



Monsieur le Maire  
Place Jean François-Poncet  
47480 PONT DU CASSE

*Copie à :*

*- Mme la Présidente du Conseil départemental  
- M. le Président de la Communauté  
d'Agglomération d'Agen*

Agen, le 23 janvier 2026

## **Objet : avis sur le tronçon inauguré le 15 décembre 2025**

Monsieur le Maire,

Comme convenu lors de l'inauguration du 15 décembre dernier, vous trouverez ci-dessous nos réactions à l'utilisation du nouveau tronçon.

Dans l'ensemble, il est convenablement construit, mais, comme indiqué et constaté lors de la visite, qui plus est avec un vélo cargo, certaines parties méritent une révision pour rendre l'itinéraire correctement cyclable.

Nous avons identifié trois types de problème : les barrières, la reprise de l'existant et le jalonnement.

### **1- Les barrières**

Ces barrières ont été installées à 5 entrées. Elles étaient ouvertes lors de l'inauguration, ce qui a permis une circulation fluide pour un groupe important.

D'ordinaire, elles sont fermées, et le résultat n'est pas le même : le passage sur le côté est réduit et ne permet pas une circulation fluide telle qu'attendue sur une route pour vélo.

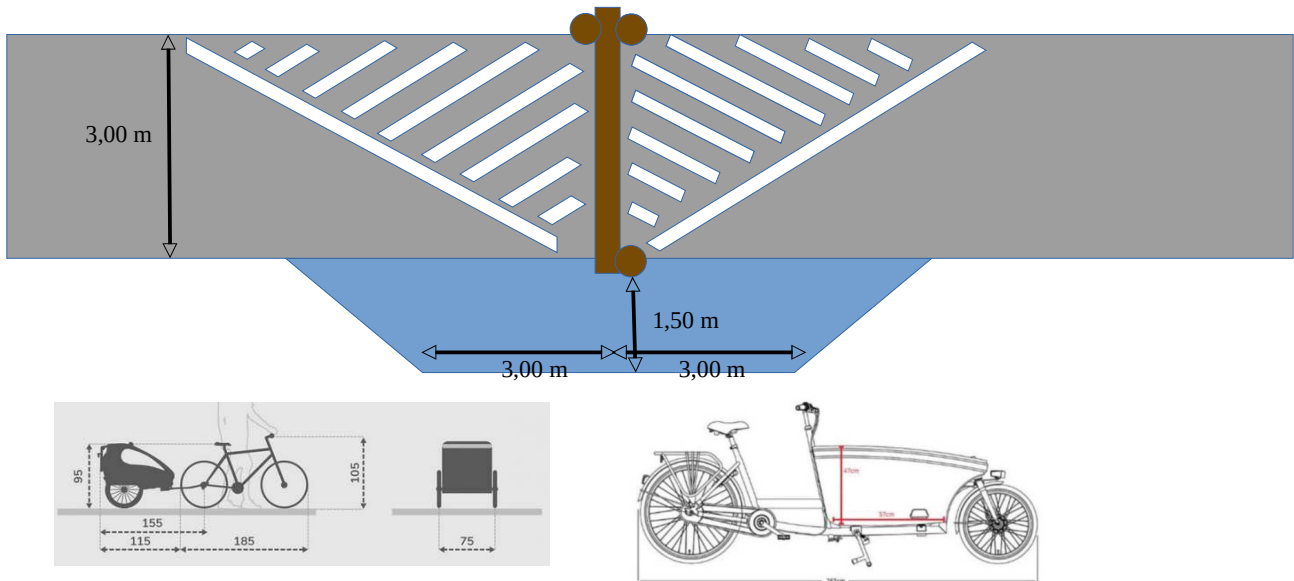
Deux solutions sont possibles pour résoudre ce problème :

La première consiste à maintenir ouvertes ces barrières, comme lors de l'inauguration. C'est ce qui est pratiqué sur les autres voies vertes du département, recommandé par le Cerema et préconisé par la charte des aménagements cyclables du Département. La voie verte du canal par exemple n'a pas de barrière, malgré des croisements avec des routes et lieux fréquentés.

La seconde, si vous souhaitez absolument conserver les barrières fermées, consiste à créer un passage vélo sur le côté, comme vous l'avez fait, mais avec des dégagements suffisants pour une trajectoire cyclable avec vélo rallongé : passage vélo avec revêtement identique à la voie verte, avec une longueur de vélo de chaque côté de la barrière (3,00 m) et une largeur minimale de 1,50 m (strict minimum Cerema).

Les bouts des barrières devraient être coupés pour éviter les chocs arrière des vélos au niveau des sacs et surtout des sièges bébé : les jambes peuvent être accrochées.





Cette option ne sera pas possible partout, en particulier au niveau de l'accès vers la mairie : le portique et la barrière sont trop près l'un de l'autre. Si le portique est indispensable, il faudrait alors enlever la barrière, la déplacer ou la réduire, en demi-barrière.



## 2- La reprise de l'existant

L'utilisation de l'existant constitue un moyen pertinent pour la réalisation d'aménagements cyclables, mais elle doit s'accompagner de retouches à certains endroits stratégiques.



*Impasse de Malère*



*Rue des Loriots*



*Parking relais*

Ces trottoirs mériteraient d'être abaissés au niveau zéro avec la chaussée. Ici, vos administrés cyclistes jeunes et moins jeunes ont à gérer quatre opérations en même temps :

- gérer l'intersection (croisement avec d'autres véhicules)
- gérer la courbe de la trajectoire
- éviter les potelets
- gérer la bordure haute (5 à 8 cm) en la prenant en biais.



*Exemple de niveau zéro sans bordure*

Les conséquences d'une gestion approximative sont rarement mortelles, mais un poignet ou une clavicule peuvent y rester. Sans aller jusque là, ça laisse un sentiment de risque désagréable qui se révèle préjudiciable à une envie de pratique quotidienne. **Une retouche ponctuelle avec un abaissement de trottoir à niveau zéro atténuerait fortement cet effet.**

C'est aussi le cas sur la rue Tenbury Wells.

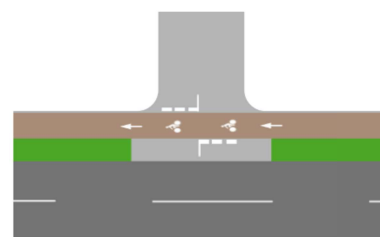


Exemple de rampe à Agen

A cet emplacement, il est préférable que l'abaissement de trottoir se fasse le long de la rue sous forme de rampe, et pas en mordant sur la piste comme ici à gauche. Le risque de chute est grand, avec la roue chassée sur le côté.

Figure 1 bis : Entrée riveraine

Au droit des entrées riveraines sur cette même rue, il conviendrait de rappeler la priorité aux cyclistes par la signalisation au sol (la même priorité que sur la route, art. R415-14 du code de la route).

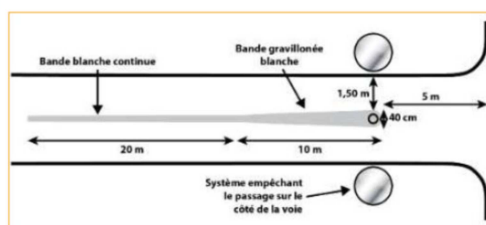


Charte des aménagements cyclables du Département - p35

Les potelets installés devraient être à mémoire de forme pour rendre les éventuels chocs moins violents et laisser une chance de garder l'équilibre. Ils gagneraient également à être signalés par une bande blanche continue et devraient comporter une bande de contraste rétro réfléchissante pour une meilleure visibilité.

Potelet à mémoire de forme

Peut s'avérer dangereux s'il n'est pas assez visible ou trop bas. Un marquage au sol réfléchissant peut-être ajouté.



Charte des aménagements cyclables - 47 (page 50)

### **3- Le jalonnement**

Pour le moment, les panneaux ne sont pas installés, ni la signalisation horizontale (au sol).

Pour le jalonnement (signalisation des directions), je vous recommande de prendre contact avec la Direction des Infrastructures et de la Mobilité, au Département, qui saura vous éclairer pour un plan de signalisation efficace et respectant la réglementation sur ce tronçon relevant des itinéraires départementaux.

Cette étape est un travail fin : en plus de l'aspect directionnel, chaque intersection doit pouvoir être lue et comprise dans les deux sens de circulation. Par exemple, l'entrée de la voie verte rue Tenbury Wells depuis la voie ferrée est peu visible. C'est aussi le cas de celle située rue des Loriots. Nous nous tenons à disposition de vos services pour parcourir l'itinéraire et rendre visibles les trajectoires souhaitées pour les cyclistes.

Pour compléter ces informations, vous trouverez en pièce jointe un extrait du guide des aménagements cyclables du Département pour les points mentionnés.

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

Pour le Conseil d'administration de  
Vélocité en Agenais  
et le groupe de travail « aménagements »

Le secrétaire  
Xavier PERRAUDIN