



Association Pau à Vélo
MJC Berlioz
84 Avenue de Buros
64000 PAU
Tel : 07 69 62 75 56
pau@fub.fr

A Pau, le 22 avril 2021

Direction des mobilités
Hôtel de France
2 bis place Royale
PAU

Objet : Observations de l'association Pau à Vélo sur le projet d'aménagement de l'entrée est de la ville (Batsalle)

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-après l'ensemble des observations de l'association Pau à vélo concernant les aménagements prévus dans le projet de réaménagement de l'entrée est de la ville (Batsalle).

Le PLUI et le PDU l'ont clairement énoncé récemment, la place de la voiture doit être réduite en ville et tout doit être mis en œuvre pour proposer aux habitants de l'agglomération, et plus spécifiquement à ceux de Pau, des alternatives crédibles et efficaces à l'usage de la voiture en ville.

Le dossier de présentation de ce projet indique, quant à lui, qu'un des objectifs est de favoriser les modes de déplacements actifs et l'association Pau à vélo est parfaitement en accord avec cette nécessité.

Néanmoins, même si le projet prévoit de nombreux aménagements cyclables, l'association Pau à Vélo relève deux problèmes majeurs :

- **Un manque d'ambition concernant la restriction de l'accès des voitures au centre-ville.** Que ce soit à Pau ou ailleurs, la tendance actuelle est en faveur d'une meilleure qualité de vie en ville, évolution qui passe par une présence bien moindre de la voiture au cœur de celle-ci.
- **Des aménagements cyclables dont la continuité est interrompue à plusieurs reprises.** Si l'agglomération de Pau souhaite atteindre les parts modales du vélo qu'elle s'est fixée (10% en 2030 alors qu'elle est aujourd'hui entre 2 et 3%), il est primordial que la continuité et la sécurité des aménagements cyclables réalisés en 2021 soient irréprochables.

Les travaux effectués dans le cadre de ce projet vont engager la ville et orienter les habitudes de déplacement des habitants pour les 10 à 20 ans à venir. Il serait très regrettable que tout ne soit pas mis en œuvre pour atteindre les objectifs que la ville s'est elle-même fixée et pour proposer aux habitants des voies de déplacements qui soient enfin en accord avec les impératifs de changements qui s'imposent à nous chaque jour un peu plus fermement.

I. Critique globale du projet et rappel des revendications de fond de l'association Pau à vélo

Avant de proposer des améliorations ou des aménagements alternatifs aux différentes parties du projet proposé par les services techniques de la mairie de Pau, l'association souhaite rappeler son point de vue concernant le plan de déplacement urbain alternatif qu'elle défend.

Ce plan est basé sur la hiérarchisation des axes routiers de l'agglomération paloise. Celui-ci est présenté de manière schématique sur la Figure 1 ci-dessous.

Des axes de transit (violet) autour et à l'intérieur de l'agglomération paloise, dédiés à des flux automobiles importants 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 (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 proposés en bleu sur ce plan, trop petits pour être lisibles.

Ainsi, **sur ce plan de déplacement alternatif, le boulevard Alsace Lorraine n'est plus un axe de transit et nous privilégions le boulevard Tourasse comme axe de contournement extérieur du centre-ville.**

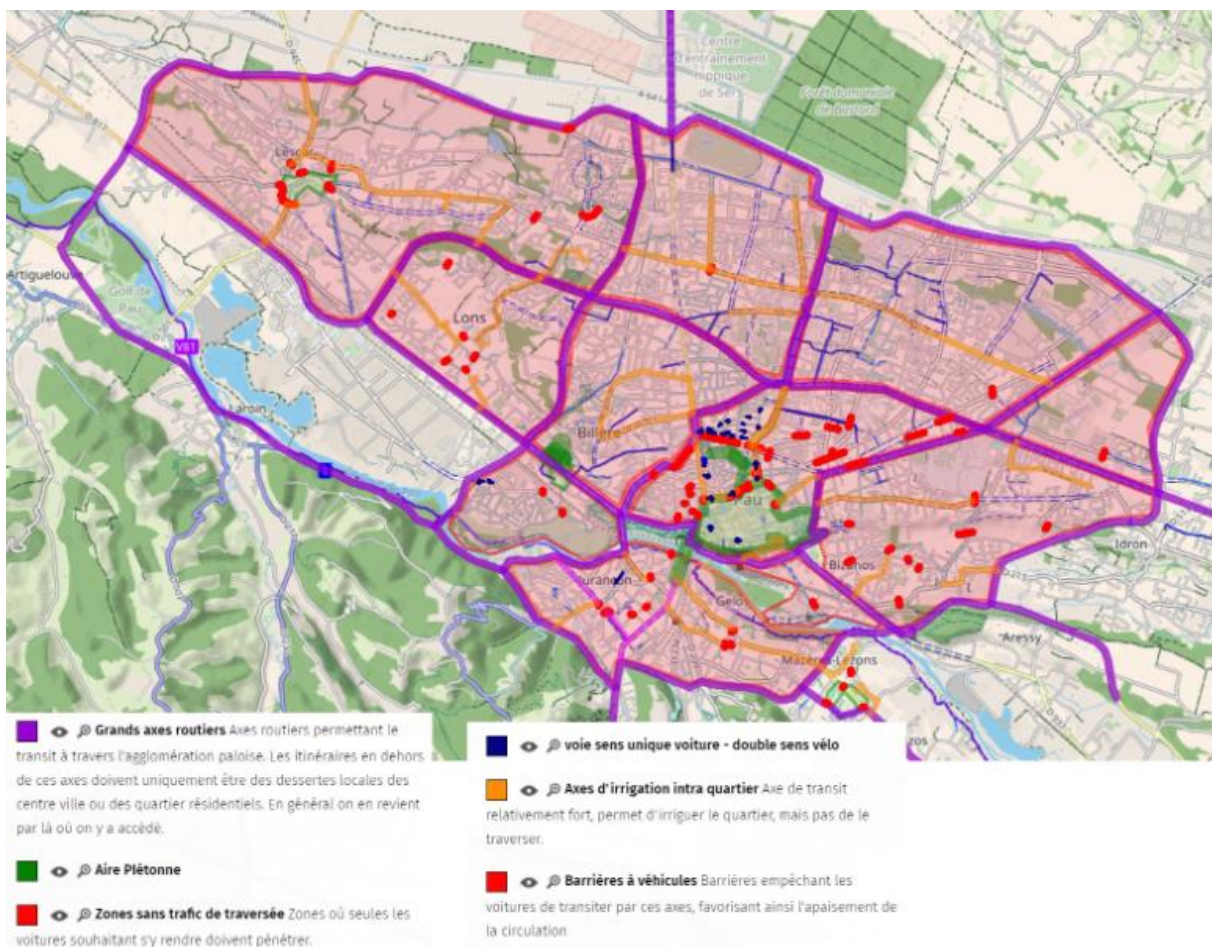


Figure 1 : plan de déplacement urbain alternatif défendu par l'association Pau à Vélo

Cette structuration permettrait probablement d'atteindre plusieurs buts :

- **Réduction du flux automobile dans le centre-ville de Pau**
- **Réduction des vitesses de circulation dans les quartiers résidentiels**, qui ne seraient alors parcourus en voiture que par les riverains, soucieux naturellement de la tranquillité et de la sécurité des lieux
- **Recours massif aux modes actifs pour les trajets de faible longueur** en centre-ville, où ils deviennent, par construction, beaucoup plus efficaces que la voiture.
- **Diminution du nombre d'aménagements complexes**, comme les ronds-points, à la fois gros consommateurs de budget et d'emprise au sol mais qui représentent également un gros frein à la pratique du vélo sur certains axes routiers pour de nombreuses personnes.

L'association Pau à Vélo a conscience que cette conception de l'aménagement urbain, bien que déjà expérimentée avec succès dans certaines villes (Gand en Belgique ou Pontevedra en Espagne), n'est pas partagé par les élus et services techniques de la ville de Pau, c'est pourquoi la suite du document contient les remarques, recommandations et critiques du projet d'aménagement tel qu'il est présenté dans le dossier mis à disposition du public.

La suite du document parcourt d'est en ouest, les principaux aménagements sur lesquels l'association Pau à Vélo a jugé pertinent de faire part de son avis et de ses recommandations.

II. Intersection piste cyclable allées de Morlaas / rue Ramon de Carbonière

L'itinéraire cyclable présent sur les allées de Morlaas est en passe de devenir un itinéraire jalonné en site propre. Lors de la traversée de la rue Ramon de Carbonière, il est primordial de mettre en œuvre les aménagements nécessaires à rendre évident la priorité des cyclistes :

- Céder le passage pour voiture
- Enrobé de couleur pour la piste cyclable



III. Contre allée de Morlaas (Extrémité ouest des allées de Morlaas)

Plusieurs évolutions sont proposées pour cette portion de voirie.



- **Transformation en impasse traversante** : la circulation automobile, autre que pour l'accès de riverains, n'a plus aucun intérêt de par la présence du nouveau rond-point. Il conviendrait alors de fermer l'extrémité ouest de la contre-allée en la laissant débouchante pour la piste cyclable et les piétons. Afin d'apaiser encore plus les lieux cette contre allée pourrait être traitée en aire piétonne.
- **Suppression du stationnement** : l'ensemble des résidences le long de la contre allée disposent de parkings privés et les automobilistes de passage peuvent tout à fait continuer de se garer sur les allées de Morlaàs en cas de besoin. Ce gain de place permettrait ainsi d'accroître légèrement la place du parc arboré et / ou d'étendre la piétonisation.

IV. Rond-point des allées de Morlaas

L'association propose 2 modifications sur ce nouveau rond-point :

- **Transformation du rond-point classique en rond-point à ilots périphériques (Figure 2)** : tel qu'il est prévu dans le dossier de concertation, avec sa bande cyclable extérieure, ce rond-point ne peut être vécu que comme une rupture de continuité par l'ensemble des cyclistes. Les moins aguerris mettront pied à terre et traverseront sur les passages piétons et il est aussi fort probable que de nombreux néo-cyclistes ne s'y risqueront pas du tout, préférant ainsi la sécurité de la voiture.

La prise au sol de ce rond-point semble permettre l'implantation d'îlots périphériques permettant une circulation des vélos dans des conditions de sécurité bien meilleures. La Figure 2 ci-dessous permet de visualiser ce que pourrait être une transformation de ce type.

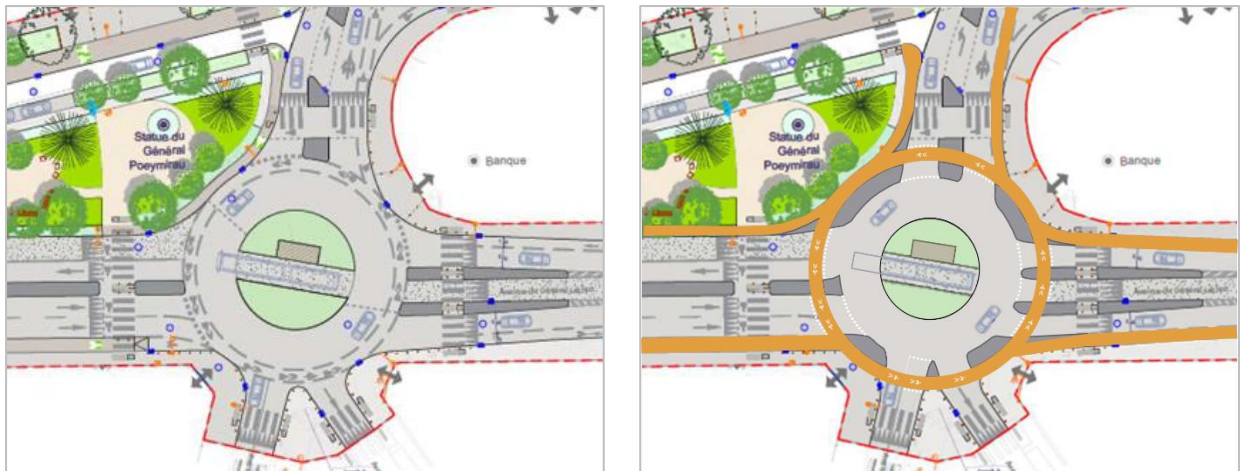


Figure 2 : proposition d'aménagement en rond-point à îlots périphériques (à droite)

- **Suppression de la seconde voie de circulation à l'arrivée sur le rond-point dans le sens ouest → est :** cette seconde transformation demandée par l'association permettrait d'accroître significativement la sécurité des piétons et des cyclistes lors de la traversée de la voie motorisée. En effet lorsqu'un véhicule de la voie la plus à droite s'arrête, il crée un obstacle visuel pour les véhicules arrivant sur la voie de gauche qui, de fait, ne s'arrêtent pas forcément lorsqu'un piéton ou un cycliste s'est déjà engagé dans la traversée. La limitation à une voie de circulation automobile permet ainsi de supprimer ce risque de collision auto / piéton-vélo.

V. Piste cyclable sens est-ouest sur av. Général Leclerc

Comme le montre la Figure 3 ci-dessous, il existe une zone sur les plans de présentation où nous n'avons pas réussi à identifier quel devait être le cheminement des vélos le long de l'avenue du général Leclerc. Il semblerait que la piste cyclable à l'est du parc Poeymirau ne se poursuive que jusqu'au passage piéton, ce qui semble fort étonnant.

Il serait regrettable que les cyclistes parcourant l'avenue du général Leclerc d'est en ouest sur des pistes cyclables séparées, aient soudainement à partager l'espace avec des bus. Nous savons d'expérience qu'une large part des cyclistes refuse, à juste titre, cette cohabitation.

Nous préconisons de poursuivre la piste cyclable le long de la voie de bus et de la connecter avec celle venant des allées de Morlaàs, sans discontinuité à l'intersection avec la contre-allée si notre remarque évoquée au paragraphe III est prise en compte.

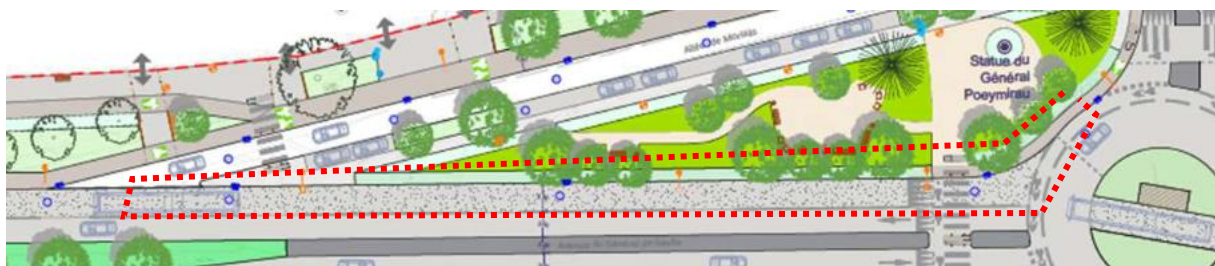


Figure 3 : zone où la circulation des vélos est mal identifiée

VI. Intersections pistes cyclables avec les rues St. Jammes, De Vigny et entrée enseigne Casino

En 2021, il n'est plus acceptable que les pistes cyclables rectilignes présentes le long d'avenue, comme ici l'avenue du Général Leclerc, soient systématiquement coupées par des rues débouchantes, a fortiori lorsque ce sont des rues résidentielles ou encore des parkings privés.

Les priorités et les aménagements doivent être revus en conséquence :

- **A l'intersection de ces 2 rues et de ce parking, la priorité doit être systématiquement accordée aux cyclistes.** Ce régime de priorité serait ainsi parfaitement en cohérence avec celui accordé, par le code de la route, aux piétons dont les traversées sont situées juste à côté de la piste cyclable. Par ailleurs le code de la route précise dans l'article R415-14 : « Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »
- **Les intersections doivent être traitées en trottoir traversant** d'une part pour souligner le régime de priorité et interpeller les automobilistes par un marqueur visuel fort et d'autre part pour concrétiser « la priorité donnée aux modes actifs ». En effet, les trottoirs traversants font partie des aménagements qui renforcent la sécurité des cyclistes et légitiment le vélo comme mode de déplacement à part entière.

Ces aménagements sont peu contraignants en termes de vitesse pour les voitures, car celles-ci circulent forcément à allure réduite car obligées de tourner. A contrario, les vélos sont eux en pleine ligne droite sans aucune raison de freiner, si ce n'est pour s'arrêter à destination.

L'association préconise donc un aménagement tel qu'il est présenté sur la Figure 4 ci-dessous et qui est d'ailleurs largement présent à Pau sur l'avenue de Saragosse.



Figure 4 : Vue d'artiste d'un trottoir traversant (gauche) et vue de l'intersection d'une piste cyclable avec la rue Jules Vernes à Pau (à droite)

L'automobiliste est alors pleinement conscient que c'est lui qui interrompt le flux naturel et linéaire de la piste cyclable.

VII. Rond point Leclerc / Richelieu / Béarn

Avant d'aborder l'aménagement spécifique pour les vélos, **il est important d'interroger la pertinence de la présence de ce rond-point**. En effet il est primordial de noter qu'aujourd'hui il existe un transit nord/sud à travers les rues Richelieu et Béarn qui ne devrait pas avoir lieu. Les quartiers au sud de l'avenue du général Leclerc sont résidentiels et il n'est pas normal qu'ils doivent recevoir un flux automobile important.

Afin de lutter contre ce trafic de transit à travers les quartiers résidentiels et de réorienter le flux automobile vers les axes prévus à cet effet, nous préconisons :

- **D'imposer un sens unique dans le sens sud → nord pour la rue Richelieu**
- **D'imposer un sens unique dans le sens nord → sud pour la rue du Béarn**
- **De supprimer le rond-point, qui n'a plus d'intérêt et d'étendre le terre-plein central afin d'éviter tout croisement de voies et les risques de collisions associés**

Par ailleurs, même si cette mise en sens unique des rues Richelieu et Béarn ne devait pas être retenue, les automobilistes ayant réellement besoin de passer de l'une à l'autre en voiture peuvent toujours circuler sur l'avenue du général Leclerc puis emprunter l'un des 2 ronds-points (Batsalle ou Morlaas) afin de rejoindre l'autre côté.

Cette option permet en outre de restreindre l'emploi de la voiture pour les trajets les plus courts empruntant ce cheminement, le détour par les ronds-points étant réalisable mais suffisamment contraignant pour être pénible.

Enfin, si aucune des préconisations ci-dessus ne devaient être retenue, l'association n'est pas favorable à l'utilisation d'un rond-point et préfère un carrefour à feux classique (avec panneaux M12 pour les cyclistes) ou éventuellement un carrefour à la hollandaise.

VIII. Rond point Batsalle – orientation du flux automobile vers la grande boucle (Alsace Lorraine)

Un des tous premiers objectifs de l'aménagement de cette zone est de « favoriser le contournement du centre-ville en réorientant les flux automobile vers la « grande boucle », c'est-à-dire via le boulevard Alsace Lorraine. Le projet met en avant l'aspect visuel et l'effet de seuil pour orienter les automobilistes vers le boulevard Alsace Lorraine.

Malheureusement cette volonté ne nous semble pas prendre en compte les habitudes de déplacements des palois qui connaissent parfaitement bien les rues du centre-ville. Et aujourd'hui la « petite boucle » est empruntée, entre autres, par ceux qui souhaitent traverser l'agglomération d'est en ouest en passant au plus court, c'est-à-dire par la rue Castetnau, la place de la république et enfin la rue d'Orléans.

L'association Pau à vélo assume depuis bien longtemps la position suivante : la rue Castetnau ne devrait plus accueillir de trafic de transit. Nous considérons aussi qu'à partir de l'îlot Batsalle, le centre-ville devrait être traité en zone de rencontre voire en [ZTL \(Zone à Trafic Limité\)](#).

A minima, le plan de circulation nécessite d'être revu : afin de ne plus avoir de circulation sur la petite boucle, il faut « casser » la boucle.

Une des possibilités envisageables serait de ramener automatiquement les automobilistes vers le boulevard Alsace Lorraine avant d'arriver place de la République comme le montre la Figure 5 ci-dessous.

Si cette solution semble peu onéreuse à mettre en place en termes d'aménagements, elle demande en revanche du courage politique et un gros effort de pédagogie en direction de la population pauoise.

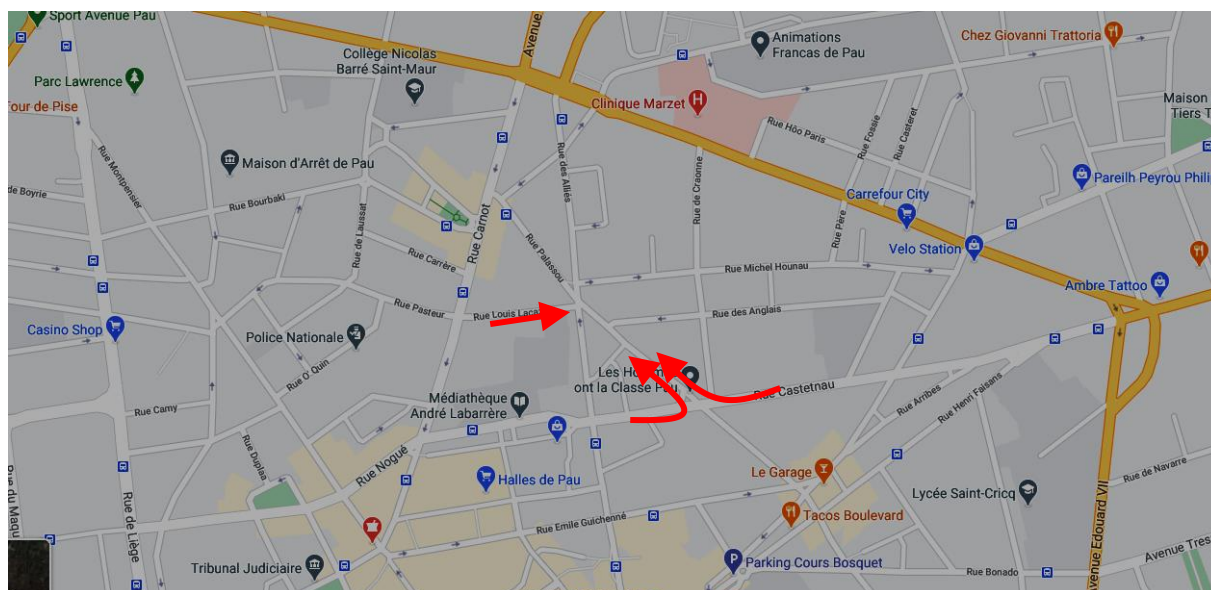


Figure 5 : Exemple simpliste de changement de plan de circulation réduisant le trafic de transit par la rue Castetnau

Par ailleurs le rond-point proposé est une nouvelle fois doté de bandes cyclables périphériques, aménagement reconnu peu sécuritaire et accidentogène et nous le répétons une nouvelle fois ici, vécu bien souvent comme une rupture de continuité cyclable par les habitants se déplaçant à vélo.

L'association Pau à Vélo n'est pas en capacité de proposer un aménagement amélioré sur la base de la proposition existante et reste convaincu qu'un carrefour à feu permettrait une bien meilleure cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement.

IX. Avenue Edouard VII

L'extrémité nord de l'avenue Edouard VII est censé servir uniquement de voie d'accès pour les riverains. Il n'y a donc aucune utilité à permettre aux automobilistes de transiter par cette rue pour aboutir au même endroit que la rue de Batsalle (Ne pas sous-estimer le caractère nuisible des applications de guidage de type Waze).

Cette portion de rue peut donc être traitée en impasse traversante (impasse pour les motorisés, traversée possible pour les piétons et cycles) et donc permettre un apaisement substantiel de la circulation.

2 possibilités existent alors en fonction des contraintes de place et de stationnements automobile :

- Fermer le nord de l'avenue de manière définitive au trafic automobile et libérer le stationnement nécessaire à la circulation en double sens pour les riverains.
- Fermer le nord de l'avenue à l'aide d'un plot rétractable utilisable uniquement par les riverains et les camions permettant l'évacuation des ordures (+ autres contraintes inconnues de l'association).

X. Bandes cyclables sur av. général de Gaulle et Castetnau

ATTENTION : une bande cyclable apparait sur les plans, juste après le rond-point Batsalle sur l'avenue du général de Gaulle se poursuivant sur la rue Castetnau. Cette bande ne semble pas être prévue avec une surlargeur afin d'éviter les emportièrages.

Il n'est plus envisageable aujourd'hui de proposer ce type d'aménagements, surtout dans une agglomération ayant vu plusieurs accidents dus aux emportièrages, dont certains mortels.

L'association préconise de tracer des chevrons + pictogrammes vélos en milieu de voie et d'utiliser la largeur de bande cyclable prévue initialement pour élargir les trottoirs.

Comme évoqué au paragraphe VIII, nous considérons que ces rues doivent être traitées de manière à apaiser au maximum la circulation (zone de rencontre ou ZTL) et que par conséquent la circulation à vélo y joue un rôle privilégié à la différence de la voiture qui devient une invitée.

Nous remarquons aussi le caractère inachevé de cette bande cyclable rue Castetnau : la fin de cette bande vient buter sur le trottoir et laisse le cycliste sans plus aucune indication. Verrait-on pareil aménagement pour la circulation automobile ? Il est fort probable que non.

XI. Carrefour Castetnau / Faisans

Nous remarquons un manque de cohérence entre les deux propositions suivantes :

- Volonté de réduire le trafic sur la petite boucle (Objectif clairement énoncé en description de projet)
- Inversion des priorités de la circulation actuelle en privilégiant le flux de la rue Castetnau

Ce changement par rapport à la situation actuelle ne fera que conforter la rue Castetnau comme axe privilégié de transit pour traverser le centre-ville.

Par ailleurs, nous ne comprenons pas non plus la logique par rapport aux lignes de bus existantes. En effet aucune ligne n'emprunte la rue Castetnau alors que plusieurs rejoignent le centre Bosquet via la rue Henri Faisans. Dès lors, ce changement de priorité ne peut être qu'une entrave à la circulation des bus venant de l'est et ayant besoin de croiser la circulation venant de l'ouest pour rejoindre la rue Henri Faisans.

Du point de vue des déplacements à vélo, ce changement met aussi les cyclistes dans une situation délicate lorsqu'ils doivent croiser le flux de Castetnau venant de l'ouest, les positionnant au milieu de la chaussée, soumis aux diverses pressions des automobilistes situés derrière eux.

L'association Pau à Vélo est donc en faveur du maintien de la priorité pour la rue Henri Faisans.

XII. Place Arribes

L'association souhaiterait voir cette place traitée en vraie zone de rencontre avec les spécificités suivantes :

- **Aucune dénivellation** présente de type trottoir, délimitant l'espace alloué à chaque mode de déplacement. Tout doit être de niveau, de façade à façade.
- La **surface au sol** doit être **la plus uniforme possible**, de façade à façade, de manière une fois de plus à rompre avec l'habitude de voir des espaces alloués à chaque mode de déplacement.
- **Supprimer le stationnement dans la zone traitée** (à part les places de livraison nécessaires) en zone de rencontre de manière à mettre la priorité sur l'espace accordé aux habitants et aux piétons et à leur qualité de vie.
- **Supprimer tout panneau d'indication** routière : outre le gain esthétique, l'absence de panneau favorise une nouvelle fois la perte de repère pour les automobilistes.

Ainsi traitée, nous pensons que les automobilistes seront amenés à lever naturellement le pied, perdus au milieu d'une zone qui n'est manifestement pas prévue pour eux.

Enfin nous pensons que traitée de la sorte, cette place devrait être en cohérence avec les projets d'aménagements de la rue Arribes, prévue pour devenir une rue jardin.

XIII. Conclusion

Bien au-delà de considérations partisans pro-vélo, l'association Pau à vélo œuvre pour une meilleure intégration des mobilités actives dans l'espace public et remercie par avance la ville et les services techniques de prendre en compte au maximum les remarques et recommandations qu'elle a émises dans ce dossier d'observations.

Nous restons bien évidemment disponibles pour vous accompagner dans ce projet de réhabilitation de l'entrée est de la ville.