

Ageniales

Des pistes pour une ville cyclable



Elections municipales 2026

Octobre 2025



Depuis 15 ans, Vélocité en Agenais agit pour améliorer la cyclabilité en proposant des aménagements adaptés à la pratique du vélo, en sensibilisant à son usage au quotidien et en favorisant l'autonomie grâce à notre atelier de réparation participatif et solidaire.

Lors de nos animations, nombreux sont celles et ceux qui souhaitent utiliser le vélo, mais qui n'osent pas. L'omniprésence de l'automobile génère un fort sentiment d'insécurité.

Il est temps de sortir du XXème siècle et d'accéder à des équipements et services à la hauteur des enjeux essentiels qui nous attendent : le changement climatique, la pollution, le partage de l'espace urbain pour rendre la ville agréable et vivable.

A l'échelle individuelle, du quartier, de la commune ou de l'Agglomération, voire du département, nous avons la possibilité d'agir.

Toutes les études scientifiques, les recommandations techniques, les documents officiels, mettent en avant la nécessité de réduire la place de la voiture. Selon les dernières données INSEE, la part modale du vélo est de 6% à Agen, ce qui est très peu, avec un objectif de 12% en 2030. Cette situation nécessite des investissements de tous ordres, mais elle peut aussi être améliorée en utilisant l'existant, en étant malin.

Nous souhaitons une vraie considération pour la marche et le vélo sous toutes ses formes (VAE, vélos cargo, vélos adaptés...), et la prise en compte des nouveaux outils de mobilité qui sont aujourd'hui disponibles (trotinettes, giroscopes, petits véhicules intermédiaires...) qui offrent de nouvelles opportunités, et de nouveaux risques.

Nous pensons que la politique municipale doit accompagner cette évolution par une véritable politique d'aménagement, de sensibilisation et de pédagogie.

Nous avons regroupé nos propositions en 5 pistes pour rendre la ville à vélo :

- **Accessible** autrement qu'en véhicule automobile lourd, encombrant, dangereux et onéreux ;
- **Agréable** à vivre avec moins de pollutions (sonore, particules fines, visuelle, etc) ;
- **Ageniale** avec plein d'idées à discuter entre citoyennes et citoyens responsables.

N'hésitez pas à questionner les candidat.e.s aux élections municipales sur ces sujets.

Pour le Conseil d'administration
de Vélocité en Agenais
La Présidente

Martine PUIG

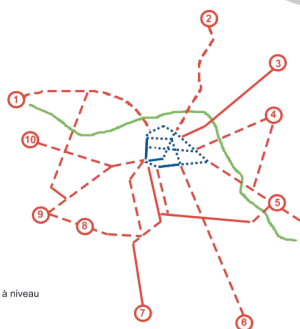


Ageniales 2026

Piste 1
Agglomération
pages 4 - 5

Pour une nouvelle mobilité dans l'Agglo
Un réseau cyclable à haut niveau de service

- 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 ou à mettre à niveau
— Tracé existant

Piste 2
Commune
pages 6 - 7

Pour une circulation apaisée
Un autre partage de l'espace public



Avant

Après

Piste 3
Quartier
pages 8 - 9

Pour un centre ville agréable
Des rues aux enfants



Piste 5
Inclusion
page 11



Pour une ville accessible
Des points noirs à résorber

Pour encourager les mobilités actives
Des outils au service des usagers et usagères



Piste 4
Education
page 10



Ageniales 2026

Piste 1
Agglomération

Pour une nouvelle mobilité dans l'Agglo

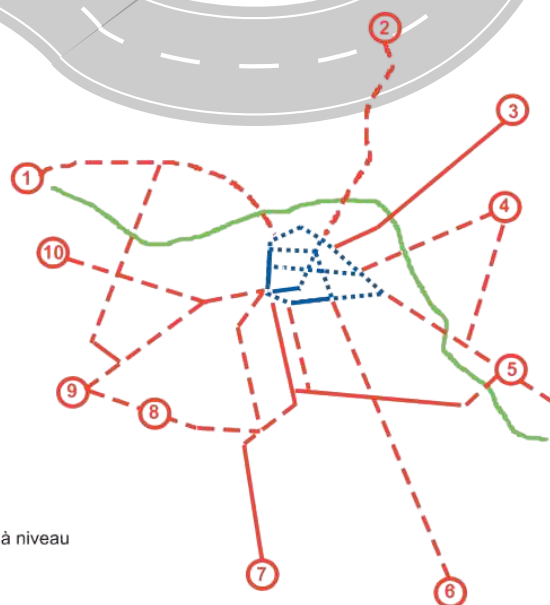
Un réseau cyclable à haut niveau de service

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 ou à mettre à niveau
— Tracé existant



"Haut niveau de service",
c'est quoi ?

- Un réseau vélo structurant.
- Pour aller rapidement d'un point A à un point B (20km/h de moyenne en VAE).
- Plus rapide et efficace que la voiture.
- Avec des aménagements qui permettent de réaliser ces objectifs.

*Bref, c'est le REVe,
le Réseau Express Vélo*

Le haut niveau de service vélo relie la première couronne et la ville centre. Il suit les grands axes des pénétrantes automobiles et de la délégation de service public pour les transports en commun. Les parkings relais doivent permettre l'accès et le stationnement vélo. Actuellement, trop peu d'aménagements cyclables correspond au haut niveau de service. La piste vers Pont du Casse s'en rapproche le plus.

Situation actuelle
Réalisation Agen 2025

Des bordures, des arrêts à chaque carrefour, des montées et descentes, des priorités non lisibles, des piétons, des obstacles. Valable pour quelques mètres, mais pas pour plusieurs kilomètres. Réalisation maison très jolie, mais inconfortable et pas sécurisante.



Haut niveau de service
Réalisation Montreuil 2025



Piste sur un seul niveau, plate du début à la fin, priorités clairement lisibles, et revêtement différent. Ca roule ! Les conflits entre piétons et cyclistes sont réduits. Très pratique pour des distances longues. Les recommandations officielles du Cerema ont été suivies.

Retrouvez les endroits indiqués sur la carte en dernière page. Ici, avenue Jean Jaurès, point

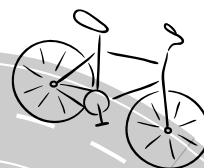


Pour une nouvelle mobilité dans l'Agglo

Un réseau cyclable à haut niveau de service

Les propositions

Piste 1
Agglomération



Exemple 1 - RD 813 au Petit Colayrac entre Agen-Boé-Bon Encontre

Objectif : relier Boé-Bon Encontre en sécurité et rapidement

Réduction d'une voie sur les ponts

Coût réduit, expérimentation possible

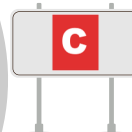


Exemple 2 - Avenue Henri Barbusse - Trémie

Objectifs : relier l'éco-quartier et Pont-du-Casse en sécurité et rapidement, apaiser le quartier du Pin

Réduction d'une voie
Trafic automobile en alternance par feux ou en sens unique, reporté vers Av. Schuman

Coût réduit, expérimentation possible

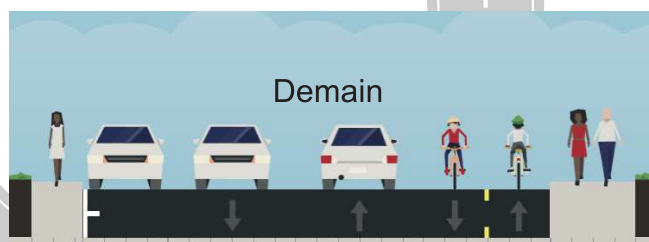


Exemple 3 - Avenue Edouard Lacour

Objectifs : relier la place Pelletan à la zone commerciale (3 km)

Suppression du stationnement d'un côté

Coût important, mais bénéfice énorme pour cet axe pénétrant



Autres axes à améliorer : Av Général Leclerc à Agen, ou Av. Verdun et de la Marne au Passage).

Pour une circulation apaisée

Un autre partage de l'espace public

Aujourd'hui, une grande partie de l'espace public urbain est consacrée à l'automobile (circulation et stationnement).

Demain, pour que la ville reste habitable et agréable malgré le changement climatique, cette répartition doit être rééquilibrée avec des **plans de circulation et de stationnement automobiles** revus et corrigés.

Les gains de place pourront être répartis entre circulations douces et lieux de vie (îlots de fraîcheur urbains, végétalisation).

Des grands principes :

- Diminuer la circulation automobile et réduire les vitesses.
- Reporter le trafic automobile de transit sur les voies dédiées (pénétrantes à 50 km/h et boulevards)
- Accentuer la piétonnisation en ville centre (sans exclusion du vélo)
- Réaliser de vraies zones de rencontre
- dans les rues à 30 km/h, le sens unique en remplacement des rues à double sens
éviter les traversées de ville ou de quartier dans les secteurs résidentiels : renvoyer le trafic de transit vers les artères structurantes (50 km/h)
- le stationnement automobile dans des parkings, et le moins possible en voirie.



Avant



Après

Image Réseau vélo 78

Pour une circulation apaisée

Un autre partage de l'espace public

Les propositions



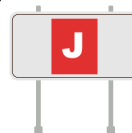
Exemple à reproduire : rue Théophile de Viau
Rue coupée au milieu par des barrières afin de casser le trafic de transit. Rue apaisée.
Un passage plus pratique pour piétons et vélos serait le bienvenu.



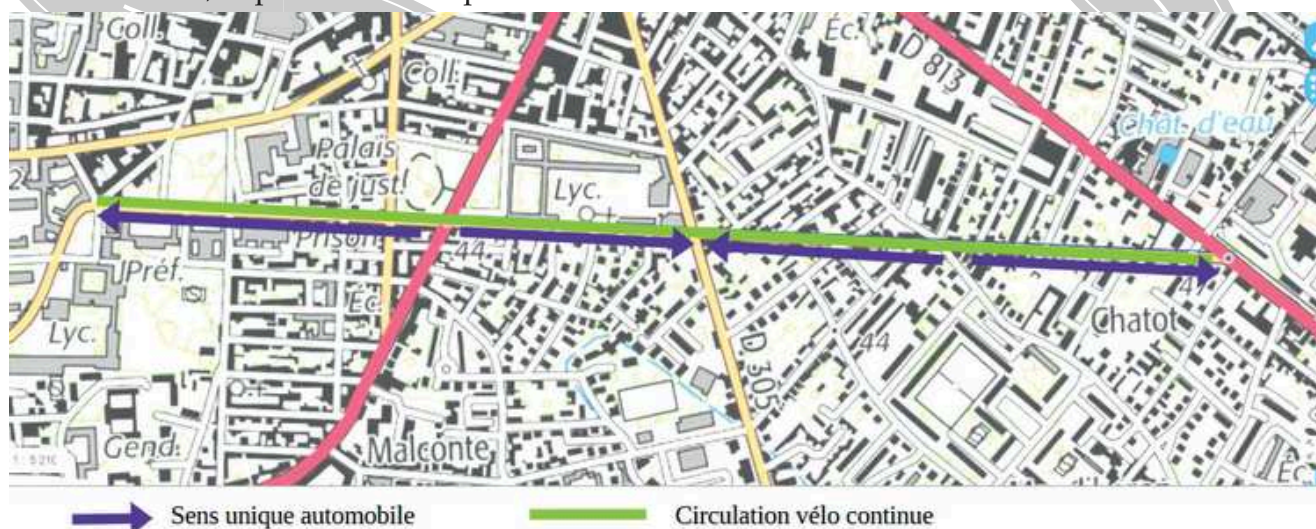
Exemple à reproduire : rue Denfert-Rochereau en sens unique, avec double-sens cyclable tracé et visible.



Proposition à plus grande échelle : axe des avenues Michelet, Luxembourg, Strasbourg



- Une voie continue de 2 km réservée aux circulation douces
- Un autre voie avec des sens uniques opposés pour la circulation automobile empêchant le trafic de transit (reporté vers les grands axes), mais laissant l'accès aux riverains. Le nombre de véhicules est limité et les vitesses abaissées avec des tronçons limités en longueur
- Coût réduit, expérimentation possible.



Pour un centre ville agréable

Des rues aux enfants, aux écoles

Le principe est d'apaiser la circulation aux abords des établissements scolaires et d'autonomiser les enfants.

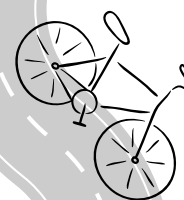
Les objectifs sont multiples :

- Sécuriser l'accès pour les mobilités douces,
- Rendre l'air respirable aux abords des écoles,
- Faciliter les relations entre parents, entre parents et enseignants, etc
- Réduire le phénomène "heures de pointe" de pose et dépose des enfants.

Le principe reste l'expérimentation, à concevoir avec les conseils de quartiers et les communautés éducatives (enseignants, employés communaux, parents d'élèves, élèves).

L'idée peut se décliner en ville, mais aussi dans les villages (expérimentations à Aubiac et au Passage en 2024).

Différents modèles existent et sont à adapter : neutralisation totale ou partielle de la circulation et du stationnement automobile, mise en place de lieux sécurisés, agrandissement des espaces devant les établissements, installation de stationnements vélo dans et à proximité des établissements.



Exemple à l'école Sembel

Fermeture complète d'une partie de la rue.
Un espace public converti pour de la circulation douce et des espaces verts



Pour un centre ville agréable

Des rues aux enfants, aux écoles

Les propositions

Développer le concept de rue aux enfants, aux abords des écoles, des collèges, des lycées, mais aussi des facultés.

Différents moyens existent, avec plus ou moins d'investissement suivant les cas.



Zone de rencontre avec trottoir traversant



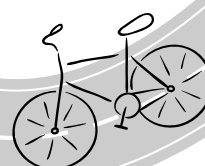
Un panneau sur une barrière à placer et enlever aux horaires prévus



Barrière amovible plus présentable



Rue transformée totalement



Indicateurs :

- nombre d'établissements scolaires apaisés
- nombre d'établissements équipés de stationnements vélos en nombre

Pour encourager les mobilités actives

Des outils au service des usagers

Au-delà des aménagements, le développement du vélo ne peut se faire sans un écosystème favorable, composé de services que la collectivité installe ou soutient.

Du stationnement installé systématiquement

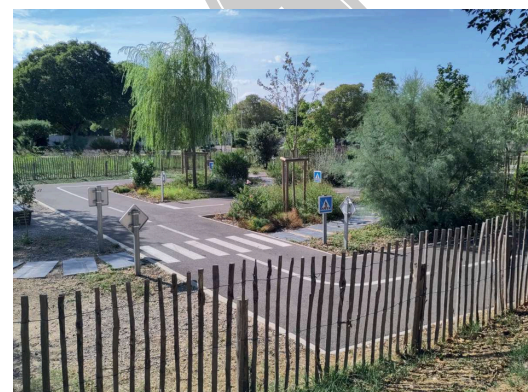
- aux abords des commerces
- sécurisé aux parkings-relais et gares
- inciter le privé à fournir du stationnement à domicile (PLUi) et le compléter par du stationnement sécurisé ciblé.
- **Du stationnement ponctuel.** Pour les grandes occasions, les festivités, le stade Armandie : un système mobile de stationnement vélo en quantité, mutualisé au niveau de l'Agglomération. Peut s'envisager dans le cadre de prêt de matériel pour les événementiels éco-responsables.



Location vélo longue durée et aide à l'achat

A tarif attractif et en nombre. Favoriser les déplacements des populations les moins favorisées (y compris handicapés et personnes âgées avec véhicules adaptés).

Éviter les parkings automobiles immenses vers les facultés.



Systématiser le Savoir Rouler à Vélo

Dès le plus jeune âge dans les écoles, encourageons l'autonomie et l'activité physique. Apprenons à nos filles et nos garçons à se déplacer dans la rue en respectant les autres.

Aujourd'hui, 80% des accidents sont le fait des hommes (pratiques dangereuses, agressivité). Changeons les choses !

Création d'un Vélopôle

Lieu outil d'enseignement du vélo à disposition des établissements scolaires de l'agglomération, composé d'un aménagement pédagogique, d'un stock de vélos capable d'accueillir des classes, d'un local dédié et avec des formateurs spécialisés.



Indicateur : % d'élèves de CM2 formés, avec un objectif de 100 % chaque année)

Pour une ville accessible

Des points noirs à résorber

Surprise ! La baromètre vélo 2025 recense toujours les mêmes difficultés pour les cyclistes agenais. On note une évolution, pas positive malheureusement, avec le retour du Boulevard de la République.



Le Boulevard de la République

La situation actuelle ne satisfait pas les cyclistes, depuis l'interdiction d'accès par arrêté municipal. En conséquence, nous avons proposé et proposons toujours des alternatives :

- Elargir les temps d'accès aux cyclistes (totalement ou partiellement)
- Communiquer, former
- Élaborer des itinéraires de contournement sécurisés et faciles
- Sanctionner

Plus généralement, c'est un plan de circulation et de communication dédié au centre ville qui doit être établi.



Strasbourg

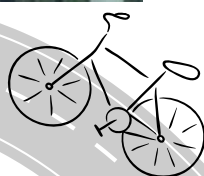


La place du Pin et le pont de la Libération

Un rond-point et pas moins de 15 entrées et sorties avec parfois 3 voies. Personne ne s'y retrouve et surtout pas les mobilités douces.

Ce que nous souhaitons :

- des accès en circulations douces
- diminuer le nombre d'accès automobiles avec un plan de circulation adapté
- une seule voie pour chaque accès automobile



Le pont de pierre et ses accès, jusqu'à Saint-Jacques

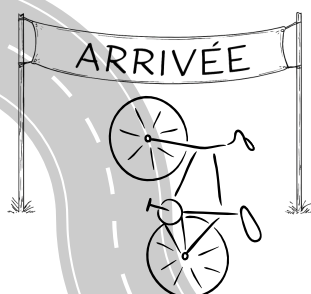
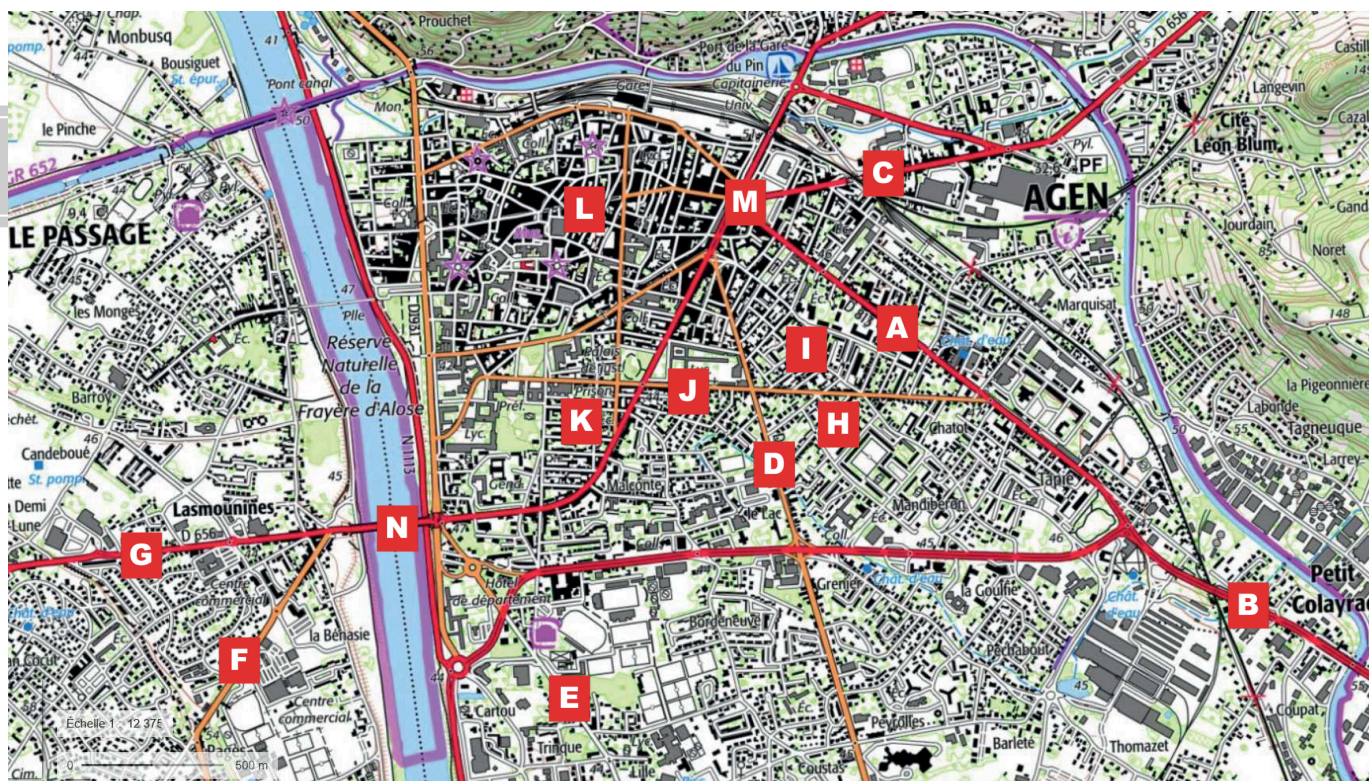
La rénovation du pont de pierre va inclure les circulations douces. Il restera à connecter cet axe stratégique avec le reste des lignes prévues, côté Agen et côté Passage. Un travail de fond est nécessaire pour revoir la circulation, en prenant en compte l'ouverture du pont de Camélat et en provoquant le report de circulation vers les autres ponts (Beauregard et Camélat).

Les aménagements existants à revoir

Peu qualitatifs, discontinus : un diagnostic est à mener pour évaluer leur dangerosité et les adaptations à réaliser pour les rendre plus attractifs et sûrs.

Adopter la "Vision Zéro" : analyse et prévention des accidents et application des préconisations de l'étude à tout aménagement similaire pour arriver à zéro mort ou blessé grave.

Carte des lieux mentionnés



Vélocité en Agenais, association animée par des bénévoles qui promeut et défend les intérêts des cyclistes sur l'Agglomération d'Agén

Vous pouvez nous retrouver sur :

<https://velocite47.fr/> et sur 

Réunions mensuelles le dernier vendredi du mois au Hang'Art à 17h

Ateliers réparation "RépaR ton Vélo"

le mardi 17h-19h, le mercredi 10h-12h et le samedi 10h-12h
au Passage en face de la mairie, à côté de l'église