

Municipales 2026

Jouons la carte des mobilités actives

Pau*
à vélo



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, 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. La tendance ne s'est pas inversée depuis : le document « Réponses aux consultations du plan climat air énergie territorial de l'agglomération Pau Béarn Pyrénées 2025-2031 », sorti en décembre 2025, indique « [...]la mobilité, notamment autour du vélo,

des transports en commun et de la réduction de l'usage de la voiture, est la préoccupation dominante [des répondants] ».

Sachant que plus de la moitié des conducteurs palois font 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.

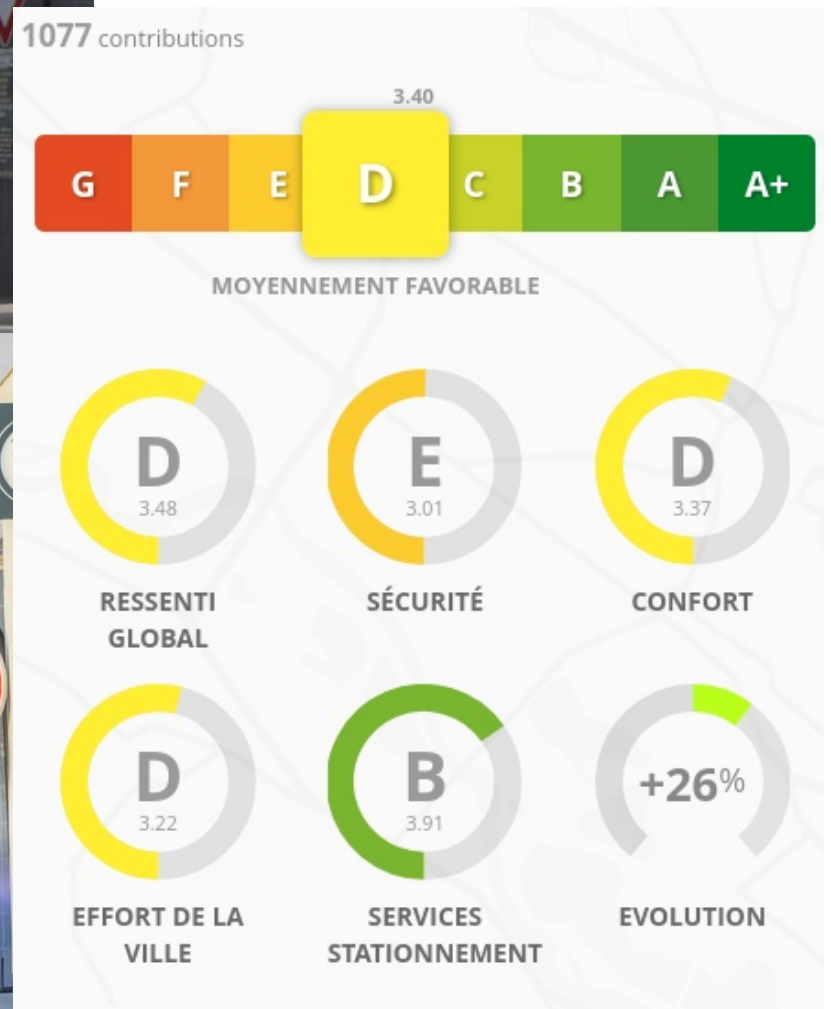
Pau à vélo met à la disposition des candidats son expertise, construite sur l'analyse d'exemples déjà en place dans d'autres villes. Notre association place des ambitions hautes, et avance des propositions que certains trouveront utopiques. Mais l'utopie n'est-elle pas plutôt d'espérer ne rien changer à nos modes de vies en ignorant les défis qui nous sont posés ?




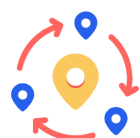



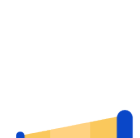






*Favoriser les déplacements actifs, c'est rendre la ville accueillante pour tous et répondre aux défis à venir.
Exemple de la transformation de la rue Carnot à Pau*



Baromètre vélo : Résultat pour Pau



CANDIDATS : ENGAGEZ-VOUS !

-  1. Repenser le plan de circulation pour apaiser la commune
-  2. Déployer un Réseau Express Vélo (REV)
-  3. Généraliser les rues scolaires devant chaque établissement
-  4. Installer du stationnement vélo aux lieux stratégiques
-  5. Financer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour tous les élèves de CM1/CM2
-  6. Soutenir les associations vélo locales
-  7. Porter le vélo auprès de l'intercommunalité
-  8. Pérenniser un·e référent·e mobilité active
-  9. Organiser une commission de concertation rassemblant les représentants d'utilisateurs et utilisatrices
-  10. Déployer un grand plan piéton
-  11. Redonner vie au boulevard Alsace Lorraine
-  12. Développer les zones piétonnes



1. REPENSER LE PLAN DE CIRCULATION POUR APAISER LA COMMUNE

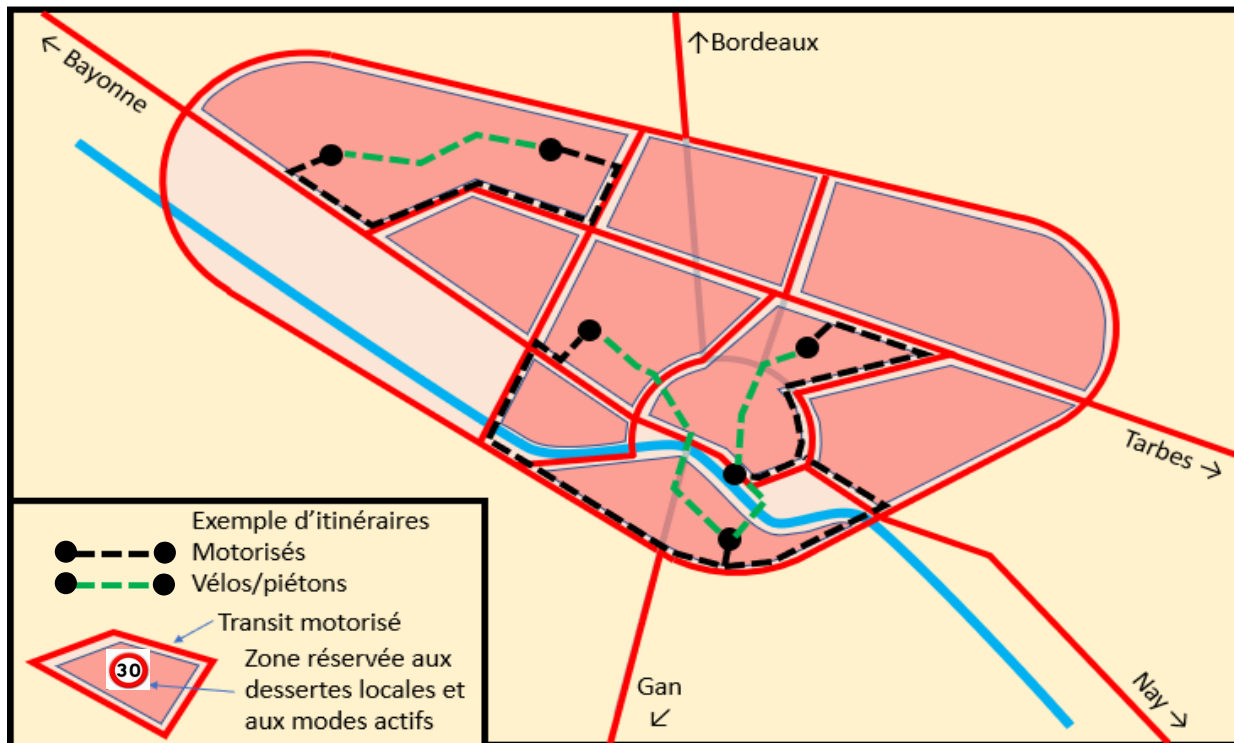


Schéma de hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération. **Les itinéraires motorisés sont canalisés sur les grands axes, les itinéraires actifs peuvent traverser les quartiers.** Retrouvez en annexe notre plan détaillé de hiérarchisation de la voirie

Action 1b Généraliser le 30km/h et faire du 50km/h l'exception
Développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Action 1c Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Action 1d Mettre en place un régime de priorité harmonisé pour les cyclistes sur toutes les intersections de l'agglomération.

Action 1a Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes.

Organiser et **hiérarchiser** la voirie au niveau de l'agglomération : définir les grands axes de transit motorisé.

Protéger les quartiers résidentiels et y rendre la vie agréable en y supprimant le trafic de traversée (voir zoom page suivante).

Intégrer des aménagements PMR, piétons, et cyclables sur les grands axes

Dernier kilomètre

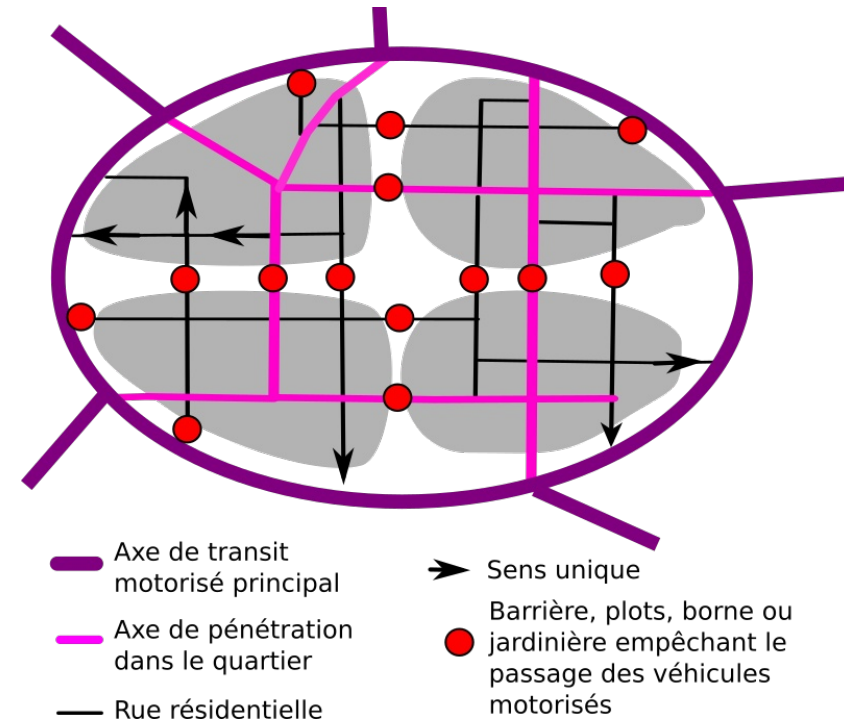
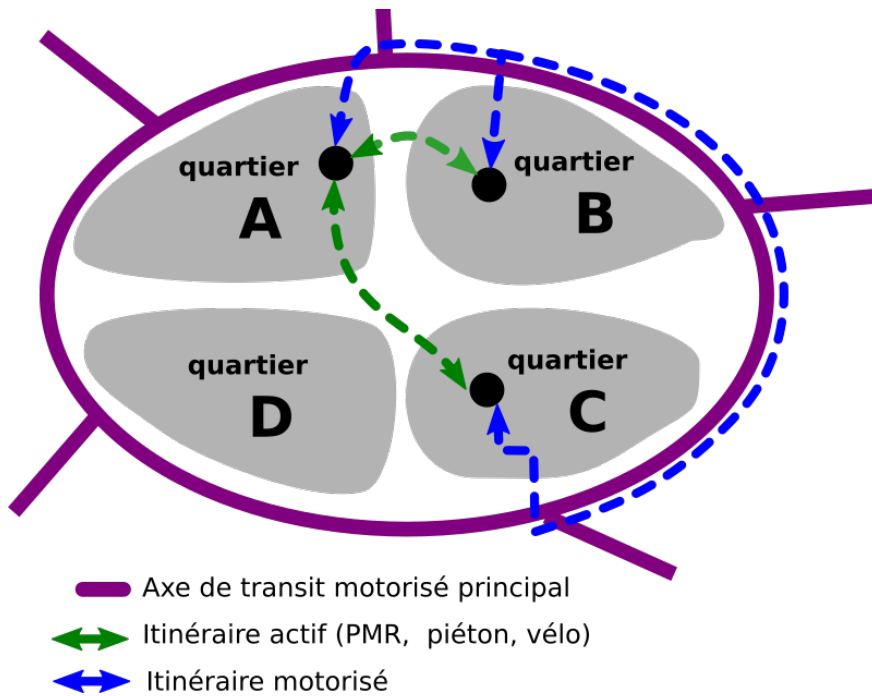
Action 1e Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.






ZOOM

Protéger les quartiers résidentiels



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, et on organise des sens uniques. C'est le [modèle « Van den Berg »](#). Une proposition de plan de circulation basé sur ce modèle est proposé en annexe pour les quartiers du centre de Pau.



A l'abri du trafic de traversée, les quartiers redeviennent agréables et sûrs, comme peut l'être une impasse résidentielle. Les déplacements à pied ou à vélo y deviennent très attractifs, et ce sont les plus efficaces pour se rendre dans les quartiers voisins.

Action 1f Créer des pistes cyclables larges, continues et séparées sur les grands axes

- Rue Marca, avenue du XIV Juillet
- Avenue Jean Mermoz
- Avenues du Général Leclerc, Avenue Alfred Nobel
- Route de Bayonne et Rue d'Etigny
- Cours Léon Bérard, Avenue de l'Université, **Boulevard Tourasse**, Route de Tarbes
- Boulevard d'Alsace Lorraine
- Avenue Gaston Phoebus, Boulevard Champetier de Ribes
- Avenue Edouard VII

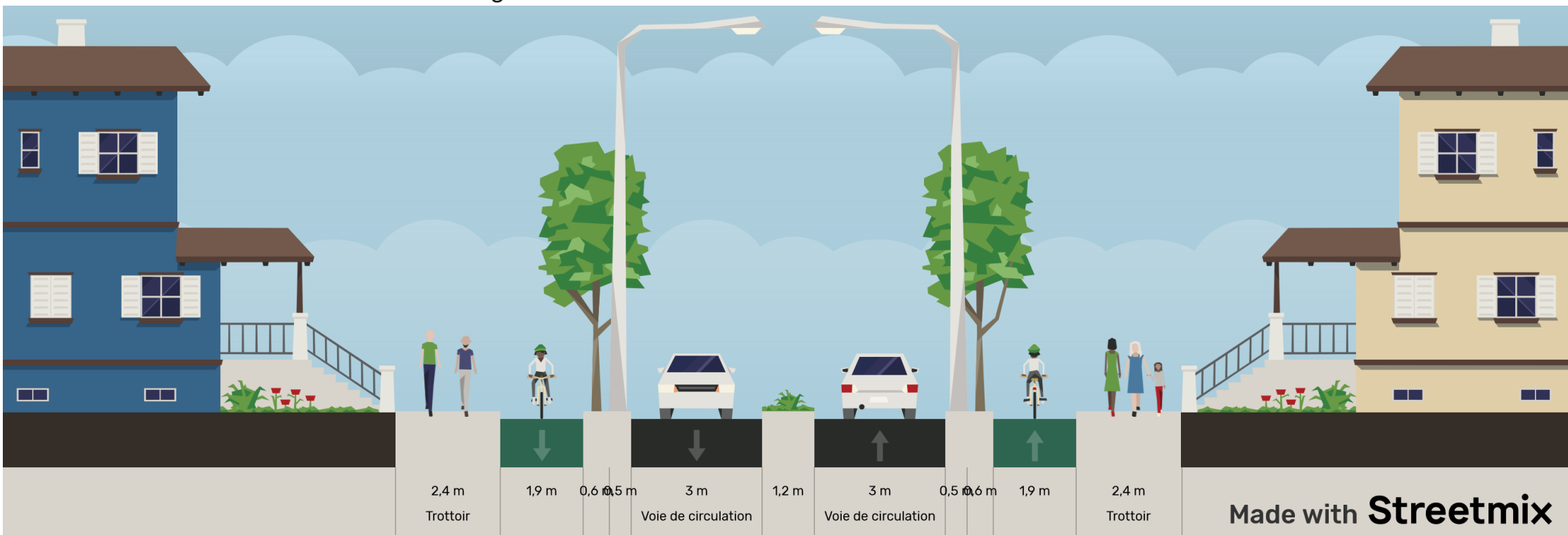
Les axes cyclables de ces voies ne doivent pas être des couloirs de bus partagés, ni des voies vertes ou de simples marquages au sol, mais bien des pistes cyclables en site propre.

Action 1g Se conformer aux normes d'exigence les plus élevées pour le confort et la sécurité des mobilités actives.

Action 1h Sécuriser les ronds-points existants et ne pas en créer de nouveaux.

Action 1i 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, entretien des arbustes et remplacement des arbustes qui masquent les cyclistes aux intersections. Proposer des itinéraires de déviations sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Vue du Boulevard Tourasse réaménagé



2. DÉPLOYER UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO(REV)



Action 2 Déployer un réseau express vélo (REV).

6 grandes lignes cyclables

- pénétrantes et transversales de l'agglomération
- reliant sans détour les grands pôles.
- connectées avec les dessertes cyclables locales
- le REV est complémentaire et connecté à la véloroute v81 et à la voie verte de la vallée d'Ossau



ZOOM

Les maillons du REV

Sur le Réseau Express Vélo, on doit trouver **exclusivement des vélorues ou des pistes cyclables sécurisées** :

- Confortables et prioritaires.
- Capable d'absorber un trafic important de vélos.



Le réseau chronovélo à Grenoble

3. GÉNÉRALISER LES RUES SCOLAIRES DEVANT CHAQUE ÉTABLISSEMENT



Action 3 Supprimer la circulation devant les écoles via la création d'aires piétonnes propices à la convivialité. Réduit les accidents et agit sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Vue du Boulevard Barbanègre apaisé devant le lycée Barthou à Pau



ZOOM

La mobilité scolaire

- Seuls 9 % des élèves de CM2 et 36 % des élèves de 6^e vont seuls à l'école ou au collège¹. Principale raison : plus de 9 parents sur 10 ont peur du risque d'accident de la route¹.
- C'est un problème de santé. Les jeunes ont perdu 25 % de capacité physique depuis les années 1970². Ils sont aussi plus sensibles à la pollution (1200 morts prématurées de jeunes chaque année en Europe en raison de la pollution de l'air³).
- C'est un problème d'autonomie. L'âge du premier déplacement autonome des enfants ne cesse de reculer. Or, l'autonomie est essentielle au développement de l'enfant. Elle libère aussi la mobilité des parents, qui n'ont plus à « faire le taxi ».
- C'est un problème pour l'avenir. Les habitudes prises pendant l'enfance restent généralement ancrées à l'âge adulte : un jeune cycliste est un cycliste pour la vie.

¹ Etude l'ADEME, 2025

² Rapport du Haut Conseil de la famille, de l'enfance et de l'âge, 2024

³ Etude de l'Agence Européenne de l'Environnement, 2023



4. INSTALLER DU STATIONNEMENT VÉLO AUX LIEUX STRATÉGIQUES

Garantir la présence de stationnements vélo abrités et clos aux lieux du quotidiens (habitat, gares/pôles d'intermodalité, écoles, sites employeurs) et déployer des arceaux en libre accès de manière diffuse en cœur de ville pour les stationnements de courte durée (espaces publics, commerces)

Le type de stationnement dépend du lieu d'usage :

- abris fermés et sécurisés : gares, pôles d'intermodalité, zones résidentielles
- arceaux et stationnement en accès libre : centre-ville, services et équipements publics

Action 4a Offrir du stationnement vélo sécurisé :

- 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)

Action 4b Développer les abris couverts pour les lieux accueillant du public (médiathèque, salle de spectacle, halles, salle de sports et gymnases, écoles...)

Action 4c 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.

Action 4d 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.



Action 4e 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.

5. FINANCER LE SAVOIR ROULER À VÉLO (SRAV) POUR TOUS LES ÉLÈVES DE CM1/CM2

Permettre à tous les enfants d'apprendre à se déplacer à vélo en sécurité grâce à la généralisation du SRAV. Renforce l'autonomie et la sécurité dès le plus jeune âge. Associer écoles, associations et intercommunalité pour couvrir 100% des élèves.



Action 5a Financer le déploiement du programme national “savoir rouler à vélo” dans les écoles primaires.

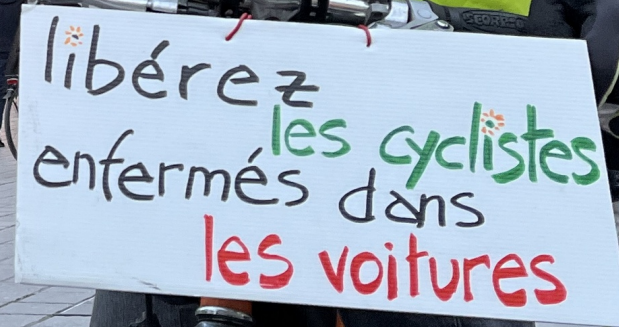
Action 5b Aider les établissements scolaires à s’équiper en vélos pour faciliter l’apprentissage à l’école et l’accès des élèves et habitants à des vélos en état de marche (en lien avec l’action 5d location/prêt).

Action 5c Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l’école.

Action 5d Créer une aide à l’achat d’un vélo pour les enfants et développer une offre de location à destination des enfants.

Action 5e Effectuer spécifiquement une mesure annuelle de la part modale des collégiens, et mettre en place des mesures pour qu’elle atteigne 50% d’ici la fin du mandat.

6. SOUTENIR LES ASSOCIATIONS VÉLO LOCALES





Action 6a Accorder un soutien logistique et financier aux associations (locaux, subventions, appels à projets) pour qu'elles puissent assurer leurs missions.

Action 6b Associer systématiquement les associations dans la construction des politiques cyclables.

Action 6c 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.

7. PORTER LE VÉLO AUPRÈS DE L'INTERCOMMUNALITÉ

Action 7a

Créer des continuités cyclables entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines.

En attendant la mise en place du Réseau Express Vélo, une connexion de qualité avec la Véloroute V81 (est-ouest) et 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.

REV intercommunal, circulation cohérente, services vélo mutualisés...



Les lavandières à vélo

Action 7b Impulser le projet des lavandières à vélo auprès de l'intercommunalité.

Le collège des Lavandières est le collège du secteur de Bizanos, Idron et Lée. Plus de 40% des 600 collégiens proviennent d'Idron et Lée.

Une connexion cyclable pourrait être créée à l'échelle de l'intercommunalité, pour relier l'école primaire de Lée à ce collège.

Ce projet vise à lever le principal frein à l'emploi du vélo comme mode d'accès au collège : le manque d'infrastructure cyclable sécurisée.

L'itinéraire proposé passe par des routes très peu fréquentées, ou interdites aux véhicules motorisés. Il suppose la création et l'aménagement de quelques tronçons, notamment :

- Une passerelle cyclable et piétonne au dessus de la D802, pour assurer la continuité du chemin des Cambets.
- Un cheminement le long de l'Ousse sur la commune de Pau, pour déboucher sur le collège.

<https://www.pauavelo.fr/blog/2024/les-lavandieres-a-velo/>

La passerelle de Franqueville

Action 7c Impulser l'accessibilité de la passerelle de Franqueville par une rampe.

Inaugurée en 2018 et financée avec des fonds européens, cette passerelle est inaccessible pour toutes les personnes à mobilité réduite (poussettes, fauteuils,...), mais aussi pour tous ceux qui ont des difficultés à passer les marches avec leur vélo (enfants, personnes âgées avec un vélo lourd, vélo cargo...).

<https://pauvelo.fr/blog/2018/nous-avons-exige-une-passerelle-accessible-a-tous/>





Désigner une personne clairement identifiée (élu·e de premier rang) chargée du suivi des projets mobilité active, de la coordination avec l'intercommunalité, du lien avec les associations locales et du pilotage des actions (aménagement, SRAV, stationnement, concertation).

8. CRÉER OU PÉRENNISER UN·E RÉFÉRENT·E MOBILITÉ ACTIVE AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ



Action 8a Nommer un **maire adjoint aux mobilités actives, membre du cabinet**, qui sera chargé du suivi des projets vélo, de la coordination avec l'intercommunalité, du lien avec les associations locales et du pilotage des actions (aménagement, SRAV, stationnement, concertation).

Action 8b Dès le début de mandat, définir un plan vélo sur la mandature :

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 6 fois par an ;
- en établissant un budget annuel, en pourcentage du budget voirie, à minima proportionnel à la part modale visée.

Action 8c 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 2030 et 16 % en fin de mandat.

Action 8d Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les violences motorisées, 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.
Promouvoir l'usage de la marche et du vélo.

Action 8e Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Action 8f Tous les ans le 22 septembre, créer une journée où le trafic motorisé est très restreint ou interdit sur la commune.

Action 8g Installer des compteurs de passage vélo, affichant un score lisible par le public, et situés à des points emblématiques de la ville. Partager les données publiquement et régulièrement.

Action 8h Étendre l'aide à l'achat de vélo aux vélos non-électrique (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Action 8i 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).

Action 8j Inciter les agents de la municipalité à se déplacer à vélo, en augmentant notamment la flotte de vélo mis à leur disposition.

Action 8k Inciter 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,
- Inciter les entreprises à créer leurs plans de mobilités, en commençant par les plus grandes. Cet accompagnement pourra aussi permettre la mise en place de stationnements vélos, douches et vestiaires dans les entreprises.

Action 8l Réprimer systématiquement le stationnement sur aménagements PMRs, piétons ou cyclables, ainsi que les excès de vitesse.



9. ORGANISER UNE COMMISSION DE CONCERTATION RASSEMBLANT LES REPRÉSENTANTS D'USAGERS ET USAGÈRES

Replacer les besoins des habitant·es au cœur des décisions.

Action 9a créer une commission de concertation (ou comité vélo) réunissant élu·es, services techniques, associations d'usagers et autres acteurs concernés (parents d'élèves, commerçants...).

Action 9b Effectuer une visite semestrielle à pied et à vélo d'axes de desserte scolaire structurants, avec enfants et associations.



10. DÉPLOYER UN GRAND PLAN PIÉTON

Action 10 Déployer un grand plan piéton

Grands trottoirs dégagés, traversées sereines, accessibilité garantie pour donner envie de se déplacer à pied.



Aujourd'hui

Action 11 Redonner vie au boulevard Alsace-Lorraine.



Demain

11. REDONNER VIE AU BOULEVARD ALSACE-LORRAINE



Un axe majeur très problématique

1 430 passages cyclistes quotidiens, l'axe le plus pédalé de Pau¹

10 000 à 15 000 véhicules motorisés/jour selon les secteurs

La place occupée par le stationnement sur ce boulevard pose de **vrais problème d'accessibilité et donc de dignité** pour toutes les personnes à mobilités réduites (poussettes, fauteuils roulants...). Pourtant, avec ses **alignements d'arbres**, ce boulevard possède un atout important pour offrir un cadre agréable, incitant à pratiquer la marche ou le vélo pour se déplacer, et accueillant pour les personnes à mobilité réduite.

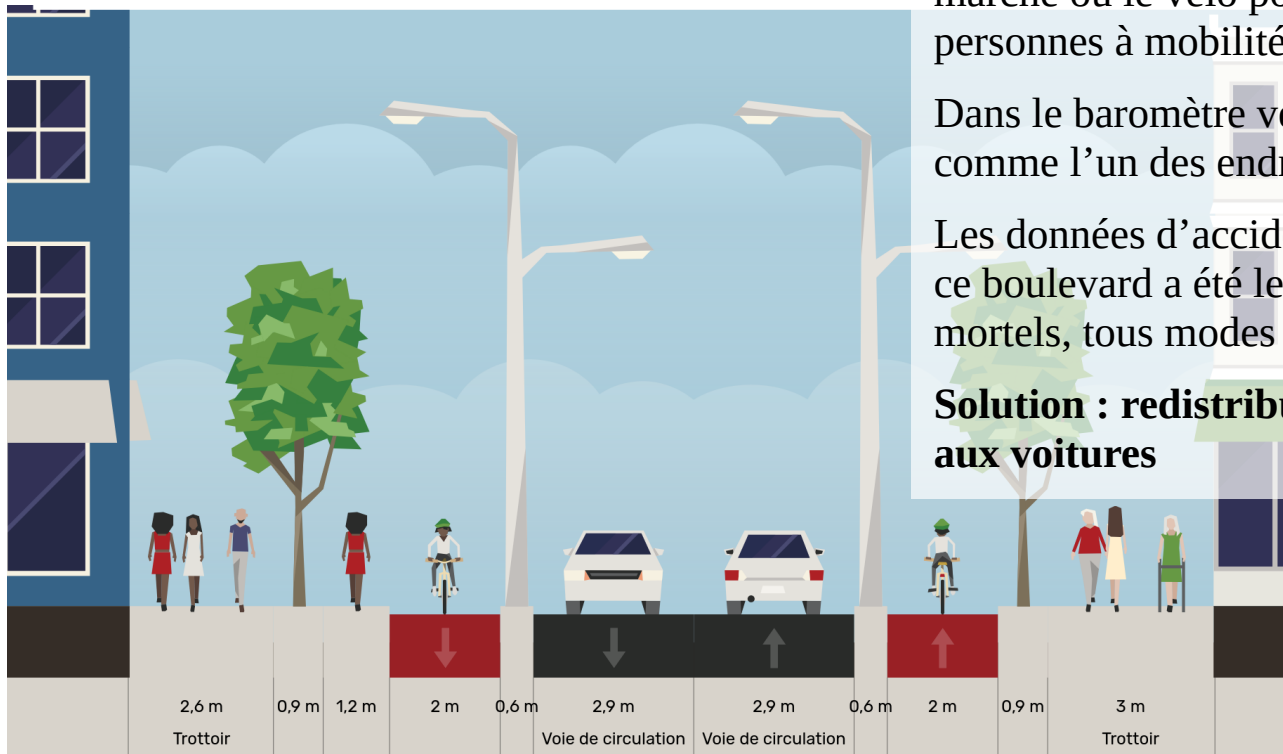
Dans le baromètre vélo 2025, ce boulevard est clairement ressorti comme l'un des endroits **concentrant les points noirs**.

Les données d'accidentologie confirment ce ressenti, depuis 2017, ce boulevard a été le théâtre de 103 accidents, dont 10 graves et 2 mortels, tous modes de déplacement confondus².

Solution : redistribuer un espace réservé aujourd'hui à 90% aux voitures

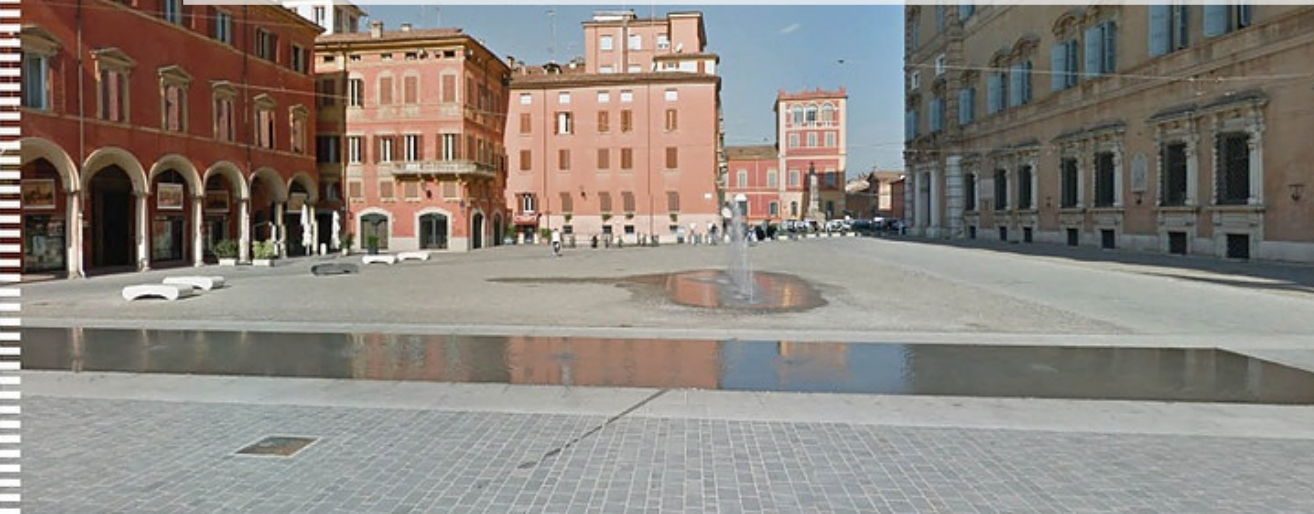
1 La république des pyrénées du 18 juillet 2025

2 Cartographie sur la base des données d'accidentologie onisr





— 2011 **Beaucoup moins de stationnement sur le boulevard Alsace-Lorraine ?**



- La reconfiguration favorisera les déplacements à vélo et en transport en commun, et donc aidera à limiter les besoins en véhicule et en stationnement.
- Des parkings en centre ville peuvent accueillir les visiteurs.
- Un service d'auto partage permettrait de mutualiser les voitures peu usitées
- Des parkings plus excentrés pourront être accessibles en quelques minutes avec un relais bus ou vélo, aussi bien pour les visiteurs que pour les résidents.
- Un stationnement réservé aux résidents pourrait être mis en place dans le centre-ville.

12. DÉVELOPPER LES ZONES PIETONNES



Vue de la place St Louis de Gonzague apaisée, à Pau

Action 12a Étendre la zone piétonne du centre pour couvrir :

- l'ensemble du quartier hypercentre
- 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.

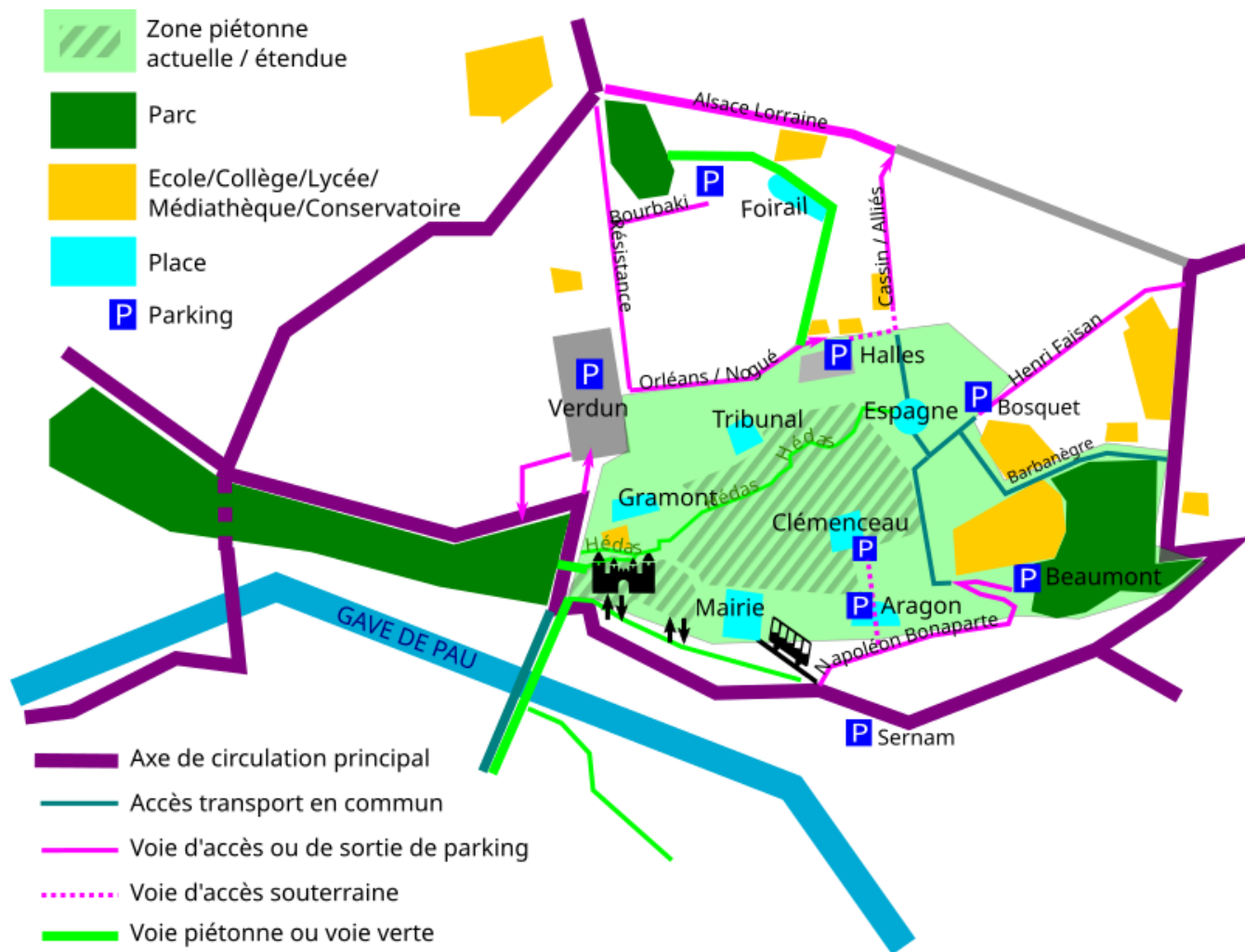


Schéma de l'extension de la zone piétonne.

Nous proposons en annexe un plan détaillé de la zone piétonne étendue

Parkings

- Déplacer les accès motorisés des parkings Aragon et Clémenceau sur l'avenue Napoléon Bonaparte pour les supprimer de la zone piétonne.
- Canaliser le flux d'entrée/sortie du parking de la République (Halles) dans des sens uniques, pour donner plus d'espace aux piétons, PMRs et cyclistes.
- Offrir aux riverains un accès privilégié aux parkings souterrains du centre-ville afin de supprimer le stationnement de surface.

Transport en commun

Assurer la desserte de la zone piétonne par les transports en commun sur certaines voies.

Vélo

Sur les axes du Réseau Express Vélo, prévoir des pistes cyclables pour assurer la traversée de la zone piétonne sur une chaussée séparée des piétons.

Action 12b Créer des zones piétonnes dans les différents centres des quartiers de Pau (Hameau, Allées de Morlaàs, Saragosse, Peyroulet, St Joseph, Trespoey, Buisson, 14 juillet, Université...).

Une zone piétonne étendue



ZOOM



Sûre

Aux abords des établissements scolaires, de la médiathèque et des parcs, les promeneurs et les élèves seront en sécurité dans un cadre agréable.

Commerciale

Un environnement attrayant où il fait bon déambuler redynamise le commerce de proximité.

Touristique

Cette aire piétonne étendue inclut des places, monuments, salles de spectacles et parcs emblématiques de la ville. Elle regorge de cafés, restaurants et terrasses, et attire les visiteurs venus de près ou de loin.

Accessible

Reliée à de grands axes cyclables, à la gare, et avec de nombreux parkings à ses abords, la zone piétonne est accessible à tous les publics.



Vue de l'avenue Alfred de Musset apaisée, au parc Beaumont à Pau

Pau à Vélo est une association membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). La FUB a organisé une opération d'envergure nationale pour proposer des chartes aux candidats aux élections municipales. Ce document a été rédigé par Pau à Vélo, et s'inscrit dans l'opération de la FUB.

Retrouvez la charte de la FUB, qui a guidé la rédaction de ce document détaillé :

https://municipales2026.fub.fr/charte/pdf?code_insee=64445

Retrouvez le questionnaire destiné aux candidats aux municipales de Pau, ainsi que leurs réponses :

<https://framaforms.org/node/1390875/webform-results>

Note : cette page donne aussi accès au résultat du baromètre des villes cyclables pour la ville de Pau.

Association Pau à Vélo, 84 avenue de Buros, 64000 Pau asso@pauavelo.fr 07 69 62 75 56

Site Web: <http://www.pauavelo.fr>

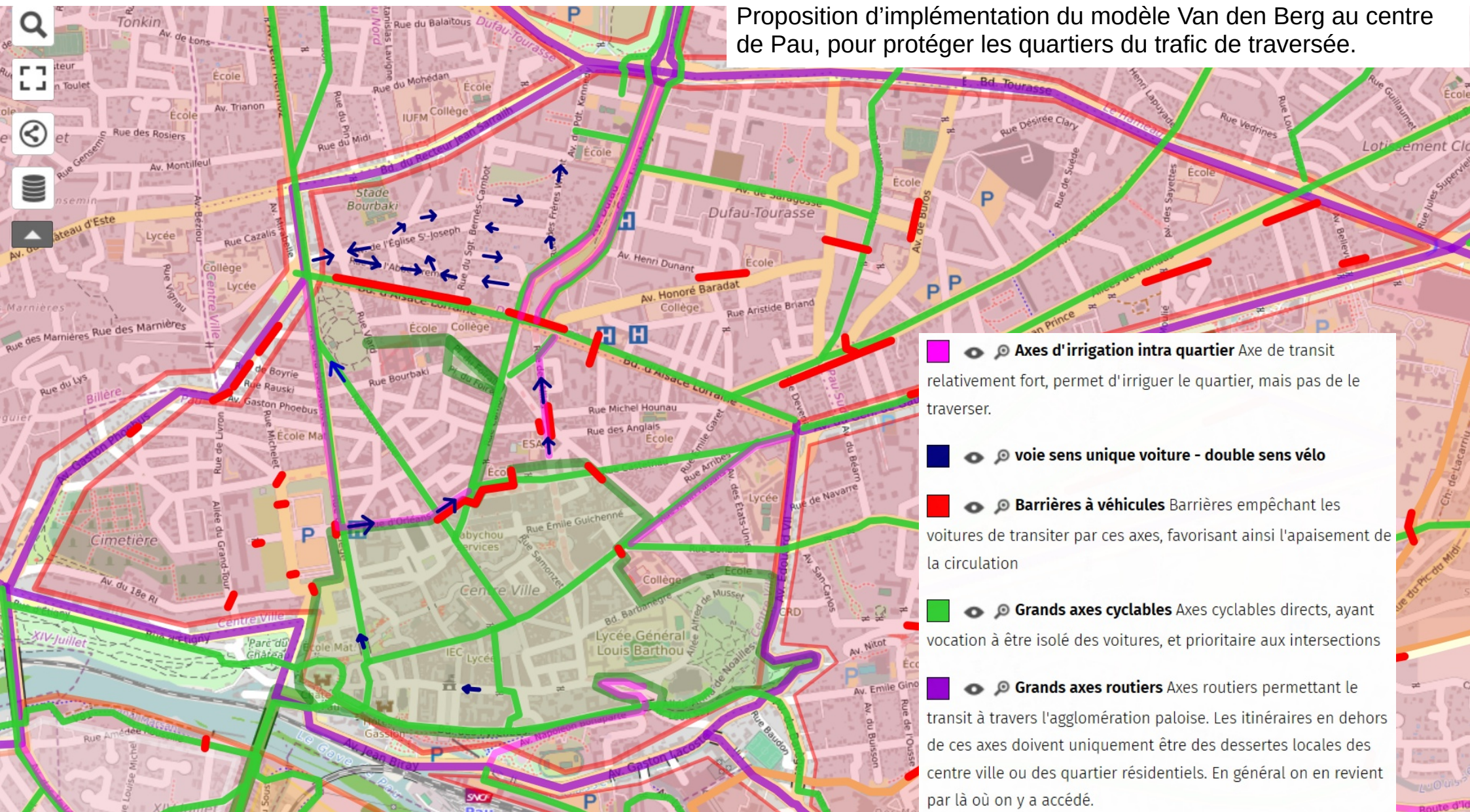
Facebook: <https://www.facebook.com/pauaveloo>

Instagram : <https://instagram.com/pauavelo>



ANNEXES

Proposition d'implémentation du modèle Van den Berg au centre de Pau, pour protéger les quartiers du trafic de traversée.



- Axes d'irrigation intra quartier** Axe de transit relativement fort, permet d'irriguer le quartier, mais pas de traverser.
- voie sens unique voiture - double sens vélo**
- 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.
- Aire Piétonne**
- Zones sans trafic de traversée** Zones où seules les voitures souhaitant s'y rendre doivent pénétrer.

Proposition d'extension de la zone piétonne

