

Association « Pau à Vélo »  
MJC Berlioz  
84 avenue de Buross  
64000 PAU

Tél : 07 69 62 75 56  
E-mail : [pau@fub.fr](mailto:pau@fub.fr)  
[www.pauavelo.fr](http://www.pauavelo.fr)

**PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS  
POUR L'AVENUE PÉBOUÉ**

-

**ASSOCIATION PAU A VELO**



## Le projet municipal pour la rue Péboué fraîchement accueilli par les riverains

La Ville a récemment présenté le projet de réaménagement, au Piano. Mais il pourrait connaître des modifications.

Dans l'auditorium du Piano, avenue des Lilas, on a pu mesurer l'autre soir que les riverains de la rue Péboué étaient très impatients de découvrir le projet municipal d'aménagement de leur axe.

Une rue longue d'1 kilomètre, entre Tourasse et le boulevard de la Paix où voisinent villas et pavillons, mais aussi un établissement scolaire et deux maisons de retraite. Et surtout qui est de plus en plus empruntée pour, dans un sens, rejoindre les zones d'activité du nord de Pau ou, dans l'autre, le centre-ville. « Près de 7 500 voitures par jour » selon la mairie.

### Une voie verte

En préambule, les élus présents - Michel Capéran, Kenny Bertonnazzi et Nejia Bouchanafa - assurent que la concertation sera privilégiée et dévoilent le projet qui tient aujourd'hui la corde. Il s'appuie sur l'aménagement d'une voie verte sur l'un des côtés de l'axe.

Une voie - « comme celle du boulevard des Pyrénées » dicit Kenny Bertonnazzi - qui permettra d'accueillir piétons comme cyclistes et qui sera séparée de la chaussée par de la végétation. A contrario, l'option d'aménager deux voies cyclables de part et d'autre de la chaussée qui, selon la mairie, aurait imposé l'abattage de la rangée de platanes, est écartée.



La rue Péboué doit être aménagée pour être pacifiée et moins hostile aux piétons et cyclistes. Reste à savoir quel scénario sera retenu. © ASCENSION TORRENT

Ce projet d'aménagement serait conduit à partir de la fin d'année. « Dès novembre. » Si l'assistance ne s'oppose pas à ce dessein de voie verte, beaucoup ne voient toutefois pas en quoi, il va contribuer à pacifier la circulation.

### Pacifier la rue

Même si les cyclistes seront plus en sécurité, le problème de la vitesse des voitures et autres véhicules lourds n'apparaît pas résolu. On doute que le passage à 30 km/h soit respecté. On apprend alors que la rue Péboué est aussi régulièrement empruntée par les camions de la municipalité, le centre technique étant situé non loin. L'installation d'un radar avenue Nobel a aussi conduit à détourner le trafic de la route de Morlaàs vers Péboué, estime encore l'assistance.

In fine, la plupart des rive-

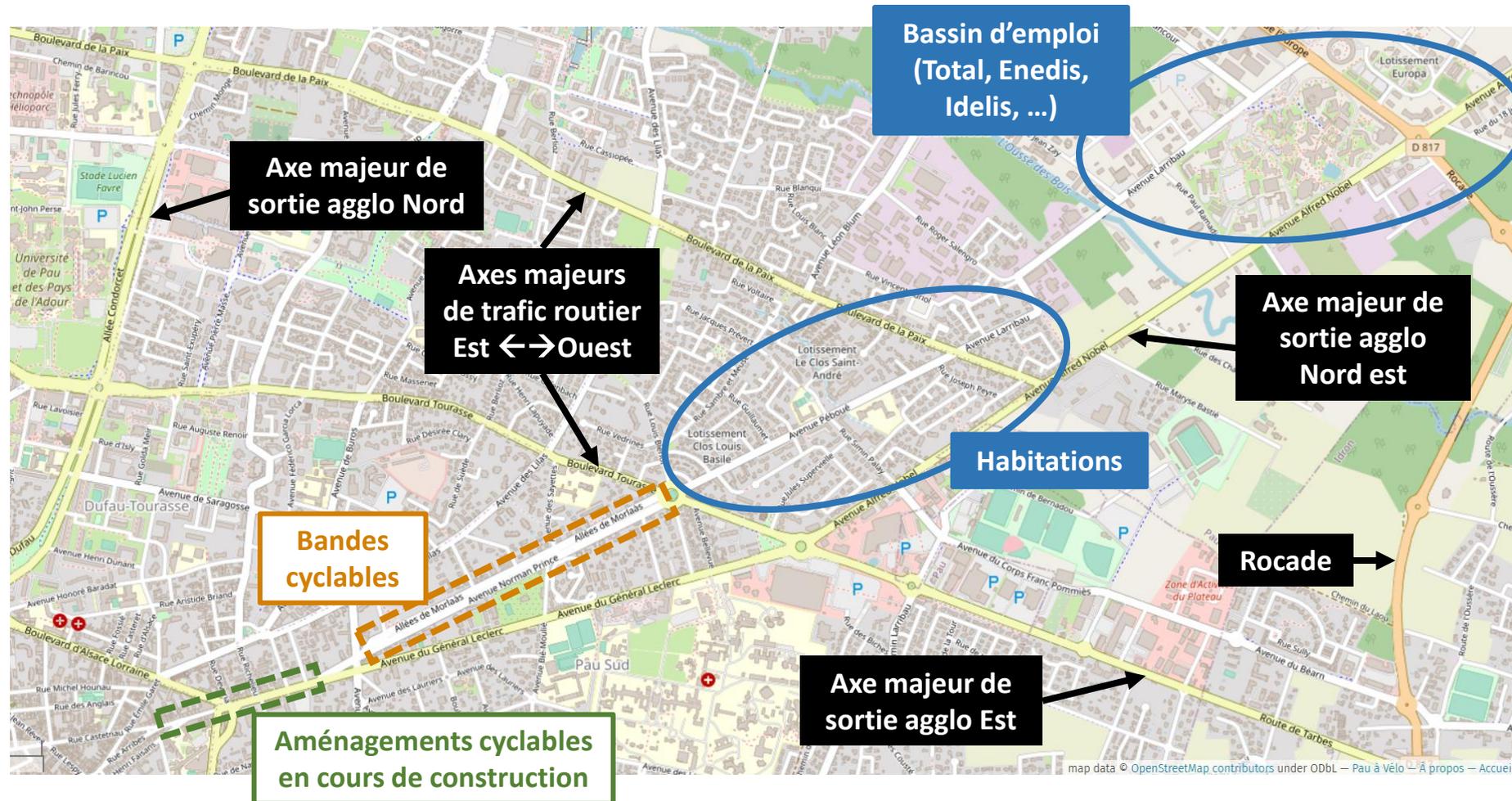
rains auraient préféré qu'un plan de circulation pour l'ensemble du quartier, intégrant la rue parallèle qu'est Sambre-et-Meuse, plutôt que pour la seule rue Péboué, soit étudié. « Pas le même budget, ni la même temporalité » répond Kenny Bertonnazzi. A ce sujet, lors d'échanges parfois très vifs, d'autres plaident pour un passage de la rue - ou une partie - à sens unique. Mais c'est bien la demande de pacification qui revient le plus souvent, avec si possible l'interdiction aux plus de 3,5 tonnes.

Michel Capéran assure que les différentes remarques ont été bien notées. Et qu'un nouveau rendez-vous à la rentrée devrait permettre d'avancer sur ce projet dont on peut imaginer qu'il sera, au regard des débats avec les riverains, amendé.

EN II

Nous souhaitons, à travers ce document, réagir aux premiers éléments avancés dans cet article de la République des Pyrénées du 09 juillet 2022 concernant les futurs aménagements de l'avenue Péboué et proposer une alternative :

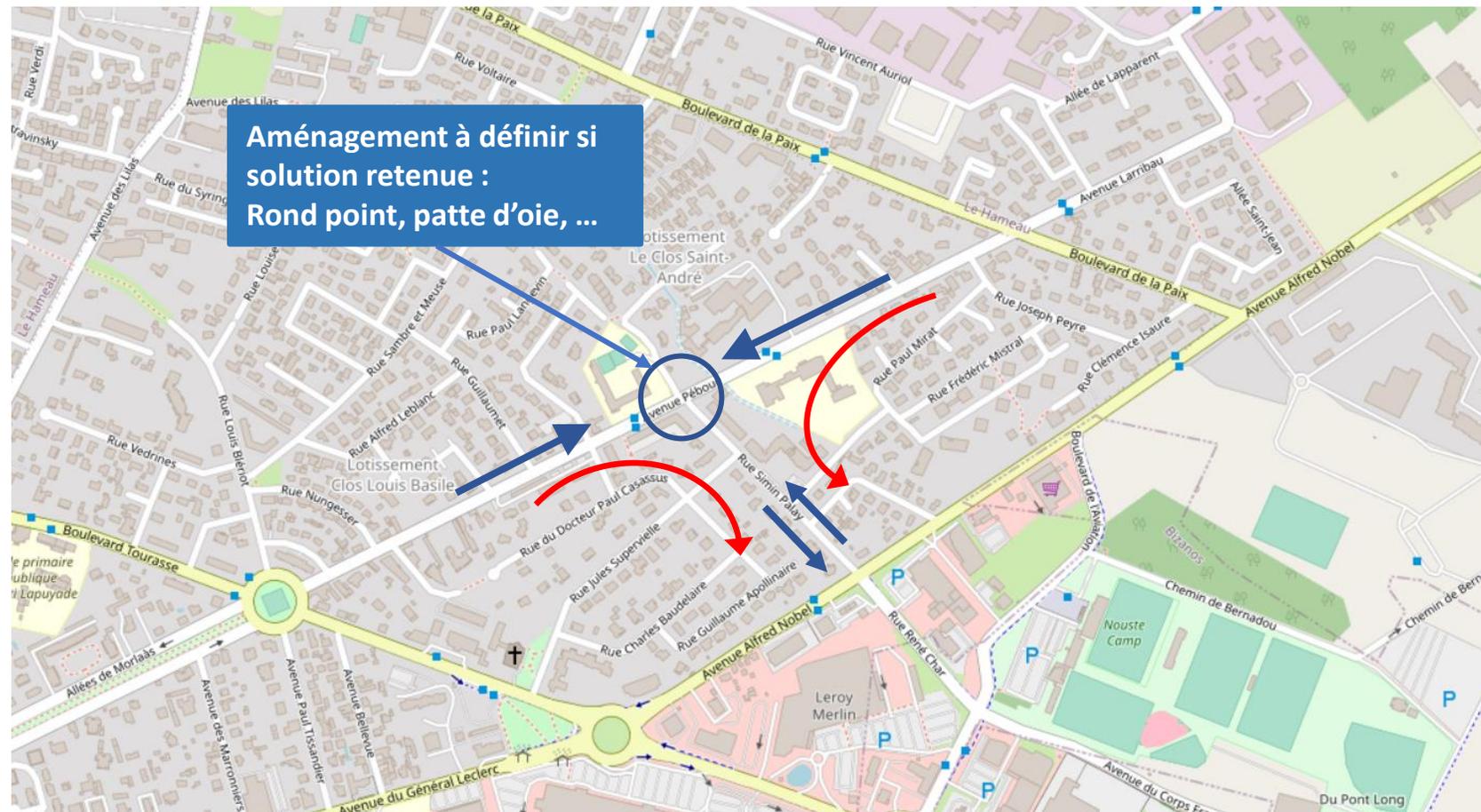
1. Etat des lieux
2. Plan de circulation
3. Profil de voirie
4. Détails de mise en œuvre
5. Argumentaire



**Prévoir un aménagement cyclable de qualité sur l'avenue Peboué  
(et en suivant sur l'avenue Larribau)**

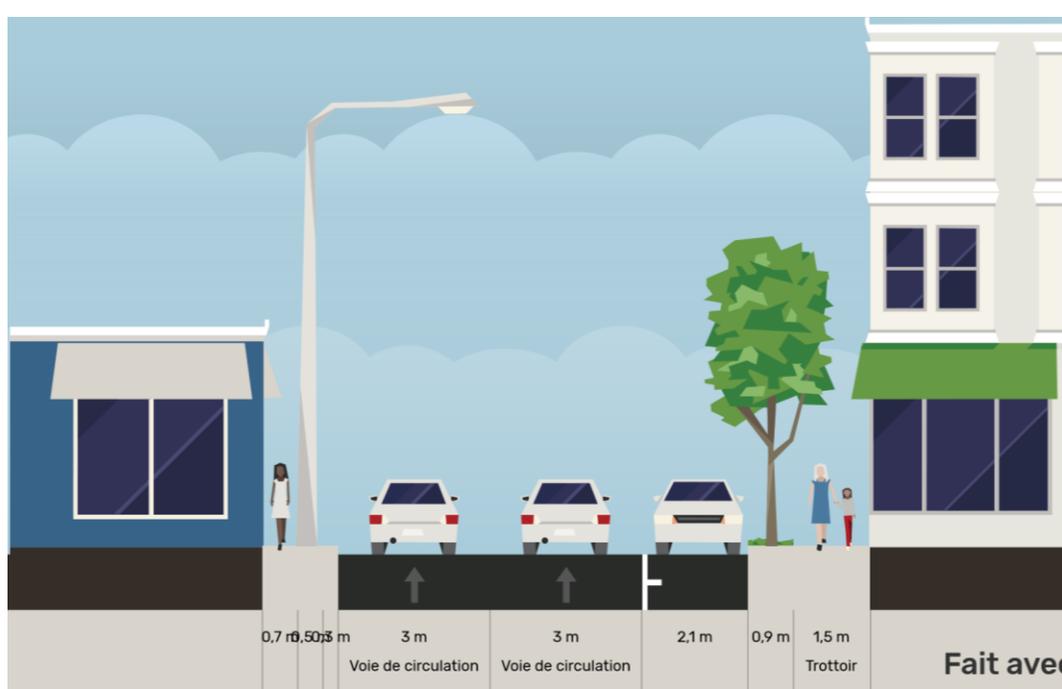
**Offrir aux habitants du quartier Péboué et aux salariés du nord ouest  
une liaison sécurisée et efficace vers le centre ville déjà partiellement construite**

# Proposition Pau à Vélo Modification du plan de circulation



- **Circulation en sens unique**  
→ une seule voie de circulation motorisée
- **Sens interdits tête bêche en milieu de rue Péboué**  
→ renvoi automatique du trafic de transit sur Alfred Nobel (dont c'est la vocation)
- **Rue Simin Palay située au milieu de l'avenue Péboué**  
→ répartition équilibrée des « efforts » dans les changements d'habitudes de mobilité

# Proposition Pau à Vélo Profil de voirie



## Avenue Péboué actuelle

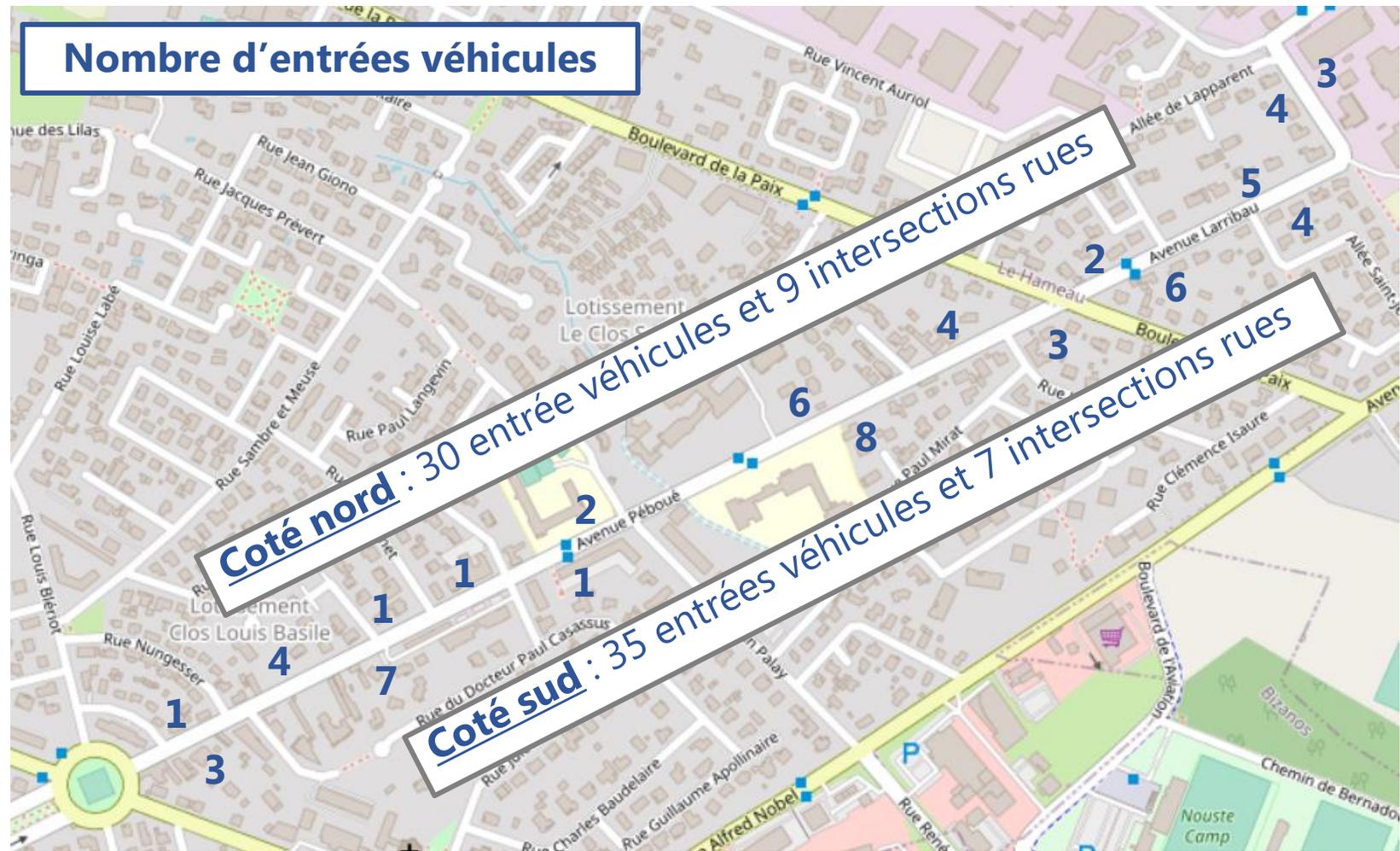
- 3 voies auto
- Trottoirs sous dimensionnés
- Eclairage public milieu de trottoir
- Pas d'aménagement cyclable



## Avenue Péboué – proposition Pau à Vélo

- Suppression du stationnement
- Mise en sens unique
- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée
- Création d'un trottoir aux normes sur le côté nord
- Eclairage public entre trottoir et piste cyclable

# Proposition Pau à Vélo Mise en œuvre



1. Pas de différence majeure nord/sud sur le nombre d'intersections / entrées véhicules
2. Le coté sud nécessiterait de gérer une intersection majeure avec la rue Simin Palay, élément central dans le plan de circulation proposé

→ **Positionnement piste bidirectionnelle coté nord avec priorité sur les rues secondaires**

## Traitement de surface souhaitable



### **Piste : Enrobé**

- Même niveau tout le long de l'avenue Péboué → Pas de montée/descente aux intersections
- Pas de cédez le passage aux rues secondaires : principe de REV

### **Trottoirs :**

- Privilégier au max le cheminement piéton et l'accessibilité PMR : limiter l'impact des bateaux, usage de bordures chanfreinées

Proposition Pau à Vélo  
Mise en œuvre

**1. L'avenue Péboué est en quasi-totalité résidentielle :**

- Maisons individuelles disposant d'entrée privé pour stationnement véhicules
- Immeubles collectifs disposant de parking dédié
- Résidences senior disposant de parking dédié
- Ecoles avec stationnements

**2. Le tout début de l'avenue est occupé par quelques commerces**

- Un restaurant « Le new Orleans »
  - Possibilité de stationnement très proche
- Un bureau de Tabac
- Une boulangerie et un traiteur
  - Stationnement privé possible devant les commerces

# Pourquoi une piste cyclable bidirectionnelle est souhaitable ?

## 1. L'avenue Péboué est typiquement un tracé adapté à un REV (Réseau Express Vélo)

- rectiligne
- desserte directe du quartier entier  
+ bassin emploi situé au nord



## 2. Atouts d'une bidirectionnelle de 3m de large :

- Gagner 1m vs. 2 pistes unidirectionnelles de 2m de large
- En transit rapide (REV), les dépassements / croisements sont sans risque
- Faciliter l'apprentissage vélo des plus petits en direction des écoles
- Si la rue est bloquée, en cas d'urgence, les secours peuvent passer

## 3. Les aménagements d'aujourd'hui accueillent les mobilités de demain

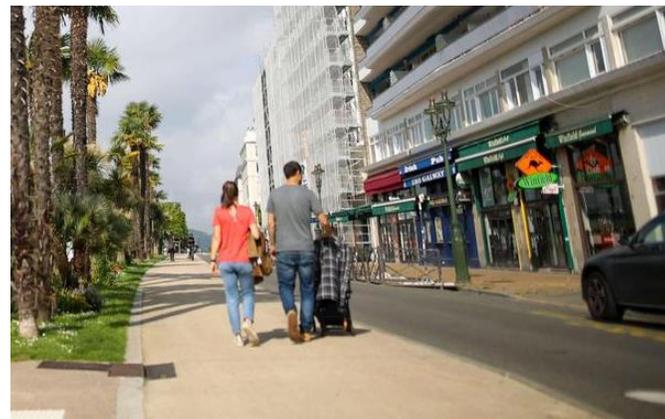
- 2020, part modale vélo < 1%
- 2030, part modale vélo ~10% soit > 750 vélos/j



## Pourquoi une voie verte n'est pas souhaitable :

→ Générateur de conflit piétons/vélos

Encore + avenue Péboué où la circulation à vélo sera destinée essentiellement aux déplacements utilitaires et peu aux déplacements de loisir



→ Alternative à la suppression du stationnement

→ Générateur d'incompréhension (et agressivité) des automobilistes qui ne comprennent pas pourquoi les cyclistes n'utilisent pas la voie verte



→ Pas de gain de place voie verte + séparation végétale vs. Bidirectionnelle+trottoir : ne permet pas de mettre une voie voiture en +



« Nous sommes face à des choix compliqués. Nous ne pourrions pas continuer à nous chauffer et à nous déplacer comme si de rien n'était »

*Bruno Le Maire  
Ministre de l'économie  
10 juillet 2022*



« une prise de conscience [...] pour que chacun d'entre nous [...] change ses comportements et limite immédiatement ses consommations énergétiques, électriques, gazières et de produits pétroliers »

*Catherine MacGregor, DG Engie  
Jean-Bernard Lévy, PDG EDF  
Patrick Pouyanné, PDG TotalEnergies  
25 juin 2022*

L'accès à l'énergie occupe un rôle central dans nos sociétés. Limiter notre dépendance à la voiture permettra de nous affranchir partiellement des aléas d'approvisionnement en carburants (à court terme) ou en électricité (long terme)

**Les collectivités locales ont la responsabilité de mettre à disposition des citoyens des alternatives efficaces, crédibles et durables à l'utilisation de la voiture individuelle afin de limiter, entre autre, l'impact économique et social d'un accès plus difficile à l'énergie.**

**Des infrastructures cyclables crédibles doivent être construites.** Si de la place doit être prise sur un mode de déplacement, il apparaît de plus en plus clairement que c'est la voiture individuelle qui devra en céder.

**Les piétons et cyclistes doivent maintenant chacun bénéficier d'un espace dédié.**