



Pau Béarn Pyrénées Mobilités

Hôtel de France
2 bis Place Royale
64000 PAU

à Pau, le 28 juillet 2020

Objet : Retour sur les récents aménagements cyclables et piétonniers

Madame, Monsieur,

Notre Conseil d'Administration a fait le point sur les derniers aménagements mis en place par la collectivité et ceux encore attendus, notamment ceux visant à sécuriser des voies cyclables pré-existantes ou à en créer de nouvelles.

Plusieurs sorties dans la presse ou sur les réseaux sociaux dénoncent la supposée dangerosité des séparateurs mis en place sur la Route de Tarbes. Certain.e.s appellent même à leur retrait. Aussi nous paraissait-il important d'observer, de mesurer et de récolter des témoignages, afin d'évaluer objectivement les solutions proposées et d'exprimer un avis à leur rencontre.

Nous reviendrons d'abord sur la pertinence des axes retenus pour réaliser ces aménagements, qu'il s'agisse de la sécurisation de voies existantes ou de la création de voies temporaires ou expérimentales.

1. Pertinence des axes retenus

Dans [un courrier du 8 mai 2020](#), nous sollicitons la collectivité pour profiter des rues vidées de leurs voitures et de l'élan national sur l'« urbanisme tactique » afin de créer des aménagements cyclables et piétonniers là où le besoin est le plus prégnant. Le choix des axes et intersections retenus pour les aménagements cyclables comportait 3 niveaux de priorité et était essentiellement basé sur les 600 réponses au Baromètre des Villes Cyclables de la FUB (<http://carto.parlons-velo.fr/>).

Ce choix a l'avantage de s'appuyer sur les suggestions concrètes des usagers pratiquants, et réciproquement, présente l'inconvénient de ne pas prendre en compte l'avis de personnes qui ne se sont pas encore intéressées à l'alternative vélo car cette option est pour l'heure inenvisageable sur leurs itinéraires habituels.

Lors d'une réunion en Mairie le 29 mai, vous partagiez avec nous quelques voies et solutions techniques retenues, puis les semaines suivantes, nous découvrons l'intégralité du [plan vélo estival](#).

On y percevait un intérêt plus que pertinent pour la sécurisation de quelques grands axes pénétrants et transversaux de la ville. Mais aussi l'absence flagrante de traitement sur des axes structurants, où la pratique cyclable est aujourd'hui embryonnaire et accidentogène, ainsi que la carence de sécurisation des intersections « points noirs » et des liaisons avec le centre-ville.

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

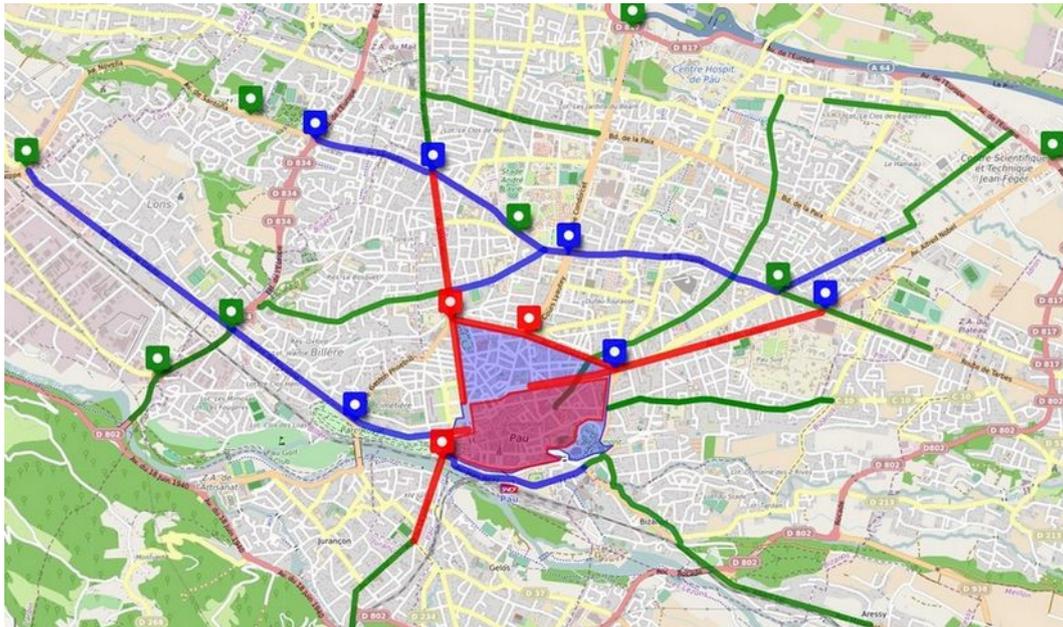


Page 1/12

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 et de l'AF3V

SIRET 533-208-724-00013 · APE 9499Z

Pour rappel, le plan des axes et intersections sur lesquels des aménagements sécurisés nous semblaient prioritaires :



Et le plan des axes retenus par les services de la Communauté d'Agglomération :



Afin de mieux juger de la pertinence des axes retenus par les uns et les autres, et d'avoir une base pour mesurer les évolutions futures, nous avons réalisé une campagne de comptages et mesuré les parts modales aux entrées du centre-ville de Pau.

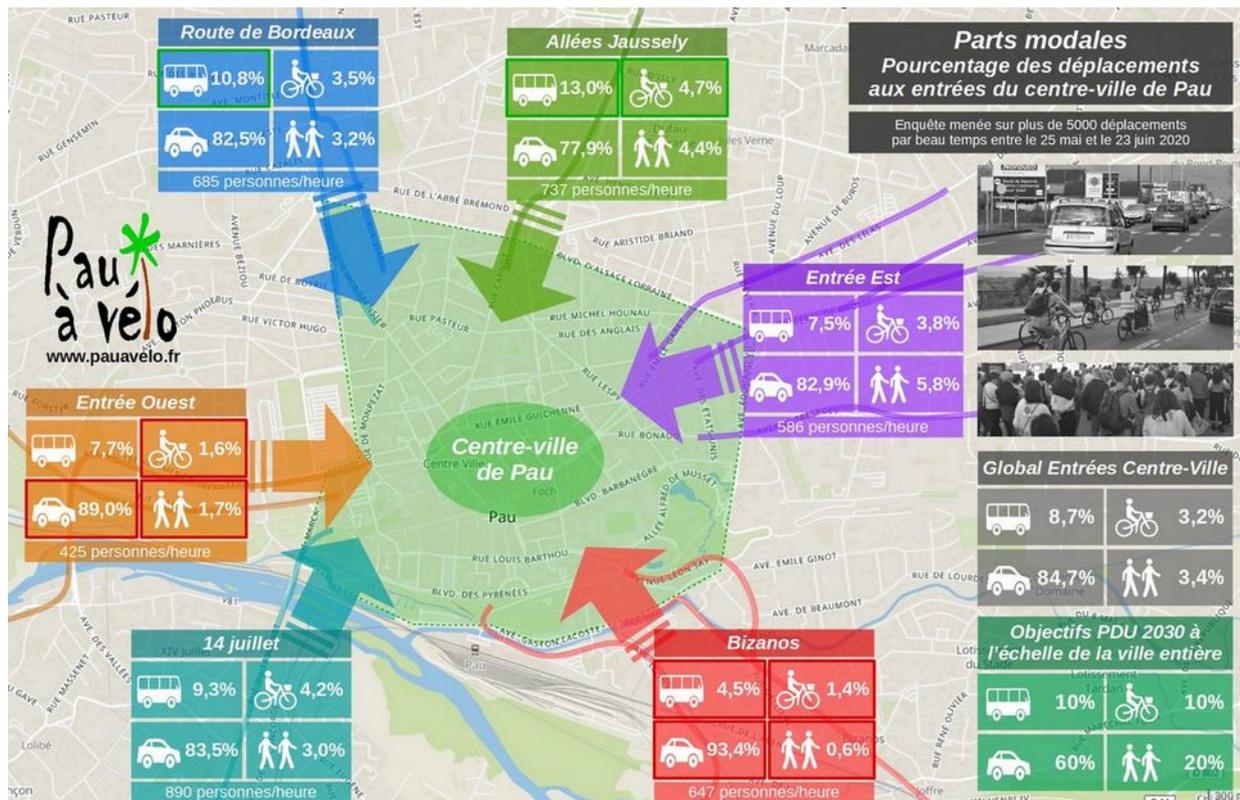
Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport



Pourquoi se concentrer sur les entrées du centre-ville ? Car le besoin de sécurité pour accéder au centre-ville à vélo est un sujet qui revient constamment dans nos échanges avec les usagers. C'est même LE sujet qui pose problème dans la plupart des agglomérations, où le centre-ville est généralement ceinturé de points noirs, des verrous parfois simplement psychologiques, mais le plus souvent réellement accidentogènes, qu'il convient de traiter en priorité pour passer à la vitesse supérieure.

Ces opérations de comptage (une trentaine, en incluant les comptages « discriminants », afin de ne retenir que les itinéraires réellement pertinents) ont été réalisées à l'heure du déconfinement, entre le 25 mai et le 23 juin 2020, par beau temps, et sur la plupart des rues utilisées par tous types d'usagers pour accéder au centre-ville.

Le visuel ci-dessous présente les résultats obtenus. L'ensemble des chiffres sera transmis à vos services.



Le résultat global est assez proche des données de déplacements "domicile/travail" mesurées par l'INSEE à l'échelle de l'Agglo suite au dernier recensement.

Aux entrées du centre-ville, le vélo et la marche à pied représentent donc à peine plus de 3% chacun des modes de déplacement privilégiés par les usagers. La voiture n'est pas loin des 85% et le bus des 9%. La pratique de la marche aux entrées de la ville est très disparate, fonction de la densité des commerces et autres pôles d'attractivité dans chaque secteur étudié.

Les résultats positifs sont encadrés en vert, et en rouge là où la marge de progression est très importante.

- (++) L'arrivée du BHNS et la création de pistes cyclables le long des allées du Plan Jaussely a fait beaucoup de bien aux mobilités alternatives sur l'axe sortie d'autoroute / centre-ville.
- (+) Le transport en commun a un grand succès sur la route de Bordeaux, mais comme il nous est souvent remonté, c'est autrement plus compliqué à pied ou à vélo.

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



- (-) La situation est critique à l'entrée Ouest (Route de Bayonne et Pont d'Espagne). La voiture domine largement tous les autres modes. L'expérimentation de pistes temporaires promise sur Billère et Lons ne sera pas de trop pour espérer faire bouger les lignes.
- Pourtant si proche du centre-ville, le quartier du 14 juillet ne se fait pas remarquer par une prévalence des déplacements actifs, la faute à quelques verrous que l'on espère voir sauter à court terme.
- (- -) L'entrée Sud-Est de l'agglo par Bizanos est dans une situation catastrophique. Dans le centre-même de Bizanos, très peu de personnes se déplacent à pied ou à vélo. Aux heures de pointe, le flux de véhicules est permanent. A voir si le nouvel édile fera mieux que son prédécesseur pour rendre la commune cyclable. La tâche est colossale !
- L'entrée Est du centre-ville est un peu particulière. Piétons et cyclistes y sont assez présents, du fait de l'extension historique de la ville dans cette direction, et d'une bonne implantation de l'habitat, du commerce, de pôles d'emploi et de services publics. Rappelons que ces mesures ont été réalisées avant la pose des séparateurs sur la « route de Tarbes ».

La plupart des axes retenus par vos services pour déployer des aménagements temporaires ou expérimentaux sont pertinents car ils répondent à la nécessité d'offrir plus de sécurité et de confort sur des voies où il était jusqu'alors difficile de se déplacer à vélo. Mais cette proposition ne répond que très partiellement aux difficultés exprimées par les usagers et au déficit mesurable d'alternatives à plusieurs entrées de la ville. Il paraît évident que les axes retenus étaient les plus faciles à aménager, car réduisant très peu l'espace alloué aux modes motorisés, et n'imposant pas de révision du plan de circulation, à l'exception près de l'Allée Alfred de Musset, dont nous reparlerons plus bas.

De plus, même la meilleure des voies cyclables ne viendra pas faire sauter les verrous constitués par les intersections et les franchissements non sécurisés et désignés comme points noirs par les usagers. Il est urgent d'arbitrer pour faire passer en priorité l'aménagement de ces points noirs. Des solutions techniques existent. Nous y reviendrons plus bas. Elles demandent parfois un peu d'audace pour prendre d'avantage de place aux modes motorisés. Le nouveau Gouvernement présente de grandes ambitions pour le développement de la mobilité vélo, le PDU que vous dévoilerez bientôt présente aussi des objectifs ambitieux. Il faut que cela se traduise sur le terrain, et dans les résultats des prochaines campagnes de comptage.

2. Confortement de bandes cyclables existantes

◆ Notre enquête de satisfaction

Des séparateurs de marque Zicla ont été retenus par la collectivité et installés sur la « route de Tarbes ». Comprendons l'avenue du Général Leclerc, ainsi qu'une partie de l'avenue du Général de Gaulle et du boulevard du Commandant René Mouchotte. A l'usage, la plupart des cyclistes ressentent une amélioration sur le plan de la sécurité et du confort, grâce à la barrière physique apportée par les séparateurs et à l'élargissement de l'espace réservé aux cyclistes par rapport à la bande cyclable antérieure.

Pour nous assurer que ce sentiment était partagé, nous avons réalisé un [sondage en ligne](#), et une enquête sur le terrain auprès de vingt cyclistes aux profils différents qui venaient d'emprunter cette voie.

En associant les résultats de ces sondages, nous tirons les conclusions ci-dessous.

A la question « Préférez l'aménagement avec séparateurs ? », 77 % des sondés répondent positivement. La moitié seraient même prêts à y circuler accompagné.e.s d'enfants à vélo.

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



Celles et ceux qui se disent favorables utilisent majoritairement cet axe pour des déplacements domicile-travail.

Parmi celles et ceux qui se disent défavorables, on compte un peu plus de femmes et de personnes d'un âge avancé.

Cette enquête nous a montré que, même si une majorité de cyclistes y trouvent une amélioration, l'aménagement ne fait pas l'unanimité. Il conforte et sécurise sensiblement la pratique d'usagers existants, mais il n'est pas certain qu'il soit de nature à attirer massivement de nouveaux usagers vers le vélo. Le fait que les femmes et les personnes âgées se montrent moins favorables aux séparateurs installés indique bien que cet aménagement n'est pas suffisamment inclusif auprès de cette population. Cette expérimentation doit perdurer, le temps que les différents usagers s'y habituent et testent le dispositif dans la durée. Nous espérons aussi recevoir d'autres témoignages de cyclistes moins assurés dans leur pratique, d'enfants ou d'utilisateurs de vélos cargos volumineux ou triporteurs.

◆ Déjà une influence sur la pratique ?

Notre enquête s'est accompagnée d'une nouvelle mesure des parts modales sur l'avenue du Général de Gaulle, dans les deux sens de circulation, à hauteur de l'arrêt de bus St Jammes, à plusieurs heures de la journée du jeudi 9 juillet, afin d'évaluer si la pose des séparateurs avaient déjà une influence sur les modes de déplacement ou les itinéraires privilégiés.

La part modale vélo est restée autour des 3 %, hormis à l'heure d'embauche le matin en sortie de ville, et de sortie de travail le soir en entrée de ville, où la part vélo grimpe à plus de 8 % ! Sans une progression similaire sur les autres créneaux, nous estimons que ce beau score est en grande partie attribuable à la reprise du travail sur site chez les grands employeurs du Nord-Est de la ville. Nous n'avons malheureusement pas de chiffre avant confinement pour comparer.

◆ Quelles améliorations apporter ?

Nous avons également sondé les usagers sur les améliorations qu'ils aimeraient voir apporter à cet aménagement. Voici les réponses qui reviennent le plus souvent :

- i. Plus de sécurité dans les intersections
- ii. Une séparation plus marquée et plus visible de tous
- iii. Une réfection du revêtement

Il conviendra d'apporter les quelques améliorations ci-dessous sur les axes déjà équipés comme sur ceux qui le seront prochainement. Cela nous paraît essentiel pour accompagner cette expérimentation.

- Familiariser les usagers avec ces nouveaux aménagements. Plus de pédagogie envers les différents usagers, par des panneaux explicatifs en entrée de zone ou de la signalisation verticale le long du parcours. Pour accompagner les changements de comportement sur la route et éviter des accidents ou l'incompréhension vis-à-vis de cet aménagement.
- Ajouter quelques plots (type balises J11) plus hauts, entre les séparateurs Zicla, notamment en début et fin de voie, et en entrée et sortie des tronçons avec stationnement longitudinal, pour augmenter la visibilité du dispositif et sa longévité (déjà bien entamée pour certains spécimens...).

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



- Travailler sur les intersections, en soulignant la continuité de l'aménagement cyclable par d'avantage de marquage au sol, avec des lignes indiquant le régime de priorité, et/ou une couleur au sol délimitant l'espace vélo. Sécuriser le 'tourne à droite' des voitures en installant des plots plus avancés dans le carrefour afin d'éviter que les véhicules motorisés ne coupent le virage (et les cyclistes), en réduisant le rayon de courbure pour faire ralentir les véhicules et améliorer la covisibilité. Voir les expérimentations parisiennes évoquées en dernière partie.



Exemple d'amélioration possible sur l'avenue du Général Leclerc

- Encourager l'usage des sas vélo, en particulier pour se positionner dans le champ de vision des conducteurs de poids lourds ou tourner à gauche. Les nouveaux séparateurs ont été installés jusqu'à la hauteur des sas vélo. La plupart des cyclistes attendent donc en file indienne dans la bande cyclable, et le sas vélo perd toute sa fonction de mise en sécurité. Pour en améliorer l'accessibilité, il conviendrait de stopper les séparateurs plus en amont (en supprimer 3 ou 4), pour que les cyclistes n'aient pas d'appréhension à se positionner dans le sas. Des balises plus visibles en aval du sas empêcheront tout autant les véhicules de mordre la voie réservée aux vélos (voir illustration ci-dessus et dernière partie).
- Effectuer un nettoyage régulier des bandes cyclables dans lesquelles les débris présents sur la chaussée sont projetés par les véhicules motorisés
- Assurer les continuités cyclables. La connexion vers le centre-ville n'est pas assurée côté Ouest de l'avenue et c'est particulièrement regrettable, surtout pour un équipement aussi « léger ». Il serait tout à fait possible de proposer un aménagement temporaire sur l'intégralité de l'avenue du Général de Gaulle, de façon à sécuriser les intersections et accompagner le développement de la pratique en attendant les travaux plus importants notamment prévus sur le carrefour Batsalle, notoirement identifié comme point noir par les usagers. Il est indispensable de mieux traiter les carrefours donnant accès vers le sud (par exemple l'avenue Edouard VII, reliant à la piste bidirectionnelle de l'allée Alfred de Musset), et vers l'ouest pour une connexion sécurisée au centre-ville et au boulevard d'Alsace-Lorraine.

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



Page 6/12

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 et de l'AF3V

SIRET 533-208-724-00013 · APE 9499Z

- Partout où le stationnement longitudinal est conservé, il est nécessaire de prévoir et matérialiser des surlargeurs à droite de la bande cyclable, afin d'éviter les accidents par ouverture de portière.
- La largeur de voie proposée (de 1,80 m à 1,20 m dans les passages les plus étroits) est adaptée pour un.e cycliste seul.e. Elle est cependant insuffisante pour permettre un dépassement confortable, obligeant le plus souvent à sortir de la voie pour zigzaguer dangereusement entre les séparateurs. Enfin, cette largeur est très inférieure au gabarit sanitaire (2,50 m) recommandé par le Cerema dans son « guide express » pour les aménagements cyclables de déconfinement. Il serait possible d'outrepasser partiellement cette contrainte de largeur en optant pour des pistes cyclables bidirectionnelles. Mais rares sont les axes qui s'y prêtent totalement (suppression du stationnement et accès latéraux limités) sans demander des travaux de voirie plus conséquents.

Nous comptons sur vos services pour prendre en considération les améliorations suggérées ci-dessus, autant pour l'installation déjà opérée sur la Route de Tarbes, que pour les autres axes retenus pour ces travaux de confortement, à savoir la Route de Bayonne sur Billère, le Boulevard Tourasse et le Boulevard de la Paix.

Nous avons eu vent que les prochains travaux pourraient commencer le 11 août sur Billère, et qu'une extension serait prévue côté Nord du carrefour du pont d'Espagne, en direction de l'avenue Gaston Phoebus. Si tel était effectivement le cas, soyez attentifs à la dangerosité accrue du dispositif là où les cyclistes peuvent prendre de la vitesse, comme cela peut être le cas dans la descente sur cet axe. Plus encore qu'en portion courante sur du plat, une attention particulière doit être portée sur la largeur de voie et la visibilité des séparateurs dans une courbe en descente.

3. Création de nouvelles voies cyclables

◆ Piste bidirectionnelle de l'Allée Alfred de Musset

Les premières semaines, ce nouvel aménagement manquait de signalisation pour le rendre lisible par ceux qui le fréquentent. Le marquage au sol reste léger et parfois trompeur (dans le cas des chevrons « 30 » qui ont été laissés dans le sens Ouest-Est), mais l'ajout de signalisation verticale et de balises pour matérialiser les voies réservées aux vélos a grandement amélioré la situation.

Nous craignons néanmoins que cette piste temporaire ne devienne un grand parking les soirs de concert au théâtre de verdure. Il conviendrait de protéger la piste par des balises sur toute sa longueur, ou d'installer des barrières les soirs de concerts.

Nous nous interrogeons également sur les alternatives possibles pour le **report du trafic motorisé Ouest-Est**. Pour rejoindre la « Boucle », les automobilistes ont le choix de s'orienter vers l'avenue Léon Say au Sud, ou la rue Léon Daran et le Boulevard Barbanègre au Nord. Les deux options sont peu satisfaisantes de notre point de vue.

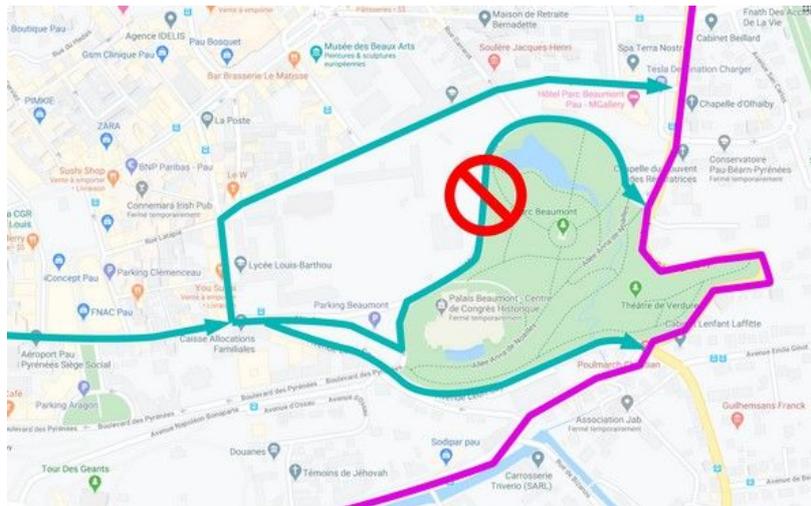
Dans nos réflexions de fond, nous conseillons de réserver prioritairement la pente douce de l'avenue Léon Say aux modes actifs (et partagés) pour la liaison avec Bizanos et l'entrée Sud-Est de la ville. A noter que cet axe a été récemment rénové sans respect de l'article L228-2 du code de l'environnement (ex Loi LAURE). Il serait donc opportun d'intégrer cette rue dans une Zone de Rencontre apte à satisfaire l'ensemble de ces besoins.

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



Quand à Léon Daran et au Boulevard Barbanègre, ces voies présentent des façades commerciales, des terrasses de bars et de restaurants et donnent accès à des établissements scolaires. Il est donc peu souhaitable d'y voir croître le trafic motorisé.

Il est fort probable que vous ayez également mené ces réflexions pour confier à ce dispositif un caractère temporaire, limité à la période estivale. Cependant, si l'opération rencontre du succès, il serait regrettable de faire machine arrière à la rentrée. Dans quel cas, la solution serait donc à chercher en amont, dans la réduction du trafic motorisé débouchant essentiellement de la rue Louis Barthou. Vous connaissez nos préconisations, qui consistent à piétonniser beaucoup plus largement le centre-ville.



Allée Alfred de Musset : Alternatives possibles pour le transit motorisé Ouest-Est

◆ Allées Catherine de Bourbon

L'aménagement de pistes temporaires sur cet axe ne paraît pas sécurisant pour les cyclistes, car les véhicules circulent toujours sur deux voies et à grande vitesse (limitation à 70 km/h). Il serait préférable de transformer en Voie Verte confortable (avec un revêtement renforcé) le chemin qui serpente quelques mètres plus à l'Est, à l'orée du bois de l'Oussère. Pour se faire, il faudrait que les entrées et sorties de cette Voie Verte, notamment au niveau du rond-point François Mitterrand, soient bien aménagées pour sécuriser l'insertion des vélos dans cette zone de trafic motorisé dense.

Il n'en reste pas moins intéressant de réfléchir à l'aménagement de ces voies qui peuvent desservir l'accès au parking de covoiturage à l'entrée de l'autoroute, aux pôles d'activités et de loisirs (Zénith, Calicéo, terrains de sport...), à l'Avenue de l'Europe et au Boulevard du Cami Salié.

Plus généralement, l'absence d'un axe transversal Est-Ouest sécurisé et efficace pour les cyclistes dans cette partie Nord de la ville reste problématique. Dans nos plans de circulation, nous préconisons un report beaucoup plus systématique du trafic motorisé vers la rocade, en ôtant toute possibilité de transit par le Boulevard du Cami Salié (par des impasses débouchantes ou des sens uniques), pour en limiter l'accès aux riverains et aux vélos et l'intégrer dans un Réseau Express Vélo à l'échelle de l'Agglomération.

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



◆ Boulevard Charles de Gaulle à Lons

Est-il besoin de confirmer qu'une sécurisation s'impose le long de cet axe, depuis la rue d'Etigny à Pau, au travers de Billère et Lons, et même au-delà jusqu'à Lescar. Ce tronçon sur Lons et les deux carrefours giratoires qui l'entourent sont les principaux verrous à un développement du vélo sur la Route de Bayonne.

De vraies pistes cyclables sont indispensables sur cet axe à fort trafic, et toute expérimentation qui ira dans ce sens est la bienvenue.

4. Extension de l'Aire Piétonne du centre-ville

Nous nous écartons brièvement du monde du vélo pour aller vers celui de l'apaisement des rues du centre-ville.

Nous sommes passablement déçus de constater l'abandon rapide de l'opération de fermeture de la circulation automobile sur le Boulevard des Pyrénées, qui était pourtant annoncée pour tous les week-ends estivaux. Au-delà du coup de pouce pour les cafetiers et restaurateurs et de l'opération séduction pour les badauds profitant de la déambulation sur le Boulevard, ce dispositif constituait une réelle expérimentation pour limiter le transit des automobiles par le centre-ville et imaginer d'autres moyens d'accéder à un centre-ville apaisé où il fait bon vivre.

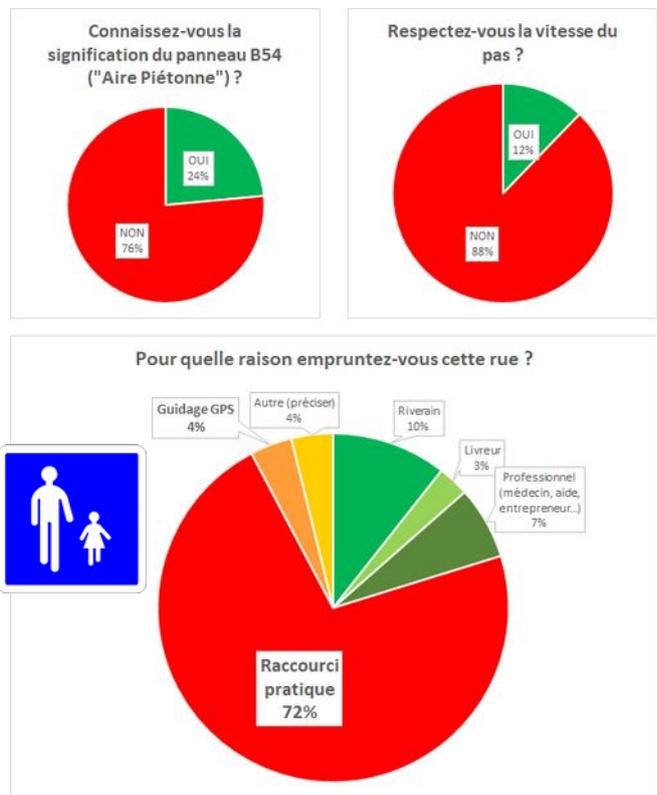
Comment devons-nous percevoir cette annulation pour une opération limitée à une rue, aussi symbolique soit-elle, là où nous demandons une extension bien plus ambitieuse de l'Aire Piétonne centrale ? La décision de passer une large partie du centre-ville en Zone de Rencontre est-elle aussi mise en suspens ?

Sans compter que pour rendre une rue piétonne, il ne suffit pas d'installer un panneau B54 « Aire Piétonne » à l'entrée, comme c'est le cas rue Tran.

Suite à un sondage réalisé dans cette rue en Mai 2019 auprès de 101 conducteurs/trices de véhicules en tout genre (de la trottinette au camion en passant par le vélo et la voiture), nous apprenions que plus des trois quarts des répondants ne connaissent pas la signification de ce panneau et ne respectent donc pas les règles en vigueur dans cet espace (seulement accessible aux véhicules autorisés, circulant à la vitesse du pas).

Sans matérialisation, sans dispositif bloquant et sans contrôle, une Aire Piétonne n'a que peu de chance d'être respectée.

Sondage mené dans la rue Tran en Mai 2019



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



5. Etat de l'art des pistes cyclables de transition

Comme vous le savez, des infrastructures cyclables plus ou moins temporaires ont aussi vu le jour dans d'autres villes de France. Nous tenions à partager avec vous quelques aménagements particulièrement réussis vus à Paris. Leur succès a été médiatisé. Ils font appel à quelques recettes que nous aimerions voir copier dans notre coin de France.

◆ Pistes cyclables de transition

Nous partageons ci-dessous quelques points forts observés sur les pistes cyclables de la ligne 4 du Vélopolitain (axe Nord-Sud central de la capitale).

- La sécurisation avancée des intersections

Pour bien marquer le régime de priorité et offrir d'avantage de sécurités aux cyclistes, des plots avancés (et bien visibles) ont été installés en aval des feux tricolores et des passages piétons. Ils sont parfois accompagnés d'un marquage au sol rappelant la priorité qui doit être cédée aux cyclistes continuant leur parcours sur l'axe principal. Ces balises réduisent le rayon de giration des véhicules se dirigeant vers une voie sécante. Avec peu de moyens, ils permettent de baisser les vitesses et d'augmenter l'orthogonalité, donc la covisibilité entre les usagers. Un must-have pour les aménagements déjà réalisés et à venir dans notre agglomération paloise.



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



Page 10/12

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 et de l'AF3V

SIRET 533-208-724-00013 · APE 9499Z

- Les quais de bus flottants

Au droit des anciens arrêts de bus, là où une piste cyclable a été ajoutée, des quais flottants ont été mis en place, soit « en dur » en bitume, soit des quais modulaires en résine, comme celui installé à Pau devant le hangar de la Sernam.

Ces quais de bus flottants permettent de faire patienter les passagers de bus sur le trottoir, et de leur assurer un embarquement et débarquement à hauteur de celui-ci, sans interrompre la piste cyclable. Le marquage au sol met en évidence la zone de croisement avec priorité donnée aux piétons.



- Le stationnement déporté

Inspiration hollandaise pour ces pistes cyclables positionnées entre le trottoir et le stationnement. Les livreurs conservent une zone de stationnement et les cyclistes sont bien mieux protégés des véhicules en circulation.



◆ **Aménagement expérimental de carrefour à sens giratoire**

Des expérimentations ont été menées de front dans plusieurs agglomérations du pays. Celle réalisée Place de Catalogne à Paris est assez emblématique du rééquilibrage possible entre l'espace alloué aux véhicules motorisés et celui concédé au vélo.

Il s'agit d'un imposant giratoire de 40 mètres de rayon, dans lequel la voiture disposait de près de 15 mètres auparavant, incluant le stationnement périphérique et les voies de circulation.

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



Le stationnement a été supprimé, la voie de circulation rétrécie, et une confortable piste cyclable bidirectionnelle a vu le jour à l'extérieur de cet anneau, avec des zones tampons, permettant ici aussi d'abaisser les vitesses et d'améliorer la visibilité entre usagers dans les zones de croisement, en entrée et sortie du giratoire.



Place de Catalogne à Paris

Cet aménagement est exemplaire, et il nous plairait beaucoup qu'il puisse vous inspirer pour supprimer au moins temporairement les points noirs que constituent les carrefours à sens giratoires de l'agglomération. Le Rond-Point du Souvenir Français se prêterait particulièrement à un tel aménagement ([exercice auquel nous nous étions déjà prêté](#) dans le dossier transmis début mai). Et ce concept pourrait aussi être adopté dans le contexte un peu moins urbain des deux giratoires cernant le Boulevard Charles de Gaulle à Lons, ou encore pour les Ronds-Points François Mitterrand ou Yitzhak Rabin sur Pau.

Sans sécuriser leurs continuités, les voies cyclables temporaires proposées par vos services sur le territoire de l'agglomération ne rencontreront qu'un succès mitigé. Comme s'y engagent de grandes métropoles du pays, il faut en finir avec les réseaux cyclables « en confettis », et s'attaquer à la réalisation intégrale, d'un bout à l'autre, d'itinéraires cyclables sécurisés, continus, efficaces et capacitaires.

Nous vous encourageons à poursuivre les actions que vous avez lancées, en tenant compte des recommandations que nous émettons, et nous restons à votre disposition pour vous accompagner dans cette démarche.

Veillez agréer nos sentiments les plus respectueux.

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

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

