



www.agen.fr



COMPTE-RENDU

EXPERIMENTATION

de l'aménagement du boulevard de la République

A l'attention de Monsieur le MAIRE

Réf : FDDL/ACB2-112015

Proposé par **Franck DELLA LIBERA**
Chef de service Voirie et
Eclairage Public

Validé par **Frédéric ALNO**
Directeur des Services
Techniques

Approuvé par **Denis SOLIVERES**
Directeur Général des
Services

Agen, le 9 novembre 2015

Diffusion du compte-rendu de l'expérimentation d'aménagement du boulevard de la République à toutes les parties prenantes de la concertation

Le projet Carnot Pin est actuellement dans une phase de concertation entre la Ville d'Agen, Maître d'Ouvrage, et les parties prenantes de ce dossier.

La Ville d'Agen a mené une expérimentation du 21 septembre au 18 octobre.

Elle transmet, à toutes les parties prenantes, les données brutes et la synthèse des services municipaux de manière à éclairer la réflexion de chacune d'entre elles.

- Agence du Commerce « Cœur d'Agen »
- Union des Commerçants et Artisans Agenais – Les commerçants d'Agen Centre
- Union des Commerçants et Artisans du Pin
- Association des commerçants de la rue Emile Sentini
- Collectif pour l'amélioration du quartier Pin-Castex
- Conseil de Quartier n°2
- Conseil de quartier n°3
- Conseil de quartier n°16
- Association Vélocité
- Association des Paralysés de France

Jean DIONIS du SEJOUR
Maire d'AGEN

Préambule

L'expérimentation du plan de circulation s'est déroulée du 21 Septembre au 18 Octobre 2015. Elle visait à recueillir des éléments d'information sur le fonctionnement du cœur de ville en matière de circulation, de stationnement et de fréquentation, dans l'hypothèse d'une piétonisation du Bd de la République sur le tronçon Carnot-Castex et d'un sens unique entre la place du 14 Juillet (place du Pin) et la place Castex.

Ce genre d'expérimentation permet de donner des tendances sur un fonctionnement futur, mais il comporte des limites, voire faiblesses méthodologiques.

Tout d'abord, en terme de circulation, une période d'un mois ne permet pas aux usagers de s'approprier un plan de circulation et d'identifier de façon définitive les itinéraires les plus pertinents dans leurs besoins de déplacement.

En outre, la configuration testée ne revêtait pas l'attractivité qu'un cœur piéton aménagé comme tel (ex : tronçon Laitiers-Carnot) peut offrir. Les systèmes d'accès par des barrières, la neutralisation de la voie de circulation sur le tronçon Pin -> Castex par des séparateurs routiers, ... ne revêtaient ni le confort, ni l'efficacité d'un aménagement.

Enfin, une période de test est toujours tributaire des événements quotidiens que peut connaître une ville comme des travaux de toiture qui ont bloqué l'accès au marché parking par la rue du marché au blé ; un déménagement dans une autre rue, le congrès des Pompiers en début de test, ...

Aussi, les résultats présentés ci-dessous, sont à replacer dans ce contexte et ne constituent qu'un des éléments de décision sur l'aménagement futur à envisager en cœur de ville.

Analyse des trafics et de la vitesse

Les tableaux ci-dessous présentent le trafic moyen journalier des jours ouvrés et la vitesse V85 (vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules roulent).

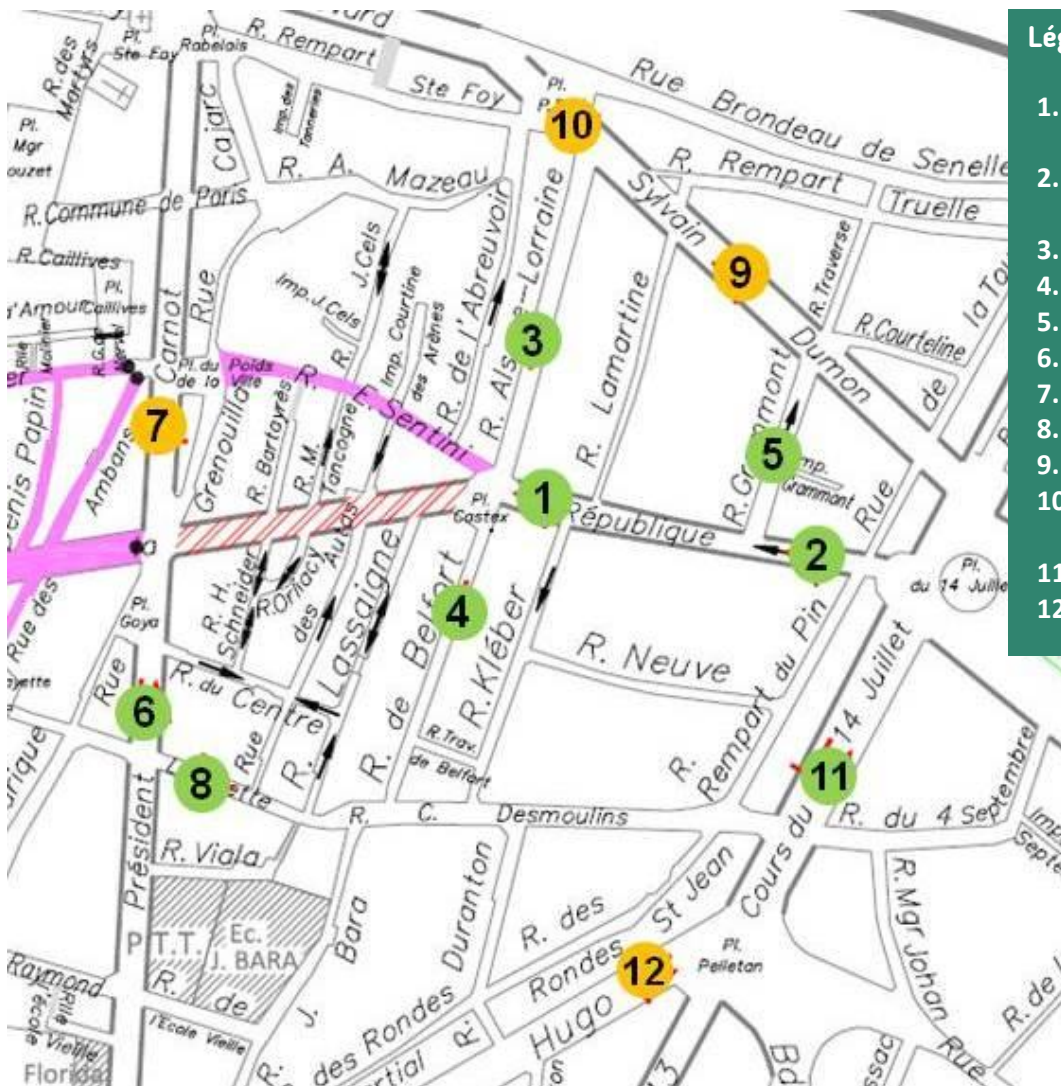
Certains compteurs ont vu leurs câbles arrachés ou n'ont pas fonctionné correctement. Des comptages ont donc été effectués en dates décalées. Les plans ci-dessous ne présentent donc pas des résultats où tous les comptages sont simultanés.

1. Les données de l'expérimentation

12 points de contrôles dont 3 ont connu des dysfonctionnements (en jaune)

3 séries de mesures

- Avant l'expérimentation du 08/09 au 15/09
- 1ère série pendant l'expérimentation du 23/09 au 30/09 ou du 01/10 au 07/10
- 2^{ème} série pendant l'expérimentation du 09/10 au 16/10 ou du 15/10 au 19/10



Légende :

1. Bld de la République (Ouest)
2. Bld de la République (Est)
3. Rue Alsace-Lorraine
4. Rue de Belfort
5. Rue Grammont
6. Bld Carnot Sud
7. Bld Carnot Nord
8. Rue Lafayette
9. Bld Sylvain Dumon
10. Bld Sylvain Dumon (Place Loti)
11. Cours du XIV juillet
12. Cours Victor Hugo

2. Analyse par point de comptage

Point 1 : Boulevard de la République (Ouest) entre la rue Kléber et la rue de Belfort

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
2 686	1 397	1 242
	- 1 289 (48%)	- 1 444 (-54%)
42.8 km/h	26.6 km/h	37 km/h

Le trafic dans le sens de circulation Pin > Castex est divisé par deux. Le trafic de transit qui empruntait cet axe sans s'y arrêter est dévié.

Avant le test, la vitesse est relativement élevée pour la zone 30. Ceci peut s'expliquer par la configuration de voie qui était, lors de son aménagement, encore une voie de transit (route nationale). La vitesse baisse, puis remonte, illustrant probablement une période d'appropriation de la phase de test.

Point 2 : Boulevard de la République (Est) entre la rue de la Tour et la rue Grammont

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
Pas de comptage	1 133	1 698
	25.7 km/h	25,7 km/h

Ce point de comptage a été mesuré en cours de test à la demande des commerçants du secteur. En outre, il n'a pu être synchronisé avec le comptage du point situé à proximité de la place Castex. Il fait cependant apparaître un ordre de grandeur comparable. Le chiffre élevé en 2^{ème} série laisse imaginer qu'un nombre non négligeable de véhicules ont quitté le secteur en sens unique avant d'arriver à la place Castex. L'absence de comptages dans les rues adjacentes ne permet cependant pas de confirmer ou d'infirmer ce point.

En ce qui concerne la vitesse, le positionnement du compteur ne permet pas de retenir les vitesses V85 comme représentatives du comportement des automobilistes.

Point 3 : Rue Alsace Lorraine

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
549	995	863
	+ 446 (+81%)	314 (+57%)
36.7 km/h	44.2 km/h	38.5 km/h

Le trafic augmente dans la rue Alsace-Lorraine. Il reprend une partie du trafic de sortie du boulevard de la République. L'augmentation est importante (+81% puis + 57%) mais le trafic total de la rue reste en dessous de 1 000 véhicules / jour, seuil considéré comme acceptable par une rue de ce gabarit.

La vitesse augmente. Ce phénomène est probablement lié au fait que la voie a plus été utilisée comme voie de sortie que comme voie où on recherche du stationnement pendant le test.

Point 4 : Rue de Belfort

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
176	630	447
	+ 454 (+258%)	+ 271 (+154%)
40.8 km/h	34.1 km/h	40.5 km/h

Le trafic augmente dans la rue de Belfort. Comme pour la rue Alsace-Lorraine, il reprend une partie du trafic de sortie du boulevard de la République. L'augmentation est très importante (+258% puis + 154%). Pour autant, le trafic total de la rue reste en dessous de 700 véhicules par jour. La moyenne horaire du trafic est donc de 26,25 véhicules /heure et l'heure de pointe la plus chargée sur la période de mesure a été de 64 v/h soit environ 1 véhicule par minute.

Le trafic diminue lors de la seconde campagne de mesure. Cela peut être dû au fait que l'itinéraire de sortie de République par Belfort > Camille Desmoulins > Cours du 14 juillet offre moins de possibilités que l'itinéraire Alsace Lorraine > Sylvain Dumon. Cette évolution illustre donc un début d'appropriation du plan de circulation avec des usagers qui commencent à s'approprier les itinéraires les plus pertinents pour leurs déplacements.

Les câbles ont souvent sauté sur ce point de comptage. Si le câble mesurant le trafic n'a pas été arraché, celui mesurant la vitesse l'a été. Aussi, les mesures V85 sont à prendre avec un peu de recul quant à leur exactitude. On peut cependant dire que la vitesse a été élevée dans la rue et que dans l'hypothèse de la mise en œuvre de ce plan de circulation, un ensemble de mesures correctives visant à réduire la vitesse devra être mise en œuvre.

A noter également que ce point a donné des résultats incohérents sur les trafics des poids-lourds du fait de l'arrachage des câbles. Un certain nombre de véhicules a été compté comme PL au lieu de VL, mais cela ne change pas le trafic total. L'augmentation du nombre de poids lourds (notamment de livraison) dans cette rue étroite est cependant un fait incontestable et générateur de nuisances. Il appelle lui aussi des mesures correctives (interdiction des Poids-Lourds dans cette rue par exemple)

Point 5 : Rue Grammont

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
514	155	105
	- 359 (-70%)	- 409 (-80%)
40.3 km/h	26.6 km/h	28.5 km/h

La rue Grammont a vu son sens inversé. Le trafic diminue fortement. Seuls les clients des commerces situés en tout début de boulevard ont un intérêt à utiliser cette rue.

En terme d'écoulement du trafic, maintenir le sens République > Dumon n'est pas une nécessité absolue.

La vitesse diminue. La difficulté à accéder au boulevard Sylvain Dumon à proximité du feu en est probablement la raison.

Point 6 : Boulevard Carnot (Sud) à la hauteur du Café de la Poste

Sens Victor Hugo > Gare

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
3 846	2 273	1 735
	- 1 573 (-41%)	- 2 111 (-55%)
31 km/h	41.4 km/h	39.8 km/h

Sens Gare > Victor Hugo

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
3 564	1 524	2 402
	- 2 040 (-57%)	- 1 162 (-33%)
27.8 km/h	32.5 km/h	40.6 km/h

Le trafic diminue du fait de la piétonisation. Le principal itinéraire de transit Pin <> République <> Carnot sud a été fermé.

La vitesse augmente. Ce résultat est à mettre en lien avec la suppression de la circulation sur République. Les véhicules ne peuvent plus qu'aller tout droit, seuls les flux piétons perturbent cette circulation. Cet effet sera à corriger par un aménagement si le plan de circulation testé est pérennisé.

Point 7 : Boulevard Carnot (Nord) - pas significatif

Point 8 : Rue Lafayette (entre Boulevard Carnot et rue des Autas)

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
854	943	1 714
	+ 89 (+10%)	+ 860 (+ 100%)
27.3 km/h	27.1 km/h	26 km/h

Le trafic augmente légèrement en début de test, puis fortement en fin de test. L'axe Lafayette > Camille Desmoulins est relativement parallèle au boulevard de la République. Après un début de test où les usagers ont cherché de nouveaux itinéraires, l'augmentation en fin de test confirme que cet axe récupère en partie le trafic qui parcourait République de Carnot vers le Pin. Il confirme également, que les usagers ont commencé à s'appropriier le plan de circulation au cours du test.

La vitesse évolue peu au niveau de ce point de comptage situé en début de section.

Point 9 : Boulevard Sylvain Dumon (Est) entre la rue Lamartine et la rue Grammont

Sens Pin > Gare

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
3 012	3 194	NS
	+182 (+6%)	NS
39.6 km/h	47.4 km/h	NS

Sens Gare > Pin

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
3599	3 817	NS
	+ 582 (+6%)	NS
39.3 km/h	46.9 km/h	NS

Le trafic augmente légèrement en début de test. Les comptages de fin de test sont incohérents et doivent être écartés.

La vitesse augmente. Elle reste cependant en dessous de la limitation sur cet axe.

Point 10 : Boulevard Sylvain Dumon Ouest (place Pierre Loti) – pas significatifs

Point 11 : Cours du 14 juillet (à hauteur du Carrefour City)

Sens Victor Hugo > Pin

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
6 270	5 783	5 832
	-487 (-8%)	-438 (-7%)
43.8 km/h	43.1 km/h	43.2 km/h

Sens Pin > Victor Hugo

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
6 030	6 122	6 213
	+ 92 (+2%)	+ 183(+3%)
43.2 km/h	40.9 km/h	41.3 km/h

Le trafic et la vitesse du cours du 14 Juillet fluctuent peu. Cet axe est assez peu en lien avec le cœur de ville et a surtout une fonction d'écoulement d'un trafic de transit Sud-Ouest / Nord-Est. Ces résultats confirment que si le plan de circulation testé a des répercussions sur le cœur de ville, il en a beaucoup moins au-delà contrairement à la piétonisation du secteur Laitiers/Carnot qui avait bousculé les équilibres plus profondément en coupant le transit de traversée du cœur de ville.

Point 12 : Cours Victor Hugo (à hauteur du Tabac Presse)

Sens Victor Hugo > place Pelletan

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
1 648	2 612	3 558
	+964 (+59%)	+2 874 (+116%)
45.6 km/h	41.2 km/h	39.9 km/h

Sens place Pelletan > Victor Hugo

Avant	1 ^{ère} série	2 ^{ème} série
2 627	3 091	2 553
	+ 464 (+18%)	- 104 (-3%)
46.7 km/h	39.3 km/h	37.6 km/h

Le flux connaît une augmentation de la tour Victor Hugo vers la place Pelletan (+59% puis +116%). Cette augmentation est à mettre en lien avec la coupure de la circulation sur République de Carnot vers le Pin. Dans l'autre sens, les trafics fluctuent. Ces résultats illustrent une adaptation des usagers au nouveau plan de circulation.

Analyse de la fréquentation des parkings

Parking Carnot Lafayette

	2014		2015		Bilan 2015-2014
	Jour	Sorties payantes	Jour	Sorties payantes	
L	22-sept	356	21-sept	315	-41
M	23-sept	460	22-sept	530	70
M	24-sept	507	23-sept	557	50
J	25-sept	483	24-sept	452	-31
V	26-sept	634	25-sept	529	-105
S	27-sept	573	26-sept	475	-98
D	28-sept	28	27-sept	27	-1
L	29-sept	353	28-sept	380	27
M	30-sept	549	29-sept	522	-27
M	01-oct	529	30-sept	509	-20
J	02-oct	519	01-oct	470	-49
V	03-oct	575	02-oct	519	-56
S	04-oct	637	03-oct	615	-22
D	05-oct	41	04-oct	30	-11
L	06-oct	254	05-oct	369	115
M	07-oct	554	06-oct	512	-42
M	08-oct	565	07-oct	527	-38
J	09-oct	563	08-oct	539	-24
V	10-oct	599	09-oct	568	-31
S	11-oct	689	10-oct	628	-61
D	12-oct	41	11-oct	23	-18
L	13-oct	352	12-oct	385	33
M	14-oct	497	13-oct	503	6
M	15-oct	471	14-oct	502	31
J	16-oct	489	15-oct	477	-12
V	17-oct	524	16-oct	512	-12
S	18-oct	506	17-oct	542	36
D	19-oct	36	18-oct	22	-14
Total Période		12384		12039	-345
					-2,79%

La fréquentation du parking Carnot Lafayette, qui a pourtant subi la coupure du flux Pin>République>Carnot Sud, baisse modérément (- 2,79%).

On peut considérer que les usagers sont restés fidèles à ce parking malgré des itinéraires changés. On note également, que si les 2 premières semaines ont été déficitaires par rapport à 2014 (- 156 véhicules puis - 158), la 3^{ème} l'a été moins (-99) et la dernière a vu la fréquentation de 2015 dépasser celle de 2014 (+68).

Cela est à mettre en rapport avec les évolutions de trafic vues plus haut.

Les utilisateurs du parking ont vite adopté des itinéraires de substitution pour se rendre Parking Carnot-Lafayette. La distance supplémentaire à parcourir (300 mètres) et le temps correspondant (moins de 2 minutes) ne sont pas dissuasifs.

Parking Reine Garonne

	2014		2015		Bilan 2015- 2014
	Jour	Sorties payantes	Jour	Sorties payantes	
L	22-sept	51	21-sept	47	-4
M	23-sept	81	22-sept	98	17
M	24-sept	94	23-sept	140	46
J	25-sept	108	24-sept	138	30
V	26-sept	138	25-sept	129	-9
S	27-sept	143	26-sept	196	53
D	28-sept	22	27-sept	10	-12
L	29-sept	53	28-sept	41	-12
M	30-sept	95	29-sept	125	30
M	01-oct	100	30-sept	118	18
J	02-oct	113	01-oct	102	-11
V	03-oct	117	02-oct	127	10
S	04-oct	187	03-oct	204	17
D	05-oct	15	04-oct	14	-1
L	06-oct	27	05-oct	64	37
M	07-oct	160	06-oct	108	-52
M	08-oct	100	07-oct	126	26
J	09-oct	124	08-oct	115	-9
V	10-oct	135	09-oct	137	2
S	11-oct	197	10-oct	231	34
D	12-oct	25	11-oct	12	-13
L	13-oct	46	12-oct	65	19
M	14-oct	104	13-oct	86	-18
M	15-oct	88	14-oct	96	8
J	16-oct	106	15-oct	132	26
V	17-oct	148	16-oct	119	-29
S	18-oct	115	17-oct	167	52
D	19-oct	16	18-oct	6	-10
	Total Période	2 708		2 953	245
					+9.05%

Le parking Reine Garonne a été celui qui a augmenté le plus en pourcentage (+ 9,05%, mais qui est également le plus petit). Cela atteste probablement de changement d'itinéraire d'un certain nombre d'usagers au-delà du secteur où le trafic a été mesuré.

Parking-Marché

	2014		2015		Bilan 2015-2014
	Jour	Sorties payantes	Jour	Sorties payantes	
L	22-sept	274	21-sept	214	-60
M	23-sept	494	22-sept	383	-111
M	24-sept	533	23-sept	490	-43
J	25-sept	579	24-sept	461	-118
V	26-sept	740	25-sept	588	-152
S	27-sept	912	26-sept	869	-43
D	28-sept	140	27-sept	136	-4
L	29-sept	280	28-sept	268	-12
M	30-sept	554	29-sept	461	-93
M	01-oct	547	30-sept	464	-83
J	02-oct	597	01-oct	521	-76
V	03-oct	656	02-oct	638	-18
S	04-oct	1073	03-oct	1116	43
D	05-oct	224	04-oct	153	-71
L	06-oct	163	05-oct	314	151
M	07-oct	549	06-oct	482	-67
M	08-oct	552	07-oct	544	-8
J	09-oct	581	08-oct	579	-2
V	10-oct	683	09-oct	653	-30
S	11-oct	1198	10-oct	1063	-135
D	12-oct	200	11-oct	164	-36
L	13-oct	296	12-oct	290	-6
M	14-oct	525	13-oct	503	-22
M	15-oct	562	14-oct	518	-44
J	16-oct	528	15-oct	541	13
V	17-oct	629	16-oct	701	72
S	18-oct	883	17-oct	951	68
D	19-oct	188	18-oct	218	30
Total Période		15 140		14 283	-857
					-5,66%

Le parking marché a connu la plus forte baisse (- 5,66%).

Il est à noter que la rue du marché au blé qui permet d'accéder à ce parking depuis le bd Carnot a été bloquée pendant une partie du test.

Cela a probablement eu un effet à la baisse de la fréquentation de ce parking et peut-être aussi à la hausse des parkings Reine-Garonne et Carnot-Lafayette.

Parking de la Gare

	2014		2015		Bilan 2015- 2014
	Jour	Sorties payantes	Jour	Sorties payantes	
L	22-sept	593	21-sept	608	15
M	23-sept	652	22-sept	700	48
M	24-sept	609	23-sept	727	118
J	25-sept	662	24-sept	717	55
V	26-sept	985	25-sept	1117	132
S	27-sept	586	26-sept	695	109
D	28-sept	718	27-sept	717	-1
L	29-sept	581	28-sept	710	129
M	30-sept	693	29-sept	704	11
M	01-oct	594	30-sept	644	50
J	02-oct	593	01-oct	728	135
V	03-oct	980	02-oct	1036	56
S	04-oct	682	03-oct	761	79
D	05-oct	662	04-oct	729	67
L	06-oct	453	05-oct	564	111
M	07-oct	640	06-oct	673	33
M	08-oct	634	07-oct	700	66
J	09-oct	634	08-oct	768	134
V	10-oct	991	09-oct	1092	101
S	11-oct	814	10-oct	843	29
D	12-oct	688	11-oct	733	45
L	13-oct	569	12-oct	601	32
M	14-oct	682	13-oct	622	-60
M	15-oct	581	14-oct	661	80
J	16-oct	726	15-oct	687	-39
V	17-oct	1136	16-oct	1051	-85
S	18-oct	1033	17-oct	1009	-24
D	19-oct	766	18-oct	862	96
Total Période		19 937		21 459	1 522
					+7,63%

Le parking de la Gare est celui qui connaît la plus forte hausse par rapport à la même période de 2014 (+ 7,63% soit + 1 522 véhicules).

Le positionnement de ce parking sur le Boulevard Sylvain Dumon qui permet de contourner le cœur de ville par le nord, et au débouché de la rue Alsace-Lorraine qui draine une partie des véhicules de République, renforce son attractivité.

Tableau de synthèse des 4 parkings

	2014		2015		Bilan 2015- 2014
	Jour	Sorties payantes	Jour	Sorties payantes	
L	22-sept	1 274	21-sept	1 184	15
M	23-sept	1 687	22-sept	1 711	48
M	24-sept	1 743	23-sept	1 914	118
J	25-sept	1 832	24-sept	1 768	55
V	26-sept	2 497	25-sept	2 363	132
S	27-sept	2 214	26-sept	2 235	109
D	28-sept	908	27-sept	890	-1
L	29-sept	1 267	28-sept	1 399	129
M	30-sept	1 891	29-sept	1 812	11
M	01-oct	1 770	30-sept	1 735	50
J	02-oct	1 822	01-oct	1 821	135
V	03-oct	2 328	02-oct	2 320	56
S	04-oct	2 579	03-oct	2 696	79
D	05-oct	942	04-oct	926	67
L	06-oct	897	05-oct	1 311	111
M	07-oct	1 903	06-oct	1 775	33
M	08-oct	1 851	07-oct	1 897	66
J	09-oct	1 902	08-oct	2 001	134
V	10-oct	2 408	09-oct	2 450	101
S	11-oct	2 898	10-oct	2 765	29
D	12-oct	954	11-oct	932	45
L	13-oct	1 263	12-oct	1 341	32
M	14-oct	1 808	13-oct	1 714	-60
M	15-oct	1 702	14-oct	1 777	80
J	16-oct	1 849	15-oct	1 837	-39
V	17-oct	2 437	16-oct	2 383	-85
S	18-oct	2 537	17-oct	2 669	-24
D	19-oct	1 006	18-oct	1 108	96
Total Période		50 169		50 734	565
					+1,13%

Synthèse

Parkings	2014	2015	Evolution	
Carnot-Lafayette	12 384	12 039	- 345	- 2.79%
Marché-Parking	15 140	14 283	- 857	- 5.66%
Reine-Garonne	2 708	2 953	+ 245	+ 9.05%
Parking de la Gare	19 937	21 459	+ 1 522	+ 7.63%
Total	50 169	50 734	+ 565	+ 1.13%

En ce qui concerne la fréquentation de l'ensemble des parkings payants, on note que la fréquentation globale a été en hausse de 1,13%.

Ce chiffre atteste que les usagers habituels ont continué à venir en ville en voiture pendant la période de test. Le congrès des pompiers la première semaine n'a pas généré un afflux notable.

Conclusions

Les principales conclusions à retenir de cette période de test sont les suivantes :

En ce qui concerne la circulation

La piétonisation du tronçon Carnot/Castex a approximativement divisé par deux le trafic sur le tronçon Pin/Castex en retirant le trafic de transit le moins productif. Cet effet rend plus pertinente l'idée d'une zone de rencontre dans un secteur où la place de la voiture sera moindre au profit des piétons.

La baisse du trafic sur Carnot sud où le même trafic de transit disparaît, va également dans le bon sens en termes d'agrément pour les piétons. Cependant le trafic résiduel (de l'ordre de 2x2 000 véhicules/jour) et la vitesse mesurée interrogent sur la pertinence de l'aménagement d'une zone de rencontre sans mesure complémentaire.

On note que les voies de contournement du cœur de ville (Sylvain Dumon, Victor Hugo et 14 Juillet) ne voient pas leur fonctionnement bouleversé. Le plan de circulation testé, même s'il n'est pas neutre dans le cœur de Ville, génère des modifications moins profondes que n'a pu le faire la piétonisation du Boulevard de la République entre la place des Laitiers et Carnot à l'occasion d'Agén Cœur Battant 1.

Enfin, les rues Alsace-Lorraine qui reprend les 2/3 du trafic de République, de Belfort qui en absorbe 1/3 et l'axe Lafayette/Camille Desmoulins qui reprend le trafic Ouest>Est sont les rues qui voient les plus fortes évolutions de trafic.

La pérennisation du plan de circulation testé nécessiterait des mesures d'accompagnement dans ces rues pour en diminuer les désagréments. La mise en sens unique de la rue Kléber du Boulevard de la République vers la rue Alsace Lorraine permettrait, par exemple, de mieux répartir ce flux sortant en reprenant une partie du trafic de la rue de Belfort.

La hausse du trafic sur l'axe Lafayette/Camille Desmoulins et sur le cours Victor Hugo confirment que l'itinéraire de transit République Est <> Carnot Sud est principalement reporté vers le sud sur ces axes.

En ce qui concerne le stationnement

Le premier enseignement est que le plan de circulation n'a pas dissuadé les usagers habituels du cœur de ville de continuer à y venir en voiture.

La relative stabilité du parking Carnot semble confirmer que les usagers ont continué à le fréquenter, malgré un parcours plus long d'environ 300 m entre l'itinéraire Pin>République>Carnot et Pin>Pelletan>Victor Hugo>Carnot.

La hausse de fréquentation du parking de la gare confirme que son positionnement est plus pertinent dans le plan de circulation testé.

En ce qui concerne la navette

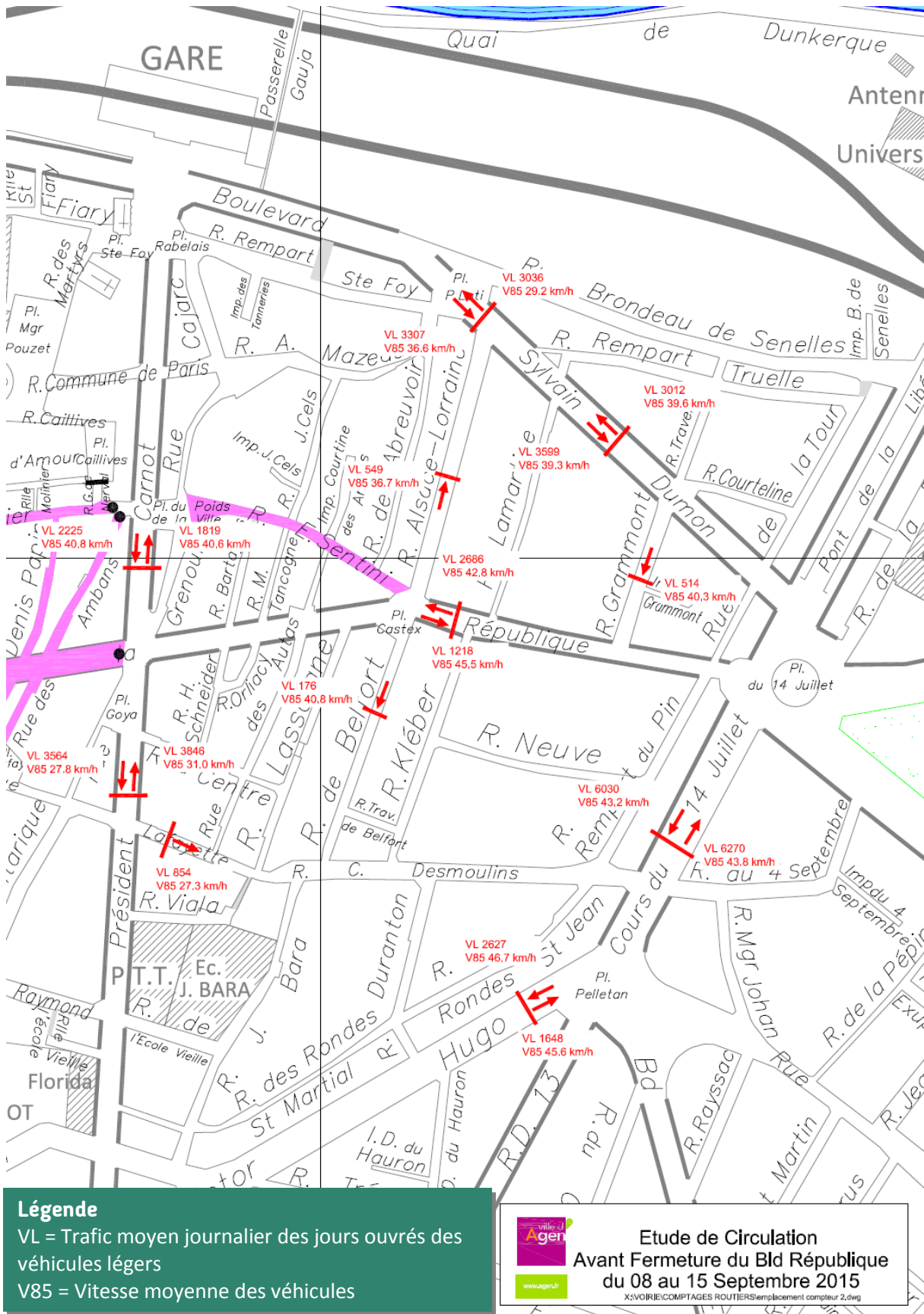
Enfin, il convient de retravailler l'itinéraire et les points d'arrêts de la Navette qui n'ont pas donné satisfaction pendant la période de test.

L'ensemble de ces éléments peut donc être versé au dossier d'étude d'un aménagement du Bd de la République entre Carnot et le Pin.

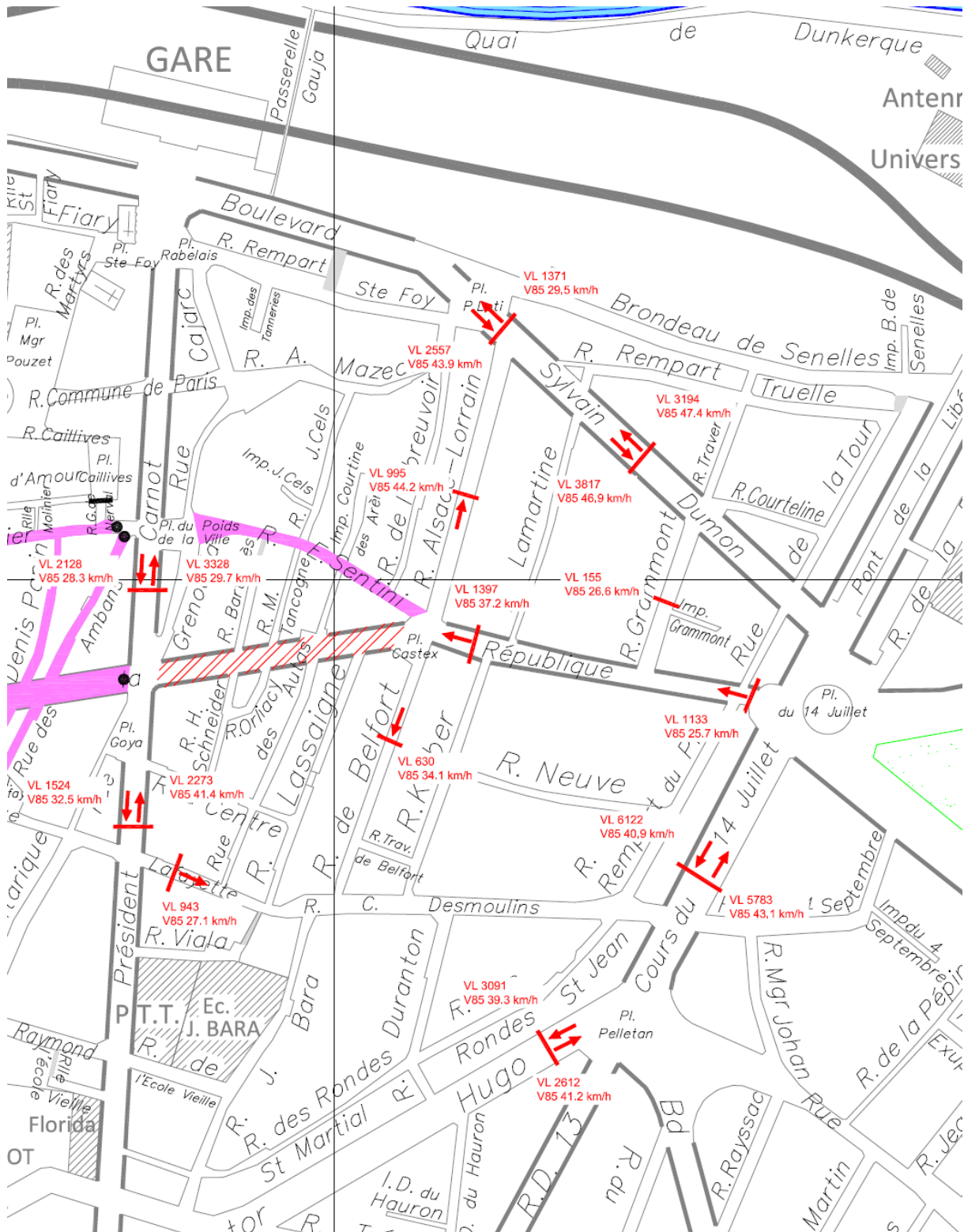
L'hypothèse testée doit maintenant être confrontée aux autres hypothèses à l'étude (tout piéton ou sens unique en zone de rencontre ou pas).

Une analyse multicritères doit permettre de lister les avantages et inconvénients de chacune des 3 options.

CARTE - AVANT L'EXPERIMENTATION (du 08/09 au 15/09)



CARTE - 1ÈRE SÉRIE DE MESURES (du 23/09 au 30/09 ou du 01/10 au 07/10)



Légende
 VL = Trafic moyen journalier des jours ouvrés des véhicules légers
 V85 = Vitesse moyenne des véhicules


Etude de Circulation
Après Fermeture du Bld République
Première mesure
X:\VOTRE\COMPTAGES ROUTIERS\emplacement compteur.dwg

CARTE - 2^{ÈME} SÉRIE DE MESURES (du 09/10 au 16/10 ou du 15/10 au 19/10)

