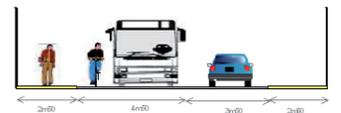


Préserver notre santé, notre sécurité, notre pouvoir d'achat et notre cadre de vie



- ▶ en partageant mieux les voies entre piétons, vélos, bus et voitures
- ▶ en offrant des modes de déplacement variés et complémentaires
- ▶ en donnant une place raisonnable à la voiture en centre-ville



600 automobiles à un seul occupant

20 bus avec 30 passagers

1 train

600 automobiles à un seul occupant

=

20 bus avec 30 passagers

=

1 train



Les constats



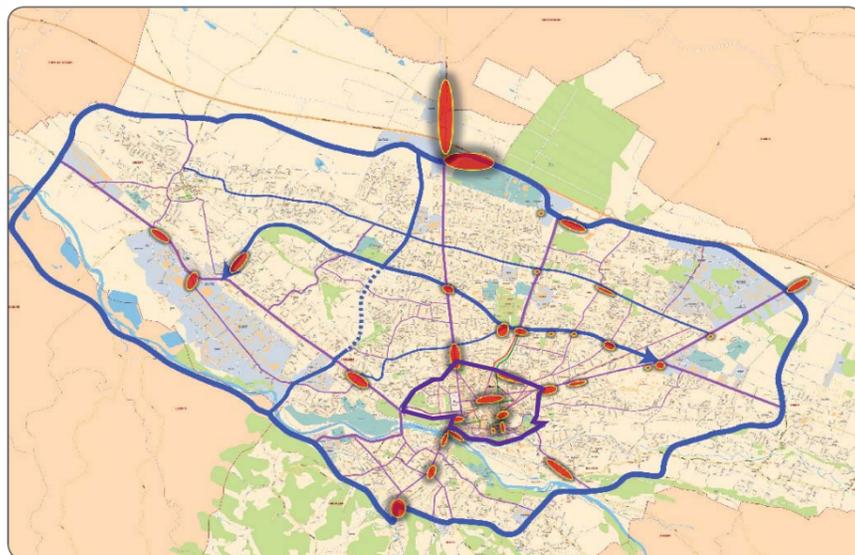
► Une prédominance de la voiture

76 % de déplacements effectués en voiture

- plus de 4 déplacements par jour et par foyer
- plus de 2 véhicules en moyenne par ménage dans l'agglomération

Des rues héritées du passé qui ne peuvent absorber une croissance du trafic supérieure à 1 % par an

► Un dysfonctionnement du réseau routier



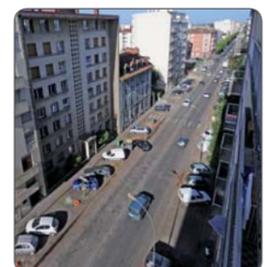
- Zone de saturation du trafic
- Rociade Nord-Sud, Est-Ouest de contournement de la ville
- Boucle du centre-ville

► Un plan de circulation dépassé

avec des conditions de circulation incitant à l'usage de la voiture

► Une offre de stationnement à faire évoluer

compte tenu d'une faible rotation des voitures stationnées



Boulevard Alsace Lorraine

► Une utilisation des transports en commun à intensifier

[4 % de déplacements en bus en 2008]



Des actions décisives



Les 1^{ères} actions

En 2008, décision des élus de Pau et de l'agglomération Pau-Pyrénées :

- d'étendre le réseau de bus hors agglomération
- de lancer une délégation de services publics (DSP) commune aux bus, vélos et voitures [1^{ère} en France]
- de doubler la Coxitis, navette de centre-ville
- de mettre à disposition le parking de l'Usine des Tramways et le parking du Stadium

► Un réseau de bus performant

Des bus plus fréquents et plus réguliers, l'aéroport Pau-Pyrénées et 22 communes desservis, des tarifs en baisse... Autant d'atouts pour laisser sa voiture au garage et rejoindre le centre-ville en bus. Et demain, des parkings relais aux entrées de la ville !

Les 1^{ers} résultats

► Des chiffres encourageants montrant que les Palois sont prêts au changement

Coxitis : + de 450 voyageurs par jour
IDelib', la voiture en autopartage :
125 abonnés dont 44 professionnels

IDecycle, le vélo en libre-service : 1747 abonnés
IDELIS, le réseau de bus de Pau Porte des Pyrénées :
+ 55 % de voyages en mars 2011 par rapport à mars 2010



Des actions décisives

Un nouveau plan de jalonnement

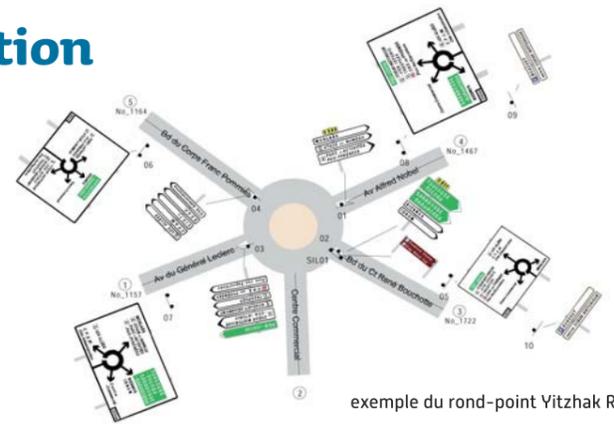
pour bien s'orienter à Pau

► des panneaux conformes à la réglementation

1800 nouveaux panneaux de signalisation directionnelle
400 carrefours traités

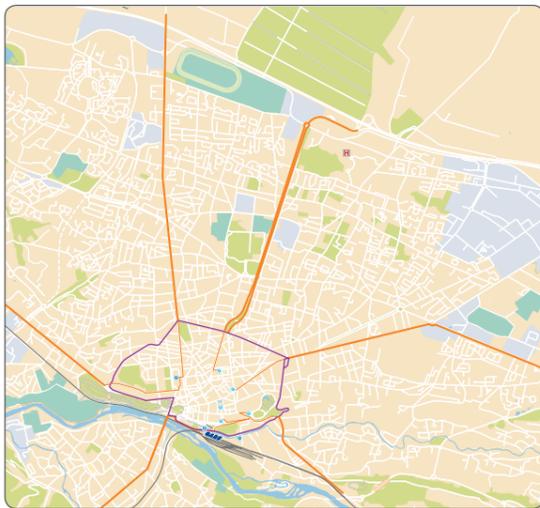


6 mentions maximum d'indication de directions



exemple du rond-point Yitzhak Rabin

► une ville avec 5 voies pénétrantes et une boucle de centre-ville



— axes pénétrants
— boucle de contournement du centre-ville

5 axes pénétrants :

- rue du XIV Juillet au Sud
- route de Bayonne à l'Ouest
- route de Bordeaux au Nord
- route de Morlaàs au Nord-Est
- route de Tarbes à l'Est

une boucle de contournement du centre-ville pour traverser la ville plus facilement :

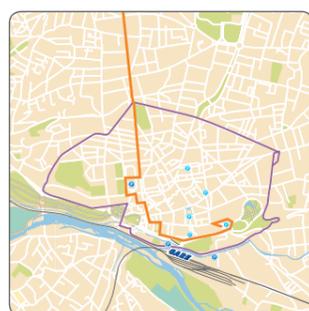
- boulevard Alsace Lorraine
- avenue Gaston Phœbus
- rue d'Etigny
- avenue Jean Biray
- avenue Gaston Lacoste
- avenue Edouard VII

un principe de jalonnement qui consiste à :

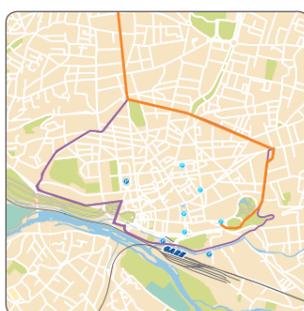
- guider les automobilistes de la périphérie de la ville vers les 5 parkings souterrains et les 3 parkings aériens gratuits par des itinéraires logiques favorisant la fluidité du trafic et l'accès au cœur de ville.
- faciliter la venue des conducteurs souhaitant se rendre dans Pau et orienter les autres vers les voies situées en amont du cœur de ville.

Concrètement :

Je me rends de la route de Bordeaux au parking Beaumont

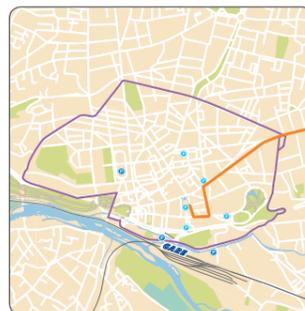


Avant



Après

Je me rends de la route de Tarbes au parking Clemenceau



Avant



Après

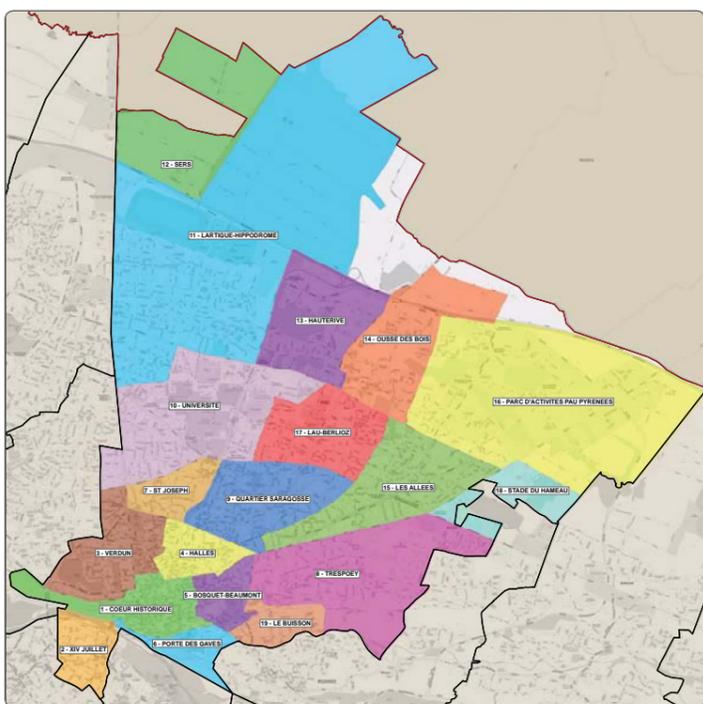


Des actions décisives

Un nouveau plan de jalonnement

pour bien se repérer dans Pau

► une ville découpée en **19 secteurs**



19 secteurs ont été définis pour assurer la meilleure orientation possible des automobilistes

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| 1 : Cœur historique | 11 : Lartigue-Hippodrome |
| 2 : XIV Juillet | 12 : Sers |
| 3 : Verdun | 13 : Hauterive |
| 4 : Halles | 14 : Ousse des Bois |
| 5 : Bosquet-Beaumont | 15 : Les Allées |
| 6 : Porte des Gaves | 16 : Parc d'activités Pau-Pyrénées |
| 7 : St Joseph | 17 : Laü Berlioz |
| 8 : Trespoey | 18 : Stade du Hameau |
| 9 : Quartier Saragosse | 19 : Le Buisson |
| 10 : Université | |

Dans chaque secteur, des Relais d'Information Service (panneaux d'information RIS) permettront aux automobilistes, à partir du plan du quartier concerné et du plan de la ville de bien se repérer

► 30 Relais d'Information Service dans Pau

► 29 totems piétons dans le cœur de ville



► Une signalisation d'information locale (SIL)

pour jalonner les hôtels, cafés et restaurants aux carrefours les plus proches en dehors des axes pénétrants



Des index mentionnant la liste des hôtels, cafés, restaurants, bâtiments publics, locaux associatifs, parcs et jardins, patrimoine, ...

Les objectifs

Des modes de déplacement complémentaires

• IDEcycle et l'extension du réseau des pistes cyclables



• IDELIS, le nouveau réseau de bus



• Les rues piétonnes pour un mode de déplacement bon pour l'environnement et la santé



• IDElib' et le covoiturage



Concrètement

L'objectif est de permettre d'ici 2014 à un habitant de Garlin ou d'ailleurs de laisser sa voiture au parc relais en périphérie de Pau, de monter dans un bus circulant dans un couloir réservé qui l'amènera en quelques minutes au centre-ville. Là, il pourra opter pour le vélo mis à disposition dans les stations ou poursuivre son chemin à pied.

• Le funiculaire de Pau. Lien entre la gare et la ville haute



• Coxitis, la navette gratuite du centre-ville de Pau



• Le pôle Gare SNCF (lignes TGV et TER rapides) et le pôle Aéroport



• Le transport à la demande Libertis et Flexilis



• 5 parkings souterrains et un stationnement adapté en centre-ville



• Des parcs relais pour le stationnement en périphérie



Une nouvelle offre de déplacement

Du bus au TCSP (Transports Collectifs en Site Propre)

► Juillet 2010



Mise en place du réseau IDELIS et de son offre diversifiée de transports adaptés aux besoins de chacun :

- Des bus plus nombreux, plus fréquents y compris en soirée, plus rapides grâce à des voies de circulation dédiées et desservant 22 communes.
- 220 vélos en libre-service répartis dans 20 stations sur Pau, à louer dès 14 ans, pour effectuer le trajet de son choix; idéal pour se rendre au travail, faire des petites courses ou tout simplement visiter la ville.
- 12 voitures en autopartage dont 6 utilitaires, à louer pour quelques heures ou quelques kilomètres. C'est économique, pratique, rapide et sûr !

Sans oublier :

- des connexions efficaces avec la gare et l'aéroport
- Coxidis, la navette gratuite du centre-ville toutes les 7 minutes
- le funiculaire pour rejoindre gratuitement le cœur de ville depuis la gare
- Des nouveaux parkings en bas de la gare (parking de l'Usine des Tramways et parking du stadium)



► Horizon 2013

Mise en place du premier Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre l'hôpital et la gare via les Halles et le cours Bosquet et de la carte unique de transport

- Le Bus à Haut Niveau de Service est un véhicule de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) qui emprunte des voies spécialement affectées à son exploitation. Il assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus actuelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité).
- La carte électronique de transport permettra d'emprunter tous les modes de déplacements (train, bus, vélo) avec un seul " pass ".

La voiture en autopartage

combinée aux transports publics permet de répondre aux besoins de mobilité de 8 personnes

Le covoiturage, une autre façon de se déplacer

- un élément de solidarité et de lien social permettant à des personnes ne possédant pas de voiture de se rendre sur leur lieu de travail par exemple.
- un mode de déplacement respectant l'environnement en diminuant le nombre de véhicules sur les routes principales responsables des émissions de Co₂ dans l'atmosphère.

Les mobilités douces

Le vélo

- ▶ **Efficace et peu coûteux, non polluant, silencieux et bon pour la santé, le vélo est une formule idéale pour se déplacer en centre-ville, faire ses petits achats dans les commerces, se rendre à l'école ou au travail.**

La ville de Pau met le vélo à l'honneur : aménagements de bandes cyclables pour sécuriser les déplacements, utilisation des voies de bus, circulation à contresens dans les zones limitées à 30 km/h, près de 300 arceaux à vélos répartis dans le centre-ville pour stationner.

D'ici 2014, la ville de Pau réalisera au minimum 15km/an d'aménagements en faveur des cyclistes.

Vous n'avez pas de vélo ? IDEcycle met à votre disposition 220 vélos répartis dans 20 stations (dont 3 stations à paiement CB – Funiculaire, Verdun et Bosquet), disponibles 7j/7, 24h/24 (1^{ère} demi-heure gratuite).



10 min = temps moyen pour faire 3 km à vélo en ville aux heures de pointe contre 25 min en voiture

La marche

- ▶ Ce mode de déplacement ne coûte rien et est bon pour la santé ! Source de bienfaits pour le corps et l'esprit, la marche permet de redécouvrir la ville et ses commerces ou les bords du Gave en vous baladant.

Carapattes

- ▶ **C'est un petit groupe d'enfants circulant à pied, comme en autobus, conduit par quelques parents qui se relaient volontairement chaque jour pour aller à l'école.**

Comme une vraie ligne de transports en commun, le car à pattes suit un circuit bien défini, respectant à chaque arrêt ses horaires de passage, le terminus étant situé dans l'enceinte de l'école.



Cyclo' fil

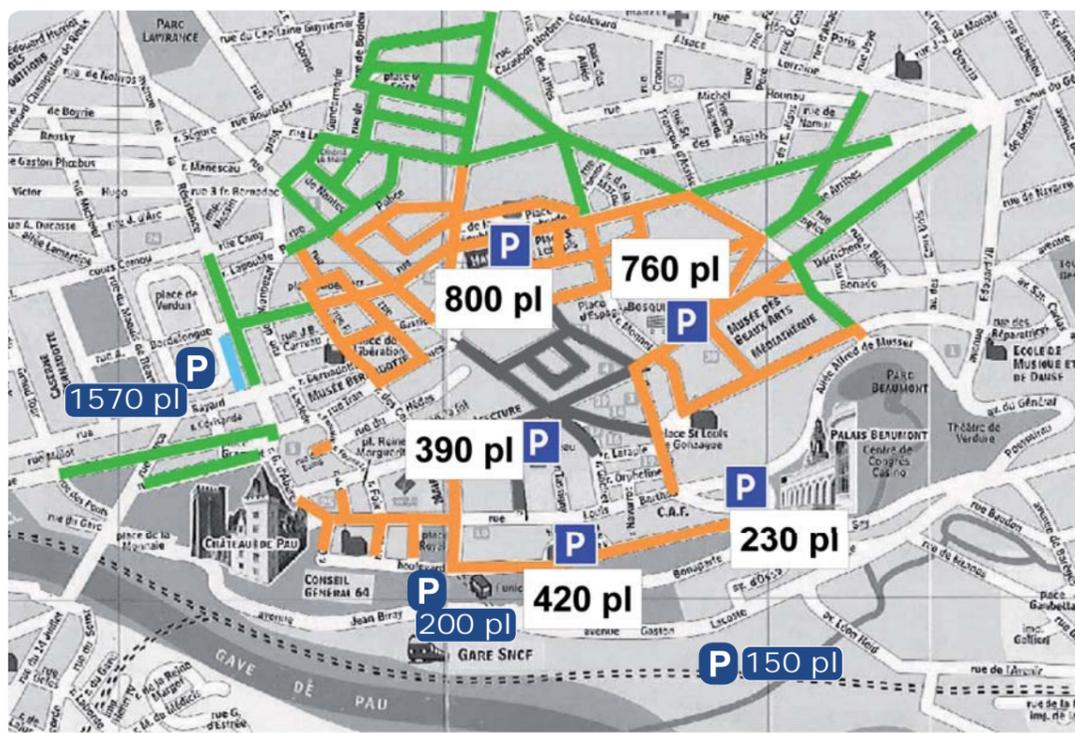
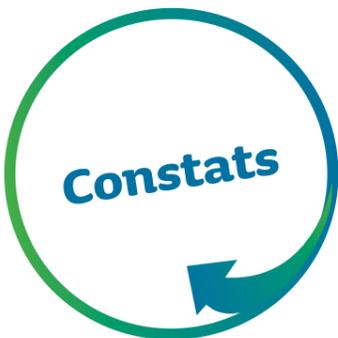
- ▶ Ce vélo-taxi écologique et rapide vous dépose où vous le souhaitez du mardi au samedi de 11h à 19h.
Pensez à réserver ! 1 € de prise en charge + 1 € /pers./km
06 28 25 47 13 du mardi au samedi de 11h à 19h.

Un stationnement à optimiser



L'offre paloise en centre aujourd'hui

12 500 places de stationnement en centre-ville
65 % gratuites contre 60 % dans des villes de même taille



Zone verte (environ 900 places gratuites)
Zone orange (environ 1050 places payantes)
Centre piéton (environ 100 places)
Zone bleue (places gratuites limitées en temps)

- ▶ **2 600 places en parking souterrain (payant)**
 - des tarifs horaires attractifs
 - des tarifs "abonnement" attractifs comparativement à d'autres agglomérations
 - un programme de rénovation et de modernisation des parkings souterrains en cours à Aragon et République. Bosquet à l'horizon 2012
 - mise en place de la signalisation dynamique des parkings
- ▶ **1 920 places en parking aérien**
- ▶ **Près de 10 000 places publiques en surface dont 8 000 gratuites**



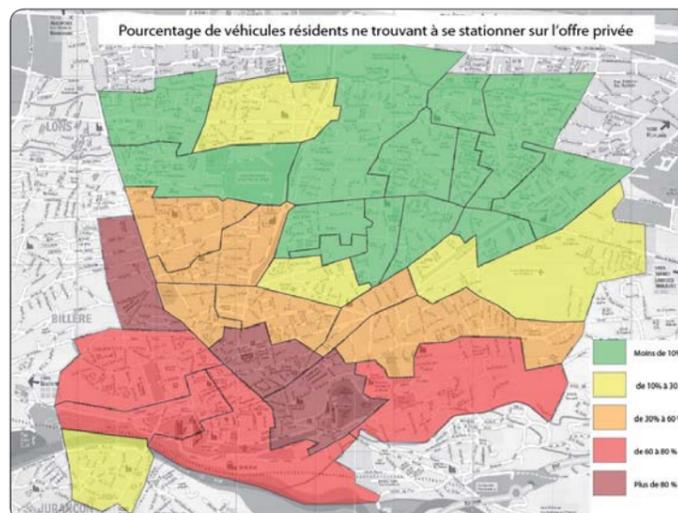
Un stationnement à optimiser

Trois types d'usagers du centre-ville

constats

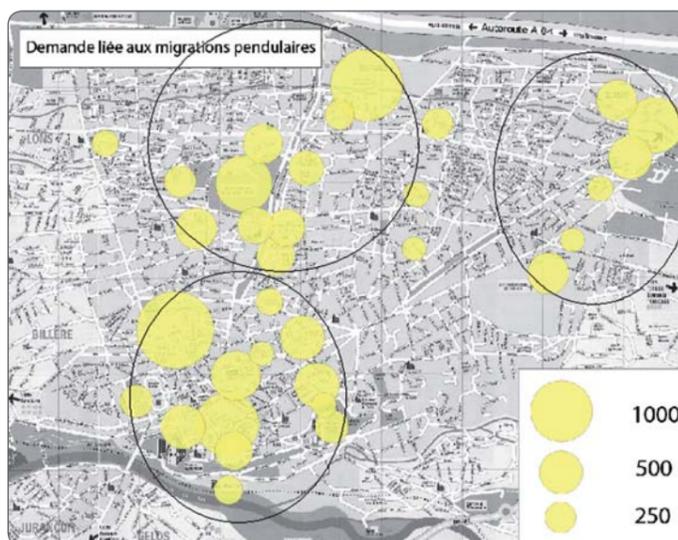
► Le résident habitant et consommant en centre-ville

- Faiblesse de l'offre privée en centre-ville
- Le besoin au niveau du seul centre historique est estimé à plus de 2 300 véhicules en partie absorbé par l'offre publique et l'offre privée existantes
- Une tendance s'inversant au fur et à mesure de l'éloignement du centre



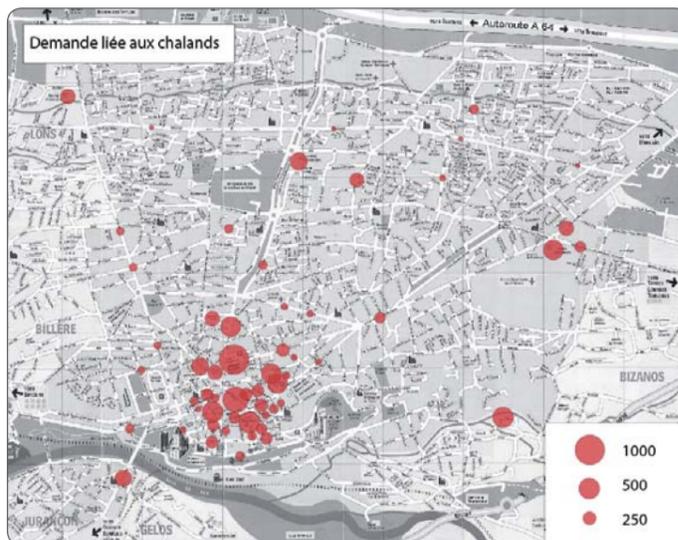
► Le pendulaire, actif travaillant en ville

- En centre-ville, le besoin est estimé à environ 7 500 places dont une part importante est reportée sur l'offre publique en raison du peu d'offre privée



► Le chaland, l'utilisateur des services ou le touriste, venant en centre-ville pour de courtes durées

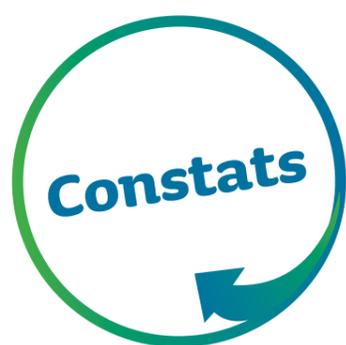
- La demande se localise en centre-ville où les services et les commerces sont les plus présents



Un stationnement à optimiser

Le stationnement aujourd'hui

► Une offre payante sur voirie à partager entre les 3 types d'utilisateurs



Des places de stationnement qui " tournent " peu :

une voiture stationne toute une journée sur un emplacement de stationnement pour 6 à 8 voitures par jour conformément à la réglementation.

La pratique du stationnement par les types d'utilisateurs

Stationnement composé essentiellement de résidents durant la nuit

Avant 7h



Certains résidents partent travailler en périphérie

7h - 8h



Les " pendulaires " travaillant en centre-ville remplacent les résidents

8h - 9h



Les places de stationnement occupées par les pendulaires et résidents laissent peu de place aux chaland

10h - 14h



Les pendulaires, les résidents et les chaland se rencontrent
Les pendulaires travaillant la journée ne sont pas encore partis
Les résidents rentrent de leur travail et les chaland souhaitent se garer pour la soirée

17h - 18h



	Résident : vit en centre-ville. Peut travailler en centre-ville ou à l'extérieur
	Pendulaire : travaille en centre-ville mais n'y vit pas
	Chaland : vient occasionnellement en centre-ville. Il est le client des commerces

Faute de places le stationnement non réglementaire est pratiqué et gêne les piétons

source : © ville de Lyon

► Une offre en parking souterrain à optimiser et à privilégier

Les clients horaires :

- Le parking Clemenceau est très utilisé et connaît une saturation fréquente
- Les parkings Beaumont, Bosquet, Aragon et République ont une fréquentation moins importante car ils apparaissent comme plus éloignés du centre et moins " beaux "

Les abonnés :

- Evolution régulière de plus de 30 % depuis 2004 tous parkings confondus

Evolution due à des tarifs très bas pour les pendulaires particulièrement peu encouragés à troquer leur voiture contre d'autres modes de déplacement

Pour un usager, la lisibilité et la localisation d'un parking sont les 2 premiers critères de choix



Un stationnement à optimiser

Conclusions

- Une mauvaise lisibilité de l'offre actuelle
- Une voirie en hypercentre saturée du fait des conflits d'usages entre les résidents, pendulaires et chalands
- Un report insuffisant sur les parkings publics souterrains
- Une saturation de certaines zones périphériques
- Un trop faible respect de la réglementation existante sur voirie
- Un tarif horaire sur voirie dans la moyenne nationale mais un abonnement dans les parkings souterrains plus bas que la moyenne d'autres villes de même catégorie

Compte tenu des multiples besoins de stationnement des résidents, des pendulaires et des chalands, l'espace public contraint et convoité ne peut plus absorber tous les besoins. Il faut trouver les solutions pour le partager.

Enjeux

Il est nécessaire d'établir des priorités pour :

- permettre le stationnement des résidents : zonage et tarification résident
- favoriser la rotation pour le stationnement des chalands : mieux les diriger vers les parkings existants (tarification, jalonnement, itinéraires piétons)
- proposer des alternatives permettant un report modal des pendulaires avec une offre complète (bus, vélo, autopartage) et parcs relais

Pour cela il faut réglementer le stationnement en agissant sur :

- > les durées autorisées
- > le tarifs
- > un phasage cohérent des actions
- > un contrôle plus efficient



Un plan de circulation simplifié

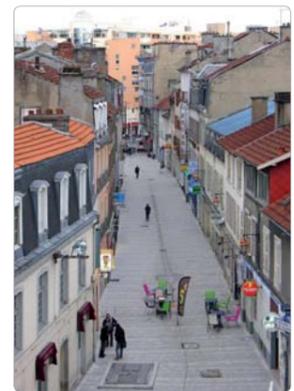
Un plan de circulation...

Constats

- ▶ Qui s'est arrêté en " chemin " en 2006
- ▶ Qui ne sert pas de repère
 - Côté " Est " avec l'arrivée sur le pôle Bosquet, la contre-allée Bosquet, l'accès au parking Clemenceau par la rue des Orphelines
 - Côté " Ouest " avec la place Gramont et la continuité Champetier de Ribes/Gaston Phœbus
- ▶ Des solutions à court terme évidentes avec une nouvelle place pour la voiture en ville :
 - Exemple du cœur de ville : Porte Est
 - Aménagement du débouché rue Henri Faisans/Rivarès
 - Fermeture du cours Monnet et de la rue Lamothe
 - Inversion rue Barthou (2010)
- ▶ Qui donne le sentiment qu'on ne peut pas pénétrer dans le centre piéton
 - fonctionnement des bornes

Enjeux immédiats

- ▶ Un cœur de ville, lieu de destination où on a envie de venir et non plus un espace que l'on traverse en voiture sans s'arrêter
- ▶ Un centre piéton accessible
- ▶ Des aménagements des rues du cœur de ville :
 - Rue Valéry Meunier (fait)
 - Place Saint Louis de Gonzague et rues Daran-Gambetta (fait)
 - Rue Joffre (en cours)
 - Contre-allée Bosquet (en cours)



Enjeux futurs

- ▶ Un cœur de ville repérable, investi et dynamique
 - Porte Nord : l'aménagement des Halles et de son quartier
 - Porte Sud : une liaison entre les parkings Aragon et Clemenceau
- ▶ Un meilleur accès au parking Aragon par l'avenue Bonaparte
- ▶ Le nouveau système de feux tricolores intégrant les priorités bus

