

Expéditeur

Association Vélorution Tarbes

Maison des Associations de l'Arsenal, Bâtiment 100,

11 rue de la Chaudronnerie,

65000 Tarbes

velorutiontarbes@protonmail.com

Destinataires

Monsieur Trémège, Maire de Tarbes

Monsieur Lacabanne, Adjoint de quartier

Monsieur Laurent Teixeira, Conseiller Municipal délégué aux Mobilités douces

Monsieur Lassime, Responsable du Service VRD

15 place Jean Jaurès

65000 Tarbes

Tarbes, le 16 août 2025

Objet : Aménagement de la rue Ste Catherine

Messieurs,

L'association Vélorution Tarbes a été saisie par des habitants de la rue Ste Catherine, au sujet de son réaménagement comprenant une éventuelle création d'un double sens cyclable. Pour une bonne compréhension de la situation, nous utiliserons le terme "double sens cyclable" (DSC) et non "contresens cyclable" puisqu'il est question d'autoriser le "double sens" aux cyclistes et non pas de les faire rouler à contresens. Dans les [textes officiels](#), il est bien question de "double sens".

Ayant été contactés sur le sujet de la rue Ste Catherine, nous souhaitons discuter avec la Ville des possibilités d'aménagement pour faciliter la circulation des piétons et cyclistes. A cet effet, nous demandons à avoir **accès au dossier complet de l'étude de faisabilité** dont il est question dans la lettre envoyée par la Ville aux résidents. Nous souhaitons également savoir quand une **réunion publique** sera proposée sur le sujet. Enfin, l'association a plusieurs propositions alternatives qui sont détaillées dans la suite de ce courrier.

1) Etat des lieux

Les résidents ont demandé la mise en zone 30 de la rue Ste Catherine pour plusieurs raisons. La plus évidente est la vitesse excessive des automobilistes dans cette rue résidentielle. D'une part, c'est dangereux pour les piétons, notamment pour les enfants, cyclistes et personnes à mobilité réduite. D'autre part, le bruit excessif lié à cette vitesse entraîne une dégradation majeure du cadre de vie des résidents. Une mise en **zone 30**,

validée par Monsieur le Maire Gérard Trémège en novembre 2023¹, permettrait aux résidents de jouir d'un cadre de vie amélioré et aux personnes vulnérables (piétons, enfants, personnes âgées, cyclistes) d'y être plus en sécurité qu'actuellement.

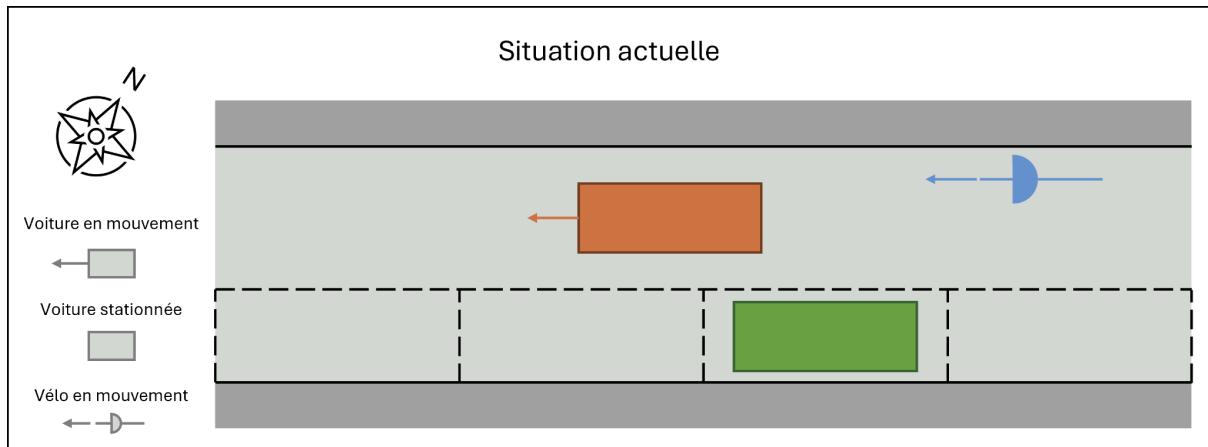


Figure 1 : Schéma de la rue Ste Catherine dans sa configuration actuelle

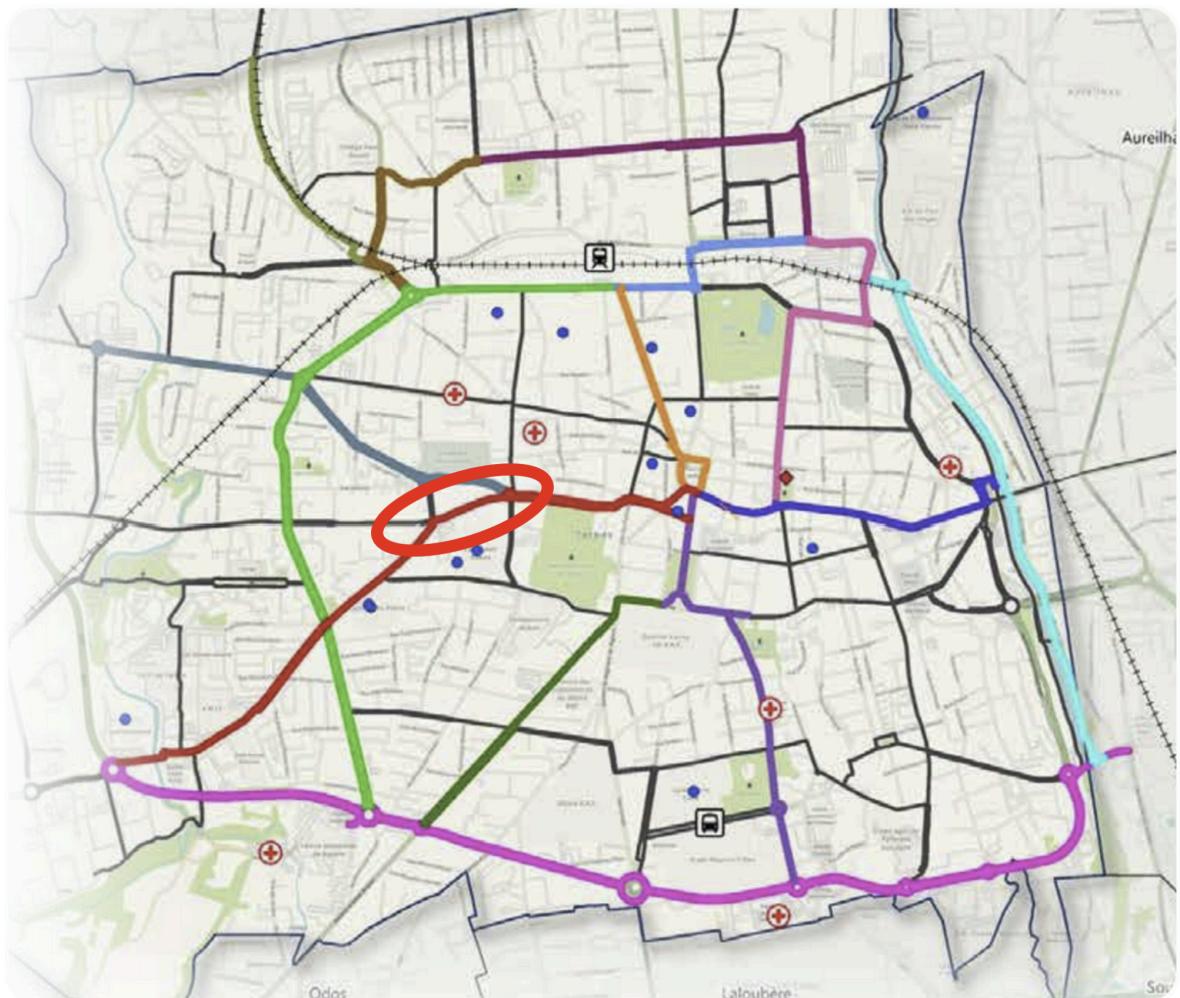
Si la Ville crée une zone 30 dans la rue Ste Catherine, la mise en place d'un DSC semble évidente. En effet, la généralisation du DSC dans les zones 30 est prévue depuis juillet 2010 par le décret du 30 juillet 2008².

Notre association a élaboré un plan vélo complet (le [RéVéTa](#)) pour la ville de Tarbes, qui a été présenté à une [réunion publique](#) à laquelle Monsieur Andres, précédent Conseiller Municipal délégué aux Mobilités douces, a assisté. La rue Ste Catherine fait partie de ce plan vélo associatif, puisque deux des itinéraires structurants y passent, la voie verte et la voie rouge. Pour cette rue, deux solutions avaient été proposées (voir à partir de la page 37 dans la “version détaillée” du [plan vélo](#)).

Cet itinéraire figure aussi dans le [plan vélo de la Ville de Tarbes](#) publié en 2024, voir Figure 2. Si cette rue fait partie intégrante des plans vélo de manière récurrente c'est qu'elle est un lien évident et naturel entre le centre et le sud-ouest de Tarbes (UTTOP, hôpital, Gespe...).

¹ L'information n'est plus disponible sur le site internet de la Ville de Tarbes mais est encore présente dans les archives internet. Source : [web.archive.org](#)

² « zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » Source : [Légifrance](#)



Les couleurs correspondent aux différents axes structurants déterminés dans le cadre du Plan Vélo

Figure 2 : Plan vélo de la Ville de Tarbes, présenté dans le [Tarbes Mag](#) de septembre 2024

2) Propositions de la Ville de Tarbes

a) Déplacement du stationnement côté NORD de la rue

Une solution proposée par la Ville est de déplacer le stationnement longitudinal actuellement côté SUD vers le côté NORD, voir Figure 3.

L'association Vélorution Tarbes alerte sur la dangerosité de cette solution. Cela rendrait la circulation des cyclistes dans le sens Est → Ouest dangereuse à cause du risque d'emportiérage qui serait démultiplié par rapport à la situation actuelle pour plusieurs raisons. Un emportiérage tel que décrit dans la Figure 4.a est beaucoup plus sévère qu'un emportiérage tel que décrit dans la Figure 4.b. Prise par l'intérieur, la porte est saillante et se bloque en butée formant l'équivalent d'un mur. Prise par l'extérieur, la porte se referme. Elle peut faire tomber le cycliste mais sans le projeter contre un mur.

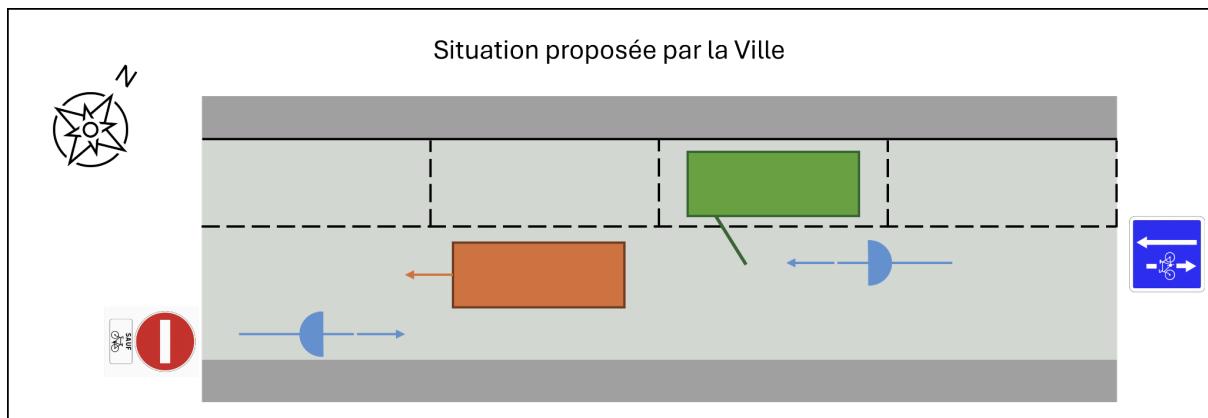


Figure 3 : Schéma de la rue Ste Catherine avec DSC dont le stationnement aurait été déplacé côté NORD

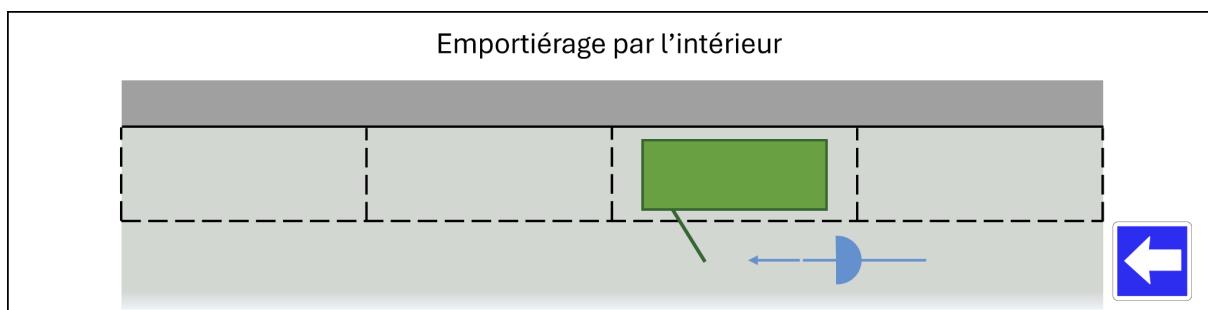


Figure 4.a : Schéma d'un emportièrage en longeant les portières côté conducteur (si le stationnement est déplacé côté NORD)

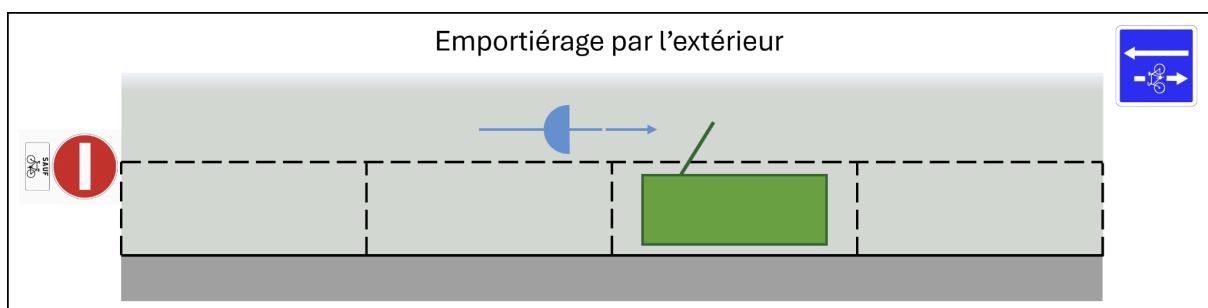


Figure 4.b : Schéma d'un emportièrage en DSC (si le stationnement est conservé côté SUD)

Dans cette configuration (Figure 3), les cyclistes devront longer les portières **côté conducteur** des voitures stationnées. Or, la probabilité qu'une personne sorte de la voiture est bien plus élevée que côté passager, puisque le taux de remplissage d'une voiture est de 1,1 personne et qu'une voiture a toujours besoin d'un conducteur.

Les cyclistes ont cependant le droit de s'écartier des véhicules en stationnement dans ce cas³. Cette solution n'est pas optimale car seuls peu de cyclistes sont au fait de cette autorisation et nombre d'entre eux longent les voitures stationnées avec le risque

³ "Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/ h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé, de cyclomobile léger ou de cycle peut s'écartier des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, **d'une distance nécessaire à sa sécurité.**" Source : [Légifrance](#)

d'emportiérage décrit plus haut. Ceux qui osent s'écartez des portières se font klaxonner par les automobilistes ne comprenant pas pourquoi les cyclistes ne se collent pas au bord droit de la voie de circulation (et donc aux portières). Une portière qui s'ouvre sur un cycliste alors qu'il est sur le point de se faire dépasser par un automobiliste peut avoir des conséquences mortelles.

Nous alertons sur le **danger** de cette proposition et préconisons de **ne pas déplacer le stationnement du côté SUD vers le côté NORD** de la rue Ste Catherine.

b) Suppression de places de stationnement

D'après la lettre envoyée par la Ville aux résidents, la création d'un double sens cyclable pourrait être responsable de la suppression de 6 ou 7 places de stationnement sur les 33 que compte la rue.

Il serait intéressant de mener une étude sur les personnes stationnant leur voiture dans cette rue résidentielle afin de savoir qui stationne dans la rue et pourquoi. La rue compte actuellement 33 places publiques sur la chaussée et 43 entrées. Or, les résidences Résistud et Studrési proposent plus de 250 places de parking privatives et les maisons semblent presque toutes avoir un garage ou une cour. La résidence du Pradeau propose également une cinquantaine de places privatives. Nous avons dénombré plus d'une centaine de places de parking public à proximité immédiate de la rue Ste Catherine. Au vu du nombre de places privatives et publiques disponibles aux alentours, nous ne nous prononçons pas sur la suppression ou non du stationnement. Nous avons cependant plusieurs propositions détaillées par la suite concernant le stationnement dans cette rue.

c) Statu quo

La rue Sainte Catherine est un axe structurant pour les déplacements à vélo dans Tarbes. Située sur l'axe centre-ville ↔ université, elle est empruntée par de nombreux étudiants qui vont à l'UTTOP ou au lycée St Pierre. Le soir, certains étudiants habitant dans cette rue ou au centre-ville remontent la rue Ste Catherine à contresens. Ils se mettent en danger car aucune autorisation ne leur permet de faire cela et de fait aucune signalétique ne prévient les automobilistes que des cyclistes peuvent arriver à contresens.

Cet itinéraire sera toujours emprunté par des cyclistes car il est direct et que les alternatives ne sont pas crédibles. Elles sont dangereuses et multiplient la distance de trajet par 2 pour le Bd Henri IV, et par 4 pour les rues de Traynes et Gaston Dreyt.

Vélorution Tarbes alerte sur le danger de l'aménagement actuel. Nous ne recommandons pas de "maintenir l'aménagement actuel, sans création de voie cyclable dédiée".

3) Propositions par l'association Vélorution Tarbes

La Ville, dans sa lettre aux résidents, formule un faux dilemme réduisant le champ des possibles à deux options : la réduction du nombre de places de stationnement et le statu quo. D'autres choix sont possibles et nous souhaitons vous faire part de nos propositions.

a) Proposition 1 : apaisement de la circulation

L'apaisement de la circulation avec passage à 30 km/h était la première proposition du [RéVéTa](#) pour cette rue. Le but est de faire passer le trafic de transit par le Bd Henri IV qui est plus capacitaire et de réserver la rue Ste Catherine aux mobilités actives et au trafic de desserte. La rue s'y prête bien car il n'y a pas de passage de bus et que le Bd Henri IV est déjà un axe structurant pour le trafic motorisé. Nous avions proposé que le stationnement soit utilisé comme chicanes pour s'assurer que la rue ne soit pas utilisée comme un raccourci.

Nous avons également noté que la fin de la rue Ste Catherine est très évasée (à partir du N°28) et qu'une importante perte d'espace est à noter, que ce soit pour la création d'un espace vert ou du stationnement. Une proposition était donc :

- soit de supprimer des places de stationnement lorsque la largeur de la rue ne permet pas de les conserver par rapport à la largeur minimale réglementaire des trottoirs (1,40 m),⁴
- soit, si la Ville insiste pour conserver le même nombre de stationnement public, nous avions proposé la création de stationnement en **épi arrière** avant le giratoire.

b) Proposition 2 : transformation en impasse

La deuxième proposition suggérait de transformer cette rue en impasse grâce à un filtre modal au niveau du giratoire qui ne laisserait passer que les mobilités actives (piétons et cyclistes). Ce filtre modal peut prendre plusieurs formes. En effet, la rue est assez large pour prévoir une aire de retournement pour les véhicules de secours mais il est aussi possible de prévoir des bornes rétractables ou des balisettes flexibles écrasables par les véhicules de secours. Cette solution permettrait un gain substantiel en termes de sécurité, de réduction de bruit et de trafic de transit pour les résidents, qui auraient tout de même accès à leur rue pour atteindre leur maison ou s'y stationner.

Ce type d'aménagement a déjà fait ses preuves en France et à l'étranger, voir Figure 5.



Figure 5 : *Filtres modaux installés à Montreuil (gauche) et à Barcelone (Espagne, droite)*

⁴ “La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.” Source : [Légifrance](#)

1) Points de vigilance

a) Sécurité des DSC

Dans un écrit à l'[Assemblée Nationale](#), la question de la dangerosité des DSC a été soulevée. La réponse apportée, en 2016, est la suivante :

“Les études du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ont montré que le double sens cyclable permet de renforcer la sécurité des usagers entre eux car les conducteurs de véhicules et les cyclistes bénéficient d'une meilleure visibilité réciproque et ont tendance à réduire leur vitesse, il permet aussi l'évitement par les cyclistes des axes à fort trafic.”

Nous **soutenons donc pleinement la création de DSC** et pourrons aider la Ville à faire de la pédagogie et de la prévention quant à ce nouvel aménagement.

b) Feu et SAS vélo

Si un DSC est créé, la présence d'un feu avec M12gfd au niveau de l'ancienne Poste du Pradeau est nécessaire afin de gérer le flux cycliste et de ne pas encombrer l'intersection.

De plus, un sas vélo à ce même endroit semble indispensable comme espace de stockage pour les cyclistes ayant le feu rouge et ne pouvant pas franchir le feu. Il peut se faire sur une place de stationnement, par exemple à la place de l'emplacement livraison car cet emplacement devra de toute manière être supprimé avant le 31 décembre 2026⁵. La place de livraison pourra être décalée dans la rue Gaston Dreyt ou après le passage piéton, à plus de 5m de celui-ci pour ne pas gêner la visibilité.

c) Trajectoire matérialisée

Afin que la cohabitation se passe au mieux et pour ne pas surprendre les automobilistes, la création d'une **trajectoire matérialisée au sol** via des logos vélo sur tout le long de la rue est indispensable. Cela permet également de légitimer aux yeux des conducteurs la présence de cyclistes à double sens. Cela peut se faire sous forme de logos vélo apposés régulièrement avec une flèche dans la direction du double sens ou sous la forme d'une bande cyclable lorsque la place le permet (Figure 6).

L'installation de **poteaux visibles, même de nuit**, aux entrées et sorties du DSC est également nécessaire pour empêcher les automobilistes de couper les angles et ainsi de mettre les cyclistes en danger. Cela peut être réalisé via des blocs ou délimitations en béton, des bacs végétalisés ou des poteaux solides ou flexibles (Figure 7). Ne pas installer ces poteaux et utiliser uniquement de la peinture ne permet pas d'assurer une sécurité optimale aux cyclistes utilisant les DSC (Figure 8).

⁵ *“Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.”* Source : [Légifrance](#)



Figure 6 : Trajectoire matérialisée sous forme de logos vélo (gauche) ou de bande cyclable (droite)



Figure 7 : Entrées de DSC avec protection (îlots et/ou plots visibles)



Figure 8 : Exemple de fin de DSC matérialisé uniquement avec de la peinture permettant aux automobilistes de couper la trajectoire des cyclistes et mettant ces derniers en danger.

Nous souhaitons donc **soulever la question de l'entrée et de la sortie du DSC** si cette option est choisie par la Ville. Qu'avez-vous prévu pour que la cohabitation se passe bien entre cyclistes et automobilistes afin que cet aménagement soit une réussite ?

d) Accessibilité et trottoirs

A plus long terme, nous espérons que lors de travaux de réfection de la rue Ste Catherine, actuellement peu attrayante pour les piétons et totalement inaccessible pour les personnes à mobilité réduite, des trottoirs de largeur réglementaire seront créés. À ce titre, le stationnement, notamment au début de la rue (autour du N°4), ne pourra être conservé. Il serait donc judicieux de **réfléchir dès aujourd'hui à l'accessibilité de cette rue** ainsi qu'aux futurs travaux de mise en conformité.

e) Végétalisation

A l'heure où nous écrivons ces mots, nous subissons l'une des pires canicules de notre histoire. Celles-ci ont vocation à devenir plus fréquentes, plus longues et plus intenses dans les décennies à venir. Par exemple, rue Ste Catherine, la température peut localement atteindre presque 50°C, notamment sur la chaussée. Il est urgent d'adapter nos villes à cette nouvelle donne et la végétalisation est un outil à disposition des villes qui a fait ses preuves. Cette réflexion autour de la rue Ste Catherine est une opportunité de faire un pilote "rue résidentielle végétalisée et désimperméabilisée".

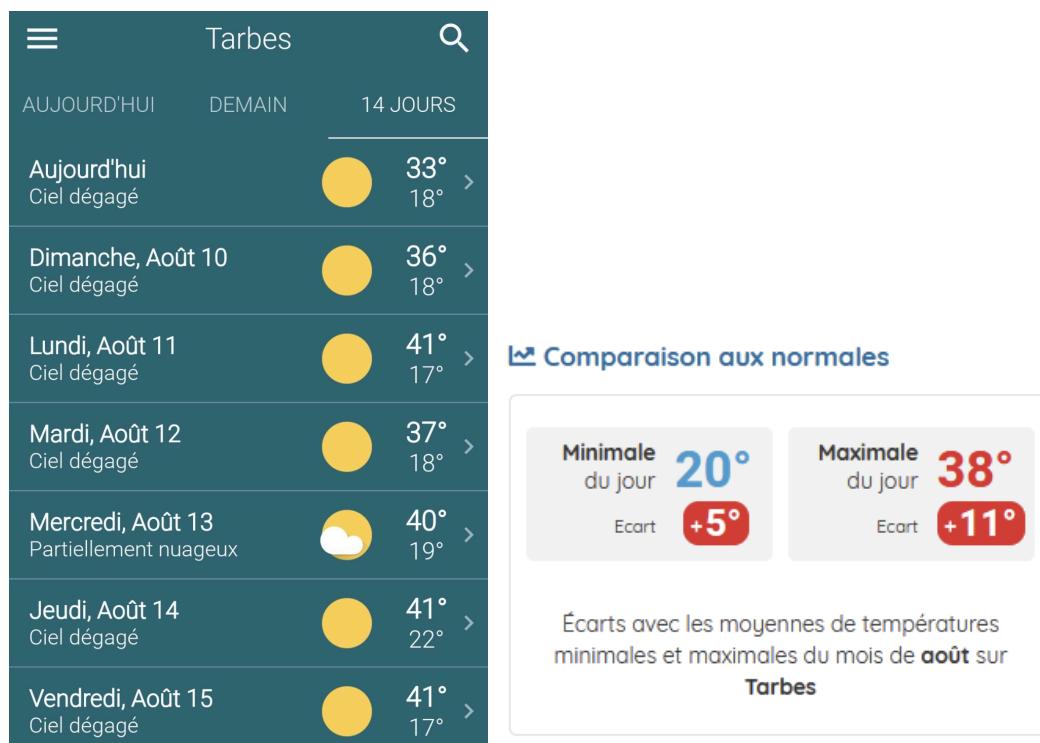


Figure 9 : Prévision météo du 9 au 15 août 2025 (gauche) et comparaison aux normales de saison (droite, capture d'écran du 16 août 2025 pour Tarbes sur le site Météo France)



Figure 10 : Températures dans une rue ombragée comparées à une rue sans végétation

4) Conclusion

Vélorution Tarbes, forte de son expertise d'usage, alerte sur la dangerosité du statu quo et de certaines des propositions de la Ville par rapport à la rue Ste Catherine. Nous proposons deux autres approches, **l'apaisement et la mise en impasse** avec une préférence pour cette dernière solution. Nous nous tenons évidemment à disposition des services de la Ville pour aller plus loin sur l'une ou l'autre des pistes proposées.

Enfin, nous souhaitons rappeler que **le double sens cyclable est un outil contribuant directement au développement du vélo en ville et à l'apaisement du cadre de vie**, dont Tarbes n'a pas encore exploité le potentiel.

Dans l'attente de votre retour, je vous prie d'agréer, Messieurs, mes respectueuses salutations.

Vélorution Tarbes