



# #Municipales2020



## Ambitions fortes et mobilités douces

Pau\*  
à vélo



# L'avenir en bonne santé est à vélo ou à pied



Pollution, changement climatique, mortalité liée à la sédentarité, insécurité routière, bruit, espaces publics atrophiés par la circulation et le stationnement, dépendance au pétrole, budget grevé par les déplacements quotidiens, manque d'autonomie des enfants dans leur mobilité, perte du lien social.

On ne compte plus les problèmes qui ont leur #solutionactive. La marche à pied et le vélo, c'est bon pour le cœur et pour l'humeur, bon pour rester en forme, bon pour se déplacer à tout âge sans permis, sans fumée sans bruit, bon pour être moins dangereux en se déplaçant, bon pour redonner de l'espace public au lien social et aux arbres, bon pour le budget. Même dans le froid, même sous la pluie, même avec un travail, des enfants et des courses à faire.

Les habitants de l'agglomération paloise le savent bien, comme le montre cette étude de l'AUDAP du printemps 2018 : 80 % des conducteurs de l'agglomération aimeraient adopter un autre mode de déplacement, dont une large majorité pense à la marche à pied et au vélo. Sachant que plus de la moitié fait moins de 10 km par jour, la porte du changement est ouverte.

En toile de fond, les scientifiques du climat nous crient l'urgence d'une révolution sur tous les plans de nos modes de vie, la mobilité étant un volet incontournable.

Le prochain mandat municipal, c'est l'occasion de relever le défi : des aménagements dédiés, un réseau continu, des trottoirs larges, des voies apaisées où il est facile de traverser, et où le comportement des automobilistes n'est plus ressenti comme un danger. Un sentiment de sécurité retrouvé. Avec comme corollaire la reconquête de l'espace public et de la convivialité.

Pau à vélo met à la disposition des candidats son expertise, construite sur l'analyse d'exemples déjà en place dans d'autres villes. Notre association place des ambitions très haut, et avance des propositions audacieuses que certains trouveront utopiques. A ceux-là nous rappelons que l'utopie a peut-être changé de camp, les utopistes étant sans doute ceux qui croient que tout va pouvoir continuer comme avant en ignorant les défis qui nous sont posés.



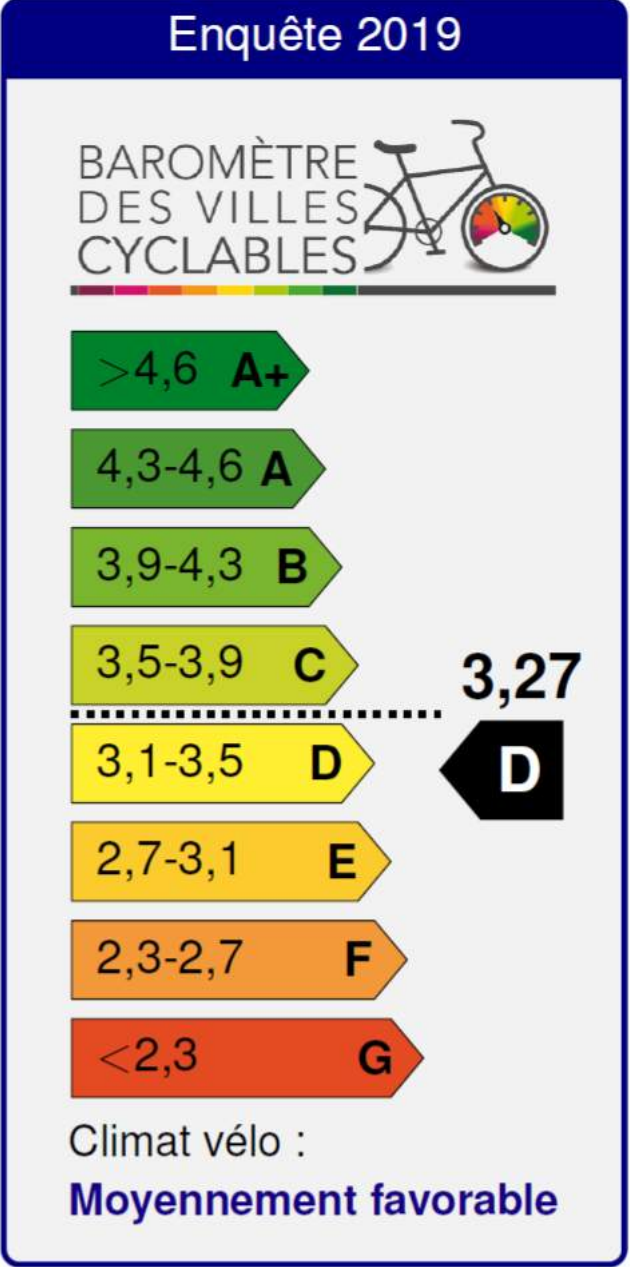
2009

*Favoriser les déplacements actifs, c'est rendre la ville accueillante et répondre aux défis à venir.  
Exemple de la transformation de la rue d'Amsterdam, à Anvers, en Belgique*



2014

# Résultat pour Billère





# CANDIDATS : ENGAGEZ-VOUS !



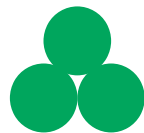
## Adoptez

un plan vélo ambitieux, financé et concerté, en début de mandat



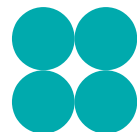
## Développez

un réseau cyclable cohérent



## Organisez

la circulation pour rendre la ville agréable



## Actionnez

tous les leviers pour favoriser les modes actifs



## Faites la promotion

de la culture vélo et piéton

*Note : Ce document est complémentaire au [questionnaire en ligne](#) pour les candidats. Les actions proposées dans le questionnaire sont reprise avec le même numéro.*

# UN PLAN VÉLO AMBITIEUX





## En début de mandat

**Action 1** Dès les début de mandat, adopter un plan vélo ambitieux , qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

## Financé

**Action 1** Prévoir un budget de 15€ / habitant / an (195 000€ / an) dédié aux aménagements cyclables et au plan vélo.

## Mesuré


**Action 2** Mesurer la part modale des déplacements actifs et planifier avec volontarisme l'augmentation de cette part modale. Ambitionner que le vélo soit utilisé pour 10 % des déplacements en 2024 et 15 % en fin de mandat.

## Suivi

**Action 3** Nommer un responsable vélo qui réunit tous les deux mois un comité vélo.

## Solennel

**Action 4** Après chaque rénovation d'espace public (voirie, place, parc), procéder à une inauguration à vélo, en présence des associations liées au déplacement à vélo et des services responsables de la rénovation.



# UN RÉSEAU CYCLABLE COHÉRENT

## Structuré

**Action 5** Créer un Réseau Express Vélo (REV) reliant les pôles de l'agglomération, colonne vertébrale du maillage cyclable (voir zoom pages suivantes)

## Sécurisé

**Action 6** Créer des pistes cyclables larges, continues et séparées sur les grands axes

- Route de Bayonne
- Avenue de Lons
- Avenue Lalanne
- Avenue du Château d'Este
- Avenue de Santona
- Avenue St John Perse
- Boulevard de l'Europe, Rue du Piémont, Voie Nord Sud

Les axes cyclables de ces voies ne doivent pas être des couloirs de bus partagés, ni des voies vertes ou de simples marquages au sol, mais bien des pistes cyclables en site propre.

*Pour la route de Bayonne, on pourra envisager un itinéraire parallèle proche, à condition qu'il soit sans détour et relié aux communes de Pau et de Lons.*



## Jalonné

**Action 7** Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité Marché bio, Mairie, Bel Ordinaire, bord du Gave, Médiathèque et Sporting d'Este, Lacaou, Tonkin... De manière générale, les pôles administratifs, zones commerciales, salles de spectacles, complexes sportifs, parcs, lycées et écoles, villes limitrophes, Réseau Express Vélo et voies vertes (v81 et paris/Madrid)

## Connecté

**Action 8** Connecter le réseau cyclable local avec celui des communes voisines, mais aussi avec le Réseau Express Vélo, la V81 et la Paris-Madrid.

**Action 9** Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019.

- Passage de la voie ferrée (sécuriser le tunnel de la plaine et le viaduc de la D834)
- Franchissement des coupures représentées par l'avenue Santana, le Boulevard de l'Europe, la voie Nord/Sud, la route de Bayonne.
- Connexion ville haute/ville basse entre la place François Mitterrand et le Château d'Este par un système de remontée pouvant également servir aux piétons et aux vélos, y compris les plus encombrants (funiculaire, ascenseur de grande capacité,...).

## Entretenu

**Action 10** Nettoyer régulièrement et entretenir les aménagements existants, peinture en particulier







ZOOM

## Les maillons du REV

Sur le Réseau Express Vélo, on doit trouver **exclusivement des vélorues ou des pistes cyclables sécurisées** :

- Confortables et prioritaires.
- Capable d'absorber un trafic important de vélos.





# UNE VILLE AGRÉABLE POUR TOUS



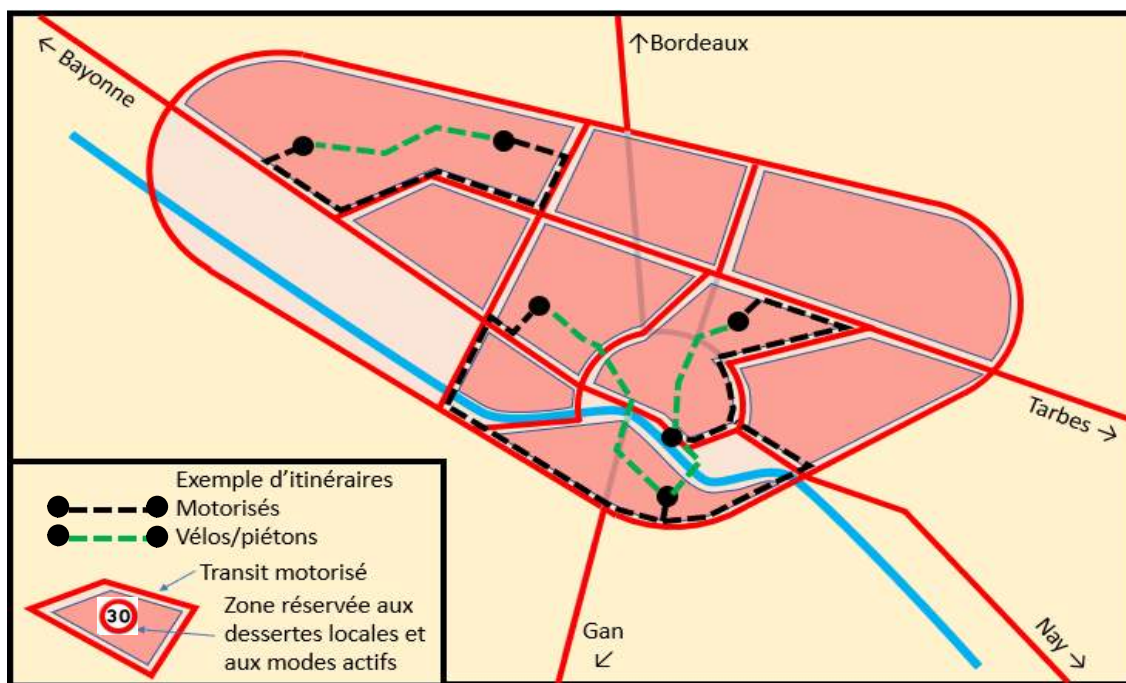


Schéma de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération. **Les itinéraires motorisés sont canalisés sur les grands axes, les itinéraires actifs peuvent traverser les quartiers.** Retrouvez en annexe notre plan détaillé de hiérarchisation de la voirie

**Action 11** Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes.

**Organiser** et **hiérarchiser** la voirie au niveau de l'agglomération : définir les grands axes de transit motorisé.

**Protéger** les quartiers résidentiels et y rendre la vie agréable en y supprimant le trafic de traversée (voir zoom page suivante).

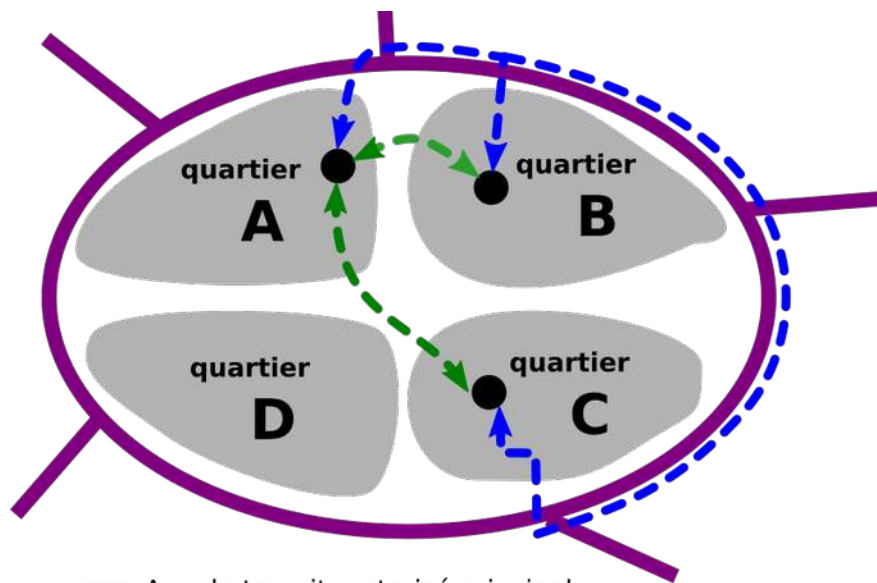
**Intégrer des aménagements** PMR, piétons, et cyclables sur les grands axes

**Action 13** Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h dans tous les quartiers, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

# Protéger les quartiers résidentiels

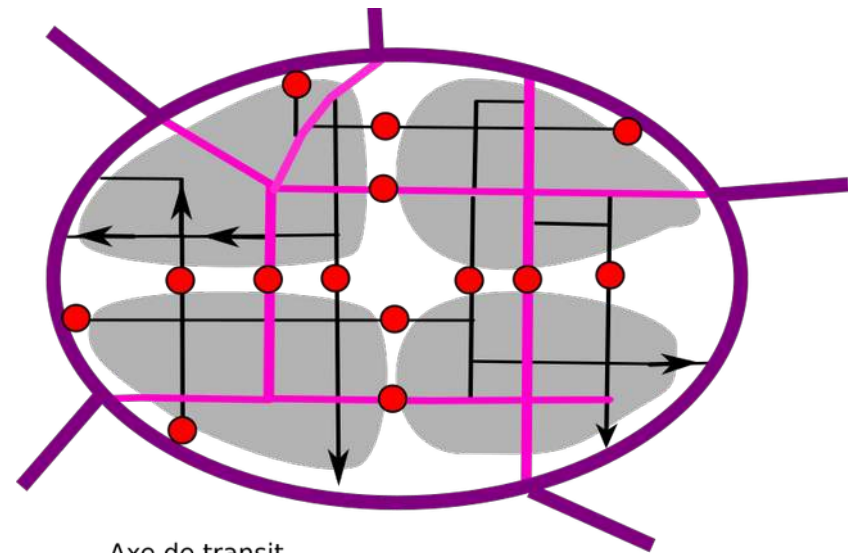


ZOOM




- Axe de transit motorisé principal
- Itinéraire actif (PMR, piéton, vélo)
- Itinéraire motorisé

Pour se rendre d'un quartier à un autre, les véhicules motorisés doivent obligatoirement emprunter l'axe de transit principal. Les « raccourcis » par les rues de quartier sont réservés aux modes actifs (PMR, piéton, vélo)

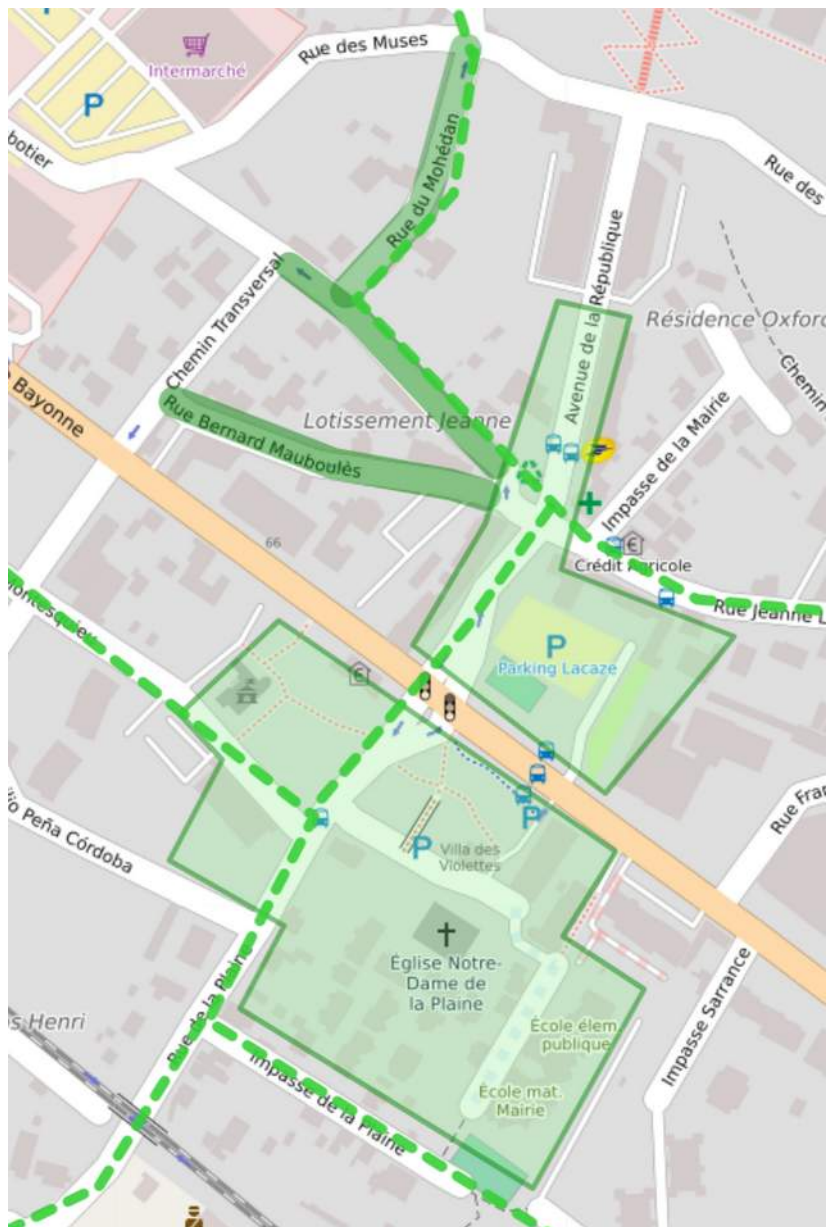





- Axe de transit motorisé principal
- Axe de pénétration dans le quartier
- Rue résidentielle
- Sens unique
- Barrière, plots, borne ou jardinière empêchant le passage des véhicules motorisés

Pour atteindre cet objectif, on place des barrières physiques entre les quartiers, et on organise des sens uniques. C'est le modèle « Van den Berg ».



A l'abri du trafic de traversée, les quartiers redeviennent agréables et sûrs, comme peut l'être une impasse résidentielle. Les déplacements à pied ou à vélo y deviennent très attractifs, et ce sont les plus efficaces pour se rendre dans les quartiers voisins.



	Zone piétonne proposée
	Rues à aménager en voie verte pour les rendre agréables aux riverains et aux passants
	Itinéraires cyclables importants.

**Action 14** Transformer en zone piétonne les abords de la place François Mitterand, de la mairie et de la villa des violettes.

**Sûre**

Aux abords de la salle Lacaze et des commerces du centre ville, clients et passants trouveront un lieu ou circuler en sécurité. Les abords de l'école sont protégés de la circulation et de la pollution.

**Dynamique**

Un environnement arboré et attrayant où il fait bon déambuler redynamise le commerce de proximité. Place François Mitterand, des terrasses pourront être mises en place, les enfants et les familles auront un espace pour jouer et se rencontrer

**Accessible**

Reliée à de grands axes cyclables, et avec des parkings à ses abords, la zone piétonne est accessible à tous les publics.

**Action 18** Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement. En particulier à proximité de zone à forte fréquentation, en centre-ville



## Sécuriser les écoles

**Action 16** Supprimer ou réduire la circulation aux abords des écoles aux heures d'entrée/sortie

## Faciliter la circulation à vélo

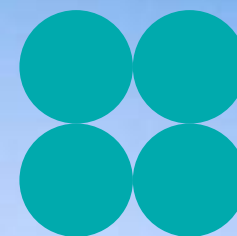
**Action 15** Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux (y compris autres que tourne à droite).

## Donner la place

**Action 17** Mener une réflexion sur la place du stationnement, en particulier aux endroits où les trottoirs sont étroits, et aux abords des bandes cyclables, où l'ouverture de portière est accidentogène.

## Supprimer les angles morts

**Action 12** Interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons.



**ACTIONNER  
TOUS LES  
LEVIERS**



## STATIONNER

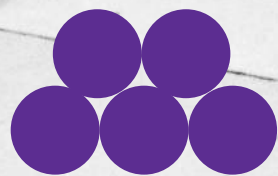
**Action 20 et 22** Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “pince roue”) dans toute la commune. Supprimer le stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

**Actions 19 et 21** Créer 100 places de stationnement vélo avec accès sécurisées dès le début du mandat, près des pôles d’intermodalité (bus, parking relais), ainsi que près des pôles d’habitat et d’activité .

**Action 23** Intégrer dans le PLU l’obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d’habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l’habitat social.

## AIDER

**Action 24** Créer une aide à l’achat d’un vélo personnel ou utilitaire, avec ou sans assistance électrique.



# PROMOUVOIR UNE CULTURE VÉLO



## Compteurs Vélo

**Action 28** Installer des compteurs de passage vélo, affichant un score lisible par le public, et situés à des points emblématiques de la ville.

## Exemplarité

**Action 29** Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

## Services à vélo

**Action 30** Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

## Rémunérer

**Action 31** Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux, pour inciter à la transition des modes de déplacement domicile/travail.

## Verbaliser

**Action 34** Réprimer le stationnement sur aménagements PMRs, piétons ou cyclables, ainsi que les excès de vitesse.

## Apprendre

**Action 25, 26 et 27** Favoriser l'apprentissage du vélo dans les écoles primaires, aider les écoles primaires à s'équiper en vélos dans ce but, et créer des pistes cyclables d'apprentissage

## Vélobus

**Action 32** Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

## Communiquer

**Action 35** Lancer un plan de communication promouvant l'usage de la marche et du vélo.

## Journée sans voiture

**Action 33** Tous les ans le 22 septembre, créer une journée où le trafic motorisé est très restreint ou interdit sur la commune.



Pau à Vélo est une association membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). La FUB a organisé une opération d'envergure nationale pour porter des « propositions vélo » aux candidats aux élections municipales. Ce document a été rédigé par Pau à Vélo, et s'inscrit dans l'opération de la FUB.

Retrouvez la charte de l'association Pau à Vélo, qui a guidé la rédaction de ces propositions :  
<http://www.pauavelo.fr/a-propos/charte-deplacements-actifs-2019.pdf>

Retrouvez le questionnaire destiné aux candidats aux municipales de Pau, ainsi que leurs réponses :  
<https://municipales2020.parlons-velo.fr/e/Billère>

*Note : cette page donne aussi accès au résultat du baromètre des villes cyclables pour la ville de Billère.*

Association Pau à Vélo, 84 avenue de Buros, 64000 Pau

[pau@fub.fr](mailto:pau@fub.fr)

07 69 62 75 56

Site Web: <http://www.pauavelo.fr>

Facebook: <https://www.facebook.com/pauaveloo>

Twitter : <https://twitter.com/pauavelo>

Instagram : <https://instagram.com/pauavelo>



ANNEXES

# Plan de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération

