



✉ [velocite47@gmail.com](mailto:velocite47@gmail.com)  
📞 07 82 25 21 93  
📍 chez Café Vélo  
207 rue du Duc d'Orléans  
47000 Agen

MAIRIE D'AGEN – AGGLO AGEN

# BILAN DE MI-MANDAT 2020-2026

Ville d'Agen : 10 engagements examinés

p 2 à 5



**1 Vélo content**



**2 Vélos perplexes**



**6 Vélos préoccupés**



**1 Vélo mécontent**

Focus sur l'avenue Jean Jaurès.

p 6

Agglo Agen : point sur le schéma vélo

p 7 à 12



✉ velocite47@gmail.com  
📞 07 82 25 21 93  
📍 chez Café Vélo  
207 rue du Duc d'Orléans  
47000 Agen

## Propos liminaires

L'Agglomération d'Agen compterait **134 km** de pistes cyclables et **28 km** supplémentaires seraient en voie de réalisation. Attention la ville d'Agen ce n'est pas l'Agglo d'Agen.

Sur l'annonce de ces 134 kms de pistes cyclables derrière laquelle se cache le Maire, il faut souligner qu'une part importante est constituée de trottoirs partagés avec les piétons avec en prime l'usage du terme de voie verte pour masquer des infrastructures inadaptées. Pas ou peu de signalisation verticale, ni peinture, ni jalonnement. Nous estimons que seulement 50% sont d'un niveau de qualité suffisant pour aider à développer la pratique du vélo au quotidien. Et ces morceaux ne sont pas reliés entre eux.

Agen serait une ville parfaitement cyclable et même exemplaire, si on en croit le maire et président d'agglomération.

Pour autant, le **baromètre des villes cyclables** ne place pas Agen sur un piédestal (note E sur une échelle de A à G) et les réunions de cyclistes organisées par Vélocité en Agenais font état d'une situation dégradée, voire dangereuse des aménagements existants et de leurs discontinuités.

Cette situation n'effraie pas le cycliste expérimenté, mais constitue un frein majeur au développement de la pratique du vélo auprès de publics débutants ou peu assurés. C'est pourquoi Vélocité demande que les aménagements soient conçus en vue de garantir la sécurité des usagers et l'efficacité des trajets proposés.

A l'occasion du mi-mandat, nous proposons de revenir point par point sur les engagements pris en matière cyclable par la mairie d'une part et l'agglomération d'autre part, tels qu'ils nous ont été présentés.

Un focus est réalisé en fin de présentation sur l'avenue Jean Jaurès, axe stratégique et investissement majeur sur ce mandat.

Ce panorama des engagements est l'occasion pour Vélocité de renouveler à la municipalité d'Agen et à l'Agglo d'Agen **son offre de participation** aux réflexions à la fois sur le développement des mobilités actives, mais aussi sur les projets de travaux. Par la diversité de leurs expériences (âge, genre, type de trajets, matériel utilisé, etc), les adhérent.e.s de l'association peuvent contribuer à améliorer la cyclabilité des infrastructures.

Nous souhaitons pouvoir aborder dans un avenir proche avec les élus et les services techniques les points prioritaires suivants :

- L'aire piétonne (et plus généralement le plan de circulation en centre-ville) et la déviation de la passerelle Gauja : sujets urgents et sensibles
- L'avenue Jean Jaurès (+ sa liaison avec le pont bleu), la section entre le canal et Montanou : travaux en approche

L'attention des futurs candidat.e.s aux élections municipales pourra utilement être attirée vers :

- L'organisation d'un réseau de pistes en capacité de drainer des flux plus importants de cyclistes dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité,
- La résorption des points noirs bien connus
- La révision du plan de circulation en centre-ville afin d'éviter le genre de déconvenue rencontrée avec l'aire piétonne.
- Un diagnostic du réseau cyclable existant en vue de sa remise à niveau.



## VILLE D'AGEN

ENGAGEMENT N°64	COEUR DE VILLE D'AGEN : PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DOUCES	EN COURS
<p>En cœur de ville, la priorité sera donnée aux piétons et cyclistes. La voiture restera bienvenue dans le cœur de ville qui deviendra une zone 20 (vitesse limitée à 20 km/h, priorité absolue aux piétons).</p> <p>Nous veillerons au respect du partage de l'espace public piéton entre les nouvelles formes de mobilité électrique (trottinettes, overboard, skateboard...) et les piétons en mettant en place des <b>actions pédagogiques</b>.</p>		
<p>Situation au 15/09/2023</p>	<p>À partir du 3 juillet jusqu'à la fin de l'année, une expérimentation sera mise en place sur les zones piétonnes du cœur de ville pour interdire la circulation des vélos, trottinettes et autres équipements de mobilité individuelle. L'objectif est de protéger plus efficacement les piétons face à l'émergence de comportements dangereux et qui remettent en cause la sécurité des piétons et la convivialité de l'espace public. En outre, les rues du cœur de ville faisant l'objet d'une rénovation le seront avec l'objectif d'en faire des zones de rencontres. Ce sera notamment le cas des rues Camille Bru et Malatuffe en 2023, Reine et Quillou en 2024, Fon de Raché, Tourrils et Charretiers en 2025.</p>	
<p>Avis Vitesse en Agenais</p>	<p>On peut remplacer "mobilités douces" par piétons et le Maire a déclaré ne pas croire à la pédagogie. Le vélo est considéré comme indésirable pour des raisons de sécurité sur l'aire piétonne, la passerelle Michel Serres, le pont canal, et la passerelle Gauja. Aucune alternative sécurisée n'est proposée. Pas de discussion possible : c'est interdiction.</p> <p>Cyclistes : ne circulez pas (ou à pied), y'a rien à voir. <b>Seule solution recours au Tribunal administratif qui ne statuera sur la légalité de l'arrêté au plus tôt qu'au printemps 2024 !</b></p>	
<p>Propositions</p>	<p>1- concertation avant décision, des aménagements innovants, de la prévention, et une présence policière répressive si besoin.</p> <p><b>2- révision générale du plan de circulation en centre-ville, plutôt que des mesures ponctuelles et au cas par cas.</b></p>	

2

ENGAGEMENT N°65	CRÉER UNE CEINTURE DOUCE AUTOUR DU CENTRE-VILLE	EN COURS
<p>Nous aménagerons un circuit sécurisé et végétalisé avec une voie dédiée de 7 kms autour du centre-ville, réservée aux mobilités douces (piétons, vélos...). Ce circuit empruntera l'itinéraire suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• au Nord : Scaliger Gare Sylvain Dumon Pin</li> <li>• à l'Est : Place du Pin Avenue Jean-Jaurès qui sera réaménagée et végétalisée,</li> <li>• au Sud : MIN d'Agen Avenue de Colmar Avenue Jean Bru qui passera de 4 voies à 2 voies</li> <li>• à l'Ouest : Rond-point St Jacques Gravier Avenue Général de Gaulle où l'on utilisera la piste cyclable existante.</li> </ul>		
<p>Situation au 15/09/2023</p>	<p>Le tronçon permettant de connecter la voie verte du gravier avec le Bd Scaliger a été traité dans le cadre de l'aménagement de la place Jasmin. Il sera complété en 2023 et 2024 par l'aménagement de l'avenue Jean Jaurès et de l'axe Colmar-Bru-Monet (voir pages 4-5).</p>	
<p>Avis Vitesse en Agenais</p>	<p><b>L'idée générale est bonne. Reste à la réaliser.</b></p> <p>- <b>Contre-allée Général de Gaulle</b> : pas de piste cyclable, mais une zone de rencontre (20 km/h) percée de zones 30. Les cyclistes circulent dans un <b>parking automobile très insécurisant</b> et peu agréable, surtout pour une ceinture dite douce. Le Boulevard Scaliger est très difficile à traverser.</p> <p>- Avenue Jean Jaurès : étude en cours, Vitesse consulté, annonces réalisées durant le conseil municipal.</p>	
<p>Propositions</p>	<p>Demande d'une dernière réunion nécessaire pour les détails, ceux qui assureront une bonne cyclabilité de cette section.</p> <p>Réduire les discontinuités créées par les points noirs bien connus sur la cyclabilité à Agen : place du Pin, rond-point Saint Jacques, pont de pierre.</p>	

ENGAGEMENT N°67	CRÉER UNE VOIE COULÉE VERTE CYCLABLE À ARMANDIE	Abandonné
Nous créons une coulée verte et sportive avec parcours piétons et cyclables qui reliera l'ENAP à la Rocade Jean Bru en passant par Aquasud et traversant la plaine des sports d'Armandie.		
Situation au 15/09/2023	La rénovation du gymnase Lomet a permis de rénover l'itinéraire cyclable faisant le lien entre l'avenue Jean Bru et l'Enap en passant par le parc des sports.	
Avis Vélocité en Agenais	L'itinéraire n'est pas celui prévu. et il est très mal indiqué. Le trajet le remplaçant est agréable, mais présente une difficulté côté Jean Bru : des barrières empêchent tout passage de vélos non standards (vélos cargo, remorques). Difficulté pour les vélos avec siège enfants à l'arrière.	
Propositions	Revoir l'entrée côté Jean Bru.	

3

ENGAGEMENT N°69	SOUTENIR L'ACQUISITION DES VÉLOS ÉLECTRIQUES	PAROLE TENUE
Nous proposerons à l'Agglomération de reconduire et d'amplifier son programme de soutien à l'acquisition de vélo électrique (200 € de subvention par vélo acheté sur l'Agglo) et nous mettrons en œuvre un observatoire des déplacements pour déterminer la part du vélo de façon objective.		
Situation au 15/09/2023	Il va être proposé de reconduire le dispositif en mai 2023 toujours sur les mêmes bases : 200 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique dans la limite de deux par foyer, sans conditions de revenu et pour tout habitant de l'Agglomération. Cependant il sera simplifié avec l'obtention du rabais de 200 € au moment de l'achat chez les revendeurs locaux. En parallèle, l'Agglomération d'Agen abonde toujours à hauteur de 200 € supplémentaire cette aide pour ses agents, dans la limite de 25 par an.	
Avis Vélocité en Agenais	L'observatoire des mobilités n'a pas été créé, que faisait il mélangé avec la prime de 200€ ? Ce thermomètre montrerait, à notre avis, qu'il fait froid pour les vélos à Agen ! <b>La prime est une mesure de l'Agglo d'Agen et non de la Ville d'Agen</b>	
Propositions	Créer un observatoire des déplacements avec des comptages vélo (nous le demandons depuis 15 ans).	

<p>Vélocité a apprécié de faire partie des projets d'aménagement du <b>pont de pierre</b> et de la <b>place Armand Fallières</b>. Nous avons été force de propositions avec des éléments à même d'améliorer la cyclabilité. Les bénévoles de Vélocité sont prêts à de nouvelles rencontres pour finaliser ces projets, et proposer des sujets sur d'autres aménagements que nous aimerions voir traités.</p>	
--	---

ENGAGEMENT N°70	DÉPLOYER DES PARKINGS-VÉLOS	EN COURS
Nous déploierons un plan ambitieux de parkings vélos pour les particuliers en centre-ville (place de la République, place Barbès, Préfecture, Gare, Pin, Gravier, Jasmin, Jajan...) et associés à certains arrêts de bus.		
Situation au 15/09/2023	L'interdiction de la circulation des vélos sur la zone piétonne va nécessiter de renforcer les appuis vélos sur ce périmètre. Par ailleurs, compte tenu du développement de la flotte de vélos électriques sur le territoire, un schéma pour le déploiement de parkings sécurisés avec gestion des accès est en cours d'élaboration. D'ores et déjà, 2 parkings sécurisés sont prévus au niveau du parking du Gravier et du parking de centre-ville Reine Garonne.	
Avis Vélocité en Agenais	L'installation de stationnements vélo est appréciée, mais toujours à l'état de promesse. Vélocité attend des arceaux pour attacher les vélos de manière sécurisée et des box à vélos. Nous insistons sur la possibilité d'user des places de stationnement automobile libérées par l'obligation de neutraliser ces stationnements 5 m en amont des passages piétons afin de les protéger (co-visibilité piéton-auto, priorité de la sécurité routière). Un plan de neutralisation de ces places est-il prévu ? A ce jour : 3 places neutralisées et obligation non prise en compte dans les derniers aménagements (contre-allée Général de Gaulle, quai Calabet, Jean Jaurès).	
A propos du réaménagement du parking du gravier	Où sont les box vélos sécurisés ? Le marquage au sol mélange les pictogrammes piétons et vélos. De fait la « piste cyclable » est transformée en trottoir partagé (il n'y a pas de signalétique voie verte). Ce n'est pas une piste puisqu'il n'y a pas de trottoir. Nous réclamons un cheminement piétonnier séparé.	
Proposition	Participer à la concertation sur les emplacements les plus stratégiques ( et celui de la Gare absolument indispensable).	

ENGAGEMENT N°71	AMÉNAGER LA PLACE JASMIN	PAROLE TENUE
Nous reconfigurerons complètement la place Jasmin en créant un grand parvis piétonnier côté restaurants et rassemblant les 2 couloirs de circulation côté Nord		
Situation au 15/09/2023	Les travaux de la place Jasmin se sont achevés en 2022. Une évaluation du fonctionnement du carrefour Scaliger-De Gaulle est menée actuellement afin de vérifier s'il est nécessaire de revoir cet aménagement. La Ville et les propriétaires des immeubles riverains sont en train de réhabiliter les façades. (Fin des travaux : fin 2023.)	
Avis Vélocité en Agenais	La partie cyclable est agréable mais trop peu lisible, tant dans l'accès à la place que sur la place elle-même ou à sa sortie. La sortie dans la contre-allée s'effectue en zone de rencontre (20 km/h). En réalité, il s'agit d'un parking automobile qui n'offre pas la circulation sécurisée attendue dans une ceinture douce. L'accès depuis le Bd Scaliger est quasi impossible.	
Propositions	Supprimer les places de stationnement voitures côté façades.	

ENGAGEMENT N°68	CRÉER UNE VOIE DOUCE SÉCURISÉE ET VÉGÉTALISÉE SUR LE PONT DE LA LIBÉRATION	A VENIR
Nous aménagerons une voie de circulation douce (piéton, vélo...) sécurisée et végétalisée sur le Pont de la Libération afin de permettre aux étudiants, touristes et usagers de circuler en toute sécurité		
Situation au 15/09/2023	Cet engagement sera traité dans le cadre de l'engagement n°72 concernant l'aménagement de la place du Pin.	
Avis Vélocité en agenais et propositions.	<p>Toujours en promesse.</p> <p>Mais chiche !</p> <p>La passerelle Gauja fermée, en l'absence d'alternative, pourquoi ne pas anticiper avec un aménagement provisoire neutralisant une voie de circulation au profit des mobilités douces (y compris les vélos) sur le pont Picketty et un aménagement sur le quai (chaussidou ou neutralisation des places de stationnement).</p>	

5

ENGAGEMENT N°72	AMÉNAGER LA PLACE DU PIN	A VENIR
Nous aménagerons une voie de circulation douce (piéton, vélo...) sécurisée et végétalisée sur le Pont de la Libération afin de permettre aux étudiants, touristes et usagers de circuler en toute sécurité		
Situation au 15/09/2023	<p>La ville mène une réflexion sur un nouveau fonctionnement du carrefour du Pin avec la possibilité de dissocier le croisement Dumon/Libération du croisement Barbusse/Jaurès/14 Juillet.</p> <p>Ce nouveau fonctionnement pourrait permettre la reconfiguration de la place permettant de créer un parvis au bout du boulevard de la République et reposer la question de la piétonisation du tronçon Castex-Pin.</p> <p>En parallèle, une réflexion est menée pour piétonniser la rue Jules Ferry afin de créer un parvis liant le Studio Ferry et le square du Pin.</p>	
Avis Vélocité en agenais et propositions.	<p>Très attendu par l'ensemble de la population, piétons, cyclistes, automobilistes.</p> <p>Engagement annoncé réporté au mandat suivant dans la presse (Sud-Ouest du 07.09.2023).</p> <p>La rénovation de la place du Pin ne pourra se faire sans réviser le plan de circulation au centre-ville d'Agen.</p> <p>Vélocité sera force de proposition dans ce sens.</p>	

La réaction épidermique de la communauté cycliste agenaise s'explique par un contraste important entre :

- D'un côté, les décisions d'interdiction de la municipalité multiples, visibles et brutales
- De l'autre, le temps long des travaux, la présence des mêmes points noirs non traités depuis une éternité et des aménagements existants peu adaptés.

L'impression globale est celle d'un **recul choquant**.

## Focus sur l'avenue Jean Jaurès

L'association Vélocité en agenais a été conviée à participer à deux réunions sur l'avenue Jean Jaurès et a envoyé un courrier détaillé reprenant les principaux points abordés.

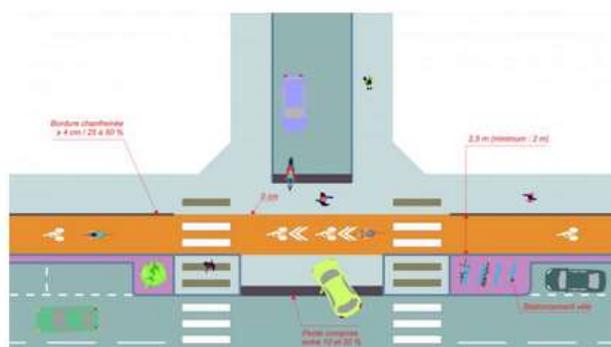
Lors du conseil municipal actant les travaux sur l'avenue, M. Benatti avait laissé entendre que certains de ces points avaient été retenus (continuité de la piste cyclable sans bordures, montée des automobiles sur un plateau aux intersections vers les routes perpendiculaires).

6

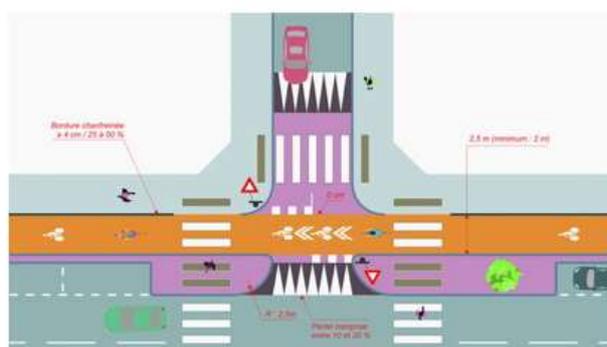
Toutefois, dans le bilan de mi-mandat présenté, une superbe photo fait apparaître tout ce que nous redoutions avec une voirie dédiée à la voiture en priorité : bordures, piste discontinue, potelets en quantité, etc.

Pour rappel des principaux points pour une bonne cyclabilité de cet axe, nous avons demandé :

- la mise en trottoir traversant des rues perpendiculaires, telle que préconisée par le CEREMA



**Trottoir-piste traversant**



**Plateau**

- la neutralisation des places de stationnement 5 m en amont des passages piétons. Il s'agit d'une obligation réglementaire qui n'apparaissait pas sur les derniers plans présentés.
- un travail sur les entrées et sorties de pistes pour faciliter l'intégration des cyclistes (attention à l'abus de potelets)
- une attention particulière sur les entrées charretières, afin d'éviter un effet « tôle ondulée » très désagréable
- une révision des angles de giration automobiles trop généreux (cf rue Calbet) qui rognent sur les trottoirs, génèrent des traversées piétonnes plus longues, provoquent des angles morts au tourne à droite et favorisent une vitesse élevée pour l'entrée des véhicules dans des rues résidentielles. La vitesse est une des principales plaintes des habitants lors des réunions de quartier.
- Prévoir la jonction cyclable avec la future passerelle du pont bleu (travaux en 2024) en lien avec la commune de Bon Encontre.

# Agglomération d'Agen – Schéma vélo 2022-2026

Point par Vélocité en Agenais – 01/09/2023

Après sollicitation des services de l'agglomération, la politique cyclable de l'agglomération d'Agen semble résider dans la délibération prise le 3 février 2022 relative au financement du schéma vélo, accompagnée d'un diaporama diffusé lors de l'adoption de cette délibération.

Il est fait référence à un « schéma directeur vélo » qui ne nous a pas été communiqué. En l'absence de ce document, nous nous basons sur le diaporama fourni (financement d'une série de tronçons cyclables) dont le tableau de synthèse figure ci-dessous avec nos annotations.

7

De ce fait, **la politique cyclable de l'agglomération reste peu lisible et uniquement quantitative. La prévention, l'éducation et le comptage des modes de transports n'apparaissent pas.**

Les engagements financiers pour ces travaux sur 6 ans sont appréciables et représentent un effort non négligeable pour la collectivité, mais malgré les 134 km de pistes cyclables existantes revendiquées par le président de l'agglomération et les 28 km supplémentaires déclarés en prévision, **la cyclabilité des aménagements existants reste à démontrer :**

- Les points noirs recensés depuis des décennies ne font l'objet d'aucun traitement et sont toujours dénoncés par les cyclistes (voir le schéma des points noirs d'après le baromètre cyclable 2022).
- Des discontinuités entre pistes existent toujours
- L'existant est souvent vétuste, pas ou peu entretenu, construit d'après des normes qui n'ont plus cours depuis longtemps : bandes cyclables de 40 cm de large, marquages effacés, début ou fin de piste pas lisibles, absence de signalisation et balisage, etc.

**Les nouveaux équipements devraient au minimum éviter ce type d'erreur, mais il reste du travail pour qu'ils soient sécurisés et efficaces.** Par exemple, la nouvelle piste cyclable desservant le village de Moirax (budget prévisionnel de 907 000 €) aboutit côté Passage sur une route et n'est pas reliée de manière sécurisée au « réseau » cyclable général. Une discontinuité de 400 m est ainsi créée. Pour une personne qui se mettrait au vélo ou voudrait envoyer ses enfants au collège ou au lycée par cette piste, c'est un obstacle dangereux qui rend ce trajet inopérant au quotidien. Nous demandons à ce que cette discontinuité soit traitée, que ce soit sous forme d'ajout d'un tronçon de piste cyclable ou bien sous forme d'expérimentation d'une chaussée centrale à voie banalisée.

Toutes ces raisons font qu'Agen, malgré ses efforts, n'obtient dans le baromètre des villes cyclables 2022 qu'un E peu flatteur (notation de A à G).

Vélocité en Agenais n'apportera pas l'expertise technique (qui relève des services de l'agglomération et des éventuels prestataires choisis), mais contribuera en tant que représentant des utilisateurs, de leurs besoins et de leurs attentes. La prise en compte de ces avis permettrait une meilleure cyclabilité et préviendrait les erreurs dans la finition des aménagements. C'est pourquoi nous demandons à être intégrés en amont dans la préparation des projets.

Pour la période 2022 et 2023 du schéma, **12 tronçons étaient prévus. 5 ont été réalisés**, avec plus ou moins de réussite. Les projets manquants relèvent-ils de retards ou d'abandons purs et simples ?

Nous soulignons les contradictions par rapport au **plan d'action climat** où la part des mobilités douces est estimée à 6% (source invérifiable) et avec un objectif à 4 ans (2026) à... 6% ! Pas de progression envisagée et donc pas de moyens à mobiliser et aucune mesure de rattrapage.

Le manque de lisibilité de la politique cyclable de l'agglomération, la qualité de finition médiocre des aménagements réalisés, les retards pris dans les travaux, font que nous ne pouvons pour cette première partie de mandat décerner le grand prix de la cyclabilité à l'agglomération d'Agen.

Des axes de progression existent et Vélocité en Agenais souhaite vivement y contribuer car il est essentiel de rattraper le temps perdu pour favoriser un report modal dans le cadre d'un plan vélo véritablement opérationnel.

Les villes ayant aujourd'hui une forte culture vélo disposent d'une expérience importante qu'il serait intéressant d'utiliser et d'adapter au profil urbain de l'agglomération agenaise.

8

Les principales lignes de force reposent sur trois points : **le réseau, la réduction et la séparation.**

### Réseau

Comme on ne construit pas des lignes de chemin de fer avec des morceaux de lignes par ci par là, il est important de connecter les aménagements cyclables entre eux. Les discontinuités entraînent un sentiment d'insécurité qui ne favorise pas le report modal vers le vélo.

### Réduction

Il s'agit de réduire à la fois la vitesse des autos, mais aussi leur nombre, par l'effet d'aménagements et de plans de circulation empêchant le trafic de transit dans les zones apaisées pour le transférer vers des voies de contournement dédiées au trafic automobile. La marche et le vélo deviennent alors plus efficaces et préférables.

### Séparation

Les flux cyclistes doivent être séparés des flux automobiles pour sécuriser la pratique. La diminution des craintes liées à un usage du vélo au milieu de la circulation automobile entraîne la prise de confiance dans le réseau pour les trajets du quotidien (établissements scolaires, travail, loisirs, services).

Il importe donc que les aménagements soient conçus dans cette optique.

En effet, il serait dommage de réaliser des investissements importants pour un résultat médiocre, avec une fréquentation réduite faute de sécurité et un mécontentement des usagers lié aux ruptures dans le réseau.

Légende couleur du tableau ci-après :



En cours

Date prévue	Ville	Lieu	Montant	Avancement
2022	Agen	Voie verte Armandie	131.000 €	Abandonné
<b>2022</b>	<b>Roquefort</b>	<b>Rue du 19 mars 1962</b>	<b>242.000 €</b>	<b>Fait</b>
<i>Avis Vitesse : absence de signalisation – bordures - non relié au reste du réseau</i>			Réseau	Réduction Séparation
2022	Estillac	Agropole/Portes d'Estillac	270.000 €	?
2022	Agen	Avenue Jean Monnet	228.000 €	Etude
<i>Avis Vitesse – en attente de plans</i>				
2022	Agen	Contre-allée Jasmin	90.000 €	<b>Fait</b>
<i>Avis Vitesse : zone de rencontre accueillante pour les voitures uniquement</i>			Réseau	Réduction Séparation
2022	Pont du Casse	Montanou/Pont du Casse	702.385 €	<b>Fait</b>
<i>Avis Vitesse : pas relié au réseau cyclable (partie 2 en cours)</i>			Réseau	Réduction Séparation
2023	Roquefort	Chemin du Fon du Bois	220.000 €	<b>Fait</b>
<i>Avis Vitesse : absence de signalisation – non relié au reste du réseau</i>			Réseau	Réduction Séparation
2023	Estillac	Portes d'Estillac/Fon du bois	291.000 €	?
2023	Boé	Av. Jean Jaurès (déchetterie/rocade)	320.000 €	?
2023	Moirax	Moirax / Passage	907.000 €	<b>Fait</b>
<i>Avis Vitesse : belle piste mais discontinuité de 400 m avec le réseau cyclable</i>			Réseau	Réduction Séparation
2023	Le Passage	Beauregard : Rond-Point / Covoiturage	98.000 €	?
2023	Bon Encontre	Pont Bleu (passerelle)	556.000 €	Marché
2024	Agen	Avenue Jean Jaurès	526.000 €	Marché
<i>Vitesse consulté (écouté ?) – étude en cours – Demande de réunion</i>				
2024	Bon Encontre	Impasse Clémenceau	178.000 €	
2024	Brax	TAG - Bourg par Garousset	240.000 €	
2025	Colayrac	Colayrac/Camélat	517.000 €	
2025	Colayrac	Camélat/Agen par les berges	700.800 €	
2025	St Hilaire de Lusignan	St Hilaire / Colayrac	1.840.000 €	
2026	Agen	Pont de la Libération	100.000 €	
2026	Le Passage	Rue de Rieumort - rue Jules Romain	235.000 €	
2026	Agen	Pont de pierre / Saint Jacques	548.000 €	
2022-26	Agen	Canal/Montanou	923.000 €	Marché
<i>Vitesse consulté – Demande de réunion</i>				
2022-26	Bajamont	Bajamont/Pont du Casse	2.183.000 €	



# AGEN

## Plan cyclable principal

Vélocité en Agenais - 2023

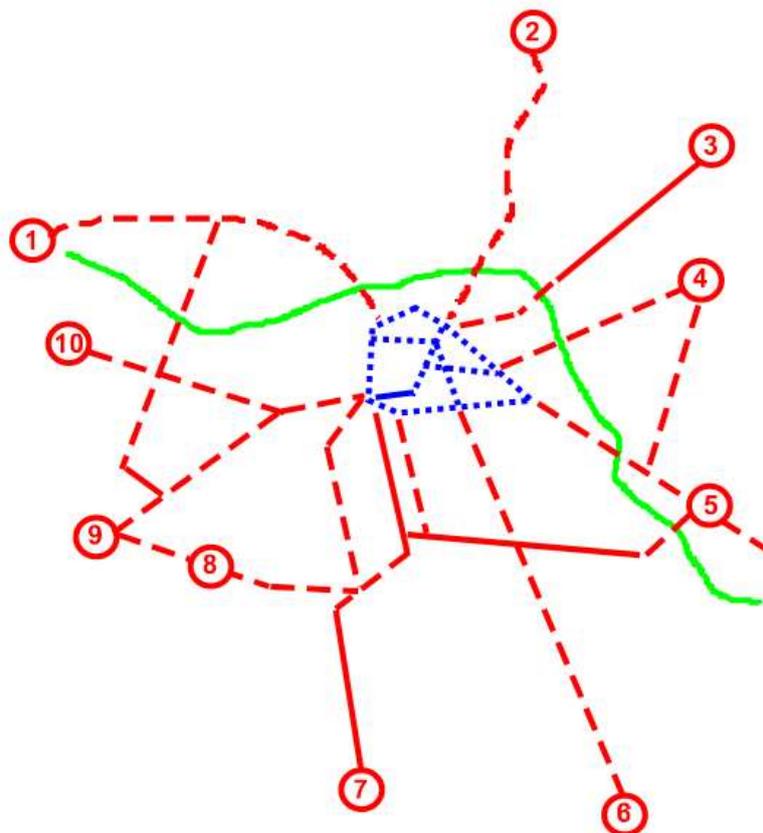
**ABCD**  
Agen Belle Ceinture Douce

- 1- Colayrac
- 2- Foulayronnes
- 3- Pont du Casse (Bajamont)
- 4- Bon Encontre (coteaux)
- 5- Boé - Bon Encontre - Casteculier
- 6- Layrac
- 7- Moirax
- 8- Passage - Estillac (Technopole)
- 9- Passage - Roquefort (Agropole)
- 10- Passage - Brax

— Voie verte canal

- - - Tracé à créer

— Tracé existant



Certains aménagements existent sur les trajets à créer, mais ils ne sont pas **efficaces et sécurisés**, deux conditions essentielles pour arriver à des axes structurants qui pourraient drainer un flux plus important de vélos et desservir les principales villes et centre-bourgs autour d'Agen.

Cette offre de mobilité active, en plus d'une offre d'intermodalité (parkings relais proches du centre-ville, réseaux de transports collectifs), permettra une desserte efficace du centre-ville en améliorant le confort de ses habitants : davantage d'espaces piétons, de trottoirs élargis, diminution du bruit, de la pollution et moins de présence insécurisante de l'automobile.

### « Projétons-nous : Agen 2032 (fin du mandat suivant)

Agen devient une vraie ville marchable, cyclable et végétalisée. Les aménagements provisoires, les expérimentations commencent à se pérenniser. Les automobilistes extérieurs à Agen ont compris qu'il n'était plus nécessaire de tourner longtemps pour espérer trouver une place : il n'y a plus de stationnement en voirie plus on se rapproche de l'hypercentre, ni de circulation de transit, sauf livraisons et riverains.

Ils vont se garer directement dans des parkings dédiés avant d'aller déambuler à pied en ville ou de prendre un vélo pour aller plus vite.

En contrepartie de laisser le sacro-saint véhicule à l'extérieur immédiat, l'expérience en ville est grandement améliorée : les premiers arbres plantés en début de mandat commencent à donner de l'ombre, les enfants peuvent courir dans les rues apaisées (et pas seulement dans les squares comme avant). Les personnes âgées circulent sans stress. Les abords des écoles ne sont plus transformés en drive à l'heure de pointe : les enfants sont rendus plus autonomes et les parents moins stressés, et eux aussi peuvent aller au boulot à vélo. Et pour les habitants du centre, la question ne se pose plus de savoir s'il est préférable de posséder une voiture ou d'en emprunter une si besoin. »

## 134 km de « pistes cyclables » ? Et si c'était à refaire ?



Entrée de ville – D813  
Attention, le feu au milieu de la « piste » peut faire mal à la tête...

Entrée de « piste »  
cours V. Hugo : slalom  
au milieu des potelets,  
saut de bordure et  
évitement de piéton au  
programme



12



Sortie de « piste » cours V. Hugo :  
Des places de stationnement qui occultent toute  
visibilité, pas de marquage au sol pour prévenir les  
automobilistes., bordures et potelets  
Bonne chance pour la traversée !



Gare : « Piste » multifonction  
piste-trottoir-terrasse-potelets  
sur deux mètres de large !



Contre-allée Gén. De Gaulle  
Ceinture douce et zone 20 ?  
Ou parking ? On ne ressent pas  
visuellement la priorité aux  
piétons et cyclistes



Agropole - voie verte récente  
Cheminement cyclable peu lisible pour  
le cycliste, totalement invisible pour  
l'automobiliste.

Rond-point Saint Jacques  
La piste du bord de Garonne débouche  
sur un point noir : pas d'aménagement  
vélo ensuite, fluidité et vitesse du trafic



Ces **quelques exemples parmi bien d'autres** montrent l'importance de bien concevoir l'aménagement en amont et de prévoir des finitions abouties (entrées et sorties de pistes, marquages des cheminements au sol, panneaux pour automobiles). Sinon, c'est peu engageant, quelles que soient les sommes investies.

- 2 cyclistes décédés (angles morts de camions)
- De nombreux témoignages d'accidents, d'incivilités reçus par Vélocité en Agenais.

A quand un observatoire des accidents cyclistes ?

Pour analyser les circonstances et modifier les aménagements afin que ça ne se reproduise plus.