

#Municipales2020



Ambitions fortes et mobilités douces

Pau*
à vélo

APF
France
handicap



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



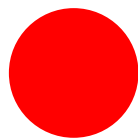
km par jour, la porte du changement est ouverte. En toile de fond, les scientifiques du climat nous crient l'urgence d'une révolution sur tous les plans de nos mode de vie, la mobilité étant un volet incontournable.

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 hautes, et avance des propositions audacieuses que certains trouveront utopiques. A ceux-là nous rappelons que l'utopie a peut-être changé de camps, les utopistes étant sans doute ceux qui croient que tout va pouvoir continuer comme avant en ignorant les défis qui nous sont posés.



CANDIDATS : ENGAGEZ-VOUS !



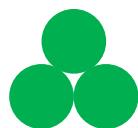
Adoptez

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



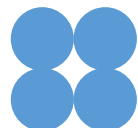
Développez

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

UN PLAN VÉLO AMBITIEUX





En début de mandat

Action 1 Dès le début de mandat, participer à l'établissement d'un plan vélo intercommunal en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant tous les deux mois au niveau de l'agglomération

Financé

Action 1 Prévoir un budget de 15€/an/habitant (120 000 €/an) dédié aux aménagements cyclables

Mesuré

Mesurer la part modale des déplacements actifs et planifier avec volontarisme l'augmentation de cette part modale. Ambitionner que le vélo soit utilisé pour 12 % des déplacements en 2024 et 16 % en fin de mandat.

Suivi

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

Solennel

Inaugurer toutes les rénovations d'espaces publics à vélo avec les élus, les responsables du projet, et les associations liées au déplacement piéton/vélo.



**UN RESEAU
CYCLABLE
COHERENT**



Structuré

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

Sécurisé

Action 3 Créer des pistes cyclables larges, continues et séparées sur les grands axes :

Avenue du Corps Franc Pommies

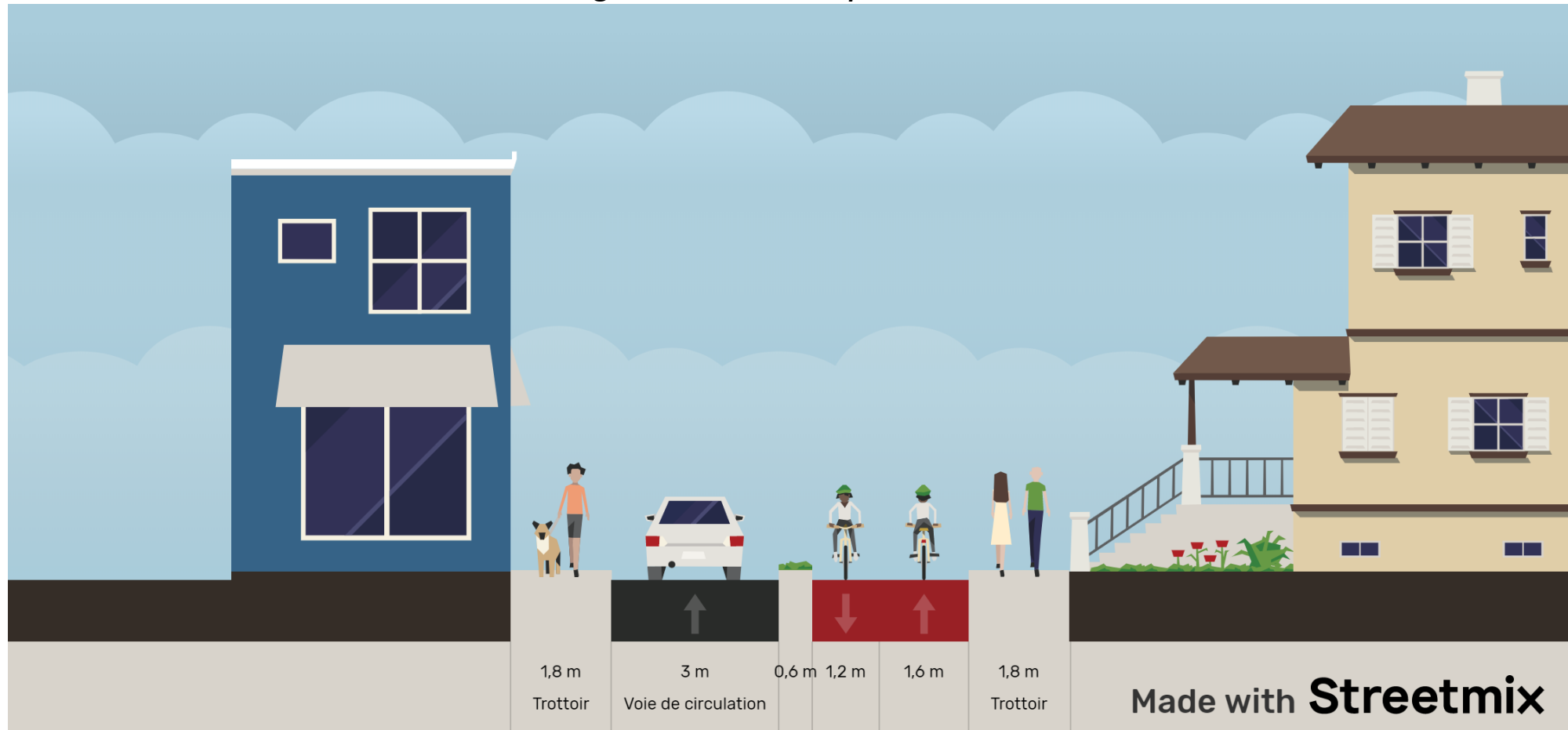
Avenue Gaston Cambot

Avenue Henri IV / N134

Rue Ollé Laprunne

Avenue de Gelos

Vue de la Rue Massenet réaménagée à sens unique



Jalonné

Action 4 Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : mairie, écoles, commerces, véloroutes, commu-nes limitrophes

Connecté

Action 5 Créer des connexions entre le réseau cyclable local, ceux des communes limitrophes et les deux véloroutes de la commune
V81 piémont pyrénéen
Voie verte de la Vallée d'Ossau

Entretenu

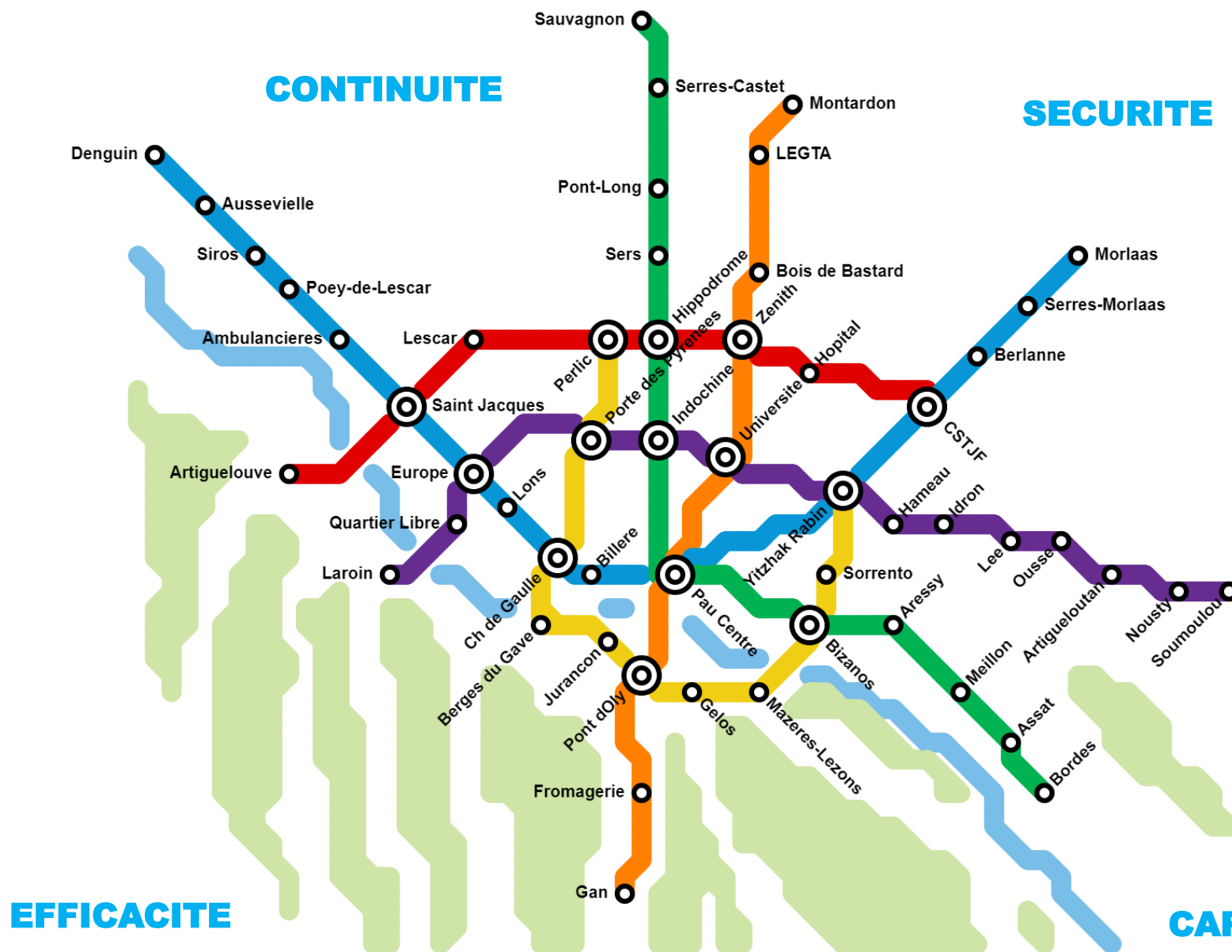
Nettoyer régulièrement et entretenir les aménagements existant, peinture en particulier



Notre REV : Réseau Express Vélo



ZOOM



6 grandes lignes cyclables

- pénétrantes et transversales de l'agglomération
- reliant sans détour les grands pôles
- connectées avec les dessertes cyclables locales



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 AGREABLE POUR TOUS



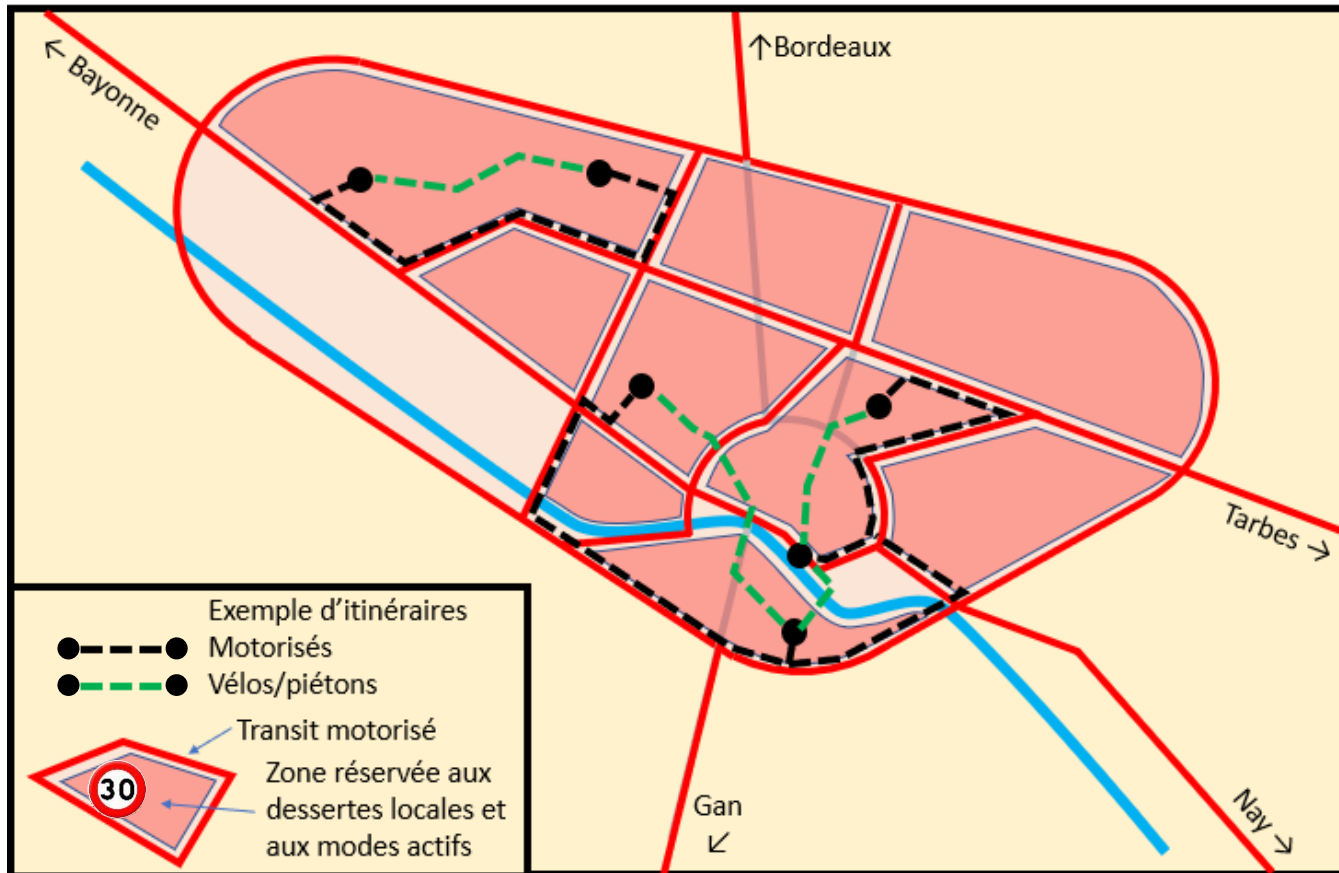


Schéma de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération. **Les itinéraires motorisés sont canalisés sur les grands axes, les itinéraires actifs peuvent traverser les quartiers.** Retrouvez en annexe notre plan détaillé de hiérarchisation de la voirie

Action 7 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.

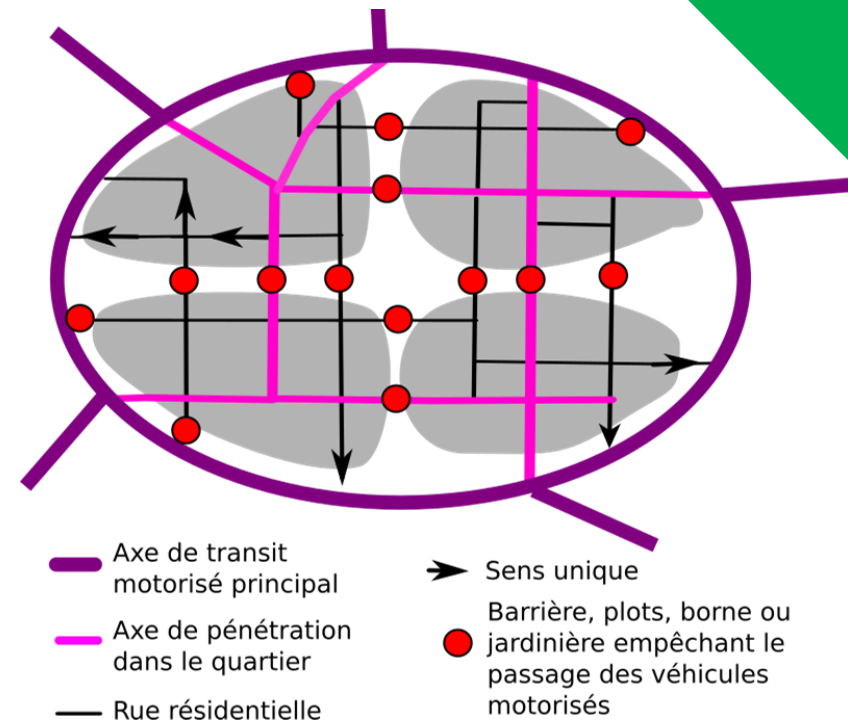
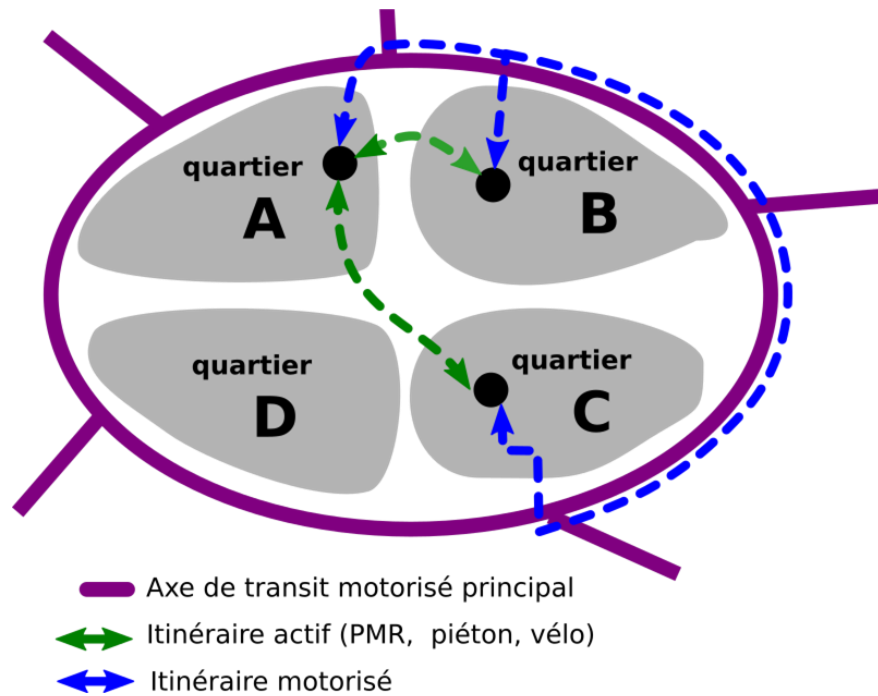
Protéger les quartiers résidentiels et y rendre la vie agréable en y supprimant le trafic de traversée (voir zoom page suivante).

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

Action 8 Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h 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.



ZOOM



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)

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 ». Une proposition de plan de circulation basé sur ce modèle est proposé en annexe pour le centre de Jurançon.



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.

La rive gauche du gave structurée par le Pont du XIV Juillet sans voitures



L'essayer c'est l'adopter !!!



JURANCON : Un cœur de village apaisé

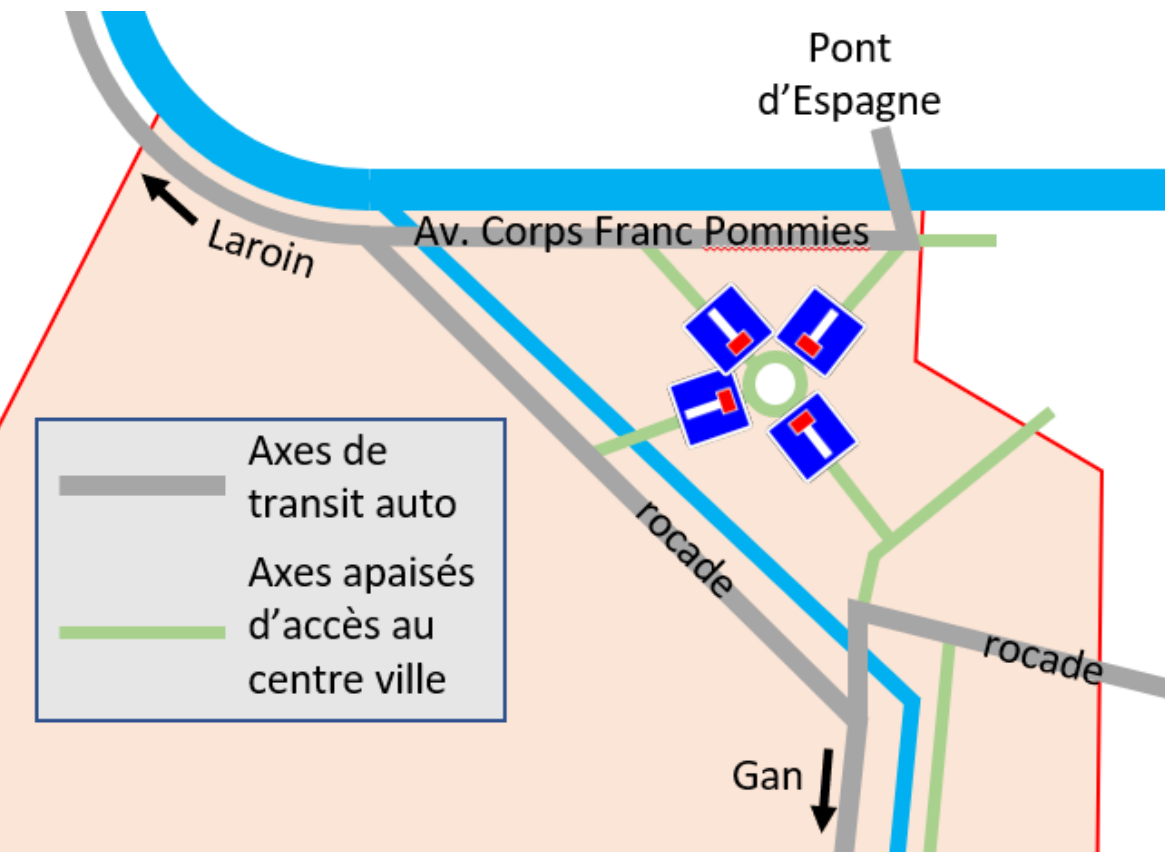


Schéma du plan de circulation. Un plan plus détaillé du plan de circulation du bourg de Jurançon se trouve en annexe.

Sûr

L'espace rendu aux piétons et vélos, permet de sécuriser l'espace (trottoirs, traversées) et de donner plus de place aux activités pour enfants, et pour adultes.

Commercial

Un environnement attrayant où il fait bon déambuler redynamise le commerce et favorise le développement des magasins de proximité, des terrasses, des activités de plein air.

Touristique

L'accès cyclable au centre ville, depuis Pau et les véloroutes favorise le tourisme.

Accessible

Reliée à de grands axes cyclable, à Pau, aux communes limitrophes, et avec de nombreux parkings vélo à ses abords, la zone apaisée du centre bourg est accessible à tous les publics.

Action 7 Mettre la rue Massenet à sens unique et en zone de rencontre à proximité de la place du Junqué



Le trafic automobile de transit à travers le bourg est supprimé grâce à la mise en place d'un plan de circulation spécifique

Le centre ville devient une impasse débouchante, pour y rendre la déambulation agréable.

Action 7

- Rue Amédée Rousille : impasse au croisement Av Gal Dauture
- Rue du colonel Gloxin : impasse au croisement Rue Jacques Terrier
- Rue de la croix du prince : impasse au croisement rue marcel Cerdan
- Rue Frantz Toussaint : impasse au croisement rue Alfred de Vigny
- Rue de la place du Junqué : suppression, et liaison du jardin d'enfant à labplace
- Rue Massenet : sens unique vers la place du Junqué
- Avenue Charles de Gaulle : réservée aux mobilités actives et aux transports





Sécuriser les écoles

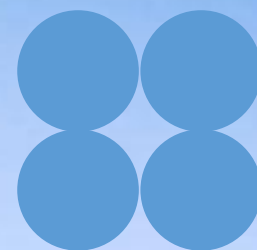
Action 10 Supprimer ou réduire la circulation aux abords des écoles aux heures d'entrée/sortie

Faciliter la circulation à vélo

Action 9 Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Supprimer les angles morts

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

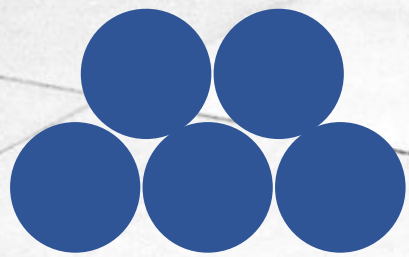
Action 11 Créer 100 emplacements de stationnement vélo normatifs devant les lieux publics et intermodaux

A L'ÉCOLE À VÉLO

Action 12 Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

AIDER

Action 15 Créer une aide à l'achat d'un vélo, avec ou sans assistance électrique



**PROMOUVOIR
UNE CULTURE
VELO**



Apprendre

Action 18 Favoriser l'apprentissage du vélo dans les écoles primaires, aider les écoles primaires à s'équiper en vélos dans ce but.

Compteurs Vélo

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

Exemplarité

Action 20 Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Services à vélo

Action 21 Équiper les services municipaux de vélocargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Verbaliser

Action 23 Réprimer le stationnement sur aménagement PMR, piéton ou cyclable, ainsi que les excès de vitesse en zone 30 ou de rencontre.

Communiquer

Action 24 Lancer un plan de communication faisant la promotion de l'usage de la marche et du vélo, et le respect de ces pratiques



ANNEXES

LA CHARTE PAU A VÉLO

Pour plus d'informations sur la charte de l'association Pau à Vélo qui a guidé la rédaction de ces propositions, vous pouvez la retrouver à l'adresse ci-dessous :

<http://www.pauavelo.fr/a-propos/charte-deplacements-actifs-2019.pdf>



Vous retrouverez aussi le dossier complet sur les propositions détaillées de l'association Pau à Vélo pour la commune de Jurançon à l'adresse ci-dessous :

<http://www.pauavelo.fr/blog/2019/propositions-pour-jurancon/>