



Xavier PERRAUDIN  
Secrétaire de Vélocité en Agenais  
Pour l'ensemble du Conseil  
d'Administration de l'association.

A monsieur Jean Dionis  
Maire d'Agen

Agen, le 14 février 2023

@ : [velocite47@gmail.com](mailto:velocite47@gmail.com)

Lettre envoyée par mail et en A/R

Monsieur le maire,

J'ai pu voir dans la presse la semaine dernière que les travaux de l'avenue Jean Jaurès commenceraient au deuxième semestre de cette année. Début 2022, j'avais eu le plaisir de recevoir de vos services une invitation à une réunion technique sur le sujet. Un plan avait été fourni et les membres de l'association Vélocité et moi-même avons fait des propositions pour son amélioration, surtout en termes de sécurité et de praticabilité. Sur le fond, l'affaire semblait déjà entendue : ce serait un aménagement façon avenues Dumon et Scaliger.

Depuis cette réunion, le même plan a continué son parcours sans modification et d'autres aménagements ont été réalisés sans prendre en compte le ressenti des piétons et cyclistes. Depuis, des événements sont venus confirmer les rapports du GIEC (sécheresse, canicules, incendies, inondations) et les tensions internationales ont montré les fragilités existant sur nos systèmes énergétiques (gaz, pétrole, mais aussi électricité et matières premières en général). La place de l'automobile dans ces dérèglements n'est pas neutre, et elle reste prépondérante dans l'insécurité routière.

Cette démarche s'inscrit dans le mandat donné au CA par notre dernière Assemblée Générale où vous étiez représenté par Mr Gilly, pour développer la concertation avec l'Agglo d'Agen.

C'est pourquoi il est important de travailler à la sensibilisation de nos concitoyens sur ces questions par exemple en diminuant la place de l'automobile et en permettant aux personnes les plus fragiles (personnes âgées, PMR, sans moyens financiers, mais aussi les personnes dépendantes de l'auto) une mobilité sereine vers, depuis et dans le centre-ville. Cet effet d'apaisement ne pourra que contribuer à l'attractivité du centre-ville et de sa ceinture.

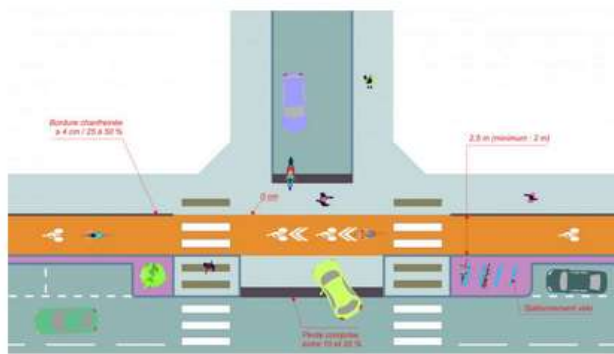
Nous vous demandons donc :

### **1- une ceinture qui soit vraiment douce**

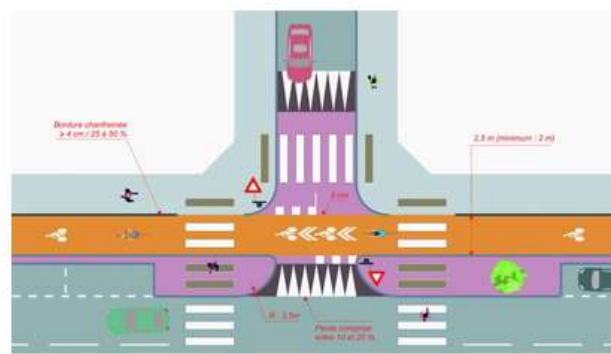
L'avenue Jean Jaurès a vocation à devenir une partie de la ceinture douce autour du centre ville d'Agen. Cette appellation, telle qu'elle apparaît dans vos engagements, consiste en « un circuit sécurisé et végétalisé avec une voie dédiée de 7 km autour du centre-ville, réservée aux mobilités actives (piétons, vélos...) ».

Telle qu'elle est inscrite sur le plan, ce sont deux voies étroites (un piéton et un cycliste passent ensemble, mais pas plus) ne cessant d'être coupées par des intersections pour l'accès aux rues perpendiculaires. Piétons et cyclistes doivent être constamment en alerte. Le gros de la place est toujours laissé à l'automobile, façon XXème siècle : deux voies de circulation, deux rangs de stationnement et des facilités pour tourner rapidement, au détriment de la sécurité et du confort des piétons et cyclistes.

Ce type d'aménagement est déjà obsolète avant même sa réalisation. Le Cerema préconise aujourd'hui d'autres techniques.



**Trottoir-piste traversant**



**Plateau**

De cette manière, piétons et cyclistes restent toujours au même niveau sur une surface plane, avec une continuité dédiée bien matérialisée, entraînant un sentiment de sécurité. Les automobilistes sont incités instinctivement à ralentir et à céder le passage en entrant sur un territoire qui n'est pas le leur (effet « nudge »).

1. Assurer la **visibilité réciproque** des usagers
2. **Réduire la vitesse** des véhicules motorisés
3. Rendre le fonctionnement du carrefour **lisible**
4. Maintenir la **continuité** des itinéraires cyclables
5. Offrir des trajectoires les plus **efficaces** possibles
6. Réduire le nombre et de la surface des **zones d'interaction**
7. Choisir un **régime de priorité adapté** qui ne pénalise pas les cyclistes

Une vraie voie douce, une vraie politique marchable et cyclable ne peuvent advenir qu'en cédant à ces modes de déplacement d'avenir une partie de la place jadis laissée à l'automobile. Sur cette avenue, cela passe par l'abandon d'une des deux rangées de stationnement auto.

## 2- une vitesse limitée

L'indication d'une vitesse limite n'est pas mentionnée sur le plan. S'agissant d'un axe routier important avec des voies larges, sans doute le 50 km/h est-il envisagé. Toutefois, certaines zones gagneraient en sécurité à 30 km/h (du Pin à l'impasse Paul Bert pour la sortie des écoles, et aussi le carrefour face au Floréal). Les rues perpendiculaires résidentielles gagneraient à passer en zone de rencontre à 20 km/h.

## 3- des passages pour piétons

Sur le tronçon Pin-Floréal (600 m), seuls 2 passages pour piétons ont été indiqués aux extrémités, contre 8 actuellement. A l'intersection avec l'avenue de Colmar, l'actuel passage piétons au feu avec sas a disparu.

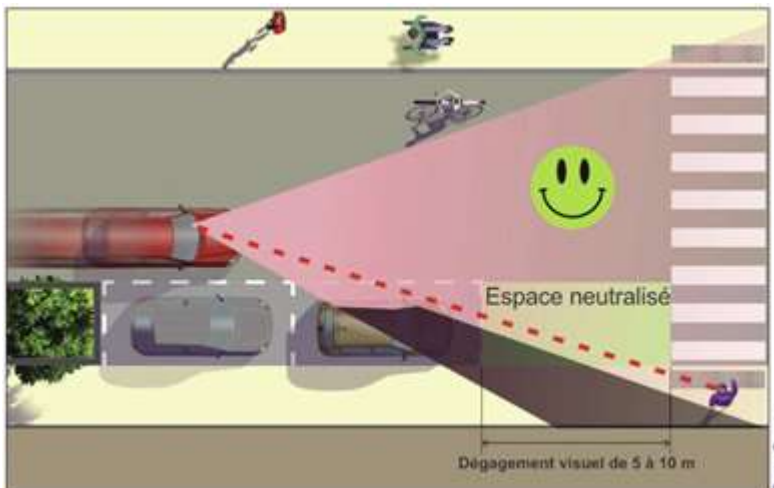
Il serait utile de remettre sur le plan ces passages. Certains gagneraient à être renforcés par des feux de signalisation dédiés, comme l'actuel situé entre la rue Jean Terles et la rue Jegun de Marans.

Les pistes cyclables étant aménagées en tuyau (impossibilité de tourner à gauche avant la fin de l'aménagement), la présence de passages piétons à intervalles réguliers permettrait la traversée de l'avenue pour les cyclistes également, avec une matérialisation « piste cyclable » au sol.

#### **4- des traversées de rues sécurisées et le respect de la réglementation**

La loi d'orientation des mobilités a sécurisé les traversées piétonnes avec une neutralisation d'éventuels stationnements sur 5 m en amont des passages piétons (*article L. 118-5-1 du code de la voirie publique*) pour les nouveaux aménagements et laisse jusqu'à fin 2026 pour modifier l'existant.

Cette disposition enlève l'effet masque d'un véhicule stationné devant le passage : les automobilistes et les cyclistes sont rassurés par une bonne visibilité, les piétons les plus fragiles (PMR, personnes âgées, enfants) peuvent circuler plus facilement. Le ressenti est moins oppressant.



Le plan fourni ne tient pas compte de cette réglementation, tout comme il n'en a pas été tenu compte lors des aménagements récents (contre-allée avenue du général De Gaulle, boulevard Carnot ou rue Bajon). La fiche du Cerema dédiée à ce sujet préconise de plus une neutralisation sur 10 mètres sur les axes à 50 km/h en raison du temps de freinage lié à la vitesse. Les places ainsi neutralisées peuvent être utilement et agréablement reconverties en stationnement vélo, espace vert ou lieu de convivialité.

Nous demandons donc le respect de cette **obligation** imposée par la loi. Un recensement de ce type de places déjà existantes et la planification de leur neutralisation jusqu'en 2026 sont-ils prévus ?

#### **5- un marquage au sol qui incite à ralentir**

Le marquage au sol sur le plan indique exclusivement des passages piétons.

Nous sollicitons sur l'avenue le marquage au sol de la piste cyclable avec les pointillés « cédez le passage » dédiés, afin de respecter la continuité de la piste, comme ici sur le cours Victor Hugo.



*le strict minimum*



*à ne surtout pas reproduire : marquage pas clairement lisible bd Carnot*

## 6- des stationnements vélo

Nous n'avons pas su voir si le plan mentionnait des stationnements vélo. Il conviendrait que ces stationnements soient indiqués clairement (comme pour les autos) et soient de type arceau.

## 7- des sas vélo

Ces emplacements situés devant les feux sont réservés à l'usage des cyclistes, plus lents pour démarrer et pour éviter de se trouver dans les angles morts. Ils facilitent également les tourne-à-gauche.

Il en existe déjà à Agen, ici Bd Edouard Lacour.  
A systématiser sur l'ensemble de la ville.



## 8 – une consultation

Les membres de l'association Vélocité se tiennent à votre disposition, le plus rapidement possible, pour étudier dans le détail les projets d'aménagement de voirie afin d'éviter les petites erreurs qui aboutissent à rendre difficilement praticable un aménagement ambitieux et coûteux.

### Conclusion : conjuguons efficacité et art de vivre

Si l'ambition du projet porté par la ville d'Agen consiste à simplement rénover l'avenue Jean Jaurès, le plan présenté sera meilleur que l'existant, ce qui ne présente pas beaucoup de difficulté.

Mais s'il s'agit de créer une « ceinture douce » ou « verte », de développer l'envie des habitants et visiteurs de marcher et circuler à vélo, le résultat est nettement moins abouti.

C'est pourquoi nous faisons ces préconisations dont le principe est d'équilibrer les circulations actives et automobile sur la largeur de l'avenue. Le prix à payer serait le sacrifice d'une des deux largeurs de stationnement, perte qui pourrait être limitée par l'alternance du stationnement du côté de la chaussée comportant le plus de places de parking. De ce fait, le tracé de la circulation automobile ne serait plus rectiligne, passant d'un côté à l'autre de la chaussée suivant les lieux (léger effet chicane, gain en sécurité par rapport à la vitesse).

Côté circulation active, l'objectif est d'obtenir une continuité des surfaces sur la longueur de l'avenue, avec suffisamment d'espace pour progresser à plusieurs (familles, personnes âgées et accompagnant, PMR, nouveaux cyclistes, etc), mais aussi s'arrêter, déambuler, prendre plaisir à se trouver là, en faire un lieu de vie et pas juste un espace utilitaire de circulation.

Les traversées de cet espace (desserte des rues perpendiculaires à l'avenue et des domiciles) par les véhicules automobiles sont à travailler de manière à ce que les autos amenées à le franchir soient ralenties (légère surélévation, marquage au sol, angles).

#### Les gains espérés

- Bruit ressenti moins important,
- Limitation de la vitesse
- Meilleur partage de l'espace public
- Plaisir de circuler, déambuler
- Art de vivre (effet sur le commerce, terrasses)
- Réel effet sur la sécurité des déplacements actifs

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

*Xavier PERRAUDIN*