

# PLAN GUIDE MOBILITÉ POUR LA VILLE D'AUCH COLLECTIF VEL'AUCH



# OBJECTIF ET ETAPES

# Objectif et étapes

**Objectif :** L'objectif de ce travail est de proposer une « vision » pour le développement des mobilités douces à Auch en tenant compte des besoins des véhicules motorisés. Il s'agit également d'identifier les premières applications de cette vision.

## Etapes :

1. Construction d'un **scénario “Auch voirie partagée 2023”** : si on pouvait totalement réaménager la ville d'ici 2023 avec pour objectif ferme que toutes les rues soient adaptées et agréables pour toutes les mobilités, que ferait-on ? Ce scénario est un simple intermédiaire de travail, qui n'a pas vocation à être réalisé tel quel à termes, et sera probablement revu et révisé au fil du temps, selon l'évolution du contexte général et des besoins des mobilités. Il assure simplement que les travaux qui seront proposées s'intègre dans une cohérence d'ensemble.
2. **Identification de travaux immédiats à forts enjeux de reconnexion** pour la circulation vélos.
3. **Propositions d'aménagements illustratives** pour quelques rues/zones.

L'étape 1 a reposé sur plusieurs consultations du public. L'étape 2 sur des consultations des cyclistes d'Auch.

# **SCENARIO “Auch voirie partagée 2023”**

# SCENARIO Auch voirie partagée - principes

→ Si l'on pouvait totalement réaménager Auch d'ici 2023, avec l'objectif ferme qu'elle soit voirie partagée, que ferait-on ?

Le but de ce scénario est de se donner une vision d'ensemble.

Travail sur les grands axes essentiellement : 90 % d'Auch est cyclable actuellement, il s'agit des "petites rues" peu circulées. Le problème est sur les axes de trafic.

2 types d'axe de trafic :

- **trafic traversant** : les voitures traverses Auch qui est juste "sur le chemin"
- **trafic interne** : déplacement à l'intérieur d'Auch pour les voitures qui en partent ou s'y rendent.

Lorsque plusieurs options cyclables sont possibles, on privilégie la plus agréable ou moins désagréable pour les autres mobilités.

Le scénario "voirie partagée" est comme le plan d'une cathédrale : il guide les travaux d'aujourd'hui, mais rien n'exclut qu'il puisse évoluer au cours des décennies de travaux.

***Ce n'est pas parce que c'est prévu dans le scénario qu'il faut réaménager une rue, mais si on décide de réaménager une rue, alors il faut le faire comme c'est prévu dans le scénario.***

# SCENARIO voirie partagée - trafic traversant

## Les points/directions à relier

Quelles entrées d'Auch le trafic traversant va-t-il avoir besoin de relier ?

→ les flèches rouges



Figure 2 : Principales arrivées du transit traversant (rouges) et arrivées considérées internes (bleues)

# SCENARIO voirie partagée - trafic traversant

## Proposition globale



**Figure 6 : Récapitulatif des axes de transit traversant.**

Le scénario 2 est retenu pour le pont de l'avenue d'Alsace : apaisement.

La variante 2c est retenue pour la traversée du Gers : pont Lagarrassic et pont du Prieuré sans feu.

On reste sur les axes actuellement utilisés.

Proposition de faire passer tout le flux de la RN21 sur avenue Hoche et pont du Prieuré dans les 2 sens :

**Libérer l'avenue Alsace pour l'embellir en ne gardant qu'une**

**voie**, le flux de voiture restant le même à la Patte d'Oie. Zone de rencontre ? Plus besoin de supprimer les parkings 5 m en amont des passages piétons.

# SCENARIO voirie partagée - trafic traversant

## Variantes sur liaison Tarbes -Agen/Toulouse



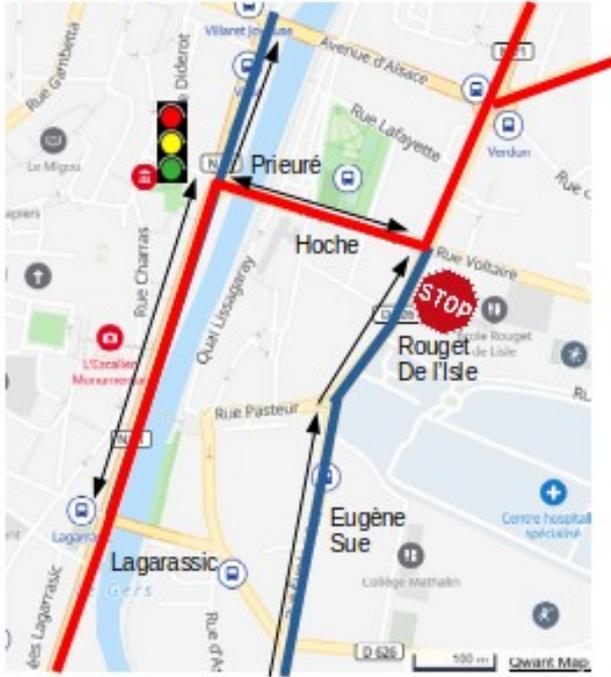
Dans le scénario 3, la circulation à contre-sens sur Agen et Toulouse est réservée aux riverains.

Figure 4 : Jonction Tarbes-Agen et Tarbes-Toulouse par la route des Pyrénées, Sadi-Carnot puis routes d'Agen ou de Toulouse. Scénario 1 : fonctionnement actuel. Scénario 2 : mise en double sens ou pas du pont du Prieuré, et apaisement de la rue Alsace. Scénario 3 : sens unique pour le flux traversant : entrée par route d'Agen, sortie par route de Toulouse.

# SCENARIO voirie partagée - trafic traversant

## Variantes du scénario 2 sur liaison Tarbes -Agen/Toulouse

Scénario 2a



Scénario 2b



Scénario 3c



Figure 4ter : traversée du Gers pour liaison Tarbes-Agen-Toulouse

Scénario 2a : pont du Prieuré en double sens

Scénario 2b : pont du Prieuré et pont Lagarrassic avec feux

Scénario 2c : pont du Prieuré et pont Lagarrassic sans feu

Retenu après consultation

# SCENARIO voirie partagée - trafic traversant

## Contournement du tronçon Sud de la RN21

Tronçon Sud de la RN21 (Hôpital –  
rond point Pavie) trop étroit pour  
mettre des pistes cyclables  
→ il faut trouver un contournement

4 options en violet, orange, marron et  
rouge, pour contourner.

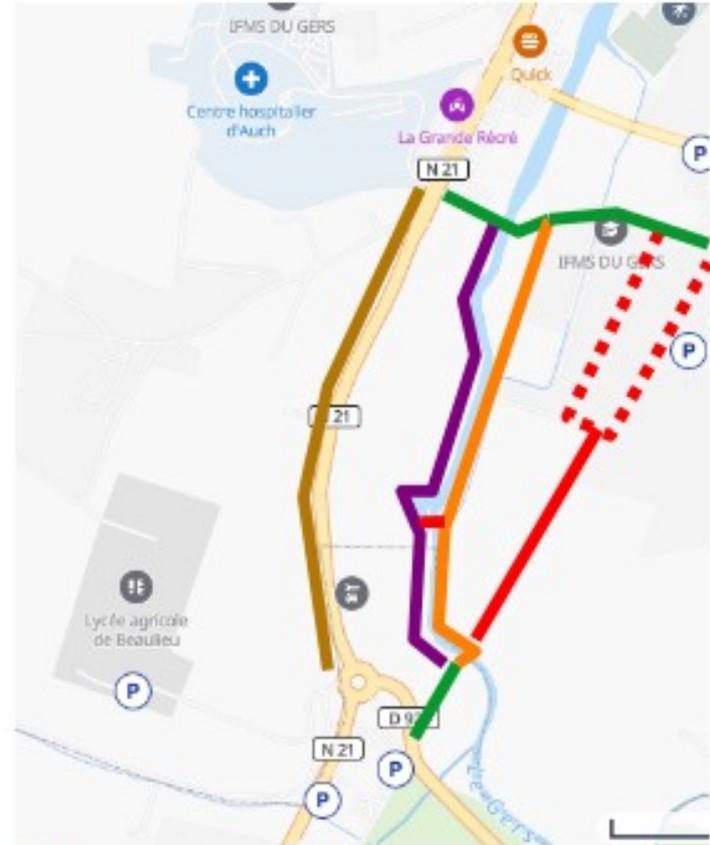


Figure 4ter : Options pour le contournement du tronçon Sud de la RN21, non aménageable en pistes cyclables.

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Les points/directions à relier

Quelles entrées ou zones d'Auch le trafic interne va-t-il avoir besoin de relier ?

→ les flèches bleues et les éléments verts.

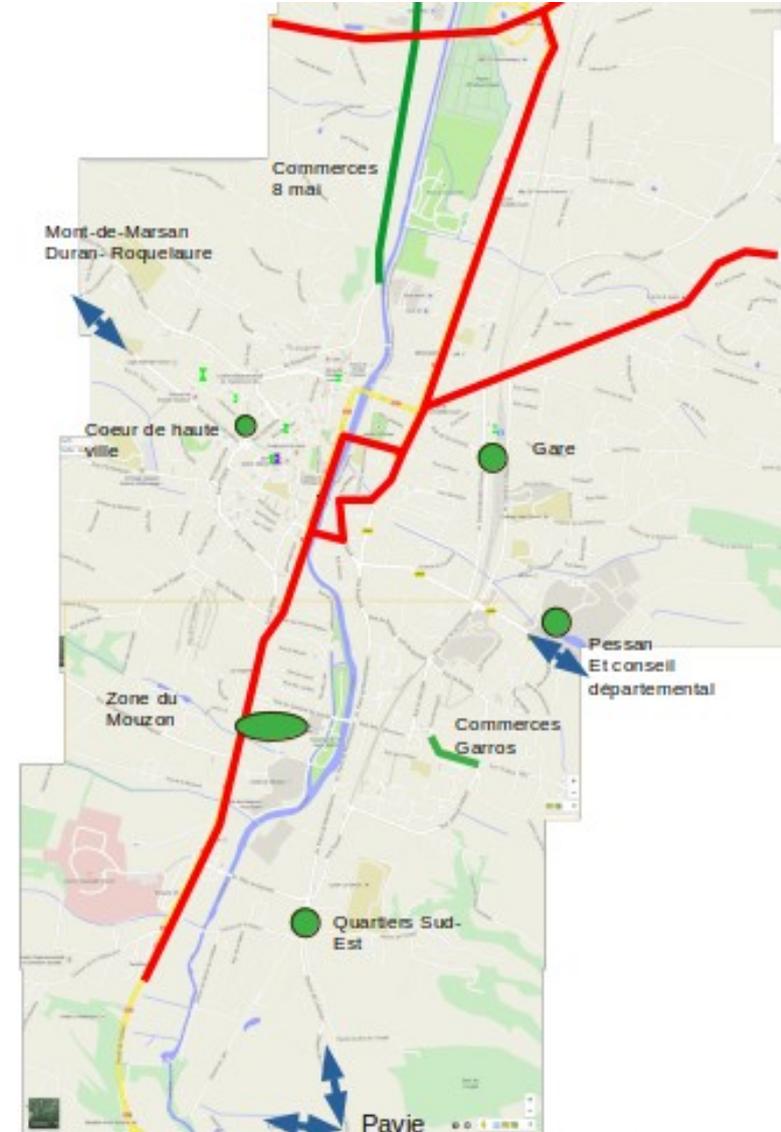


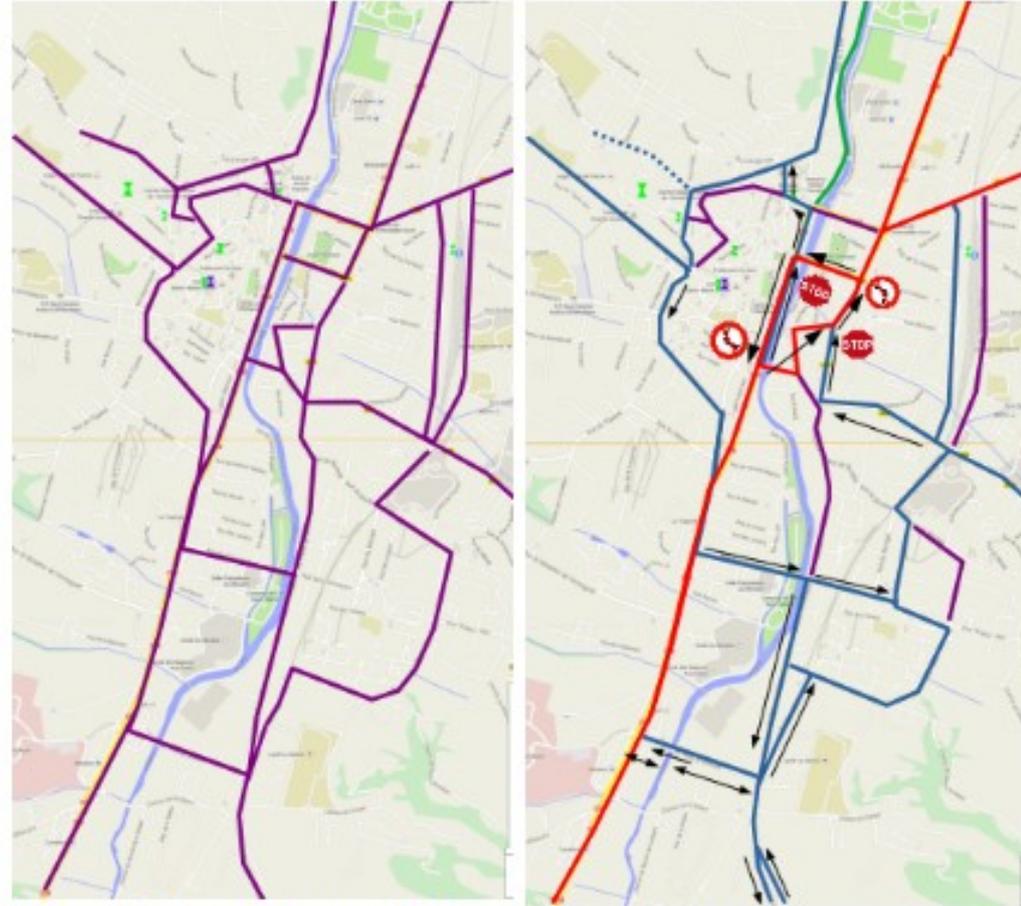
Figure 7 : Zones à relier par les voies de transit interne

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Une possible proposition globale

Auch : avant et après

L'après représente une configuration parmi plusieurs possibles (cf. alternatives présentées plus loin)



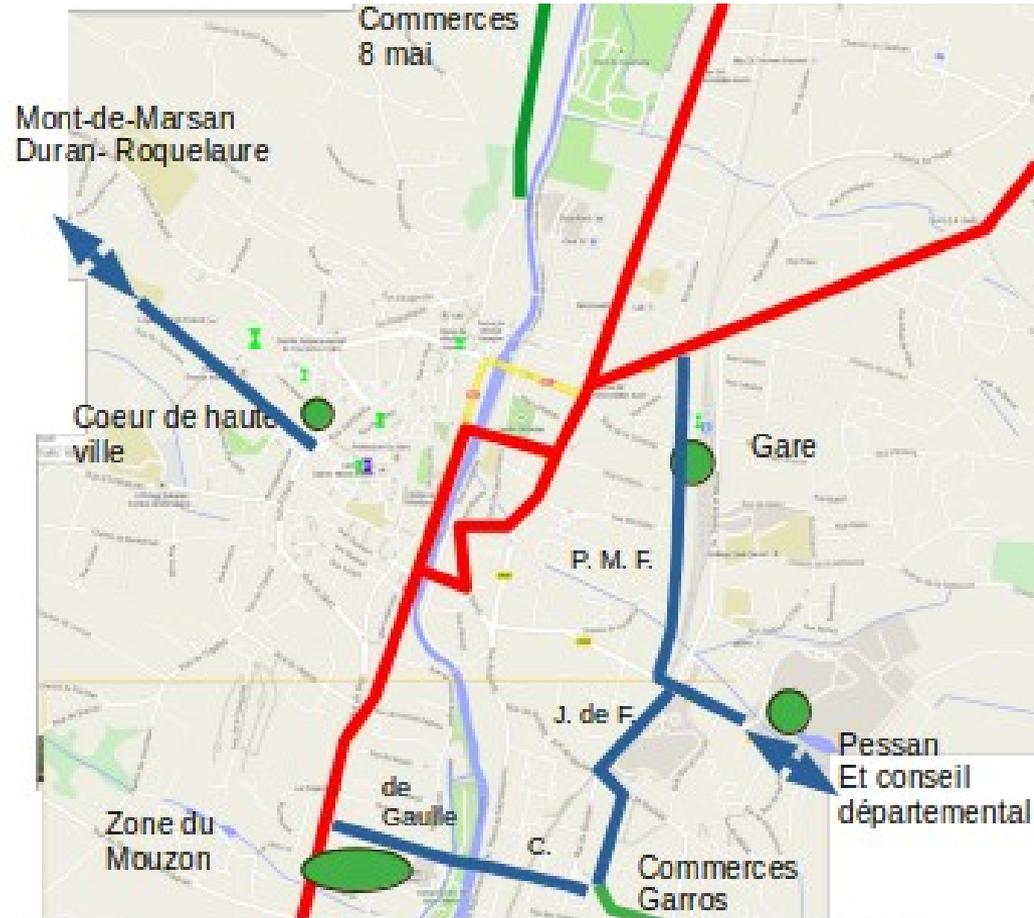
**Figure 18bis : Evolutions globales. Situation actuelle à gauche, un scénario « voirie partagée » possible à droite.**  
En violet, à gauche les anciennes rues de fort trafic. En violet à droite, le reliquat qui n'est plus à fort trafic : reclassement en desserte locale. En vert : piste cyclable bidirectionnelle à créer.

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Premiers axes "incontournables"

Les axes autour du Garros s'impose par cohérence avec projet de rénovation urbaine qui souhaite que le quartier soit traversé.

2 rues trop étroites pour doubles pistes :  
- Général de Gaulle  
- Route de Pessan  
(voir après)



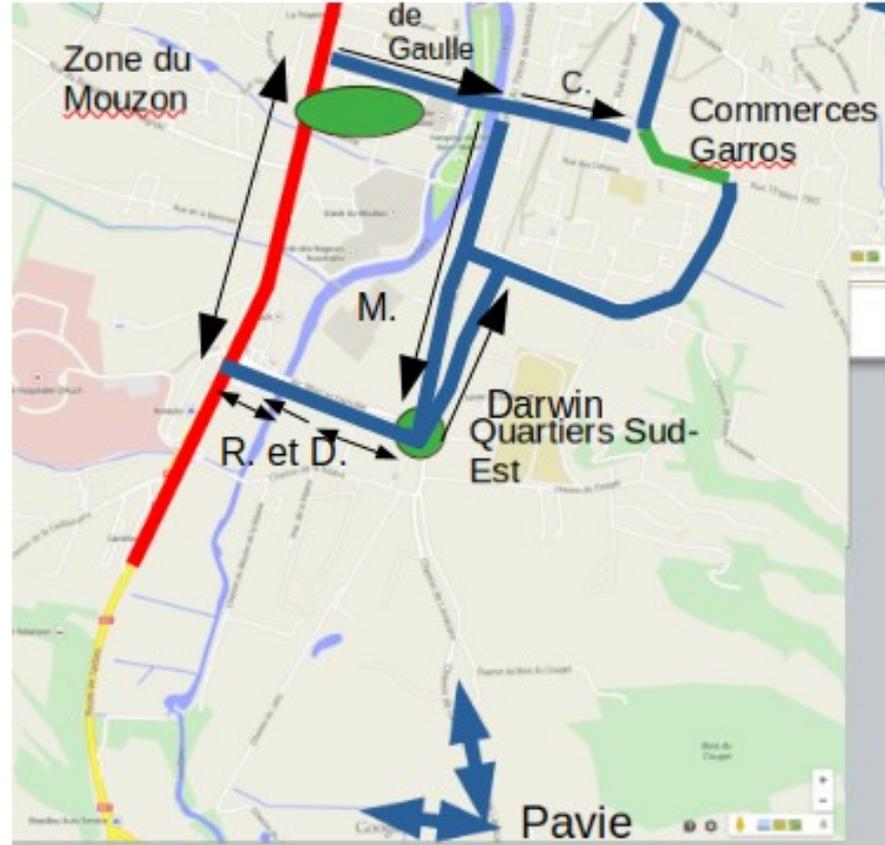
**Figure 8 : un premier ensemble d'axes de transit interne.**  
Codes pour les rues : Cormorans (C.), Jean de la Fontaine (J. de F.), Pierre Mendès France (P. M. F.)

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Raccordement quartiers Sud-Est

Darwin et Montesquiou, trop étroites pour double sens sont mises en sens unique.

De Gaulle et Rhin et Danube (pont), trop étroites aussi, mises en sens unique en faisant une boucle de circulation autour de la zone d'emploi et sport du Mouzon.



**Figure 10 bis : liaison Quartiers Sud-Est au reste du réseau de transit interne d'Auch avec boucle autour du Mouzon.** Codes pour les rues : de Gaulle, Cormoran (C.), Jeanne d'Albret (J. d'A.), Montesquiou (M.), Rhin et Danube (R. et D.).

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Raccordement Pavie-Auch

Un scénario 1 logique : la liaison Pavie-Auch se fait par la D929.

Un scénario 2 qui conserve tout de même le chemin de Lavacant comme axe de liaison.

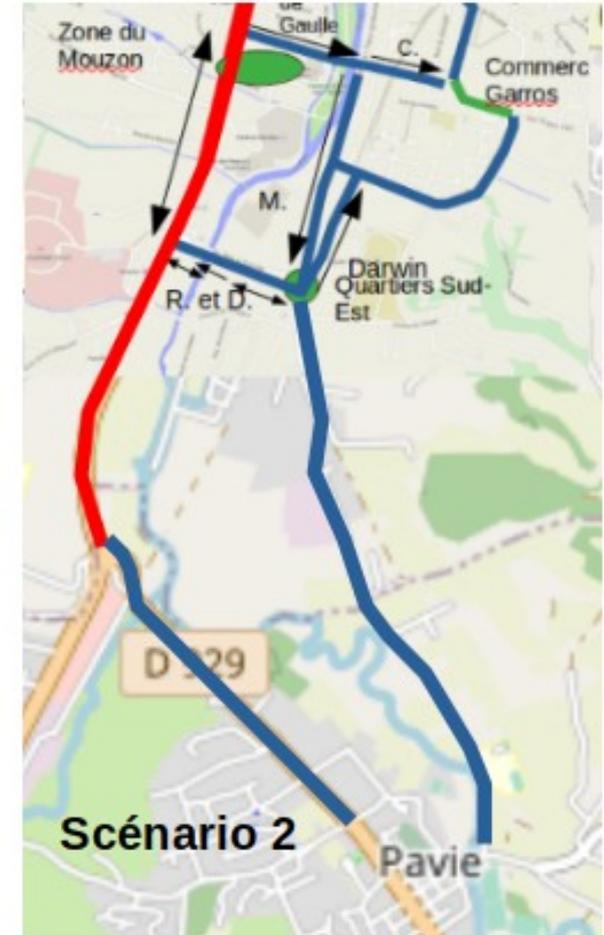


Figure 10 ter : 2 options pour relier Pavie à Auch.

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Traitement chemin Lavacant apaisé

Pour apaiser le chemin de Lavacant, il faut créer une coupure qui décourage son utilisation comme raccourci entre Auch et Pavie :

- soit une coupure totale (1a), au niveau du lycée
- soit un tronçon en circulation alternée qui sera décourageant en heures de pointes.



Figure 10 quinquies : aménagements pour le scénario 1

1a : coupure complète

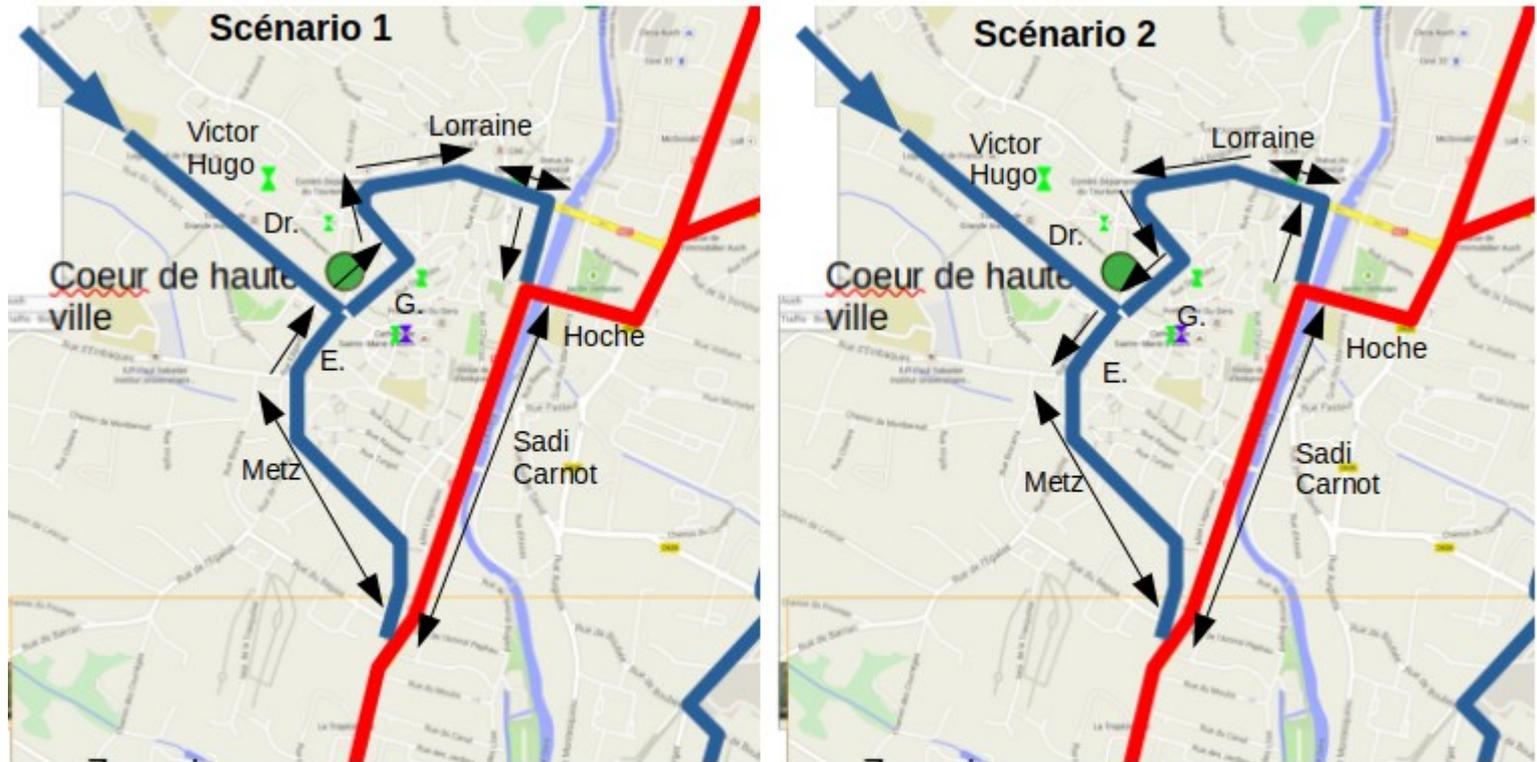
1b : tronçon étroit en sens unique alterné

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Liaison Mont de Marsan – coeur de haute ville 1

Sens unique sur Lorraine et Etigny, trop étroites → 2 scénarios pour une “rocade” haute ville.

Préférence pour le 2 :  
- libère la place de la Libération → attractivité ++  
- cohabitation voitures/vélos plus simple sur Etigny dans la descente.



**Figure 12 : liaison Mont-de-Marsan et Coeur Haute Ville avec Tarbes : 2 scénarios.**  
Codes pour les rues : Dr. Samalens (Dr.), Etigny (E.), Gambetta (G.)

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Liaison Mont de Marsan – coeur de haute ville 2

Une opportunité de :

- **supprimer le rond point de la place de la Libération**
- **rendre le haut de la rue Gambetta piétonne** et plus attractive (commerces/tourisme) + sécurisation traversée
- piétoniser ou **désengorger la rue commerçante de Bazillac** pour plus de cachet et attractivité (le flux de voiture restant le même à ses bords) : terrasses pour restauration ?

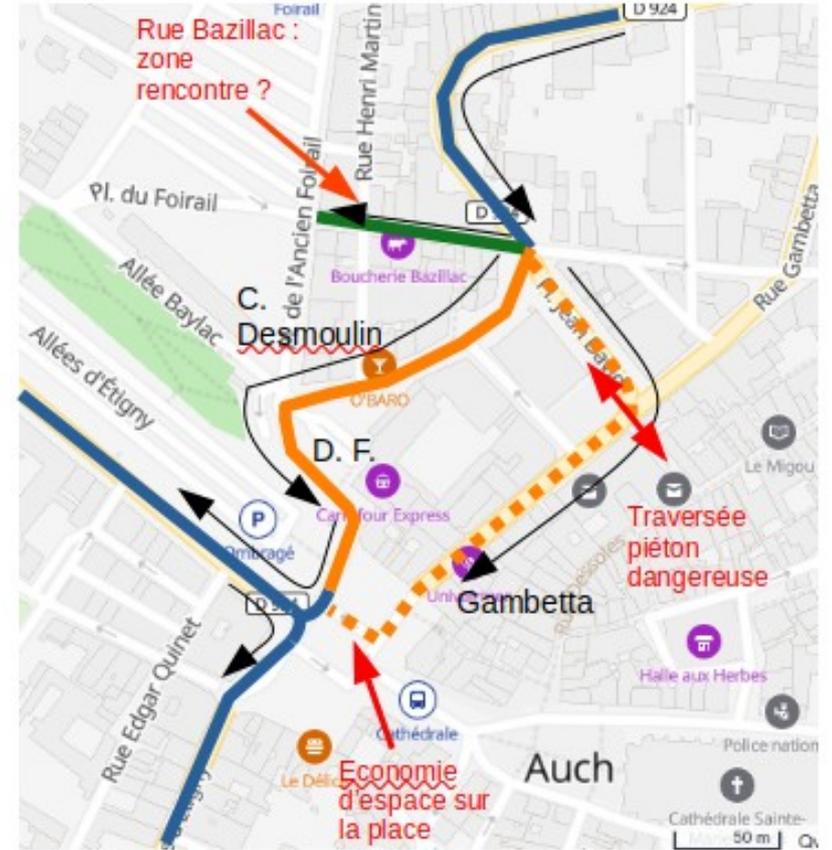


Figure 13 : une option alternative pour remonter sur la place de la Mairie : passage par la rue Camille Desmoulin. Code pour les rues : Denfert-Rocherot (D.F.)

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Liaison Mont de Marsan – coeur de haute ville 2

Un scénario 2 bis où le boulevard de Roquelaure (en double sens) sert à la remontée vers haute Ville au lieu de la rue Lorraine en sens unique.

La rue Lorraine est alors apaisée. C'est une voie intéressante pour la remontée en vélo.



**Figure 12 bis : liaison Mont-de-Marsan et Coeur Haute Ville avec Tarbes : 2 variantes du scénario 2.**

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

## SCENARIO voirie partagée - trafic interne Liaison Mont de Marsan – coeur de haute ville 2

Traitement de l'accès à la place de la Libération dans le scénario 2 bis. Même avantages que le scénario 2 :

- **supprimer le rond point de la place de la Libération**
- **rendre le haut de la rue Gambetta piétonne** et plus attractive (commerces/tourisme) + sécurisation traversée
- piétoniser ou **désengorger la rue commerçante de Bazillac** pour plus de cachet et attractivité (le flux de voiture restant le même à ses bords) : terrasses pour restauration ?

Mais aussi :

- plus de fort trafic pour "couper" la rue Bazillac du coeur de ville,
- plus de fort trafic sur Rue Camille Desmoulin.



Figure 13 bis : scénario 2 bis : remontée sur la place de la Mairie : passage par la rue Camille Desmoulin.  
Code pour les rues : Denfert-Rocherot (D.F.)

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Tronçons Sadi-Carnot entre Metz et Amiral Bugard

Tronçon rop étroit pour double piste cyclable  
→ système de sens unique avec contre sens sur Pont National (violet)

Ou bien

→ trajet alternatif vélo en vert pointillés

Ou bien

→ trajet alternatif vélo en vert trait plein

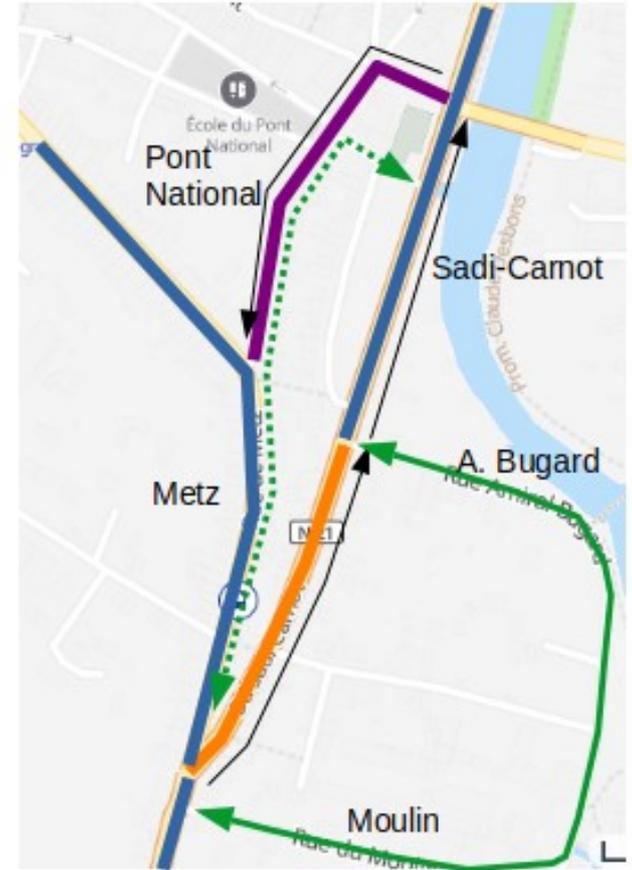


Figure 13 bis : options de cyclabilité d'un tronçon de Sadi-Carnot

# SCENARIO voirie partagée - trafic interne

## Rue 8 Mai

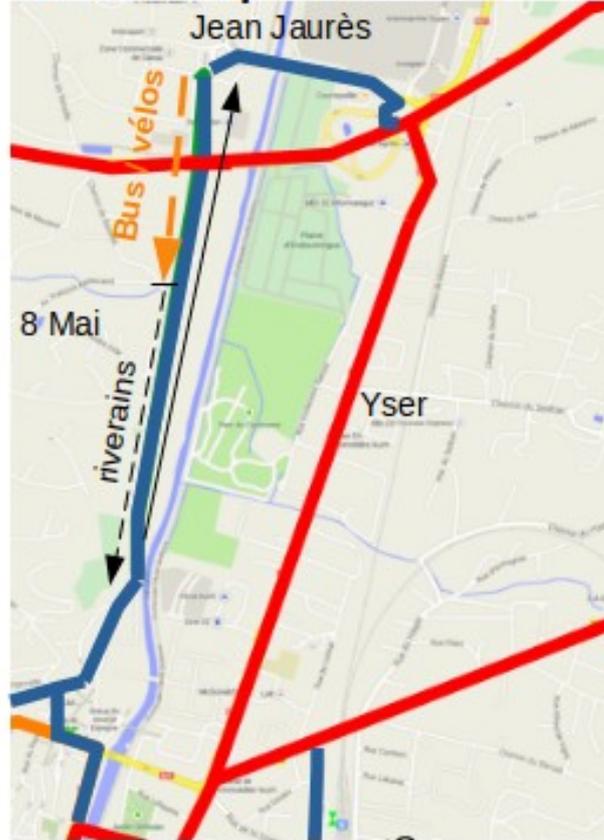
Rue 8 mai trop étroite pour double piste

- sens unique vers le Nord (préférable pour accès commerces) avec piste
- préservation d'un sens retour en desserte locale sans piste à partir de la salle Villa
- éventuellement sens retour bus au dessus (pointillés)

OU BIEN

Piste bidirectionnelle cyclable le long du Gers, parallèle à 8 Mai, avec accès commerces.

### Sens « unique »



### Piste en bord de Gers

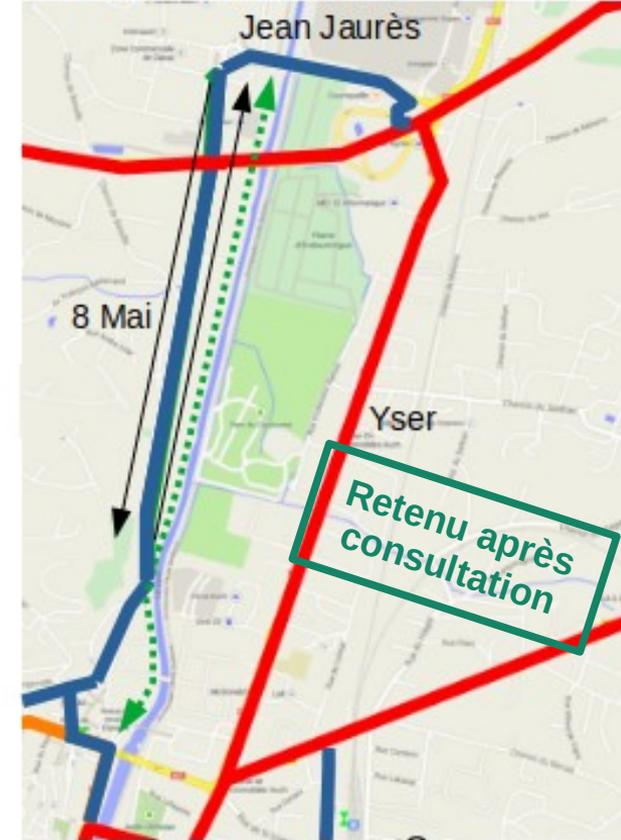


Figure 16 : 2 options pour la cyclabilité de la rue du 8 Mai

Scénario 1 : mise en sens unique fort trafic

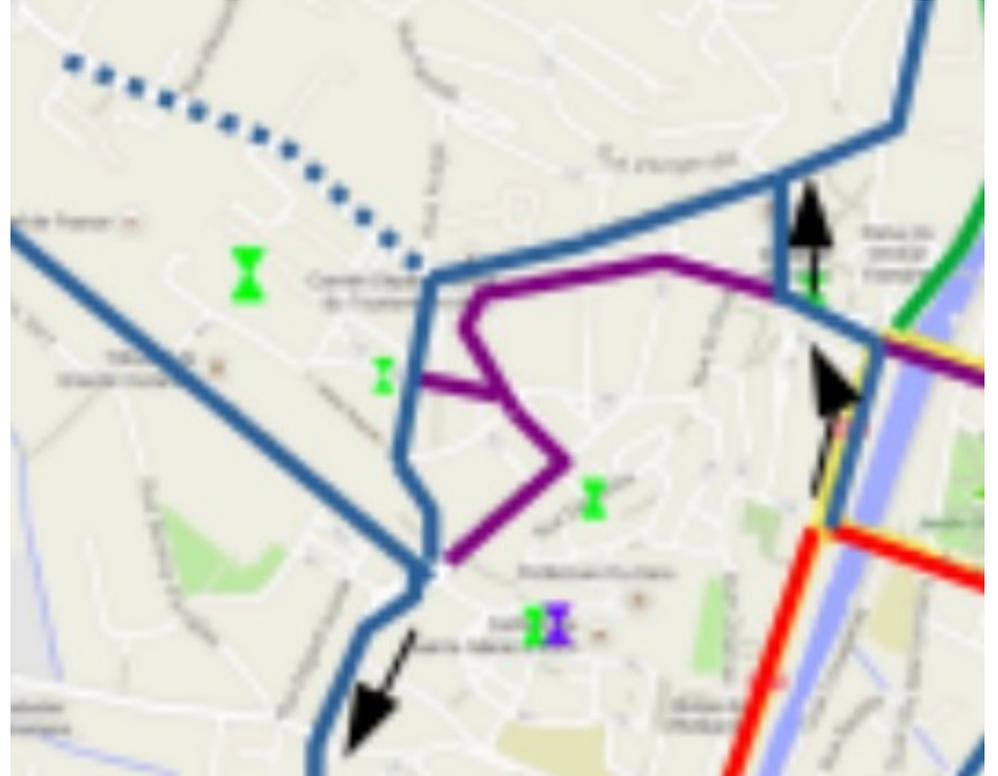
Scénario 2 : maintien en l'état actuel avec ajout d'une piste cyclable le long du Gers (pointillés verts)





## SCENARIO voirie partagée - trafic interne Chemin du Baron

Chemin du Baron à vocation de desserte des quartiers alentours (+ lycée Pardailhan)  
→ supprimer son utilisation comme raccourci pour Duran par un sens unique après Pardailhan (ou autres dispositifs).



# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

## Axes et rues

Circulabilité totale pour les vélos comme pour les piétons dans tout nouvel aménagement

Axes de transit : 2 pistes cyclables monodirectionnelles

Axes de transit : faciliter la vitesse et la fluidité pour le confort des flux motorisés

→ Les axes de transit seront aménagés pour que les axes traversants soient prioritaires sur les axes internes dans le but de fluidifier et d'y maximiser le confort de circulation.

Axes de desserte : modération du trafic

→ pas d'aménagement vélos spécifique, si trafic faible, le partage de mélange vélo/voiture reste confortable

Tous les travaux de réaménagement qui sont faits, le sont en cohérence avec le scénario "Auch voirie partagée 2023"

Aménagements de fluidité pour la circulation vélo, piétons et PMR et signalisation dédiée.

Attractivité des cheminements vélos et piétons : arbres, ombrage, bancs

# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

## Zones

Zones scolaires : des aménagements spécifiques au cas par cas pour faciliter la venue à pied ou à vélo des élèves ou de leur parents qui les amènent en cariole → supprimer le pic de flux de voiture devant les portails

Zones résidentielles : installation de parking vélo sécurisés si manque de garages privés.

Zones commerciales, d'activité et d'emploi : parkings vélo couverts voire sécurisés pour les employés

Zones de loisirs et équipements sportifs : diversité de parkings vélo pour diversité de durée de stationnement : U inversés non abrités, abris vélo et box sécurisés.

Gare : surveiller le besoin en box sécurisés vélo pour favoriser l'intermodalité.

# GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

## Fluidification sur les grands axes

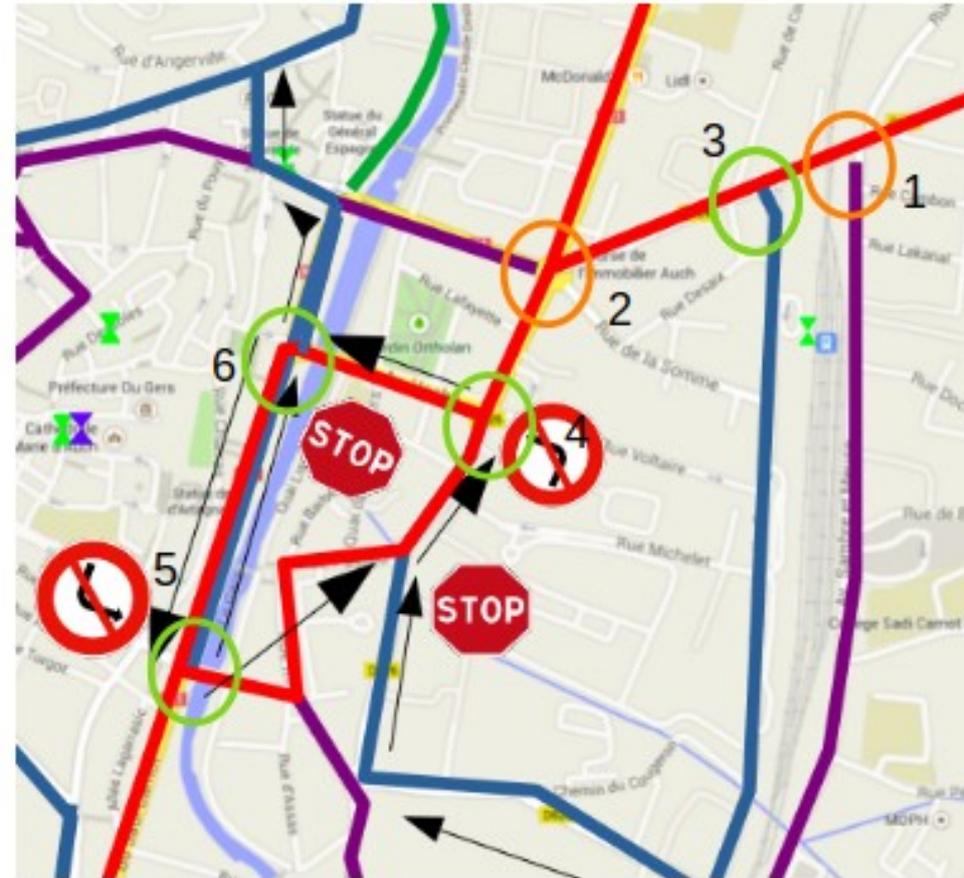
Exemple de fluidification sur axe Toulouse-Tarbes.

Pas d'évolution sur :

- 1 – feux au passage à niveau
- 2 – rond point Patte d'Oie (mais moins de bouchonnement à l'entrée Av Alsace)
- 6 – intersection Sadi-Carnot pont du Prieuré (ou feu en heure de pointe)

Améliorations (route prioritaire) :

- 3- suppression priorité à droite de l'Av Pierre Mendès France qui ne sera plus prioritaire
- 4 - Plus de feu Rouget l'Isle/Hoche, avec priorité au flux rouge.
- 5 – plus de feux sur Pont Lagarrassic priorité au flux rouge.



**Figure 21 : Possibilités de « libération » du trafic sur axe Tarbes-Toulouse.**

Vert : pas d'arrêt pour les trajets rouges,  
Orange : maintien à l'identique d'un point d'arrêt.

# TRAVAUX IMMEDIATS

# TRAVAUX IMMEDIATS

## Méthodologie :

1. Identification des itinéraires les plus cyclables d'Auch à l'heure actuelle
2. Identification des « coupures » principales du réseau cyclable avec le plus fort potentiel de reconnexion.

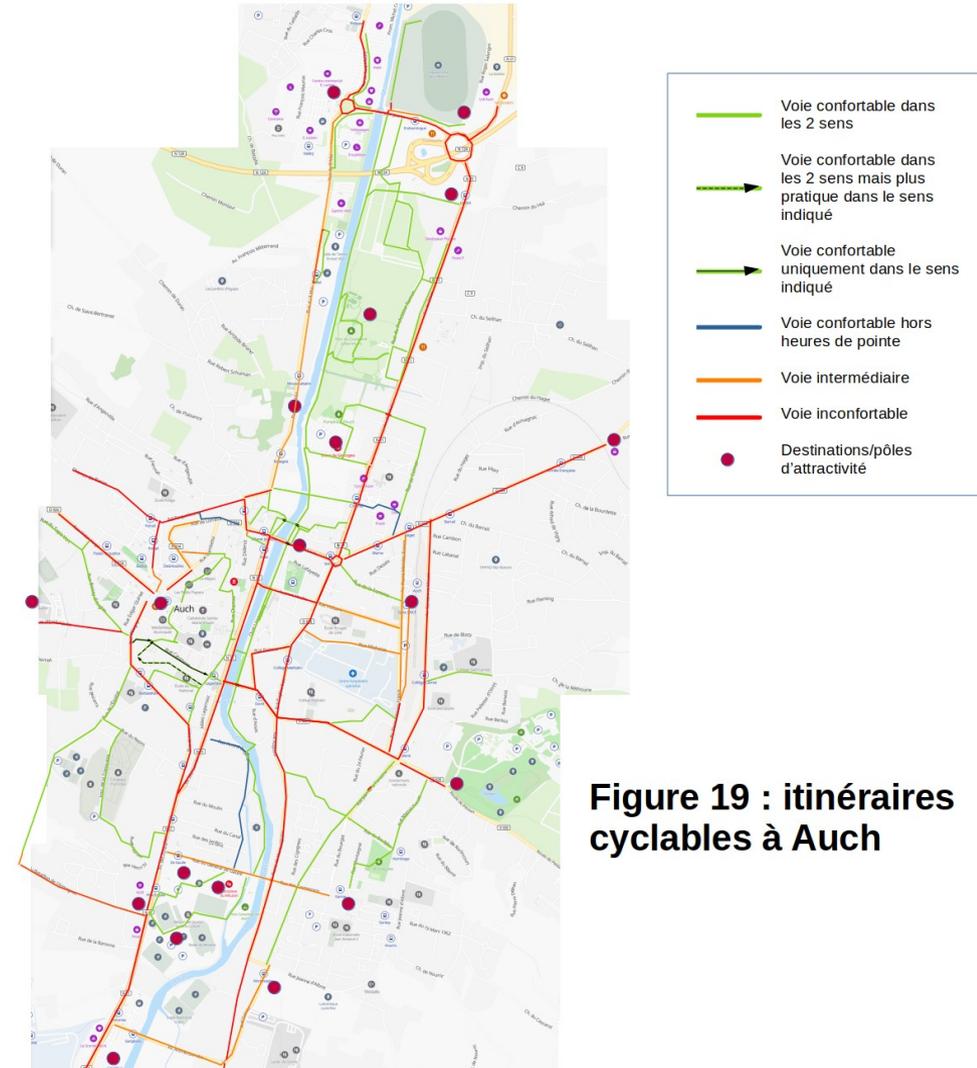
→ Il s'agit d'identifier les travaux favorisant le plus la reconnexion cyclable **à l'heure actuelle**.

Attention toutefois, les itinéraires actuellement les plus cyclables sont très différents de ceux visés dans le scénario "Auch voirie partagée". En effet, le réseau cyclable est basé sur des itinéraires d'évitement des grands axes trop dangereux. Les itinéraires dans le scénario voirie partagée s'appuient sur les grands axes grâce à des aménagements cyclables adaptés et sécurisants.

# ITINERAIRES ACTUELLEMENT LES PLUS CYCLABLES

Le réseau vert représente les trajets actuellement utilisés par les cyclistes et considérés les plus confortables et sécurisant.

Cette carte a été réalisée grâce aux retours de cyclistes sur leurs trajets favoris.



# 6 ZONES DE RECONNEXION PRIORITAIRES

Des propositions d'aménagements légers, faisable rapidement et à coût faible, sont faite pour chacune de ces zones.

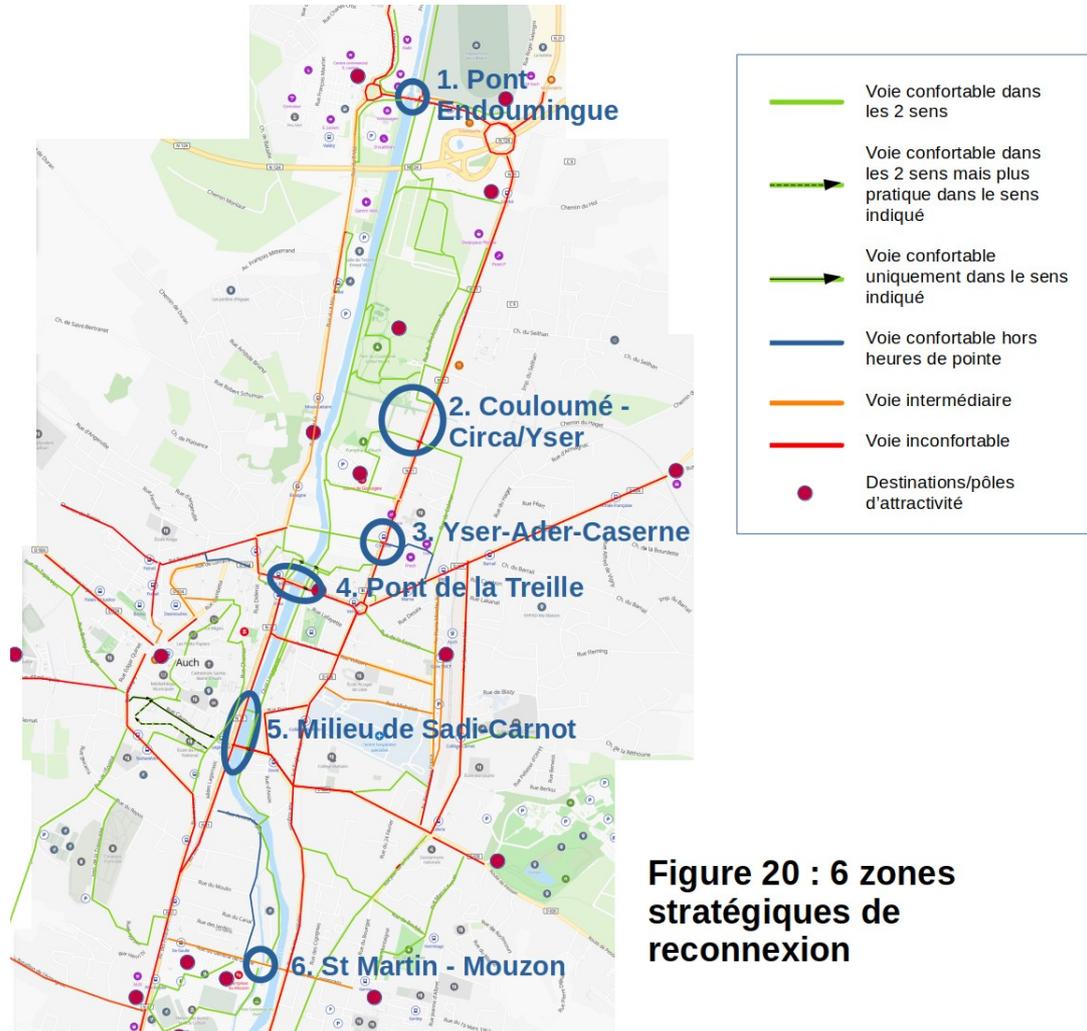
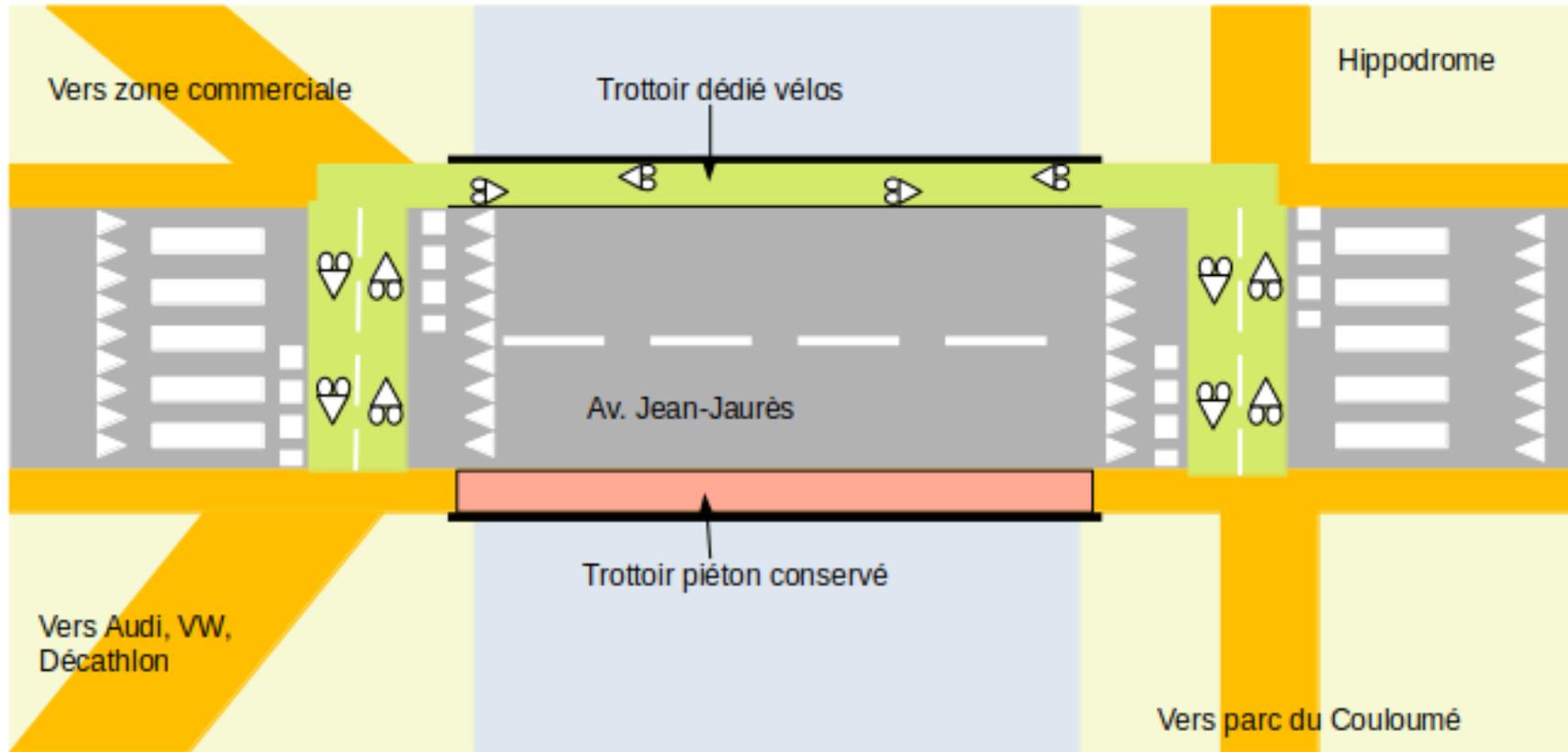


Figure 20 : 6 zones stratégiques de reconnexion

# ZONES DE RECONNEXION 1 : Pont d'Endoumingue



**Figure 20a : Zone à enjeu de reconnexion 1 : Pont d'Endoumingue**

Proposition d'aménagement : matérialiser 2 traversées vélo sur l'avenue Jean-Jaurès de part et d'autre du pont. Relier ces traversées par l'utilisation d'un des côtés du pont comme piste cyclable à la place d'un trottoir (peu utilisé).

## ZONES DE RECONNEXION 2 : Couloumé-Circa-Yser

Pour permettre un trajet vélo continue alternatif à rue Yser, l'idéal serait de pouvoir créer un chemin vélo traversant les propriétés privées actuelles pour relier Imp. Yser et rue Ramon (trait bleu)



A défaut de la connexion bleue à gauche, la rue Tournon pourrait être reliée à la rue Ramon par une piste matérialisé sur le trottoir Ouest de l'Av. Yser (trait vert). Cela nécessite toutefois d'enlever ou déplacer 2 arbres. La jonction peut ensuite se faire via le cheminement en bois (trait marron)

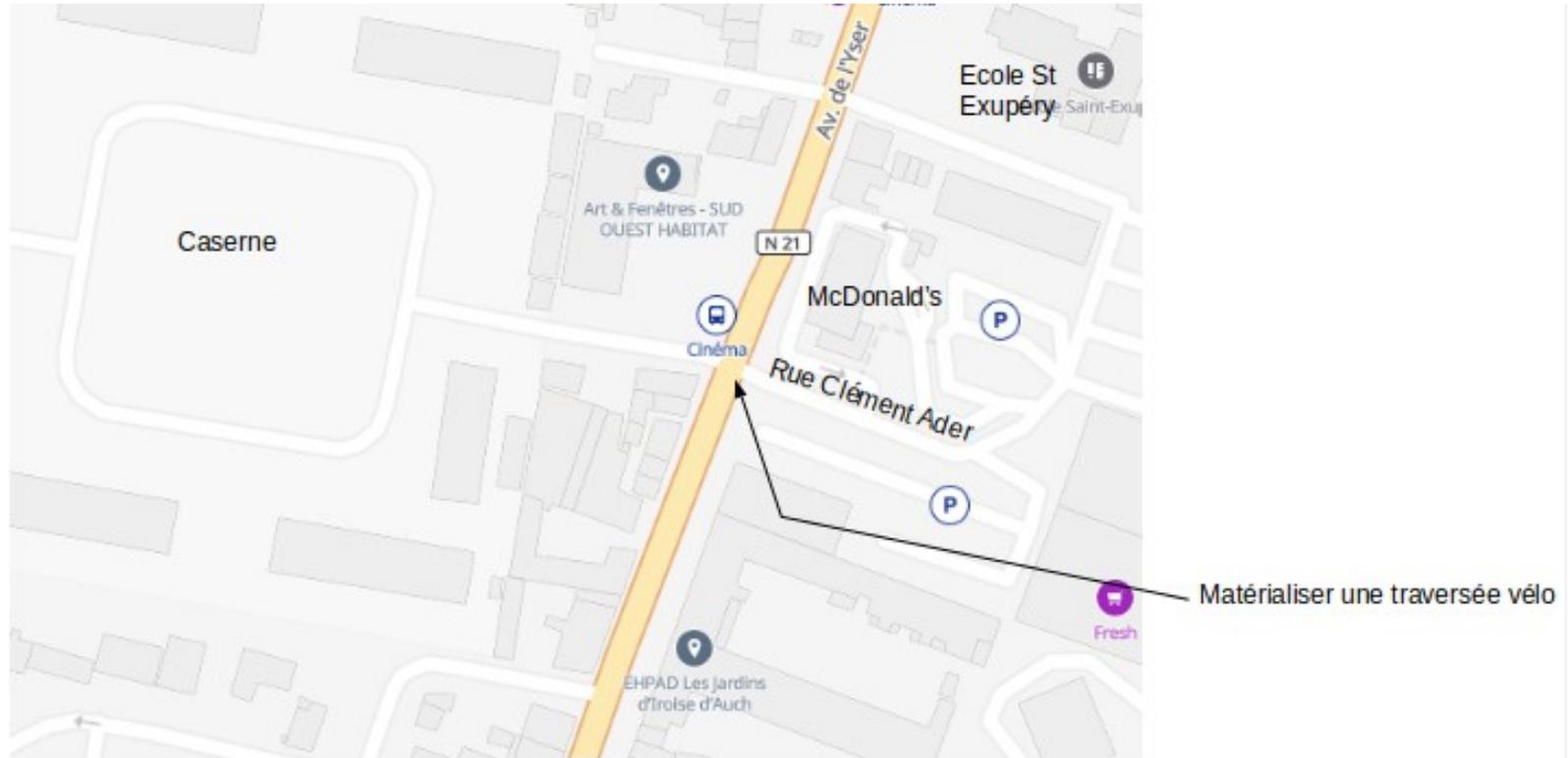
Matérialiser une traversée vélos d'Yser parc depuis la rue Tournon

### Zone à enjeu de reconnexion 2 : Couloumé-Circa-Yser

Il s'agit de reconnecter :

- la rue Cardinal de Tourmon (qui permet de rejoindre via rue de Colmar) la route de Toulouse en l'av. Yser à fort trafic et le rond point de la Patte d'Oie ;
- Circa, le pumptrack et les berges du Gers
- la rue Ramond qui permet un trajet alternatif à l'Av. Yser sur sa partie Nord.

## ZONES DE RECONNEXION 3 : Yser-Ader-Caserne



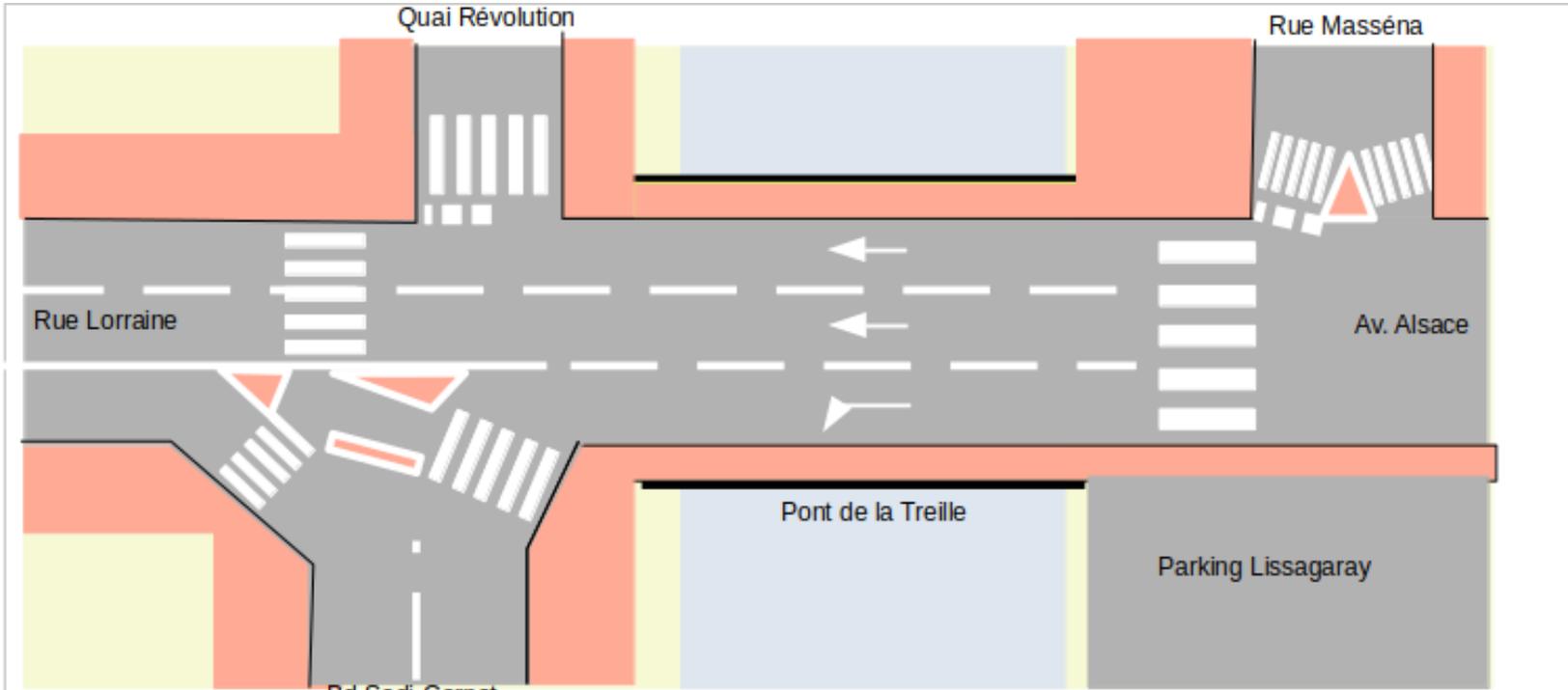
### Zone à enjeu de reconnexion 3 : Yser-Ader-Caserne

Il s'agit de faciliter la traversée de l'Av. Yser, très compliquée (fort trafic) au niveau du débouché de la rue Clément Ader.

Cela permet de relier :

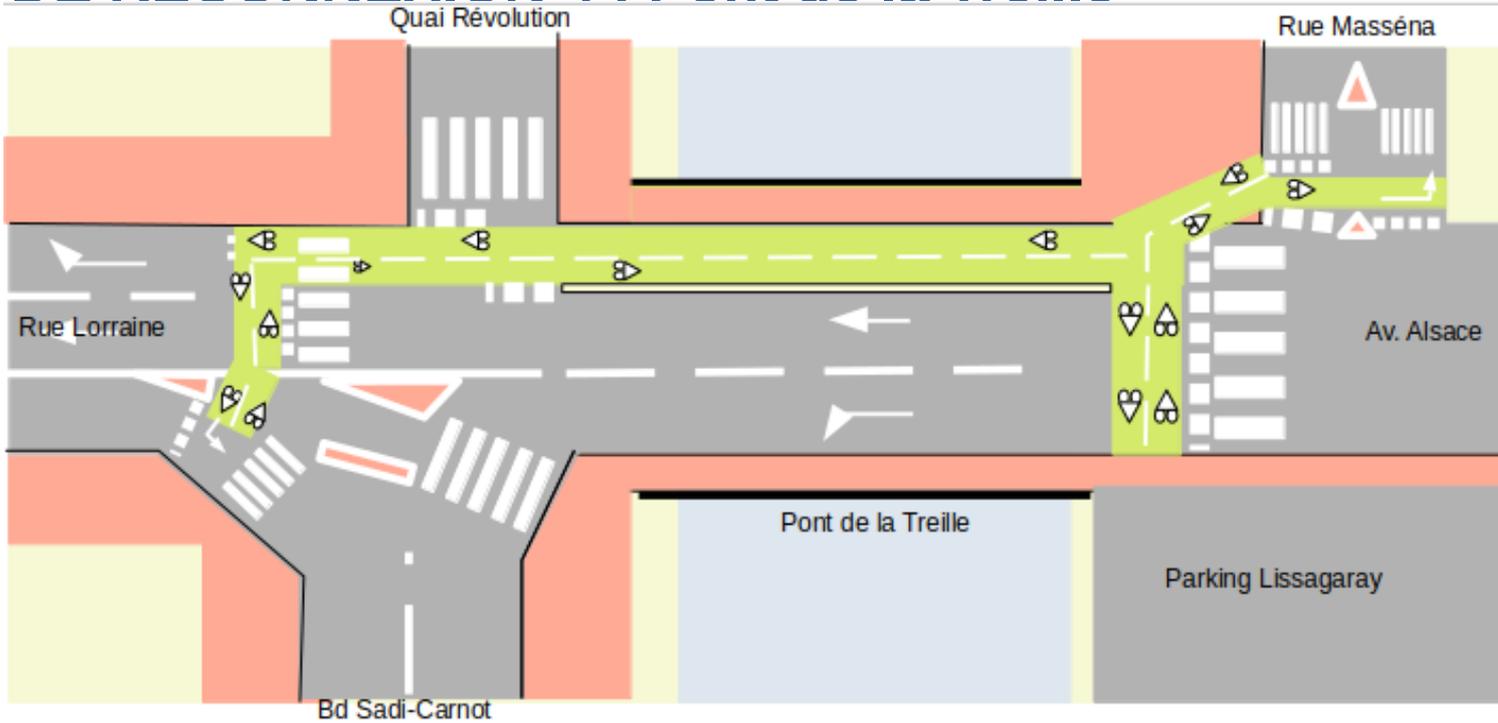
- la rue Clément Ader qui permet d'arriver de la route de Toulouse via rue Colmar, en évitant le rond point de la Patte d'Oie,
- la caserne qui permet ensuite de récupérer les berges du Gers ou de traverser le Gers.

# ZONES DE RECONNEXION 4 : Pont de la Treille



**Zone à enjeu de reconnexion 4 : Pont de la Treille**  
Situation actuelle

# ZONES DE RECONNEXION 4 : Pont de la Treille

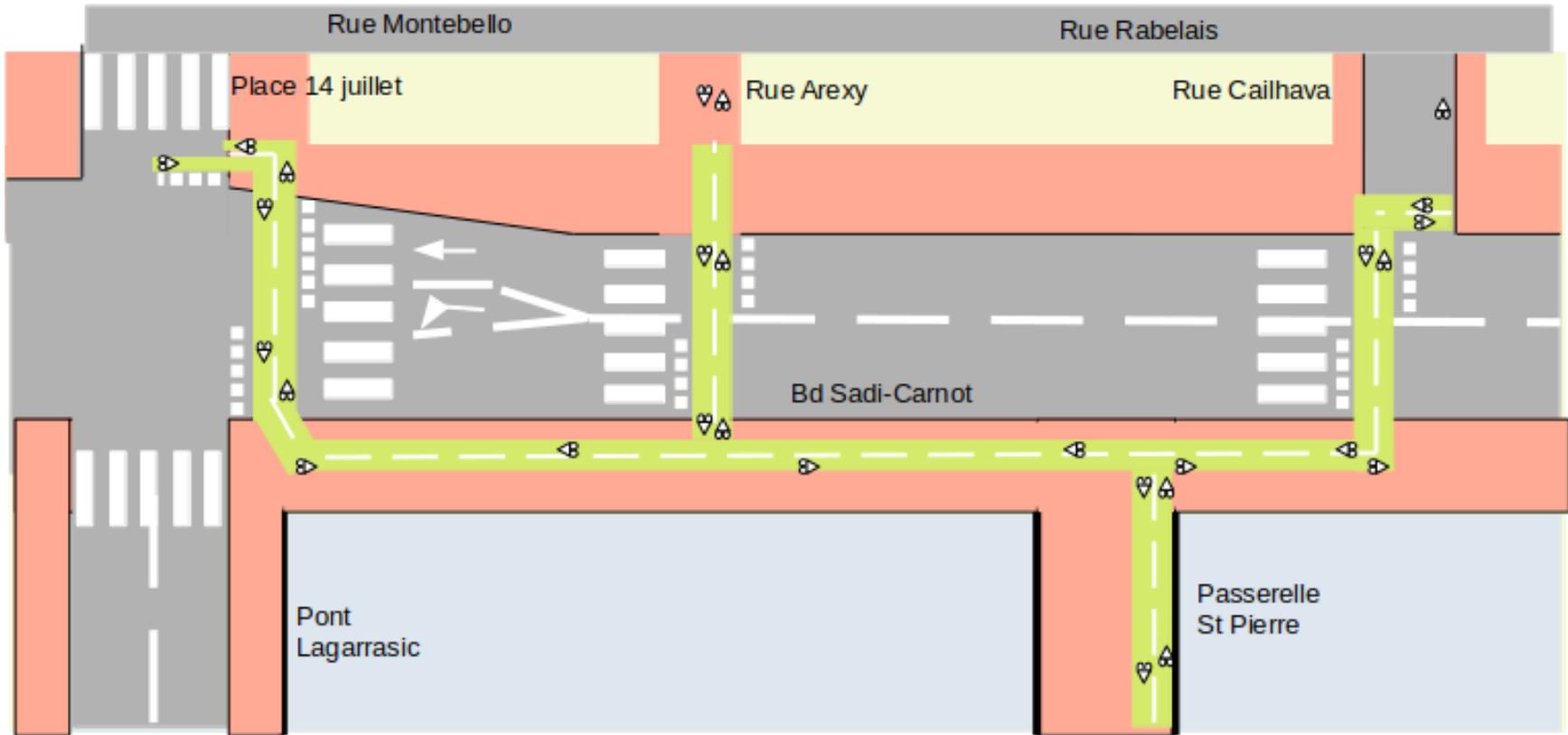


## Zone à enjeu de reconnexion 4 : Pont de la Treille

Proposition d'aménagement :

- supprimer une des 3 voies voitures du pont pour faire une piste cyclable double sens permettant la traversée vélos du pont en double sens.
- matérialiser une traversée vélos entre cette piste et le parking Lissagaray
- matérialiser une traversée vélos pour récupérer la rue Masséna
- prolonger la piste cyclable du pont sur le début de la rue Lorraine pour passer devant le Quai de la Révolution (ou l'emprunter) et traverser l'avenue de Lorraine au niveau des passages piétons pour rejoindre Sadi-Carnot (réaménagement des terres-pleins à faire). Ceci permet aussi aux vélos descendant la rue Lorraine de rejoindre la piste traversant le pont.

# ZONES DE RECONNEXION 5 : Centre Sadi-Carnot

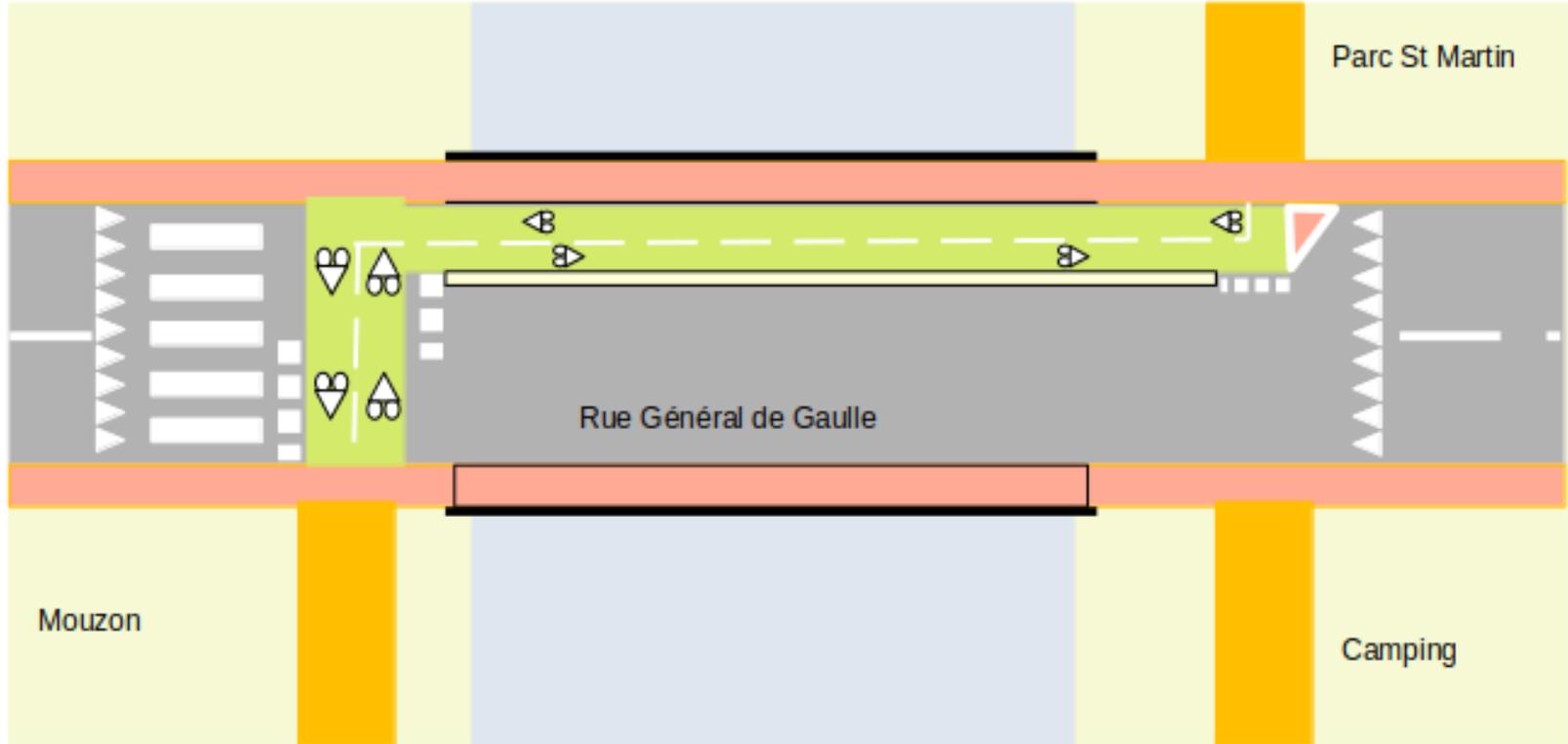


**Figure 20d : zone à enjeu de reconnexion 5 : Centre Sadi-Carnot**

Proposition d'aménagement :

- matérialisation d'une piste cyclable double sens sur une partie du trottoir Est du Bd Sadi-Carnot, entre le pont Lagarrasic et la Rue Cailhava
- de là, matérialisation de 3 traversées du Bd : prioritairement pour relier la place du 14 juillet et la Rue Cailhava et éventuellement la rue Arexy.

## ZONES DE RECONNEXION 6 : St Martin-Mouzon



**Figure 20e : zone à enjeu de reconexion 6 : St Martin-Mouzon**

Proposition d'aménagement : il s'agit essentiellement d'assurer la continuité entre les berges du Gers, rive droite au Nord (Parc St Martin) et rive gauche au Sud (Mouzon). Pour cela :

- extension du plateau surélevé (actuellement sur le passage piéton côté Mouzon) pour intégrer la totalité du pont,
- matérialisation d'une piste cyclable double sens sur le côté Nord du pont, avec bordure de séparation côté voitures (et suppression de la ligne blanche centrale séparant les 2 sens voitures) ; terre-plein de protection des sorties vélos au niveau du débouché Parc St Martin
- matérialisation d'une traversée vélos de la rue Général de Gaulle côté Mouzon en parallèle de la traversée piétons.

**QUELQUES BELLES OPPORTUNITÉS ?**

# QUELQUES BELLES OPPORTUNITÉS ?

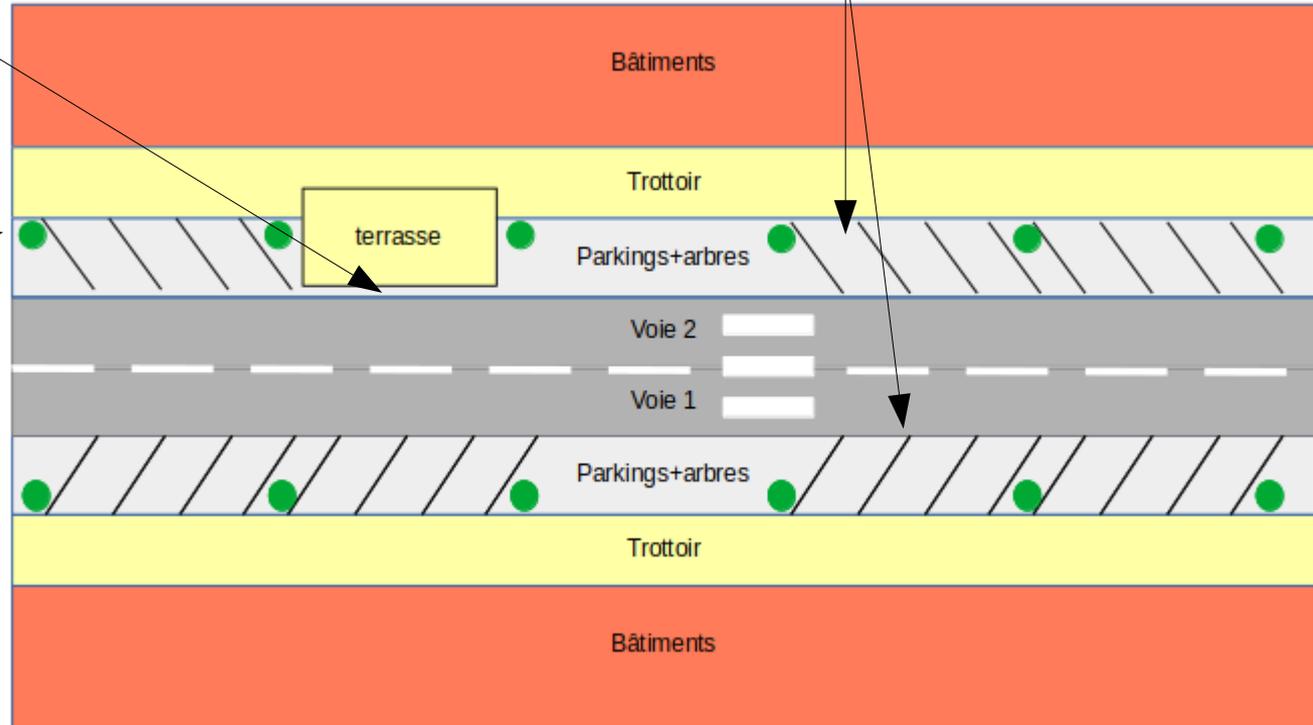
## Avenue d'Alsace - avant

Flux au ras des terrasses

5 m du passage piéton :  
plus de parkings en 2027

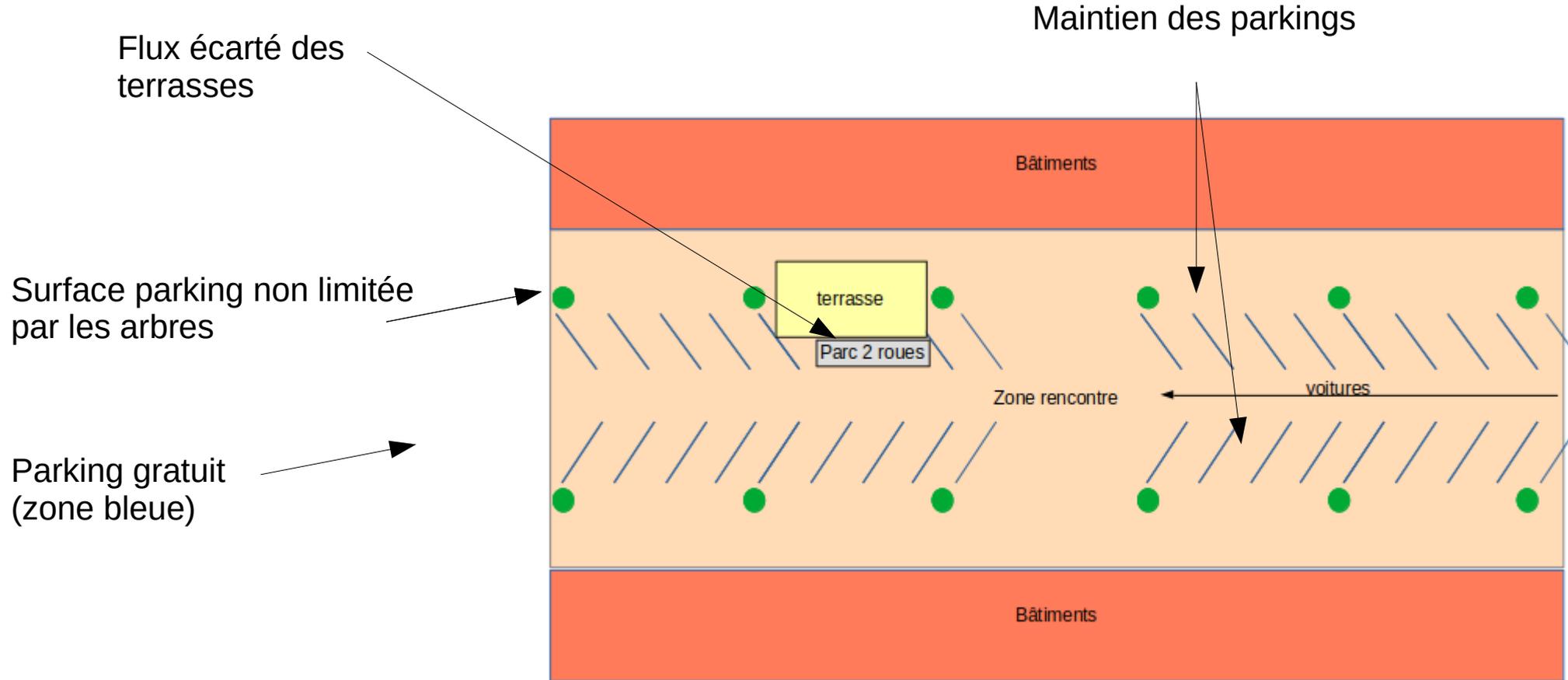
Arbres limitant de 14 % la  
surface de parking

Parking payant



# QUELQUES BELLES OPPORTUNITÉS ?

## Avenue d'Alsace - après

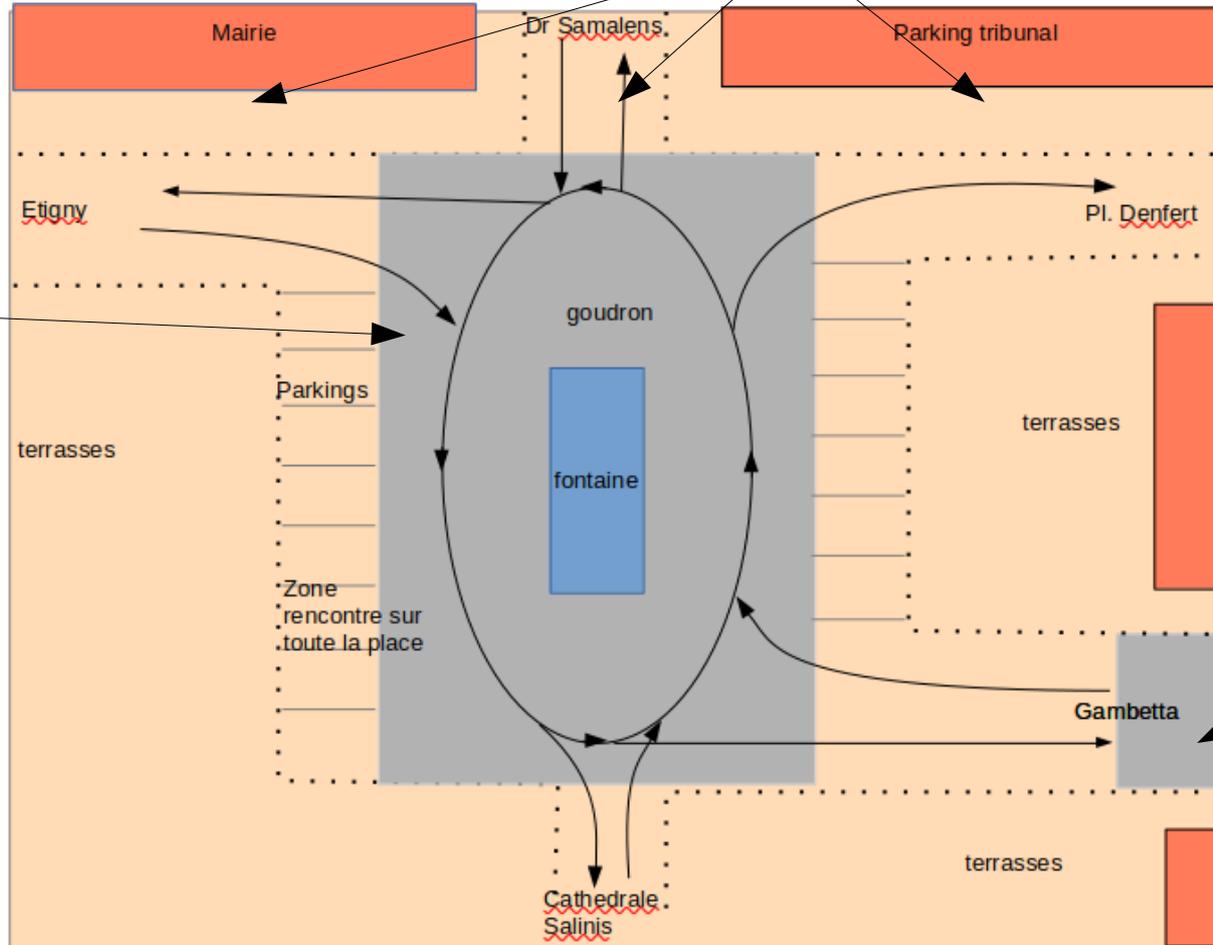


# QUELQUES BELLES OPPORTUNITÉS ?

## Place Libération - avant

Flux voitures interrompu par piétons souvent

Rond point goudronné sur grande partie de la place ; bruit



Gambetta, peu agréable, fort trafic, bruit

# QUELQUES BELLES OPPORTUNITÉS ?

## Place Libération - avant

