

PLAIDOYER MUNICIPALES 2026

POUR VIVRE VILLENEUVE À VÉLO



VILLENEUVOIS
À VÉLO



ÉDITORIAL

Second poumon économique du département, Villeneuve-sur-Lot est une ville moyenne dont les caractéristiques économiques et géographiques se prêtent particulièrement bien à l'usage du vélo au quotidien : 65 % des habitants travaillent dans leur commune de résidence. La ville bénéficie d'un relief plat, facilitant les déplacements à vélo sans effort important. Pourtant, 85 % des Villeneuvois actifs utilisent l'automobile pour se rendre au travail. (INSEE 2022)

Pourquoi ? Depuis les années 1950, la ville s'est développée selon un modèle centré sur l'automobile. Autour de la bastide, les rues sont souvent étroites, y compris dans les quartiers construits à la fin du XX^e siècle, où les bas-côtés, parfois inexistant, laissent peu de place aux piétons. Ces derniers doivent souvent partager l'espace avec des voitures omniprésentes, roulant à 50 km/h, tandis que les trottoirs servent fréquemment de zones de stationnement. L'étalement urbain est la conséquence de cet effet, et la périurbanisation a fini d'achever la consécration du tout-automobile, les actifs pouvant travailler à des kilomètres de leur domicile.

Néanmoins, cet effet peut être inversé, et plusieurs éléments incitent à l'émergence de la pratique cycliste : prise de conscience écologique, effet bénéfique sur la santé, réduction du temps de trajet aux heures de pointe, coût de plus en plus élevé d'une voiture sur les ménages, etc. Le vélo est également un moyen de transport économique et pratique pour les personnes laissées pour compte sur ces problématiques de mobilité : jeunes, personnes âgées, personnes à faible revenu... ne pouvant supporter ou posséder une automobile.

L'un des principaux freins au développement du vélo est le sentiment d'insécurité des usagers lors de leurs déplacements : l'absence d'infrastructures sécurisées, la vitesse des voitures et l'étroitesse de certaines rues amenant des dépassemens rasants peuvent décourager les cyclistes potentiels au profit de leur voiture.

À Villeneuve-sur-Lot, force est de constater que le réseau cyclable est encore discontinu, pensé historiquement pour et grâce au cyclotourisme, composé de voies vertes sur anciennes voies ferrées et de pistes cyclables le long de la véloroute de la vallée du Lot. Alors que la loi impose depuis 1998 aux municipalités de réaliser des itinéraires cyclables à l'occasion de rénovations de voirie, de nombreuses routes ont été refaites dans l'Agglomération sans penser aux cyclistes. Toutefois, le réseau actuel est globalement un réseau de qualité qui ne manque plus qu'à être complété et valorisé. Par exemple, la voie verte longeant la rocade n'est pas balisée donc peu connue des habitants ; la piste cyclable de l'avenue de Fumel ne manque plus qu'à être complétée jusqu'au centre-ville.

Ces dernières années, sous l'impulsion de **Villeneuvois à vélo**, le réseau cyclable villeneuvois s'est peu à peu complété : rue Gambetta, allées Georges Leygues, ou encore l'avenue d'Agen qui profite aux lycéens et usagers du complexe sportif. Mais Rome ne s'est pas fait en un jour ! Les efforts pour le développement du réseau cyclable villeneuvois doivent se poursuivre, et c'est le but de cette campagne pour les élections municipales.

Pour l'élection municipale 2026, Villeneuvois à vélo demande aux candidats de **s'engager pour accompagner le développement du vélo au quotidien à Villeneuve-sur-Lot et en Villeneuvois**.

Après avoir proposé en 2020 un plan d'actions, partiellement repris par la municipalité actuelle, l'association demande aux candidats de se positionner en particulier **pour cinq mesures concrètes et prioritaires, permettant d'améliorer grandement la sécurité des cyclistes et de développer efficacement la place du vélo en ville**.

Ces cinq mesures prioritaires sont issues notamment du **Baromètre vélo**, une grande enquête citoyenne sur les attentes des cyclistes, ayant réuni 142 contributions à Villeneuve-sur-Lot. Après avoir traité les points noirs des boulevards Georges Leygues et de l'avenue d'Agen, ils révèlent de nouvelles priorités, des endroits accidentogènes et des souhaits pour développer la place du vélo en ville.

Néanmoins, ces cinq mesures ne suffiront pas à développer un vrai réseau cyclable villeneuvois sans un engagement à long terme des politiques en faveur du vélo. Cela passe notamment par le suivi régulier des aménagements existants et à venir, ou par la prise en considération constante des cyclistes dans les décisions d'urbanisme pour les années futures. La clé de la réussite d'une politique cyclable est la consultation régulière des usagers, afin de comprendre leurs besoins, leurs attentes et leurs avis techniques pour un réseau cyclable qualitatif. **Villeneuvois à vélo a su construire en cinq ans une expertise d'usage** qui est comprise et vérifiée par toutes les collectivités avec lesquelles nous travaillons. Consulter régulièrement l'association, que ce soit pour des idées ou des avis techniques, est essentiel pour s'assurer que les attentes des usagers soient intégrées dans les décisions politiques et techniques.

La période politique qui s'annonce à l'approche des élections municipales de mars 2020 représente une occasion idéale pour les candidats de s'engager et d'animer le débat public. C'est le moment pour l'agglomération villeneuvoise de démontrer sa capacité à accueillir et protéger les cyclistes, tout en intégrant pleinement les enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux de la décennie à venir.

CINQ MESURES POUR DÉVELOPPER LE VÉLO AU QUOTIDIEN

- 1 > PIÉTONNISER LE PONT DES CIEUTAT**
- 2 > CRÉER UNE PISTE CYCLABLE VERS LES COLLÈGES**
- 3 > RELIER LE CENTRE-VILLE AUX ZONES ÉCONOMIQUES**
- 4 > REVOIR LE PLAN DE CIRCULATION, EN LIEN AVEC LES CONSEILS DE QUARTIER**
- 5 > DÉVELOPPER LES RUES SCOLAIRES**



1 PIÉTONNISER LE PONT DES CIEUTAT

CONSTAT

Le pont des Cieutat constitue le pont central de Villeneuve-sur-Lot depuis plus de sept siècles. Or, depuis la construction au XX^e siècle des ponts de la Libération et de Bastérou, le pont des Cieutat a perdu son rôle de lien majeur de circulation entre les deux rives. Le trafic s'écoule naturellement sur les boulevards, mais ne reste encore sur le pont des Cieutat qu'un trafic d'opportunité entre les deux rives.

Seulement, **le pont des Cieutat subit aujourd'hui les affres du temps.** Bien que la structure centrale du pont soit en état correct, elle a nécessité une interdiction du passage des véhicules lourds. Les trottoirs eux sont en très mauvais état, rajoutés en 1876 par l'ajout de poutres en fer transversales ancrées dans le pont afin de laisser place aux voitures de la Route Nationale 21. Des filets de protection ont dû être installés en 2020 afin de retenir la chute de pierres dans le Lot, des garde-corps sont désolidarisés de leur base, des trous sont apparus. De plus, ses trottoirs ne sont pas aux normes pour les personnes à mobilité réduite, et on constate tous les samedis des personnes âgées contraintes de marcher avec leur cabas sur la route pour se rendre au marché.

Malgré la présence de trois points sur à peine 500 mètres une singularité en France, **le Lot constitue encore aujourd'hui une frontière urbaine.**

La majorité des flux se concentrent encore sur la rive droite, tandis que les piétons doivent se contenter de trottoirs trop étroits sur le pont central, ou au bord de routes fréquentées sur les deux autres ouvrages. Les cyclistes ne disposent d'aucun aménagement cyclable séparé de la circulation : le pont de la Libération est bien trop étroit, et le pont de Bastérou dispose de simples bandes cyclables, couloirs de peinture aux conditions de sécurité précaires, en raison notamment des pincements sur les deux giratoires en entrée et sortie de pont.

Face aux fragilités du pont des Cieutat, la municipalité a décidé en 2025 d'installer une circulation alternée par feux sur une seule voie centrale, afin de donner plus de place aux piétons. Cette solution temporaire permet de traiter l'urgence. Elle ne remplace cependant pas **la nécessité à moyen terme de réparer ou supprimer les trottoirs en encorbellement.** De plus, elle ne résout pas la problématique du Lot comme frontière naturelle entre les deux rives.

Villeneuvois à vélo a installé en 2024 **un compteur permanent sur le pont des Cieutat** : en 2024, on dénombrait en moyenne 1 300 piétons par jour sur le pont, mais aussi 1 250 voitures et 330 cyclistes par jour. En résumé, **il y a plus de piétons et cyclistes sur le pont des Cieutat que de voitures.**

LE PROJET

Face à ces constats, Villeneuveois à vélo propose en mesure phare de mandat la **piétonnisation complète et définitive du pont des Cieutat**, avec comme devise « faire du pont des Cieutat notre pont de pierre ».

À l'instar du pont de pierre à Bordeaux et du pont Wilson à Tours, la piétonnisation du pont des Cieutat permettrait de **(re)créer un lien entre les deux rives**. Réservé aux seules circulations à pied et à vélo, il constituerait un accès sécurisé, apaisé et agréable entre la rive gauche et la rive droite de la bastide. Se faisant, le pont des Cieutat serait suffisamment attractif pour que les cyclistes passant d'une rive à l'autre l'empruntent naturellement, au lieu de circuler sur le pont de la Libération non-aménageable ou le pont de Bastérou.

L'enjeu touristique est également important : le pont des Cieutat libéré de la circulation automobile constitue un élément de patrimoine majeur qui peut être valorisé. Le pont des Cieutat est d'ores-et-déjà l'emblème de Villeneuve-sur-Lot ! Le pont réservé aux circulations douces pourrait être réaménagé, en remplaçant l'asphalte par un revêtement plus esthétique et clair afin d'en supprimer l'aspect routier. Sur le long terme, si des travaux nécessitent la suppression des trottoirs en encorbellement en raison de leur état, la piétonnisation du pont des Cieutat paraîtra nécessaire compte tenu de la largeur alors plus réduite du pont.

L'impact sur la circulation est limité : d'après l'étude sur la circulation et le stationnement sous l'égide du bureau ITER, commandée durant la mandature, une partie du trafic sur le pont des Cieutat correspond à des raccourcis vers la Cale de la Marine, qui peut opportunément passer par les boulevards. Les déplacements locaux entre les deux rives pourront être reportés vers les boulevards avec une gène à la circulation très faible (augmentation du temps de trajet d'une minute). C'est d'ailleurs sans compter l'augmentation des déplacements à pied et à vélo sur le pont des Cieutat, que la piétonnisation engendrera.

L'impact sur le commerce est à quantifier : sur le court terme, lors des fermetures à la circulation automobile dues aux crues, l'impact sur la boulangerie avait été de -30 % du chiffre d'affaires, d'après ses dires. Cependant, comme nous l'avons constaté, la majorité des clients de la boulangerie sont des riverains de la rive gauche venant à pied.

À titre expérimental, la piétonnisation du pont des Cieutat sur la seule période estivale permettrait d'évaluer les impacts positifs et négatifs, tant sur les commerces que pour les déplacements. C'est le cas du pont Saint-Pierre à Toulouse, fermé à la circulation automobile chaque été depuis 2022.

LE PONT DES CIEUTAT EN 2024, C'EST...

1400
PIÉTONS
PAR JOUR



300
VÉLOS
ENVIRON



1400
VÉHICULES
QUOTIDIENS



60%
DES JOURS OÙ
LES AUTOS SONT
MINORITAIRES



Données issues d'un compteur Teltraam implanté sur le pont des Cieutat entre le 22 avril 2024 et le 30 mars 2025. Comptage expérimental, uniquement de jour. Données disponibles sur teltraam.net/fr/location/9000006748



2 CRÉER UNE PISTE CYCLABLE VERS LES COLLÈGES

CONSTAT

Le réseau cyclable actuel est peu organisé, disparate et surtout discontinu. Les usagers du vélo le constatent quotidiennement, avec des tronçons de pistes cyclables partiels sans continuité sur les grandes artères de Villeneuve-sur-Lot : avenues de Bias, du Maréchal Leclerc, avenue du Général de Gaulle (vers Eysses) ou encore avenue de Fumel. Face à ces constats, et consciente qu'il est nécessaire d'établir des priorités dans les projets de réaménagement de voirie, **Villeneuvois à vélo demande de prioriser les axes cyclables vers les collèges et les zones économiques.**

Piliers de l'éducation des jeunes, les collèges constituent des lieux structurants de la vie quotidienne, où convergent chaque jour élèves, familles et personnels éducatifs. Ils sont au cœur du territoire, à la fois espaces d'apprentissage, de socialisation et de développement de l'autonomie. Assurer une desserte cyclable sûre et continue vers ces établissements, c'est permettre aux collégiens d'adopter des modes de déplacement actifs dès le plus jeune âge. C'est aussi un investissement concret pour la sécurité, la santé et la transition écologique du territoire.

Aujourd'hui, les trois collèges publics villeneuvois sont situés sur l'axe du centre-ville à Courbiac, constitué de la rue Albert Goudounèche, de

l'avenue de Fumel et de l'avenue de Scorailles. Une piste cyclable a été créée en 2002 sur ces deux avenues, depuis le chemin de Velours jusqu'au collège André Crochepierre, afin d'améliorer la véloroute de la vallée du Lot. Toutefois, **aucun aménagement cyclable** n'a été réalisé sur la rue Albert Goudounèche, nom donné à cette route sur les 500 premiers mètres du centre-ville à la zone Parasol. Pourtant, cette rue, très large (plus de 10 mètres), est presque entièrement consacrée à la circulation routière, avec des voies spacieuses et deux files de stationnement. Les trottoirs, en revanche, restent étroits et ne respectent pas les normes pour les personnes à mobilité réduite.

En résulte que les nombreux collégiens se rendant dans leur établissement scolaire à vélo le font sur une route très large, à forte circulation, étant souvent doublés de près par des automobilistes ne souhaitant pas attendre. Cette route est également prise par toutes les personnes se rendant au travail vers la zone Parasol ainsi que le Pôle de Santé du Villeneuvois, soit des centaines de cyclistes chaque jour.

Les usagers l'ont déjà bien indiqué dans le Baromètre vélo 2025, où la rue Albert Goudounèche est l'une des principales concentrations en points rouges, indiquant des sites à améliorer en priorité.

Ce constat est d'autant plus criant que la municipalité sortante a aménagé la rue Gambetta en sens unique avec un double sens cyclable, à la suite de l'abandon de la mise à sens unique de la rue de la Fraternité. Les usagers se rendant depuis

la rive gauche vers les collèges et la zone Parasol circulent naturellement sur la rue Gambetta puis Goudounèche, pour rejoindre les aménagements cyclables de l'avenue de Fumel.

LE PROJET

Le réaménagement de la rue Albert Goudounèche est une priorité pour la future municipalité. Selon les finances communales et la volonté ou non de requalification complète ou non, plusieurs scénarii sont possibles.

Une requalification complète de la rue Goudounèche, incluant l'enfouissement des réseaux aériens, permettrait également d'élargir les trottoirs qui sont notoirement trop étroits pour cet axe qui comporte pourtant de nombreux piétons : jeunes se rendant au collège, usagers des commerces, mais également personnes qui stationnent leur véhicule sur le parking du parc des expositions lors des fêtes pour se rendre au centre-ville. L'élargissement des deux trottoirs afin d'avoir une déambulation piétonne confortable inciterait plus de personnes à se garer ainsi au parc des expos pour venir en centre-ville (dix minutes de marche).

En reprenant les trottoirs de la rue Albert Goudounèche, il serait alors possible de créer deux pistes cyclables sécurisées dans le prolongement de celles de l'avenue de Fumel, jusqu'au carrefour avec la rue Gambetta.

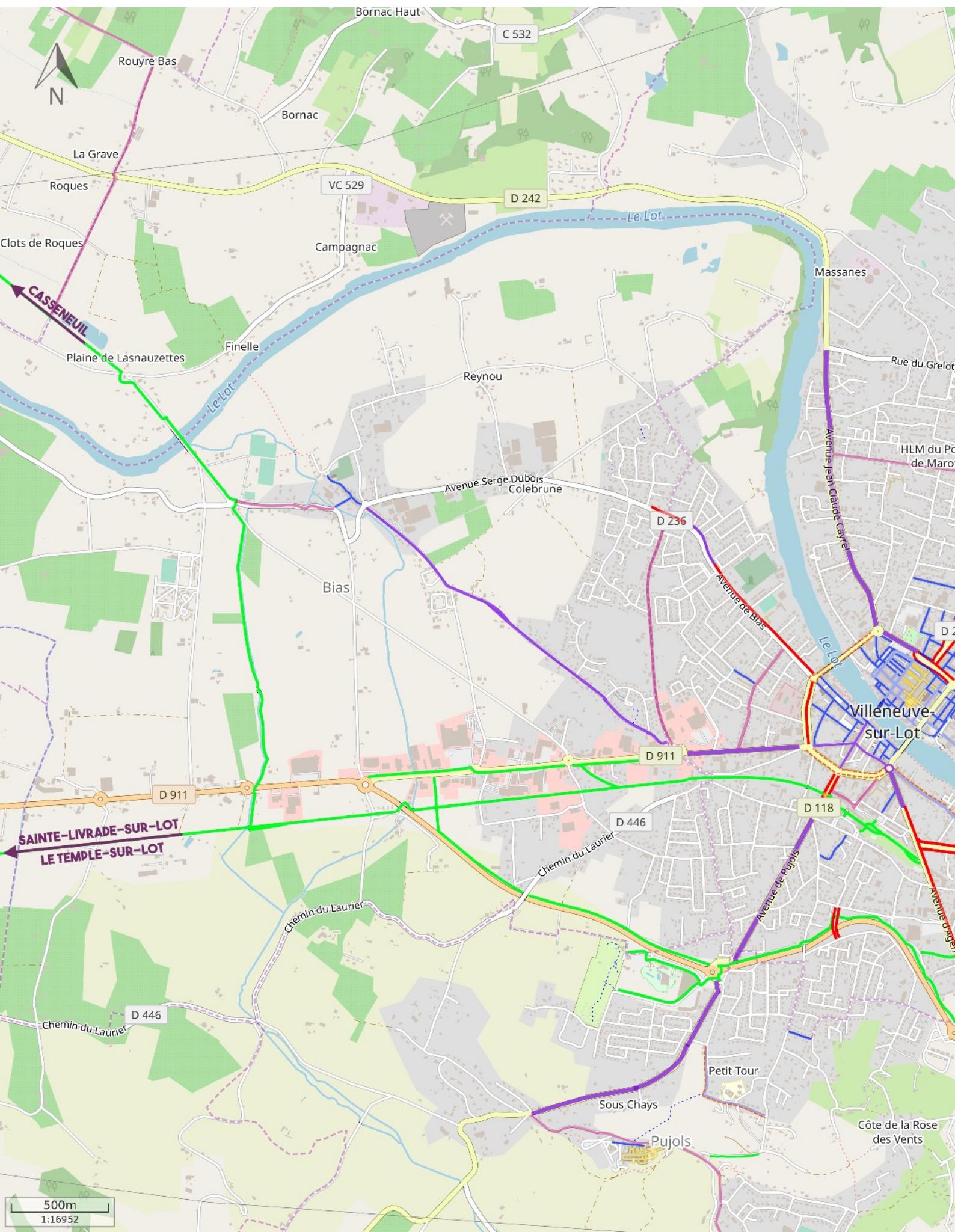
Si une requalification complète n'est pas envisagée, la très grande largeur de la rue permet la réalisation d'un « aménagement tactique », similaire à celui déployé sur l'avenue d'Agen pour se rendre vers le lycée. En supprimant une des deux files de stationnement, l'espace pourrait être redéployé pour la création de deux bandes cyclables unidirectionnelles qui pourrait être sécurisée par l'installation de balises blanches J11 (cf. schéma ci-dessous).

La suppression d'une file de stationnement peut être éventuellement compensée en élargissant le parking Goudounèche, par la destruction du magasin Socomex dont la mairie a récupéré la jouissance, par une procédure d'acquisition de bien sans maître.

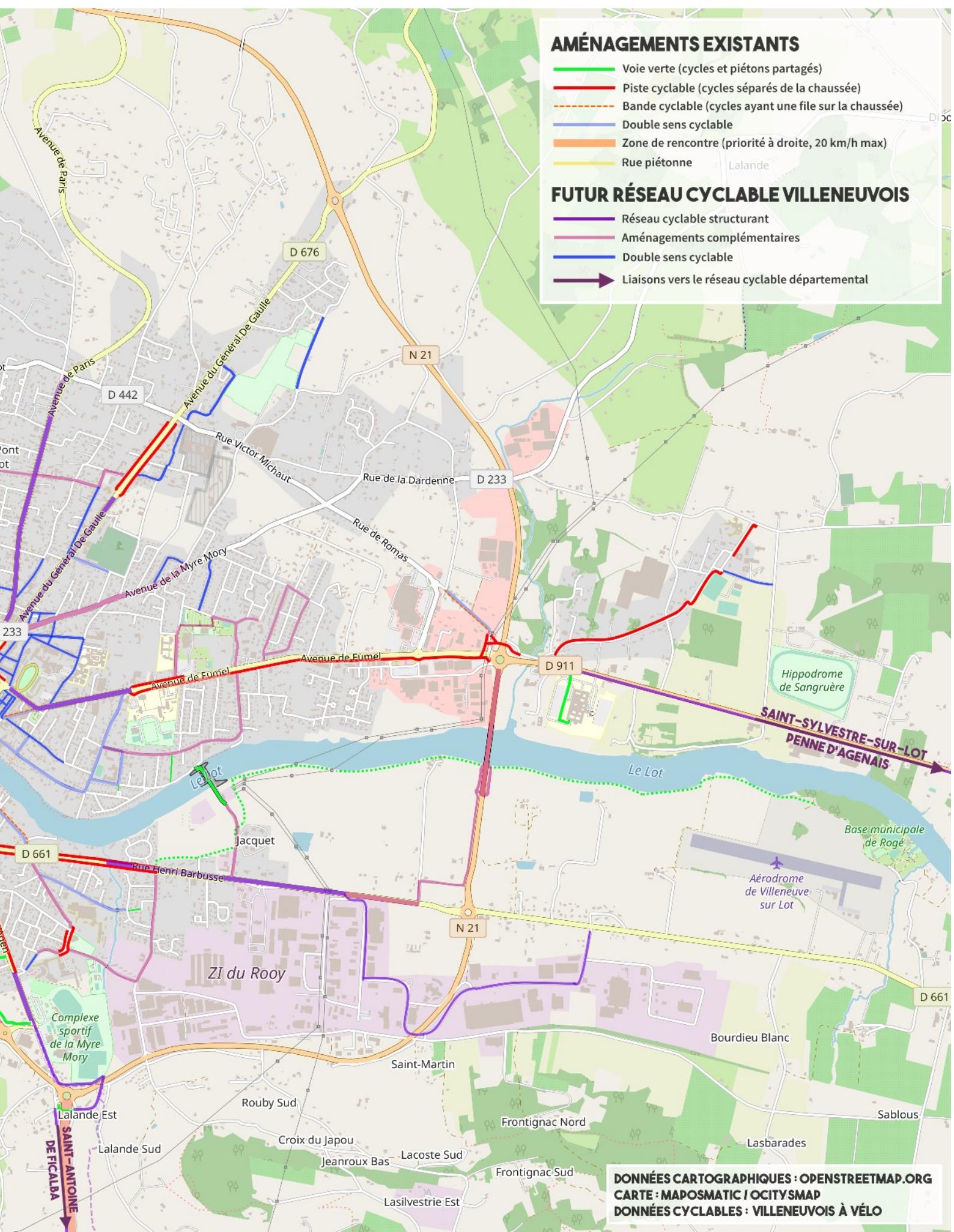


Projection d'un réaménagement de l'avenue Goudounèche, en réutilisant une file de stationnement.

PLAN DU RÉSEAU CYCLABLE



VILLENEUVOIS SOUHAITÉ





3

RELIER LA VILLE AUX ZONES ÉCONOMIQUES

CONSTAT

Autre axe primordial pour les déplacements au quotidien, l'avenue Henri Barbusse, aussi nommée route de Tournon, dessert les zones d'activité économique du Rooy, de Labarbière et de Laboulbène, qui drainent des milliers d'emplois. Tous les matins, il est possible de constater plusieurs dizaines de travailleurs et travailleuses se rendant à vélo vers les usines et sièges sociaux, sur une route de Tournon qui ne dispose pas d'éclairage ou aménagement cyclable sur la partie à partir du chemin de Labourdette.

Cette situation est d'autant plus marquante que Villeneuvois à vélo accompagne déjà des personnes en situation de précarité, souvent employées dans les usines des zones d'activité et ne possédant ni permis ni vélo. Notre association leur prête gratuitement des vélos pour faciliter leurs trajets vers le travail.

Un projet de piste cyclable vers ces zones était en réflexion en 2024, et devait être aidé par le Fonds des mobilités actives en 2024, mais le financement a été suspendu puis annulé par décision gouvernementale. Cela a repoussé *sine die* la création de pistes cyclables vers les zones industrielles, pourtant pleines de nombreuses travailleuses et nombreux travailleurs, que l'on voit tôt les matins circuler à vélo ou en trottinette, alors que le jour n'est pas encore levé. Ouvriers, employés de bureau, entrepreneurs, ils et elles participent à l'économie locale et nationale, et nous ne sommes pas capables de sécuriser leurs déplacements.

Une piste cyclable existe pourtant sur le début de l'avenue Henri Barbusse. Initialement créée jusqu'au pont sur le ruisseau du Rooy, celle-ci a été prolongée de 300 m il y a deux ans, jusqu'au chemin de Labourdette, dans la perspective de la réalisation de la voie verte vers Rogé.

De plus, la voie verte vers Rogé, dont la réalisation doit débuter, possède un embranchement traversant la future zone d'activités Grand Pièce, permettant de relier le futur giratoire devant être réalisé devant le siège social de Gifi.

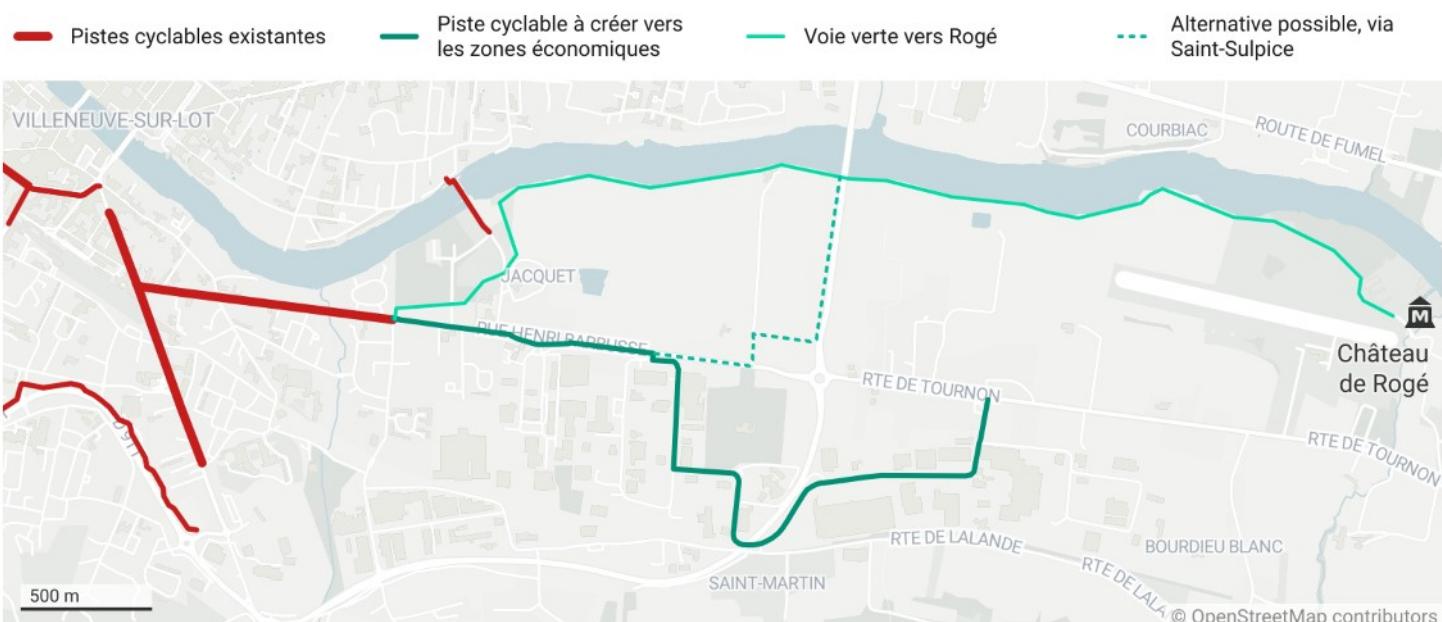
LE PROJET

Villeneuvois à vélo demande la réactivation de ce projet, et d'en faire une priorité pour la municipalité à venir. Cela passe par le busage de fossés et la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté sud de la route, depuis le chemin de Labourdette jusqu'au siège social de Gifi. Le projet existe et des premiers plans ont été réalisés en concertation fine avec Villeneuvois à vélo.

Ce projet étant situé le long d'une route départementale, il peut bénéficier des crédits du Plan Routes et Déplacements du Quotidien du Conseil départemental ; ainsi que d'autres fonds nationaux.

Ce projet peut servir d'alternative à la réalisation de la voie verte vers Rogé sur son premier tronçon : en prolongeant la piste cyclable jusqu'à l'église de Saint-Sulpice, il serait possible de rattraper la servitude de marchepied située en bords de Lot au niveau de cette église puis en longeant la RN 21 jusqu'à passer sous le pont de Romas (cf. carte ci-dessous). La voie verte emprunterait ensuite les bords de Lot, dont la servitude existe déjà et est un chemin de randonnée.

Villeneuvois à vélo se positionne par ailleurs contre la réalisation d'une voie verte sur la voie ferrée, qui pourrait constituer un autre itinéraire reliant aux zones économiques. Ce positionnement est dû à la dangerosité du croisement avec la RD 661 au lieu-dit Croquelardit à Penne-d'Agenais (carrefour en virage à haute vitesse, sur laquelle un passage dénivelé serait absolument nécessaire), ainsi qu'à l'intérêt public majeur d'une réouverture de la ligne ferroviaire entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, afin de réellement désenclaver le Villeneuvois. Le retour du train à Villeneuve-sur-Lot est un objectif souhaitable pour la décarbonisation des mobilités et le développement de l'intermodalité. Si un projet de réouverture n'est pas possible à court terme, il est important de préserver les emprises ferroviaires et de ne pas réaliser une voie verte sur cette voie ferrée, qui ruinerait tout imaginaire en faveur du train à Villeneuve-sur-Lot. Quatre alternatives existent (via la route de Tournon, sur la servitude de marchepied en bords de Lot, le long de la route de Fumel ou en améliorant l'itinéraire existant sur la rive droite). Villeneuvois à vélo est à la disposition de chaque candidat afin de prolonger la discussion sur des éléments concrets quant aux enjeux.





4

REVOIR LE PLAN DE CIRCULATION DANS LES QUARTIERS

CONSTAT

La plupart des faubourgs de Villeneuve-sur-Lot sont composés de rues à double sens, conçues pour la majorité d'entre elles durant la seconde moitié du XXe siècle. À cette époque, l'automobile était vue comme l'alpha et l'oméga des déplacements : les rues étaient pensées avant tout pour la circulation des voitures, avec peu de places de stationnement sur voirie, les habitants étant censés garer leurs véhicules dans leur garage. Aucun aménagement cyclable n'était prévu, et les trottoirs, exiguës et inadaptés, posent encore aujourd'hui de réelles difficultés, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Pire, ces trottoirs sont souvent encombrés par des poubelles ou des voitures stationnées illégalement par les riverains, qui préfèrent les laisser là plutôt que de les rentrer chez eux.

La conséquence est de voir aujourd'hui des quartiers très peu propices aux déplacements à pied et à vélo avec des piétons, parents avec poussette, personnes à mobilité réduite obligées de marcher sur la route, des automobilistes roulant à vitesse élevée, des riverains réclamant encore et toujours des mesures de ralentissement du trafic (écluses, plateaux, chicanes). Les faubourgs, qui pourraient être des lieux de vie comme l'est le quartier d'Eysses, sont des zones d'absence de convivialité.

Cet urbanisme a une influence nette sur la sédentarité des jeunes et sur les liens sociaux entre voisins, comme la recherche l'indique grandement autour de la notion d'« urbanisme favorable à la santé »^{1,2} : des quartiers conçus selon une vision utilitaire des logements et des déplacements incitent les enfants à rester chez eux, oublient les personnes précaires, ne permettent pas des moments de rencontre.

Même si la structure du réseau routier est difficile à transformer en profondeur, des aménagements ciblés peuvent rendre les quartiers plus agréables et favoriser les mobilités actives. En repensant le plan de circulation, par exemple en instaurant des sens uniques, en élargissant les trottoirs, il est possible de donner plus d'espace aux piétons et cyclistes, et encourager des déplacements durables et conviviaux.

1 La recherche anglophone est très riche sur le sujet : Peng Jia *et al*, *Street connectivity, physical activity, and childhood obesity: A systematic review and meta-analysis* (2019).

2 Lire aussi :

- Olivier Razemon, *Ces étranges quartiers « hors politique de la ville »*, Le Monde, 26 novembre 2017.

- Olivier Razemon, *Le trottoir, grand oublié des aménagements urbains*, Le Monde, 4 mars 2021.

- Cyril Petit, « *Les villes ne sont adaptées pour les enfants, il faut les repenser* », Ouest-France, 2 septembre 2023.

LE PROJET

Une grande réflexion, mêlée à des ateliers de concertation, doit être réalisée avec les conseils de quartier autour de l'élaboration de plans de circulation dans les quartiers.

Après avoir classé le réseau de voirie villeneuvois en trois catégories, entre les routes de transit, les rues intraquartiers et les allées et impasses, le principe majeur doit être de reporter le trafic interquartier sur les axes étant dévolus pour cela, afin de réduire le trafic des quartiers à la seule desserte locale.

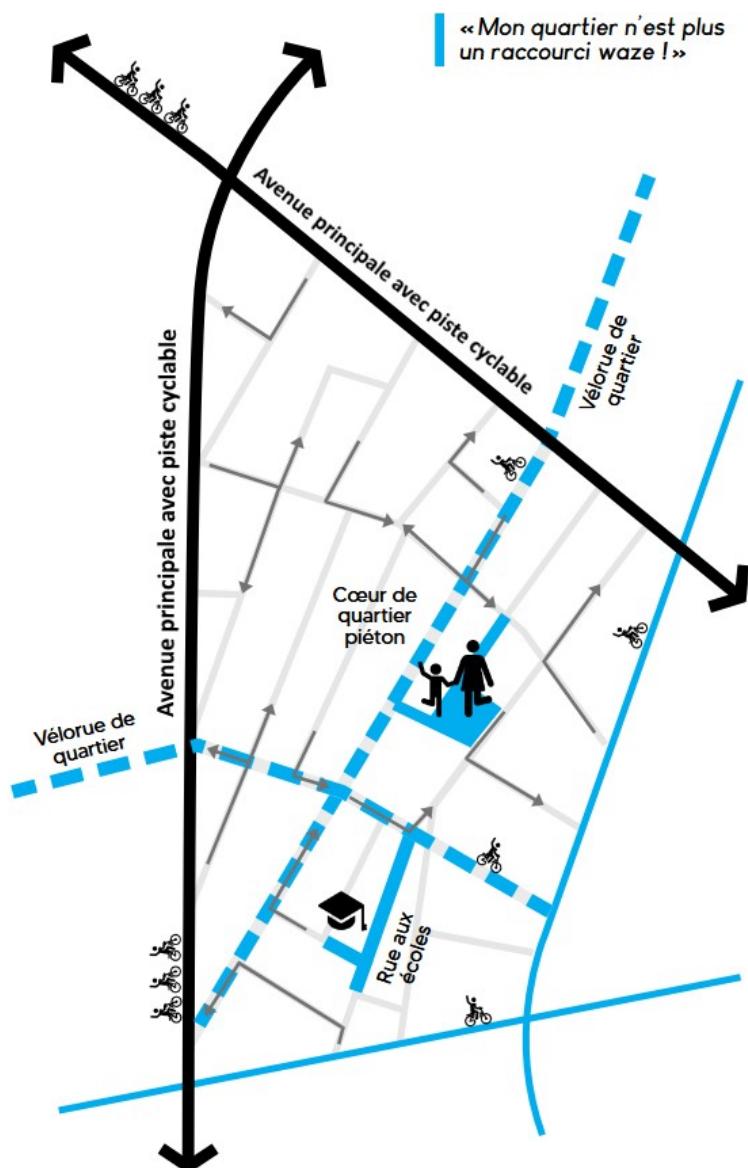
Cela peut passer par des mises à sens unique, notamment en tête-bêche, empêchant les voitures de traverser un quartier par des rues non conçues pour cela.

La place gagnée par ces sens uniques peut être utilisée pour du stationnement automobile, afin de désencombrer les trottoirs des véhicules illégalement stationnés, mais également des arbres, des placettes, des bancs afin de remettre des endroits de convivialité dans les quartiers résidentiels.

La réduction généralisée à 30 km/h de la vitesse dans les quartiers résidentiels doit également permettre une mise en cohérence de la vitesse autorisée avec les aspirations des rues : aux grands axes, dotés d'infrastructures piétonnes et cyclables, le 50 km/h ; aux rues résidentielles, propices à la discussion, au calme et aux loisirs d'enfants, le 30 km/h.

Le plan de circulation, rendu perméable pour les cyclistes par l'instauration généralisée de doubles sens cyclables, permet également d'inciter à l'usage des mobilités actives. Des déplacements au sein ou entre des quartiers résidentiels peuvent ainsi être plus rapides à vélo qu'en voiture, par la flexibilité permise par la bicyclette.

Ces réflexions sur le plan de circulation doivent être construites avec les conseils de quartier, avec des objectifs affichés d'apaisement des quartiers, d'amélioration de la sécurité routière et de développement de la convivialité. Villeneuvois à vélo est prête à s'investir sur la mandature pour accompagner la municipalité et les conseils de quartier dans ces réflexions avec les habitants.





5

DÉVELOPPER LES RUES SCOLAIRES

CONSTAT

Depuis plusieurs années, les spécialistes de la santé alertent sur la progression inquiétante de la sédentarité chez les enfants. Les modes de vie contemporains, marqués par une utilisation croissante des écrans et une diminution des activités physiques quotidiennes, contribuent à ce phénomène. Les jeunes passent désormais davantage de temps assis qu'en mouvement, que ce soit à la maison, à l'école ou en voiture.

Le constat peut se voir sur les déplacements vers les écoles : si les parents pouvaient laisser leur enfant se rendre à l'école à pied il y a deux générations, de nombreux enfants sont désormais déposés en voiture au pied de l'école, souvent... pour des raisons de sécurité³, les parents jugeant trop dangereux que leur enfant aille à pied à l'école, en raison des risques d'enlèvement, ou d'accident ! De plus, cette pratique accentue les problèmes de circulation et de pollution aux abords des établissements scolaires, rendant paradoxalement ces zones moins sûres et moins agréables pour les élèves et les familles.

Pourtant, une grande partie des déplacements vers les écoles primaires sont encore faits à pied, grâce au maillage important d'écoles à Villeneuve-sur-Lot.

Les réponses apportées ces dernières années ne sont pas à la hauteur des enjeux : plusieurs écoles villeneuvoises ont ainsi vu se développer des « arrêts-minute » ou des voies *drive* pour le dépôt des enfants ! Alors que d'autres villes luttent pour éviter ce phénomène, les récents aménagements villeneuvois tendent à accroître l'usage de la voiture pour se rendre à l'école.

C'est dans ce contexte qu'apparaissent les **rues scolaires**, ou **rues aux enfants**, initiatives visant à fermer temporairement à la circulation automobile les voies devant les écoles, notamment aux heures d'entrée et de sortie des classes. Ces aménagements permettent de redonner l'espace public aux piétons, aux cyclistes et surtout aux enfants, qui peuvent s'y déplacer en toute sécurité. Les bénéfices sont multiples : réduction du trafic motorisé, amélioration de la qualité de l'air, sécurisation des abords des écoles, et surtout encouragement à la marche et au vélo comme moyens de déplacement.

³ À ce sujet, lire Thibaut Schepman, *Comment on a interdit aux enfants de marcher*, Nouvel Obs, 1 octobre 2014.

LE PROJET

Il est souhaité d'expérimenter, sur quelques écoles sélectionnées, la mise en place de rues scolaires, ou rues aux enfants, en fermant ces rues à la circulation automobile aux horaires d'entrée et de sortie des classes (par exemple, de 8 h 15 à 8 h 45 puis de 16 h 15 à 16 h 45). Ce dispositif à contre pied des usages actuels vise à permettre aux enfants de l'école d'arriver et de partir de l'école de manière sereine, en trottinette, à pied, à vélo, sans être mis en danger par un trafic motorisé, respirer les gaz d'échappement et subir le bruit de la circulation. Il figure d'ailleurs dans le schéma directeur cyclable, approuvé par la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois, afin d'inciter à l'écomobilité scolaire.

Dans les villes où un tel dispositif a été expérimenté, les retours ont été favorables à plus de 80 %, entraînant par la suite une pérennisation du dispositif. Même des villes moyennes comme Fleury-les-Aubrais (Loiret, 21 000 habitants) ou Bourg-la-Reine (Hauts-de-Seine, 20 000 habitants) expérimentent depuis récemment ce dispositif ou l'ont pérennisé.

À Villeneuve-sur-Lot, plusieurs écoles sont particulièrement propices à une telle expérimentation :

- les écoles Jules Ferry, situées de manière centrale dans le quartier des Fontanelles et à proximité du quartier Saint-Cyr, possèdent une rue Jean Cocteau parallèle à un autre axe (rue des Fontanelles), et pour les parents nécessitant de déposer leur enfant en voiture, un parking (celui du parc des Expositions) à proximité immédiate du dispositif ;
- les écoles Clément Marot, possédant une rue parallèle très proche (rue de Mexico), et étant l'école de secteur d'un quartier résidentiel proche composé notamment des quartiers Marot situés à seulement quelques centaines de mètres des écoles ;
- l'école maternelle Jean Macé, pour des raisons similaires : la rue Jean Jaurès est à sens unique, parallèle à de nombreuses rues, située dans un quartier calme, à proximité des quartiers concernés par la carte scolaire ;
- l'école primaire Luflade, située dans le quartier d'Eysses, avec une rue Henri Auzias en sens unique qui ne dessert que l'école, et alors que l'école est située de manière centrale dans le quartier d'Eysses ;
- l'école primaire Jean Jaurès, avec une rue Maydieu à sens unique disposant d'accès parallèles, très propice à un tel dispositif, des possibilités de stationnement alternatifs à proximité, et une centralité de l'école dans le quartier.

Pour un succès de l'expérimentation, une communication importante doit être mise en place, tournée autour du climat plus apaisé pour les enfants et d'une incitation à une rue plus calme. La clé de la réussite de cette expérimentation tiendra dans sa chronologie et sa durée : un tel projet pourrait voir le jour sur un mois, au mois de mai ou juin, afin de percevoir (après les premières réticences au changement) les réactions positives (présentes dans tous les villes ayant expérimenté le dispositif), qui pourrait inciter à pérennisation sur cette école, voire extension du dispositif à d'autres écoles.

Villeneuvois à vélo se tient à la disposition des élus afin d'accompagner ce dispositif, par la présentation en conseil d'école ou l'organisation de vélobus pour accompagner le lancement de ces initiatives.

Les rues scolaires sont une contre-expérimentation à la tendance actuelle de dépôt rapide des enfants et d'abandon du lien social autour des écoles : ses avantages constatés sont nombreux, entre sécurisation des trajets vers l'école, calme devant l'école, rue plus respirable, et finalement meilleure concentration des enfants ayant déjà pratiqué une activité physique avant l'entrée en classe.



VILLENEUVOIS À VÉLO

À PROPOS DE VILLENEUVOIS À VÉLO

Villeneuvois à vélo est une association d'usagers du vélo créée en 2021 pour défendre et promouvoir le vélo au quotidien, à Villeneuve-sur-Lot et en vallée du Lot. Composée d'usagers, membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et reconnue d'intérêt général, l'association milite pour le développement de l'usage du vélo au quotidien partout dans la vallée du Lot, donne de nombreux avis techniques sur les projets de voirie dans le département, propose des ateliers d'apprentissage de la mécanique vélo réguliers, des cours d'apprentissage du vélo auprès du public adulte ne sachant pas en faire, et organise des événements festifs tout au long de l'année autour de la bicyclette.

