

# #Municipales2020 @Lons

## Ambitions fortes & Mobilités douces



« Economique, bon pour la santé et l'environnement, le vélo revient à la mode.

Mais en dépit des promesses électorales, cette tendance reste entravée par le manque d'infrastructures adaptées.

La réussite d'une ville comme Copenhague montre l'importance d'un réseau cohérent, pratique et sûr. »

**Philippe Descamps** - *Le Monde Diplomatique* - Février 2020

# 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.

# Une alternative est possible



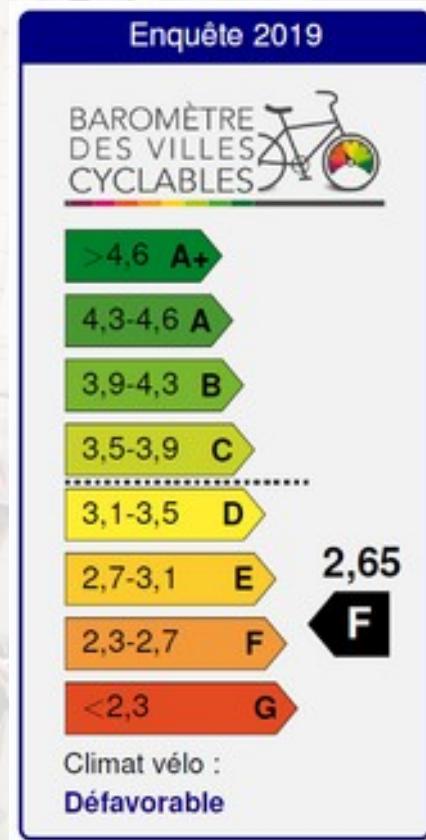
2009



2014

rue d'Amsterdam - Anvers - Belgique

... et indispensable, dans une commune jugée « Défavorable au vélo », par les participants à l'édition 2019 du Baromètre des Villes Cyclables



# Candidats : Engagez-vous !

## Adoptez

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

## Développez

un réseau cyclable cohérent

## Organisez

la circulation pour rendre la ville agréable

## Actionnez

tous les leviers pour favoriser les modes actifs





## Adopter

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

# Un Plan Vélo Ambitieux pour Lons



*En début de mandat*

**Adopter un plan vélo ambitieux, comprenant de nombreuses dessertes locales connectées au Réseau Express Vélo de l'agglomération**



*Financé*

**Prévoir un budget de 190 000 €/an dédié au plan vélo (15 euros/an/hbt, un minimum constaté dans les villes devenues favorables aux modes de déplacement actifs)**



*Concerté*

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

# Un Plan Vélo Ambitieux pour Lons



*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



*Mesuré*

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



Place de Bretagne - Rennes



**Développer**  
un réseau cyclable cohérent



# Un réseau cyclable cohérent pour l'Agglomération

## Notre REV : un Réseau Express Vélo



**Des vélorues (rues à priorité vélo) et des pistes cyclables sécurisées, confortables et prioritaires**

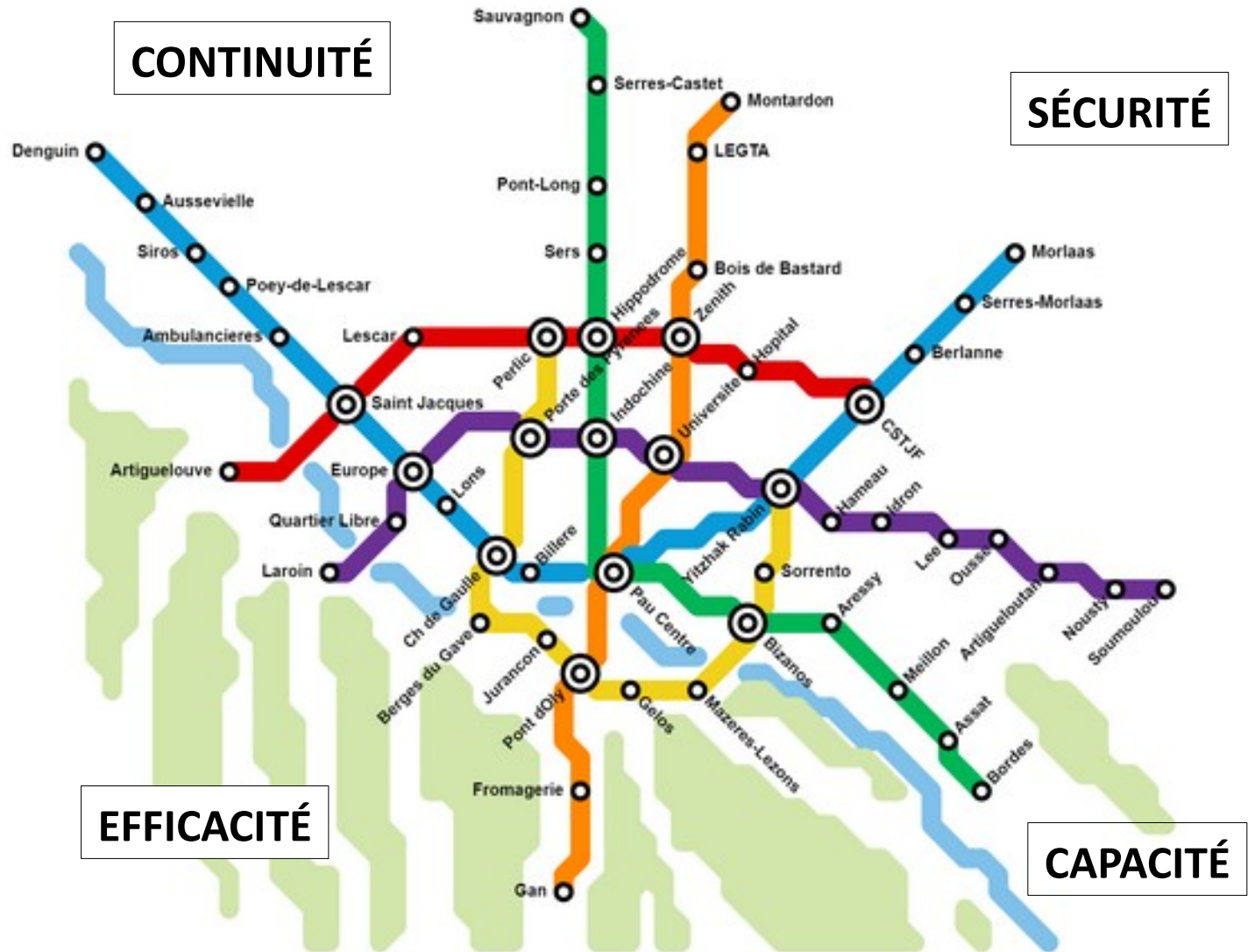
**Capable d'absorber un trafic important de vélos sur de grands axes pénétrants et transversaux de l'agglomération**



# Un réseau cyclable cohérent pour l'Agglomération

## Notre REV : un Réseau Express Vélo

**Six grandes lignes cyclables** reliant les pôles importants de l'agglomération de Pau et connectées avec les dessertes locales



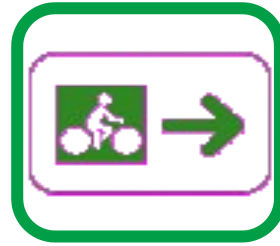
# Un réseau cyclable cohérent à Lons



*Sécurisé*

**Créer des pistes cyclables larges, continues, séparées et entretenues sur les grands axes de la commune :**

- Boulevard Charles de Gaulle
- Avenue des Frères Montgolfier (Zone Induspal)
- Boulevard de l'Europe / D834
- Avenue de Santoña
- Avenue des Martyrs du Pont-Long



*Jalonné*

**Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : centre-bourg, mairie, écoles, zones d'emplois, commerces de proximité et zones commerciales, complexes sportifs**



*Connecté*

**Créer des connexions entre le Réseau Express Vélo de l'agglo, les voies cyclables locales et la véloroute V81 (véloroute du piémont pyrénéen)**

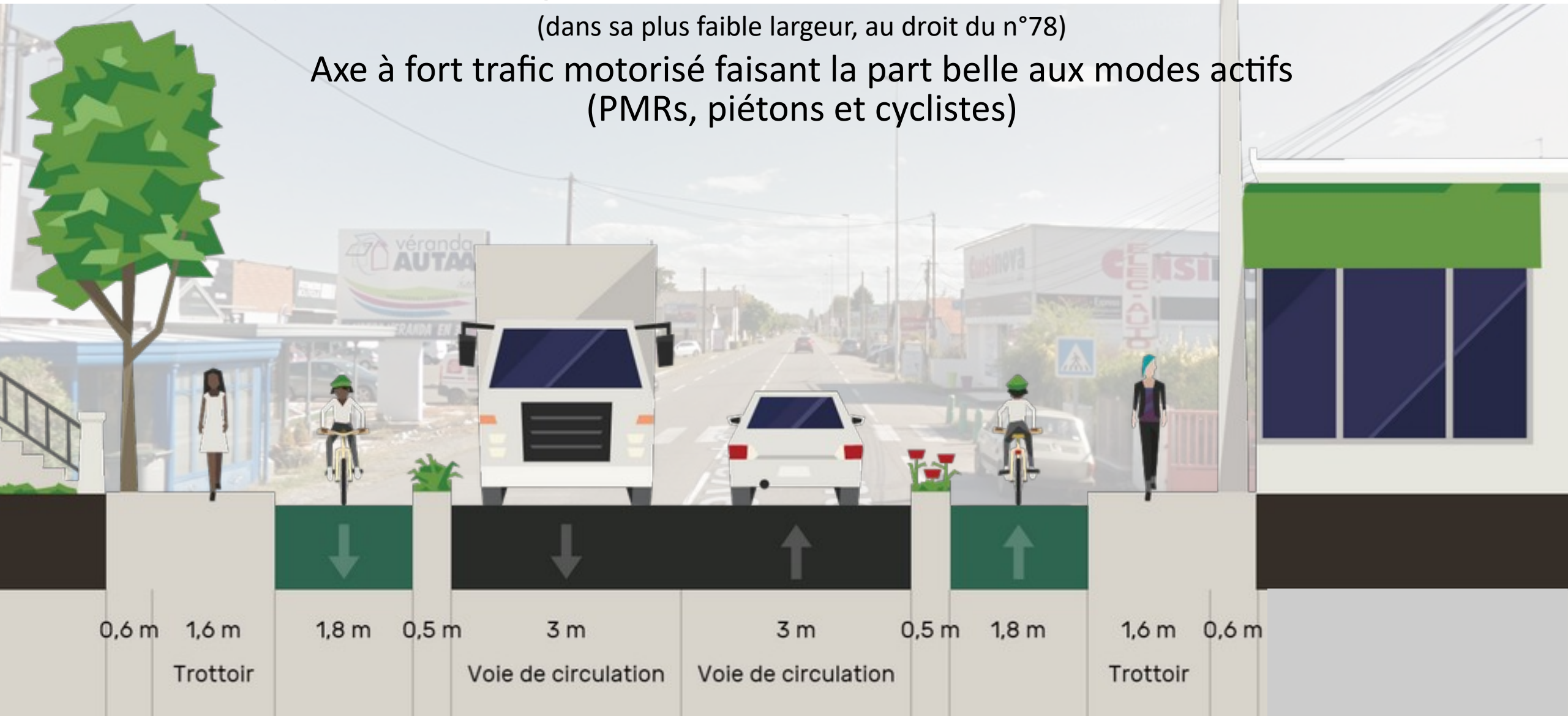


# Un réseau cyclable cohérent à Lons

## Exemple d'aménagement sur le Boulevard Charles de Gaulle

(dans sa plus faible largeur, au droit du n°78)

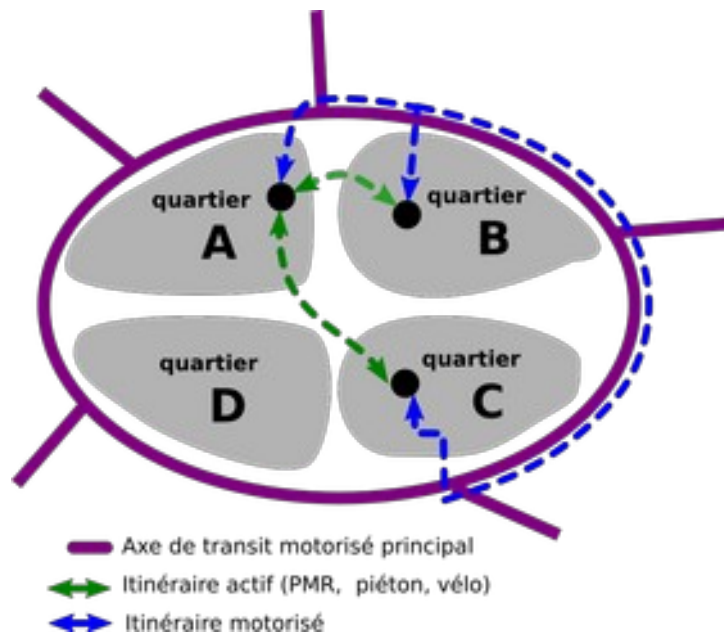
Axe à fort trafic motorisé faisant la part belle aux modes actifs  
(PMRs, piétons et cyclistes)



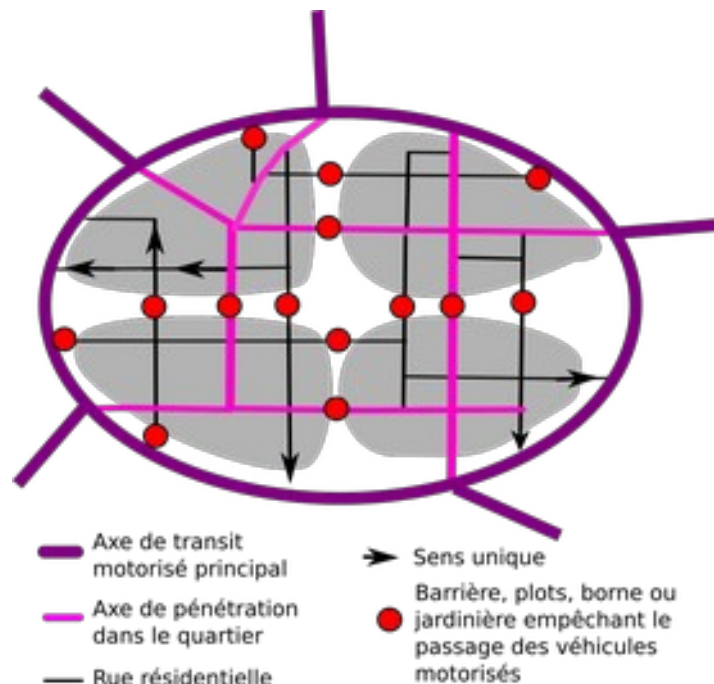
**Organiser** la circulation  
afin de rendre la ville agréable pour toutes et tous



# Une démarche globale pour des quartiers apaisés



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, ou on organise des sens uniques. C'est le modèle « Van den Berg ». Les déplacements à pied et à vélo y deviennent très attractifs, et ce sont les plus efficaces pour se rendre dans les quartiers voisins.

## Organiser

et hiérarchiser les déplacements au niveau de l'agglomération

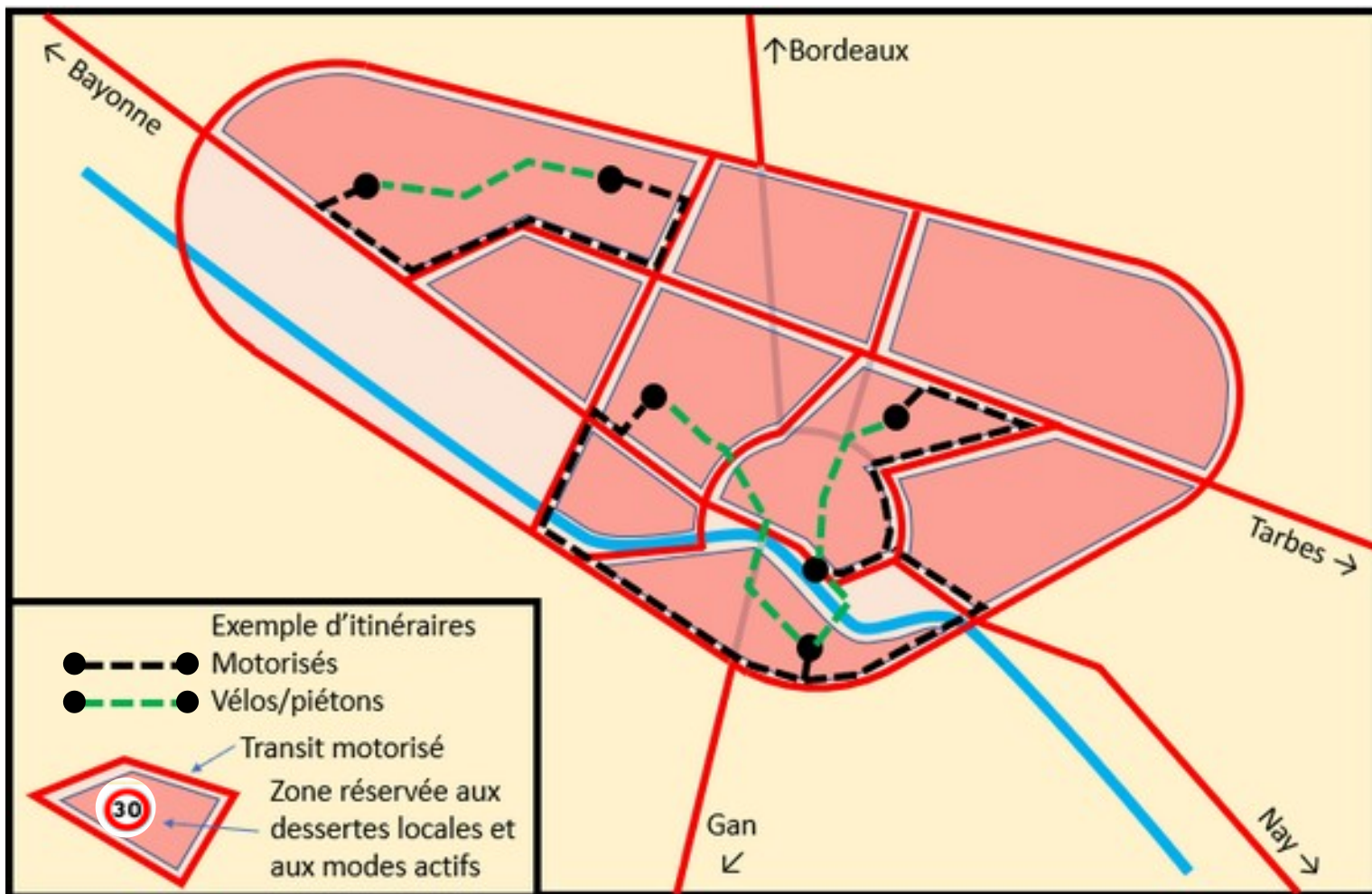
## Apaiser

les quartiers résidentiels en y supprimant le trafic de traversée

## Intégrer

des aménagements PMRs, piétons, et cyclables sur les grands axes

# Une démarche globale pour des quartiers apaisés



## 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

# Une démarche globale pour des quartiers apaisés

**Plan de hiérarchisation**  
de la voirie proposé par Pau à Vélo  
à l'échelle de la rocade

   **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.

   **Zones sans trafic de traversée** Zones où seules les voitures souhaitant s'y rendre doivent pénétrer.



# Une démarche globale pour des quartiers apaisés



## Renoncer à toute construction de nouvelle voie rapide

qui ne ferait qu'aspirer de nouveaux véhicules et dont l'ouverture va à l'encontre du nécessaire bouleversement de nos modes de déplacement

« Hauban Nord » - Sauvagnon

# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

## *Des quartiers sans transit*

Nouveau plan de circulation rendant la traversée impossible : on y vient, on s'y gare, on en profite, et on repart par le même itinéraire qu'à l'aller

## *Un commerce redynamisé*

L'apaisement du centre-ville favorise le développement des commerces de proximité, des terrasses, des activités de plein air



# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

## *Un centre-ville vivant*

L'espace rendu aux piétons et aux cyclistes permet de sécuriser l'espace et de donner plus de place aux jeux pour enfants



## *Un centre touristique*

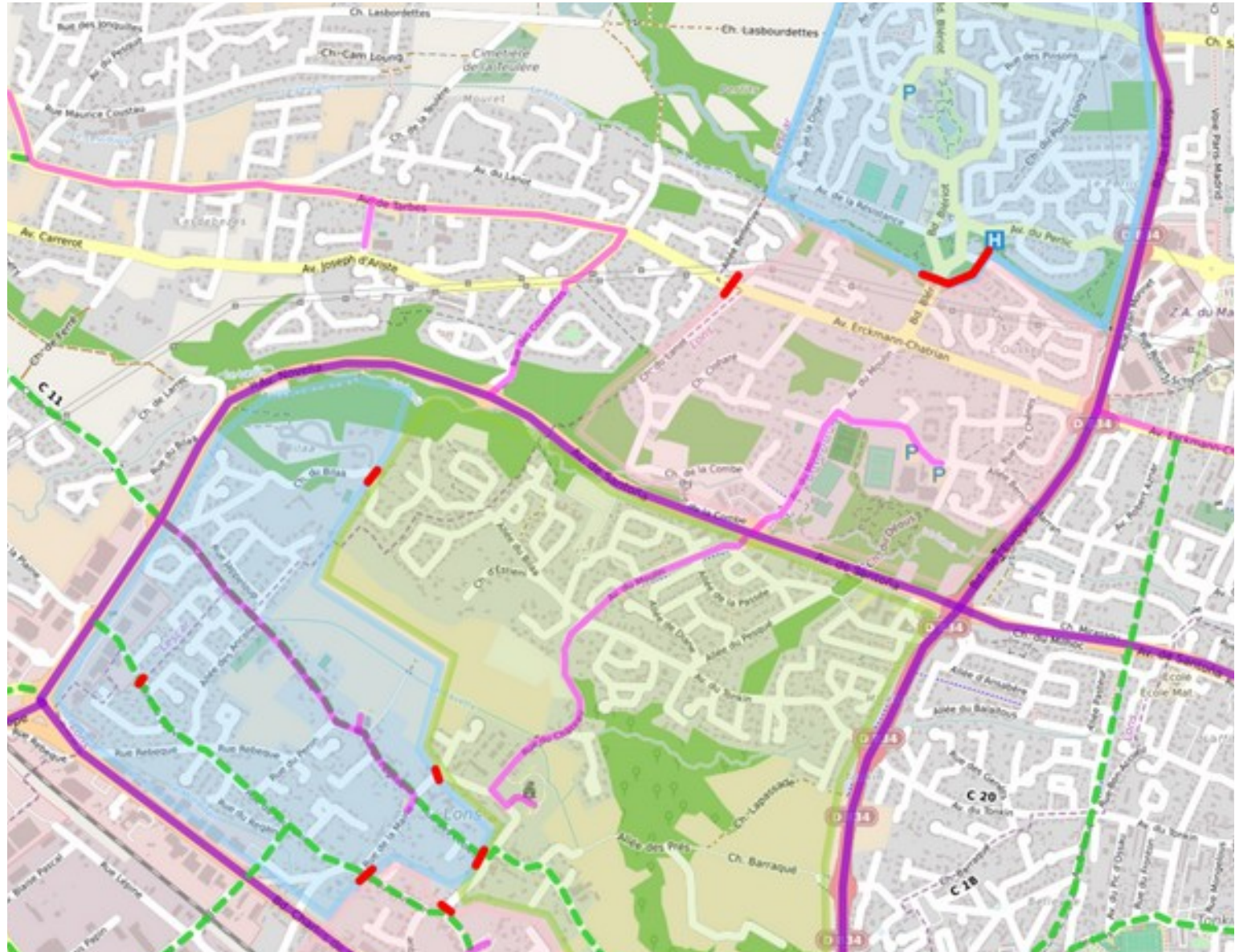
L'accès cyclable au centre ville depuis les communes voisines et la véloroute favorise le tourisme



# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

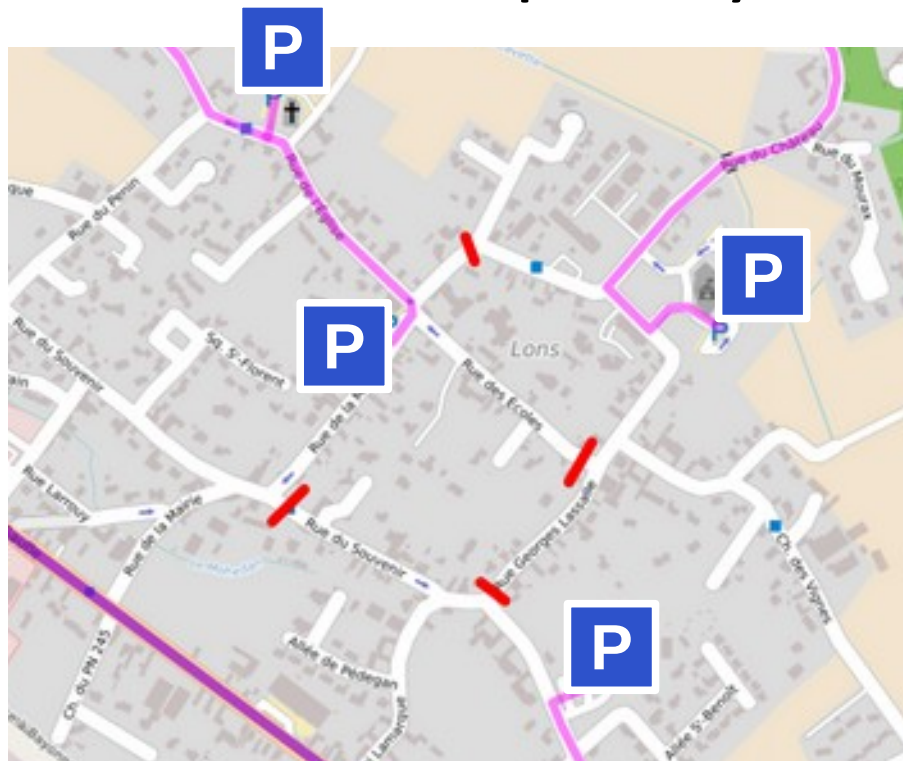
## Plan de circulation supprimant le trafic de transit dans les quartiers de Lons

-      **Axes d'irrigation intra quartier** Axe de transit relativement fort, permet d'irriguer le quartier, mais pas de le traverser.
-      **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.
-      **Découpage des quartiers** Le transit entre les quartiers n'est possible qu'à pied ou à vélo. Chaque quartier est irrigué par un ou plusieurs axe(s) motorisé(s) donnant accès à un ou plusieurs parking(s) situé(s) au coeur de la zone à apaiser.



# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

**Rendre claire et visible l'offre de stationnement** aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs et d'alléger le trafic en centre-ville. Mieux exploiter les parkings existants, comme ceux du centre Maurice Baudrit et de la place Deythieux.



**Réduire le trafic de transit** sur le Boulevard Charles de Gaulle, en soutenant la création d'un parking relais avec bus (P+R) en entrée d'agglomération et en encourageant le lancement d'une liaison ferroviaire locale de type « RER pendulaire »



# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

## *Supprimer le transit*

En modifiant le plan de circulation : le centre ville devient une impasse débouchant sur les espaces de stationnement, pour y rendre la déambulation agréable.



## *Sécuriser les écoles*

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



## *Apaiser la circulation*

En généralisant les zones de rencontre et les zones 30 à tout le périmètre urbain de Lons

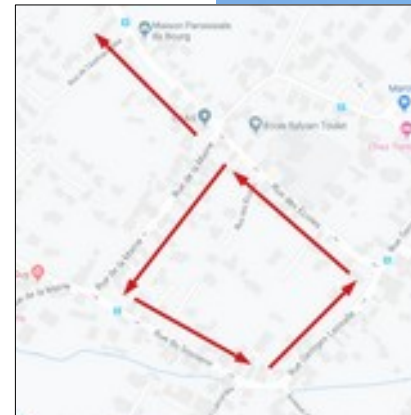
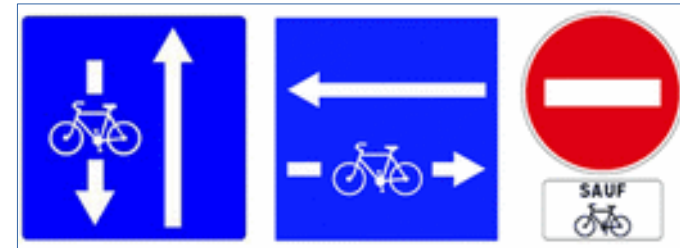
# Une ville agréable à vivre pour toutes et tous

## *Généraliser les aménagements favorables au vélo*

- **Double-Sens Cyclables (DSC) →**
- **Sas vélo**  
(améliorant la visibilité devant les poids lourds et permettant d'échapper aux gaz d'échappement)
- **Cédez-le-passage cycliste aux feux**  
(offrant la possibilité de franchir une intersection en sécurité en exploitant le « temps de feu vert résiduel »)



Mettre en conformité les rues du Souvenir, Georges Lassalle, des Ecoles, de la Mairie et de l'Eglise et généraliser le Double-Sens Cyclable dans toutes les rues dites "à sens unique"





## Actionner

tous les leviers pour  
favoriser les modes actifs



# Actionner tous les leviers



## Stationnement

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “pince-roues”) devant les lieux publics et les commerces



## Soutien

- Créer une aide à l’achat d’un vélo
- Soutenir les associations de services vélo
- Investir dans le projet communautaire de Maison du Vélo



Rue du Pas-Saint-Georges - Bordeaux

# Actionner tous les leviers



## *Verbaliser*

**Réprimer le stationnement illicite sur les aménagements PMR, piétons ou cyclables, ainsi que les excès de vitesse en zones 30 ou de rencontre**



## *Entretenir*

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



## *Apprendre*

**Favoriser l'apprentissage du vélo dans les écoles primaires**



## *Communiquer*

**Lancer un plan de communication promouvant les modes actifs, le respect mutuel des usagers, et sensibilisant sur les nouvelles dispositions du code de la route**

# A propos de ce manifeste

- Retrouvez en ligne la charte qui a guidé la rédaction de ces propositions à l'adresse : <http://www.pauavelo.fr/a-propos/charte-deplacements-actifs-2019.pdf>
- Le Baromètre Cyclabilité 2019 et la campagne « Municipales 2020 à vélo » sont une initiative de la FUB : <http://www.parlons-velo.fr/>



- APF France handicap revendique l'organisation d'une chaîne d'accessibilité ininterrompue du déplacement pour permettre à toute personne, quels que soient ses capacités de mobilité et son lieu de vie de se déplacer librement : <http://www.apf-francehandicap.org/>

- Pau à Vélo est une association de plaidoyer favorisant les modes de déplacement actifs et l'accessibilité pour les PMRs dans l'agglomération de Pau :

84 avenue de Buros, 64000 PAU

pau@fub.fr - 07 69 62 75 56

Site Web : [www.pauavelo.fr](http://www.pauavelo.fr)

Facebook : [www.facebook.com/pauaveloo](http://www.facebook.com/pauaveloo)

Twitter : [twitter.com/pauavelo](https://twitter.com/pauavelo)

Instagram : [instagram.com/pauavelo](https://instagram.com/pauavelo)

