

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Pau (64000)

Réponses de Jérôme Marbot, au nom de la liste « Pau Rassemblé »

— le 09/03/2020 à 19:07 —

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je m'engage

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 6 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 1 200 000 euros

Soit 15€/an/habitant.

Le comité de suivi opérationnel est nécessairement mis en place dès le début du mandat. Nous inciterons nos partenaires de l'agglomération à en faire partie, réunissant les élus et services des domaines de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'environnement. Ceux-ci seront accompagnés par des professionnels et des usagers.

En matière de budget, la somme d'1,2 million d'euros nous paraît adaptée. Elle sera ajustée en fonction du programme de déploiement du grand plan vélo, de la répartition des financements de la ville, de l'agglomération, des subventions européennes.

Action n°2 : je m'engage

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.

À l'instar de toutes les mesures environnementales, des indicateurs de performances seront mis en place qui se composeront systématiquement d'un constat et d'objectifs chiffrés. Pour les mobilités, cela implique à la fois la part modale mais également la réduction d'émission de polluants.

Action n°3 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Pour faire suite à l'action 1, nous aurons un ou une élu.e référent.e.

Action n°4 : je m'engage

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.

Comme indiqué dans nos propos liminaires, nous travaillons en concertation avec les usagers et les associations. Nous sommes donc attachés à l'association de tous nos partenaires contribuant à l'avancement d'un projet pour nous accompagner lors de son aboutissement.

En matière de voirie, nous ferons les inaugurations à vélo au côté des associations liées au déplacement vélo.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°5 : je m'engage

Créer un réseau express vélo : 6 grandes lignes cyclables pénétrantes et transversales de l'agglomération, reliant sans détour les grands pôles, connectées avec les dessertes cyclables locales. Ces lignes devront être composées exclusivement de vélorues ou de pistes cyclables sécurisées confortables et prioritaires. Elles devront aussi être capables d'absorber un trafic important de vélos (larges)..

Une description plus détaillée et un plan de ce réseau se trouvent dans le manifeste. Ce réseau sera complémentaire à la véloroute v81 et à la voie verte de la vallée d'Ossau, qui ne sont pas des axes dédiés uniquement au vélo, et sont peu adaptés à un trafic important et rapide (conflit avec les piétons).

La création du Réseau Express Vélo est au cœur du programme de Pau Rassemblé. Outre un confort accru, la sécurisation des cyclistes est un devoir pour la collectivité. C'est pourquoi son aboutissement est prioritaire.

Nous confirmons que son déploiement implique une séparation de la chaussée automobile sur les grands axes.

Nous confirmons qu'un maillage de voies cyclables dans les rues secondaires pourra se connecter au Réseau Express Vélo.

Nous confirmons que ce réseau sera déployé à l'échelle de l'agglomération sans rupture.

Nous confirmons qu'il permettra l'accès aux pôles d'attractivités tels ceux décrits dans votre manifeste (Université, Zénith, Pôle bosquet, vélo-routes...) mais également au réseau de bus et passera dans tous les quartiers. L'exemple donné de réaménagement du boulevard Tourasse illustre bien de ce qui peut être fait pour assurer la place à la fois de la voiture, du vélo et de la marche.

Action n°6 : je m'engage

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants :

- Rue Marca et avenue du XIV Juillet
- Avenue Jean Mermoz
- Avenue du Général Leclerc, Avenue du Général 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 Alsace Lorraine
- Avenue Gaston Phoebus, Boulevard Champetier de Ribes
- Avenue Edouard VII

A l'échelle de l'agglomération, l'ensemble des voies identifiées comme axe de transit automobile sur notre plan de hiérarchisation de la voirie devront être équipées de ce type de voie cyclables.

De façon générale, 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.

Inclus dans la description du déploiement du Réseau Express Vélo en propos liminaire et en réponse à l'action 5

Action n°7 : je m'engage

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 et réseau express vélo... De manière générale, les pôles administratifs, zones commerciales, salles de spectacles, complexes sportifs, parcs, lycées et écoles, villes limitrophes.

Inclus dans la description du déploiement du Réseau Express Vélo en propos liminaire et en réponse à l'action 5

Action n°8 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines

- Billère,
- Jurançon,
- Gelos,
- Bizanos,
- Idron,
- Morlaàs,
- Buros,
- Montardon,
- Lons,
- Gan.

En attendant la mise en place du Réseau Express Vélo, une connexion de qualité avec la Véloroute V81 (est-ouest), la véloroute de la vallée d'Ossau (sud) est un élément important pour permettre rapidement au déplacement à vélo de rayonner au delà des communes limitrophes.

Inclus dans la description du déploiement du Réseau Express Vélo en propos liminaire et en réponse à l'action 5

Action n°9 : je m'engage

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Nous nous engageons à maintenir un entretien qualitatif et sécurisant des pistes et voies cyclables du même ordre que pour les routes. Nous serons attentifs au nettoyage, au maintien de la visibilité des peintures mais également des chaussées en bord de route, lieu de passage des vélos, dont l'état actuel nécessite un vaste plan de réfection.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°10 : je m'engage

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

Cette proposition est détaillée dans le manifeste.

Nous sommes favorables à l'instauration de niveaux de hiérarchisations de déplacement :

- Zone 1 : zone piétonne avec accès vélo ;
- Zone 2 : zone de rencontre, vitesse limitée avec priorité aux piétons sur toute la zone puis aux vélos ;
- Zone 3 : voies les plus rapides pour les voitures et les vélos (aménagement des pistes cyclables)

Ce modèle, partiellement développé en ville, doit trouver sa place dans tous les quartiers : places, zones commerciales, écoles, lieux de rencontres et de lien social.

Pour la zone 3, elle peut se limiter à certains axes routiers qui desservent les autres mobilités et les parkings relais.

Action n°11 : je m'engage

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons.

Nous sommes favorables à toute mesure renforçant la sécurité. Toutefois, nous ne pouvons nous engager sur une telle mesure dans l'attente d'avancées significatives du législateur.

Action n°12 : je m'engage

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. Sauf pour les axes de transit identifiés sur le plan de circulation proposé par Pau à Vélo dans son manifeste, l'ensemble du secteur urbain de la ville doit être aménagé en Zone 30, Zone de Rencontre ou Aire Piétonne, ce qui participera à la réorientation des flux motorisés vers les grands axes.

Présenté en propos liminaire et en réponse à l'action 10.

Nous avons pu bénéficier des retours d'expériences d'aménagements de ce type par les experts de la ville de Mulhouse et sommes favorables à une signalétique forte et différenciée (couleur voies et chaussées, mobilier urbain spécifique).

Action n°13 : je ne m'engage pas

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun :

- Pont du 14 juillet
- Rue du 14 juillet sur la rive gauche, jusqu'à l'intersection avec la rue de Gelos (prolongée sous le nom "rue Eugène Daure" à Gélós).

Cette action et ses implications sont détaillées dans le manifeste avec des vues et des plans.

Nous entendons les arguments de Pau à Vélo en terme d'aménagement du pont du XIV juillet et l'exemple donné du pont de Pierre de Bordeaux.

Toutefois, nous estimons que de priver ce quartier d'un accès voiture, l'isolerait davantage.

Nous estimons également qu'il est nécessaire de relier ce quartier au centre-ville par des mobilités douces. Nous souhaitons également pouvoir connecter la véloroute 81 au Réseau Express Vélo et au centre-ville. C'est pourquoi nous allons réévaluer deux variantes du projet de franchissement du gave de Pau pour les mobilités douces déjà étudié par la communauté d'agglomération en 2009-2010 pour atteindre cet objectif. Nous évaluerons également la pertinence de la mise en place d'aménagements adaptés à toutes les mobilités sur le pont :

- Mise en place d'une circulation alternée au niveau du pont du XIV Juillet pour permettre de fluidifier le trafic des bus et aménager une piste cyclable sécurisée ;
- Créer une nouvelle passerelle en complément du pont du XIV juillet, réservée aux cyclistes et aux piétons ;
- Créer une piste cyclable sécurisée par encorbellement du pont du XIV juillet.

A votre disposition dans le document remis dans le courriel à votre attention, une estimation de l'implantation de la passerelle complémentaire si cette variante est retenue.

Action n°14 : je ne m'engage pas

Transformer en zone piétonne

- l'ensemble du quartier hypercentre (Boulevard des Pyrénées, abords de la Mairies, des Halles, zone scolaire à proximité du parc Beaumont, place Gramont...)
- 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.

Cette action et ses implications sont détaillées dans le manifeste avec des plans.

Présenté en propos liminaire et en réponse à l'action 10.

Nous souhaitons l'aménagement des espaces du cœur de ville en trois zones différenciées.

Action n°15 : je m'engage

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

Les double-sens cyclables sont nécessaires pour une bonne circulation à vélo. Ils seront mis en place autant que possible dans le maillage du réseau cyclable comme réseau secondaire au Réseau Express Vélo.

Les sas vélo font partie de notre volonté de sécuriser la circulation à vélo. Ils doivent être généralisés de manière urgente. Les cédez-le-passage permettent une meilleure fluidification de la circulation cycliste. Nous sommes favorables à leur extension mais souhaitons étudier au cas-par-cas leur mise en place.

Action n°16 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Restreindre

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°17 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé

- A la gare SNCF : au moins 200 places,
- Au pôle de bus départementaux (rue Matthieu Lalanne) : au moins 50 places,
- Aux extrémités des lignes de bus de l'agglomération,
- Devant l'Université (autocars Macron), en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Nous travaillerons au côté de la FUB pour accéder aux subventions permises dans le cadre du programme Alvéole pour répondre à la création de locaux vélos dans toutes les zones ciblées :

- Pôles d'échanges multimodaux
- Établissements scolaires et universitaires
- Logement social
- Établissements publics

Action n°18 : je m'engage

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Proposer 1000 nouveaux arceaux rapidement en début de mandat. Équiper en arceaux à vélo les espaces publics qui en sont dépourvus et approcher les enseignes privées des zones commerciales pour les conseiller sur les équipements les mieux adaptés pour accueillir leur clientèle.

Nous souhaitons développer au maximum les arceaux à vélo dans les points stratégiques. À l'instar des arrêts de bus, nous mettrons en place des arceaux tout le long du Réseau Express Vélo, avec une concentration sur les lieux remarquables et d'intermodalité comme à la gare, aux parkings relais, à la place Clémenceau par exemple.

Action n°19 : je m'engage

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. En dehors des pôles déjà identifiés pour l'intermodalité, diffuser 300 places sécurisées dans la ville en début de mandat.

Augmenter l'offre en fonction du taux d'occupation.

Présenté en réponse à l'action 17.

Nous nous concentrerons prioritairement sur les stationnements de nuit et d'intermodalité en concertation avec les bailleurs sociaux, la SNCF, la FUB, les associations de commerçants, les entreprises, la CCI.

Action n°20 : je m'engage

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

En lien avec l'action 18

Action n°21 : je m'engage

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.

Si encore intégrable dans le PLUi 2019 (comme Pau à Vélo l'a déjà suggéré pendant l'enquête publique)

Voir la réponse à l'action 17.

Nous intégrerons une obligation pour tout nouveau projet de construction.

Action n°22 : je m'engage

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

Pour promouvoir cette modalité, nous sommes favorables à la distinction de places de livraison dédiées aux vélos cargo.

Action n°23 : je m'engage

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

L'investissement de départ pour l'achat d'un vélo de qualité ou d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) est un frein au report modal pour certaines franges de la population.

Nous avons mené une évaluation des coûts de cette mesure qui nous paraît raisonnable. Elle n'est toutefois pas retenue comme prioritaire à la vue de notre devoir de sécurisation du réseau cyclable de manière urgente. Elle sera donc déployée dans la deuxième partie de mandat.

Action n°24 : je m'engage

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

Nous avons pour projet la création d'une Recyclerie dans le quartier des Rives du Gave. Celle-ci inclut des services de réemploi, réutilisation et réparation de produits manufacturés et notamment d'un atelier vélo. Des cours seront mis en place afin de les promouvoir auprès de la population.

Action n°25 : je m'engage

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville. *Reprendre le projet initié à Billère en créant une maison à Pau, et faire rayonner cette maison à l'échelle de l'agglomération en contribuant à créer des antennes dans les autres communes.*

Une maison du vélo existe à Billère pour la promotion du vélo. Nous pouvons envisager d'élargir son champs d'action à l'échelle de l'agglomération.

Elle sera complétée par un service de réparation (voir réponse à l'action 24) et une équipe projet qui aura pour mission, de trouver des solutions pour inciter la population à emprunter les mobilités douces.

Promouvoir une culture vélo

Action n°26 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.

Nous serons à l'écoute des écoles primaires pour faciliter le déploiement de ce programme à la hauteur de nos compétences, notamment en cas de besoin d'achat de vélos.

Action n°27 : je m'engage

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

Voir la réponse à l'action 26

Action n°28 : je m'engage

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

Comme indiqué en propos liminaire, la mise en place d'indicateurs en début et en cours d'action est nécessaire pour en mesurer l'efficacité et confirmer le cap fixé.

Ceux-ci seront d'une part comportemental (part modale), d'autre part, sur l'aspect environnemental proprement dit (mesure de substances dans l'air).

Action n°29 : je m'engage

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

Vivant en centre-ville, j'effectue la plupart de mes déplacements à pied ou à vélo, que ce soit pour mon travail, mon alimentation, mes loisirs.

Je souhaite également effectuer régulièrement des trajets à vos côtés, comme à ceux des membres agissant sur le Grand Plan Vélo pour mesurer les besoins et les avancées d'aménagements.

Action n°30 : je m'engage

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).

Nous sommes favorables à la promotion des vélos-cargo pour les personnels volontaires dans des services ciblés. Nous envisageons ce mode de transport principalement pour le centre-ville, en partenariat avec les commerçants dans notre projet de dynamisation de celui-ci (point livraison relais au centre Bosquet par exemple). Nous vous invitons à consulter notre programme pour connaître les détails des nouveaux services que nous allons mettre à la disposition des palois.

Action n°31 : je m'engage

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

Les pédibus et vélobus ont déjà été testés lors de la mandature 2008-2014, en partenariat avec Pau à Vélo. Nous sommes favorables à refaire des essais dans des endroits où une demande les rendrait pertinents.

Action n°32 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Tous les ans le 22 septembre, à l'occasion de la journée mondiale sans voiture, restreindre fortement le trafic motorisé sur la commune (n'autoriser que les urgences, transports en commun, livraisons....)

Nous comprenons le choix du 22 septembre. Si nous pouvons imaginer une journée sans voiture, il nous apparaît comme difficile de la mettre en place tant que les aménagements mobilités ne seront pas avancés.

Action n°33 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable y compris pendant des événements sportifs ou festifs se déroulant sur la commune, car nombreux sont les participants s'y rendant à pied, à vélo, en poussette qui prennent des risques à cause du stationnement illicite.

La sécurité des palois et paloises est primordiale. Cette mesure est donc indispensable.

Action n°34 : je m'engage

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Nous souhaitons promouvoir la bienveillance et sommes prêts à mener une communication active dans les réseaux et en ville.

Nous prévoyons la mise en place de panneaux d'orientation vers les voies sécurisées (Réseau Express Vélo, cheminement piéton, PMRs) en indiquant les délais comparatifs vers les lieux remarquables (institutions, places...).

Action n°35 : je m'engage

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

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

Comme indiqué dans les propos liminaires, le nouveau plan de mobilité s'appuiera entre autres sur le développement des plans de déplacement d'entreprises (PDE).

Nous sommes favorables à prendre une part active lors de la semaine de la mobilité.

Le reste de l'année, nous sommes prêt à appuyer les entreprises volontaires en termes de promotion mais aussi d'infrastructures et d'adaptation des mobilités aux besoins de leurs employés.

Commentaires généraux

Partie I. propos liminaires, présentation projet

Constat :

Aujourd'hui en France, les transports représentent le premier secteur d'émission de gaz à effet de serre et l'une des principales causes de pollution de l'air. Pour les agglomérations, réduire ces émissions représente un enjeu majeur de santé publique, de protection de l'environnement, de lien social, de bien-vivre.

Pourtant, se déplacer est un droit pour tous ! Nous, Pau Rassemblé, avons à cœur de faire cohabiter toutes les mobilités.

Il nous apparait toutefois nécessaire de travailler à l'attractivité des mobilités douces et des transports en commun pour inciter la population à choisir des modes de déplacement plus propres où chacun et chacune bénéficie d'une solution adaptée en réduisant son empreinte écologique. L'adhésion des citoyens et des citoyennes est pour nous primordiale pour porter ce changement. Notre démarche prioritaire est d'accompagner le changement des comportements plutôt que de le contraindre. Cela passera nécessairement par le fait d'atteindre un coût de déplacement inférieur à la voiture individuelle, une amélioration du confort, de la sécurité, une densification et diversification de l'offre.

Nous répondrons donc à votre sollicitation par le prisme DES mobilités, incluant le cyclisme et la marche.

Nous nous engageons à faire de Pau une ville apaisée en favorisant les mobilités douces.

Co-construire des solutions :

Nos organisations travaillent sur les questions de mobilités, transition écologique et énergétique sur des temps longs, à l'écoute des spécialistes et des besoins de la population :

- En organisant et participant à des rencontres citoyennes sous forme de cafés, forums et tables rondes ;
- En organisant des conférences et réunions publiques comme 'Les villes en transition' et un temps d'échange sur la démocratie participative avec Joseph Spiegel ;
- En assistant à des débats, projection et présentation. Nous avons notamment retenu l'engagement citoyen dans 'Power to Change' et votre conférence 'Retour d'une ville active' qui nous a apporté des réponses techniques et rappelle le devoir d'intervention du politique.

C'est pourquoi nous répondons avec enthousiasme dans la démarche de réponse à votre manifeste qui nous permet à la fois de détailler notre projet et de prendre matière à réflexion sur la vision d'usagers engagés.

Afin d'être attractif, nous déploierons une offre de mobilités diversifiée, sécurisée, pratique, à un prix attractif, où chacun pourra composer SA meilleure solution pour se déplacer en réduisant son empreinte écologique.

Notre vision des mobilités :

Notre modèle hiérarchique des modes de déplacements déterminera la priorité des actions. Il se définit tel que :

1. En priorité, les mobilités actives et particulièrement la marche et le vélo ;
2. En second lieu, les transports en commun ;
3. En minima, le covoiturage ;
4. En dernier recours, la voiture individuelle.

De nombreux leviers sont désormais à la disposition des collectivités. Nous prévoyons de travailler à l'échelle de la communauté d'agglomération et du syndicat mixte des transports pour garantir l'interconnexion et la mutualisation des services de mobilité.

Le grand plan vélo et place du piéton

Nous avons présenté dans notre programme les mesures principales du Grand Plan Vélo.

- Sécurisation des cyclistes et déploiement d'un Réseau Express Vélo : création de pistes cyclables sécurisées à travers toute l'agglomération et interconnexions aux autres mobilités douces ;
- Baisse de l'abonnement annuel vélo IdeCycle ;
- Doublement du nombre de vélos électriques mis à disposition.

Pour la première mesure, cela implique :

- Une vraie séparation des pistes cyclables du trafic routier ;
- Une connexion de ces voies entre elles en des points stratégiques et avec les vélo-routes ;
- Une garantie de continuité du Réseau Express Vélo ;
- Une sécurisation sur le réseau routier existant, notamment par la systématisation des sas aux croisements ;
- Un maillage du Réseau Express Vélo avec le réseau secondaire : connexion des voies cyclables aux pistes. Nous envisagerons les doubles-sens au cas par cas, notamment dans les rues étroites ;

- Extension du réseau de stations IdeCycle ;
- Installation de bornes de réparation de vélos
- Augmentation du nombre d'arceaux et des garages à vélo.

Nous étudions l'extension des zones piétonnes et de rencontres. Nous mettrons en place trois niveaux de déplacement en centre-ville et aux abords des écoles :

- 1) Zone 1 : Zone Piétonne et vélo ;
- 2) Zone 2 : Zone de rencontre : zone prioritaire aux piétons, différenciation au sol (pavés, pas de trottoir), dispositifs de réduction de la vitesse ;
- 3) Zone 3 : Zone de trafic avec trottoirs élargis et pistes cyclables.

Ces modifications impliquent divers changements du réseau routier dont l'étude d'impact doit être concertée avec les habitants et commerçants, rue par rue. Des essais à grande échelle seront réalisés pour tester la viabilité de chaque mesure.

- Les transports en commun

Nous allons réviser le réseau de bus. Le BHNS sera l'épine dorsale du réseau pour faciliter les changements en plusieurs points contrairement à l'état actuel où presque tous les bus se retrouvent en un ou deux points du centre-ville. La connexion aux autres mobilités sera également facilitée : accès aux transports en commun de moyenne et longue distance, arrêts le long du Réseau Express Vélo, navette Coxitis étendue en centre-ville pour compléter les déplacements piétons, parking relais.

Le réseau sera également revu en fonction des besoins en concertations avec les connaisseurs du réseau :

- Les usagers (notamment via des Plans de Déplacement d'Entreprise) ;
- Le personnel de la société de transport.

Comme indiqué dans notre programme, nous allons réduire le coût de l'abonnement dans les premiers mois du mandat et atteindre la gratuité complète d'ici 2025 en commençant par la gratuité le samedi dès septembre 2020.

Nous souhaitons également travailler au développement de solutions innovantes.

A cet effet, nous allons :

- Promouvoir le déploiement d'un train urbain cadencé :
 - o Pour répondre à la demande de déplacement journalier entre Orthez, Pau, Tarbes et Lourdes ;
- Étudier l'installation de télécabines pour relier la ville haute et la ville basse :
 - o L'Union Européenne considère que les solutions de déplacement par câble sont les transports de demain. C'est pourquoi elle propose la prise en charge d'une large part de l'investissement sur ce type de projet du fait de leurs nombreux avantages : coût faible d'investissement, de maintenance et d'utilisation, facilité de cohabitation avec les infrastructures existantes, particulièrement économique en énergie (électrique).
 - o Le projet est également le parfait exemple de l'intermodalité : il sera accessible pour les PMRs, les vélos, offrira un itinéraire bis d'accès à la gare depuis le palais Beaumont en reliant le parking relais ;
 - o Le projet est détaillé en page centrale de notre programme.

- Interconnexion des transports

Nous prévoyons de doubler les zones de covoiturage et les parkings relais. Ceux-ci seront connectés aux autres mobilités :

- Au Réseau Express Vélo ;
- Aux bus ;
- Au train.

Les bus et les télécabines seront adaptés pour accueillir des vélos et les PMRs.

- Le transport par véhicule individuel

Il apparaît nécessaire de réduire au maximum ces formes de déplacement.

Toutefois, nous allons prendre des mesures afin de réduire leur impact environnemental en mettant à disposition des solutions de recharge pour des véhicules plus propres. A cet effet, nous créerons un réseau de bornes de recharge électrique et installerons une station de recharge GNV (Gaz Naturel pour Véhicule).

Partie II. Réponse aux engagements de Pau à Vélo :

« Adoptez un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat. »

Pau Rassemblé s'engage à la préparation d'un Grand Plan Vélo (cf. partie I), en concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Un budget y sera effectivement dédié. Pau Rassemblé s'assurera de l'adoption de celui-ci à l'échelle de l'agglomération.

« Développez un réseau cyclable cohérent »

Le Grand Plan Vélo implique le déploiement du Réseau Express Vélo à l'échelle de l'agglomération. Il sera connecté aux autres formes de mobilité, ne sera pas interrompu et sera alimenté par des voies cyclables quand l'implantation d'une piste ne pourra être retenue.

« Organisez la circulation pour rendre la ville agréable »

L'interdiction et la limitation de la circulation automobile dans certaines zones offrira aux piétons une place plus importante. Celle-ci bénéficiera également aux personnes à mobilité réduite.

La circulation sera aussi dépendante de la mise en œuvre du Réseau Express Vélo.

« Actionnez tous les leviers pour favoriser les modes actifs »

Comme indiqué dans la partie I, nous allons renforcer le nombre de vélos en location et en réduire le coût.

L'attractivité des modes sera favorisée par la densification, la connexion des services et la réduction des coûts pour l'utilisateur.

« Faites la promotion de la culture vélo et piéton »

Des pistes de signalisation sont envisagées pour informer le public du délai d'un mode de déplacement pour atteindre un lieu remarquable (Exemple : « place Clémenceau, 5min de marche, 3min à vélo »).

Partie III. Un plan vélo ambitieux : réponse aux propositions