanciation physique dans les transports en commun et dans les espaces publics. Malgré l'importance des modes collectifs pour ceux qui ne peuvent se déplacer autrement (scolaires, personnes sans permis ou sans voiture, personnes à mobilité réduite, etc), **beaucoup privilégieront des modes de déplacement individuels.**

Alors que, comme beaucoup, nous attendons avec impatience la reprise de l'activité économique, le retour de nos enfants à l'école et espérons pouvoir retrouver un minimum de vie sociale, nous craignons aussi **une augmentation drastique du nombre de voitures en circulation**, des longueurs de bouchon et de la pollution de l'air là où pendant 8 semaines la nature commençait à reprendre ses droits, comme vous le faites vous-même remarquer.

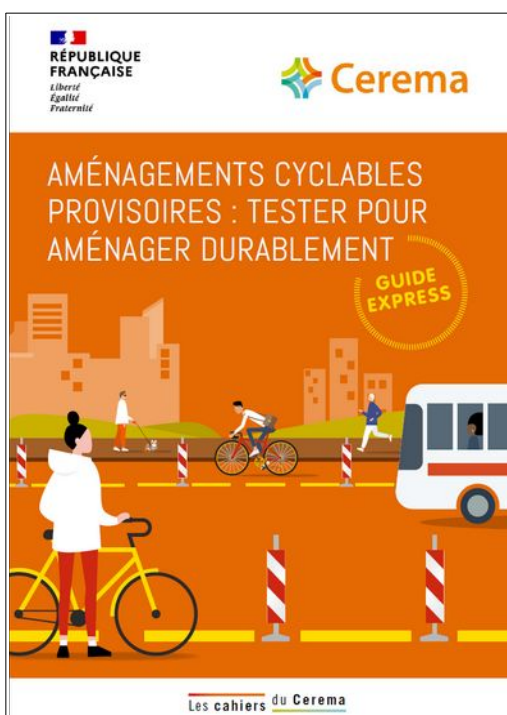
Nous avons une pensée particulière pour les parents d'élèves qui éprouveront des difficultés à laisser leur progéniture utiliser les transports collectifs. Par crainte d'une deuxième vague de contagions via les multiples points de contact partagés dans les bus. Et l'application des règles de distanciation limitera la capacité de ces services. Ici aussi, beaucoup préféreront s'orienter vers des modes de déplacement individuels.

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



## Les solutions actives à l'aune de l'urbanisme « tactique »

Les mobilités douces/actives peuvent jouer un rôle important à l'occasion de ce déconfinement. De nombreuses agglomérations en France et à l'étranger en sont déjà persuadées et commencent à appliquer un "urbanisme tactique" consistant à expérimenter des aménagements piétonniers et cyclables temporaires sous forme de trottoirs élargis, de rues piétonnes et de pistes cyclables sécurisées, larges et continues. Les solutions techniques ont déjà été partagées par le Cerema auprès des collectivités et lors d'une visioconférence qui a réuni plus de 500 acteurs à travers le pays, dont des membres des services des communes de l'agglomération et de notre association. Vous trouverez en pièce jointe une copie du guide édité et diffusé en des temps records par le Cerema pour accompagner les collectivités dans leurs démarches : « Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement ».



*Aménagements expérimentaux à Bogota et Denver*



Au delà des efforts à réaliser pour offrir des infrastructures sécurisées, la promotion du déplacement à vélo passe aussi par l'apprentissage, et l'aide à l'achat et à la réparation pour les personnes peu ou mal équipées en vélo et accessoires. Des services existent déjà à Pau (vélo-école, vélocistes et atelier de réparation) et notre fédération, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) coordonne un « Coup de Pouce Vélo » afin de guider et accompagner financièrement par un chèque de 50 euros les personnes ayant besoin de ces services pour se « remettre en selle ». Le gouvernement a investi 20 millions d'euros dans ce programme et la plateforme en ligne [www.coupdepoucevelo.fr](http://www.coupdepoucevelo.fr) sera opérationnelle dès le 11 mai. **Une communication municipale sur ce programme serait bienvenue afin d'orienter les personnes qui en auront besoin.**

Nous profitons de ce courrier pour vous demander, une nouvelle fois, de **proposer une aide locale pour l'achat d'équipement**. Le coût d'équipements spécifiques mais néanmoins indispensables pour certains usages, comme les vélos à assistance électrique (VAE) et les vélos-

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



**Association « Pau à Vélo »**

MJC Berlioz 84 avenue de Buros

64000 PAU / Tél : 07 69 62 75 56

E-mail : [pau@fub.fr](mailto:pau@fub.fr) / [www.pauavelo.fr](http://www.pauavelo.fr)

Association membre de la FUB

cargos, est un frein au changement de mobilité pour des foyers aux revenus limités. Concernant les VAE, vous savez certainement que l'offre de location longue durée proposée par Idelis ne permet pas de répondre aux nombreuses demandes. Si ce besoin locatif ne peut être satisfait par de nouvelles commandes d'équipements, il conviendrait de le compléter par de l'acquisition. L'octroi d'une aide locale, même d'un montant limité, permet ensuite d'accéder au « bonus vélo » complémentaire proposé par l'État, et encourage à acquérir son propre matériel.

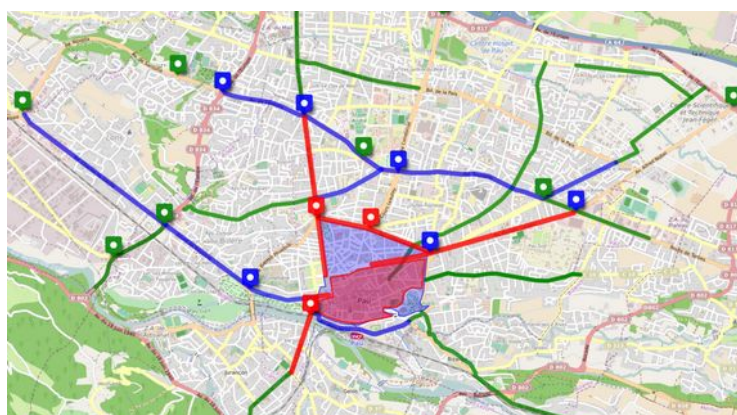
De mesures d'envergure sont dévoilées chaque jour par des collectivités françaises de toutes tailles et de tous bords politiques. Beaucoup se lancent dans la création d'infrastructures temporaires de circulation et de stationnement vélo, et la sécurisation des déplacements à pied en rééquilibrant le partage de l'espace public. Ces aménagements, expérimentaux la plupart du temps, permettent d'**assurer la distanciation physique entre personnes et avec les véhicules motorisés**, et encouragent **une activité physique modérée au quotidien**. Les premières pistes cyclables temporaires de France ont été inaugurées par le Maire de Montpellier le 24 avril. Toulouse, Rennes et Lille lui ont emboîté le pas. La dernière annonce en date nous vient de Nice, où Christian Estrosi s'engage à ouvrir 60 km de pistes cyclables en moins d'un mois.

## L'urbanisme tactique appliqué à l'agglomération paloise

Malgré les perches tendues en direction de vos services, nous n'avons pas encore eu vent de pareil programme à Pau. L'heure du déconfinement n'a pas encore sonné que nous voyons déjà le trafic automobile occupé à nouveau l'espace qui lui était alloué auparavant.

Les 17, 20 et 22 avril, nous vous avons transmis par voie électronique les premières préconisations de notre groupe de travail Aménagements. Nous avons ensuite poussé plus loin la réflexion pour aboutir au plan décrit ci-dessous, indiquant les axes et secteurs à traiter suivant 3 niveaux de priorité. Ces niveaux de priorité sont basés sur les résultats du Baromètre des Villes Cyclables 2019 organisé par la FUB et auquel 780 habitants de l'agglomération ont participé :

- **en Rouge, le niveau 1, hautement prioritaire** : axes et intersections à sécuriser en priorité, piétonisation du cœur de ville,
- **en Bleu, le niveau 2, également prioritaire** : axes et intersections à sécuriser dans un second temps, élargissement de l'aire piétonne à l'ensemble de la zone 30 centrale actuelle,
- **en Vert, le niveau 3, complémentaire** : inclut des axes et intersections complémentaires, permettant d'assurer des continuités cyclables vers les véloroutes et les grands pôles d'attractivité.



*Plan des axes et intersections à aménager en priorité*

*(également en pièce jointe)*

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



Le seul axe aujourd'hui sécurisé pour les cyclistes (le long du circuit de Fébus) n'apparaît naturellement pas sur ce plan.

Les axes identifiés sur ce plan ont aujourd'hui un niveau de sécurité proche de zéro. Seuls les cyclistes les plus aguerris, ou les plus téméraires, peuvent s'y aventurer.

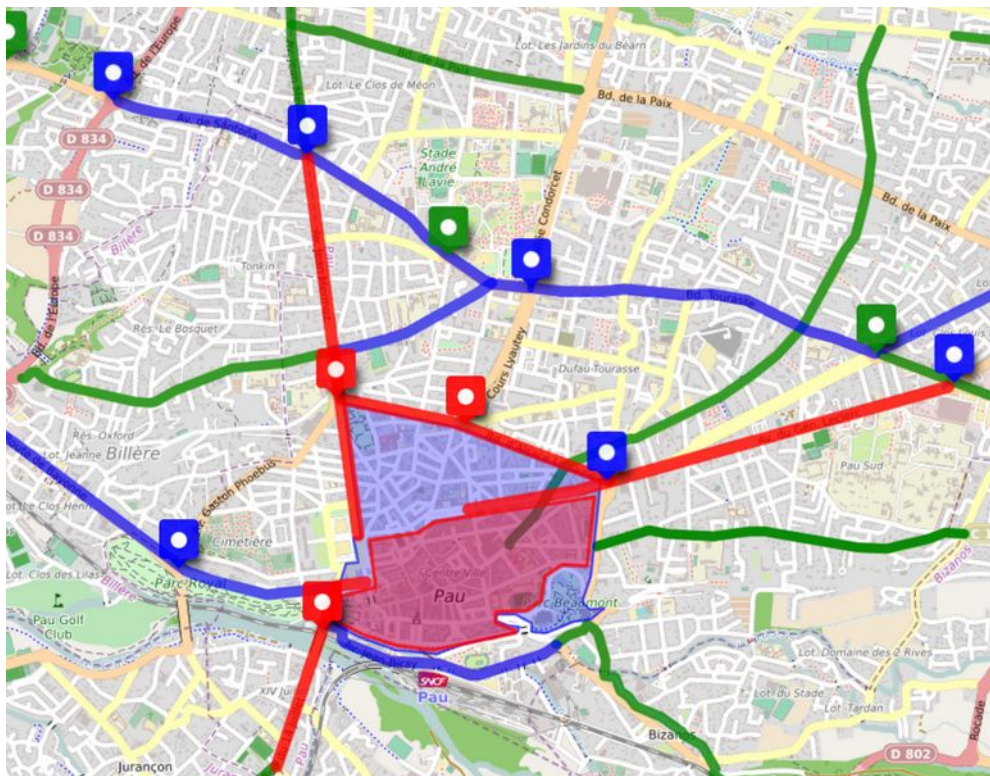
Détaillons les 2 niveaux les plus prioritaires :

**Le niveau 1 (rouge)** comprend :

- 3 grandes pénétrantes particulièrement accidentogènes : **l'avenue Jean Mermoz/Résistance** au Nord, **la rue et le pont du XIV juillet** au Sud, et **l'axe Castetnau, Général de Gaulle et Général Leclerc** à l'Est,
- **le boulevard d'Alsace-Lorraine**, que tout cycliste aborde aujourd'hui avec beaucoup d'appréhension, et
- **les grandes intersections** de ces axes identifiées par les cyclistes comme principaux points noirs de la ville.

**Le niveau 2 (bleu)** comprend notamment:

- la rue d'Etigny et la route de Bayonne vers l'Ouest,
- les avenues Gaston Lacoste et Jean Biray, où la vitesse des voitures rebute plus d'un cycliste potentiel,
- le boulevard Tourasse au Nord, et ses continuités vers l'Ouest : le cours Léon Bérard et le boulevard du Recteur Jean Sarrailh,
- l'avenue Péboué, très plébiscitée par les « pendulaires » du Nord-Est palois,
- la plupart des intersections les plus accidentogènes.



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



**Association « Pau à Vélo »**

MJC Berlioz 84 avenue de Buros

64000 PAU / Tél : 07 69 62 75 56

E-mail : pau@fub.fr / www.pauavelo.fr

Association membre de la FUB

Sur l'ensemble des axes et des intersections ci-dessus identifiées, nous vous demandons d'agir pour permettre de déployer la « solution vélo » à l'occasion de ce déconfinement. Les solutions techniques préconisées par le Cerema sont toutes indiquées. Elles consistent à mettre en place **des pistes cyclables temporaires identifiées par du marquage jaune au sol et isolées du trafic motorisé par des balises d'alignement** ou autres obstacles appropriés. Ces pistes doivent être suffisamment larges pour assurer une distanciation physique. Sur certains axes, il pourrait donc être nécessaire de **revoir le plan de circulation**, d'envisager des sens uniques ou de supprimer du stationnement. Un soin particulier devra être apporté aux **entrées et sorties des ronds-points, principaux points noirs de l'agglomération**.

S'ils font leurs preuves, ces aménagements expérimentaux pourraient être pérennisés. Il ne vous échappera pas, d'ailleurs, que plusieurs des axes identifiés prioritaires correspondent à une forme embryonnaire du **Réseau Express Vélo (REV)** que nous avons mis en avant dans nos plaidoyers diffusés à l'occasion des élections municipales. Le plan de ce REV est rappelé en pièce jointe.

Nos adhérents se sont mobilisés pour créer les visuels présentant des suggestions d'aménagements favorables aux modes actifs à l'occasion de ce déconfinement. Nous vous les transmettons en pièces jointes.



*Suggestions d'aménagements Rue Montpensier et Boulevard d'Alsace-Lorraine*

Nos recommandations d'aménagements expérimentaux vont évidemment de paire avec le respect des infrastructures existantes :

- **la libre circulation sur les voies vertes du territoire** (pendant le confinement, leur accès étant interdit par arrêté préfectoral, les cyclistes ont du se replier sur des voies non sécurisées),
- la sensibilisation et le contrôle du bon usage de ces infrastructures (sanctionner les excès de vitesse, ainsi que la circulation, l'arrêt et stationnement sur les voies dédiées et les sas vélo).

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



Page 5/7

**Association « Pau à Vélo »**

MJC Berlioz 84 avenue de Buros

64000 PAU / Tél : 07 69 62 75 56

E-mail : pau@fub.fr / www.pauvelo.fr

Association membre de la FUB

SIRET 533-208-724-00013 • APE 9499Z

## De la redynamisation du cœur de ville

**Le piéton doit devenir prioritaire dans le cœur de nos villes.** Dans le cadre du déconfinement et des règles particulières de distanciation physique, il en va de la survie du commerce de proximité et de l'attrait pour le parc immobilier urbain.

Dans les secteurs centraux (identifiés en rouge et bleu sur le plan précédent), les piétons doivent pouvoir circuler en sécurité en tout lieu de l'espace public, espacés les uns des autres, et sans subir une quelconque pression des véhicules motorisés. Autant dans leur déambulation que dans les files d'attente devant les commerces ou les services publics.

Il est donc indispensable d'**élargir les trottoirs dans les centres-villes et centres-bourgs de l'agglomération**, si nécessaire en récupérant de l'espace sur les bandes de stationnement automobiles, mais aussi de piétonniser massivement les secteurs les plus denses pour redonner à l'être humain la place qu'il mérite.

Les cyclistes sont également de très bons clients pour le commerce de proximité. Il conviendra donc de leur offrir **des espaces de stationnement vélo supplémentaires**. Des arceaux amovibles (ou à défaut des barrières « Vauban ») doivent être positionnés dans les lieux clés du centre-ville. Au-delà de son utilité immédiate pour déconfiner nos mobilités, cette offre fera office d'expérimentation. Si ce stationnement supplémentaire est plébiscité, il pourra être pérennisé par la suite avec des arceaux et des abris-vélos « en dur ». Les équipements de stationnement amovibles seront réutilisés ultérieurement pour les manifestations estivales (dès lors que ces rassemblements seront à nouveau possibles).

Pour relancer le secteur de la restauration qui a beaucoup souffert de la crise sanitaire, nous préconisons de doubler les espaces de terrasse mis à la disposition des restaurateurs. Il faudra pour cela réellement interdire l'accès des aires piétonnes aux véhicules motorisés afin de sécuriser les lieux, et permettre aux restaurateurs de suffisamment espacer leurs tables.



*La terrasse d'un restaurant à Wuhan*

Voilà de quoi attirer la population dans le cœur de nos communes, leur redonner vie, relancer le commerce, tout en respectant la distanciation qui s'imposera dans ce nouveau monde « d'avec » le coronavirus.

## La mobilité de nos enfants

Comme indiqué plus haut, il faut craindre un rejet du transport scolaire collectif et un repli vers les modes de déplacement individuel. **Toutes les mesures doivent être prises afin que ce report modal ne bénéficie pas à la seule voiture.** Nos préconisations ci-dessus pour encourager les modes actifs vont dans ce sens. Les infrastructures piétonnes et cyclables expérimentales doivent pouvoir **accueillir des enfants en autonomie et en sécurité**. Notre offre de « vélo-école » s'adresse à des personnes de tout âge et notamment les enfants. Les aides à l'achat et à

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



la réparation de matériel doivent aussi couvrir les équipements visant les plus jeunes (vélos pour enfants, vélos-cargos, remorques, sièges enfants, etc).

Au-delà du trajet domicile-école, une attention particulière doit être apportée aux abords des établissements scolaires. Les rues bordant les écoles doivent être traitées en aires piétonnes ou en zones de rencontre, au minimum de façon temporaire, au mieux de façon pérenne, afin de sécuriser les déplacements là où ils sont denses aux heures d'entrée-sortie des classes, mais aussi de façon à assurer la distanciation physique entre les enfants, leurs parents et le personnel d'encadrement, en écartant tout conflit potentiellement accidentogène avec des véhicules.

## La ville d'après : des quartiers a vivre

Pour paraphraser l'association « Rue de l'Avenir » dans son dernier communiqué,

Les dispositions décrites ci-dessus sont les détails d'une conception globale de la ville organisée pour le bien-être de ses habitants. Plusieurs grandes villes européennes mettent en œuvre un système de maillage qui consiste à donner un statut de quartier apaisé à la totalité de l'espace des quartiers bordés par le réseau des grandes artères qui comportent des voies en site propre pour les autos et pour les vélos. Ce plan de circulation hiérarchisé, que nous décrivons dans notre manifeste destiné aux candidats aux élections municipales, est une réponse particulièrement appropriée aux préoccupations de distanciation et de santé publique auxquelles nous sommes aujourd'hui confrontés.

A l'intérieur des mailles de ce réseau, à l'instar des « zones de rencontre » :

- la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h,
- piétons, cyclistes et automobilistes se partagent l'espace public,
- les enfants ont le droit de jouer dans la rue,
- la circulation n'est pas nécessairement arrêtée, mais ralentie et limitée aux seuls riverains, le plan de circulation éliminant le trafic de transit.

Cette clarification des usages semble être l'image de la ville des années qui viennent. Profitons de cette période pour en faire l'expérience dans l'agglomération de Pau.

Ces aménagements temporaires, tactiques, expérimentaux (peu importe le nom) doivent profiter à l'ensemble des habitants de l'agglomération. Vos services sont compétents à Pau, mais aussi sur de nombreuses voies communautaires, et votre voix est écoutée bien au-delà des limites de la ville de Pau. Nous comptons sur vous. Les nombreux signataires de cette pétition comptent sur vous. Mais il faut agir vite. Afin que la sortie du confinement se déroule dans les meilleures conditions pour l'ensemble de la population.

Nous sommes disponibles pour vous accompagner dans cette démarche, intégrer un groupe de travail dédié et définir avec vous des priorités.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, Monsieur le Président, en nos sentiments les plus respectueux.

Hervé LAURENT  
pour le Conseil d'Administration  
de l'association « Pau à Vélo »

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

