



Association Pau à Vélo
MJC Berlioz
84 Avenue de Buross
64000 PAU
Tel : 07 69 62 75 56
pau@fub.fr

A Pau, le 12 Juillet 2024

Direction des mobilités
Hôtel de France
2 bis place Royale
PAU

Objet : Observations de l'association Pau à Vélo sur le projet d'aménagement de Chronobus sur la route de Bayonne à Billère

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-après l'ensemble des observations de l'association Pau à vélo concernant les aménagements prévus dans le projet d'aménagement du Chronobus sur la route de Bayonne à Billère

Le PLUI et le PDU l'ont clairement énoncé, la place de la voiture doit être réduite en ville et tout doit être mis en œuvre pour proposer aux habitants de l'agglomération des alternatives crédibles et efficaces à l'usage de la voiture en ville.

Le dossier de présentation de ce projet indique, quant à lui, qu'un des objectifs est de favoriser les modes de déplacements actifs et l'association Pau à vélo est parfaitement en accord avec cette nécessité.

Néanmoins, même si le projet prévoit de nombreux aménagements cyclables, l'association Pau à Vélo relève deux problèmes majeurs :

- **Un manque d'ambition concernant la diminution de l'utilisation de la voiture.** Que ce soit à Pau ou ailleurs, la tendance actuelle est en faveur d'une meilleure qualité de vie en ville, évolution qui passe par une présence bien moindre de la voiture au cœur de celle-ci. On note à plusieurs reprises une volonté de fluidifier le trafic, donc d'encourager son usage par ricochet.
- **Des aménagements cyclables dont la continuité est interrompue à plusieurs reprises.** Si l'agglomération de Pau souhaite atteindre les parts modales du vélo qu'elle s'est fixée (10% en 2030 alors qu'elle est aujourd'hui entre 2 et 3%), il est primordial que la continuité et la sécurité des aménagements cyclables réalisés en 2024 soient irréprochables.

Les travaux effectués dans le cadre de ce projet vont engager la ville et orienter les habitudes de déplacement des habitants pour les 20 ans à venir. Il serait très regrettable que tout ne soit pas mis en œuvre pour atteindre les objectifs que la ville s'est elle-même fixée et pour proposer aux habitants des voies de déplacements qui soient enfin en accord avec les impératifs de changements qui s'imposent à nous chaque jour un peu plus fermement.

I. Critique globale du projet et rappel des revendications de fond de l'association Pau à vélo

Avant de proposer des améliorations ou des aménagements alternatifs aux différentes parties du projet proposé par les services techniques de la mairie de Pau, l'association souhaite rappeler son point de vue concernant le plan de déplacement urbain alternatif qu'elle défend.

Ce plan est basé sur la hiérarchisation des axes routiers de l'agglomération paloise. Celui-ci est présenté de manière schématique sur la Figure 1 ci-dessous.

Des axes de transit (violet) autour et à l'intérieur de l'agglomération paloise, dédiés à des flux automobiles importants encerclent des zones (en rouge) dont l'aménagement interdit ou dissuade toute traversée automobile, desservies par les axes en orange. Au cœur de ces zones sans transit, les véhicules sont interdits de franchissement (marques rouges), les empêchant de traverser la zone de part en part. Notre proposition pour l'emplacement de ces franchissements interdit n'est pas exhaustive et s'est concentré sur certains territoires. Les parties nord des villes de Billère, Pau et Lons notamment ne font pas l'objet d'une proposition aboutie. Des sens uniques sont également proposés en bleu sur ce plan, trop petits pour être lisibles.

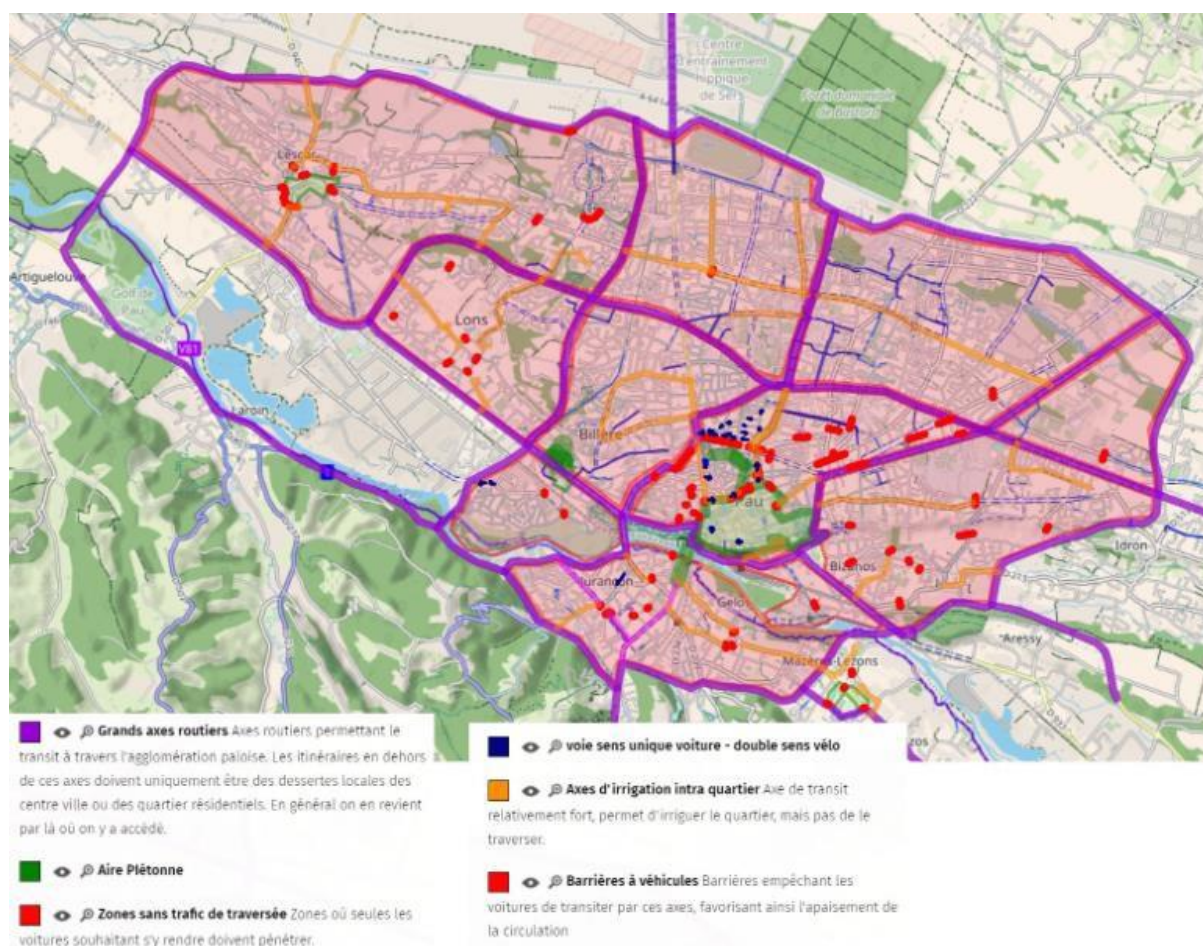


Figure 1 : plan de déplacement urbain alternatif défendu par l'association Pau à Vélo

Cette structuration permettrait probablement d'atteindre plusieurs buts :

- **Réduction du flux automobile dans le centre-ville de Pau**
- **Réduction des vitesses de circulation dans les quartiers résidentiels**, qui ne seraient alors parcourus en voiture que par les riverains, soucieux naturellement de la tranquillité et de la sécurité des lieux
- **Recours massif aux modes actifs pour les trajets de faible longueur** en centre-ville, où ils deviennent, par construction, beaucoup plus efficaces que la voiture.
- **Diminution du nombre d'aménagements complexes**, comme les ronds-points, à la fois gros consommateurs de budget et d'emprise au sol mais qui représentent également un gros frein à la pratique du vélo sur certains axes routiers pour de nombreuses personnes.

L'association Pau à Vélo a conscience que cette conception de l'aménagement urbain, bien que déjà expérimentée avec succès dans certaines villes (Gand en Belgique ou Pontevedra en Espagne), n'est pas partagé par les élus et services techniques de la ville de Pau, c'est pourquoi la suite du document contient les remarques, recommandations et critiques du projet d'aménagement tel qu'il est présenté dans le dossier mis à disposition du public.

Comme il est noté dans le dossier de concertation, « *cet axe a cependant été identifié comme **axe vélo express dans le plan vélo de l'agglomération*** ». Le projet prévoit « *l'aménagement de pistes cyclables continues et confortables sur l'ensemble du linéaire, la réalisation d'aménagements cyclables sur les giratoires et notamment celui de la rocade et l'implantation d'arceaux vélos* ».

La suite du document parcourt d'ouest en est, les principaux aménagements sur lesquels l'association Pau à Vélo a jugé pertinent de faire part de son avis et de ses recommandations afin d'atteindre l'objectif de création **d'un véritable axe vélo express**.

II. Le Giratoire de la rocade Nord-Sud (Giratoire Jacques Chirac)

Le giratoire Jacques Chirac constitue aujourd'hui un véritable point noir de la pratique du vélo dans l'agglomération billéroise, comme le montre les données ci-dessous, issues du Baromètre des villes cyclables, une vaste étude menée par la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) en 2021. Il est donc nécessaire de prévoir des aménagements pour éliminer ce frein à la pratique du vélo et sécuriser les usagers.



Figure 2 : Le Giratoire Jacques Chirac, une zone à problème

La proposition d'aménagement actuel entend réduire le rayon du giratoire pour « *abaisser les vitesses de circulation dans l'anneau et favoriser l'insertion des véhicules* », conserver le même nombre de voies par branche, insérer une piste cyclable unidirectionnelle de 2m de large et des ilots refuge piétons et cycles de 2m de large minimum pour chaque traversée.

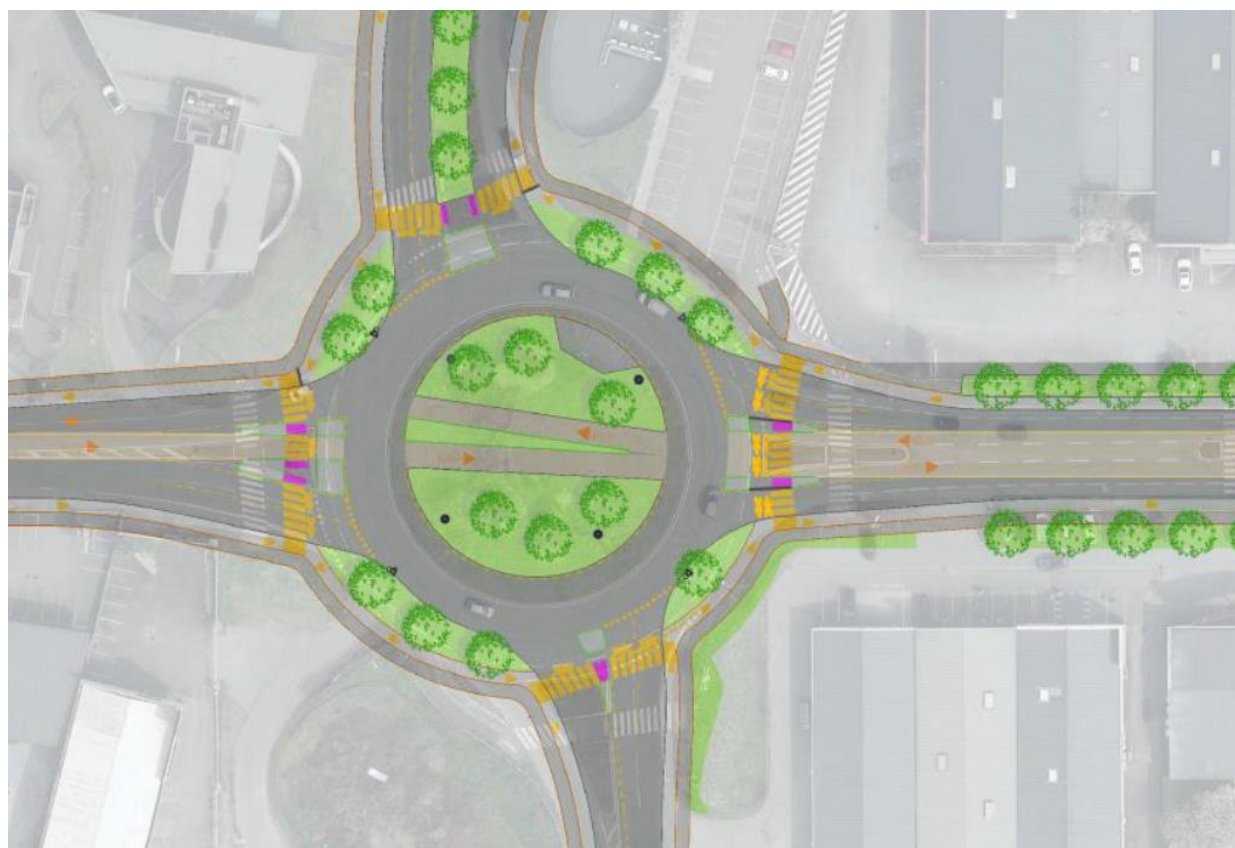


Figure 3 : Transformation prévue du Giratoire Jacques Chirac

Dans cette description, il est évident que la priorité est donnée au trafic automobile. La volonté de favoriser les insertions de véhicules rendra plus difficile la traversée des cyclistes. Les deux voies conservées à l'insertion sont particulièrement accidentogènes.

Cet aménagement est similaire à ceux que nous pouvons retrouver entre l'université et le centre. Le Baromètre de la FUB démontre que ces aménagements ne sont pas satisfaisants pour les cyclistes. Il faut également souligner que c'est au niveau du rond-point de la commune de Paris qu'un cycliste a été mortellement fauché par une automobiliste, en décembre 2023.

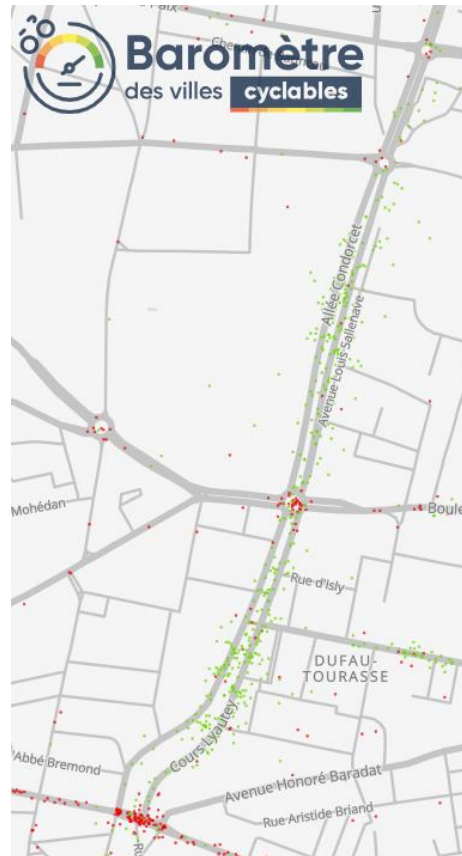


Figure 4 : Les ronds-points, les points noirs du réaménagement entre l'autoroute et le centre-ville
(en vert : les améliorations constatées depuis 2 ans ; en rouge : les zones problématiques)

L'association propose 2 modifications sur ce rond-point :

- Transformation du rond-point classique en rond-point à ilots périphériques : tel qu'il est prévu dans le dossier de concertation, avec ses traversées non prioritaires, ce rond-point ne peut être vécu que comme une rupture de continuité par l'ensemble des cyclistes. Les moins aguerris mettront pied à terre et traverseront sur les passages piétons et il est aussi fort probable que de nombreux néo-cyclistes ne s'y risqueront pas du tout, préférant ainsi la sécurité de la voiture. La séparation des flux vélos est un bon début, il faut aller au bout du geste.
- Suppression de la seconde voie de circulation à l'arrivée sur le rond-point : cette seconde transformation demandée par l'association permettrait d'accroître significativement la sécurité des piétons et des cyclistes lors de la traversée de la voie motorisée. En effet lorsqu'un véhicule de la voie la plus à droite s'arrête, il crée un obstacle visuel pour les véhicules arrivant sur la voie de gauche qui, de fait, ne s'arrêtent pas forcément lorsqu'un piéton ou un cycliste s'est déjà engagé dans la traversée. La limitation à une voie de circulation automobile permet ainsi de supprimer ce risque de collision auto / piéton-vélo.

PRIORITÉ À LA PISTE :
CERCLE DE 19,5 M
DE RAYON EXTÉRIEUR MINIMUM

Croisement quasi
à angle droit pour
une meilleure covisibilité

Priorité à la piste rendue
évidente par le design
(continuité et marquage)

Espace tampon
5 m minimum

Espace de stockage
des véhicules entrants
et sortants

Une seule file
motorisée

Sortie du giratoire
pour les vélos le plus
en amont possible



Figure 5 : Giratoire : le schéma type de recommandation, sur le « Guide des aménagements cyclables » proposé par l'association Paris en Selle.

Par ailleurs, l'association attire l'attention sur le problème de la végétation qui est projetée : Attention à ce que celle-ci ne nuise pas à la covisibilité sur ce rond-point.

III. Du giratoire de la rocade au parking-relais (P+R)



Figure 6 : Création prévue d'un parking relais et d'un giratoire pour desservir ce parking et Intermarché

Avant d'aborder l'aménagement spécifique pour les vélos, il est important d'interroger la pertinence de la présence de ce rond-point. Le parking relais n'existe pas encore, il n'y a pas de besoin. L'accès à Intermarché est possible via une bretelle de la Rocade Nord-Sud et via le centre de Billère. Un troisième accès est-il nécessaire ?

L'association préconise :

- la suppression de ce rond-point pour privilégier la continuité des voies bus du terre-plein central afin d'éviter tout croisement de voies et les risques de collisions associés.
- La suppression de la branche d'accès à Intermarché, ou à minima a création d'un trottoir traversant permettant de privilégier la continuité de la piste cyclable.

Les automobilistes ayant réellement besoin de rejoindre le parking relais en voiture peuvent toujours circuler sur la route de Bayonne puis emprunter l'un des 2 ronds-points (Jacques Chirac ou Mairie de Billère) afin de rejoindre l'autre côté.

Cette option permet en outre de restreindre l'emploi de la voiture pour les trajets les plus courts empruntant ce cheminement, le détour par les ronds-points étant réalisable mais suffisamment contraignant pour être pénible.

Enfin, si aucune des préconisations ci-dessus ne devaient être retenue, l'association n'est pas favorable à l'utilisation d'un rond-point et préfère un carrefour à la hollandaise, avec cédez le passage ou feux classique et panneaux M12 pour les cyclistes, ou éventuellement un rond-point à la hollandaise.

Comme le montre la Figure 8 ci-dessous, le croisement de la piste cyclable nord, dans le sens Est-Ouest, semble ne pas être prioritaire sur le chemin Transversal bordant l'établissement « Le Diabolo ». La taille de ce bien nommé chemin ne justifie pas sa priorité sur l'axe express vélo. De plus, étant donnée l'étroitesse et le manque de visibilité à cette intersection, l'association préconise **la fermeture au trafic automobile de ce chemin**, les automobilistes pourront rejoindre la route de Bayonne via les rues Bernard Mauboules puis la rue de la mairie.

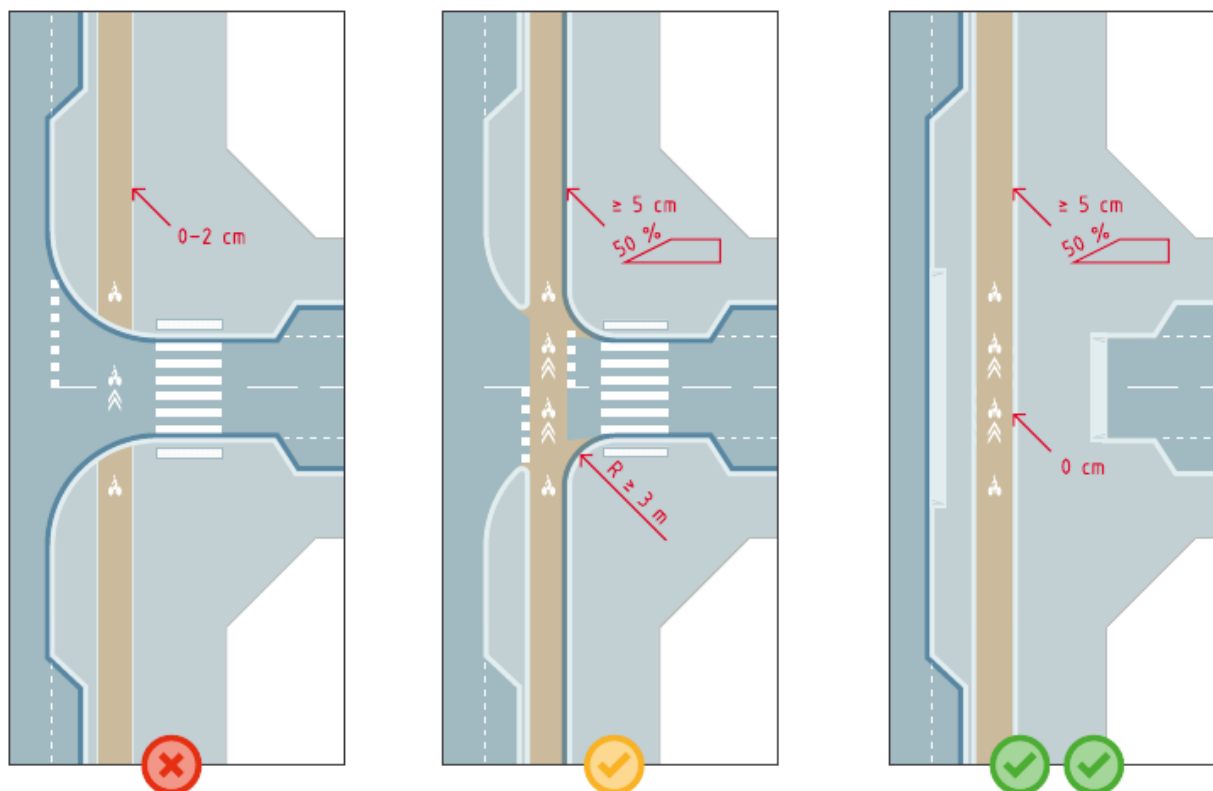


Figure 8 : Tronçon prévue entre Intermarché et la rue de Billère

Sur la piste cyclable sud, dans le sens Ouest-Est, si la traversée semble matérialisée sur la figure ci-dessus, **il est essentiel de sécuriser cette traversée pour les piétons et les cyclistes au moyen d'un trottoir traversant**, comme sur la figure X ci-dessous, et d'une priorité accordée à l'axe express vélo sur la voie secondaire.



Figure 9 : Illustration du concept de trottoir traversant



14

Figure 10 : Recommandations pour la réalisation de trottoir traversant, dans le « Guide des aménagements cyclables » publié par l'association « Paris en Selle ».

V. De la mairie de Billère à la halle de Billère



Figure 11 : Création du giratoire de la mairie de Billère

L'association n'est pas favorable à l'utilisation d'un rond-point, car les ronds-points sont particulièrement dangereux pour les cyclistes. Elle recommande plutôt un carrefour à la hollandaise, ou un carrefour à feux classique (avec panneaux M12 pour les cyclistes). Ce giratoire représente également une rupture dans la continuité Ouest-Est.

Dans l'hypothèse où le giratoire est conservé, l'association préconise un rond-point à la hollandaise. Pour cela, il faut éviter les angles forts pour aborder les intersections. Les trajectoires cyclistes proposées pour cette intersection ne sont absolument pas satisfaisantes.

A l'angle Nord-Ouest, la piste longe le giratoire. Si un cycliste souhaite aller vers le sud, le virage est à presque 90°. L'association préconise le passage de la piste à l'arrière de la bande enherbée pour aborder le virage de face.

A l'angle Nord-Est, la piste longe également le giratoire. Si un cycliste souhaite aller vers le ouest, le virage est à presque 90°. L'association préconise l'augmentation de l'emprise du projet pour favoriser le passage de la piste à l'arrière d'un ilot enherbé pour aborder le virage de face et le passage du flux piéton par le parc.



Figure 12 : Giratoire de la mairie actuellement prévu

VI. De la rue F.Heritier à la rue G.Bourgignon



Figure 13 : Aménagement prévue entre les rues F. Héritier et G. Bourgignon

Comme pour la portion entre le P+R et la mairie de Billère, il n'est pas acceptable que les pistes cyclables rectilignes présentes le long d'avenue soient systématiquement coupées par des rues débouchantes.

Les priorités et les aménagements doivent être revus en conséquence :

- A l'intersection de ces 2 rues côté nord, 1 rue côté sud, la priorité doit être systématiquement accordée aux cyclistes. Ce régime de priorité serait ainsi parfaitement en cohérence avec celui accordé, par le code de la route, aux piétons dont les traversées sont situées juste à côté de la piste cyclable. Par ailleurs le code de la route précise dans l'article R415-14 : « Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »

- Les intersections doivent être traitées en trottoir traversant d'une part pour souligner le régime de priorité et interpeller les automobilistes par un marqueur visuel fort et d'autre part pour concrétiser « la priorité donnée aux modes actifs ». En effet, les trottoirs traversants font partie des aménagements qui renforcent la sécurité des cyclistes et légitiment le vélo comme mode de déplacement à part entière.

Ces aménagements sont peu contraignants en termes de vitesse pour les voitures, car celles-ci circulent forcément à allure réduite car obligées de tourner. A contrario, les vélos sont eux en pleine ligne droite sans aucune raison de freiner, si ce n'est pour s'arrêter à destination.

L'association préconise donc un aménagement tel qu'il est présenté sur la figure X ci-dessous et qui est d'ailleurs largement présent à Pau sur l'avenue de Saragosse.



Figure 14 : Exemple de trottoir traversant de l'avenue Saragosse

L'automobiliste est alors pleinement conscient que c'est lui qui interrompt le flux naturel et linéaire de la piste cyclable.

VII. Rond-point Route de Bayonne / rue du Golf



Figure 15 : Rond-point prévu dans la création du projet

L'association n'est pas favorable à l'utilisation d'un rond-point et préfère un carrefour à la hollandaise avec des cédez le passage ou feux, ou un carrefour à feux classique (avec panneaux M12 pour les cyclistes), les ronds-points sont particulièrement dangereux pour les cyclistes. Ce giratoire représente également une rupture dans la continuité Ouest-Est.

Dans l'hypothèse où le giratoire est conservé, l'association préconise un rond-point à la hollandaise, comme évoqué pour le rond-point Jacques Chirac.

VIII. Sorties des propriétés

Pour toutes les sorties de propriétés, l'association Pau à Vélo pointe la nécessité de ne pas sacrifier le caractère plat et horizontal de la piste cyclable et du trottoir pour aménager un « bateau ». On peut aménager la bordure de trottoir de façon à permettre aux véhicules de descendre sans imposer un relief très pénalisant pour les cyclistes qui doivent affronter des « montagnes russes », et encore plus pour les vélos à 3 roues ainsi que les fauteuils roulants, qui s'y retrouvent très penchés sur le côté.

Les entrées de garage ou d'immeuble ne doivent jamais interrompre la piste ou abaisser son niveau.



Figure 16 : Gestion des accès aux garages préconisée par l'association

IX. Revêtements cyclables

Pour la piste cyclable, l'association Pau à Vélo est favorable à une identification colorée, mais n'est pas favorable à l'utilisation du béton qui a été couramment utilisé lors des projets récents. Nous préconisons un bitume, qui est beaucoup plus roulant et à priori plus pérenne dans le temps (notamment, pas de mouvement entre plaque pouvant provoquer des différences de niveau à franchir).

X. Conclusion

Bien au-delà de considérations partisans pro-vélo, l'association Pau à vélo œuvre pour une meilleure intégration des mobilités actives dans l'espace public et remercie par avance la ville et les services techniques de prendre en compte au maximum les remarques et recommandations qu'elle a émises dans ce dossier d'observations.

Nous restons bien évidemment disponibles pour vous accompagner dans ce projet d'aménagement de la future ligne de chronobus.