



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

A Pau, le 10 mars 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 des espaces publics du quartier de la monnaie

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-après l'ensemble des observations de l'association Pau à vélo concernant les aménagements cyclables prévus dans le projet de réaménagement du quartier de la monnaie.

Suite à la présentation du projet du quartier de la monnaie, nous regrettons que nos ambitions de suppression de la circulation motorisée hors transports en commun sur le pont n'aient pas trouvé d'écho favorable lors des arbitrages politiques, et qu'aucun essai en ce sens n'ait été prévu même en phase de travaux.

Pour nous, ceci reste une revendication que nous continuerons de porter, car il nous semble que c'est une ambition souhaitable pour l'avenir de la ville, pour la qualité de vie qu'elle offre, pour les modes de déplacement quotidiens qu'elle favorise, pour la qualité de son air, et pour son statut touristique. Ce choix d'aménagement donnerait un net avantage aux transports en commun devant les véhicules motorisés individuels pour la liaison entre les 2 rives du gave, alors que le projet actuel ne le permet pas en faisant circuler bus et voitures sur les mêmes voies.

Au-delà de ce "désaccord politique", nous avons pris le temps de réfléchir au projet de réaménagement et vous trouverez dans les paragraphes suivants, les préconisations de l'association Pau à Vélo pour l'amélioration des aménagements cyclables proposés.

Enfin, l'association tient à rappeler que le PDU, même s'il n'est pas encore officiel, met en avant dans de nombreux paragraphes la nécessité de réduire le recours à la voiture individuelle et la nécessité de favoriser les modes de déplacements actifs. Il nous semble donc indispensable de mettre en cohérence les aménagements à venir et les volontés exprimées dans ce document officiel, rédigé et signé par les collectivités locales.

I. Régimes de priorités : favoriser les déplacements actifs

Plusieurs parties de ce projet mettent en jeu des traversées de voies motorisées par les piétons et cycles. Les traversées concernées sont les suivantes :

- Rue Marca en face du Hédas
- Rue Marca de part et d'autre du rond-point
- Place de la monnaie juste après le rond-point
- Avenue Jean Biray, en face de la gare. Bien que ne faisant pas partie de ce projet mais de celui du pôle multi modal, par souci d'homogénéité, cette traversée piétonne / cycliste devra être traitée de manière identique.

Ces traversées doivent être traitées pour laisser la priorité aux piétons et cycles par le biais d'un aménagement clairement visible et identifiable par les automobilistes. Ce régime de priorité doit être mis en place pour les nombreuses raisons suivantes :

- Dans tous les projets des réaménagements de la voirie à venir, la continuité des voies cyclables doit être une priorité et le traitement des intersections et des carrefours joue un très grand rôle dans la continuité effective des aménagements.
- Il est primordial **d'homogénéiser les régimes de priorité** sur l'ensemble de la zone touchée par le réaménagement. En effet la traversée de la rue Marca, en face du Hédas propose déjà ce régime de priorité. Afin que les automobilistes ne se posent pas systématiquement la question de la priorité en fonction de la traversée abordée, un régime de priorité identique doit être mis en place sur toutes les traversées.
- **Favoriser les modes de déplacements actifs** signifie mettre en œuvre des aménagements permettant à ces derniers d'être plus attractifs que les déplacements motorisés. Par conséquent, la circulation des vélos et piétons doit être favorisée au détriment des véhicules motorisés.
- Les passages piétons sont déjà, par définition, des traversées prioritaires. Les traversées cyclistes qui leurs sont accolées doivent être traitées de la même manière.
- Enfin ce projet de réaménagement est connexe à la zone 30 du centre-ville. Il paraît donc naturel que l'automobiliste soit soumis à un aménagement qui lui est progressivement moins favorable.

Afin de rendre clairement visible ce régime de priorité, il est nécessaire de traiter ces traversées avec un bitume coloré et non de la peinture à la durée de vie limitée **et de les mettre au même niveau que les trottoirs et pistes cyclables** (comme l'aménagement le prévoit déjà pour la traversée de la rue Marca).

Ce type d'aménagement a pour but de déclencher chez l'automobiliste une réaction automatique afin qu'il prenne conscience de traverser une voie prioritaire et non l'inverse.

Les figures ci-dessous permettent de visualiser les différences d'aménagement proposé.

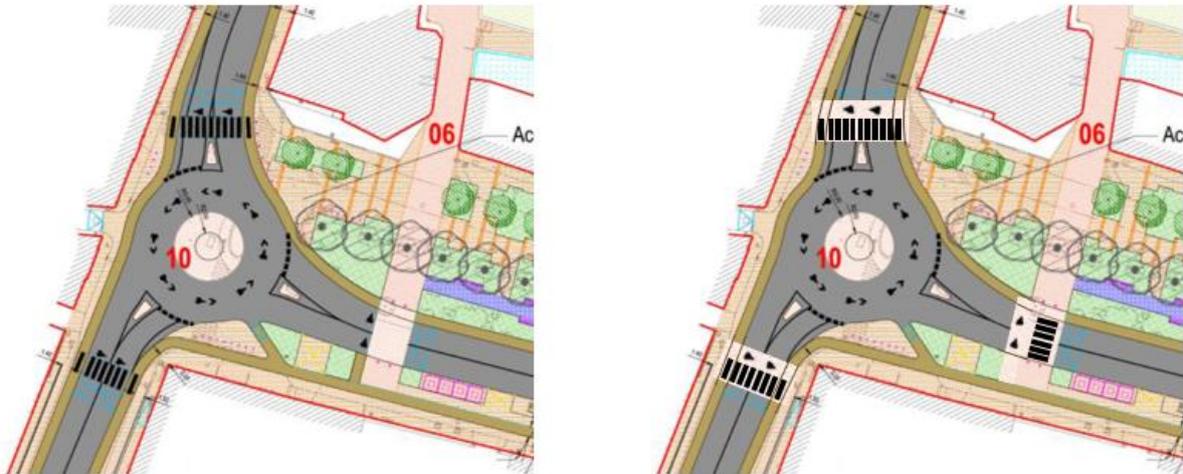


Figure 1 : A gauche l'aménagement proposée par l'agglomération. A droite, les modifications du traitement des traversées pour marquer clairement les régimes de priorité piétons/cyclistes



Figure 2 : à droite, extension de la partie en bitume colorée et ligne transversale discontinue blanche de cédez le passage, pour identifier clairement le passage prioritaire des cyclistes

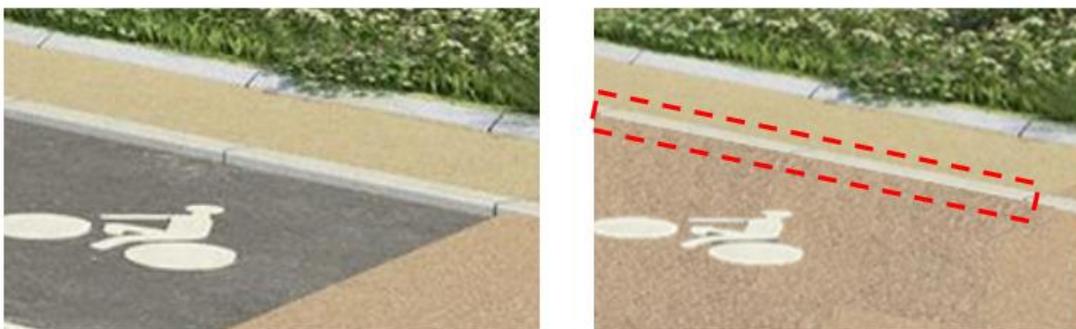


Figure 3 : l'extension de la zone en bitume coloré doit s'accompagner de la mise à niveau de la traversée cyclable afin de supprimer tout ressaut inutile

Par ailleurs, il sera nécessaire, de manière temporaire ou définitive, d'indiquer clairement avant l'entrée sur zone, à l'aide de panneaux ou autres signalisations, ces régimes de priorité, de manière à ce que les automobilistes les intègrent à leurs habitudes.

II. Positionnement des Pistes cyclables avenue Jean Biray

La piste cyclable de l'avenue Jean Biray située du côté de l'hôtel du département est partiellement située entre la voie de circulation motorisée et le stationnement voiture alors qu'il est largement préférable de profiter de la bande de stationnement pour éloigner le flux motorisé du flux vélo, comme il est déjà prévu de la faire pour la piste cyclable de la même avenue, côté sud.

L'association Pau à Vélo préconise d'intervertir le stationnement et la piste cyclable. Il n'y aurait a priori pas de conflit piétons / cyclistes puisque les platanes créent une séparation entre ces 2 populations.

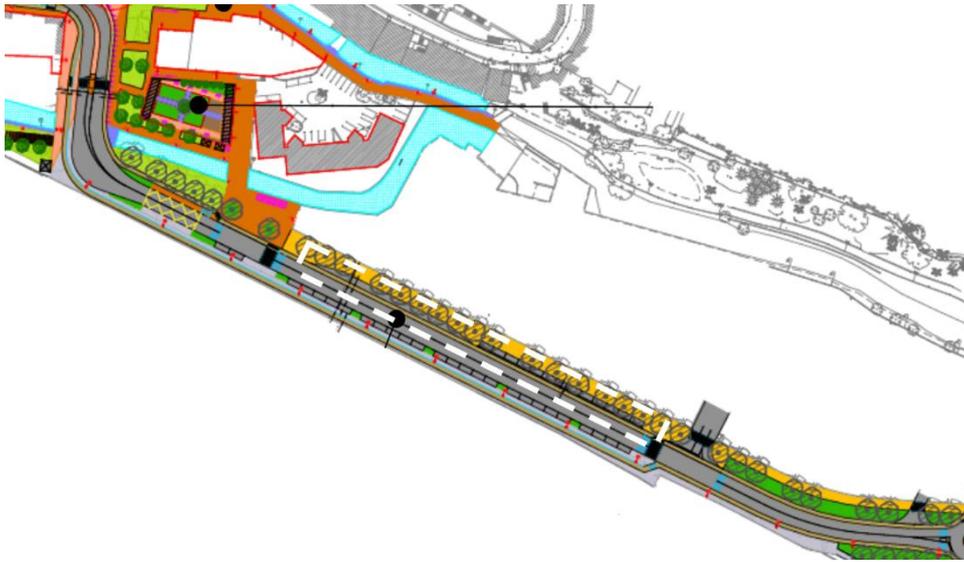


Figure 4 : intervention souhaitable de la piste cyclable et des places de stationnement avenue Jean Biray côté nord

III. Zone de vitesse modérée

La remise à neuf de ce quartier nous semble être l'occasion de le faire entrer pleinement dans la logique de limitation de vitesse (zone 30) déjà en vigueur dans le centre-ville de Pau.

Plusieurs éléments de ce projet participent à cette logique :

- Le nouveau rond-point, limitant naturellement la vitesse
- La zone de rencontre sur le plateau traversant, située au milieu de la rue marca, impose légalement une limitation de vitesse à 20 km/h
- Le plateau traversant situé sur la place de la monnaie impose légalement une vitesse maximale de 30 km/h
- La proximité des pistes cyclables avec les voies motorisées où circulent de manière régulière des bus. Si la surélévation de 6 cm devrait permettre de limiter fortement l'incursion des motorisés sur la piste cyclable, il n'y a cependant pas de séparation physique procurant aux cyclistes un fort sentiment de sécurité

IV. Stationnement sauvage

La surélévation de 6 cm des pistes cyclables permettra très probablement de ne pas avoir de circulation motorisée sur celle-ci. Par contre, il est fort probable, voir quasiment certain, que cet aménagement n'empêchera pas le stationnement sauvage des voitures.

Certes, les portions permettant ce comportement sont peu nombreuses, mais d'expérience, nous savons qu'il ne faut pas sous-estimer les capacités de nuisance de certains automobilistes. Dans l'esprit de nombreux automobilistes, les aménagements cyclables sont souvent la variable d'ajustement au manque temporaire de stationnement.

Il nous semble ainsi indispensable de prévoir une solution pour prévenir ces ruptures de continuité cyclable imputables aux véhicules en stationnement gênant.