

Avenue Jean Jaurès C'est pas un cadeau...

Ou comment (encore)
rater une transition



Mieux qu'avant, c'est sûr



*Mais c'était difficile de faire pire.
Rappelez-vous les trottoirs réservés aux
voitures, les bandes cyclables défoncées et le
frôlement des camions.*

Mais pas à la hauteur des enjeux 40 ans de retard

Aurons-nous un jour un réseau vélo digne
de ce nom, à haut niveau de service ?

Avec des équipements capables d'accueillir
de manière sécurisée et efficace non
seulement les riverains, mais aussi les
habitants de Boé, Bon Rencontre,
Castelculier, etc qui voudront venir en vélo
à assistance électrique (25 km/h).



Jean Dionis, visionnaire enthousiaste aux
rencontres Michel Serres 2025 sur la
technologie :

*« Et dès l'année prochaine, parce qu'Agen est
toujours dans le match, vous pourrez acheter
des télévisions couleur, et dans quelques
années, on aura peut-être plusieurs chaînes !
Rendez vous compte : quels progrès ! »*

Une hotte remplie d'erreurs défavorables au vélo

Obligations ?
Recommandations ?
Préconisations ?

Agen ne connaît pas.
On vous montre.



Jean Dionis, expert technicien de pointe aux rencontres Michel
Serres 2026 sur l'urbanisme :

*« La circulation des automobiles doit être fluide. Pas
d'embouteillages, et surtout du stationnement. Et puis on est
moderne à Agen : on a réussi à caser des trucs pour les piétons et
les cyclistes. Regardez, là ! Et en plus, ça gêne pas les autos ! »*

**Il y a moyen de mieux faire.
Et les recettes sont connues, elles fonctionnent.
On vous les donne. Pourquoi ne pas les appliquer ?**

Pas à la hauteur des enjeux 40 ans de retard

Les enjeux : trois fois rien.

Emissions carbone et changement climatique

Saturation du trafic aux heures de pointe

Pollution et dégâts sur la santé

Partage de l'espace public respectant les plus faibles (ânés, handicapés, enfants, etc)

Tous les documents, qu'on parte des rapports du GIEC au niveau international, jusqu'aux nombreux documents de prospective élaborés localement (SRADDET, PCAET, SCOT, PLUI, etc), proposent les mêmes solutions, car il n'y a pas de miracle : moins de voitures, des transports en commun efficaces, une part modale piéton/vélo qui augmente significativement.

Les infrastructures doivent donc s'adapter pour favoriser ces transformations de nos modes de vie et cesser de placer la voiture au centre de tout, car ce n'est plus tenable. Et il ne suffit pas de dépenser de grosses sommes d'argent pour obtenir ces changements, encore faut-il que les aménagements conviennent à la pratique cyclable.

Les modes de transport étant en concurrence les uns avec les autres, les citoyens choisiront le mode le plus efficace, économique et sécurisant. L'avenue Jean Jaurès offre aujourd'hui un billard pour les autos, à peine interrompu par 3 ou 4 feux tricolores, avec de nombreux stationnements.

Pour les piétons et les vélos, on nous a vendu Jean Jaurès comme une ceinture douce offrant une circulation séparée et sécurisée. Au final, on a des points noirs non gérés (Pin), des traversées de rues anxieuses (14 pour les vélos) et inconfortables (ressauts, potelets, largeurs minimales), et pas de stationnement pour les vélos, pas de bancs pour le repos des piétons.

A l'échelle de l'agglomération, l'avenue Jean Jaurès, c'est 2 km de pistes cyclables censées relier le centre d'Agen aux communes situées à l'Est : Boé, Bon Encontre, Castelculier, Lafox, et même plus loin, comme le prévoit l'agglo : Saint-Pierre de Clairac, Puymirol.

A cela s'ajoutent les riverains de l'avenue, les quartiers adjacents (Tapie, Paganel) et les nouveaux immeubles le long de l'avenue.

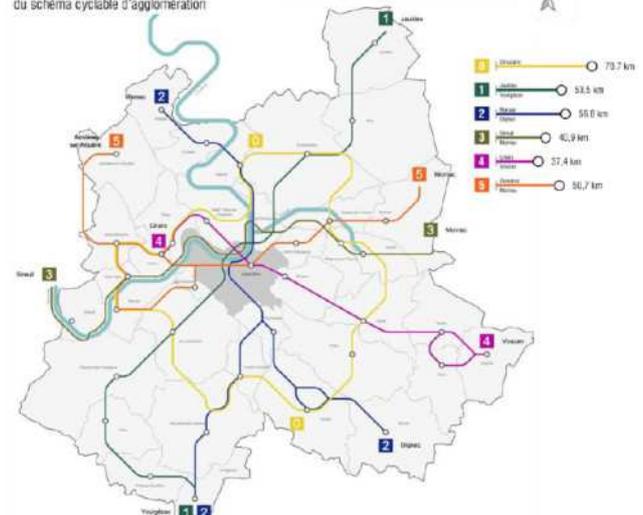
Or, l'aménagement est aujourd'hui conçu comme une desserte de quartier : peut-on faire cohabiter sur moins de 3 mètres de large un flux de cyclistes roulant entre 15 et 25 km/h, et des piétons (personnes âgées, parents avec enfants, handicapés, chiens tenus en laisse, etc) ?

Comment faire maintenant pour que les prochaines rénovations de voirie prennent en compte les paramètres nouveaux ?

C'est un réseau cyclable à haut niveau de service qui doit entrer en action.

Ce réseau doit relier de manière **sécurisée, continue, efficace, confortable et inclusive** les secteurs-clés de l'agglomération.

Schéma de principe des 6 itinéraires structurants du schéma cyclable d'agglomération



Pas assez large

Les recommandations du CEREMA prévoient 2,50 m pour une largeur confortable, avec des possibilités de réduction à 2,00 m.

Toutes les « pistes » d’Agen sont calibrées à 1,50 m, ce qui ne poserait pas de problème dans des secteurs peu fréquentés ou pour de la desserte résidentielle.

Ici, nous sommes sur une avenue de 2 km de long, desservant les villes alentours et des quartiers peuplés d’Agen.

La largeur est sous-dimensionnée.



À noter

La largeur souhaitable d’une piste cyclable unidirectionnelle est de **2,5 m (2 m minimum)**. Une largeur inférieure à 2 m est à éviter, car elle rend inconfortable voire impossible la circulation à deux de front et le dépassement.

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE

Paris : piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur suffisante pour la circulation des cyclistes à deux de front

Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)

Largeur roulable minimum

0 - 1500

2 m

>1500

2,5 m

CEREMA - Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite



Réseau express vélo - Grenoble

Avenue Jean Jaurès : quel moyen de transport choisirez-vous ?

	Auto	Vélo	Piéton
Confort d'usage	Un billard Pas un seul relief ni obstacle sur 2 km	Des montées, des descentes, des bordures, des potelets, des obstacles	Des poubelles, des obstacles, pas d'endroit pour se reposer, difficile de cheminer à plusieurs.
Sentiment de sécurité	Sécurité totale : seul usager de la route	Circulation séparée des autos, mais au milieu des piétons et traversant les voies auto souvent (avec des angles morts), hypervigilance de tous les instants indispensable	Frôlé par des cyclistes, vitesse des voitures au niveau des intersections, visibilité réduite à certains passages piétons, prudence nécessaire en permanence
Efficacité	Prioritaire tout le long, des angles de rue bien travaillés permettent la fluidité du trafic (presque pas besoin de freiner pour tourner)	Obligation de ralentir/s'arrêter aux intersections faute de priorité, difficulté pour maintenir un minimum de vitesse	On attend qu'un automobiliste s'arrête pour passer au passage piéton
Continuité	4 feux tricolores sur 2 km	14 intersections aux priorités peu lisibles, arrêt de la piste avant la place du Pin (le coupe-gorge agenais)	14 interruptions de trottoir, autant de traversées hasardeuses
Stationnement	140 places tout le long, en augmentation par rapport à avant	2 places	Rien pour se reposer

On pourrait aussi poser la question autrement : pourquoi tant de vélos et de trottinettes circulent déjà sur les voies dédiées aux autos ?

Ou encore : laisserait-on ses enfants circuler seuls sur ces pistes-trottoirs ? Aurait-on plaisir à les accompagner ?

Ici, l'usage reste centré sur la voiture.



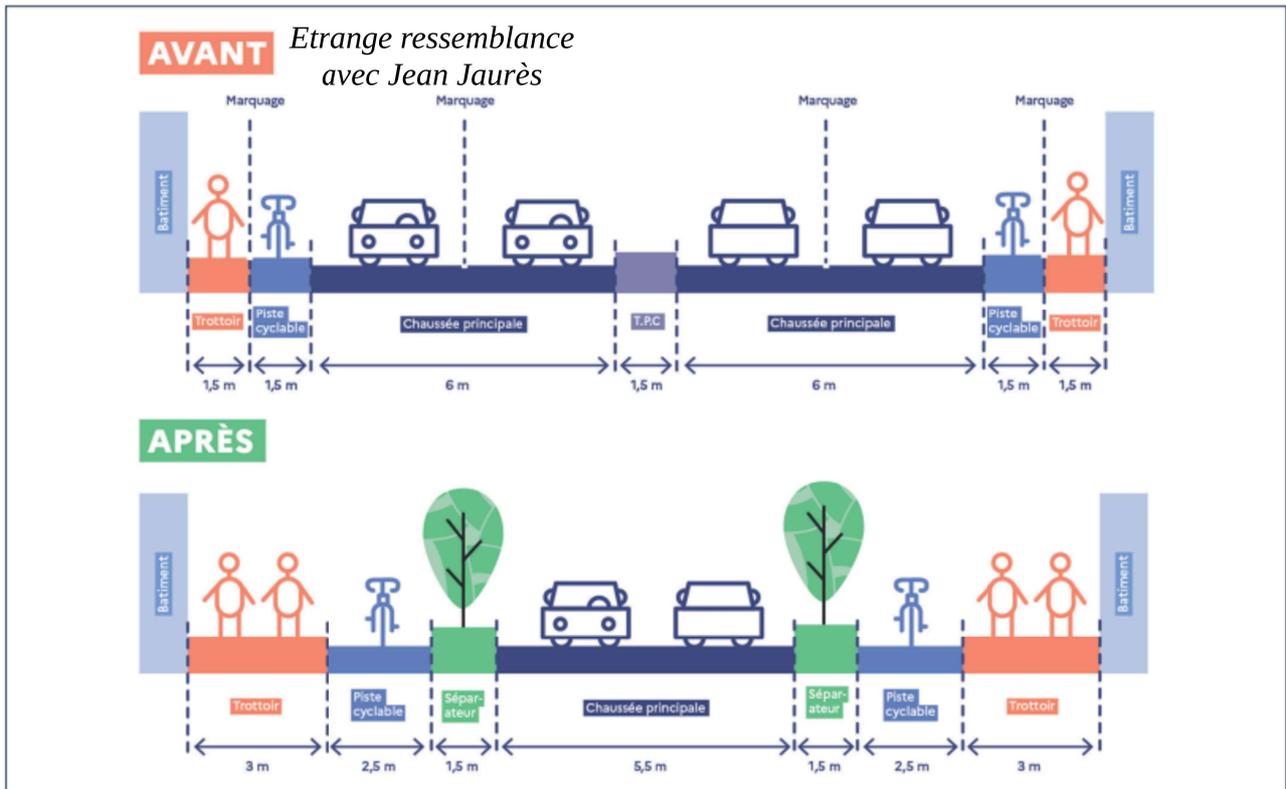
Pour les traîneaux et les carrioles, ça ne passe pas non plus sur Jean Jaurès...

40 ans de retard

On nous a vendu un projet d'avant-garde, une ceinture douce, un maire visionnaire.
Qu'a-t-on au final ?

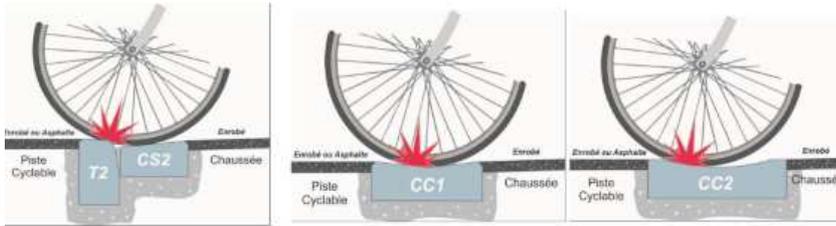
Un projet déjà dépassé

Les recommandations actuelles placent dans le passé le type d'aménagement proposé sur Jean Jaurès, faisant prendre à Agen un retard conséquent en matière de mobilités actives : ce type d'investissement se fait pour les 40 années qui suivent.



Cerema - Le schéma directeur des aménagements cyclables
Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif - 2023

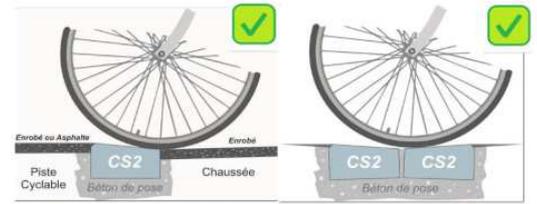
Bordures



L'utilisation du caniveau CS2 couplée au ressaut de 2 cm de la bordure T2 entraîne des chocs non souhaitables lors du franchissement de la

Le module type CC1 est déconseillé car constituant un piège épousant partiellement la forme de la roue.

Le module type CC2 est déconseillé car constituant un piège épousant partiellement la forme de la roue.

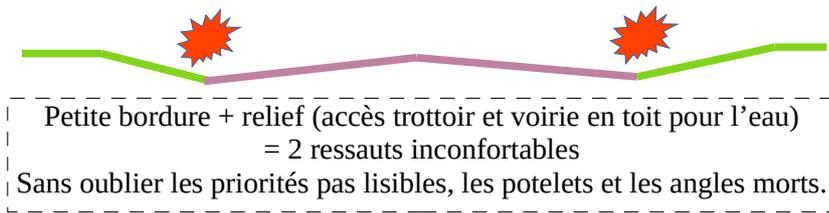


On privilégiera le raccordement « à 0 » avec une continuité de matériau. Une autre solution consiste à associer deux éléments modulaires de type caniveau CS1 ou CS2 pour obtenir un franchissement de la jonction sans à-coup.

Il convient de proscrire le franchissement de bordures, ressauts par les cyclistes. On évitera les dispositifs suivants qui peuvent entraîner des chocs non souhaitables lors du franchissement.



Figure 1: Cerema, d'après ADAV « Guide de formation »



Avenue Jean Jaurès



Solution 1 : continuité de la piste

Mettre la piste au même niveau que la voirie automobile, Le revêtement et le marquage au sol indiquent les priorités.

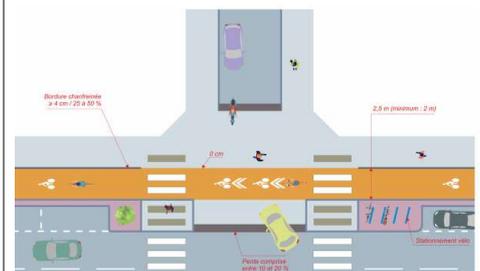


Montreuil - avenue G. Péri - 2024



Solution 2 : trottoir traversant

Mettre la piste au même niveau que le trottoir, mais c'est la voiture qui monte et qui descend, et qui n'a pas la priorité



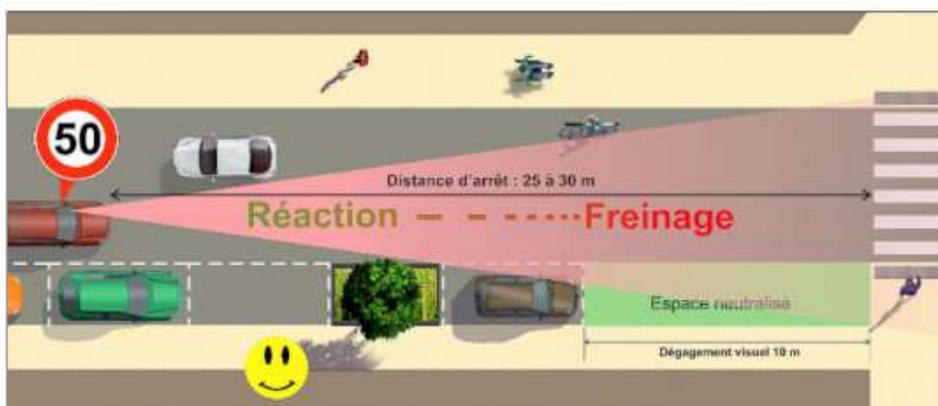
Cerema – Rendre sa voirie cyclable Trottoir traversant

Obligation d'assurer la visibilité entre usagers

La réglementation interdit de mettre des places de stationnement dans une zone de 5 m avant un passage piéton, afin d'assurer qu'automobiliste et piéton se voient.

La recommandation du Cerema pour une route à 50 km/h (avenue Jean Jaurès) porte la zone à 10 m.

Lorsque la voirie ne comprend pas de bandes cyclables (cas des voiries non rénovées ou cas des voiries avec pistes cyclables séparées de la chaussée), le point d'observation du conducteur se rapproche considérablement du bord du stationnement. Un gain de visibilité proche des cas précédents est induit par la suppression du stationnement **dans les 10 m en amont du passage piéton**.



Nota : Lorsque le passage piéton borde un carrefour, cette disposition améliore aussi les conditions de visibilité avec les usagers de la voie secondaire, automobilistes et aussi piétons qui sont en conflit avec les véhicules tournant à droite.

Cerema – Fiche « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton »



Jaurès : places juste devant le passage piéton

Valable sur l'avenue et les rues adjacentes :

- de chaque côté du n° 116 : 2x2 places
- en face de la rue de Romas : 1 place
- rue Paul Bert : 1 place
- rue Lauzun : 1 place

Que faire des places libérées ?

- Entre 0 et 5 m : des stationnements vélos ou trottinettes (qui sont sur les trottoirs)
- Entre 5 et 10 m : un stockage poubelles le long du trottoir.

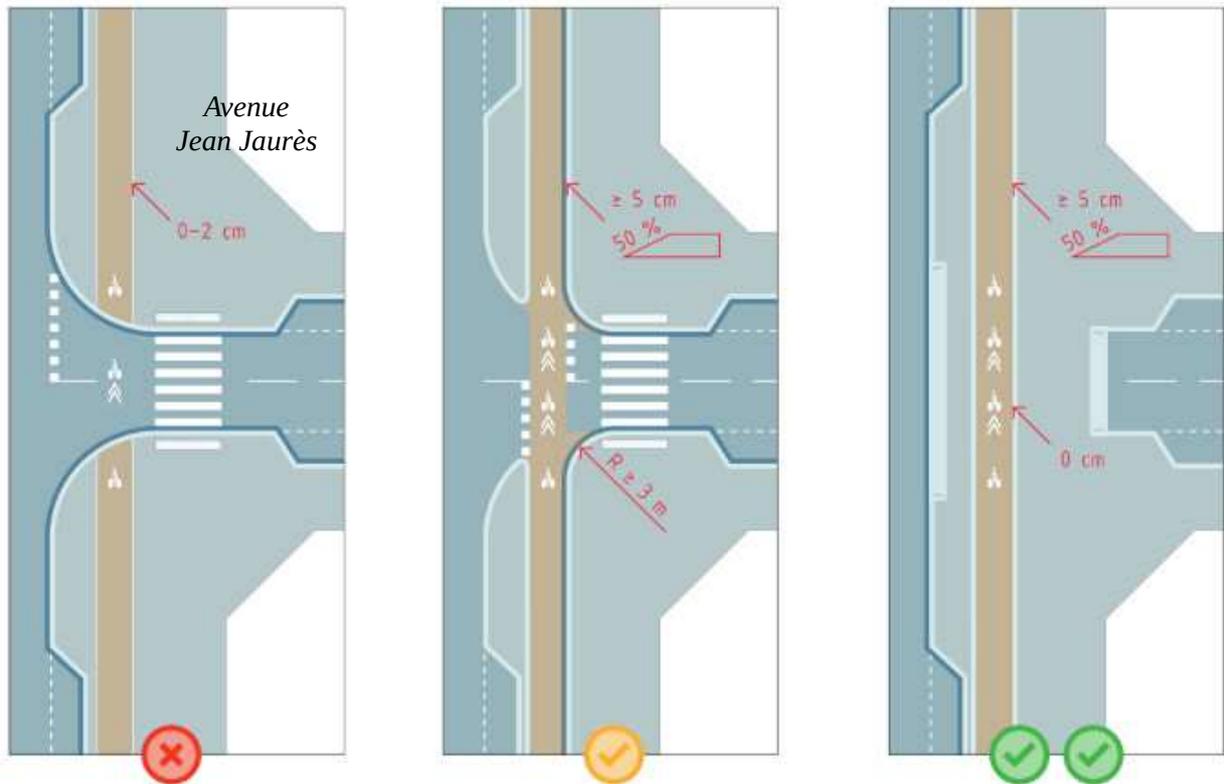
Obligation de neutraliser toutes ces places avant le 31 décembre 2026
La ville n'a pas avancé depuis 5 ans !

Qui a la priorité ?

La fluidité de la circulation à vélo en ville réside dans la facilité à rouler au niveau des intersections : c'est là que la **sécurité** est en jeu, dans les espaces communs avec la voiture.

C'est là aussi que se joue l'**efficacité** : si j'ai la priorité, je peux avancer. Sinon, je dois me méfier et vérifier que je peux passer en sécurité. Donc je ralentis, je m'arrête. Et c'est beaucoup moins efficace.

Nos carrefours de Jean Jaurès sont-ils favorables au vélo ?



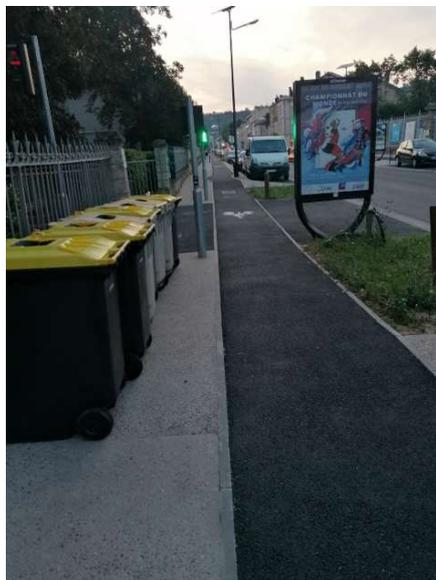
Paris en selle - Guide des aménagements cyclables - 2021

Sur Jean Jaurès, les priorités sont clairement indiquées et lisibles pour les voitures : ligne droite, pas de croisement (quelques feux tricolores).

Pour les vélos, sur le même parcours, on traverse 14 rues transversales. Et on ne sait jamais si le vélo a la priorité ou pas, suivant les différents cas rencontrés.

Des obstacles partout pour les piétons

Et les piétons se retrouvent sur la piste cyclable !



Des poubelles plusieurs jours par semaines à 11 endroits sur l'avenue

Beaucoup d'obstacles sur le trottoir qui amènent les piétons sur la piste cyclable

Les trottinettes sont garées sur le trottoir

La réglementation pour l'accessibilité prévoit une largeur minimum de trottoir de 1,40 m pour qu'un fauteuil puisse circuler. A moins de raser les murs et de circuler en file indienne, le piéton est obligé de circuler sur la piste cyclable.

Les normes ont parfois du bon et gagneraient à être respectées.

Si on ajoute à ça le revêtement granuleux du trottoir, le piéton qui a une poussette, un cabas roulant, une valise à roulette, qui est malvoyant ou qui circule en déambulateur ou fauteuil, préférera largement passer par la piste cyclable, beaucoup plus lisse, visible et agréable.

Bref, on nous a vendu de la ceinture douce/verte/sécurisée et on nous a fabriqué du conflit piéton/vélo. On a aussi sérieusement réduit l'efficacité des trajets : nécessité de faire attention, de ralentir.

Peut-on revendre son cadeau ?

Hé non, maintenant que c'est fait, on en a pour 40 ans minimum.

Mais on peut bricoler quelques solutions de dépannage, toujours sans miracle, en enlevant une place de stationnement auto aux endroits les plus propices pour placer poubelles ou trottinettes de location et laisser passer les piétons.

C'est peu satisfaisant...

Pour rattraper cette affaire mal engagée, il faut lever la tête, dézoomer, et changer d'état d'esprit :

- Mise en sens unique pour regagner de la place au profit des bus, vélos et piétons.
- Enlever les trajets de transit en voiture en stockant les autos dans des parkings relais
- Un réseau de bus efficace pour mener au centre ville
- Retravailler le stationnement auto sur toute la ville
- Retravailler le plan de circulation avec ces mêmes principes

Mais surtout, on ne fait plus ce type d'aménagement.

Et pour ça, la volonté politique et les moyens doivent s'accompagner d'**expertise** : l'élu peut se former, former son personnel ([Académie des mobilités actives](#)), recruter un expert vélo, faire appel à des bureaux d'étude. Ca représente des investissements et des frais de fonctionnement, mais à côté de ce qui est nécessaire aux investissements pour l'automobile, c'est très réduit.

On peut aussi faire appel à l'**expertise d'usage de Vélocité en Agenais**, en amont de chaque aménagement. C'est beaucoup moins cher, et c'est de la connaissance fine du terrain qui contribue à la réussite des futurs projets.

C'est ainsi que ça s'est passé dans les villes référence et c'est ainsi qu'Agen va rattraper son retard.



Véloparade - Vélocité en Agenais - 2023