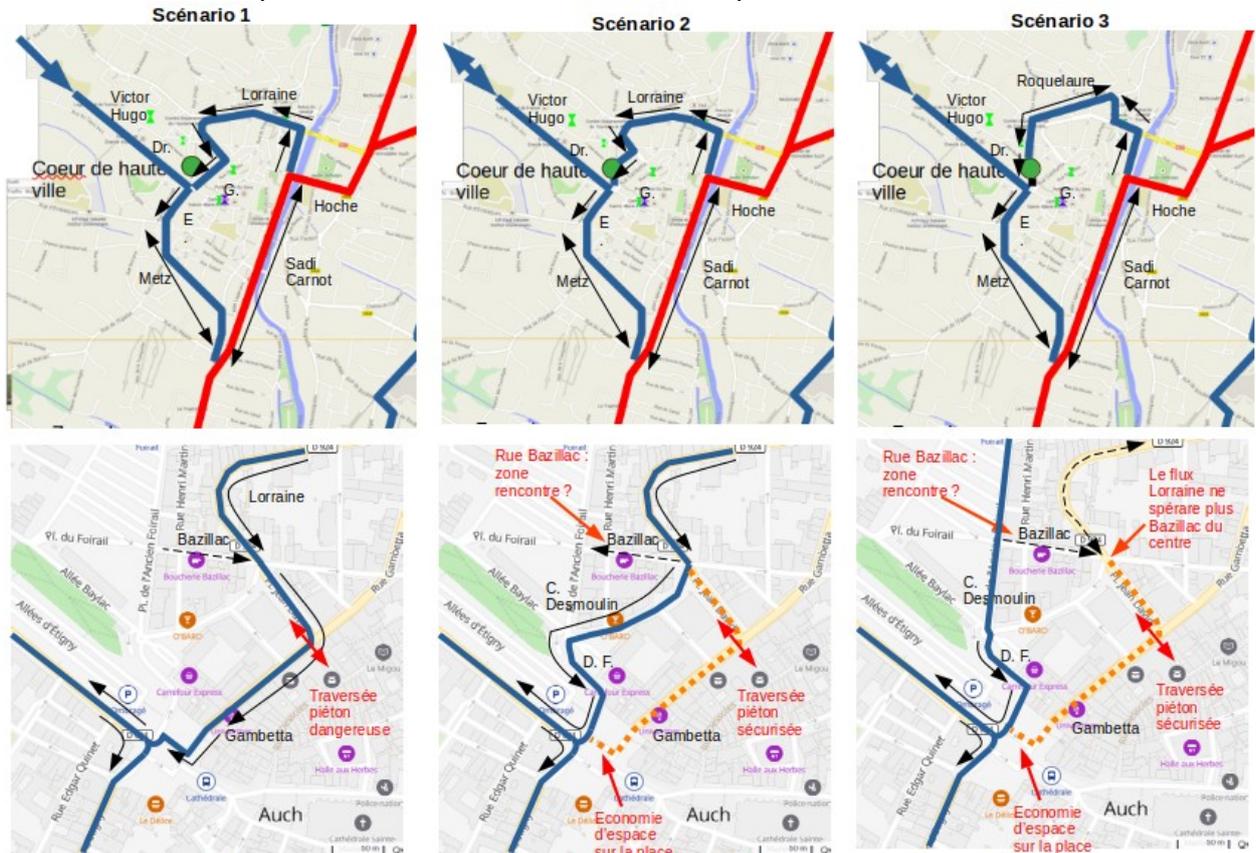
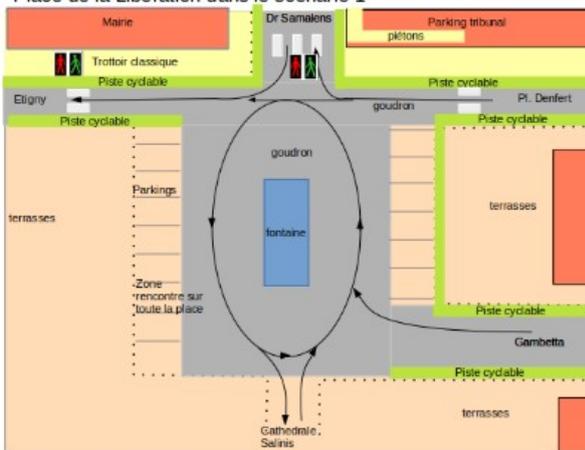


PLAN GUIDE MOBILITE VEL'AUCH BILAN CONSULTATION No 4 Haute Villet

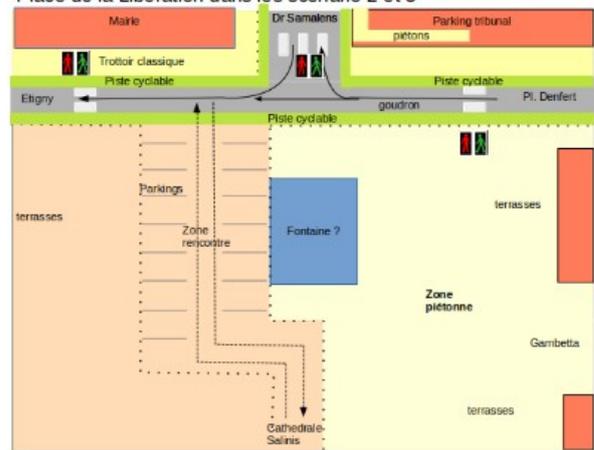
La consultation No 4 portait sur les 3 scénarios ci-dessous pour la Haute Ville.



Place de la Libération dans le scénario 1



Place de la Libération dans les scénarios 2 et 3



Haute villet et liaison Mont-de-Marsan et Tarbes : mise en sens unique de la rue Etigny avec 3 scénarios pour la montée en Haute Ville :

Scénario 1 : rues Lorraine et Gambetta en sens unique

Scénario 2 : rue Lorraine en sens unique, Gambetta piétonne (pointillés orange)

Scénario 3 : remontée par boulevard de Roquelaure, Lorraine apaisée (pointillés noirs), Gambetta piétonne (pointillés oranges)

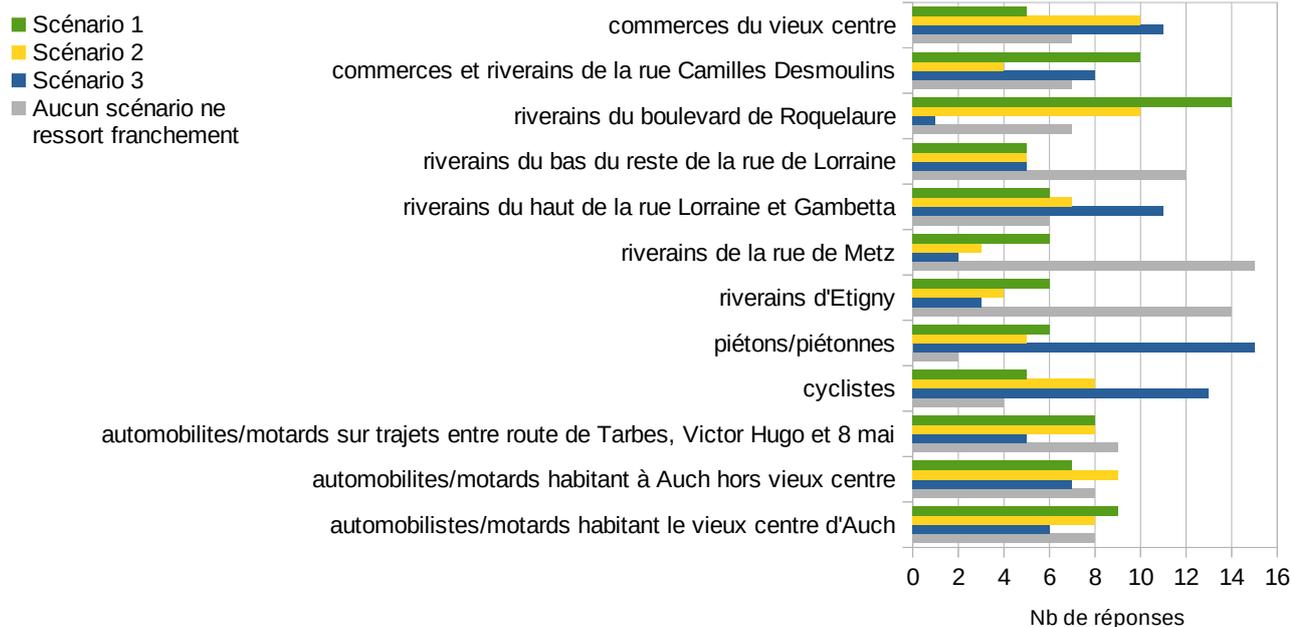
Codes pour les rues : Dr. Samalens (Dr.), Etigny (E.), Gambetta (G.)

Résultats :

La consultation a obtenu 25 réponses, dont 3 manifestement en doublon, ce qui ramène à 23 réponses.

Une première question demandait d'imaginer les préférences entre ces scénarios du point de vue de diverses catégories de parties prenantes :

Pour chaque catégorie de personnes, quel est le ou les scénarios qui vous semblent à privilégier ?

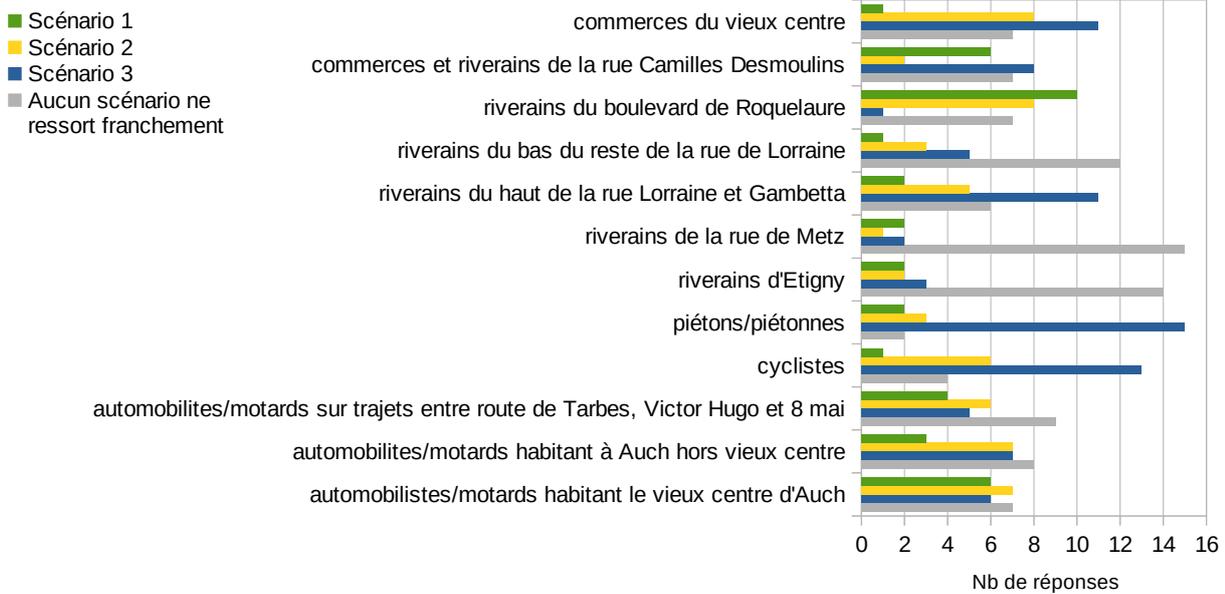


Le scénario 1 ressort 7 fois premier, le scénario 2 ressort 3 fois et le scénario 3 ressort 5 fois. Le scénario 3 ressort fortement pour les mobilités douces. Le scénario 1 pour les riverains du Bvd de Roquelaure.

Il y a toutefois 4 répondants qui ont indiqué la même réponse pour toutes les 11 catégories de parties prenantes. Cela ressemble à des réponses indiquant la préférence personnelle des répondants plus que les préférences de chaque catégorie. Par comparaison, parmi les 20 autres répondants, un seul à indiqué 9 fois la même réponse et 4 ont indiqué 6 fois la même réponse sur l'ensemble des catégories.

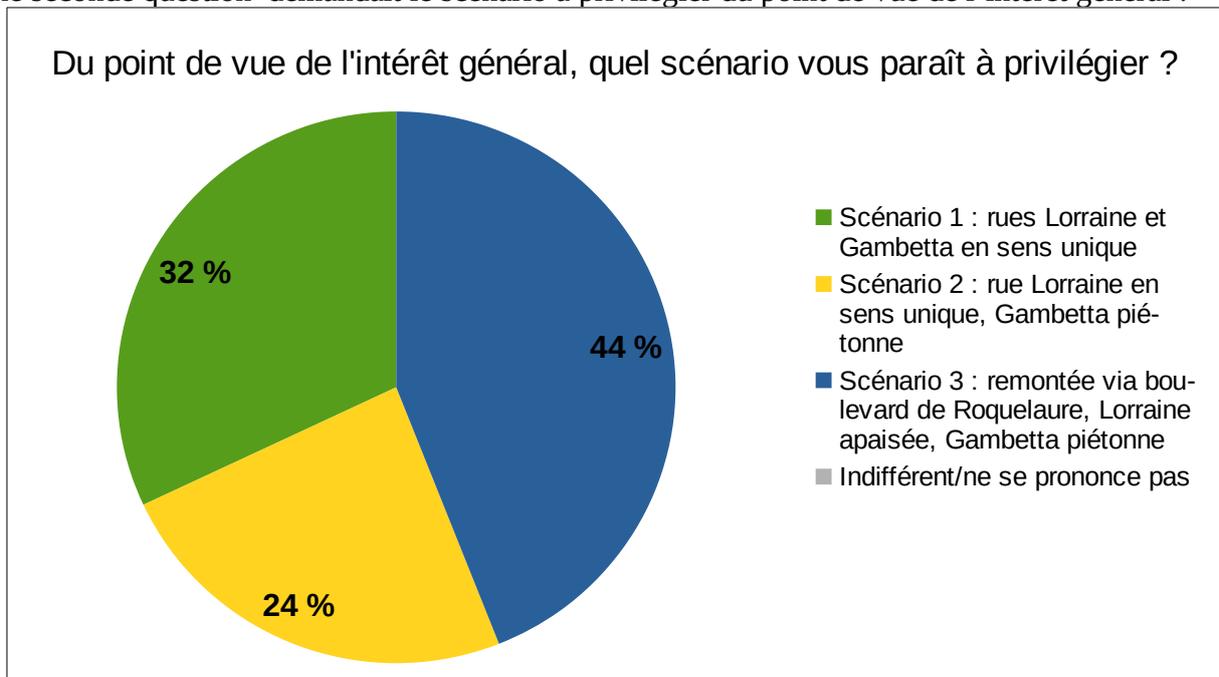
Si l'on met de côté ces 4 répondants, les résultats sont les suivants :

Pour chaque catégorie de personnes, quel est le ou les scénarios qui vous semblent à privilégier ?



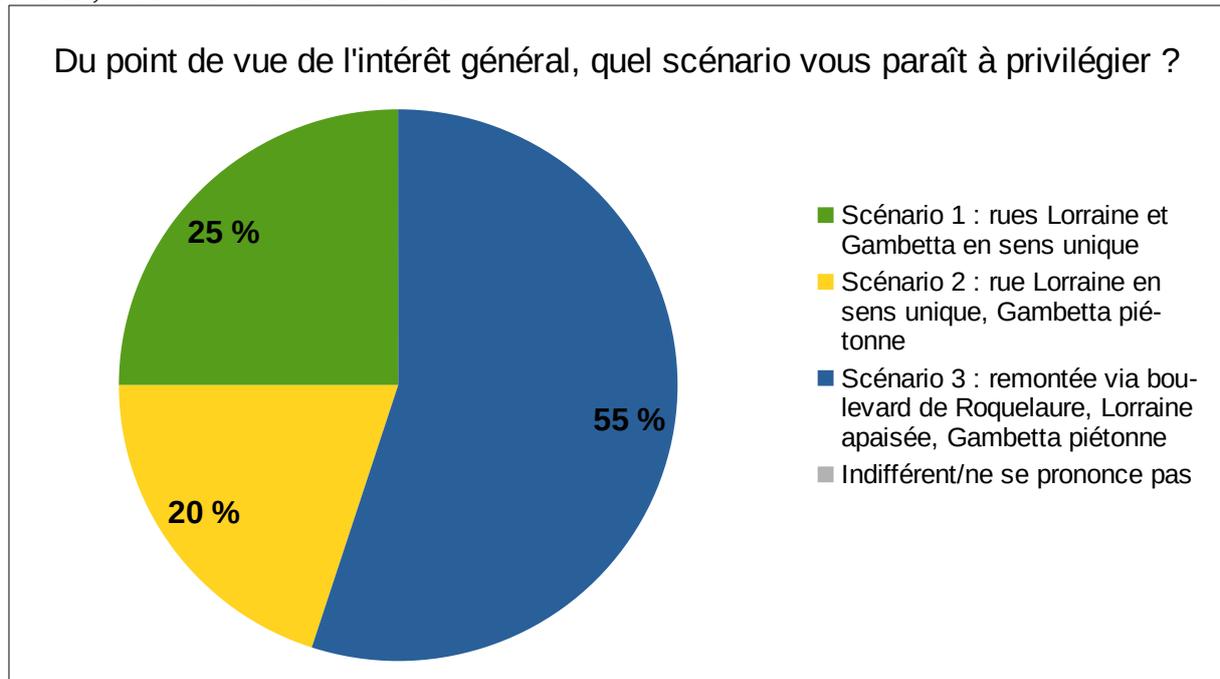
Le scénario 1 ressort 2 fois premier, le scénario 2 ressort 2 fois et le scénario 3 ressort 9 fois. **Le scénario 9 ressort plus que les autres, il est toutefois celui considéré le moins appréciable pour les riverains du Bvd de Roquelaure** (7 réponses sur 20 le plaçant toutefois au même niveau que les autres).

Une seconde question demandait le scénario à privilégier du point de vue de l'intérêt général :



Le scénario 3 ressort légèrement, le scénario 2 étant proche.

Si l'on met de nouveau de côté les 4 répondants qui ont indiqué des réponses identiques à toutes les questions, les résultats sont les suivants :



Le scénario 3 ressort plus franchement.

Commentaires :

Voici une synthèse des principales observations reçues en commentaires libres.

Lorsque plusieurs réponses ont fait la même observation (ou des observations se ressemblant), un nombre entre crochets en fin de paragraphe indique le nombre de personnes ayant fait cette observation.

Dans ce qui suit, certains commentaires ont été découpés en plusieurs « observations ».

Commentaires spécifiques à certains scénarios :

- [scénario 3] Basculer toute la circulation sur le boulevard Roquelaure (en mauvais état), paraît illusoire, car quand on voit la congestion aux feux rue de Châteaudun (sans parler d'heure de pointe), on est en droit de s'inquiéter.
- [scénarios 2 et 3] La place Denfert-Rochereau en sens montant et son dernier virage en arrivant sur la place de la Libération semble peu adaptée à une forte augmentation de trafic. De plus, la rue Gambetta étant très large, il y aurait largement la place de caler 2 pistes cyclables sécurisées, sans impacter la circulation des véhicules motorisés.

Commentaires pouvant concerner les 3 scénarios :

- Qu'en est-il des camions ?
- Le projet doit aussi intégrer la possibilité de sortir (et d'entrer ?) des parkings foirail et Baylac par la rue Leconte de l'Isle pour la direction Vic Fezensac.
- Absence de solutions proposées pour le stationnement des véhicules des résidents concernés par d'éventuelles modifications d'aménagements. Rue Etigny par exemple, avec une sens unique et la création pistes cyclables 2 sens, Quid des véhicules stationnés cotés droit de la rue ? [En première approche, les 2 pistes cyclables sont moins larges que la voie montante qui serait supprimée, il

devrait rester assez de place pour maintenir les stationnements. Solutions non étudiées pour les autres rues.]

- La rue d'Etigny d'ailleurs va poser un problème aux vélos non électrifiés qui la monteront en zigzagant dangereusement, croisant les voitures en descente.
- La rue de Metz est trop étroite et mettra en danger les vélos si des voies y sont installées avec double circulation d'autos.
- Interrogation sur la circulation au début du bd Sadi-Carnot : si j'ai bien compris les voitures ne pourraient plus prendre cet axe dans le sens Agen Tarbes et seraient donc obligées de faire le tour par la Hauteville. Ce qui augmenterait encore plus le flux... [en effet, le sens Agen → Tarbes serait bloqué sur le tronçon de Sadi-Carnot entre les ponts de la Treille de du Prieuré. Toutefois, quelqu'un arrivant d'Agen pourra faire la liaison vers Tarbes via la rue Rouget de l'Isle puis en traversant le Gers par le pont du Prieuré qui serait mis en double sens (cf. consultation No 1). Quelqu'un qui voudrait rejoindre Tarbes depuis la rue du 8 Mai devrait par contre passer par la Haute-Ville, ou bien remonter la rue vers le Nord pour prendre le rond point des Justes et récupérer l'avenue d'Agen]
- Ne pas oublier parking gratuit en périphérie et transport en commun gratuit pour desservir le centre et ses commerces.
- Peut-on imaginer qu'il y ait une progression dans la mise en oeuvre scénario 1 puis 2 puis 3 ?
- Peut-il y avoir une modulation pour les poids-lourds ? (interdit rue Victor Hugo par exemple) ?
- Rue d'Etigny pas en sens unique, mais : interdire les stationnements dans la rue et faire une voie au milieu pour voitures, bordée de deux bandes cyclables en pointillés et les voitures restent derrière les vélos si deux voitures doivent se croiser. Priorité au vélos. Vitesse maximum 15 km/h.

Divers :

- Enfin une réflexion profonde sur l'aménagement intra urbain.
- Souhait de voies cyclables sur la rue Jeanne d'Albret. Elles auraient pu être installées en 2007 quand la rue a été refaite. Il serait encore temps aujourd'hui. De même pour avenue Monstesquiou, avenue des Pyrénées, route d'Agen et rue de Metz qui ont été refaites récemment pour certaines : rien pour les cyclistes.
- Auch n'est aménagé que pour la voiture et la pratique du vélo y est dangereuse.
- Problème de la RN21 qui traverse la ville avec pollution et bouchons. Très forte pollution sur Sadi-Carnot : le linge qui sèche du côté de ce boulevard noircit.
- Mes choix sont davantage orientés par l'apport de calme et d'apaisement dans les rues concernées par les aménagements proposés, que par l'accessibilité via des véhicules motorisés.
- Je suis essentiellement, pour ne pas dire uniquement piéton à Auch et j'avoue en avoir assez des vélos sur les trottoirs même étroits, dont les ponts du Prieuré ou de la Treille sans mettre pied à terre. Quand je fais une remarque au mieux c'est indifférence ou pire un doigt d'honneur. Je ne me fais aucune illusion la rue Gambetta piétonne sera le royaume des vélos et l'enfer des piétons, cf les allées Claude Desbons. Bref un piéton très désabusé par l'incivilité de nombreux cyclistes qui, s'ils me renversent, me blesseront inévitablement.
- C'est difficile de se prononcer car tout dépend du point de vue où l'on se place. Je pense qu'il est plus facile de comprendre les enjeux de chaque scénario si on explique à l'oral (genre débat mouvant).
- Très beau travail associatif ! En attendant une démarche consultative officielle de la Municipalité, car on peut rappeler que depuis le 1er mars 2005, la Charte de l'environnement (art. 7) ayant valeur constitutionnelle a ajouté le droit à toute personne, « d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. ».