



Monsieur le Maire d'Agen
Place Esquirol
47000 AGEN

Agen, le 27 avril 2025

Objet : comment se rendre au stade Armandie à vélo

Monsieur le Maire,
(copie à Monsieur le Président de SUA Association)

Le samedi 12 avril, les avenues Colmar, Jean Bru et Jean Monnet étaient inaugurées.

Vélocité a eu l'occasion de vous remettre auparavant son compte rendu des travaux en tant qu'expertise d'usage, en proposant des améliorations. Certains aspects ont été pris en compte depuis, en particulier en passant de deux potelets situés sur les trajectoires cyclistes, franchement dangereux, par un seul situé au milieu. C'est mieux, mais il reste du travail.

Par exemple, ce vendredi 25 avril, le SUA recevait Soyaux-Angoulême pour la 28ème journée de Pro D2. L'affluence au stade Armandie était de 6 924 spectateurs, par un temps printanier.

Une équipe de bénévoles de l'association a sacrifié le match pour aller repérer les conditions d'accès cycliste au stade. Vous trouverez ci-dessous le compte rendu de cette soirée qui fait état d'un part modale vélo encore très modeste et d'un cheminement difficile à certains endroits pour se rendre au stade.

Et comme d'habitude, nos propositions suivent en vue d'une meilleure prise en compte du vélo dans les déplacements pour se rendre au stade.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes salutations cyclistes les meilleures.

Pour le Conseil d'administration de
Vélocité en Agenais

La Présidente
Martine PUIG

I- Le stationnement

1- Constat : une part modale vélo inférieure à 1 %

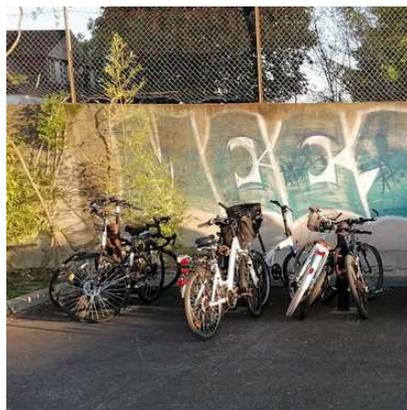
Ce jour de match, 6 924 spectateurs étaient présents au stade, rempli à moitié.

Nous avons compté 49 vélos stationnés autour du stade, soit une part modale vélo de 0,7 %.

21 d'entre eux seulement étaient sur des stationnement prévus à cet effet, le reste est en stationnement sauvage peu sécurisé.



5 arceaux (entrée principale)



3 arceaux (entrée Jean Bru)



Stationnement sauvage

2- Quel objectif ?

Les documents d'urbanisme prévoient entre 12 et 15 % de part modale vélo en 2030.

Pour un match de rugby du SUA, le public drainé est large et va chercher loin dans l'arrière-pays agenais. L'échéance 2030 est encore lointaine.

Nous proposons **un objectif de 5 %** en fin de saison 2027.

Il va donc falloir stationner 350 vélos, si l'affluence reste la même.

Actuellement, on compte une capacité de 40 stationnements vélo :

- 5 arceaux vélo à l'entrée principale
- 3 arceaux vélo à l'entrée côté Jean Bru
- 3 groupes de 3 à 4 arceaux à l'arrière du stade (moins visibles, moins utilisés)

Des stationnements permanents pourraient être ajoutés à hauteur de l'ambition, mais ils seraient inutilisés le reste du temps.

On peut envisager des solutions de stationnements vélos ponctuels à déployer par ailleurs lors des grandes occasions (parc des expos, fêtes d'Agen). Ce service, à la location ou à l'achat, est mutualisable à l'échelle de l'agglomération pour amortir les coûts. Les bénévoles de Vélocité ont testé une de ces solutions basée sur des supports accrochés à des barrières Vauban, prenant peu de place à stocker entre deux événements. Dans le cas du stade, on pourrait ainsi stationner des vélos en masse, de manière sécurisée, à l'endroit où le parking automobile est surveillé.

Objectif
5 %
350 vélos

II- Le cheminement

Le constat pour les cheminements vélo jusqu'au stade est variable suivant les endroits, et les solutions sont à adapter.

1- Côté Jean Bru impeccable

L'accès à la piste cyclable se fait sans problème et le cheminement jusqu'au stade n'est pas encombré. Certains endroits sont dépourvus de potelets ou accessibles en voiture, mais ne sont pas pris comme stationnement : la piste est partagée avec les accès riverains et est bien perçue comme une voie de circulation, donc pas stationnable.

- Côté Jean Monnet impraticable

L'accès à la voie verte est bloqué dès l'entrée et le stationnement illicite est permanent tout le long jusqu'à la jonction avec l'avenue du Midi, bloquant toute circulation cycliste et obligeant à emprunter la chaussée. Cette voie verte sur trottoir n'est pas perçue comme une voie de circulation (comme sur Jean Bru), mais comme un trottoir.

L'idée première pourrait être d'installer une rambarde en bois ou une série de potelets en métal tout le long de la voie verte pour protéger des intrusions automobiles. Nous ne recommandons cette solution qu'en dernier recours : elle est coûteuse pour la collectivité (tant en investissement qu'en entretien et renouvellement), accidentogène et ne sert que pour les jours de match.

Nos recommandations :

- du marquage vélo tous les 10 m pour rappeler le statut de la voie
- des panneaux permanents d'interdiction de stationner
- des panneaux ajoutés les jours de match pour rappeler l'interdiction et indiquer les parkings les plus proches
- du bénévolat pour compléter : une heure avant le match et jusqu'à 5 minutes après le coup d'envoi, une quinzaine de personnes bien identifiables réparties le long du parcours, pas pour faire la police, mais pour dissuader le stationnement, donner des informations et orienter vers les parkings. Ces personnes pourraient ensuite assister au match gracieusement.
- en dernier lieu : présence policière et potelets supplémentaires

Quizz – A quoi sert un potelet sur une voie verte ?



- 1- à délimiter la place de stationnement
- 2- à faire chuter le cycliste distrait
- 3- à enrichir le marchand de potelets
- 4- à rien

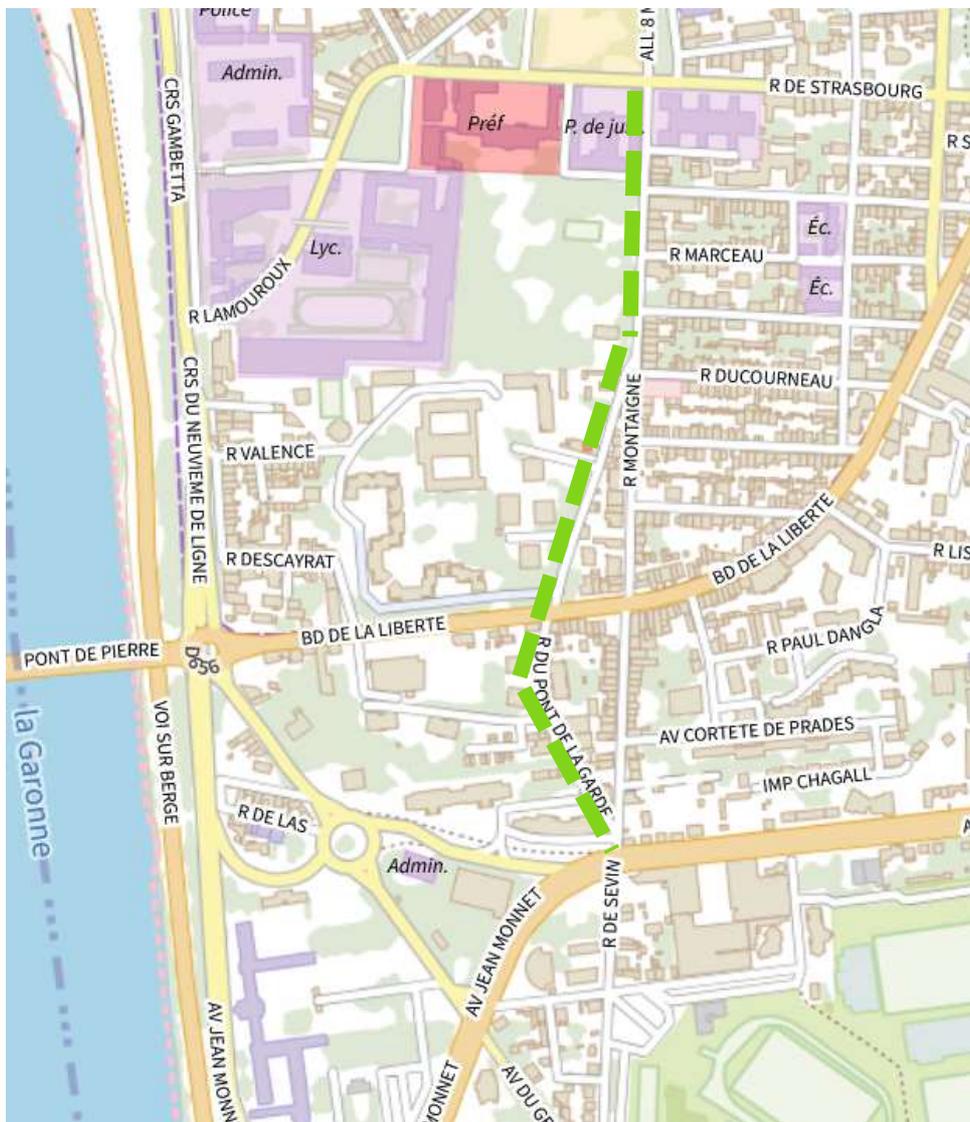
A nos yeux d'utilisateurs cyclistes quotidiens, les quatre réponses s'entendent : une fois que la politique du potelet est adoptée, ça signifie pour l'automobiliste que, quand il n'y a pas de potelet ou moins de potelet, il peut stationner son véhicule n'importe où. Ce qui pousse à poser encore plus de potelets !

- L'accès difficile depuis le centre-ville

L'accès au stade se fait uniquement par l'ancienne rocade.

Pour les piétons et cyclistes, il pourrait être envisagé de relier le centre-ville (place Armand Fallières) au stade les jours de match, deux heures avant la rencontre et une heure après, en :

- mettant en sens unique le début de la rue Montaigne côté place Armand Fallières
- interdisant à la circulation automobile les rues Maréchal Juin et Pont de la Garde (sauf riverains et sauf vélo)
- en s'appuyant sur un réseau express vélo déployé au niveau de l'agglomération, avec des axes principaux qui permettent une circulation cyclable rapide, efficace et sécurisée. On pense en particulier ici à la liaison Pont de pierre / stade qui est très dangereuse faute d'aménagement cyclable.



III- La communication

- « Et là, vous le voyez le problème ? »

Dans la même veine que les précédentes campagnes de communication, mais avec le thème du stationnement sur piste cyclable comme sujet.

- Animation « Au stade à vélo »

Avec la participation de Vélocité : challenge supporters et récompenses (avec le SUA).

Exemple [Vélocité Bordeaux](#)

- Afficher l'objectif de 5 % de part modale en 2027 et rendre compte régulièrement

- Un site internet du SUA qui affiche la marche et le vélo

Actuellement, nous avons ceci :

Une page « Accès »



On pourrait faire connaître les accès sécurisés à vélo et les lieux de stationnements.

Une page sur la Responsabilité sociale des entreprises

Mais cette page ne comprend pas d'informations sur la mobilité. Pourtant, les déplacements (spectateurs et joueurs) constituent la plus grande cause d'émission de CO2 pour le foot et le rugby ([Shift Project](#)).

Empreinte carbone

L'empreinte carbone du rugby professionnel

170 000 tCO₂e

Répartition des émissions de gaz à effet de serre du rugby professionnel en France.



CLIMAT, ÉNERGIE :

DÉCARBONONS LE RUGBY

TRANSFORMONS L'ESSAI POUR JOUER ET SUPPORTER DURABLEMENT

SYNTHÈSE - FÉVRIER 2025

Avec la contribution de



Les leviers "clés" à activer



1. Organiser le report modal vers :

- les transports en commun (bus, train, tram, etc.) et les mobilités actives (marche, vélo, etc.) pour les spectateurs et salariés locaux
- des modes de transport bas-carbone (train et car) pour les équipes et spectateurs visiteurs



- Électrifier les véhicules (car, bus et véhicules individuels)
- Faciliter le covoiturage