



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

A Pau, le 21 décembre 2023

Pau Béarn Pyrénées
Mobilités
2 place Royale
64000 PAU

Objet : Observations de l'association Pau à Vélo sur le projet de réaménagement de la rue Henri Faisans

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 la rue Henri Faisans.

Lors de son instauration, le plan de déplacement urbain (PDU) de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées affiche les objectifs d'une augmentation de la part modale des transports collectifs de 6% en 2020 à 10% à l'horizon 2030, de 2% à 10% pour les vélos et une diminution de la part modale de la voiture de 75% à 50%.

Il est donc surprenant qu'un projet d'ampleur comme celui de la rue Henri Faisans ne modifie en rien, exception faite de la plantation d'arbres, le profil en travers de la chaussée et entérine pour les décennies à venir un partage de la chaussée inadapté aux enjeux de mobilité actuels.

De plus, comme le rappelle la mairie, cette réfection s'inscrit dans le cadre du programme Chronobus pour laquelle elle a reçu d'importantes subventions. Dans ce contexte, il est d'autant plus surprenant qu'aucun site propre pour bus ne soit créé sur un linéaire de 500m, qu'aucun aménagement cyclable ne soit créé en dépit de la réglementation et qu'aucune restriction de l'usage de la voiture individuelle, notamment dans l'accès au centre-ville, ne soit instaurée. La volonté de la collectivité de voir les parts modales évoluer dans le sens des objectifs du PDU qu'elle a voté, sans mise en œuvre concrète dans l'aménagement urbain, mais en misant sur la seule civilité des automobilistes, restera donc un vœu pieux.

I. Une discontinuité regrettable et illégale

Le quasi-achèvement des travaux de Batsalle nous permettent de vous confirmer, comme nous le craignons dans le courrier que nous vous avons adressé en avril 2021, que les discontinuités des aménagements cyclables au niveau des ronds-points sont les points noirs de la nouvelle entrée de ville.

Au même titre que les ronds-points de Batsalle, la future rue Henri Faisans représenterait un *no man's land* cyclable. Il est incompréhensible que l'axe cyclable Idron > route de Tarbes > Général Leclerc/De Gaulle s'interrompe à 500m de son terminus naturel qu'est le centre-ville de Pau et ses nombreux établissements scolaires.

Le projet de réaménagement semble ignorer la mesure 3 de l'action 4 « Aménager un réseau cyclable » du PDU qui précise : « les discontinuités [sont les] parties les plus dangereuses de l'itinéraire d'un cycliste. Ces discontinuités sont responsables de la fragmentation du réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération et d'une sous-utilisation de certains aménagements, souvent faute d'accès sécurisé. Leur traitement constitue la pierre angulaire de la fréquentation du réseau cyclable. »

Nous nous permettons de vous rappeler que, conformément à l'Article L228-2 du Code de l'Environnement, le projet de la rue Henri Faisans doit obligatoirement comporter un aménagement cyclable. Nous sommes conscients que sur une largeur limitée, la municipalité doit réaliser un arbitrage entre les différents usages. Nous regrettons toutefois que cet arbitrage se fasse en faveur des modes motorisés et notamment du stationnement, d'autant plus quand il est fait fi de la loi. Par ailleurs, le projet en cours sur le boulevard Saint Médard à Mont de Marsan montre qu'il est parfaitement possible de mettre en place une piste cyclable bidirectionnelle sur une voirie de 14m de large.

Lors du conseil municipal du 4 décembre, Monsieur le Maire indiquait qu'il présentera un plan d'accès cyclable au centre-ville. Nous tenons à vous rappeler que la jurisprudence, issue du jugement du Tribunal Administratif de Marseille N° 1403742 du 25 avril 2017, confirme que l'aménagement d'un itinéraire alternatif n'est pas suffisant pour s'exonérer de l'obligation de créer un aménagement cyclable lors d'une réfection de voirie

II. Un Chronobus ?

La part de subvention dont bénéficie la communauté d'agglomération pour cette portion de Chronobus est de 460 000€, soit 20% des 2 314 000 € que coûterait l'ensemble de la réfection de la rue Henri Faisans. Cette subvention est octroyée afin d'améliorer la performance des bus. Or, outre de nouveaux quais de bus, aucun n'aménagement n'améliore ni le confort, ni la performance des bus. Les sites propres sont inexistantes alors même s'ils constituent le critère principal de l'octroi de cette subvention.

Dans le projet que vous proposez, les bus seront mêlés au reste de la circulation qui n'a pas de raison de diminuer.

III. Proposition de Pau à Vélo

Plan de circulation

Le but premier de notre proposition est de limiter le trafic motorisé de transit afin d'offrir un partage de la voirie plus équilibré. Lors de réunions publiques auxquelles nos membres ont assisté, une des craintes les plus importantes des riverains était l'augmentation du trafic des bus. Afin de rendre celui-ci acceptable, il nous semble pertinent de limiter celui de la voiture individuelle.

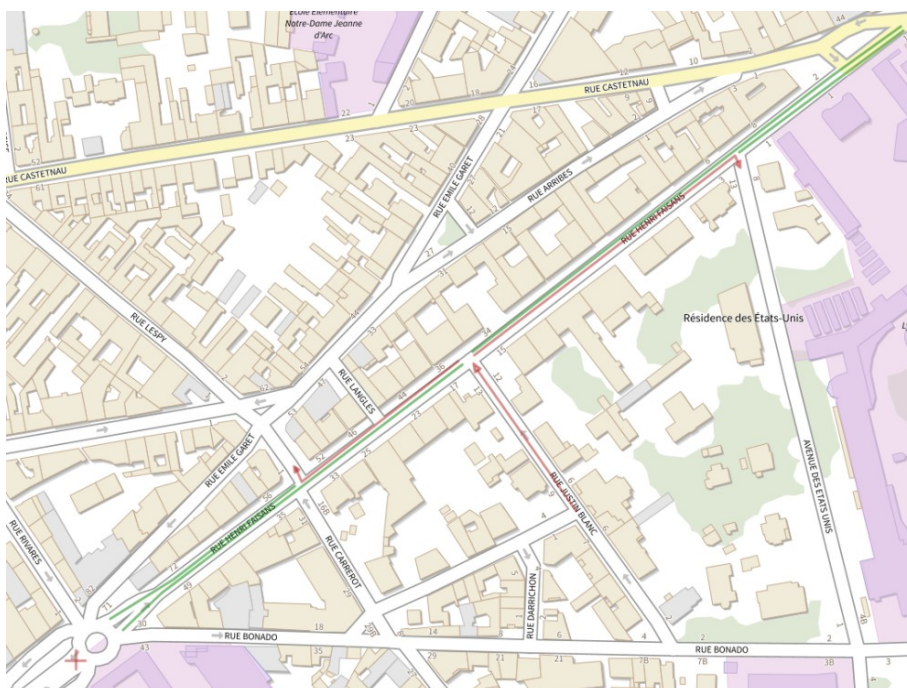
Ainsi, voici les mesures que nous préconisons :

- Fermeture du cours Bosquet à la circulation, sauf bus et vélo : Il s'agit de revenir à la situation des années 2015 afin de couper le trafic de transit non seulement de la rue Henri Faisans mais aussi d'une grande partie du centre-ville (rue Gambetta, rue Léon Daran et rue Emile Guichenné si fermeture de la rue Samonzet concomitamment). Cette mesure aura pour effet immédiat de rendre plus agréable le centre-ville et notamment les rues ci-désignées et d'améliorer la performance des bus, en particuliers aux heures de pointe
- Fermeture de la rue Henri Faisans à la circulation, sauf riverains bus et vélo
 - L'accès au parking Bosquet demeurera possible par la rue Emile Garet sans modification du plan de circulation.
 - Fermeture totale aux véhicules motorisés sauf bus, même riverains, donc suppression du stationnement sur la portion située entre le carrefour de la Dame Blanche et l'Avenue des Etats-Unis. Aucune porte cochère ne s'y oppose. L'accès à vélo au lycée Saint Cricq s'en trouvera grandement sécurisé.
 - Fermeture totale aux véhicules motorisés sauf bus, même riverains, donc suppression du stationnement sur la portion située entre le carrefour de la rue Carrerot et le cours Bosquet. Seuls les usagers du garage situé entre les numéros 39 et 41 pourront y accéder. C'est ce tronçon qui concentre la majorité des commerces, notamment plusieurs restaurants, pour lesquels des terrasses permanentes pourront être aménagés.
 - Le reste de la rue Henri Faisans restera ouvert aux véhicules motorisés, notamment les riverains, en passant par la rue Justin Blanc. Il sera possible dans un sens de rejoindre la rue Carrerot, dans l'autre sens de rejoindre l'Avenue des Etats-Unis
- Pour assurer l'accès des riverains, apaiser le quartier, et assurer l'absence de transit motorisé sur la rue Henri Faisans, nous proposons également la création de sens uniques qui sont détaillés dans le plan ci-après

Sur le plan ci-contre :

En vert : les portions interdites à tout trafic motorisé (réservé aux bus)

En rouge : les portions accessibles au trafic motorisé

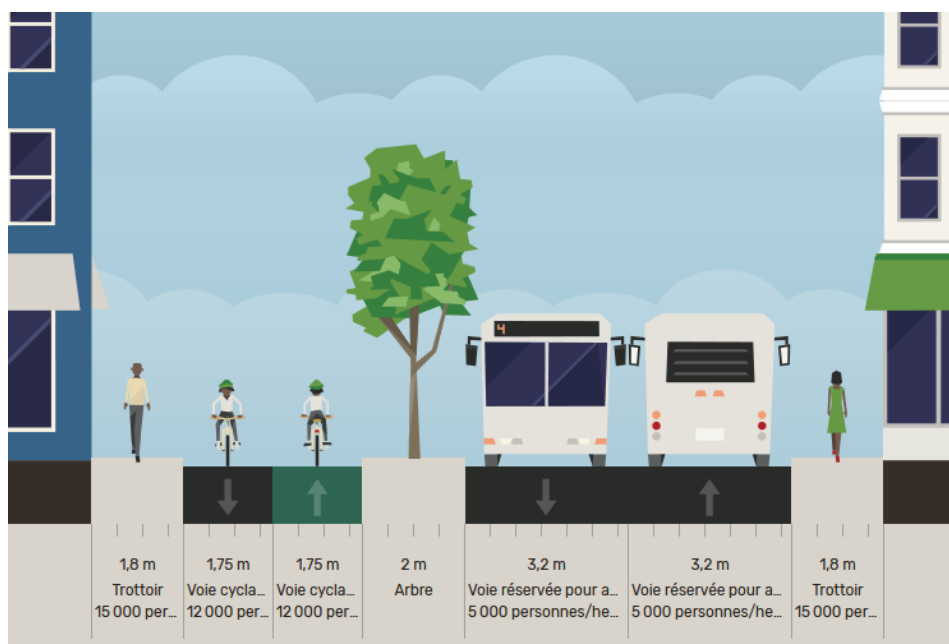


Profil en travers :

La configuration de la rue que nous proposons maintient donc le double sens de circulation avec une rue débarrassée du trafic de transit afin que la dénomination de « Chronobus » retrouve son sens.

Nous supprimons une file de stationnement/arbre et conservons l'autre entre la voie bus et une piste cyclable bidirectionnelle. Lors de réunions publiques, certains riverains s' alarmaient de la présence d'arbre à proximité de leurs façades à cause des ombres réciproques entre immeubles et arbres. Ici, nous proposons une situation d'avantage centrale.

Une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée et du trottoir est créée afin d'éviter les conflits d'usage.



Conclusion

La rue Henri Faisans est un tronçon crucial pour la mise en place de lignes fortes de transport public et cyclables entre le centre-ville et l'Est de la ville et de l'agglomération. Son réaménagement doit être l'occasion de remédier aux discontinuités actuelles et d'œuvrer aux objectifs de report modal vers les transports en commun et le vélo.

Le but de l'association Pau à Vélo est d'œuvrer à une meilleure intégration des mobilités actives, vélo mais aussi marche à pied, ainsi que des transports en commun dans l'espace public. Nous remercions par avance la Ville et les services techniques de prendre en compte au maximum les remarques et recommandations émises dans ce dossier. Nous attendons aussi une réponse de la Ville sur le respect de la réglementation pour ce réaménagement.

Nous restons bien évidemment disponibles pour vous accompagner dans ce projet de requalification de la rue Henri Faisans.