



Monsieur le Maire  
Place Esquirol  
47 000 AGEN

Agen, le 8 juin 2024

## Courrier recommandé

Monsieur le Maire,

L'association Vélocité en Agenais a participé aux différentes étapes de la concertation concernant l'aménagement du futur parc Armand Fallières. Nos différents avis ont été jusqu'ici relativement bien entendus, à l'exception de l'avenue de Lattre de Tassigny.

La délibération prise en conseil municipal le 13 mai 2024 relative présentait et validait ce projet, mais les plans n'y étaient pas annexés. Nous avons donc demandé le plan « définitif » avant de prononcer un avis sur celui-ci. Ce plan ne nous a pas été envoyé, mais nous l'avons trouvé sur le site internet de la mairie.

Vous trouverez ci-dessous notre avis, avec cinq points précis, dont trois concernant des cas de non-respect des obligations en cas de rénovation de voirie urbaine, correspondant aux articles L.228-2 du code de l'environnement et L.118-5-1 du code de la voirie routière.



## 1- Avenue de Lattre de Tassigny

Une piste cyclable a été prévue dans la traversée du parc au niveau de l'allée du 11 novembre 1918. Elle débouche sur l'avenue de Lattre de Tassigny.

Sur cette avenue, aucun aménagement cyclable n'est prévu, alors qu'il s'agit d'une obligation prévue à l'article L.228-2 du code de l'environnement.

Lors de toutes nos interventions et courriers, nous n'avons cessé de vous rappeler cette obligation, facteur d'incertitude juridique pour une bonne conduite de ce projet. Nous vous le rappelons une nouvelle fois aujourd'hui.

Pour rappel, cette avenue est un tronçon d'un axe essentiel comprenant différentes rues : rue Etienne Dolet, avenue de Lattre de Tassigny, avenue de Strasbourg, avenue Maurice Luxembourg, avenue Michelet.

Son potentiel en terme de cyclabilité sur Agen et son agglomération est énorme puisque desservant d'un côté les villes de Boé, Bon Encontre, Castelculier et plusieurs quartiers d'Agen, et de l'autre une multitude de services publics : deux lycées, la préfecture, le palais de justice, la cité administrative, la CPAM, la médiathèque, etc.

Voir un tel axe dénué d'aménagement cyclable est inconcevable à l'heure du réchauffement climatique et de la volonté générale affichée de réduire la place de la voiture dans les transports : plans nationaux, régionaux (SRADDET), locaux (PCAET, Scot, PLUi) que la municipalité d'Agen se doit au minimum de suivre.



C'est pourquoi nous demandons une nouvelle fois à ce que l'avenue de Lattre de Tassigny soit traitée telle qu'elle devrait l'être dans les conditions prévues à l'article L.228-2 du code de l'environnement.

Notre conseil : si la largeur (10 mètres environ) reste dans la continuité de la rue Dolet et de l'avenue de Strasbourg et que le double sens de circulation automobile est maintenu sur l'avenue de Lattre de Tassigny, deux solutions peuvent être envisagées :

- si la largeur le permet : création d'une piste cyclable.
- si la largeur ne le permet pas : passer l'avenue de Lattre de Tassigny et le début de l'avenue de Strasbourg jusqu'à la rue Arjo en zone de rencontre 20 km/h.

Pour promouvoir l'usage du vélo, il faut combattre le sentiment d'insécurité actuellement ressenti par les usagers potentiels en leur assurant des espaces sécurisés et de la continuité dans les réseaux. Cette avenue sans aménagement resterait comme une coupure entre le centre d'Agen et le reste.

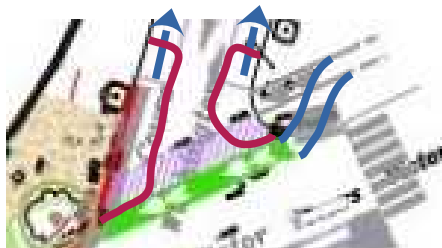
## 2- rue Diderot : absence d'aménagement



La rénovation de la partie de la rue Diderot située le long de la CPAM ne fait pas apparaître d'aménagement cyclable. Elle ne répond donc pas aux obligations de l'article L.228-2 du code de l'environnement. Un simple pictogramme vélo sur la chaussée est insuffisant.

Là aussi, si la largeur le permet, une bande cyclable peut être installée, ou bien, à défaut, une mise en zone de rencontre 20 km/h entre la place et l'entrée du cours Victor Hugo, avec une vraie apparence de zone de rencontre.

## 3- Cours Washington et cours Victor Hugo



Des places de stationnement ou d'arrêt sont matérialisées en amont du passage piéton cours Washington. Si ce sont des places de stationnement, il s'agit d'un non-respect de l'article L.118-5-1 du code de la voirie routière qui interdit ce type d'aménagement.

S'il s'agit d'arrêts de bus, c'est encore plus dangereux, avec un masque important pour les véhicules arrivant du cours Washington, doublé d'un angle mort devant le bus avec le passage piéton juste devant.

Nous demandons le recul des arrêts de bus de 5 mètres minimum afin de préserver la sécurité des passants.

L'espace libéré pourrait être passé en trottoir (bordures au niveau des lignes rouges) afin de :

- réduire la longueur du passage piéton
- gagner en visibilité réciproque des usagers
- gagner en lisibilité pour ce carrefour.

A cet endroit, nous constatons aussi une incohérence dans le plan au niveau de la sortie de la piste cyclable du cours Victor Hugo : la piste se termine à droite du passage piéton et recommence à sa gauche. Un cheminement adéquat de l'un à l'autre serait à envisager en amont du passage piéton.

## 4- Gestion du passage piéton CPAM

Le projet présente un passage piéton d'une grande longueur, sans refuge piéton (îlot), au milieu d'une circulation dense comprenant des bus, et avec deux priorités à droite successives (rue Arjo et allée du 8 mai 1945).

**L'exposition au risque** nous apparaît ici trop importante pour les cyclistes et les piétons. La traversée est peu rassurante pour les usagers vulnérables (personnes âgées, enfants, poussettes, fauteuils roulants, PMR, etc).



Nous proposons de :

- décaler le passage piéton de 2 à 3 m pour réduire la longueur globale de traversée
- prolonger le trottoir entre l'allée du 8 mai et la rue Arjo jusqu'au bout du passage piéton afin de créer un îlot sécurisé.
- placer un cédez-le-passage pour la rue Arjo afin de donner la priorité aux bus sortant de l'allée du 8 mai et d'obtenir une meilleure lisibilité des priorités sur le carrefour.

Un passage surélevé au niveau du passage piéton rue Arjo sécuriserait bien le dispositif.



Les îlots-refuges dans une traversée piétonne offrent de la sécurité, et une amélioration du confort et de l'accessibilité. Ici, sur la rue Garibaldi à Lyon, l'îlot-refuge est aussi équipé d'un espace pour faire une pause.

*Cerema - Vers une ville confortable pour les piétons*

## 5- Arrêts de bus allée du 8 mai 1945

Le passage piéton situé au milieu des arrêts de bus nous paraît problématique : les bus arrêtés en amont du passage piéton libèrent leurs passagers qui vont traverser devant le bus. Dans le même temps, des conducteurs automobiles peuvent être tentés de doubler le bus arrêté et se retrouvent masqués par le bus, sans visibilité réciproque avec les piétons.

Une séparation centrale (symbolique ou physique) pour séparer les voies et dissuader le dépassement pourrait apporter un plus en terme de sécurité, accompagné si possible d'un recul des arrêts de bus de quelques mètres par rapport au passage piéton.

Enfin, il est dommage de concevoir cet espace pour les 6 lignes de bus actuelles passant par cette place, alors que la délibération mobilité votée par l'agglomération d'Agen en mai 2024 prévoit seulement 2 lignes début 2026.

### Pour conclure

L'article L 228-2 du Code l'Environnement stipule à son alinéa 1 que : *«A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.*

*Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.»*

En tant qu'association soucieuse du respect de la réglementation applicable en faveur des déplacements à vélo, nous vous sollicitons donc pour connaître vos intentions quant aux aménagements cyclables manquants ici mentionnés.

Nous attirons votre attention sur les conséquences que pourraient avoir un non-respect des dispositions de cet article L 228-2.

À toutes fins utiles, vous trouverez ci-dessous un extrait d'une communication concernant cette obligation éditée par le Coordinateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo, qui répond notamment à la question « *Quels sont les risques à ne pas aménager ?* » sur trois points :

1. **Instabilité juridique du projet** : comme toutes les obligations qui incombent aux collectivités territoriales, le non-respect des dispositions prévues par l'article L. 228-2 du code de l'environnement peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déféré préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes qui en ferait la demande. Plusieurs cas récents ont été jugés en ce sens.
2. Ces annulations peuvent d'ailleurs parfois remettre en cause très directement **la faisabilité budgétaire de l'opération** si des études complémentaires, voire des aménagements non

*prévus au moment de la réalisation, devaient être nécessaires pour une mise en conformité avec la loi.*

3. *Le non-respect de cette obligation légale, même après la réalisation du projet, pourrait déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de **la responsabilité pénale personnelle du maire** prévu à l'article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales.*

Notre association se tient à votre disposition pour échanger sur les problématiques soulevées dans ce courrier et vous conseiller sur les solutions techniques envisageables. Nous aimerions aborder avec les services techniques le détail de ces aménagements : le plan fourni ne permet pas de se faire une idée des techniques envisagées. La réussite du projet, en terme de cyclabilité, dépend de la qualité de ses finitions (continuité, absence de rebords, trajectoires, angles, emplacements des potelets, intersections, etc).

Vous avez la chance de disposer d'une association d'usagers pour vous aider : faites confiance à notre expertise d'usage.

Dans l'attente de votre réponse, recevez, Monsieur le Maire, l'expression de nos salutations cyclistes distinguées.

Pour l'association  
Vélocité en Agenais  
La présidente  
Martine PUIG