

#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





CANDIDATS : ENGAGEZ-VOUS !



Adoptez

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



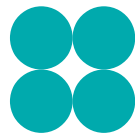
Développez

un réseau cyclable cohérent



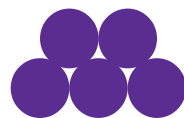
Organisez

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

Ce document est complémentaire au questionnaire en ligne soumis aux candidats aux élections municipales. Les actions proposées dans le questionnaire sont identifiées ici avec le même numéro.

UN PLAN VÉLO AMBITIEUX





En début de mandat

Action 1 Dès le début de mandat, mettre à jour le plan vélo, en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant tous les deux mois.

Financé

Action 1 Prévoir un budget de 15€ / habitant / an (1 200 000€ / 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 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.

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

- Rue Marca, avenue du XIV Juillet
- Avenue Jean Mermoz
- Avenues du Général Leclerc / de Gaulle, Avenue Alfred Nobel
- Route de Bayonne et Rue d'Etigny
- Cours Léon Bérard, Avenue de l'Université, **Boulevard Tourasse**, Route de Tarbes
- Boulevard d'Alsace Lorraine
- Avenue Gaston Phoebus, Boulevard Champetier de Ribes
- Avenue Edouard VII

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.

Vue du Boulevard Tourasse réaménagé



Jalonné

Action 7 Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité

Gare, Hôtel de Ville, Halles, conservatoire, Université, Zénith, Pôle Bosquet et pôle de bus départementaux (rue Matthieu Lalanne), véloroutes... De manière générale, les pôles administratifs, zones commerciales, salles de spectacles, complexes sportifs, parcs, lycées et écoles.

Connecté

Action 8 Relier le maillage cyclable de Pau au Réseau Express Vélo, mais aussi aux maillages des communes limitrophes et aux deux véloroutes proches de la commune (V81 piémont pyrénéen ; Voie verte de la Vallée d'Ossau)

Entretenu

Action 9 Nettoyer régulièrement et entretenir les aménagements existants, 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 AGRÉABLE POUR TOUS



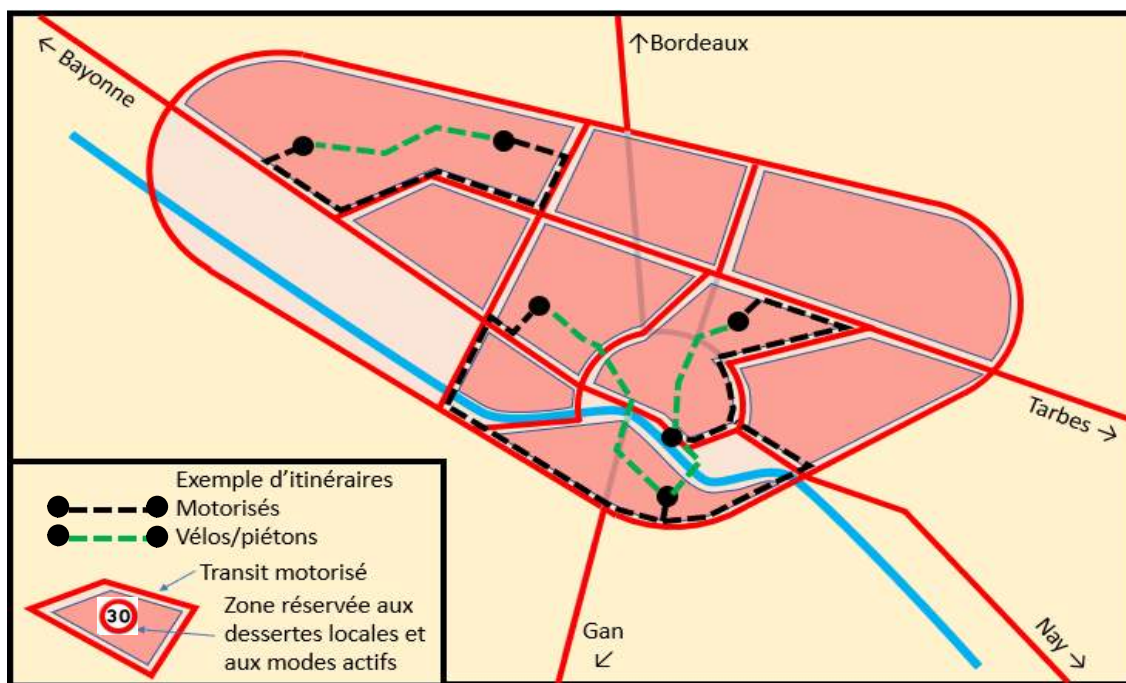


Schéma de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération. **Les itinéraires motorisés sont canalisés sur les grands axes, les itinéraires actifs peuvent traverser les quartiers.** Retrouvez en annexe notre plan détaillé de hiérarchisation de la voirie

Action 10 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).

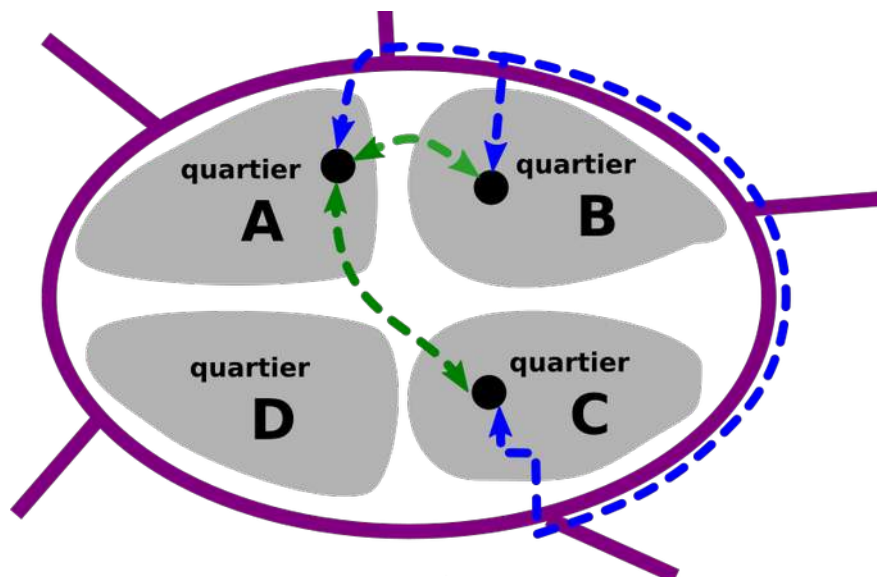
Intégrer des aménagements PMR, piétons, et cyclables sur les grands axes

Action 12 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

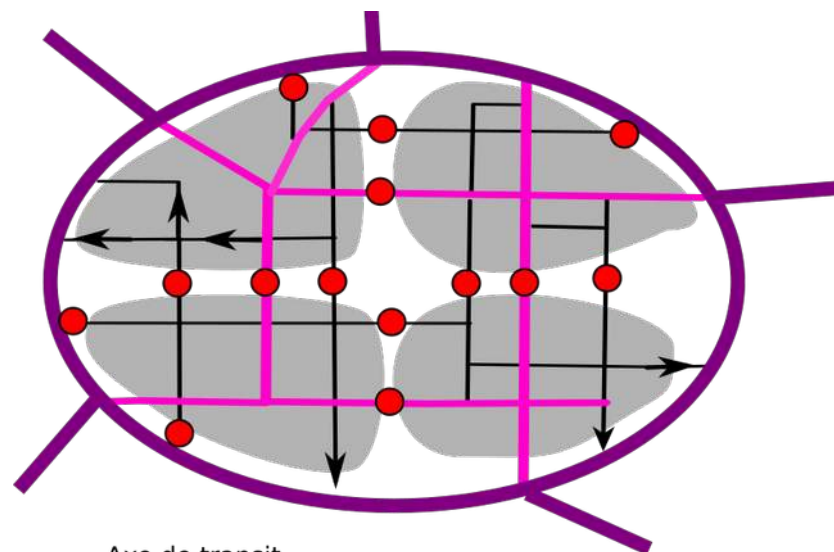


ZOOM




- 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 »](#). Une proposition de plan de circulation basé sur ce modèle est proposé en annexe pour les quartiers du centre de Pau.



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.

Action 14 Transformer en zone piétonne :

- l'ensemble du quartier hypercentre
- la rue Carnot entre les places du Foirail et de la république.
- la place du Foirail, et le passage qui sera ouvert depuis cette place jusqu'au Parc Lawrence.

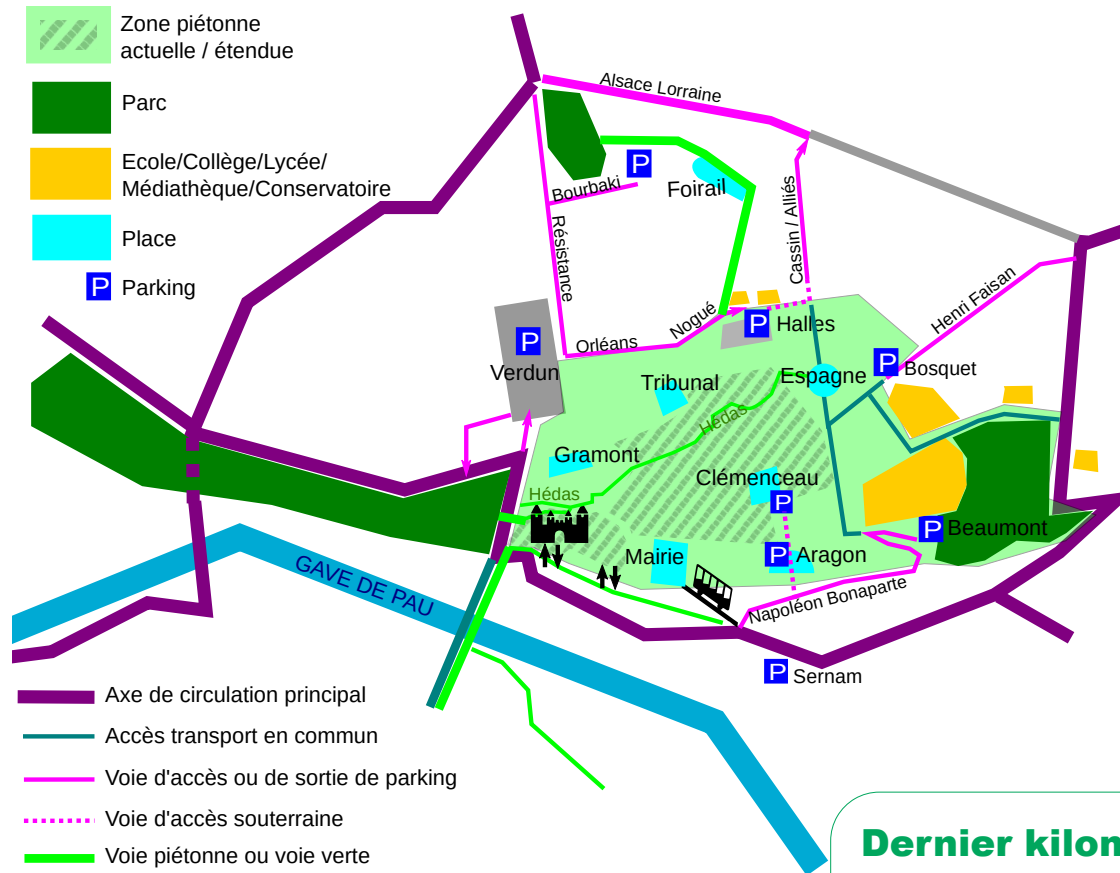


Schéma de l'extension de la zone piétonne.
Nous proposons en annexe un plan détaillé de la zone piétonne étendue

Parkings

- Déplacer les accès motorisés des parkings Aragon et Clémenceau sur l'avenue Napoléon Bonaparte pour les supprimer de la zone piétonne.
- Canaliser le flux d'entrée/sortie du parking de la République (Halles) dans des sens uniques, pour donner plus d'espace aux piétons, PMRs et cyclistes.
- Offrir aux riverains un accès privilégié aux parkings souterrains du centre-ville afin de supprimer le stationnement de surface.

Transport en commun

Assurer la desserte de la zone piétonne par les transports en commun sur certaines voies.

Vélo

Sur les axes du Réseau Express Vélo, prévoir des pistes cyclables pour assurer la traversée de la zone piétonne sur une chaussée séparée des piétons.

Dernier kilomètre

Action 22 Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.



Une zone piétonne étendue



Sûre

Aux abords des établissements scolaires, de la médiathèque et des parcs, les promeneurs et les élèves seront en sécurité dans un cadre agréable.

Commerciale

Un environnement attrayant où il fait bon déambuler redynamise le commerce de proximité.

Touristique

Cette aire piétonne étendue inclut des places, monuments, salles de spectacles et parcs emblématiques de la ville. Elle regorge de cafés, restaurants et terrasses, et attire les visiteurs venus de près ou de loin.

Accessible

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

Action 13 Réserver le pont du XIV juillet aux mobilités durables : PMRs, modes actifs (piéton, vélo...) et bus



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

XIV juillet pour les PMRs, modes actifs et bus

Révolutionner les mobilités

Le pont sera un point névralgique agréable, qui appelle un vrai changement dans nos déplacements quotidiens.

Connecter la rive gauche

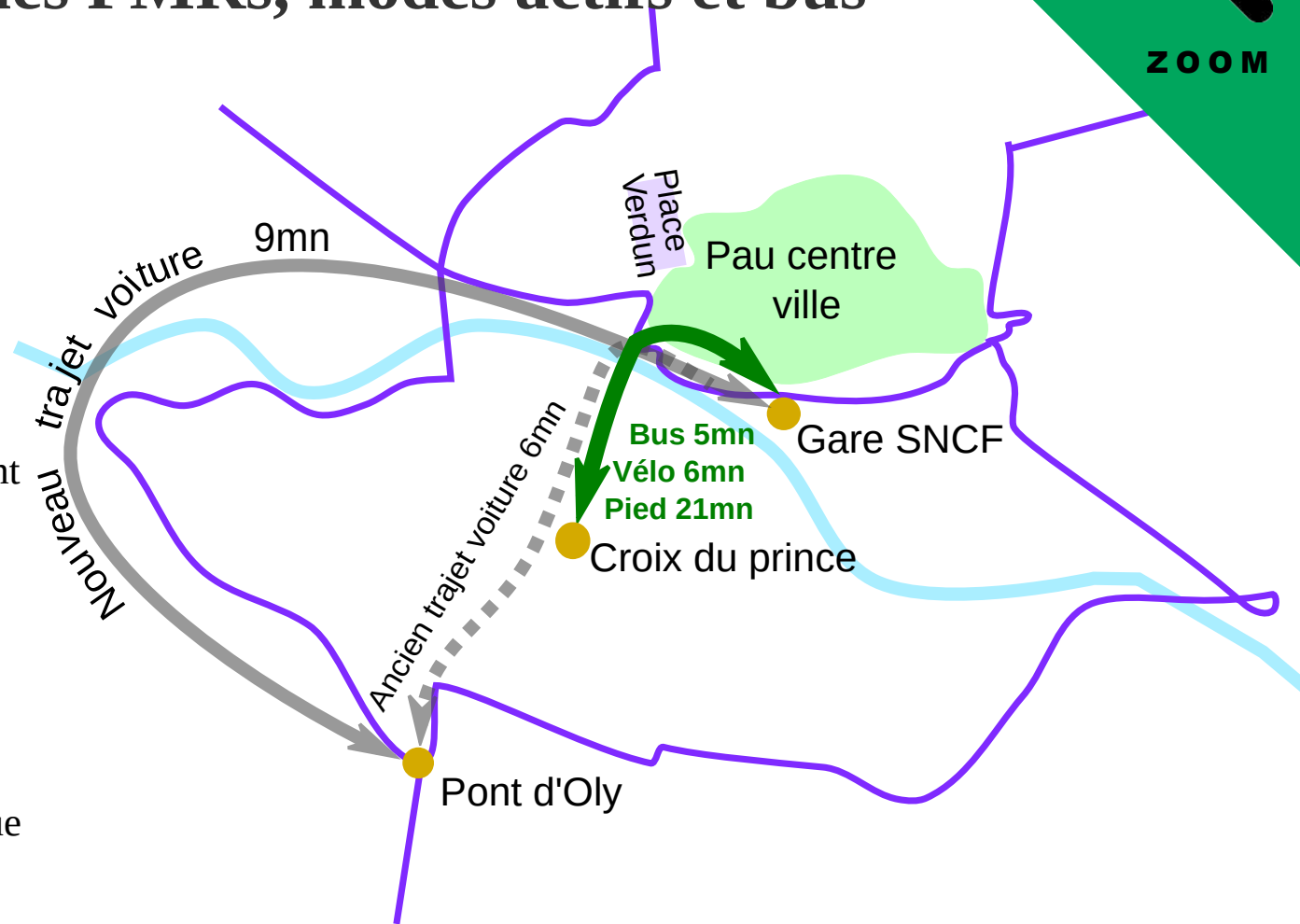
Si proches grâce à ce pont apaisé et attrayant à deux pas du Hédas et du château, la rive gauche et le centre-ville aimeront se rendre visite comme on va voir son voisin.

Mettre en valeur le patrimoine

Déambulation sur le gave de Pau, pêche, vue dégagée sur le château...

Redynamiser les quartiers

Aux abords du pont, les quartiers du XIV juillet et de la Monnaie bénéficieront d'un cadre de vie améliorée, et deviendront un important lieu de passage cycliste et piéton, donnant un nouveau souffle aux commerces et à la vie de quartier.



Sauter dans le train des mobilités douces

L'opération est un succès sur le Pont de Pierre de Bordeaux, et la réflexion est en cours pour le Pont Neuf à Toulouse, et le pont Saint Esprit à Bayonne. N'hésitons plus !

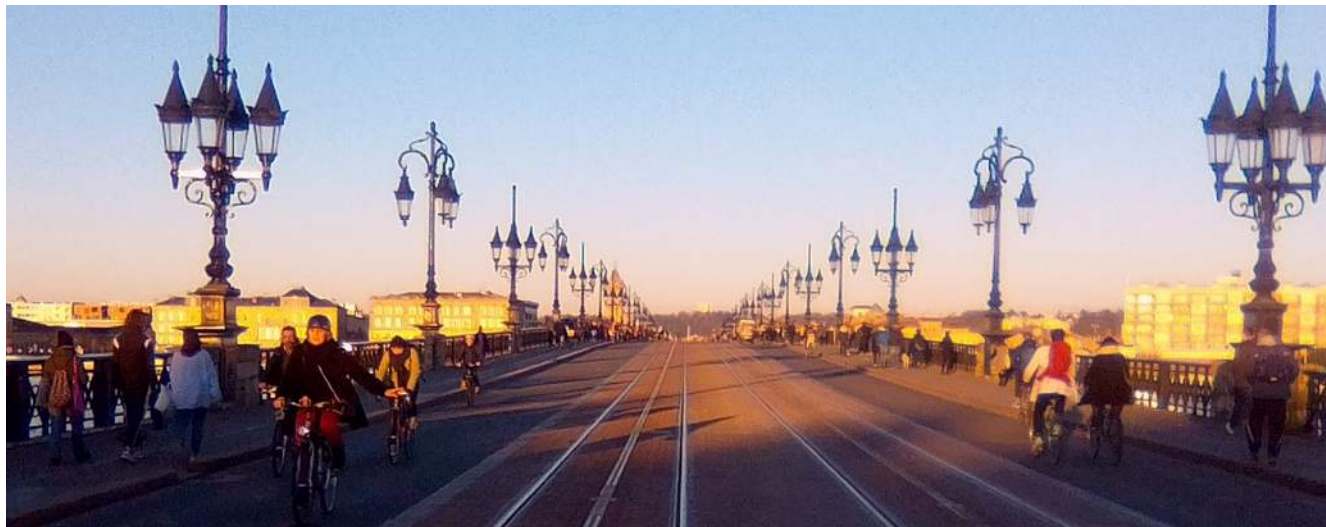
XIV juillet pour les PMRs, modes actifs et bus

Avant

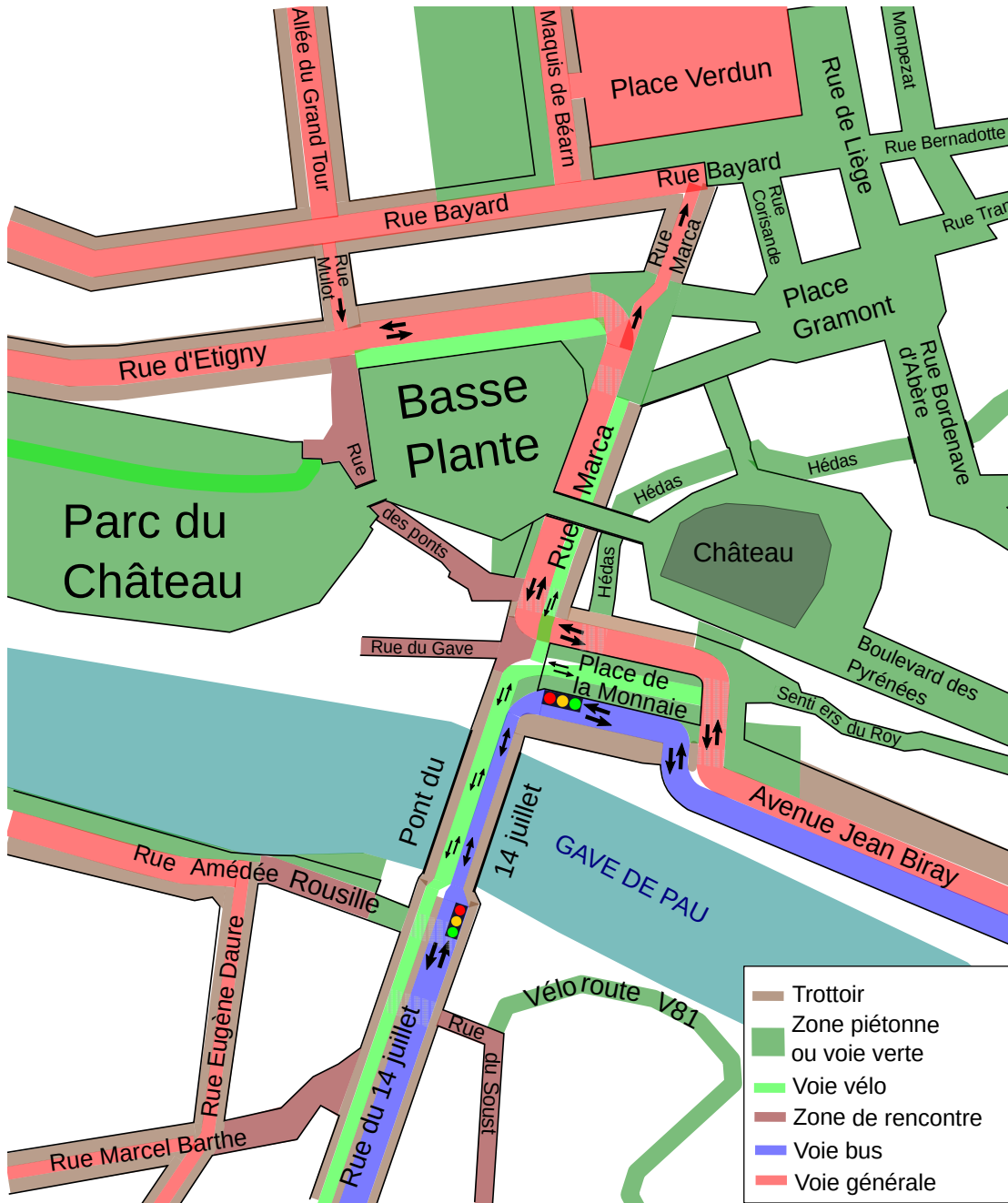


A Bordeaux, le pont de Pierre est désormais réservé aux modes actifs et aux transports en commun. Sa fréquentation globale a augmenté : on y trouve d'anciens automobilistes à pied, en vélo ou en tram, et de nouveaux usagers.

Après



XIV juillet pour les PMRs, modes actifs et bus



- Faciliter et sécuriser la liaison du quartier au reste de la ville par des trottoirs larges, des pistes cyclables confortables et l'extension de la 1ère ligne Fébus. Sur le pont une voie bus unique suffit aux deux directions grâce à des feux alternés.
- Place de la Monnaie : bus au sud, circulation motorisée au nord, vélo sur l'îlot central, entre les arbres. De larges espaces piétons aux abords et entre ces voies.
- Rive gauche, l'extension de la zone piéton/vélo/bus jusqu'à la rue de Gélos permettra de sécuriser et rendre visible le franchissement de la rue du XIV juillet par la véloroute V81.



Sécuriser les écoles

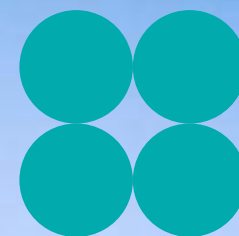
Action 16 Supprimer ou réduire la circulation aux abords des écoles aux heures d'entrée/sortie

Faciliter la circulation à vélo

Action 15 Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Supprimer les angles morts

Action 11 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 18 et 20 Implanter 1000 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 17 et 19 Créer 600 places de stationnement vélo avec accès sécurisées dès le début du mandat, dont 300 près des pôles d’intermodalité, et 300 diffusés aux pôles d’habitat et d’activité .

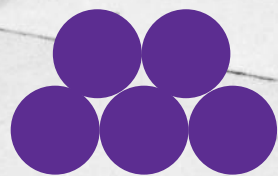
Action 21 Intégrer dans le PLU l’obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d’habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l’habitat social.

AIDER

Action 23 Créer une aide à l’achat d’un vélo, avec ou sans assistance électrique.

Action 24 Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Action 25 Créer une Maison du Vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.



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).

Journée sans voiture

Action 32 Tous les ans le 22 septembre, créer une journée où le trafic motorisé est très restreint ou interdit sur la commune.

Verbaliser

Action 33 Réprimer le stationnement sur aménagements PMRs, piétons ou cyclables, ainsi que les excès de vitesse

Communiquer

Action 34 Lancer un plan de communication promouvant l'usage de la marche et du vélo.

Apprendre

Action 26 et 27 Favoriser l'apprentissage du vélo dans les écoles primaires, aider les écoles primaires à s'équiper en vélos dans ce but

Vélobus

Action 31 Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Accompagner les entreprises

Action 35 Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo :

- Organiser des concours et des remises de prix sur le nombre de trajet/employé par an, ou bien trajet/employé/semaine de la mobilité.
- Proposer ponctuellement une offre de location mensuelle sur le site de l'entreprise, de vélos standards, de vélos pliants et de vélos électriques.

Cet accompagnement pourra aussi permettre la mise en place de stationnements vélos, douches et vestiaires dans les entreprises.



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/Pau>

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

Association Pau à Vélo, 84 avenue de Buros, 64000 Pau pau@fub.fr 07 69 62 75 56

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

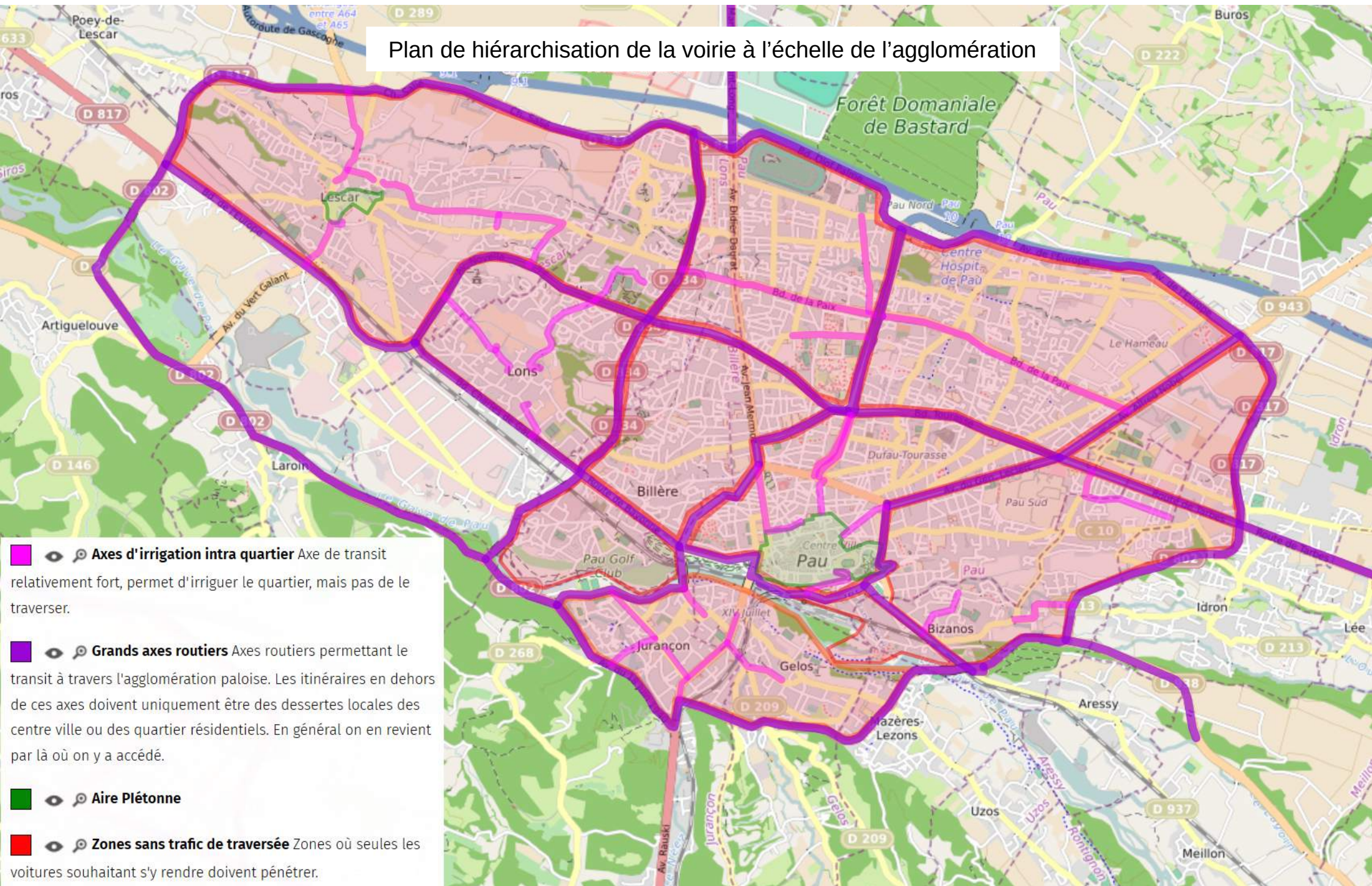
Facebook: <https://www.facebook.com/pauaveloo>

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

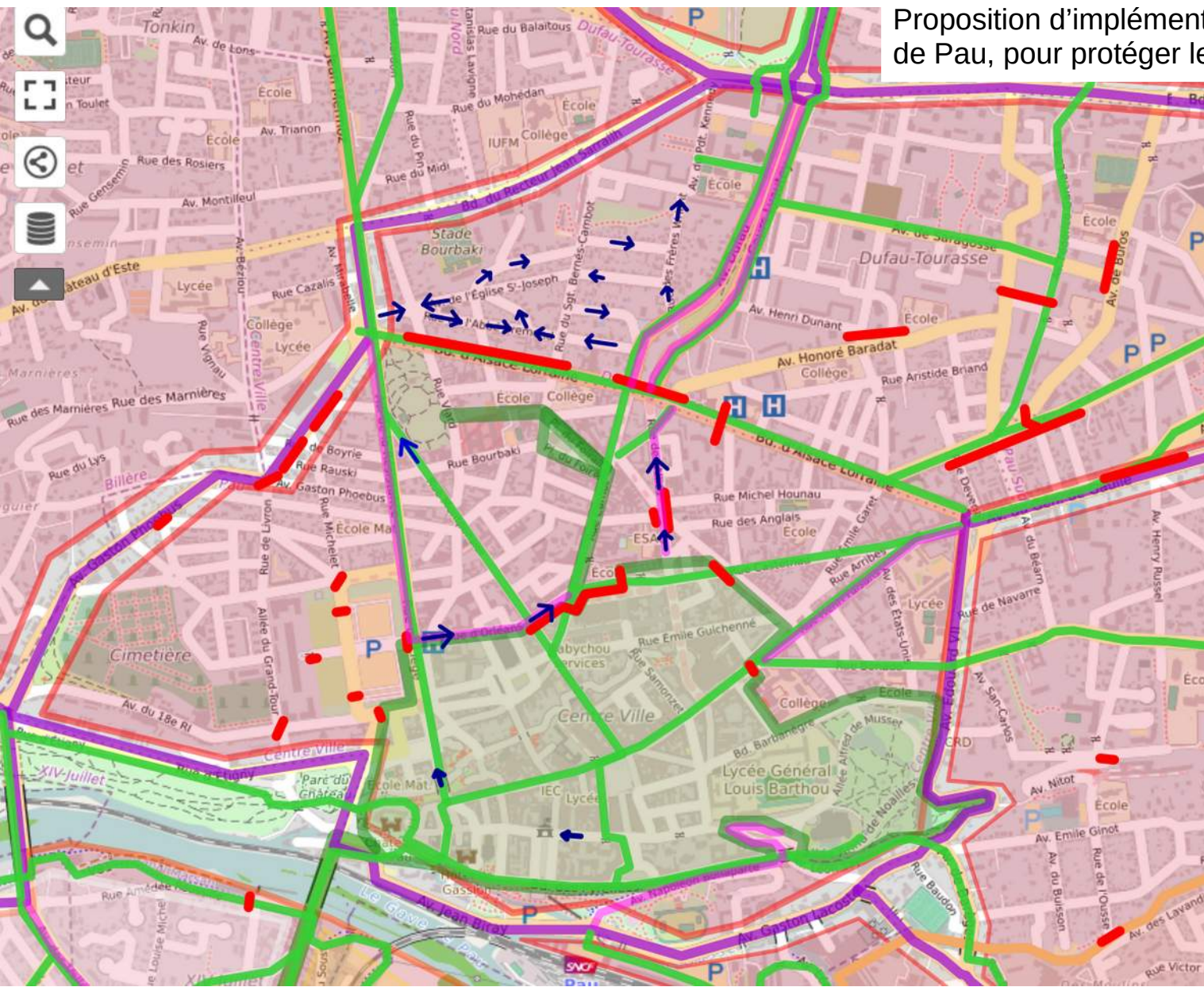
Instagram : <https://instagram.com/pauavelo>



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



Proposition d'implémentation du modèle Van den Berg au centre de Pau, pour protéger les quartiers du trafic de traversée.



- Axes d'irrigation intra quartier** Axe de transit relativement fort, permet d'irriguer le quartier, mais pas de le traverser.
- voie sens unique voiture - double sens vélo**
- Barrières à véhicules** Barrières empêchant les voitures de transiter par ces axes, favorisant ainsi l'apaisement de la circulation
- Grands axes cyclables** Axes cyclables directs, ayant vocation à être isolé des voitures, et prioritaire aux intersections
- Grands axes routiers** Axes routiers permettant le transit à travers l'agglomération paaloise. Les itinéraires en dehors de ces axes doivent uniquement être des dessertes locales des centre ville ou des quartier résidentiels. En général on en revient par là où on y a accédé.
- Aire Plétonne**
- Zones sans trafic de traversée** Zones où seules les voitures souhaitant s'y rendre doivent pénétrer.

