

#Municipales2020



Ambitions fortes et mobilités douces

Pau*
à vélo



L'avenir en bonne santé est 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 la pluie, même avec un travail, des enfants et des courses à faire.

Les habitants de l'agglomération paloise le savent bien, comme montre cette étude de l'AUDAP du printemps 2018 : 80 % des conducteurs de l'agglomération aimeraient adopter un autre 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 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 des propositions audacieuses que certains trouveront utopiques. ceux-là nous rappelons que l'utopie a peut-être changé de camps, les utopistes étant sans doute ceux qui croient que tout va continuer comme avant en ignorant les défis qui nous sont posés.



— 2009

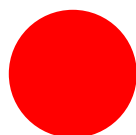
*Favoriser les déplacements actifs, c'est rendre la ville accueillante
et répondre aux défis à venir.
Exemple de la transformation de la rue d'Amsterdam, à Anvers, en Belgique*



— 2014



CANDIDATS : ENGAGEZ-VOUS !



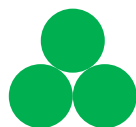
Adoptez

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



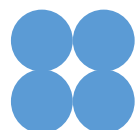
Développez

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

Note : ce document est complémentaire au [questionnaire en ligne](#) soumis aux candidats aux élections municipales. Les actions proposées dans le questionnaire sont identifiées avec le même numéro.

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 trois mois au niveau de l'agglomération

Financé

Action 1 Prévoir un budget de 15€/an/habitant (50 000 €/an) dédié aux aménagements cyclables

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

Nommer un responsable vélo qui réunit tous les trois 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 liés au déplacement piéton/vélo.



**UN RESEAU
CYCLABLE
COHÉRENT**

Structuré

Action 3 Créer un réseau Express Vélo reliant les pôles de l'agglomération, colonne vertébrale du maillage cyclable (voir zoom pages suivantes)



Jalonné

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : mairie, écoles, commerces, véloroutes, communes limitrophes

Sécurisé

Action 4 : Créer des pistes cyclables larges, continues et séparées sur tout le réseau Express vélo, notamment sur l'avenue Simin Palay/Henri Fanfelle et sur la D802 (ou offrir un itinéraire vélo parallèle proche connectant le sud de la rue des 3 frères Peyrou au sud de la rue Pasteur).

Connecté

Action 5 : Créer des connexions entre le réseau cyclable local, ceux des communes limitrophes, les deux véloroutes de la commune (V81 piémont pyrénéen et Voie verte de la Vallée d'Ossau) et le hameau de Gelos (cf zoom pages suivantes)

Entretenu

Action 6 : Nettoyer régulièrement et entretenir les aménagements existants, (peinture en particulier ou état du revêtement de la véloroute V81).



DE VELLE

Il aime profiter
de la vue sur les Pyrénées depuis la rue Marca
illumine sa journée....., la traversée du Gave.... Le
vélo quotidien nous permet aussi de n'avoir qu'une
voiture dans notre famille et ça représente une
sacrée économie.

120 km / JOUR
PAU > BORDES



J'aime profiter
d'une balade à l'extérieur
tous les matins et tous les
avec en prime un
sur les p

120 km / JOUR
PAU > BORDES



22 KM / JOUR
PAU > BORDES
CROIX DU
PRINCE



Profiter des paysages, de
la vue sur les Pyrénées depuis la rue Marca
illumine sa journée....., la traversée du Gave.... Le
vélo quotidien nous permet aussi de n'avoir qu'une
voiture dans notre famille et ça représente une
sacrée économie.



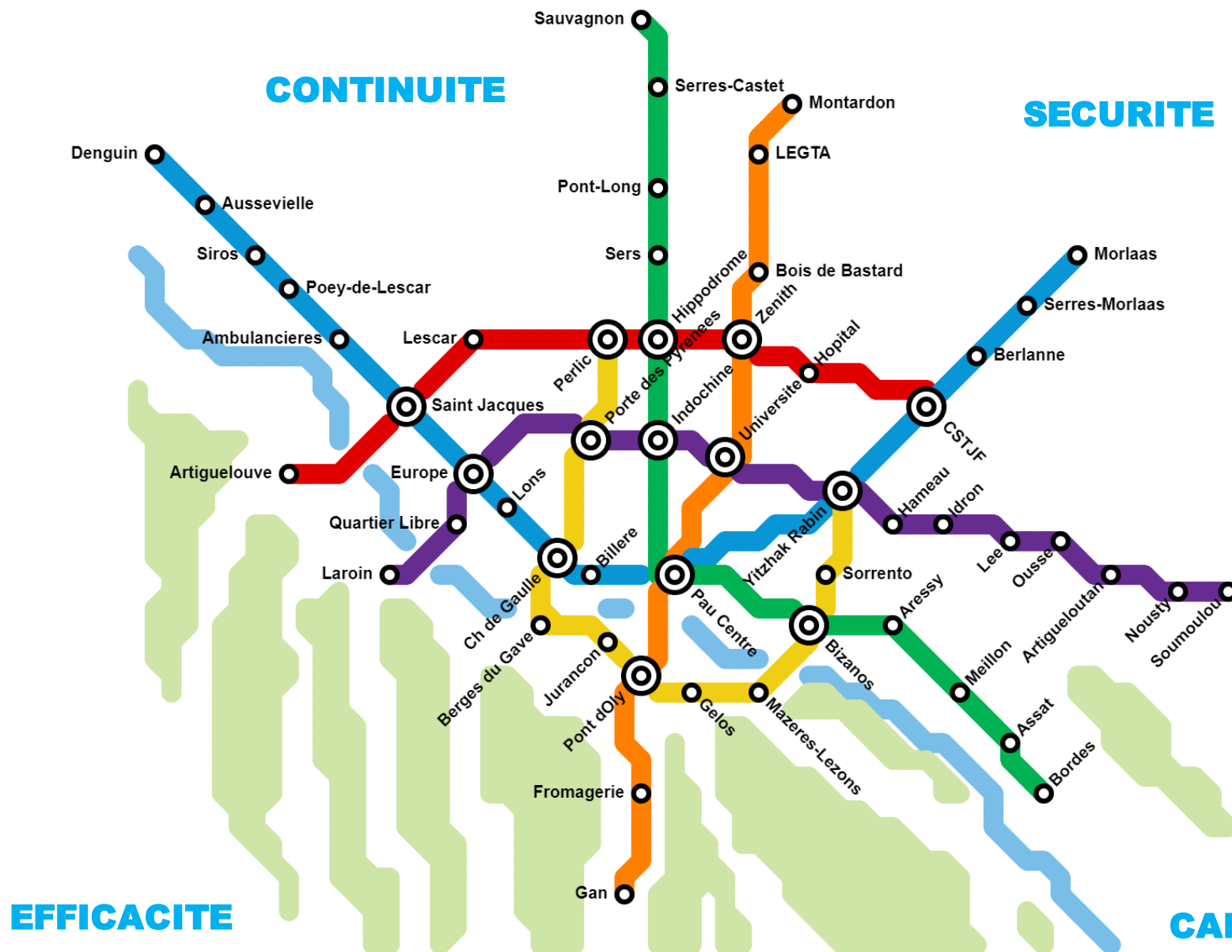
Pascale
6 KM / JOUR
PAU > JURANÇON
CENTRE



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.



ZOOM



Un hameau connecté

En aménageant pour les cyclistes le chemin de randonnée de Carrazet (2 kms) reliant le bourg au hameau de Gélis via l'avenue de Montfleury.

Cet itinéraire cyclable représenterait une véritable alternative sécurisée à la route départementale pour les habitants du hameau et des coteaux souhaitant rejoindre l'agglomération paloise.



UNE VILLE AGREABLE POUR TOUS



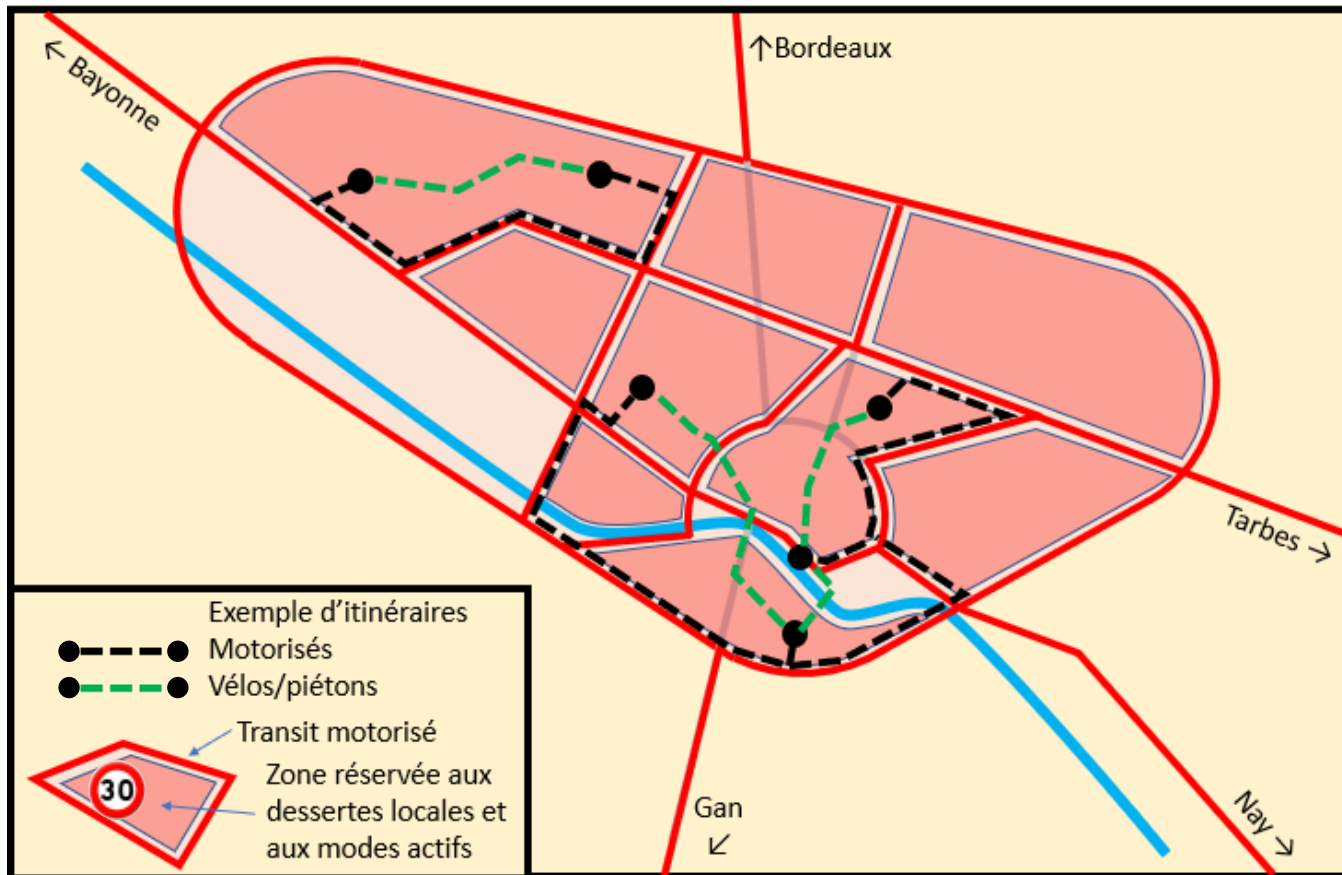


Schéma de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération. **Les itinéraires motorisés sont canalisés sur les grands axes, le itinéraires actifs peuvent traverser les quartiers.** Retrouvez en annexe notre plan détaillé de hiérarchisation de la voirie

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.

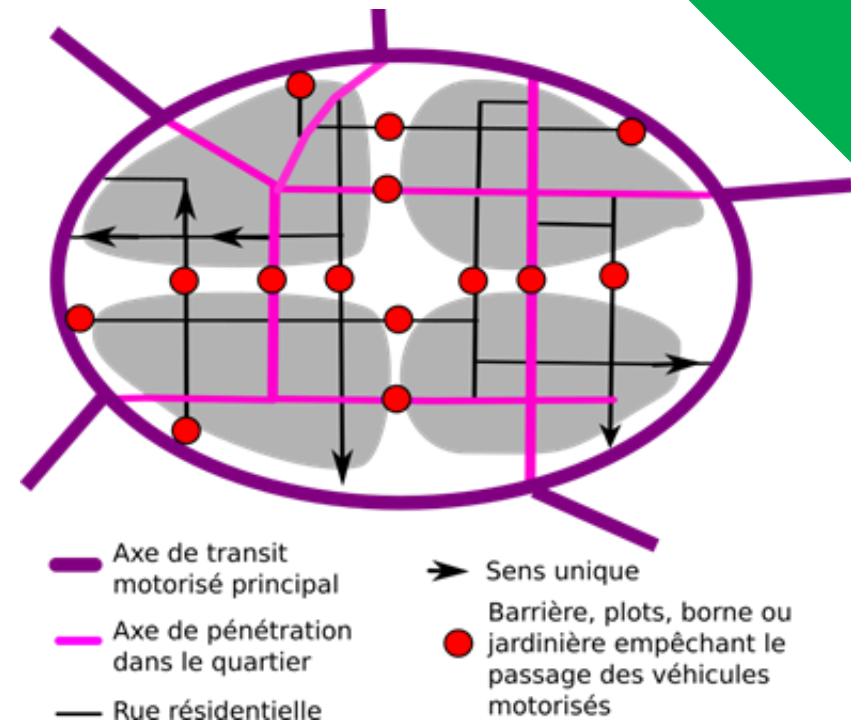
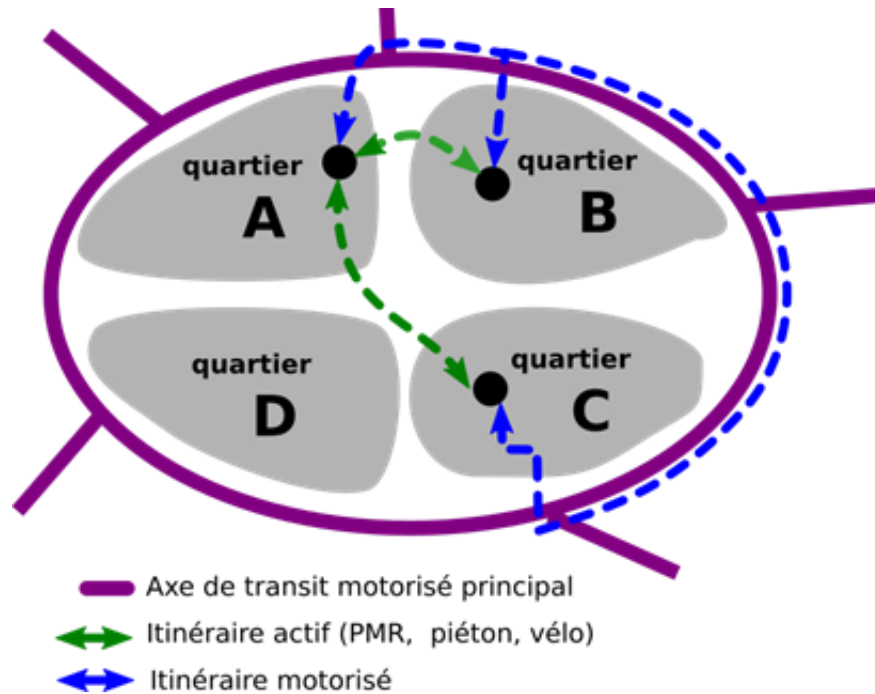
Protéger les quartiers résidentiels et y rendre la vie agréable en y supprimant le trafic de traversée (voir zoom page suivante).

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 la rive gauche du gave (Pau, Jurançon et Gelos) et pour l'agglomération paloise dans sa globalité.



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 aujourd'hui

850 véhicules/h aux heures de pointe dans les quartiers résidentiels de Gelos

Danger
Vitesse
Bruit
Pollution
Dégradation



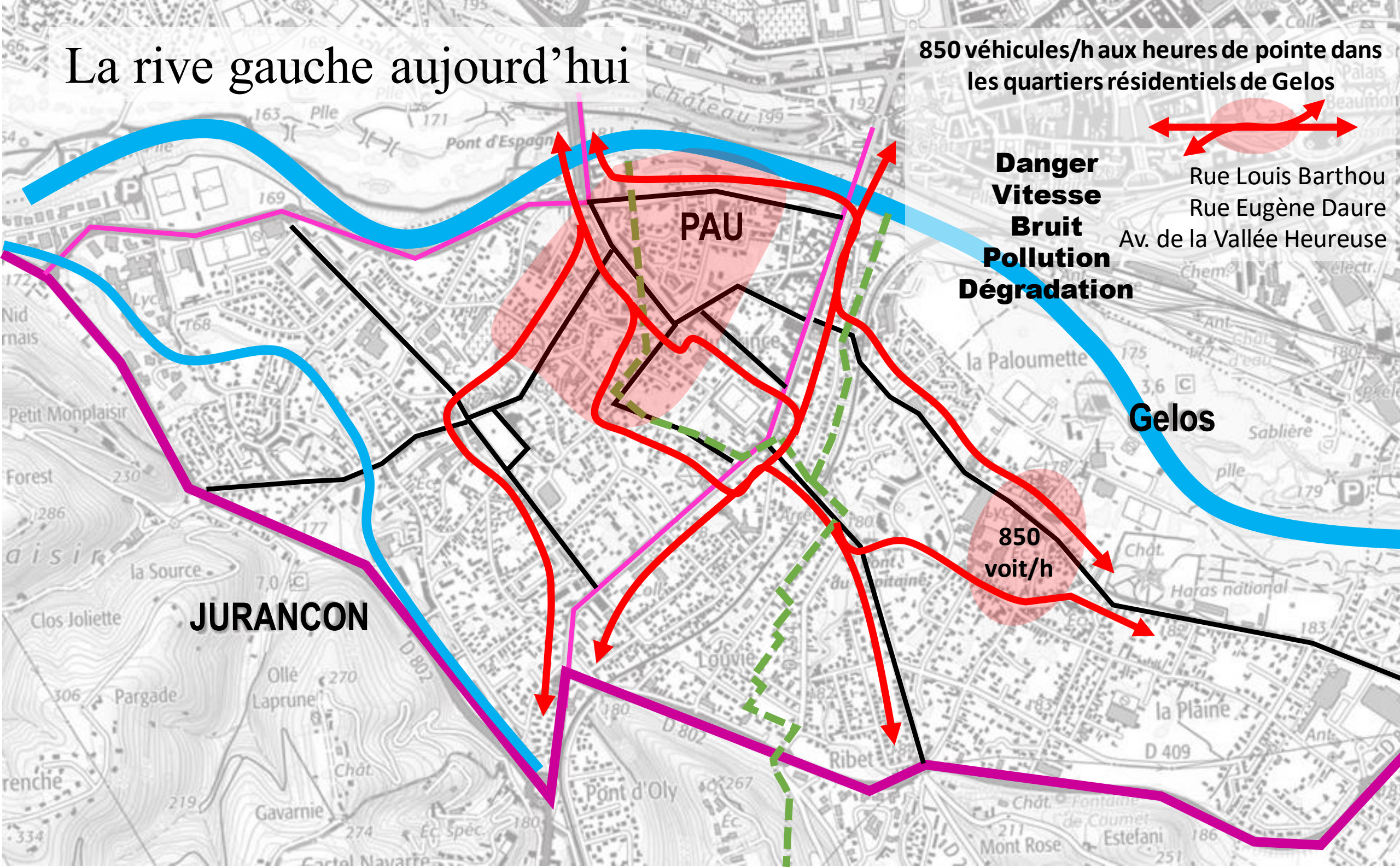
Rue Louis Barthou
Rue Eugène Daure
Av. de la Vallée Heureuse

PAU

JURANCON

Gelos

850
voit/h

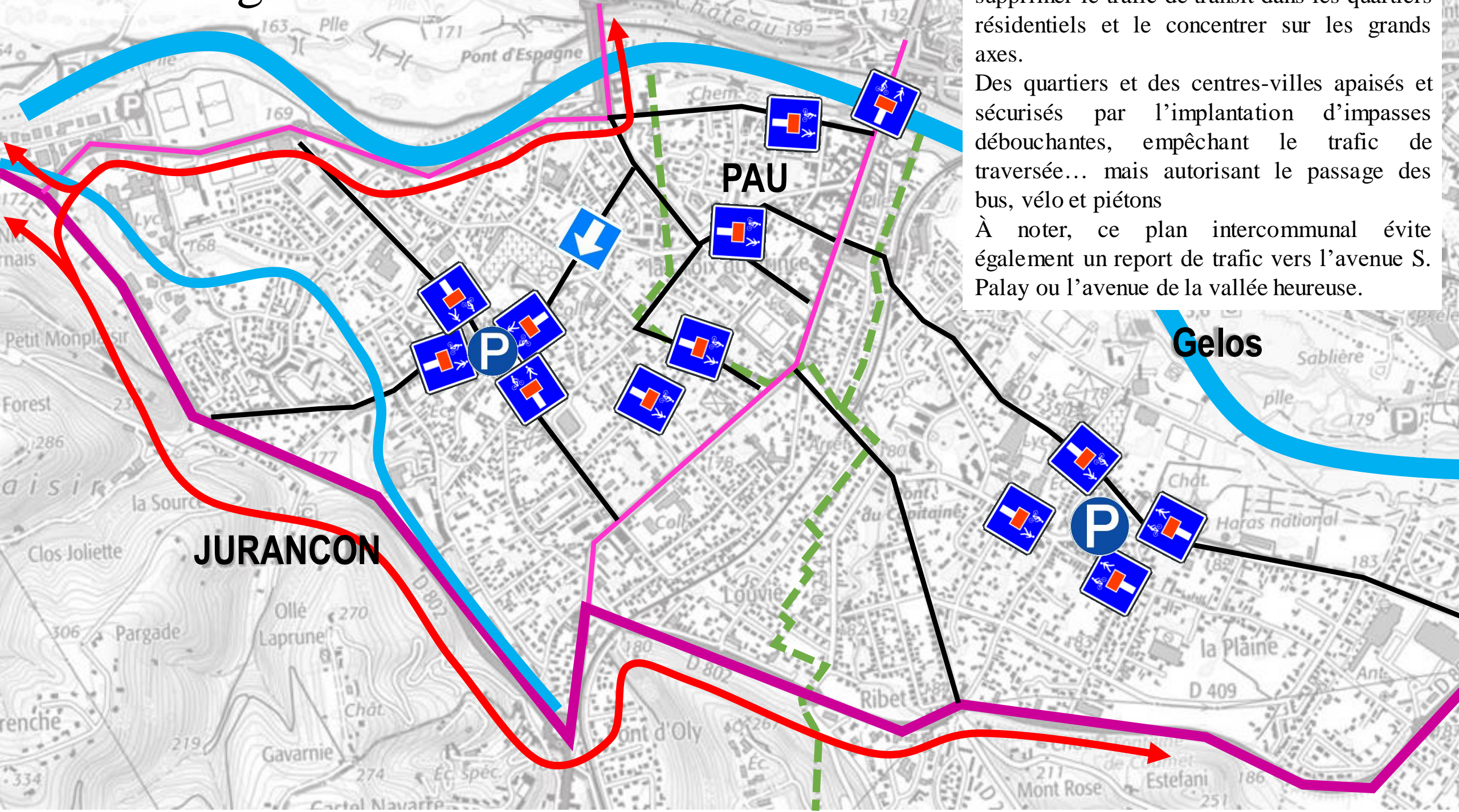


La rive gauche du gave structurée par le Pont du XIV Juillet sans voitures



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

La rive gauche demain



Action 7 : à l'échelle intercommunale, supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes.

Des quartiers et des centres-villes apaisés et sécurisés par l'implantation d'impasses débouchantes, empêchant le trafic de traversée... mais autorisant le passage des bus, vélo et piétons

À noter, ce plan intercommunal évite également un report de trafic vers l'avenue S. Palay ou l'avenue de la vallée heureuse.

GELLOS: Un cœur de village apaisé



ZOOM

Action 9 : Transformer en zone piétonne la rue P. Mounaud et un tronçon de la rue L. Barthou (sauf bus) et de la rue E. Daure de manière à supprimer le transit automobile dans le centre du village. Le centre village devient ainsi une impasse débouchante propice aux déplacements actifs et restant accessible aux automobilistes voulant accéder aux commerces locaux.

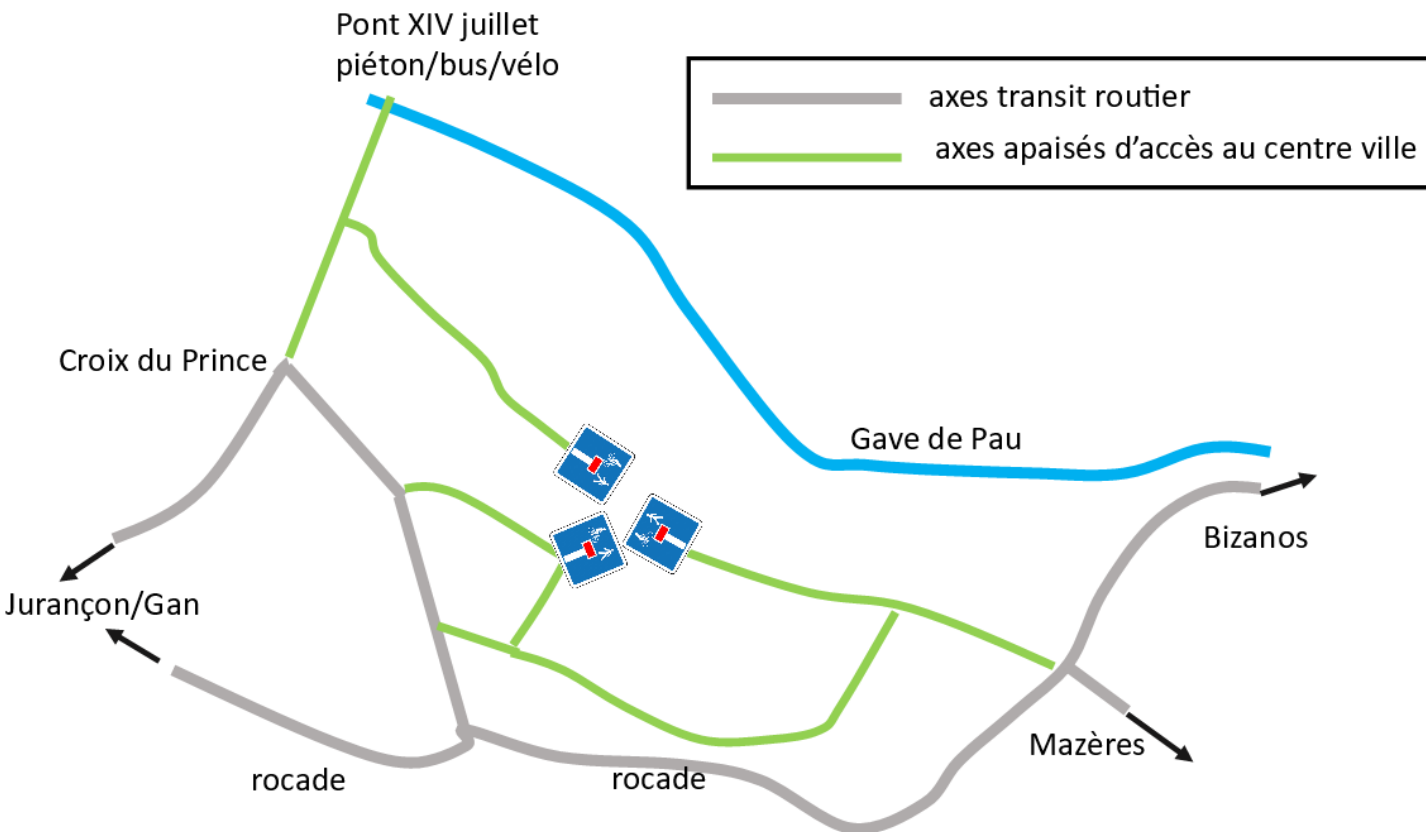


Schéma du plan de circulation

Sûr

L'espace rendu aux piétons et vélos, permet de sécuriser l'espace (trottoirs, traversées).

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.

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.

GELOS: Un cœur de village apaisé



ZOOM

Apaisé

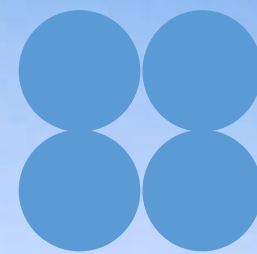
Aujourd'hui, 90 % des véhicules motorisés traversent le bourg sans s'arrêter (*). Le nouveau plan de circulation rend la traversée impossible : on y vient, on s'y gare, on en profite et on repart par le même itinéraire qu'à l'aller.

Espace retrouvé

L'espace rendu aux piétons et vélo (part modale actuelle = 4 %*) permet de sécuriser l'espace et de donner plus de place aux terrasses des commerces.

* comptage réalisé sur les plages horaires 7h45-8h30 et 11h-11h30 en octobre 2019 et janvier 2020





**ACTIONNER
TOUS LES
LEVIERS**



STATIONNER

Action 10 : 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.

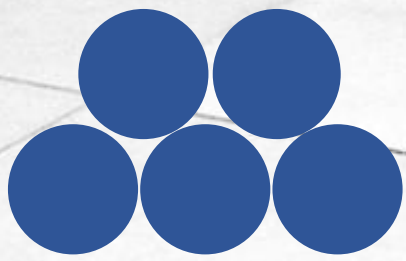
Intégrer dans le PLU l’obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d’habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l’habitat social.

AIDER

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

Action 11 : favoriser le déploiement du programme national « savoir rouler à vélo » dans les écoles primaires

Aider les établissements scolaires à s’équiper en vélos pour l’apprentissage à l’école.



**PROMOUVOIR
UNE CULTURE
VELO**



Compteurs Vélo

Action 12 : Installer des compteurs de passage vélo, affichant un score lisible par le public, et situés à des points emblématiques de la ville.

Exemplarité

Action 13 : Donner l'exemple : en tant que maire et élu.e.s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Journée sans voiture

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

Services à vélo

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).

Verbaliser

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

Communiquer

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

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.

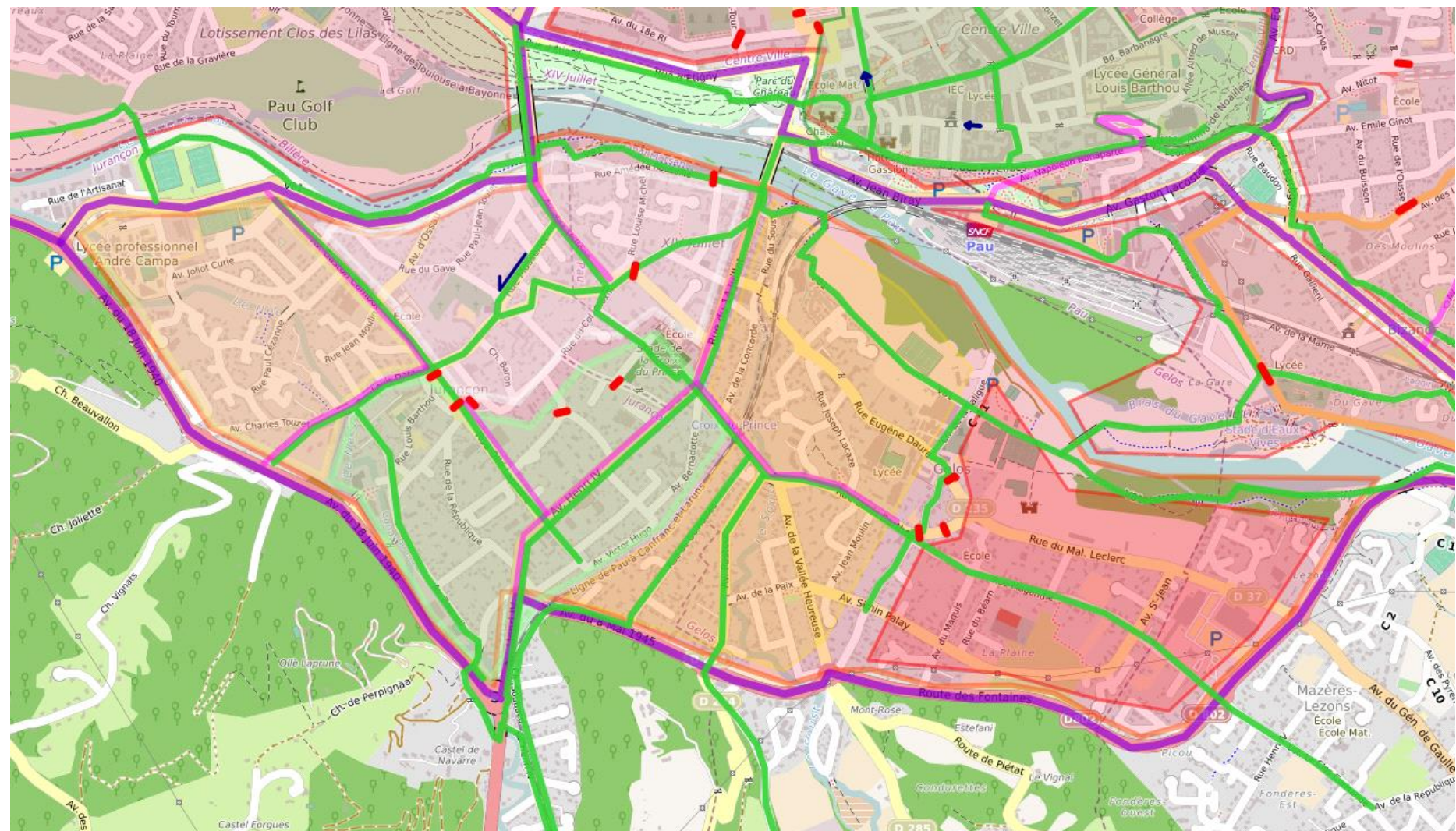
Pour plus d'informations sur la charte de l'association Pau à Vélo qui a guidé la rédaction de ces propositions, vous pouvez la retrouver à l'adresse ci-dessous :

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

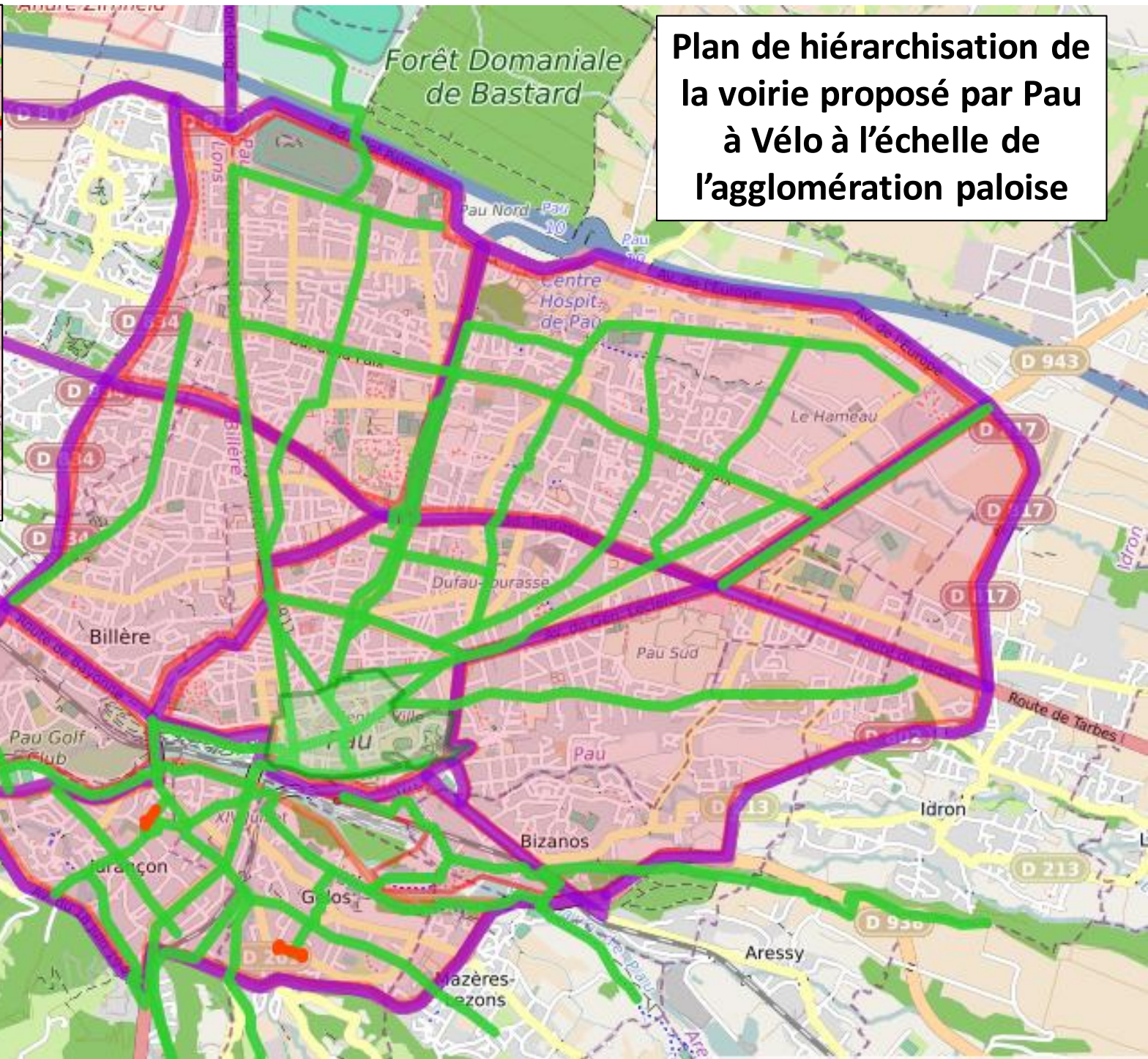
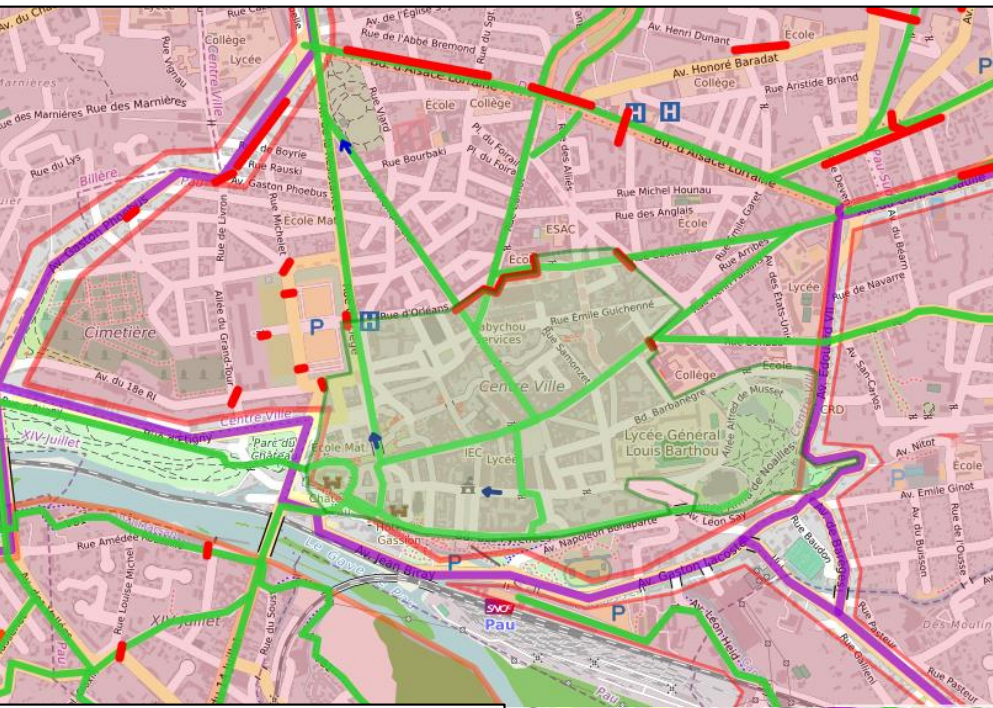


Plan de hiérarchisation de la voirie proposé par Pau à Vélo à Jurançon & Gelos

-   Réseau Express Vélo
-   Aire Plétonne
-   Grandes lignes de TC Grandes lignes de bus, lignes en site propre ou éventuels futurs tramways
-   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 isolés des voitures, et prioritaire aux intersections
-   Grands axes routiers Axes routiers permettant le transit à travers l'agglomération paloise. 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.



Plan de hiérarchisation de la voirie proposé par Pau à Vélo à l'échelle de l'agglomération paloise



- Réseau Express Vélo
- Aire Plétonne
- Grandes lignes de TC Grandes lignes de bus, lignes en site propre ou éventuels futurs tramways
- 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 paloise. 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.

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 !