

Véloroute - Voie Verte de Tarbes à Campan

Bénéfices attendus :

Le plus grand bénéfice est pour la santé :

81% des adolescents et 23% des adultes ne font pas l'activité physique recommandée. La « sédentarité » est un problème de santé publique de même ampleur que le tabac. « Investir 1 € dans des autoroutes vélo rapporte de 2 à 14 € en avantages pour la santé »

La mobilité inclusive :

- * Le budget automobile des français est élevé : entre 4000 et 6000 €/an. 19% des ménages français n'ont pas d'automobile personnelle. (20% à Bagnères, 5 à 10% dans les villages, INSEE).
- * Risque d'exclusion : en France un **quart des jeunes a refusé un emploi par manque de mobilité**.
- * **Renouvellement générationnel** : Il manque sur le territoire la tranche d'âge 20-30 ans. Les jeunes font leurs études à Toulouse, Bordeaux ou Paris où ils se déplacent massivement en vélo. Pour s'installer, leur **question est « est-ce que je pourrais aller travailler en vélo ? »**. Ils considèrent que le **vélo est adapté pour des distances de 5-10 km**, voire jusqu'à 15-20 km. Montgaillard-Bagnères = 9 km, c'est proche !
- * **Autonomie des enfants-ados** pour se déplacer.
- * **Gain de temps** pour les parents : éviter le phénomène des parents-taxis.

Réduire le trafic routier par les mobilités douces c'est :

- * **Moins d'accidents**, dont les victimes sont souvent des piétons et des cyclistes. L'insécurité routière coûte à elle seule 50 Md€/an en France.
- * **Moins de pollution sonore** (dont 80% provient des transports). Réduire le bruit **accroît l'attractivité des centre-bourgs**. C'est une obligation européenne pour laquelle la France est en retard.
- * **Moins de pollution de l'air**. Nous connaissons nous aussi des pics de pollution en hiver. La pollution de l'air provoque 500 000 morts/an coûte 20 Md€/an dans l'UE.
- * **Réduire les coûts d'infrastructure** : rouler 1 km en vélo est excédentaire pour la société, alors que 1 km en voiture est déficitaire.

Le vélo, une mobilité pratique et agréable aussi en milieu rural :

- * Les villages sont à 2-3 km les uns des autres, alignés sur un axe de vallée donc faciles à relier.
- * La génération 1960 allait au Lycée à vélo : ce n'est pas une nouveauté.
- * Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) permet de monter les côtes.
- * Principal facteur limitant : insécurité et manque d'aménagements (voir sondage ci-dessous).

Favoriser le commerce de proximité et l'immobilier en centre-bourg :

- * Les piétons et cyclistes achètent plus facilement en centre-ville. Venir à pied ou en vélo décongestionne les centre-bourgs et libère des places de parking.
- * Les bourgs cyclables sont plus attractifs : inciter au **retour des habitants dans les centres-bourgs**.
- * **Réduire l'artificialisation des sols** en privilégiant l'installation de l'habitat et du commerce dans les centres-bourgs (éviter l'installation de grandes surfaces en périphérie).

Le tourisme en vélo représente 2 Md€/an en France, avec une croissance de 8 à 10 % par an.

Chaque kilomètre aménagé pour les cyclotouristes rapporte de 17 000 à 30 000 €/an. La France est le pays le plus apprécié pour le tourisme à vélo. Le 65 est idéal pour un tourisme vélo tout au long de l'année.

Protection des paysages : La vallée possède l'atout de ne pas être défigurée par une voie rapide. Développer les modes doux peut permettre de réduire encore les besoins de déplacement automobile.

Lien social : marcher, se déplacer en vélo ou covoiturer facilite la rencontre répétée du voisinage, donc participe à lutter contre l'isolement des personnes.

Décliner la COP21 au niveau local :

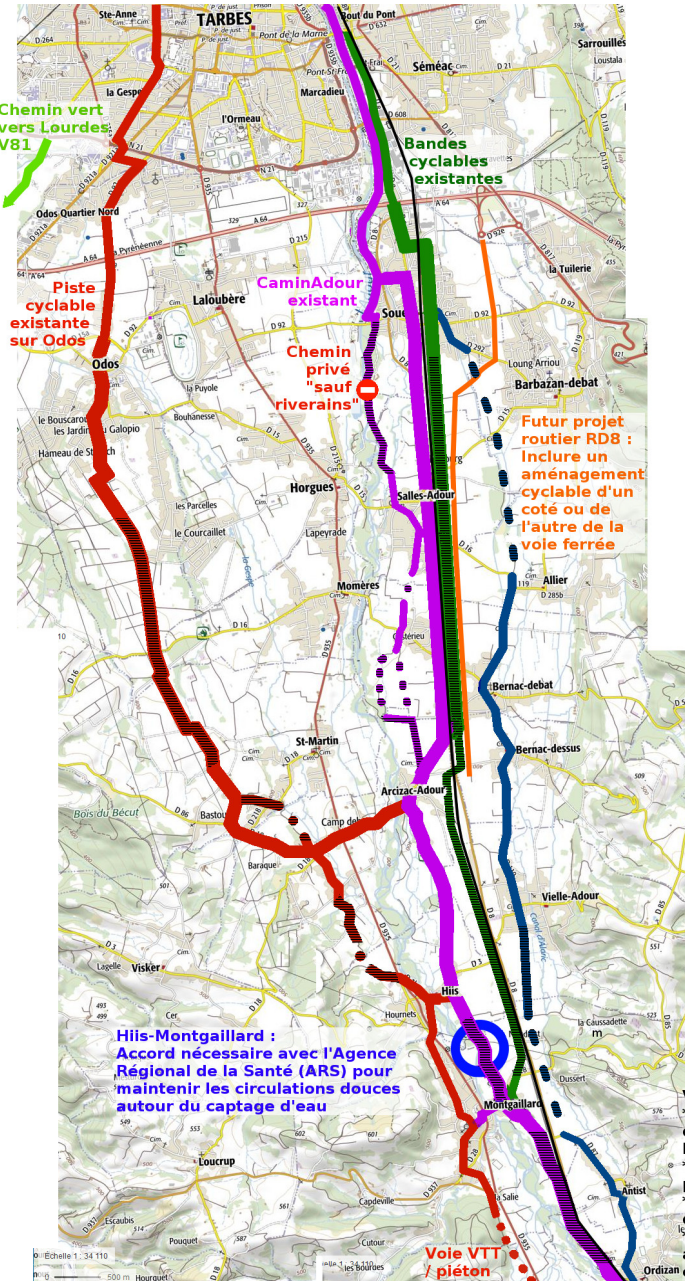
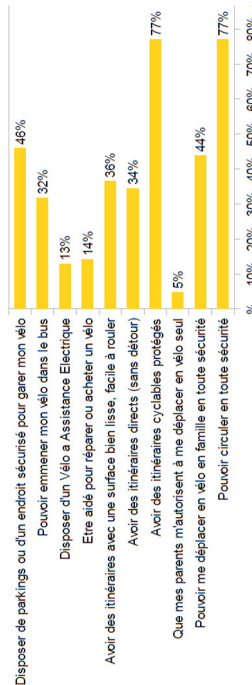
- * **Les transports représentent 40% de l'énergie** et des émissions pour l'Occitanie (30% au national)
- * Futures augmentations des prix de l'énergie : la taxe carbone sur le diesel augmente de 7 centimes/an.
- * Pour Elisabeth Borne, Ministre des Transports "Il faut offrir aux Français des solutions alternatives à la voiture individuelle".
- * Les « déserts de mobilité », là où la voiture individuelle représente la seule option pour se déplacer, seront un axe prioritaire pour le Plan vélo et la Loi d'Orientation des Mobilités en préparation.

Pistes de co-financements :

Appel à Projets «Vélo et territoires» de l'ADEME, "Accompagnement des territoires dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Il s'adresse aux territoires de **moins de 250 000 habitants** pour leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du Plan Vélo et de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement", **avant le 10 décembre 2018 et 11 février 2019.**

contact : contact@osezlelevelo.fr

Qu'est-ce qui vous motiverait pour vous déplacer davantage en vélo ? Sondage 2018 auprès de la population Tarbes-Campan (148 réponses)



4 itinéraires possibles :

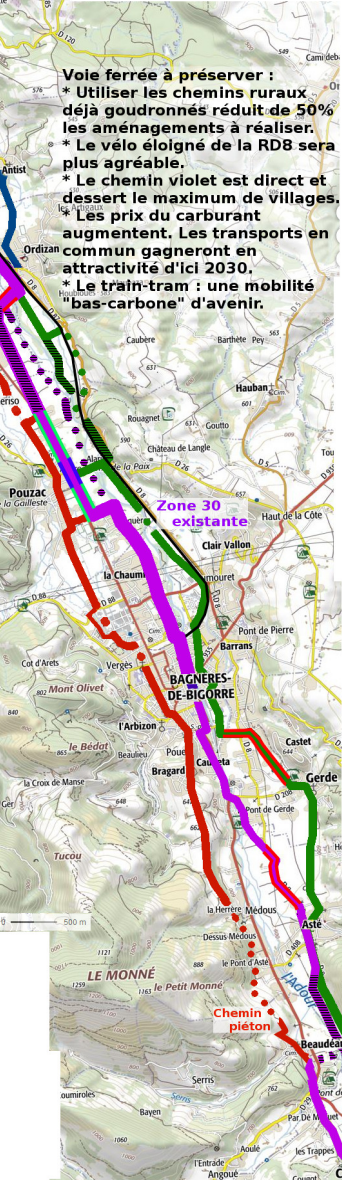
(l'idéal serait 2 réalisations, une rive droite et une rive gauche.)

- Itinéraire Adour sur emprises disponibles**
- améliorations avec acquisition d'emprises :** 2 km entre Soues et Arcizac, 2,5 km de Trébons à Pouzac, 0,5 km + une passerelle pour connecter Baudéan
- Itinéraire rive gauche sur emprises disponibles (Tarbes-Arcizac)**
- Amélioration avec acquisition d'emprises :** 0,6 km de Saint Martin à Montgaillard, 2 km pour Piéton/VTT de Montgaillard à Bagnères + chemin piéton/verts de Baudéan
- Itinéraire en contrebas de la voie ferrée**
- avec acquisition de 0,5 km d'emprises à Pouzac**
- Itinéraire par Bernac**
- besoin de 3,5 Km d'emprises nouvelles**

- Revêtements à améliorer**
- Violet :** (6 km de Soues à Arcizac) + 6 km Hiis à Pouzac + 1,5 km de Asté à Beaudéan (incluant une passerelle)
 - Rouge :** 3 km de Odos à Saint Martin (+ 1,5 km de Saint Martin à Hiis) (50% du parcours est déjà goudronné : 13.5 km sur 27 km)

Continuités à créer (emprises manquantes)

- Propositions d'aménagements :**
- Bandes cyclables**
 - Zone 30**
 - Chaussée à Voie Centrale banalisée**



Une passerelle pour relier Baudéan en mode doux : attractivité du camping et du village