

Hervé LAURENT
20 bis rue d'Etigny
64000 PAU
tel : 06.63.47.42.76
mel : laurentherve76@gmail.com

Monsieur le Maire
Ville de Pau
Place Royale
64000 PAU

à Pau, 22 février 2026

Copies :

- Monsieur Michel Capéran, adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des travaux
- Monsieur Nicolas Patriarche, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées en charge des Mobilités
- Association Pau à Vélo

Objet : Non-respect de l'article L228-2 du code de l'environnement sur l'avenue du 18^e Régiment d'Infanterie

Monsieur le Maire,

J'ai pu constater que des travaux de rénovation de la couche de roulement en enrobé ont été réalisés en juillet 2024, à Pau, sur l'ensemble de l'avenue du 18^e Régiment d'Infanterie, entre l'avenue Gaston Phoebus et l'allée du Grand Tour. S'agissant de travaux de rénovation d'une voirie urbaine, l'[article L228-2 du code de l'environnement](#)¹ s'applique pleinement. Hors, comme pour la rue Bayard en 2016, la réfection a été faite strictement à l'identique de l'aménagement préexistant. Les fils d'eau n'ont pas été impactés par ces travaux, le double-sens général de circulation a été conservé, de même que les bandes de stationnement bilatérales présentes sur la plupart du linéaire. A ceci près que l'îlot sécurisant la traversée piétonne à proximité de l'allée du Grand Tour n'a pas été restitué à l'issue des travaux.



*Photographie de la rue dans sa configuration actuelle (regard vers l'ouest)
La limite de réfection des enrobés est visible au premier plan*

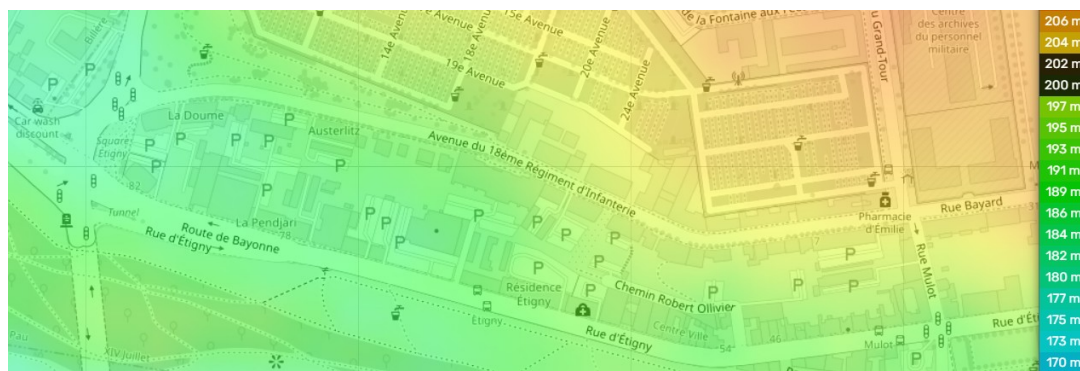
1 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039784686

Je rappelle les règles énoncées par l'article L228-2 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur depuis le 27 décembre 2019 (article 61 de la Loi d'Orientation des Mobilités) :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

Avec la rue d'Etigny, l'avenue du 18^e RI est un des principaux axes permettant d'accéder à vélo au centre-ville de Pau depuis la route de Bayonne. Elle forme aussi une liaison pertinente depuis la rive gauche du gave (Jurançon) via le Pont d'Espagne, malgré le niveau de sécurité dégradé de cette liaison depuis la [décision en 2015 de démolir la piste cyclable](#)² auparavant aménagée sur cet ouvrage d'art, et l'abandon d'[une sécurisation du carrefour situé au débouché du tunnel](#)³, qui avait pourtant été promise à l'association d'usager-ères Pau à Vélo. L'avenue du 18^e RI présente l'avantage d'accueillir un trafic motorisé très inférieur à la rue d'Etigny (sur laquelle des pics de 1000 véhicules/heure peuvent être atteints en heure de pointe). Son autre atout est de présenter une pente relativement limitée variant de 2 à 5 % (22 m de dénivelé sur un linéaire de 700 m), à la portée de la plupart des cyclistes, même les moins aguerri-es.



Carte topographique (OpenStreetMap)

De plus, l'avenue du 18^e RI n'accueille pas de ligne de bus, la ligne 7 du réseau Idélis cheminant à double sens sur l'allée du Grand Tour et la rue Bayard, comme la navette Coxitis, qui ne circule qu'en sens anti-horaire sur ces rues. La circulation des transports collectifs ne peut donc justifier à elle seule le maintien d'un double sens de circulation générale.

Le trottoir nord/pair de l'avenue du 18^e RI présente une pente en travers importante, il est très étroit, régulièrement encombré, peu voire pas accessible aux Personnes à Mobilité Réduite. Ces travaux auraient dû être l'occasion de le recalibrer avec une largeur et un nivellement plus satisfaisants.

En face, côté sud/impair, le trottoir est plus large, accessible. Les arbres plantés de longue date sont heureusement robustes, malgré de traitement peu favorable des pieds d'arbres, cerclés d'enrobé, parfois jusqu'au contact du collet. Cette intervention aurait pu être l'occasion de leur offrir plus d'espace. Elle aurait surtout pu être accompagnée d'une désimperméabilisation et d'un amendement des sols, accompagné de l'ajout d'une strate basse, permettant d'offrir plus de place à la nature en ville en développant la biodiversité,

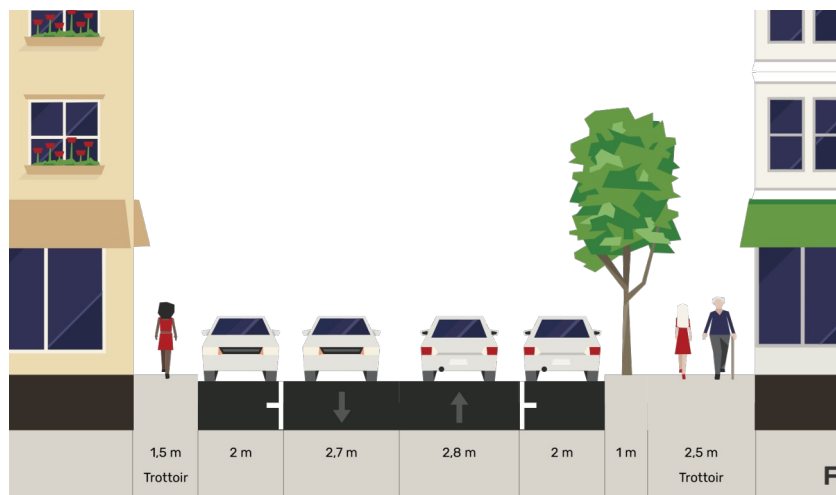
2 <https://www.larepubliquedespyrenees.fr/societe/vie-quotidienne/voies-cyclables-reduites-au-pont-d-espagne-les-cyclistes-en-colere-4950173.php>

3 <https://pauvelo.fr/blog/2021/proposition-pour-le-pont-despagne/>

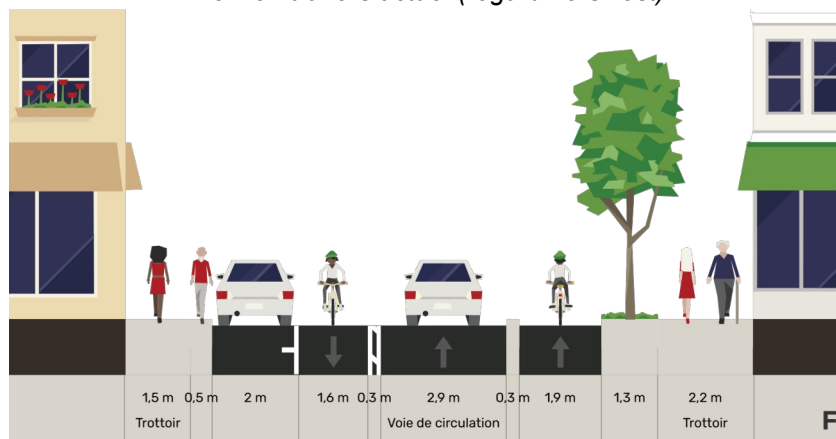
affermissant la trame verte reliant à l'ouest le parc public longeant le cimetière et le nouveau square Etigny, et à l'est la promenade plantée de la rue Bayard.

Au delà du manque d'ambition qui transparaît dans ce simple renouvellement des enrobés de chaussée, ces travaux ne respectent pas la loi, ignorant l'article L228-2 du code de l'environnement précité. Parmi le champ des possibles, deux solutions auraient permis de se mettre en conformité :

- La neutralisation totale des deux bandes de stationnement permettrait de marquer deux généreuses bandes cyclables de part et d'autre de la rue. La suppression de ces places de stationnement gratuites, parfois pour des habitant-es qui ne disposent pas de places dans leur immeuble, serait probablement mal accueillie, et devrait être accompagnée d'une communication renforcée et d'un encouragement à utiliser d'autres modes au quotidien. Une nouvelle extension de la zone de stationnement payant permettrait certainement de redonner un peu de respiration aux riverains abonnés du quartier, dont les rues sont envahies par les visiteurs qui ne peuvent ou ne souhaitent pas stationner sur les parkings de la place de Verdun.
- Une mise à sens unique avec création d'un double-sens cyclable. Une brève analyse de différents scénarios de plan de circulation donne l'avantage à un sens unique d'ouest en est, qui génère le moins de détour pour les riverains, grâce à la très bonne connexion de l'accès ouest avec les axes structurants. Pour quitter l'avenue du 18^e RI, les sens uniques descendants des rues Mulot et Marca débouchant sur la rue d'Etigny sont aussi un argument pour privilégier le sens unique ouest-est. La largeur récupérée par la mise à sens unique permettrait la création d'une piste cyclable protégée en rive sud dans le sens de la montée (à sécuriser en priorité du fait du différentiel de vitesse plus important), et la création d'une bande cyclable dans le sens de la descente, tout en conservant une bande de stationnement en rive nord et en élargissant le trottoir nord afin de le rendre pleinement accessible. Les coupe ci-dessous illustrent la situation actuelle et la solution d'aménagement à privilégier.



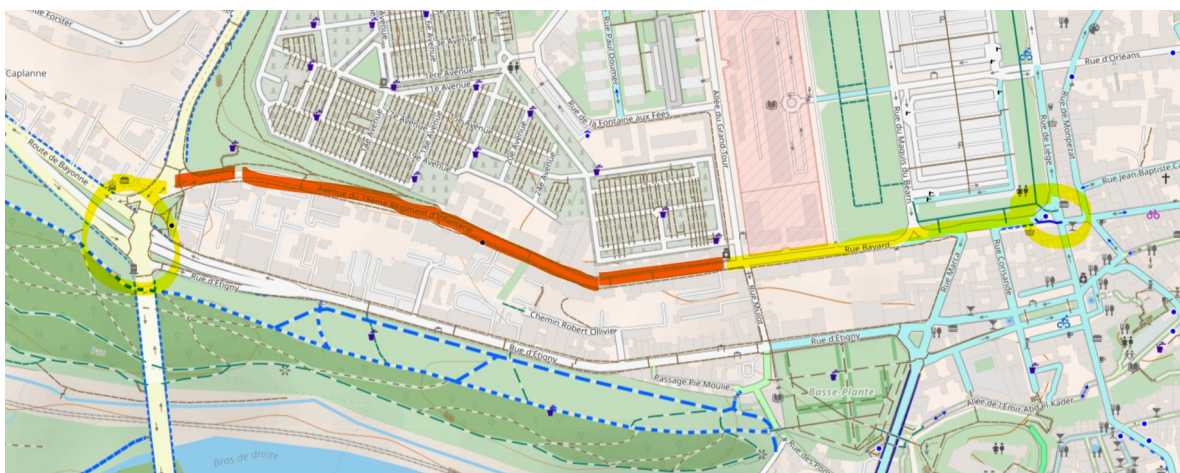
Profil en travers actuel (regard vers l'est)



Proposition de profil en travers (regard vers l'est)

Quelle que soit la solution adoptée, il paraît nécessaire et approprié de passer la rue du 18^e RI en zone 30, du fait du trafic relativement limité qu'elle accueille et d'autant plus si elle est mise à sens unique. Cette limitation de vitesse permettra d'assurer une meilleure cohabitation entre modes, d'autant plus en l'absence de piste cyclable séparée dans un ou les deux sens. Cette réflexion a probablement déjà été menée concernant le quartier Gaston Phoebus, quartier essentiellement résidentiel situé plus au nord. Ainsi, j'invite à considérer l'agrandissement de la zone 30 pour ces faubourgs ouest comprenant les rues du 18^e RI et d'Etigny, le quartier Gaston Phoebus et l'allée du Grand Tour les reliant. Le carrefour du pont d'Espagne marque l'entrée de ville, et seuls les grands axes situés au-delà ont encore vocation à accueillir un trafic de transit résiduel temporairement limité à 50 km/h (avenue Gaston Phoebus, route de Bayonne et pont d'Espagne).

J'estime à environ 60 000 € les travaux de simple mise en conformité vis-à-vis de la Loi d'Orientation des Mobilités (pose d'un séparateur ancré et modification des signalisations horizontale et verticale). Auxquels il faudrait ajouter au moins le double (120 000 €) si la collectivité souhaitait améliorer l'accessibilité du trottoir nord et végétaliser les pieds d'arbres en rive sud. Par ailleurs, la reprise de l'aménagement sur cette rue pour donner la place due aux modes actifs reviendra interroger la nécessaire sécurisation du carrefour du Pont d'Espagne, ainsi que l'étude d'une continuité cyclable en double-sens sur la rue Bayard jusqu'à la rue Bernadotte. Au delà de cette mise en conformité, je vous invite donc à étudier avec le plus grand sérieux un projet global créant un linéaire complet entre l'entrée ouest de la ville (dont le volet cyclabilité est déjà intégré dans l'avant-projet d'aménagement Chronobus) et le cœur historique apaisé (rue Bernadotte) via l'avenue du 18^e RI et la rue Bayard.



Suggestion d'un périmètre global d'intervention afin de créer une continuité cyclable

Les travaux de rénovation à l'identique qui ont été réalisés sur l'avenue du 18^e Régime d'Infanterie viennent s'ajouter à la liste de plus en plus longue de travaux entrepris en ignorant l'article L228-2 du code de l'environnement. J'avais pour ma part déjà listé plus d'une trentaine de rues pour lesquelles cet article de loi a été oublié, tant sur des axes de responsabilité Ville de Pau que sur des axes transférés à la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Cet article de loi existe depuis maintenant 30 ans, instauré en 1996 par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite loi LAURE. Comme le rappelait le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation [en mars 2025 en question orale au Sénat](https://www.senat.fr/questions/base/2025/qSEQ25020337S.html)⁴ : « L'objectif de cet article L. 228-2 du code de l'environnement est de profiter des travaux programmés pour réaliser - à moindre coût - la transformation nécessaire de nos villes en vue de l'accueil des cyclistes et de leur circulation de manière sécurisée. » La durée de vie de la couche de roulement d'une chaussée urbaine étant de 10 à 30 ans avant de recourir à une intervention visant à la maintenir en condition opérationnelle, si la loi « LAURE » avait été respectée par les gestionnaires de voirie, l'ensemble des villes françaises bénéficierait déjà d'un réseau cyclable densément maillé. Malheureusement, la Ville de Pau n'a pas fait mieux que bien d'autres dans ce domaine, jusqu'encore récemment, comme le démontre l'exemple de l'avenue du 18^e Régiment d'Infanterie.

4 <https://www.senat.fr/questions/base/2025/qSEQ25020337S.html>

Une transformation substantielle de la ville en faveur des mobilités actives se fait toujours attendre. D'après [les chiffres du recensement de l'INSEE](#)⁵, en 2022, 67 % des actifs palois-es utilisaient encore une voiture sur leurs trajets domicile-travail (et 7,8 % un vélo). Et dès que l'on s'écarte en première et deuxième couronne, l'offre de transport public est moins attractive, les distances s'allongent en défaveur du vélo et l'absence d'aménagements sécurisés ne vient pas compenser. Comme le pointe également les données cartographiques du [Baromètre Vélo de la FUB](#)⁶, les voies d'accès à la ville centre étant insuffisamment sécurisées, à Jurançon, Lons, Lescar, Morlaàs, Uzès, la voiture représente plus de 80 % des déplacements vers le lieu de travail, et le vélo moins de 4 %. A peine mieux que les chiffres observés à l'échelle nationale. Pour avancer vers une indispensable montée en puissance du vélo dans les déplacements de l'agglomération paloise, je ne peux que vous inviter à doter le bassin de mobilités d'un schéma directeur vélo, donnant les orientations pour les années à venir, priorisant les axes à aménager, proposant un maillage hiérarchisé, à l'aide d'une cartographie claire du réseau objectif visant à rappeler l'enjeu cycle dans l'ensemble des projets de réaménagement ou de simples réfections de voiries.

Il serait regrettable que des recours au Tribunal Administratif deviennent nécessaires pour faire respecter une loi déjà vieille de 30 ans. Comme le faisait remarquer l'inspecteur général de l'administration, Emmanuel BARBE, à l'occasion de la présentation du [rapport sur les violences routières](#)⁷ lors de [son audition de ce 18 février](#)⁸ devant une commission sénatoriale, il faudra probablement en venir à un contrôle plus fort des Préfets pour faire respecter ces articles de loi constamment bafoués, les associations d'usagers n'étant pas en mesure d'ester en justice pour chaque manquement à la loi.

Comment est-il possible de passer outre cette obligation sur des dizaines d'opérations de renouvellement et parfois de réaménagement de voiries ? Les élu-es de la Ville de Pau font-elles sciemment ce choix ? Ou s'agit-il simplement d'une méconnaissance des textes ? Comme j'ai pu le constater moi-même dans le cadre professionnel, il n'est pas si compliqué de mettre en place une instance entre élus et techniciens qui statue sur les modifications à apporter (ou non) à une voirie avant tout projet de rénovation.

J'aimerais beaucoup que vous m'éclairiez à ce sujet, pour mieux comprendre les choix réalisés, qui, à force de retard pris sur les nécessaires adaptations de nos espaces publics, nous amènent à vivre pendant encore de nombreuses années dans une ville inadaptée aux enjeux du siècle en cours. Je tiens néanmoins à vous féliciter et vous remercier pour l'intégration d'infrastructures cyclables dans les grands projets récents et à venir de requalification, tels que l'entrée est (avenue du Général de Gaulle), l'accès à la gare de Pau depuis la place de la Monnaie (avenue Jean Biray), à l'occasion des travaux de réhabilitation du quartier Saragosse (Avenue Federico Garcia Lorca notamment) et le projet à venir de bus à haut niveau de service sur la route de Bayonne. Bien qu'il y ait toujours à redire sur la qualité de certaines réalisations, au moins le rappel à la loi n'est pas nécessaire sur ces grands projets. A l'inverse des réfections plus simples de voiries existantes, pour lesquelles un travail reste à mener pour insérer une phase programmatique visant à tenir compte des nouveaux enjeux de l'espace public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes meilleures salutations.

Hervé LAURENT

5 <https://statistiques-locales.insee.fr/>

6 <https://www.barometre-velo.fr/2025/carte/>

7 <https://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Rapports-recents/Prevenir-les-violences-et-apaiser-les-tensions-pour-mieux-partager-la-voie-publique>

8 https://videos.senat.fr/video.5693410_69959fe71cdcd.partage-de-la-voirie--audition-demmanuel-barbe