

PLAN GUIDE MOBILITÉ POUR LA VILLE D'AUCH

COLLECTIF VEL'AUCH

Mai 2023



À José et Alban

Table of Contents

I. INTRODUCTION.....	2
II. CONTEXTE ET CADRE REGLEMENTAIRE.....	5
III. OBJECTIFS ET HYPOTHÈSES DE BASE.....	7
IV. GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSES.....	10
V. IDENTIFICATION DES VOIES DE TRANSIT.....	16
a) Introduction.....	16
b) Méthodologie.....	17
c) Identification des voies de transit traversant.....	17
d) Identification des voies de transit interne.....	27
e) Bilan des axes de transit traversant et interne.....	49
VI. AMENAGEMENTS IMMEDIATS.....	52
a) Objectif et méthodologie.....	52
b) Itinéraires cyclables.....	52
c) 6 zones de reconnexion stratégiques.....	55
VII. ILLUSTRATIONS D'OPPORTUNITES D'AMENAGEMENT.....	61
VIII. PERSPECTIVES.....	65
ANNEXE 1 : étapes de la démarche.....	66
ANNEXE 2 : contribution d'Arbre et Paysage 32.....	68
ANNEXE 3 : bilan des consultations sur les alternatives.....	69
BILAN CONSULTATION No 1 : Liaison Tarbes – Agen – Toulouse.....	70
BILAN CONSULTATION No 2 : Liaison Auch-Pavie.....	74
BILAN CONSULTATION No 3 : Rue du 8 Mai.....	77
BILAN CONSULTATION No 4 : Haute Ville.....	81
BILAN CONSULTATION No 5 : Traversée du Gers pour la route nationale.....	87

I. INTRODUCTION

Le collectif Vel'Auch

Vel'Auch est un collectif regroupant les associations auscitaines concernées par le vélo pour porter la parole des usagers auprès de la Mairie, de l'agglo et de ses services afin que les aménagements de la ville soient adaptés au vélo.

Nos actions ont pour objectifs

- de rendre Auch cyclable
- de pédaler en sécurité à Auch
- de pédaler confortablement à Auch
- d'aménager Auch pour le confort des vélos.

Nous prenons aussi en compte les piétons, les transports doux, et les transports collectif

Le collectif regroupe les associations suivantes :

Alternatiba, L'Atelier du Vélo pour Tous, Auch Territoire en Transition, l'Union Cyclotouriste Auscitaine.



Pourquoi Vel'Auch fait-il un plan guide ?

C'est une manière pour nous d'alimenter la réflexion de la Mairie sur son projet de plan guide. Le fait de faire nous même l'exercice, nous amène à découvrir les questions qui se posent plus précisément, voire d'en découvrir de nouvelles, complémentaires.

Ce projet sera aussi pour nous une opportunité de communiquer sur le vélo à Auch et de sensibiliser des parties prenantes.

Enfin, ce projet montre l'intérêt d'associer les usagers de la ville dans ce type de réflexion, car cet usage régulier enrichit la réflexion utilement.

Limites de ce travail

Le présent document a été rédigé sans accès à des données détaillées dont dispose le bureau d'étude en charge du plan guide conduit par la Mairie et dont dispose les services de la Mairie, notamment l'intensité des flux sur certaines rues qui a été mesurée dans une phase de diagnostic du plan guide et

les largeurs de rues. Dans tous les cas, nos moyens bénévoles ne nous permettraient pas d'espérer en faire une analyse poussée.

Par ailleurs, si notre équipe a une connaissance assez bonne des réglementations liées au vélo, nous maîtrisons pas l'intégralité des réglementations d'urbanisme et des contraintes réglementaires ou de sécurités qui peuvent s'imposer à l'aménagement des rues de la ville.

Le présent document est ciblé sur vélo (notre cœur de compétence) et un peu sur la mobilité piétonne, mais il n'intègre pas les éventuelles contraintes ou besoins sur le transport en commun routier que nous ne maîtrisons pas bien. De même, si une majorité des rédactrices et rédacteurs du document sont utilisateur de voiture en plus du vélo, nous n'avons pas la même connaissance de la diversité des besoins pour les automobilistes que pour les mobilités douces, même si nous avons essayé de prendre en compte leurs besoins. Nous n'avons pas non plus une bonne connaissance des contraintes de la circulation poids lourds.

Inspirations

Le orientation du présent document sont fortement inspirée du *Guide des aménagements cyclables* de l'association Paris en Selle : <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/> Ce document a été fait par un bureau d'étude spécialisé dans la mobilité douce à la demande de l'association Paris en Selle qui fédère les utilisateurices du vélo à Paris. Ce guide est notamment basé sur les pratiques d'aménagement des Pays-Bas, le pays d'Europe avec le plus fort taux d'utilisation de la bicyclette.

Ce document est par ailleurs totalement cohérent avec les guides officiels français, notamment ceux du Céréma, même s'il va un peu plus loin sur certains points.

Transparence et documents de synthèse

Tout au long de la rédaction de ce document, les versions de travail du moment et l'état d'avancement des travaux a été tenu à disposition de toutes et tous sur une page dédiée du site internet d'Auch Territoire en Transition qui a été rappelée dans tous les communiqués de presse :

<https://auch.entransition.fr/plan-guide-mobilite-auscitain/>

Sont également disponibles sur ce site :

- un diaporama de présentation, beaucoup plus court et abordable que le présent document,
- une fiche synthétique de quelques pages.

Remerciements

Tout d'abord, le présent document a grandement été alimenté par les nombreux échanges et réflexions partagées depuis la création du collectif Vel'Auch, bien avant que l'idée d'un plan guide associatif émerge. Il s'agit d'échanges et réflexions entres les membres du collectifs et avec la mairie d'Auch, que ce soit le service environnement, le service technique ou les élus. Un grand merci à elles et eux.

La toute première trame du scénario « Auch voirie partagée » a été relue par diverses membres du collectif Vel'Auch pour enrichissement, merci à eux !

Nos remerciement vont également à Frédéric Poule du CAUE qui s'est prêté au jeu de l'analyse des propositions initiales pour nous faire part de diverses remarques et propositions complémentaires.- Merci également à Bruno Sirven d'Arbre et Paysage 32, pour ces suggestions sur les aménagements végétaux pour rendre plus confortable les circuits piétons et vélos.

Merci à la mairie d'Auch, également, qui nous a reçu pour un échange sur le premier jet de scénario :

- M. le Maire Christian Laprèbende, les adjoints Sylviane Baudois et Henri Chavarot,
- Pascal Sarrabezolles et David Larée pour les services techniques,
- Sébastien Vrillaud et Anaïs Laguens pour le service environnement,
- l'équipe du bureau d'étude Egis.

Ce document a ensuite était alimenté par diverses réunions, qui se sont généralement tenues à la suite d'une Vélorution, avec la participations de cyclistes et non cyclistes. Merci donc à toutes ces personnes pour leur apports. Nos remerciements vont aussi au collectif organisateur des Vélorutions.

Plusieurs enquêtes en ligne ont été menées pour prioriser divers scénarios. Il s'agissait d'enquêtes relativement techniques. Merci à toutes les personnes qui y ont participé.

Merci à Marie-Sabrina Bonnaffé (Pass en Gers) qui nous a fait par des contraintes vis-à-vis des bus touristiques d'Auch et de l'analyse des scénarios à ce sujet.

Merci enfin au courageuses et courageux du collectif qui ont passé du temps et de l'énergie à lire, relire, discuter, décortiquer, critiquer, challenger, soutenir, etc. ce travail !

II. CONTEXTE ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

Code de l'environnement

L'article L.228-2 du code de l'environnement, fonde l'obligation des collectivités à prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Code de la voirie routière

Le code de la voirie routière instaure une généralisation des doubles sens cyclables sur les zones de rencontre et les rues limitées à 30 km.h :

- L'article R110-2 indique que pour les zones de rencontre et les zones 30 : *« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, 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. »*

- Par ailleurs, l'article R. 412-28-1 stipule que : *« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, de cyclomobiles légers et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »*

Ce même code interdit les places de stationnement voitures à moins de 5 m en amont des passages piétons et laisse jusqu'au 31 décembre 2026 pour se mettre en conformité.

Article L118-5-1 : *« 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.*

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

Stratégie nationale bas carbone (SNBC)

La SNBC, révisée en 2020, prévoit une décarbonation complète des transports terrestres à l'horizon 2050.

Son orientation T5 sur les transports prévoit d'encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité. Pour les modes actifs, la trajectoire prévue pour le développement de l'usage du vélo et cohérente avec les objectifs du plan vélo de 2018 : passage de 3 % à 12 % de part modale (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030 et à 15 % en 2050 (on suppose que cette augmentation sera fournie principalement par les centres urbains, dont Auch, que par les zones de campagnes). Un fort développement du vélo est donc souhaité à courts termes avec un ensemble d'actions permettant de contribuer à l'atteinte de ces objectifs : développement des espaces de stationnement vélo sécurisés, création

d'itinéraires cyclables, accompagnement de l'usage des vélos, construction d'espaces piétonniers et cyclables lors des opérations de réhabilitation et/ou d'extension de voiries.

L'orientation prévoit également d'accompagner le développement des transports collectifs en renforçant l'offre de transports collectifs sur les réseaux de transports urbains, interurbains et sur les réseaux ferroviaires (transilien, TER, RER). Le scénario de référence vise une progression de la part modale des transports collectifs de 7 points entre 2015 et 2050.

Enfin, elle prévoit de favoriser un report modal plus prononcé pour le transport de marchandises vers le fret ferroviaires et des modes alternatifs à la route.

Son orientation T6 vise à maîtriser l'augmentation de la demande de transport en développant le covoiturage et autres modalités partagés, le télétravail, et pour la diminution du fret, les circuits courts et économie circulaire.

Plan climat air énergie territorial du Grand Auch (PCAET)

Le PCAET du Grand Auch prévoit notamment :

- Aménager les centres bourgs en faveur des mobilités douces (fiche 2.1.2)
- Prolonger et Valoriser la Promenade Claude Desbons le long du Gers (fiche 2.1.5)

Le PCAET prévoit des baisses d'émission du transport de personnes et de marchandise respectivement de 62 et 65 % entre 2017 et 2050 et de 25 et 32 % entre 2017 et 2030.

Il prévoit également, jusqu'à 2030 :

- que 183 personnes de plus par an covoiturent pour les trajets domicile-travail,
- que 183 personnes de plus par an fassent un jour de télétravail par semaine,
- que 100 personnes de plus par an utilisent les mobilités douces ou transports en commun.

III. OBJECTIFS ET HYPOTHÈSES DE BASE

Objectif de ce document

L'objectif de ce document 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.

Pour cela, ce document s'attache à :

- fixer des grands principes pour l'ensemble des travaux d'aménagement présents et à venir de la ville,
- proposer une vision d'ensemble cohérente de ce vers quoi le réseau de voiries de la ville pourrait tendre pour un partage de la voirie entre les mobilités ; vision avec laquelle tout gros aménagements à venir devrait être compatible,
- proposer quelques travaux immédiats d'amélioration de la continuité cyclable dans la ville.

*La vision d'ensemble passe par la conception d'un scénario « **Auch voirie partagée 2023** » qui imagine ce que serait la ville d'Auch si l'on se donnait pour objectif qu'elle soit adaptée à toutes les mobilités dès que possible et qu'on avait les moyens de réaménager totalement la ville en quelques mois.*

Par une ville d'Auch en « voirie partagée », on entend une ville d'Auch dont l'intégralité des rues sont circulables confortablement pour tous les modes de transport, les modes motorisés, comme c'est le cas actuellement (sans se priver d'améliorer le confort de circulation si possible) et les modes doux. Un accent est mis sur les vélos dans le présent document s'agissant du cœur de compétence du collectif Vel'Auch.

Avec le scénario « Auch voirie partagée 2023 », il s'agit de se donner une vision d'ensemble cohérente pour veiller à ne pas faire de travaux qui soient contradictoires avec cette vision à termes, sauf travaux facilement réversibles. Il s'agit d'éclairer les décisions actuelles pour ne pas restreindre les possibles à l'avenir, mais ce document n'a pas vocation à figer une vision pour l'avenir pour autant : ce document a vocation à être réévalué dans environ 6 ans (durée d'une mandature municipale) et le scénario « Auch voirie partagée » sera revu et corrigé en fonction de l'évolution des tendances et perspectives. **Ainsi et notamment, pour les rues et axes où un suivi à la lettre de ce scénario impliqueraient les gros chantiers d'aménagement, mais qui pour autant ne seront pas réaménagés avant une dizaine d'année, les propositions doivent être considérées comme des illustrations théoriques.**

Dis autrement :

S'il ne s'agit pas de réaménager toutes les rues en cohérence avec ce scénario, il est impératif que toute rue qui est réaménagée le soit en cohérence avec ce plan (pour ne pas bloquer les possibles à l'avenir).

C'est cet exercice de scénario qui donne la vision d'ensemble et la cohérence d'ensemble.

Comme quand on construit une cathédrale sur un siècle : on fait un plan au démarrage, qui est ce que l'on ferait si on pouvait construire la cathédrale en quelques mois, mais il n'est pas certain qu'on achève la cathédrale conformément au plan initial, car en un siècle il peut y avoir des

changements de plan. Toutefois, quand on pose une pierre, c'est toujours strictement conformément au plan en vigueur au moment de la pose et il serait impensable d'en faire autrement.

Enfin, il était initialement envisagé que ce scénario serve à définir les réaménagements de rues prioritaires à réaliser. Toutefois, il a semblé par la suite que les seuls besoins des mobilités douce ne seraient jamais le facteur prioritaire déterminant des grands chantiers de réaménagement qui sont guidés de manière assez forte notamment par l'état des rues.

Hypothèses de bases guidant ce document

La vocation d'une voie ou d'un quartier/zone est l'entrée pertinente pour définir les grands principes d'aménagements à y avoir.

Le présent plan guide propose donc des orientations selon une typologie des voies (axes de transit ou voie de desserte) et des quartiers/zones (résidentiel, commerces, écoles, etc.). Par ailleurs, ce plan fait une proposition de classement pour chaque voie et zone d'Auch selon cette typologie ; ces propositions ne sont pas anodines car très structurantes pour l'avenir.

Les modes de mobilités vont fortement évoluer dans les décennies à venir dans le cadre des politiques climatiques et des crises énergétiques (coûts de l'énergie pour les ménages). L'usage des modes actifs et la demande de la population pour ces modes va s'accroître et se diversifier (carrioles, triporteurs, etc.). L'usage de la voiture va diminuer (avec plus de covoiturage et de télétravail) ainsi que le trafic de camions. Les besoins en transports en commun routiers, pour une ville comme Auch, vont légèrement augmenter. La demande pour le train va fortement augmenter.

Actuellement et pour les 10 à 15 ans à venir au moins, pour recourir à la mobilité active, les personnes ont ***besoin d'aménagements assurant une sécurité réelle, mais aussi une sécurité ressentie***. Sans cette sécurité ressentie, un aménagement, aussi sécurisé soit-il en réalité, ne permettra pas la circulation vélo d'une majorité de la population. La sécurité ressentie sera donc recherchée.

La facilitation de la mobilité active repose également sur la ***continuité des cheminements cyclables***. Cela amène à proposer un séquençage des aménagements sur les grands axes pour augmenter la continuité le plus vite possible. Il sera bien sûr tenu compte du plus ou moins bon état de la voie (souvent lié à l'ancienneté de réfection) pour ce séquençage par ailleurs.

La pente des rues ne représente pas un obstacle fort à la mobilité douce. Les piétons circulent sur des rues en pente, même forte. Les utilisateurs de vélo, après quelques temps de pratique, s'accoutument aux pentes (certaines villes pentues affichent des taux importants d'utilisation du vélo). Enfin, pour le vélo électrique, qui se développe de plus en plus, la pente n'est plus un problème.

Il y a tout intérêt à rendre le plus fluide et agréable possible la circulation du trafic motorisé sur les grands axes en éliminant le maximum de cause d'arrêt ou ralentissement (feux rouges, cédez le passage, ralentisseurs, traversée de zones de rencontre ou 30, etc.).

Au-delà de la prise en compte légitime de leurs besoins et confort, cela incitera le flux motorisé, notamment les automobilistes, à rester sur les voies qui leur sont dédiées (faible attractivité des raccourcis) et évitera l'éventuel agacement sources de comportements dangereux.

Les travaux lourds d'aménagement des voies et quartiers figent fortement la situation de ces voies et quartiers pour les 30 ans à venir (délai avant prochaine réfection), les orientations guidant ces travaux lourds, et proposées dans le présent document, visent donc à, minima, à être totalement adaptées aux besoins de la mobilité dans 15 ans (équilibre entre besoins actuels et à 30 ans), voire même à aller au-delà pour mieux accompagner les évolutions de mobilités. Ceci amène à s'inspirer des principes d'aménagements mis en place dans les Pays-Bas qui sont le pays d'Europe le plus avancé sur les mobilités actives.

Le présent document fera l'objet d'une révision à horizon 6 ans (durée d'une mandature municipale), car la nécessité de se recalibrer par rapport aux évolutions réelles des besoins de mobilité devrait se faire sentir d'ici là.

Ainsi, la vision que propose ce plan pour une ville d'Auch « voirie partagée » ne reste qu'une hypothèse et ***les travaux que ce plan impliqueraient, au-delà de ceux retenus pour les quelques années à venir, doivent être considérés non pas comme une décision immuable, mais plutôt comme une orientation générale pour mieux guider les travaux du futur proche. Il n'y a d'enjeux à discuter de leur bien fondé ou non que dans la mesure où cela impacterait les travaux à faire dans le futur proche, le but étant que ces travaux soient faits en cohérence avec le scénario et ne viennent pas fermer des possibilités intéressantes pour l'avenir, même si incertaines.***

IV. GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS

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

Quelle que soit la nature de la voie, le plan de circulation vise à une circulabilité totale et en tout sens de la ville par les vélos. De même qu'on n'imagine pas qu'une rue soit en sens unique ou non accessible aux piétons, il doit en être de même à terme pour les cyclistes.

Concrètement :

*vigilance sur tout nouvel aménagement à ne pas entraver la circulation vélo (et piétons) y compris dans les aménagement contraignant les voitures (aux carrefours notamment),

* viser le double-sens cyclable généralisé à termes.

Axes de transit : 2 pistes cyclables monodirectionnelles

Les axes de transits sont destinées à accueillir un flux important de voitures.

Le grand principe conduisant leur aménagement doit être la séparation des flux motorisés/vélos et piétons. Ainsi, **la règle par défaut sera l'installation de 2 pistes cyclables monodirectionnelles.**

La limitation de la vitesse à 30 km/h est un plus, mais reste secondaire. Une distinction sur la vitesse pourra être faites entre les voies de liaison intercommunale et internes à Auch.

En effet, la piste cyclable est le seul aménagement qui en plus d'une sécurité réelle donne une impression de sécurité ressenties aux usagers, ce que ne font pas les bandes cyclables, sans séparation réelle. De plus, une piste de chaque côté de la chaussée est préférable à une piste bidirectionnelle d'un seul côté pour des raisons d'accidentologie et de connectivité au reste du réseau.

Lorsque la largeur de rue ne permet pas le double sens motorisé et la séparation des flux, c'est la mise en sens unique qui sera envisagée à termes, ce termes pouvant être éloignés (et donc le plan pouvant être révisé d'ici là).

Pour les rues en forte pente et de largeur limitée, du moment que la vitesse est limitée à 30 km/h, il pourra être envisagé un double sens motorisé avec une unique piste cyclable monodirectionnelle dans le sens de la montée, le trafic pouvant être mixte dans le sens de la descente.

Par ailleurs, **des arbres seront implantés dans la mesure du possible le long des pistes et trottoirs pour le confort et l'attractivité qu'apporte leur ombrage.** Des bancs seront prévus sur les grands trajets piétons pour le confort.

Idéalement, la piste cyclable est située entre le trottoir et la bande fonctionnelle qui accueille du stationnement, des livraisons, des refuges piétons ou des quais bus et les alignements d'arbres sont situés sur cette bande entre la piste et la chaussée.

Enfin, le revêtement sera choisi avec soin pour le confort de circulation des vélos à grandes vitesses et une continuité maximale des pistes sans coupure sera recherchée.

Dans l'attente de réaménagements lourds, des aménagements légers seront prévus pour améliorer la situation : bandes cyclables notamment.

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

Une hiérarchie sera faite dans les axes de transit dans le présent guide. Il s'agira essentiellement de distinguer :

- les **axes de transit « traversant »** servant à la traversée d'Auch pour des véhicules y passant sur leur chemin pour se rendre ailleurs,
- les **axes de transit « interne »** servant uniquement à se rendre d'un quartier d'Auch à un autre (ou une zone de l'agglomération proche).

Les axes de transit traversant peuvent accueillir du transit interne par ailleurs.

Les axes de transit seront aménagés de manière à minimiser les causes et occasions d'arrêt ou ralentissement. On évitera ou limitera au maximum les croisement à feux (régime de priorité), les cédez le passage ou priorité à droite, les dispositifs ralentisseurs, les traversées de zones de rencontre ou de zones à 30, etc.

Dans la même optique, 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. Ainsi, les axes internes, à leurs intersections avec des axes internes, auront notamment et selon les situations :

- un cédez le passage ou un stop
- un feu tricolore avec des temps de feu rouge plus longs et de feu vert plus courts, ces feux pouvant n'être actifs qu'aux heures de pointes, avec un cédez le passage ou stop le reste du temps.

Il en va de même entre les rues de dessertes locales et les axes de transit.

Les axes de transit resteront de manière générale à 50 km/h. Cela semble impératif pour le transit traversant et souhaitable pour le transit interne, sauf zone dangereuse particulière (école, etc.).

Dans tous les cas, sauf justification particulière (proximité d'école, etc.), les dos d'ânes ou autres coussins ralentisseurs seront évités.

Il s'agit de rendre les axes de transit très attractifs pour les voitures (vitesse, confort, etc.) pour qu'elles y restent dessus. C'est le pendant de leur « cantonnement » sur ces axes et des stratégie pour les dissuader d'emprunter les rues de desserte locale, sauf si c'est leur destination.

Axes de desserte : modération du trafic

Les voies à vocation de desserte ont vocation à accueillir un flux apaisé, c'est-à-dire un flux dont le nombre de voiture est faible et limité à 30 km/h effectifs.

Les principes d'aménagement seront les 2 suivant :

- **limiter le flux de voitures** en s'assurant que la voie ne sera pas utilisée pour du transit (décourager les raccourcis) : sans uniques, cul de sac, obstacles voitures, aménagement des carrefours ralentissant les virages, etc.
- **limiter la vitesse à 30 km/h** avec un aménagement des rues donnant un impression de chaussée étroite qui incite à ralentir (supprimer les effets « autoroute »).

Avec un flux modéré et une vitesse modérée, il n'est pas besoin d'aménagements spécifiques pour les vélos qui peuvent circuler en mixité avec le flux motorisé. Du moment que le vélo circule en n'ayant qu'occasionnellement une ou deux voiture derrière lui ne cherchant à le doubler que très rarement et ayant la place de le faire du fait du faible trafic venant en face, la sécurité ressentie est assurée ainsi que la sécurité réelle.

Pour les rues à fortes pentes, des bandes cyclables ou pistes dans le sens de la montée seront envisagées pour mieux sécuriser les vélos davantage susceptibles de se faire doubler, si le trafic n'est pas très faible.

Pour les intersections entre rues de desserte : la priorité à droite ou le cédez-le-passage y sont la règle. On supprimera les feux ce qui permet de ralentir le trafic : plus grande vigilance avec la perte de priorité et moins de tentation d'accélérer pour passer au vert.

L'aménagement des rues de dessertes suivra au plus près les préconisations du CEREMA¹ pour les rues apaisées (zones 30, zones de rencontre, etc.).

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

Pour tout chantier programmé de réaménagement d'une rue on s'assure de la cohérence avec le scénario « Auch voirie partagée 2023 ». Par « assurer la cohérence », on entend ***le fait que les travaux soient ou bien directement conformes au scénario, ou bien puissent être mis en conformité par la suite sans surcoût majeurs ou sans délais majeurs.***

Par exemple :

- Une simple réfection de revêtement ne pose pas de problème en théorie et peut ne pas être considérée comme un réaménagement, si la rue est réaménagée par la suite, le coût de la mise en cohérence avec le scénario « voirie partagée » sera le même que si le revêtement n'avait pas été refait. On évitera toutefois de refaire le revêtement d'une rue à enjeu si ces travaux impliquent de repousser de plusieurs décennies tout chantier de réaménagement (pour ne pas « casser » un revêtement récent).
- Si une rue est réaménagée (réfection des trottoirs, des largeurs de voirie, etc.), il conviendra d'y installer les pistes cyclables prévues dans le plan « voirie partagée » : si cette installation n'est pas faite sur le moment (ou a minima que la place pour les pistes ne soit pas prévue, quitte à les matérialiser par une bande au début), toute perspective d'installer des pistes avant 30 ans disparaît, car il faudrait refaire le réaménagement.
- Si des petits ouvrages sont mis en place (terres pleins, etc/) ou de la signalisation ou peinture, ce n'est pas un problème, le coût de modification au besoin étant modeste.

Encore une fois, ce n'est pas parce que c'est prévu dans le scénario « Auch voirie partagée 2023 » 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.

Aménagements de fluidité pour la circulation vélo, piétons et PMR

Les aménagements suivants seront systématisés pour fluidifier la circulation vélo :

- les doubles sens cyclables sur les rues en sens unique,
- les sas vélos sur les carrefours à feux, avec une bande cyclable d'accès de quelques mètres en amont,
- les cédez-le-passage pour les vélos à droite, tout droit, voire à gauche, aux carrefours à feux : ces « petits panneaux » permettent aux vélos de passer au feu rouge du moment qu'ils cèdent le passage.

¹ Cerema. Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes. Bron : Cerema, 2019. Collection : Connaissances. ISBN : 978-2-37180-414-2

On fera en sorte d'éviter toutes marches sur les trajets vélos et piétons : abaissement des trottoirs au niveau des passages piétons, etc.

Sur les trajectoires vélos, les aménagements privilégieront des courbures faibles sur les virages, les angles droits seront évités.

Signalisation dédiée piétons/vélos

Un réseau de panneaux de signalisation spécifiques pour les trajets piétons et vélos indiquant les temps de trajet et les trajets adaptés à chaque mode sera installé dans la ville.

Détails fin des aménagements de rues : Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle

Pour les caractéristiques fines des aménagements de rue : largeurs de voiries, largeurs de pistes, marquage au sol vélo, traitement des intersections, etc. On visera à suivre dans la mesure du possible les recommandations du *Guide des aménagements cyclables* de l'association Paris en Selle², guide qui se base sur les bonnes pratiques d'aménagement des Pays-Bas.

Zones résidentielles

Les aménagements y suivront les orientations édictées ci-dessus pour les voies, essentiellement voies de dessertes, en général.

Dans les quartiers où les logements ne disposent pas d'espaces privés de garage pour les vélos, des box à vélos sécurisés seront installés.

Les stationnements voitures publics pourront y rester gratuits sans limite de durée, du moment qu'il n'y a pas de risque d'usage par des véhicules de non résidents. Des dispositifs de découragement du parking motorisés venant de l'extérieur seront recherchés sinon (travail sur l'accès au parking, parking payant couplé à des cartes de stationnement distribuées aux résidents).

Zones commerciales

Une attention particulière y sera portée à l'installation de parkings vélos en U inversés à proximité des commerces (et plus près que les parkings voitures). Le besoin en stationnement couvert est faible, mais quelques-uns seront prévus pour les journées pluvieuses.

Le stationnement a vocation à y être de durée limitée : zone bleue ou parking payant. Des cartes de stationnement riverains ou employés pourront permettre à ceux-ci de conserver des possibilités de parking long.

Dans le cas particulier des rues commerçantes, si la voie n'a pas une fonction de transit, une zone de rencontre, voire une zone piétonne, sera l'aménagement privilégié avec une zone de parking motorisée périphérique permettant aux voitures de ne pas avoir à circuler sur la rue commerçante.

Zones d'activités et d'emplois

Sur ces zones, il s'agira essentiellement de prévoir des parkings pour les employés, sur les heures ouvrées.

Des stationnements vélos couverts, voire sécurisés, seront prévus. Là encore, il conviendra qu'ils soient plus près des lieux d'emplois que les stationnements motorisés.

2 <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Le stationnement des voitures sera autant que possible orientés vers des zones de parking dédiées, à stationnement long. Ces parkings pourront également servir pour partie aux riverains qui en auront en général un usage hors heures ouvrées. Divers dispositifs d'incitation à la mobilité active ou au covoiturage pourront être envisagés, comme des places réservées covoiturage au plus près des lieux de travail.

Zones de loisirs et équipements sportifs

Les stationnements vélos non couverts, couverts ou sécurisés seront prévus au cas par cas selon les durées de parking attendus dans ces zones. Leurs emplacements devront être plus favorables que les parkings motorisés.

Les parkings voiture seront adaptés au type de fréquentation attendu, en comptant que les auscitains pourront plus facilement utiliser des transports en commun ou mobilité active.

Gare SNCF

Une attention particulière est à porter à la disponibilité de parkings sécurisés à hauteur des besoins. Une surveillance régulière du taux d'utilisation pour ajouter de nouveaux « box » est à prévoir.

Zones scolaires

Afin de favoriser la venue des élèves par la mobilité active en travaillant sur la sécurité réelle et ressentie aux abords des établissements ainsi qu'en ne permettant plus le dépôt à voiture devant le portail :

- Le trafic de voiture sera découragés autant que faire se peut sur ces abords immédiats par des aménagements adaptés (sens uniques, diminution de largeur ne permettant pas de se croiser, etc.),
- Les stationnements motorisés seront supprimés sur les abords immédiat (et le parking sauvage découragés) avec des parkings déposés minute qui seront situés a minima à 20 ou 30 m de l'entrée de l'établissement. Cela obligeant les élèves à finir le trajet à pied. Des abris couverts pourront être installés pour les piétons si pertinent (zone d'attente pour traverser une rue, par exemple).
- les abords immédiats du portail d'accès aux établissements scolaires seront dotés de larges trottoirs pour sécuriser les piétons et des pistes cyclables, éventuellement bidirectionnelles, seront installées sauf si le trafic peut être très quasiment nul sur ces abords. Les trottoirs seront protégés du flux de voiture autant que faire se peut, notamment par la présence sur leur bordure de pistes cyclables ou de stationnements.

Concernant les stationnement vélos, il convient de prévoir des solutions de stockage des vélos des élèves venant à l'école par ce moyen de transport à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement ou, à défaut, sécurisés. La proportion de parking de ce type sera plus importante avec l'âge des élèves. Il convient d'en prévoir toutefois dès la maternelle, quelques élèves pouvant venir à vélo accompagnés de leur parents. Ces mêmes stationnement pourront servir pour le personnes des établissements par ailleurs.

Pour les écoles maternelles et primaires, il faut prévoir, de plus, des stationnements vélos :

- de courte durée pour les parents déposant des enfants : U inversés, dont quelques uns abrités si possible,
- durant sur la journée et abrités voire sécurisé pour permettre de laisser des carrioles de transport des enfants ;

Rendre attractif et confortable la mobilité active

Viser à rendre les modes actifs "attractifs" implique des aménagements d'agrément et de confort : végétation pour ombrager les piétons et cyclistes et arrêts de bus, bancs, point d'eau, etc. Cette végétation pourra consister en des arbres, des arbustes ou des lianes. On choisira des espèces ou variétés adaptées, en développement et en milieu de vie : des arbres « de pays » capables de vivre naturellement, longtemps, sans assistance, et même sans taille, sans entretien et en occasionnant aucune gêne.

Un revêtement clair pourra être recherché pour limiter l'absorption de chaleur du sol et se protéger de la chaleur estivale.

Également fluidité de la circulation : un réseau cyclable doit être conçu pour une vitesse de 20 à 25 km/h minimum (revêtements adaptés, pas de gravillons), les passages et croisements doivent être à niveau : pas de bordures. On évitera la présence de bouches à égouts ou autres plaques sur les bandes cyclables ou pistes, voire de manière générale sur les bords de routes dans les zones où circulent les vélos.

Une signalisation spécifique à la mobilité active indiquant les temps de trajet à pied et à vélo entre différents lieux clés pourrait être un plus.

Enfin, l'article L118-5-1 du code de la voirie routière sera appliqué avec la suppression des places de stationnement voitures à moins de 5 m à l'amont des passages piétons dans l'intégralité de la ville.

V. IDENTIFICATION DES VOIES DE TRANSIT

a) Introduction

L'identification des voies de transit est l'étape clé du plan guide.

La figure 1 ci-dessous montre les principales voies à fort trafic actuellement, utilisées pour le transit des véhicules motorisés. Sur ces voies, actuellement, le trafic motorisé est trop important pour une cohabitation sécurisée avec les cyclistes sur la même voie. Des pistes cyclables sont nécessaires pour permettre la circulation vélo sécurisée et sécurisante.

En pratique, le reste, soit probablement 90 % des rues d'Auch, est globalement d'ores et déjà adapté au vélo et sécurisante. Le problème est que quasiment aucun trajet vélo courant au sein de la ville ne peut se faire sans passer par un de ces tronçons fortement fréquentés.

Le réexamen de ce réseau pourra donc nous amener à réduire la quantité de voies fortement fréquentées pour construire le scénario « Auch voirie partagée 2023 », ce qui permettra :

- d'améliorer la cyclabilité de la ville, en rendant des voies moins circulées,
- de limiter les travaux lourds d'installation de pistes cyclables,
- de rendre plus agréable et de donner plus de cachet à des rues où la circulation deviendrait moins importante.

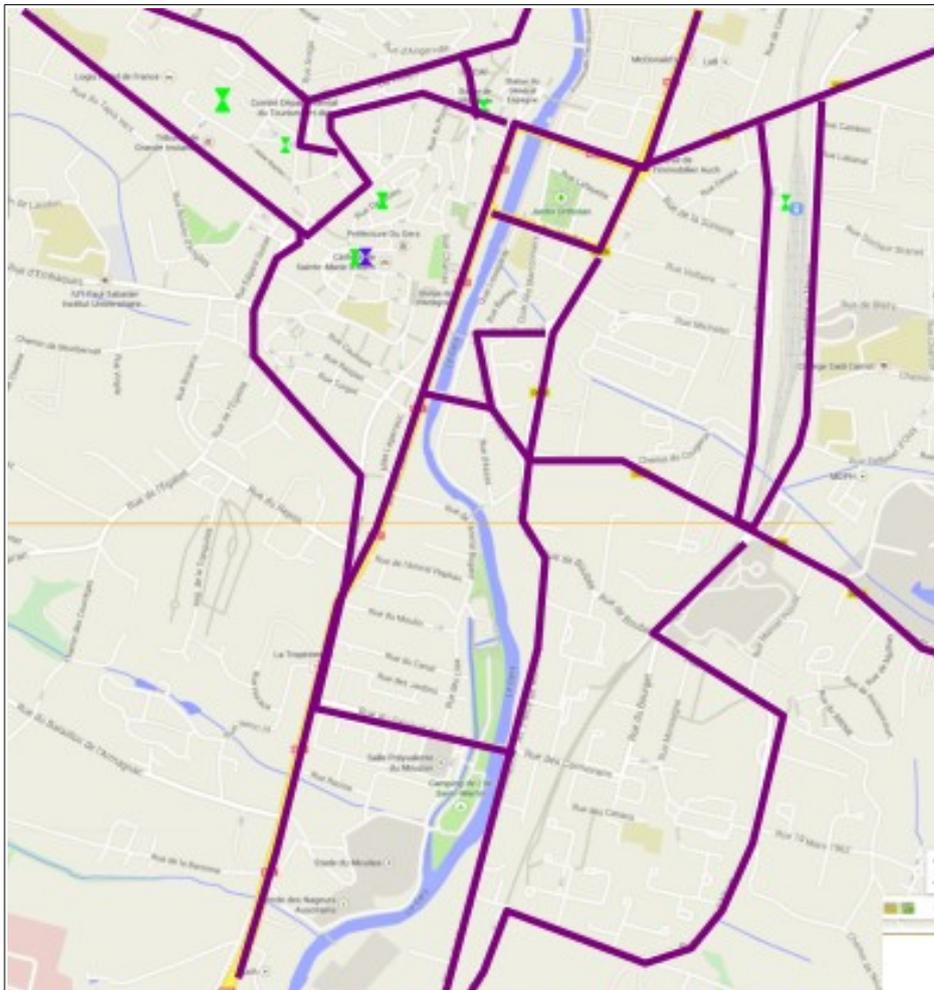


Figure 1 : axes à fort trafic où les vélos ne peuvent pas rouler en sécurité avec le flux motorisé

b) Méthodologie

Pour l'identification des voies de transit, le présent plan a choisi la méthode suivante, en cohérence avec la hiérarchie des voies de transit traversant et interne décrite précédemment :

1. Identification des voies de transit traversant
2. Identification des voies de transit interne, en tenant compte des voies de transit traversant.

A chaque fois, l'identification se fait dans l'objectif d'une ville « voirie partagée », en tenant compte des possibilités d'installation de pistes cyclables le long des grands axes. Lorsque plusieurs alternatives se présentent, on tente de choisir la plus confortable ou la moins gênante pour les autres modes de transports, éventuellement via des consultations du public.

Attention, il est rappelé à nouveau, que les aménagements qui sont proposés dans cette partie ont avant tout une vocation prospective et ne sont pas des préconisations de travaux à conduire. Les préconisations seront faites dans une partie ultérieure et porteront sur des chantiers jugés prioritaires, réalistes et acceptables.

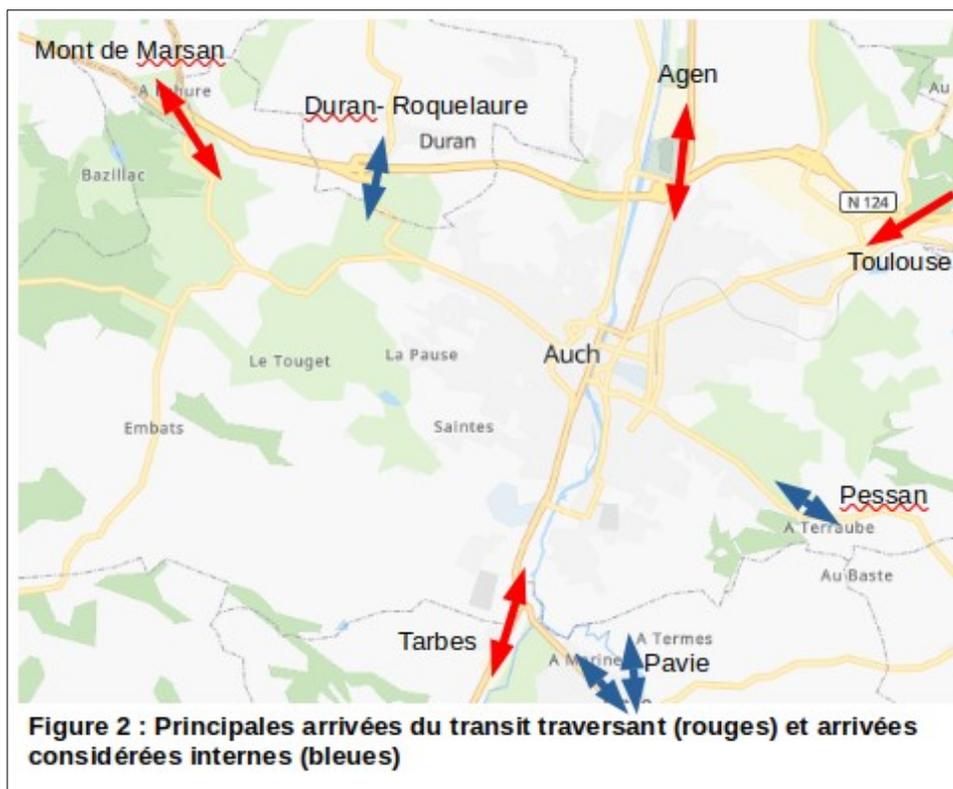
c) Identification des voies de transit traversant

Identification des points d'entrée du transit traversant

Pour identifier les voies de transit traversant, nous commençons par identifier les points d'entrée (et sortie) de ce type de transit. Les points retenus sont représentés en rouge sur la figure 1.

Il s'agit de :

- la direction Mont de Marsan, à l'Ouest de la RN124,
- la direction Agen, au Nord, sur la RN21
- la direction Toulouse, à l'Est de la RN124
- la direction Tarbes, au Sud de la RN21.



Nous choisissons de ne pas retenir comme point d'entrée/sortie du transit traversant les points suivants (en bleu sur la figure 1) qui semblent apporter un flux beaucoup plus modéré que les points rouges et de nature interne à l'agglomération proche d'Auch :

- direction Duran-Roquelaure : desserte de ces deux villes essentiellement,
- direction Pavie : desserte de cette ville essentiellement,
- direction Pessan : desserte de cette ville essentiellement lorsqu'il s'agit de traverser Auch. Si ce point d'entrée amène des véhicules de Samatan et au-delà, c'est essentiellement lorsque ceux-ci ont Auch pour destination. Les véhicules venant de Samatan et au-delà qui veulent à Mont-de-Marsan, Agen, Toulouse ou Tarbes ne traversent pas Auch.

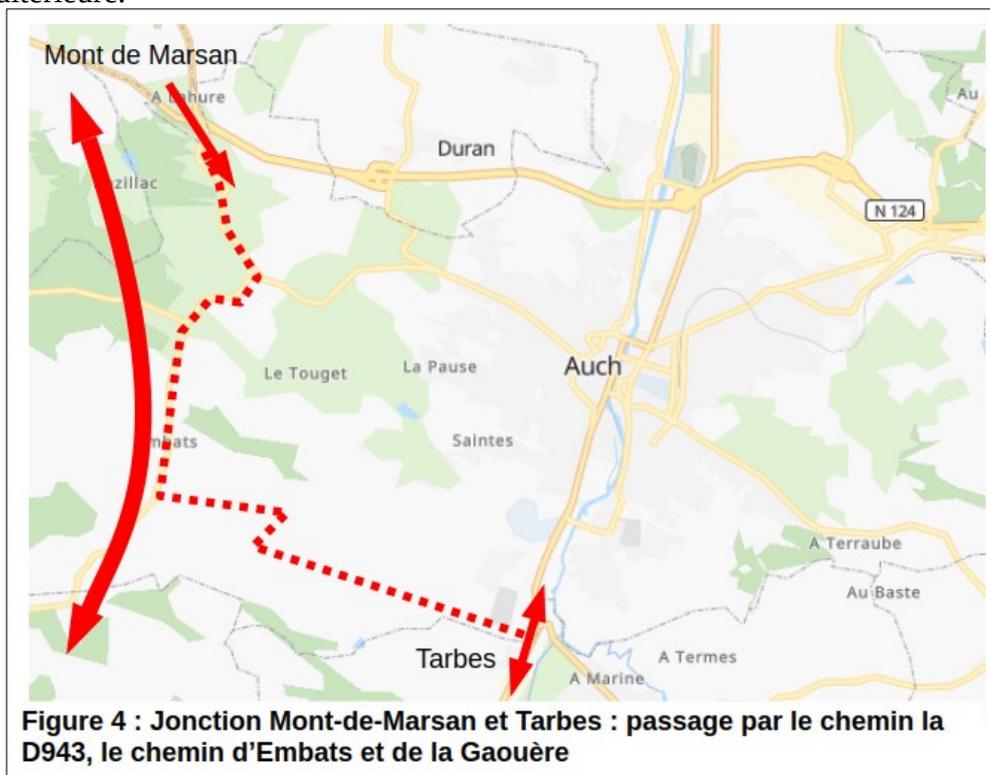
Nous pouvons maintenant regarder comment chacun des points d'entrée/sortie en rouge peut être relié à chacun des autres.

Jonction des 3 points Mont-de-Marsan, Agen et Toulouse entre eux

La première situation simple concerne la jonction des 3 points Mont-de-Marsan, Agen et Toulouse entre eux : tout se fait naturellement par la RN124 (figure 3) :



Concernant la liaison entre les directions Mont-de-Marsan et Tarbes, l'immense majorité du trafic utilisera des chemins passant bien à l'Ouest d'Auch, largement en dehors de l'agglomération, ce qu'illustre la grande double flèche de la figure 3. Le seul trafic qui aura besoin de passer sur le territoire d'Auch concernera des liaisons entre des zones situées au Nord de Saint Jean le Comtal et à l'Est d'Ordan-Larroque. Ce trafic de transit semble devoir être modéré et peut se faire par la D943, le chemin d'Embats et le chemin de la Gaouère (figure 3, en trait plein), trajet que suggère les GPS. Le seul flux qui nécessitera de traverser le cœur d'Auch concernera au final des trajets dont le point de départ ou d'arrivée est situé à Auch, soit du trafic interne que nous abordons dans une partie ultérieure.



Liaison Agen-Tarbes et Toulouse-Tarbes

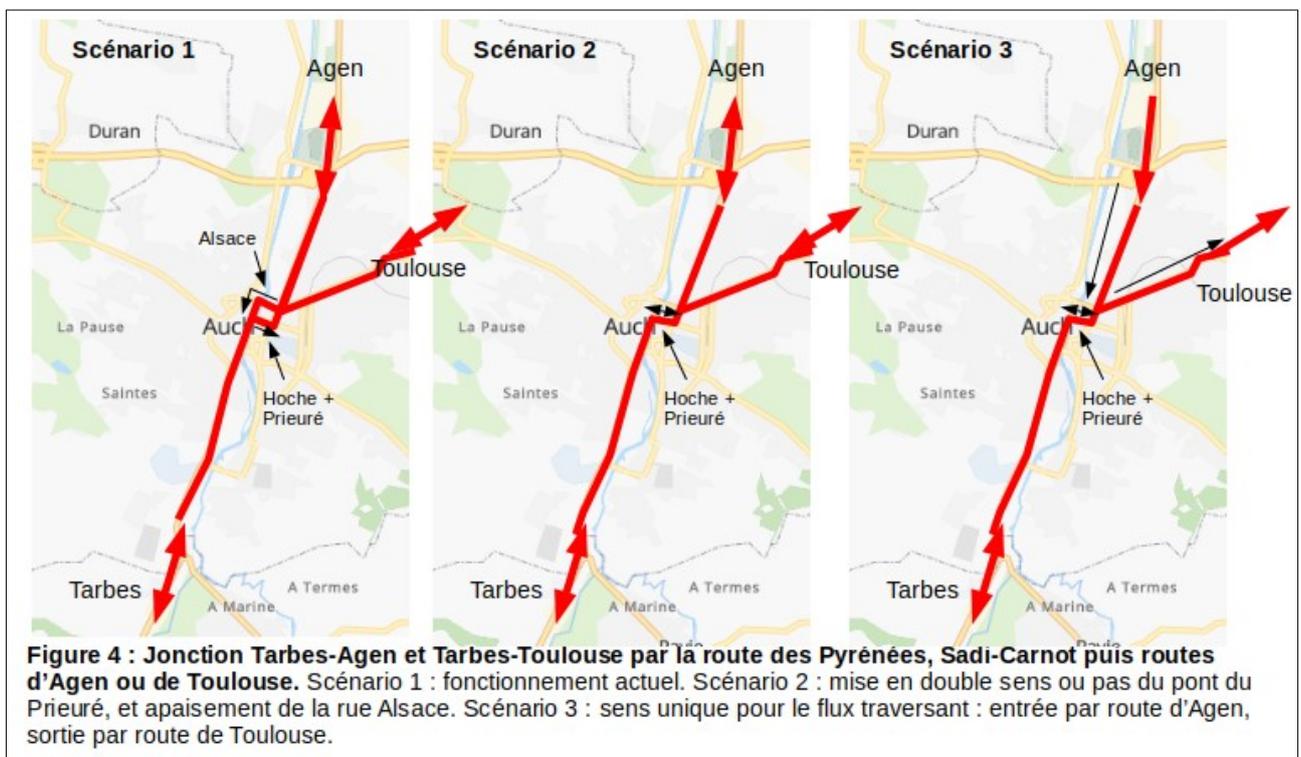
Concernant les liaisons Agen-Tarbes et Toulouse-Tarbes, elles passent de manière évidente, comme actuellement, par la route des Pyrénées, le boulevard Sadi-Carnot et la route d'Agen (avenue d'Yser) ou de Toulouse (Av. de la 1ère Armée Française).

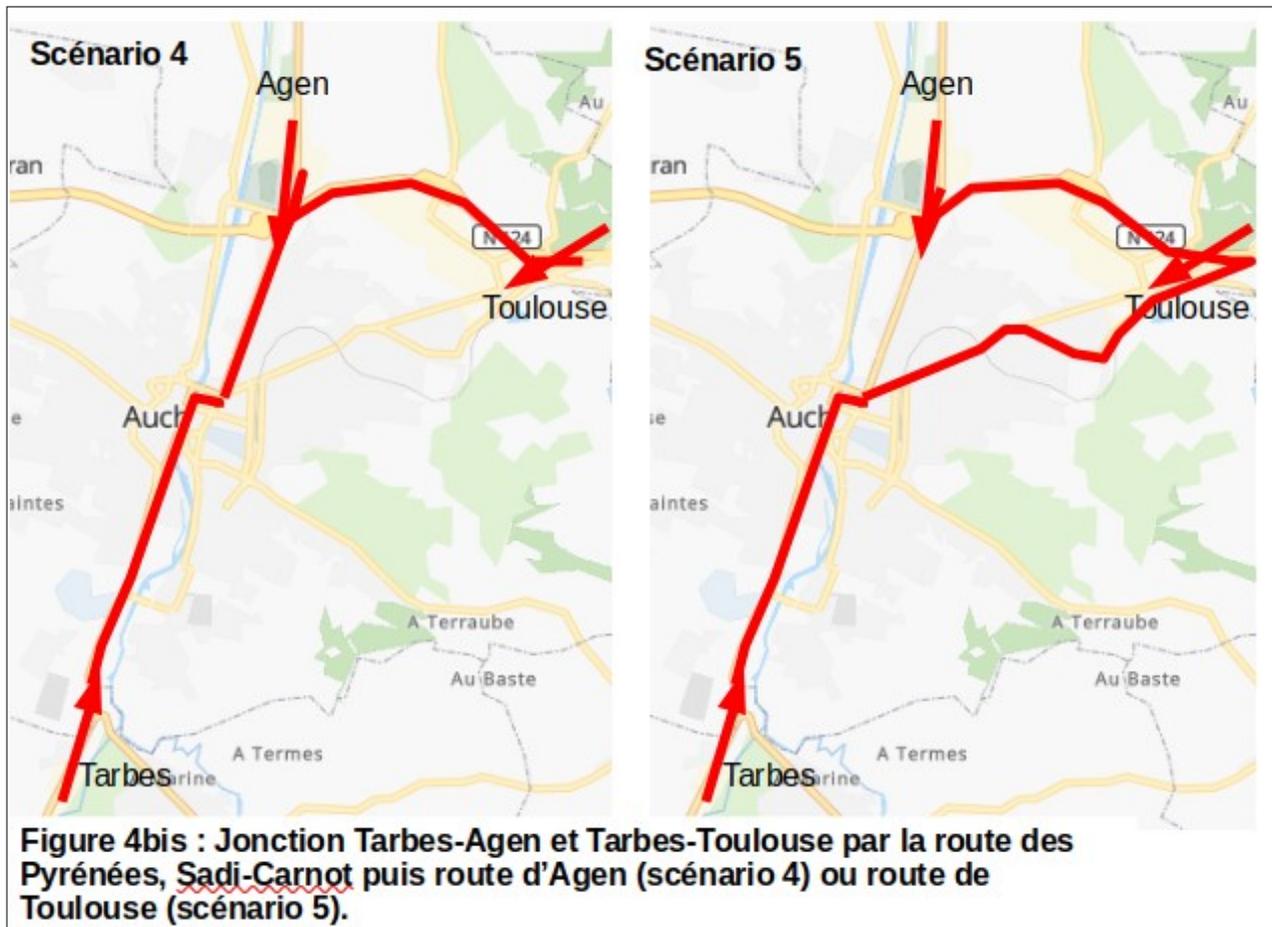
Toutefois, on peut imaginer 5 options (voir figure 4 et 4 bis) :

- scénario 1 : situation actuelle avec la traversée Tarbes vers Agen ou Toulouse qui passe par le pont du Prieuré et le retour qui passe par le pont de la Treille, les 2 ponts étant en sens unique.
- scénario 2 : passage uniquement par le pont du Prieuré qui serait mis en double sens, ainsi que l'Avenue Hoche. La rue d'Alsace resterait circulable, mais seulement pour le trafic local et non pas pour les flux importants, par exemple avec une mise en zone de rencontre.
- scénario 3 : sur la base du scénario 2, le flux entrant passe uniquement par la route d'Agen et le flux sortant uniquement par la route de Toulouse. Ces rues peuvent être circulées en contre sens, mais uniquement par le trafic de déserte locale.

- scénario 4 : la liaison se fait toujours via la route d'Agen pour Agen, mais pour aller à Toulouse, on passerait également par route d'Agen puis par RN124 (et inversement au retour). Dans ce scénario, la route de Toulouse n'est plus un grand axe.
- scénario 5 : scénario miroir du 4 : la liaison se fait toujours via la route de Toulouse pour Toulouse, mais pour aller à Agen, on passerait également par route de Toulouse puis par RN124 (et inversement au retour). Dans ce scénario, la route d'Agen n'est plus un grand axe.
- scénario 6 (non représenté) : il pourrait être imaginé que le flux en direction de Toulouse soit canalisé depuis Tarbes pour traversé le nouveau centre commercial du Garros (après rénovation), soit en faisant passer le flux provenant de Tarbes par la route de Pavie, soit par l'avenue Rhin et Danube.

A noter que l'aboutissement du projet de contournement Est d'Auch serait une option pour la liaison Toulouse-Tarbes. Toutefois nous n'en tenons pas compte ici, car il restera dans tous les cas un flux important entrant à Auch depuis la direction Toulouse et ce projet n'a donc que peu d'impact sur la présente réflexion. A noter également que ce projet dépend de l'État et non pas de la mairie d'Auch.





Le scénario 2 pourrait paraître inutilement générateur de travaux pour peu d'enjeu. Toutefois, il permettrait de réduire fortement le trafic sur l'avenue d'Alsace, sans réduire le trafic du rond point de la Patte d'Oie. Cela ouvre des perspectives intéressantes pour la rue commerçante qu'est l'Avenue d'Alsace :

- le fait que le même trafic passe toujours par le rond point de la Patte d'Oie laisse penser qu'il n'y aura pas de baisse de fréquentation sur ces commerces ;
- la forte réduction du trafic dû à la traversée d'Auch via la route nationale, ouvre des perspectives intéressantes pour l'augmentation du cachet et de l'attractivité de la rue : moins de bruits de circulation et de l'espace libéré par la possibilité de supprimer une des 2 voies de l'avenue tout en conservant les parkings. Les trottoirs portant des terrasses pourraient être élargis, la circulation vélo et piétonne pourrait y être plus agréable, un revêtement de sol plus esthétique pourrait y être mis (même si moins roulant), etc.

Bref, le quartier pourrait être plus agréable pour les personnes le fréquentant et les commerces pourraient gagner en attractivité par ce cachet amélioré, sans pertes de fréquentation.

Une mise en zone de rencontre pourrait être envisagée, permettant de supprimer le passage piéton avant le pont et de conserver les parking voitures dans les 5 mètres en amont.

Ce scénario est, de plus, facilité par le projet de déplacement du marché du jeudi matin, qui bloque l'avenue Hoche, vers la Caserne d'Espagne.

Enfin, ce scénario allégerait le flux sur le tronçon de Sadi-Carnot compris entre les ponts du prieuré et de la Treille rendant également plus agréable cette zone récemment rénovée bordée de diverses activités.

Tout cela permettrait ainsi d'envisager une forme de continuité de zone commerçante en format piéton ou apaisée entre la Haute Ville et la rue commerçante d'Alsace : place de la Libération, rue Dessoles, rue du Pouy, rue de Lorraine, rue d'Alsace).

Un problème potentiel : la mise en double sens du pont du Prieuré oblige à y maintenir 2 voies ce qui ne laissera pas la place à l'installation de pistes cyclables de part et d'autres du pont, en contradiction avec le principe de pistes cyclables sur les axes de transit. Toutefois, Du moment que le pont de l'Avenue d'Alsace et la passerelle Saint Pierre, de parts et d'autres, sont aménagés pour un franchissement vélo, cela semble un frein pour le vélo bien moindre que l'opportunité de circuler confortablement sur l'avenue d'Alsace.

Le scénario 3, hérite des avantages listés pour le scénario 2. Par ailleurs, il présente les avantages suivants :

- Il permet très certainement la suppression du format rond-point pour la Patte d'Oie pour la transformer en un Y sur lequel les voies de forts trafic seraient totalement prioritaire, les autres rues s'y raccordant avec des cédez-le-passage (ou des feux uniquement en heures de pointes et de durée limitée). Cela permettrait de grandement fluidifier le trajet des automobilistes qui n'auraient quasiment plus à s'arrêter à cette intersection. Cette reconfiguration de l'intersection pourrait aussi permettre un grain d'espace public, actuellement occupé par le rond-point.

- Il permet probablement de rendre plus agréable ces rues pour les piétons et riverains en concentrant le fort trafic sur une voie au lieu de deux. La voie en contre-sens du fort trafic resterait circulaire, mais avec un trafic local fortement réduit.

Par contre, sur les heures de pointes, l'engorgement de la route d'Agen et de Toulouse va être plus fort qu'actuellement respectivement le matin et le soir. A l'inverse, ces rues seront relativement calmes respectivement le soir et le matin.

Ce scénario doit par ailleurs pouvoir rester compatible avec une possibilité d'accéder à la ZI d'Engachies depuis la direction Toulouse (donc, conserver l'accès dans les 2 sens de circulation) : il suffit de décourager l'entrée d'Auch en venant de Toulouse au-delà de la bretelle d'accès à cette zone.

Ce scénario peut potentiellement poser des difficultés pour la circulation des bus.

Enfin, un parking de décharge pourrait permettre aux voitures arrivant de Toulouse à destination d'Auch de s'arrêter là pour prise de transport en commun. Un parking de même nature serait également intéressant à l'entrée de la route d'Agen, où le trajet retour en voiture ne sera plus possible.

Les scénarios 4 et 5 libèrent totalement une des deux rues (route d'Agen ou de Toulouse) mais augmentent fortement le trafic sur l'autre rue. Par ailleurs, le seul moyen envisageable pour décourager la circulation sur ces routes serait d'en faire un cul-de-sac. Ce serait une configuration extrêmement peu pratique pour les habitants des quartiers desservis par ces routes et un coup très dur porté aux commerces qui les bordent. La circulation des bus ne seraient plus non plus possible. A noter que cette configuration permettrait toutefois de supprimer le rond point de la Patte d'Oie pour en faire un simple carrefour sur lequel l'axe de flux serait prioritaire. Cela améliorerait le confort de circulation sur cet axe de transit et permettrait de libérer de la place sur l'actuel rond-point pour des aménagements publics.

Le scénario 6 augmente le flux sur le nouveau centre commercial du Garros et permet de supprimer toute problématique de gestion de la Patte d'Oie, qui ne serait plus traversée que par un grand axe de flux, celui de la route d'Agen, prioritaire par rapport à tous les autres. Il nécessiterait pas contre de très lourds travaux pour mettre à niveau des voies accueillant actuellement un trafic plus limité, avec probablement des problèmes de gabarie complexes.

Les 3 premiers scénarios ont été soumis à consultation du public avec pour bilan une préférence marquée pour le scénario 2 (cf. annexe 3). C'est donc ce scénario qui est retenu dans la suite.

Par ailleurs, étant donné les possibles problématiques de congestion que pourrait générer le scénario 2 avec la mise en double sens du pont du Prieuré, 3 nouvelles variantes de ce scénario ont été imaginées (figure 4ter).

Dans ces 3 variantes, lorsque trajets traversants (rouges) et internes (bleus) se croisent, le principe général est de favoriser la continuité/rapidité des trajets rouges, en les rendant prioritaires ou bien avec des feux rouge de durée plus courte. Il s'agit d'inciter au maximum les voitures à rester sur ces trajets, qui doivent être plus attractifs que les autres, pour désengorger le reste des rues.

Sur les trajets rouges et bleus, le principe général est la présence de pistes cyclables.

Scénario 2a : pont du Prieuré en double sens

Il s'agit du scénario 2 de base, retenu suite à la première consultation. Le pont du Prieuré est l'unique point de traversée du Gers, en double sens, pour le trafic qui traverse Auch sur l'axe Nord-Sud, pour relier la direction Tarbes à la direction Agen ou Toulouse. Si une telle configuration était mise en place actuellement, cela impliquerait un fort engorgement du pont. Dans tous les cas, la largeur du pont du Prieuré ne permet pas d'y installer de pistes cyclables si il est en double sens.

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

Dans ce scénario, le trajet Nord vers Sud passe par le pont du Prieuré et le trajet "retour" par le pont Lagarrassic (et les rues Irénée David et Pasteur). Les 2 ponts peuvent être équipés de pistes cyclables. Les trajets de ce scénario sont identiques à ceux du scénario 2c. La seule différence étant que ce scénario prévoit des feux tricolores sur 2 intersections, qui permettent aux véhicules de tourner dans toutes les directions à ces croisements. Notamment :

- les véhicules arrivant du Nord de Sadi-Carnot (après avoir traversé le pont du Prieuré) peuvent tourner à gauche sur le pont Lagarrassic,
- les véhicules arrivant du Sud de Rouget de l'Isle peuvent tourner à gauche sur l'Avenue Hoche et le pont du Prieuré.

Ceci permet plus de souplesse pour la desserte des quartiers bordant la boucle rouges avec la possibilité de faire le tour complet de cette boucle.

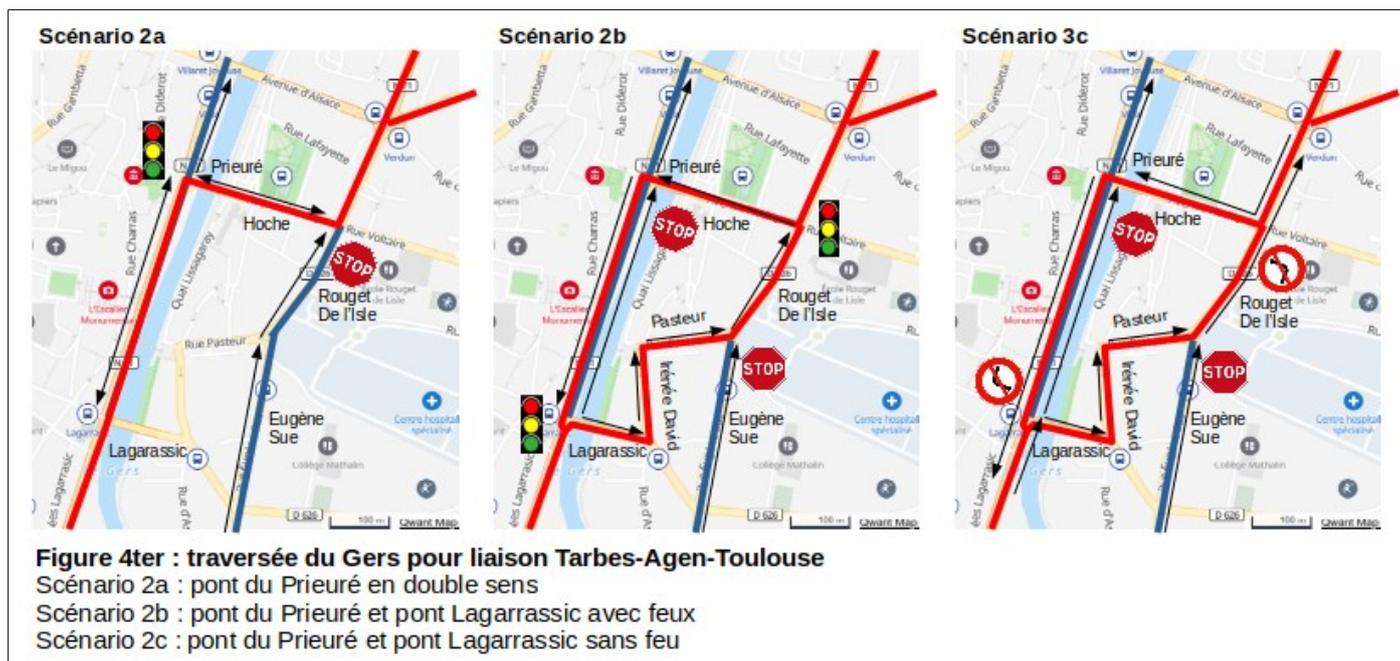
Scénario 2c : pont du Prieuré et pont Lagarrassic sans feu

Les trajets de ce scénario sont identiques à ceux du scénario 2. La seule différence étant que ce scénario ne prévoit plus les feux tricolores sur 2 intersections, à la place, il y a 2 interdiction de tourner à gauche pour :

- les véhicules arrivant du Nord de Sadi-Carnot (après avoir traversé le pont du Prieuré) qui voudraient tourner sur le pont Lagarrassic,
- les véhicules arrivant du Sud de Rouget de l'Isle qui voudraient tourner sur l'Avenue Hoche et le pont du Prieuré.

Grâce à ça, sur ces "intersections", les véhicules des trajets rouges et bleus ne se "croisent" plus : la chaussée double sens se scinde en un Y et chaque file reste sur son côté de circulation. Il n'y a plus besoin de s'arrêter et le trafic est fluidifié et plus confortable pour les véhicules. Les autres rues, non colorées sur le schéma, qui arrivent sur ces intersections ont, elles, un stop : priorité aux trajets rouges et bleus.

Par contre, ce scénario laisse moins de possibilité pour la desserte des quartiers bordant la boucle rouges : il n'est plus possible d'en faire le tour complet, car on est obligé d'en sortir aux 2 intersections où tourner à gauche n'est pas permis.



Ces 3 scénarios ont été soumis à consultation du public avec pour bilan une préférence pour le scénario 3c (cf. annexe 3). C'est donc ce scénario qui est retenu dans la suite.

Concernant la possibilité d'installation de pistes cyclables dans les 2 sens sur ces grands axes, cela semble possible pour les routes de Toulouse et d'Agen et une grande partie de la voirie entre le rond point de Pavie et le rond point de la Patte d'Oie.

Toutefois, nous identifions 2 tronçons qui posent potentiellement difficultés à cause de leur étroitesse :

- le tronçon du boulevard Sadi-Carnot entre l'intersection avec la rue de Metz et la rue de l'Amiral Bugard (Ecole de Musique),
- la tronçon de la RN21 entre le rond point de Pavie et le panneau d'entrée d'Auch (au niveau du chemin de la Caillaouère et de l'accès à l'hôpital).

Nous reviendrons sur le tronçon de Sadi-Carnot dans la partie concernant les axes de transit interne. Concernant le tronçon de la RN21 à l'entrée d'Auch, nous n'identifions pas de solutions simples à cette situation. L'enjeu de l'installation de telles pistes à cet endroit concernerait essentiellement la liaison vélo entre Auch et le Lycée Beaulieu et Auch et la zone commerciale du rond point de Pavie.

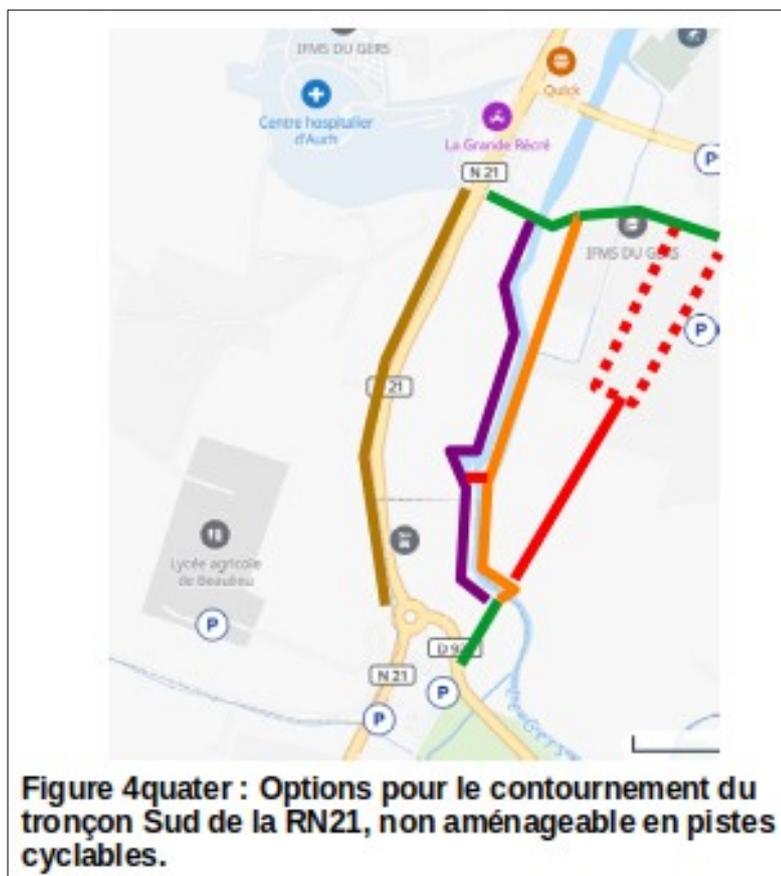
Les seules possibilités que nous voyons (figure 4quater) consistent à créer une piste cyclable bidirectionnelle de contournement de ce tronçon par l'Est.

Il s'agirait, en arrivant du Nord, de passer par le chemin de la Ribère (en vert, au Nord) pour arriver sur le « petit chemin » débouchant sur la RD929 (Route d'Auch) juste après le rond point (en vert, au Sud). Plusieurs options semblent envisageable :

- utiliser le chemin du moulin de la Ribère qu'il faudrait prolonger jusqu'au niveau du « petit chemin » en créant une passerelle à ce niveau,
- utiliser un chemin qui semble longer le Gers côté Ouest (violet) et le prolonger au besoin jusqu'au « petit chemin », sans création de passerelle,
- faire une combinaison des 2 : passage par le chemin du Moulin de la Ribère sans l'allonger (haut du tronçon orange), création d'une passerelle (en rouge), fin du trajet par le chemin existant violet.
- utiliser l'ancienne voie de chemin de fer, propriété du Grand Auch, pour effectuer le raccordement en un point à identifier du chemin de la Ribère (en rouge et pointillés rouges sur la figure).

Dans tous les cas, il conviendrait de coordonner ce choix avec le projet de cheminement piéton entre Auch et Pavie, s'il doit aboutir un jour.

- créer une piste cyclable double sens longeant la route par l'Ouest, immédiatement derrière le fossé (en marron sur la figure). Cela nécessiterait le rachat d'une bande de terrain de la parcelle boisée qui longe la route (propriété du Lycée Beaulieu?).



Synthèse pour les grands axes de transit traversant

La figure 6, ci-dessous, récapitule les grands axes de transit traversant :

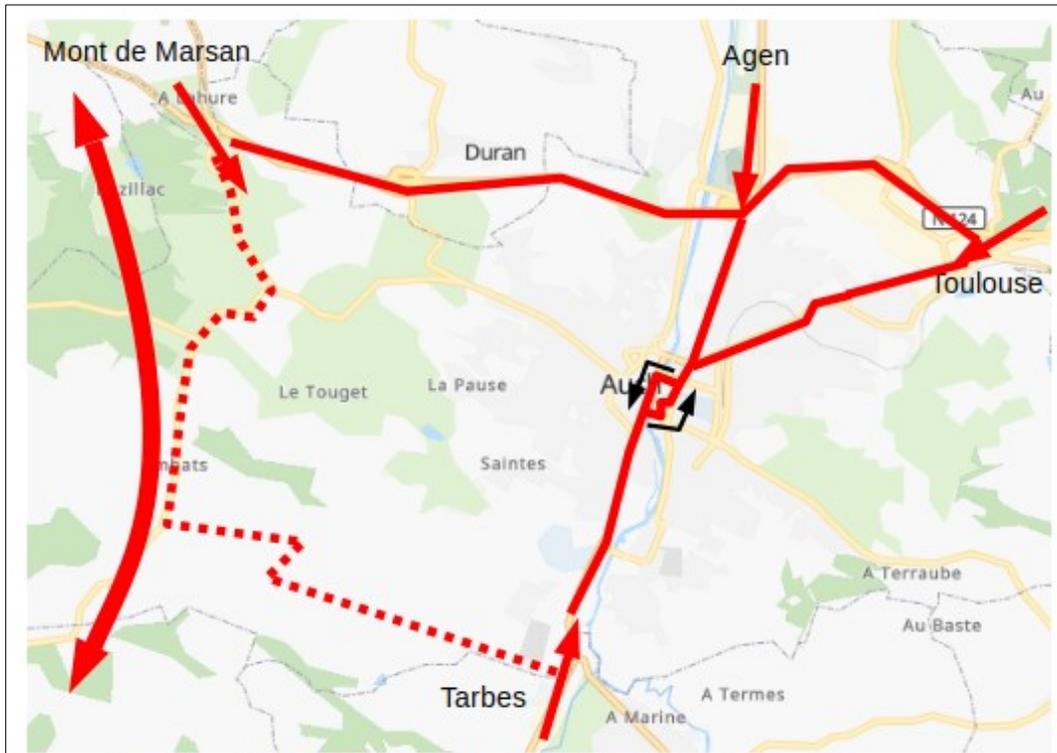


Figure 6 : Récapitulatif des axes de transit traversant.

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.

d) Identification des voies de transit interne

A partir de cette base des axes de transit traversant, nous pouvons maintenant identifier les axes de transit interne, servant à relier des quartiers d'Auch entre eux (ou de la proche agglomération par extension). Bien sûr, les voies de transit traversant pourront aussi servir à cette fonction.

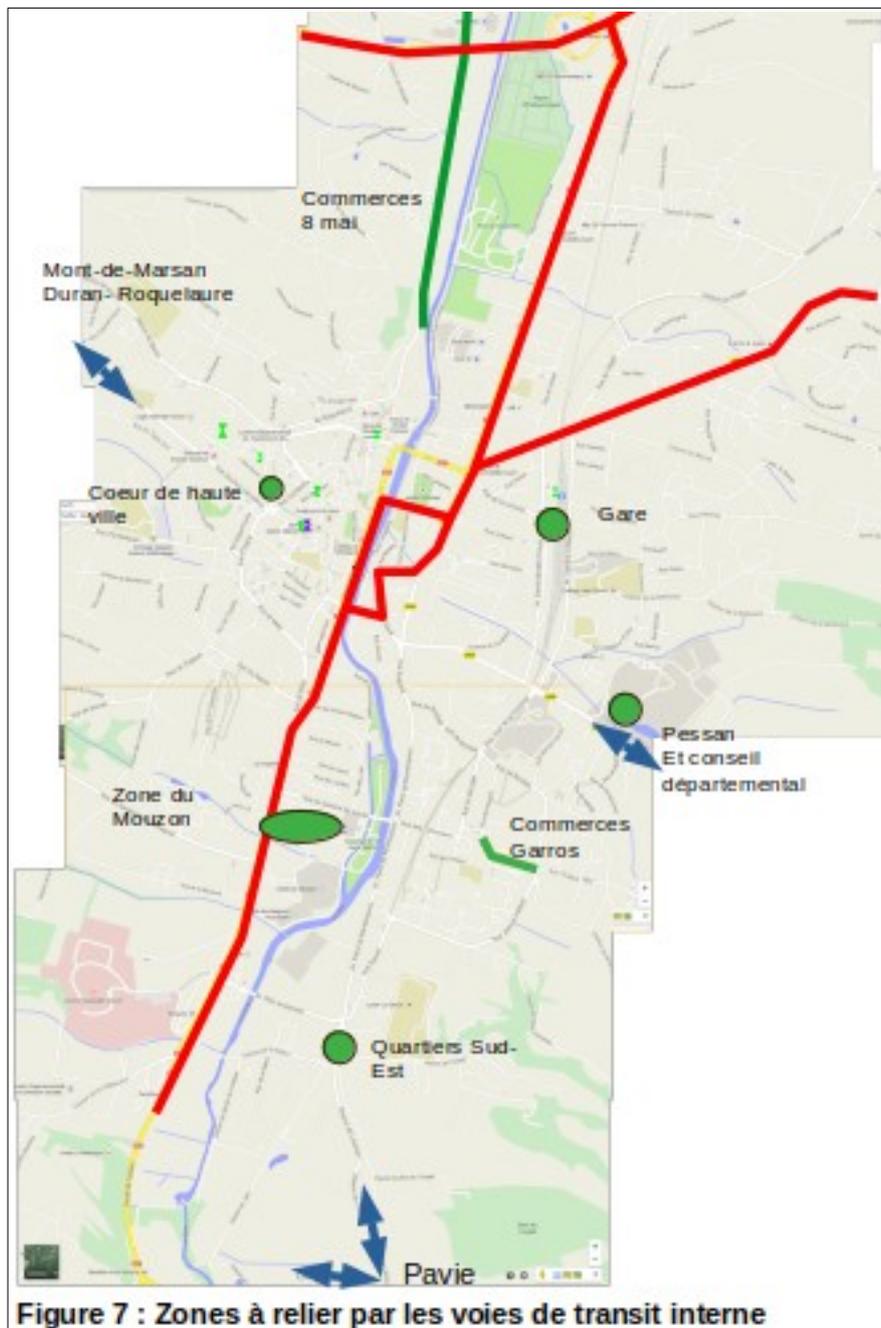
Identification des zones à raccorder par le transit interne

Pour identifier les voies de transit interne complémentaires dont nous avons besoin à Auch, nous commençons par identifier, comme pour le transit traversant, les zones qu'il faudrait raccorder entre elles, en plus de ce qui l'est déjà par les voies de transit traversant. Il s'agit des principales communes adjacentes ainsi que de diverses zones d'Auch.

Nous considérons qu'il s'agit de (voir figure 7) :

- direction Duran-Roquelaure et Mont-de-Marsan, de manière générale, pour les trajets ayant pour destination Auch (et leurs retours),
- direction Pessan, pour les trajets destinés à Auch et leurs retours, et le conseil départemental (emplois et parc) situé sur cette route,
- Pavie, pour les trajets destinés à Auch et leurs retours,
- Quartier Sud-Est, proche de Pavie, il s'agit des quartiers le long du chemin de Lavacant,

- la zone commerciale de la rue du 8 mai et celle en bout de cette rue,
- le « cœur de haute ville » : zone touristique, centres d'emplois, parkings, commerces, etc.
- la gare, dont nous avons pris pour hypothèse que l'activité allait augmenter, et dont le parking constitue une aire de covoiturage intéressante,
- la future zone commerciale du Garros, dont la mairie d'Auch souhaite qu'elle soit une artère passante, en utilisant le trafic venant de Pavie en direction du Nord et qui passe actuellement rue Jeanne d'Albret et rue de Boubée,
- la zone du Mouzon avec les commerces de la route des Pyrénées, la zone d'emploi de la place Maréchal Lanne, le complexe sportif du Mouzon.



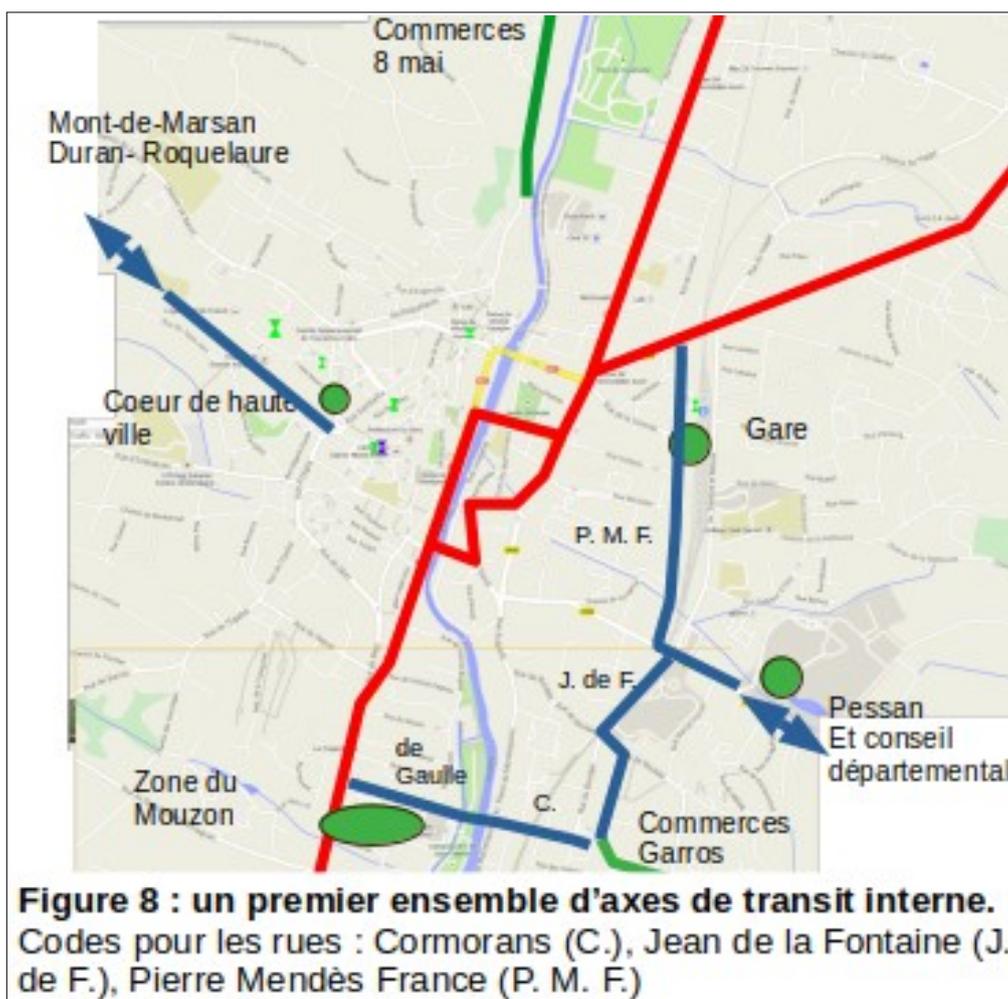
Premier ensemble de liaisons relativement évidentes

Quelques liaisons semblent s'imposer :

- Entre la zone du Mouzon et les commerces du Garros : la rue Général de Gaulle puis la rue des Cormoran. Le projet de rénovation urbaine du Garros prévoit cette jonction. Ces 2 rues semblent toutefois trop étroites pour être dotées de pistes cyclables dans les 2 sens. Nous reviendrons ultérieurement sur ces 2 rues (voir partie sur le raccordement de Pavié au reste du réseau de transit interne).
- Entre la direction Mont-de-Marsan et le cœur de Haute-Ville : la rue Victor Hugo puis la rue du Dr Samalens s'imposent. Il est probable que la rue du Dr Samalens soit trop étroite pour 2 pistes cyclables, en maintenant des trottoirs des 2 côtés. Toutefois, on pourrait imaginer supprimer le trottoir du côté du parking du tribunal et que les piétons circulent directement sur le plateau du parking (à aménager pour cela).

- Pour la liaison Pessan-Gare-Toulouse, la rue de la gare, avenue Pierre Mendès France, s'impose. Elle semble suffisamment large pour accueillir 2 pistes cyclables. Il est à noter que ce choix signifie que la rue Sambre-et-Meuse ne sera pas retenue comme axe de transit et aura donc vocation à être aménagée en rue apaisée et décourageant le trafic qui ne serait pas lié aux quartiers (et écoles) qu'elle dessert immédiatement. La route de Pessan en elle-même semble trop étroite pour accueillir une piste cyclable dans chaque sens. Nous y reviendrons dans une partie dédiée.

- Le centre commercial du Garros peut être relié à Pessan mais aussi à la gare et Toulouse par la rue de Montaigne et la rue Jean de la Fontaine. Le rue du Bourget aurait pu être une alternative potentielle à la rue de Montaigne. Le projet de rénovation du Garros ayant arbitré pour la rue de Montaigne, il est normal de suivre ce choix. Là encore, les rues seront aménageables en double sens cyclable : le projet de rénovation du Garros le prévoit pour la rue de Montaigne et la largeur de la rue Jean de la Fontaine est suffisante.



Raccordement des quartiers Sud-Est reste du réseau

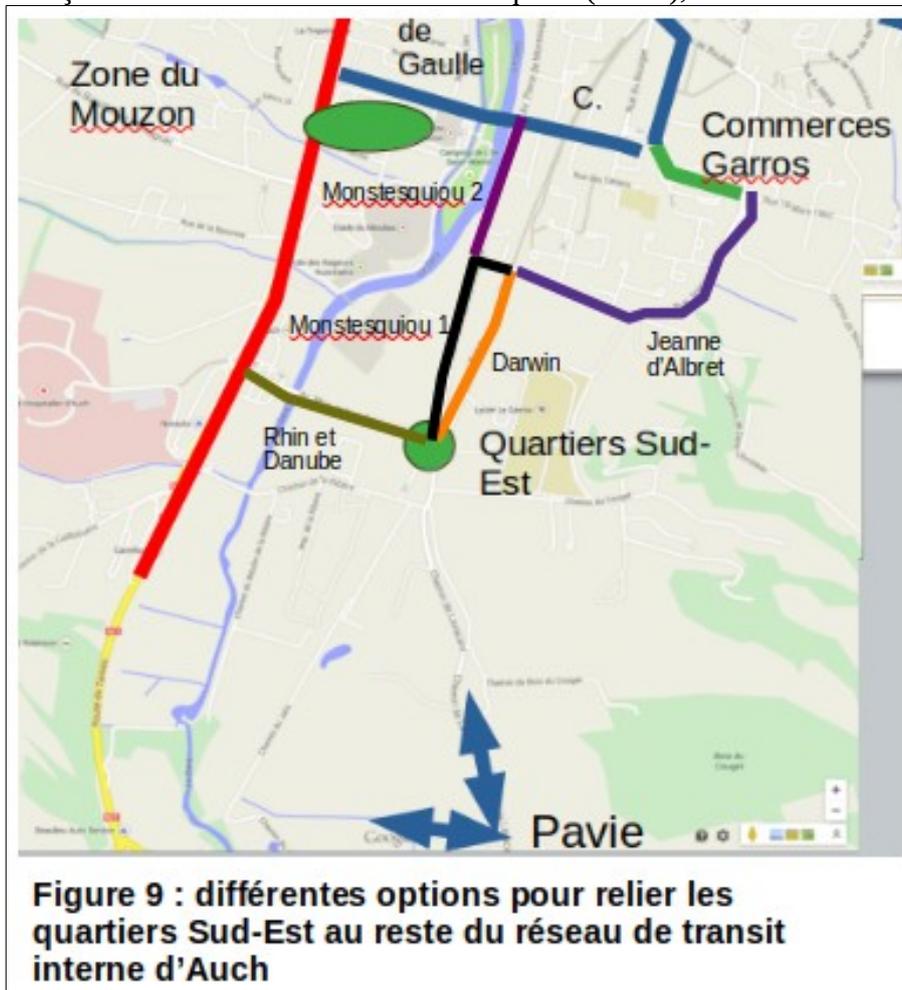
Pour relier les quartiers Sud-Est, bordant le chemin de Lavacant, il y a le choix entre :

- la rue de Darwin, qui dessert par ailleurs le lycée du Garros et le Grand Auch (orange sur la figure 0),
- un premier tronçon de l'avenue Monstesquiou (noir sur la figure 9),

Par ailleurs, le projet de rénovation du Garros semble imposer de prévoir la rue Jeanne d'Albret (mauve sur figure 9) comme un axe de trafic interne.

Se pose ensuite la question de prévoir également comme axe de transit :

- l'avenue Rhin et Danube, qui traverse le Gers pour rejoindre le centre commercial du Carrefour (vert kaki),
- un deuxième tronçon de l'avenue Pierre de Monstesquiou (violet),



Il est à noter que parmi toutes ces rues seule la rue Jeanne d'Albret semble être assez large pour accueillir des pistes cyclables dans les 2 sens. Par ailleurs, des aménagements cyclables sont prévues au sein du quartier du Garros dans le cadre de la rénovation qui pourrait permettre de ne pas utiliser cette rue en vélo, sauf pour les riverains immédiats.

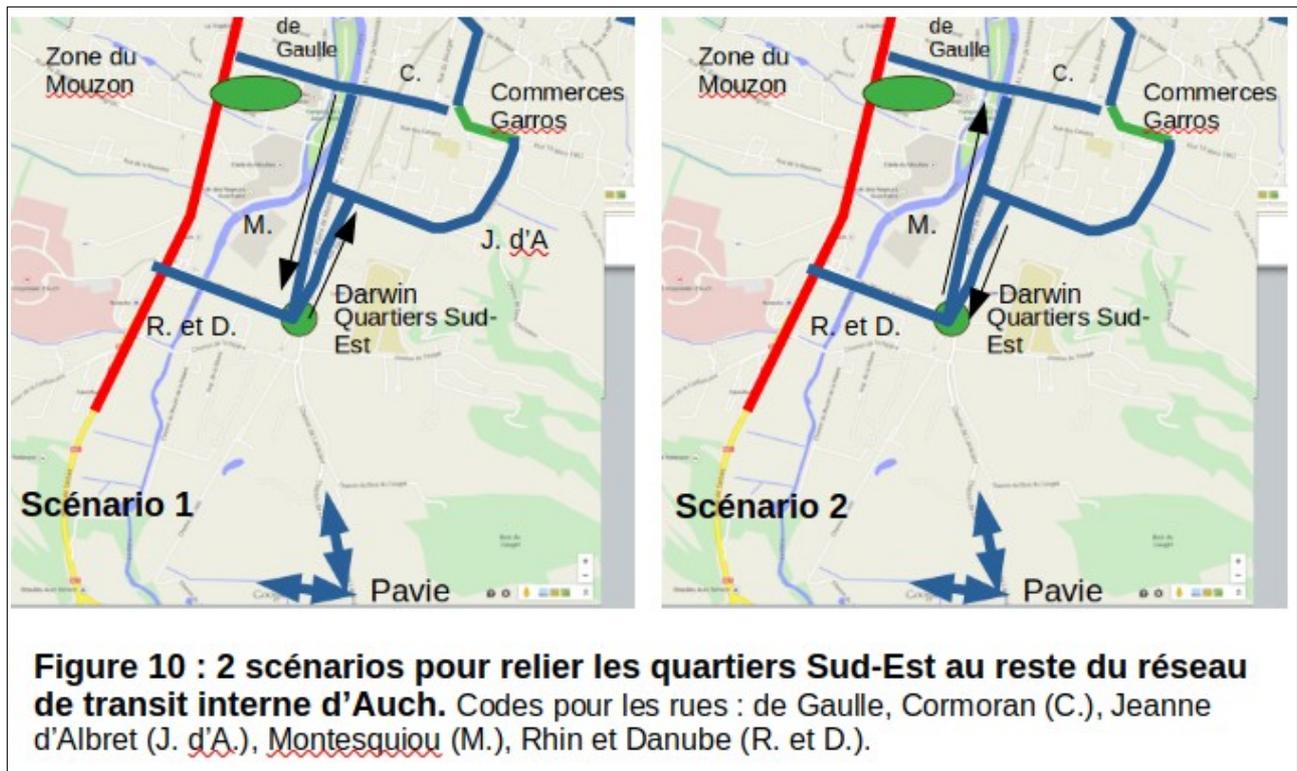
Cela pourrait peut-être être possible pour la rue Darwin en mordant sur les espaces vert qui la bordent.

Pour la rue Rhin et Danube, si elle est assez large sur la majorité de son tracé, le pont sur le Gers est bloquant. Nous y reviendrons plus bas.

Il ne semble pas opportun de déclasser l'avenue Rhin et Danube de sa vocation de transit, car elle n'a aucune fonction de desserte. Son maintien ne semble pas non plus devoir créer de souci pour la circulation vélo. Le seul intérêt à la déclasser serait dans une répartition différente des flux de voitures/camions entre rive gauche et droite du Gers à ce niveau. Ce n'est pas un enjeu sur lequel Vel'Auch est légitime à se positionner. Le déclassement de l'avenue conduirait à en faire une voie réservée à la mobilité douce.

Concernant les rues Darwin et Montesquiou, leur conservation en axe de transit, qui semble inévitable au moins pour l'une d'elles, conduit à les mettre, à termes, en sens unique. On peut alors prévoir qu'elles soient conservées toutes les deux, mais dans des sens différents, l'une servant à l'aller, l'autre au retour.

Cela conduit aux 2 scénarios illustrés sur la figure 10 et différant sur le sens de circulation de chaque rue. A ce stage, il n'y a pas d'arguments majeurs pour l'un ou l'autre scénario, si ce n'est, pour le scénario 1, une continuité avec la route de Pavie plus fluide, les flux d'entrée et sortie n'ayant pas à se croiser : une voiture arrivant de Pavie, tient sa droite pour entrer sur la rue de Darwin, alors que dans le scénario 2, elle doit se déporter à gauche pour la rue Montesquiou et couper la route au flux sortant de Darwin en sens inverse.



Comme évoqué plus haut, le problème d'étranglement de la rue du Général de Gaulle et de l'avenue Rhin et Danube (essentiellement au niveau du pont), implique une mise en sens unique de ces rues et suggère la mise en place d'une boucle. Le sens de circulation de la boucle le plus naturel avec l'obligation de rouler à droite est celui qui fait parcourir la boucle en faisant des virages à droite, soit le sens dit « anti-horaire », illustré figure 10 bis. Cela s'intègre bien avec le scénario 1 de la figure 10 pour les sens de circulation Darwin et Montesquiou qui sont repris en figure 10 bis. Pour la rue Rhin et Danube, par ailleurs, la seule contrainte étant le pont, rien n'empêche de laisser un double sens de circulation de part et d'autres du pont.

Par ailleurs, le sens de cette boucle, conduit à proposer un sens unique sur la rue des Cormorans dans la continuité de la rue Général de Gaulle, comme indiqué figure 10 bis, afin de permettre aux voitures arrivant de Tarbes de traverser le Gers pour aller au Garros et Pessan.



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.).

Enfin, à noter que l'ancienne voie de chemin de fer pourrait constituer une opportunité de voie cyclable complémentaire.

Raccordement de Pavie et Auch

Concernant la liaison Pavie au reste du réseau, 2 options possibles (cf. figure 10 ter) :

- scénario 1 ; le passage exclusivement par la D929, le rond-point de Pavie et la RN21,
- scénario 2 : le passage précédent avec en plus le passage par le chemin de Lavacant.

Le scénario 1 semblerait la logique, le chemin de Lavacant étant relativement étroit, il ne semble pas avoir vocation à accueillir un flux important, mais plutôt à être une rue apaisée.

Toutefois, un tel choix pourrait conduire à fortement limiter le flux traversant le Garros, ce qui contreviendrait aux objectifs de la rénovation du quartier en cours et nuirait à la vitalité du quartier et de la zone commerciale en projet.

Ce scénario nécessiterait également de couper la circulation quelque part entre Auch et Pavie pour éviter que les automobilistes ne continue à prendre ce trajet comme raccourci. Cela pose la question de l'accès au Lycée Lavacant. Toutefois, s'agissant d'un lycée qui semble accueillir très majoritairement des internes, la problématique n'est peut être pas si prégnante.

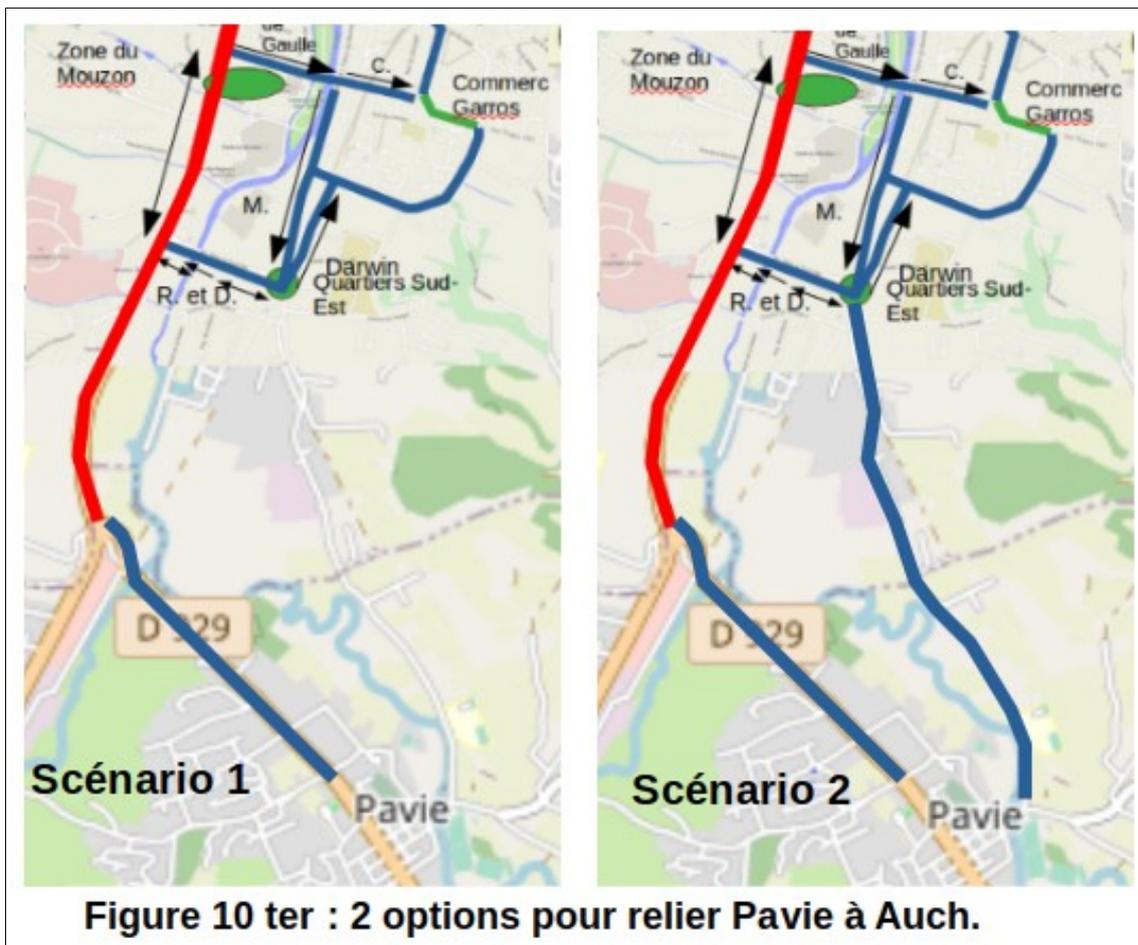


Figure 10 ter : 2 options pour relier Pavie à Auch.

Sur le scénario 2, se pose le problème de l'étroitesse du chemin de Lavacant puis de la route de Lavacant (voir figure 10 quater).

Pour un premier tronçon (orange sur la figure 10 quater) juste au Sud de la rue de Darwin, il y a la possibilité de faire un sens unique dans un sens pour le chemin de Lavacant et un sens unique dans l'autre sens pour le chemin du bois de Couget (violet sur figure 10 quater). Chacun de ces sens uniques seraient longés d'une piste cyclable de même sens. Les sens proposés sur la figure 10 quater sont ceux qui sont cohérents avec l'obligation de rouler à droite, sans croisement de flux.

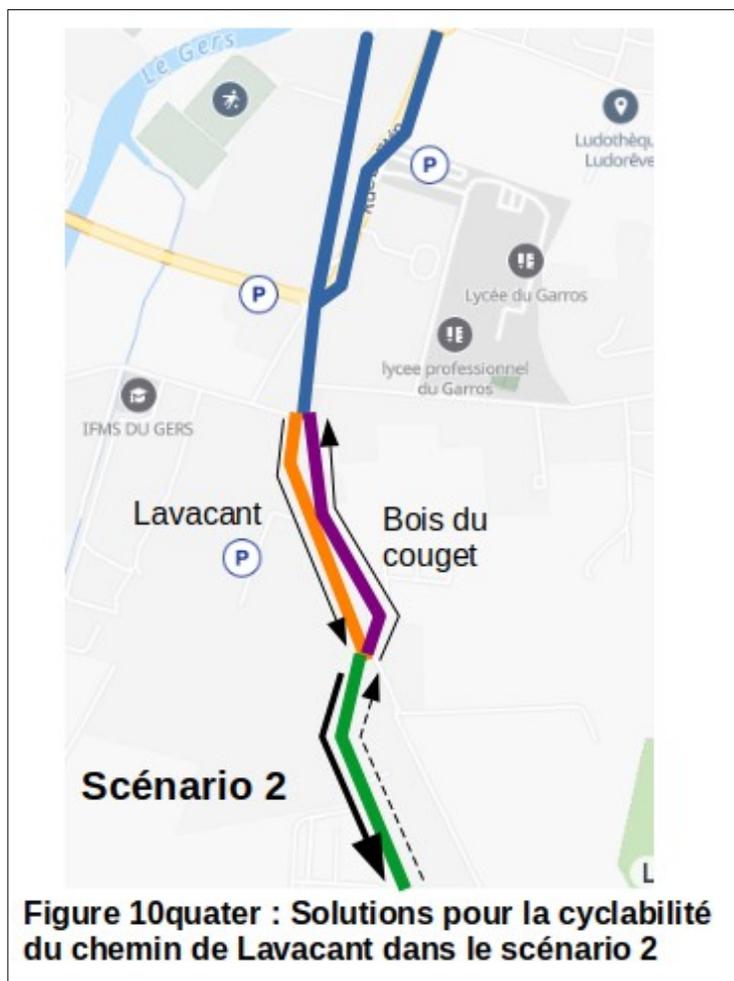
Pour le tronçon plus au Sud, en vert sur la figure 10 quater, ce type de solution n'est plus possible. Les seuls options que nous voyons seraient :

- d'imposer un sens unique sur tout le chemin de Lavacant, ce qui serait très fortement contraignant pour tous les riverains,
- de mettre un court tronçon en sens unique quelque part entre Auch et Pavie pour couper le flux de transit dans un sens, tout en permettant la circulation en sens contraire sur le reste du chemin de Lavacant au bénéfice des riverains.

Nous privilégierions cette seconde option en proposant que le tronçon en sens unique soit juste au Nord du Lycée de Lavacant dans le sens Sud vers Nord. Ceci permettrait de conserver le chemin le plus court pour le dépôt des lycéens, par contre, le retour sur Auch se ferait en traversant Pavie puis en reprenant la RN21. Pour les riverains du chemin de Lavacant, ils pourraient circuler dans les 2 sens entre le lycée de Lavacant et la rue Darwin, sans contrainte pour eux. La circulation dans le sens Lycée vers Auch, soit Sud vers Nord, serait relativement faible ne nécessitant pas de piste cyclable. On aurait donc :

- un flux de transit interne Sud vers Nord matérialisé par la flèche noire épaisse sur la figure 10 quater, bordé d'une piste cyclable (et encore, il n'est pas sûr qu'il y ait la place)

- un flux modéré, purement de desserte locale, du Nord vers le Sud, matérialisé par la flèche en pointillé sur la figure 10 quater.

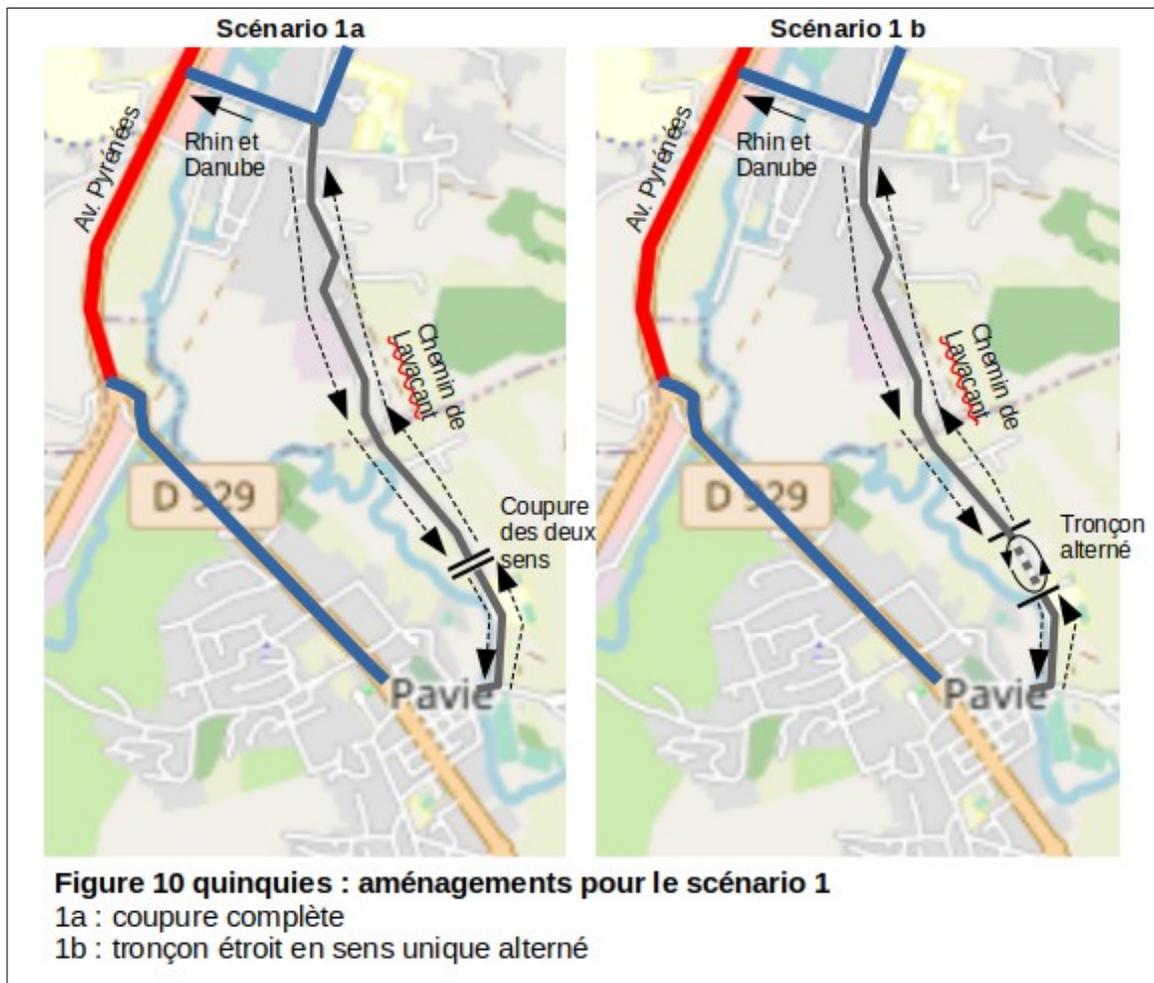


On arrive là, finalement, à une configuration proche du scénario 1.

Ces 2 scénarios ont été soumis à consultation du public avec pour bilan une préférence légère pour le scénario 1, et des avis qui pointent qu'il est clairement le plus favorable aux mobilités actives (cf. annexe 3). C'est ce scénario qui est retenu dans la suite.

Lors de la consultation, le scénario 1 a été présenté avec le schéma 1a de la figure 10 quinquies ci-dessous, c'est-à-dire une coupure totale de la voie pour interrompre le trafic. Les explications précisait toutefois que cette coupure pouvaient aussi prendre la forme d'un tronçon étroit où 2 voitures ne peuvent pas se croiser (scénario 1b de la figure 10 quinquies).

Les commentaires reçus lors de la consultation amènent à privilégier le scénario 1b. Certains commentaires suggèrent que ce tronçon étroit soit doté de feu tricolore alternants avec temps d'attente long pour réguler les passages et décourager les trajets de transit. Dans cette configuration, le tronçon étroit pourrait être assez long et doté de trottoirs et pistes cyclables larges.

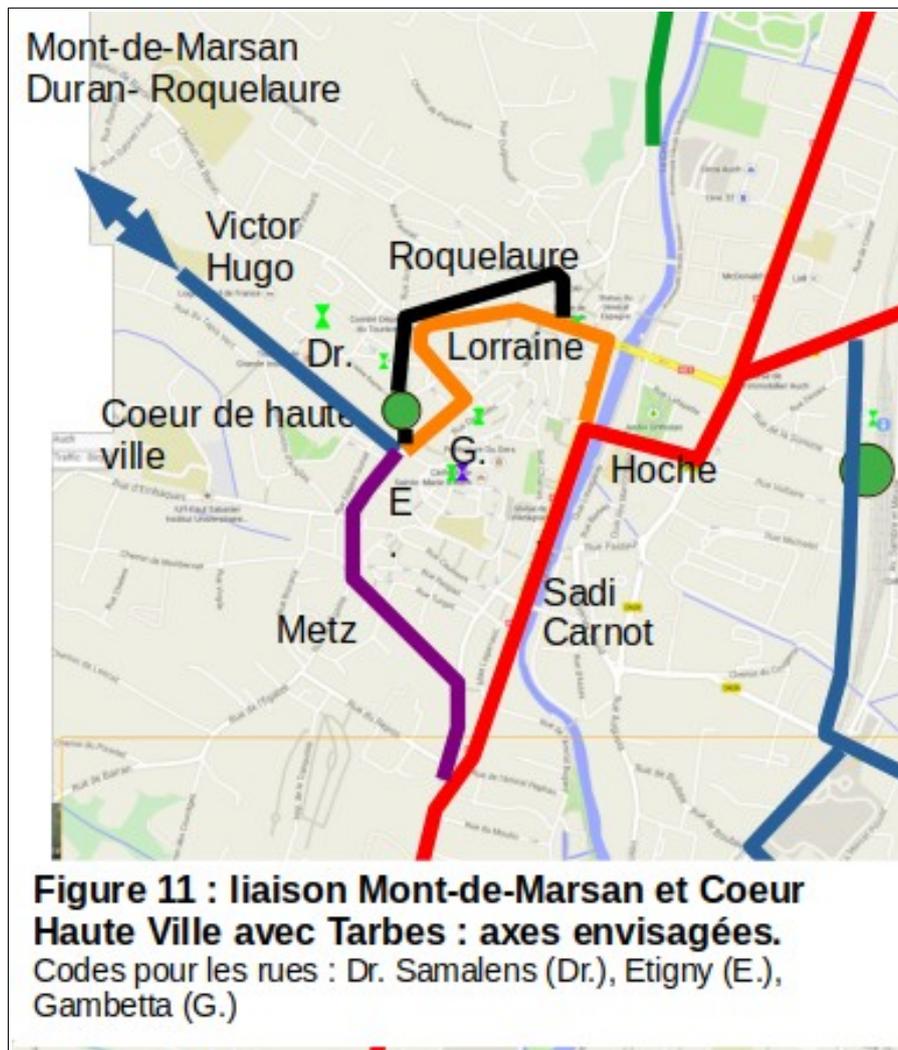


Liaison Tarbes et Haute Ville

Passons maintenant à la liaison entre la direction Tarbes et l'ensemble cœur Haute Ville puis direction Mont de Marsan/Duran/Roquelaure.

Le trajet évident pour cette liaison est la rue de Metz suivie de la rue d'Etigny (figure 11 : en violet). Toutefois, la rue d'Etigny est trop étroite pour un double sens cyclable. Si elle est maintenue à forte circulation, ce qui semble difficilement évitable, il convient de prévoir un sens unique à terme.

Cela conduit à rechercher un autre trajet pour effectuer la jonction dans l'autre sens, le trajet qui semble s'imposer est celui passant par Sadi-Carnot puis rue de Lorraine, puis rue Gambetta (en orange sur la figure 9) avec toutefois une alternative qui au lieu de suivre en intégralité la rue Lorraine, passerait pas rue de Chateaudun, boulevard de Roquelaure et place de l'Ancien Foirail (en noir).



Ceci conduit à envisager 2 scénarios présentés en figure 12 (sans l'option boulevard de Roquelaure) :

- dans le scénario 1, la rue d'Etigny se prend dans le sens de la montée, Gambetta et Lorraine dans le sens de la descente ;
- dans le scénario 2, la rue d'Etigny se prend dans le sens de la descente, Gambetta et Lorraine dans celui de la montée.

Dans les 2 cas, la rue de Metz reste en double sens ainsi que le tronçon de Sadi-Carnot qui va du bout de la rue de Metz au pont du Prieuré, comme c'est le cas aujourd'hui.

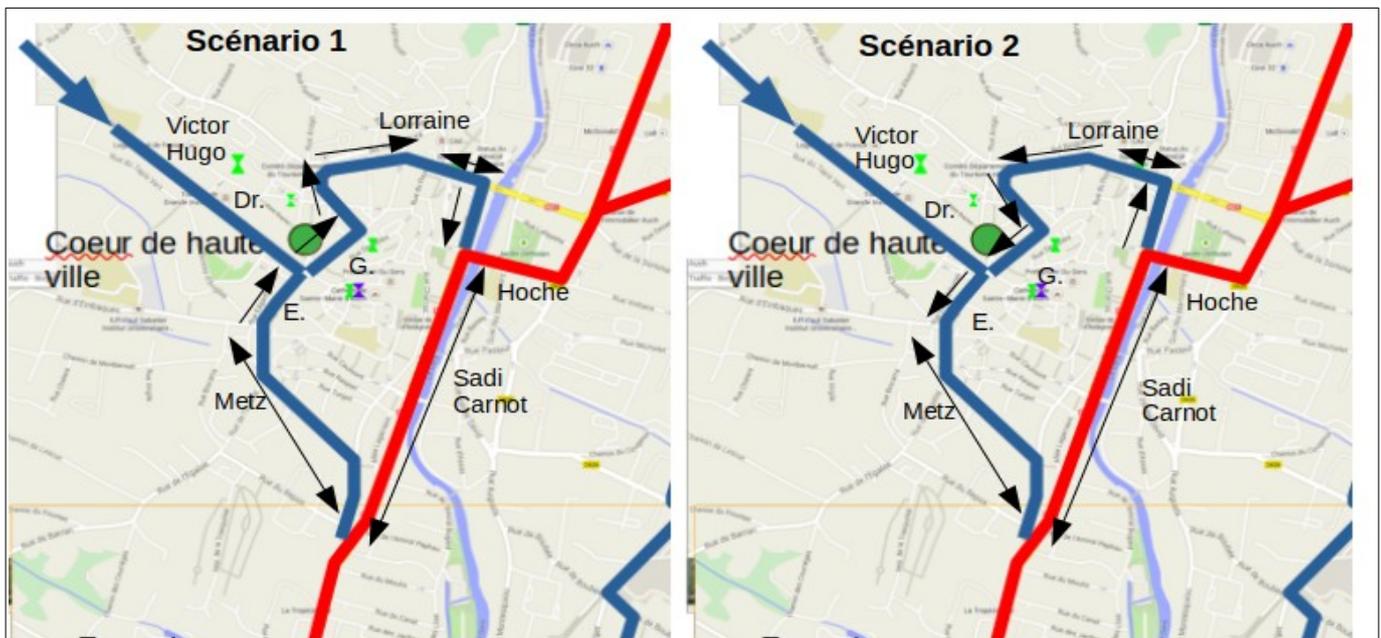


Figure 12 : liaison Mont-de-Marsan et Coeur Haute Ville avec Tarbes : 2 scénarios.
Codes pour les rues : Dr. Samalens (Dr.), Etigny (E.), Gambetta (G.)

Si on fait un bilan des avantages et inconvénients de chaque scénario :

- Le tronçon de Sadi-Carnot qui part de la rue de Lorraine conserve le sens unique qu'il a actuellement, vers le Sud, dans le scénario 1, mais pas dans le 2.
- Au débouché de la rue Dr Samalens sur la place de la Libération, dans le scénario 2, le raccordement avec la boucle de circulation est très fluide et ne nécessite plus de rond point sur la place : les voitures sortant de la rue Dr Samalens prennent Etigny en tournant à droite, celles arrivant de la rue Gambetta rentrent dans la rue Dr Samalens en tournant à droite. Les flux ne se croisent pas. Dans le scénario 1, c'est l'inverse, les flux se croisent et est obligé à conserver un rond point sur la place de la Libération. Le scénario 2 permettrait donc de désencombrer la place de la libération, ce qui serait une belle opportunité pour accroître encore son cachet et celui du vieux centre.
- Concernant les possibilités sur la rue Etigny, le sens unique en descente (scénario 1) pourrait permettre d'économiser une piste cyclable dans le sens de la descente, le mélange entre voiture et vélos étant envisageable dans la descente, avec des vitesses proches sous réserve d'une mise à 30 km/h. Le scénario 1 ne permet pas cela avec obligatoirement 2 pistes cyclables, une dans chaque sens. Ainsi, le scénario 1 pourrait permettre de gagner de la place en trottoir pour les piétons, voire en espace de terrasse pour les restaurants (sans doute au détriment de places de parkings toutefois pour ce dernier point), ce qui permettrait d'améliorer le cachet de cette rue et l'attractivité des commerces. L'inverse est vrai pour le scénario 1 avec la rue Gambetta, mais l'intérêt d'améliorer l'attractivité de cette rue est beaucoup plus limité.
- Dans le scénario 1, la liaison Mont-de-Marsan/Duran/Roquelaure avec Toulouse est plus rapide en allant vers Toulouse, moins rapide dans l'autre sens. C'est l'inverse avec le scénario 2.
- Le scénario 2 permettrait aussi une continuité de trajet pour une voiture remontant la rue d'Alsace et qui pourrait, après le pont, continuer sa lancée sur la rue de Lorraine qui est le prolongement des commerces. Le scénario 1 ne le permet pas.
- Le scénario 2 renforce l'effet dissuasif pour éviter que les voitures coupent par la rue d'Alsace pour rejoindre la Haute-Ville par rapport au trajet passant par le pont de Hoche, puisque la rue Gambetta ne sera pas remontable.

- Le scénario 1, en sens horaire, est théoriquement plus fluide car constitué essentiellement de virages à droite, toutefois, la plupart des carrefours sur l'itinéraire sont des carrefours à feu limitant l'intérêt pour cela.

Tout cela nous conduit à privilégier le scénario 2.

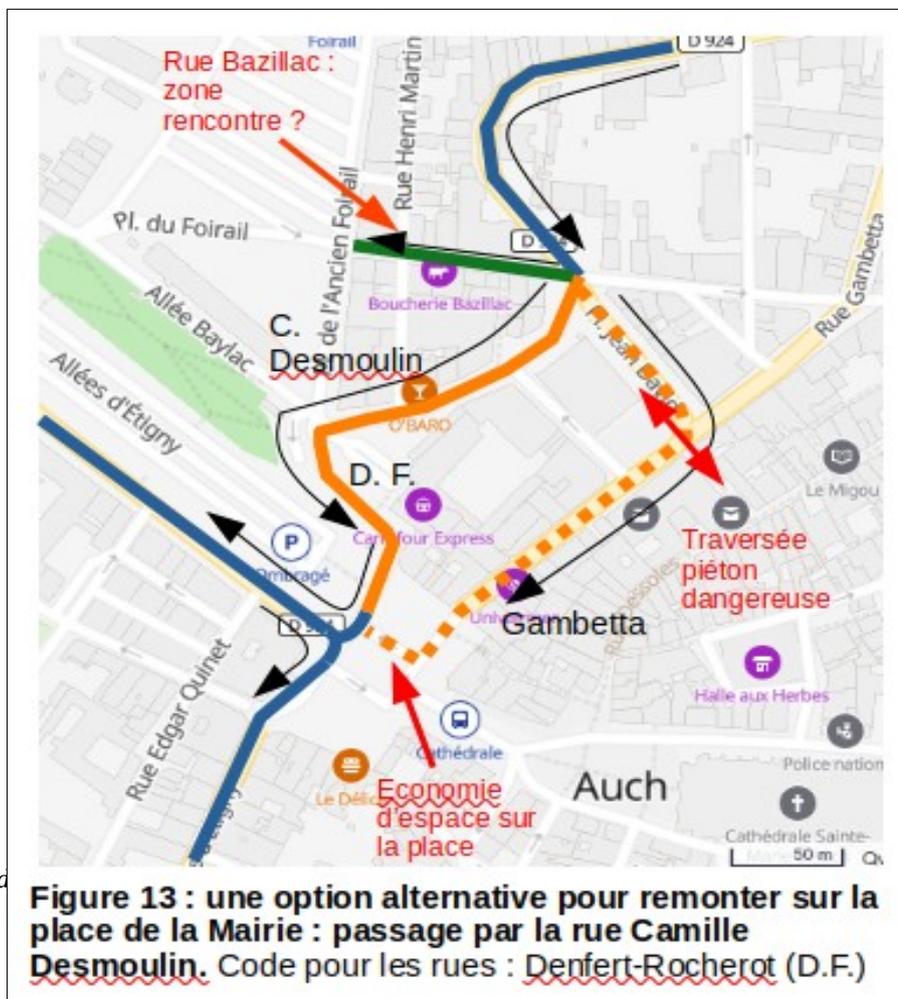
A noter que le scénario 2 permet également une optimisation intéressante (figure 13) : au lieu de faire passer le flux montant la rue de Lorraine sur la rue Gambetta pour atteindre la place de la libération, il pourrait être envisagé de le faire passer par la rue Camille Desmoulins (déjà dans ce sens unique) puis place Denfert Rochereau dont il faudrait inverser le sens unique.

Ceci permettrait d'encore réduire le besoin de circulation sur la place de la Libération en éliminant le petit tronçon de trajet de l'embouchure de Gambetta à celle du Dr Samalens (ultime « coude » du trajet sur la place de la Libération, voir flèche rouge sur la figure 13). Il y aurait juste à conserver une voie simple pour la desserte de la place Salinis et de son parking. Ceci permettrait aussi de ne plus avoir à couper la circulation de transit lorsque des manifestations se tiennent sur la place de la Libération.

De plus, le tronçon de la rue Gambetta entre la place Jean David et la place de la Libération n'aurait plus besoin d'être circulé et pourrait être mis en zone piétonne ou de rencontre, encore une opportunité d'améliorer le cachet de la zone, mais également de la sécuriser avec l'usage actuel de nombreux piétons de traverser la rue Gambetta au niveau de la rue du Mazagran, traversée dangereuse qui ne le serait plus (signalé en rouge sur figure 13).

Il n'est par contre pas sûr que ce scénario soit compatible avec les contraintes de circulations des bus, sauf à trouver des itinéraires alternatifs.

A noter que ce scénario 2 nécessite probablement d'identifier un itinéraire direct par des « petites rues » pour que les riverains de la rue de Metz puissent amener des enfants à l'école Guynemer sans passer par la rue d'Etigny qui sera en contresens pour l'aller (plusieurs solutions semblent possibles).



Sur les parkings, dans une telle configuration, les voitures arrivant de la rue Dr Samalens passent devant l'entrée du parking du tribunal (situé sur la rue Dr Samalens) et celles venant de Lorraine passent devant l'entrée du parking de l'Ancien Foirail et du parking souterrain. Tout le monde peut se garer.

Concernant l'impact sur les commerces,

- le bar situé sur la rue Camille Desmoulins et le bar sur la place Denfert-Rochereau auront plus de circulation à côté de sa terrasse, effet négatif pour le confort en terrasse, effet positif sur la visibilité,
- la supérette, place Denfert Rochereau, avec plus de trafic bénéficiera de plus de visibilité,
- les bars et restaurant de la place de la libération, notamment ceux jouxtant l'arrivée de la rue Gambetta, auront l'effet inverse : terrasses plus attractives et moins de visibilité (quoique la baisse de visibilité d'un établissement situé sur la place de la libération, qui plus est réaménagée et globalement plus attractive, n'est pas une certitude).
- les commerces du tronçon de rue Gambetta supérieur devraient être bénéficiaires avec une rue plus agréable à parcourir pour les piétons, voire éventuellement quelques possibilités d'ajouter parkings zone bleu devant les commerces.

Cette configuration pose la question des pistes cyclables le long de l'axe. Si l'installation de 2 pistes cyclables sur l'avenue de Lorraine et la rue Gambetta, une fois celles-ci en sens unique, ne semble pas poser de problème. Par contre, une double piste cyclable (nécessaire avec un sens unique montant), ne sera peut être pas possible rue Camille Desmoulins (mais devrait l'être, place Denfert Rochereau). Toutefois, il semble possible de trouver des trajets alternatifs pour les vélos sur ce trajet, dans une haute ville dense en rue, par exemple :

- pour la descente : passage par la rue Gambetta, sur toute sa longueur, qui sera plus direct pour les vélos ;
- pour la montée, rue de Lorraine puis rue Gambetta (circulation actuelle des voitures), pour éviter le bas de la rue Gambetta, très pentu.

Enfin, cette configuration pourrait être une opportunité de mettre en zone de rencontre ou zone piétonne la rue commerçante de Bazillac (en vert, figure 13), en effet, son sent actuel pour sortir de la place de l'Ancien Foirail n'aurait plus d'intérêt : on rentrerait dans la rue Camille Desmoulins pour se retrouver au rond point de la Place Denfert-Rochereau que l'on peut prendre directement depuis la place de l'Ancien Foirail. La zone de rencontre permettrait la mise en sens inverse de la rue une possibilité d'y rentrer depuis la rue de Lorraine pour plus de fréquentation. Mais peut-être pas autant d'intérêt par rapport à la possibilité d'améliorer le cachet de la rue en la passant piétonne avec une fréquentation qui ne semble pas dépendre de la possibilité de la traverser dans ce sens. Ce serait peut être même la possibilité de terrasses pour les points d'alimentation, possibilités qu'une mise en zone de rencontre pourrait peut-être conserver (au détriment de quelques parkings toutefois).

Dans tous les cas, les sens de circulation des « petites rues » qui sont entourées par le projet de boucle (Etigny, Metz, Sadi-Carnot, Lorraine, Gambetta ou Camille Desmoulins) seront revus, au besoin, pour limiter les possibilités de raccourcis à travers le centre ville.

Si l'on choisit d'utiliser le boulevard de Roquelaure pour la remontée en Haute Ville au lieu de l'intégralité de la rue Lorraine, on crée un scénario 2 bis (cf. figure 12 bis). Le boulevard Roquelaure y resterait en double sens (contrairement à Lorraine en sens unique) pour permettre la liaison entre la rue du 8 Mai et les quartiers longeant le chemin du Baron.

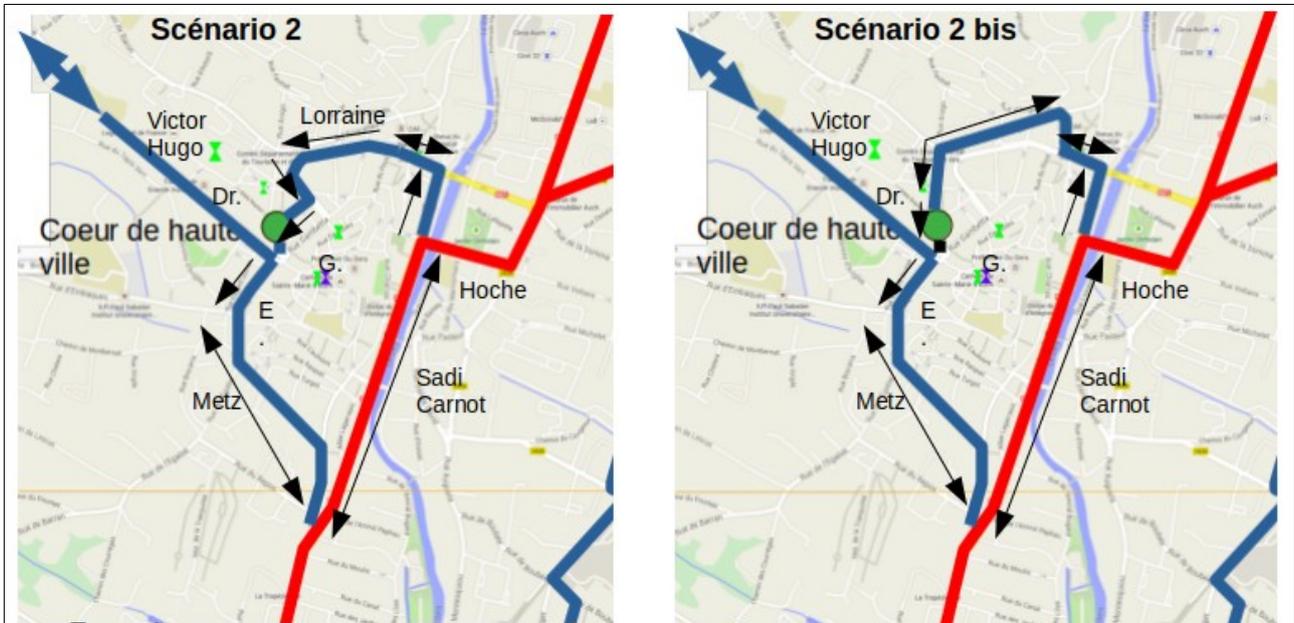


Figure 12 bis : liaison Mont-de-Marsan et Coeur Haute Ville avec Tarbes : 2 variantes du scénario 2.
Codes pour les rues : Dr. Samalens (Dr.), Etigny (E.), Gambetta (G.)

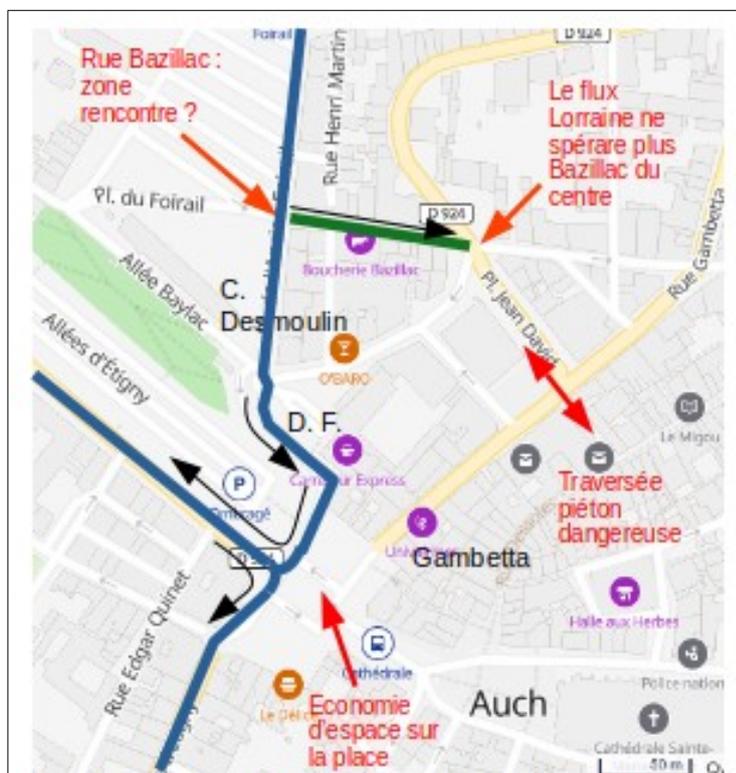
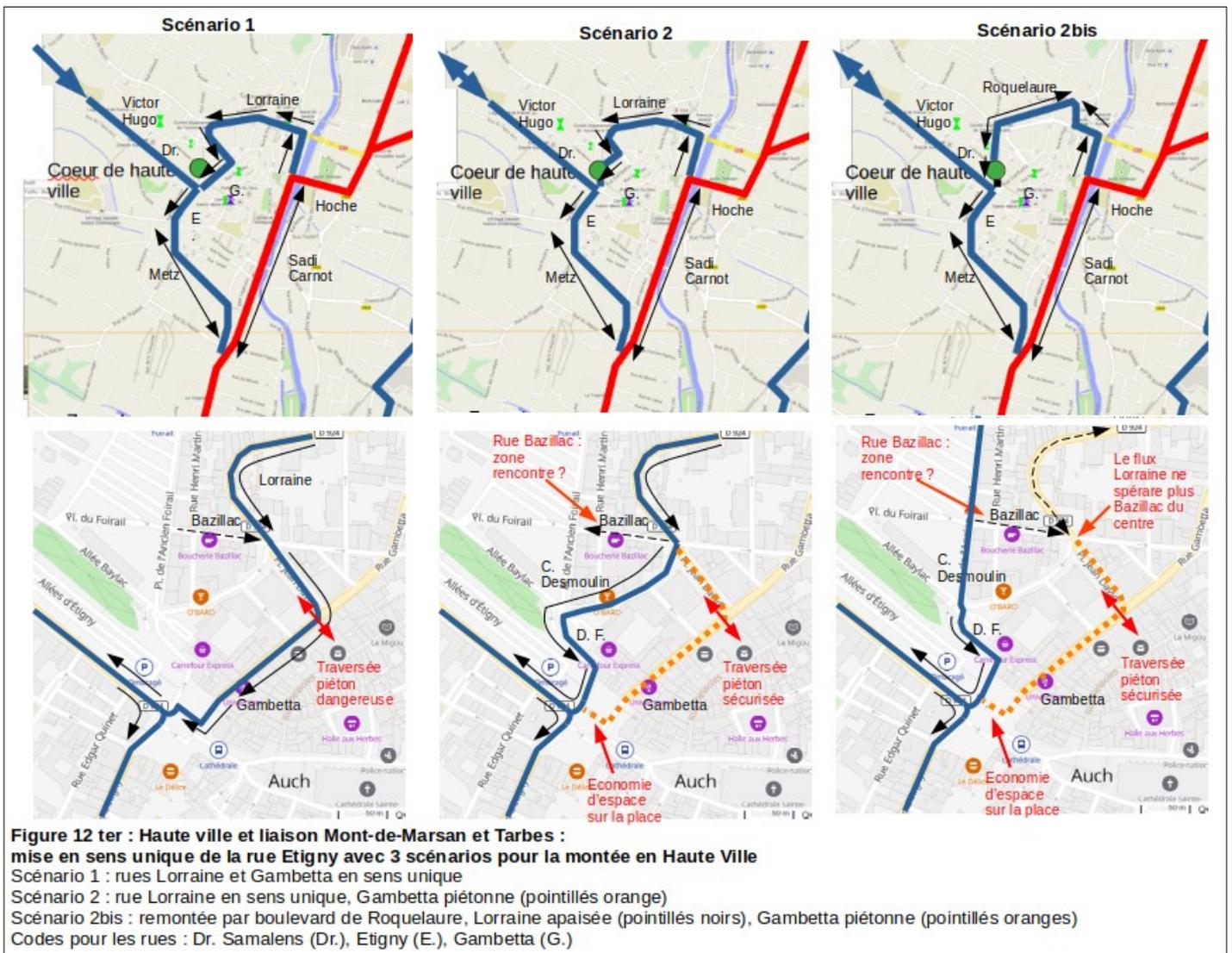


Figure 13 bis : scénario 2 bis : remontée sur la place de la Mairie : passage par la rue Camille Desmoulin.
Code pour les rues : Denfert-Rocherot (D.F.)

Ce scénario 2 bis présente globalement les mêmes avantages que le 2. Cependant, il élimine certains inconvénients de ce dernier sur les rues proches de la place de la Libération avec quelques avantages complémentaires (figure 13 bis) :

- Ce bar situé sur la rue Camille Desmoulins ne se retrouvera plus devant un axe de circulation important, tout en restant à proximité du flux.
- Ce scénario permet d'envisager un apaisement important du centre ville avec la rue de Lorraine réservée à du trafic modéré de déserte à partir de la jonction avec la rue Chateaudun. Cette rue de Lorraine sera d'ailleurs un itinéraire vélo intéressant pour rallier la Haute Ville depuis la basse ville, une fois son trafic apaisée, en effet, sa pente est modérée.
- La rue de Chateaudun serait en sens unique, permettant de rendre plus agréable cette rue, d'installer des pistes cyclables, voire de rajouter des parkings voitures zone bleu devant les services publics qui s'y trouvent (CAF, URSAFF, CPAM).
- La rue de Bazillac ne serait plus « coupée » du centre historique par une rue à fort trafic (Lorraine) permettant d'envisager une continuité de zone apaisée (voire de rencontre) avec rue Dessoles et place de la Libération qui pourrait y amener plus de flux piéton et vélo.

Enfin, toujours dans l'optique d'améliorer la cachet du centre ville, une réfection de la place du Foirail pourrait être envisagée en réduisant les places de parking pour créer des zones de parc ou agrément. Le parking pourrait être reportée sur le parking souterrain ou bien on pourrait tabler sur des parkings de délestage à l'entrée d'Auch pour réduire le besoin. L'augmentation du nombre de places payantes (en maintenant des zones bleues pour les commerces, voire en les augmentant) contribuerait à ce report de parking, tout en gardant la possibilité de parking pour les riverains via des cartes riverains.



Les 3 scénarios (1, 2 et 2 bis) sont récapitulés dans la figure 12 ter ci-dessous.

Ces 3 scénarios ont été soumis à consultation du public avec pour bilan une préférence pour le scénario 2bis, et des avis qui pointent qu'il est le plus favorable aux mobilités actives (cf. annexe 3). C'est ce scénario qui est retenu dans la suite.

Tronçon du boulevard Sadi-Carnot entre Metz et Amiral Bugard

Comme indiqué dans la partie sur les axes de transit traversant, le tronçon de du boulevard Sadi-Carnot entre les intersections avec la rue de Metz et la rue Amiral Bugard, est probablement trop étroit pour la mise en place de pistes cyclables dans les 2 sens (tronçon orange sur figure 13 bis).

Nous envisageons 2 options :

- option 1 : faire passer les vélos, dans les 2 sens, par la rue de l'Amiral Bugard et la rue du Moulin (itinéraire vert trait plein sur figure 13 bis) ou autre rue rejoignant la route des Pyrénées plus loin,
- option 2 : faire passer les vélos, dans les 2 sens, par les rues de Metz, Pont National et Raspail (itinéraire vert pointillés sur la figure 13 bis),
- option 3 : prévoir un sens unique sur le tronçon orange de Sadi-Carnot avec l'autre sens assuré par les rues du 14 Juillet et du Pont National (en violet). L'ensemble de ces rues seraient alors dotée de

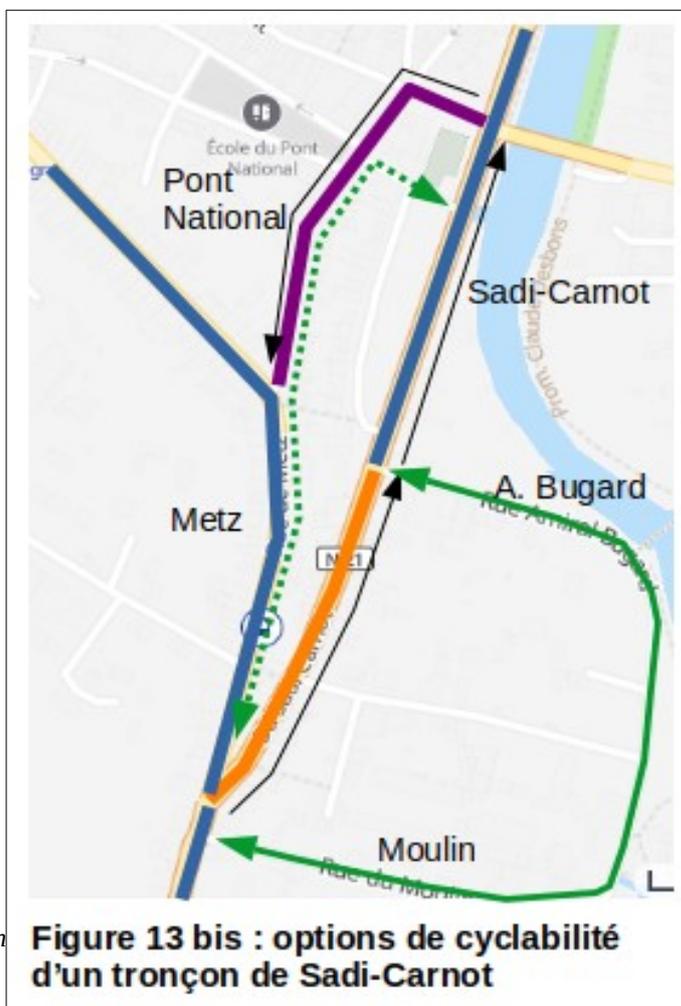
pistes cyclables dans les 2 sens. Le sens proposé sur la figure 13 bis correspond à celui qui est cohérent avec la circulation à droite.

L'option 1 semble la plus facile de mise en œuvre, sans besoin d'aménagements particuliers. En effet, la rue Amiral Bugard, la rue du Moulin et les suivantes (rue du Canal, rue du Jardin) sont déjà des rues apaisées. Elles sont plates et leur circulation est agréable. La rue Amiral Bugard pourrait probablement faire l'objet de quelques plantations d'arbres pour l'ombrage.

L'option 2 ne demande pas d'aménagement particulier à termes, lorsque la politique (et les aménagements correspondants) pour maintenir les flux motorisés importants sur les voies dédiées et éviter les raccourcis sera mise en place ; à ce moment, la rue Pont National sera apaisée et confortable pour la circulation vélo. Ceci passera toutefois nécessairement par des aménagements nouveaux sur cette rue pour décourager toute utilisation comme « coupure » entre rue de Metz et Sadi-Carnot. Cela pourrait aussi passer par une mise en sens unique de la rue Pont National de préférence dans le sens descendant, ce qui permettrait :

- pour le trafic motorisé arrivant de l'Ouest par la rue de Metz, de rejoindre Sadi-Carnot par la rue Pont National en évitant un virage en épingle à gauche à l'intersection Metz/Sadi-Carnot ;
- pour les vélos, une remontée sécurisée en double sens cyclable et une descente peu problématique au milieu du trafic motorisé limité à 30 km/h, ce qui est surtout intéressant pour les vélos arrivant du haut de la rue de Metz et non pas ceux arrivant du bas qui auront une côte à monter pour atteindre Pont National.

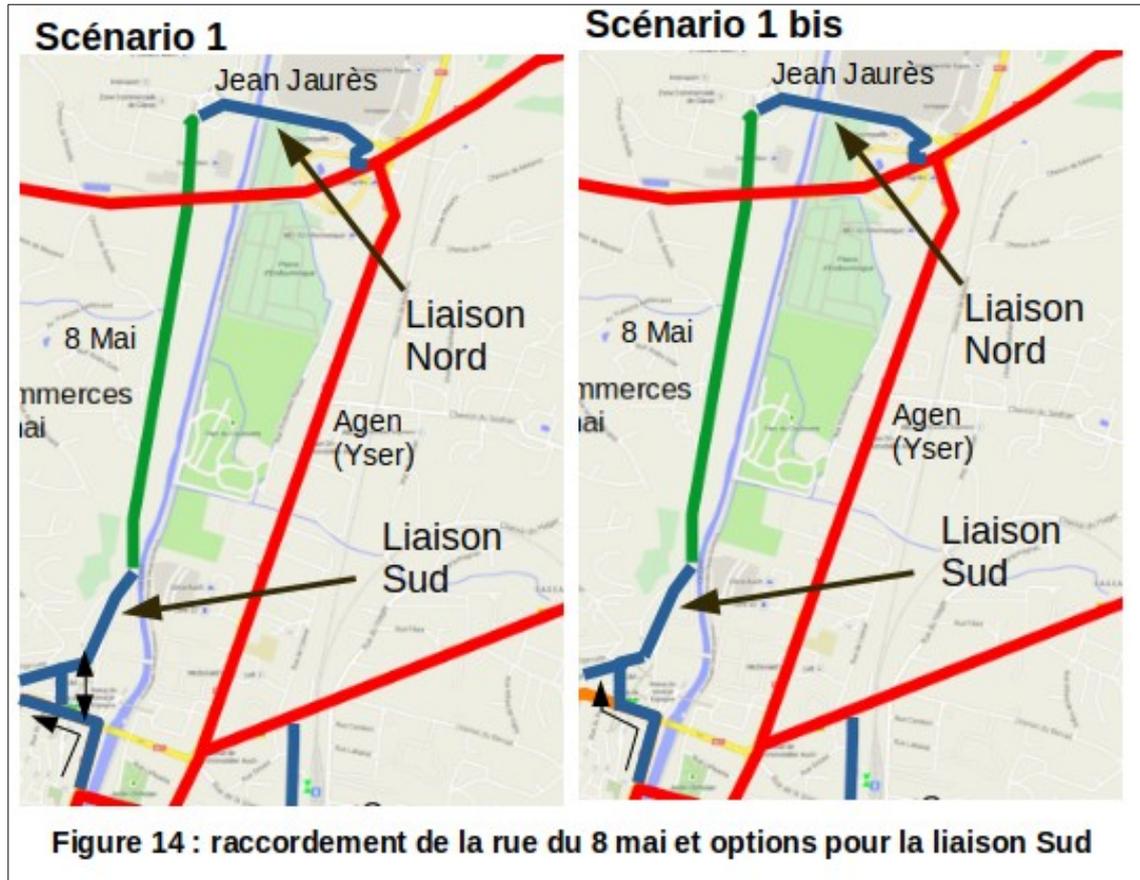
L'option 3 nécessite des aménagements plus importants et pose peut-être des problèmes de circulabilité pour les poids lourds sur la rue du Pont National. Elle serait toutefois une option potentiellement aussi intéressante que l'option 1 : trajet plus court, mais cohabitation avec le flux de voiture moins agréable.



Raccordement de la rue du 8 mai

Le raccordement de la rue du 8 mai au reste du réseau peut se faire (figure 14) :

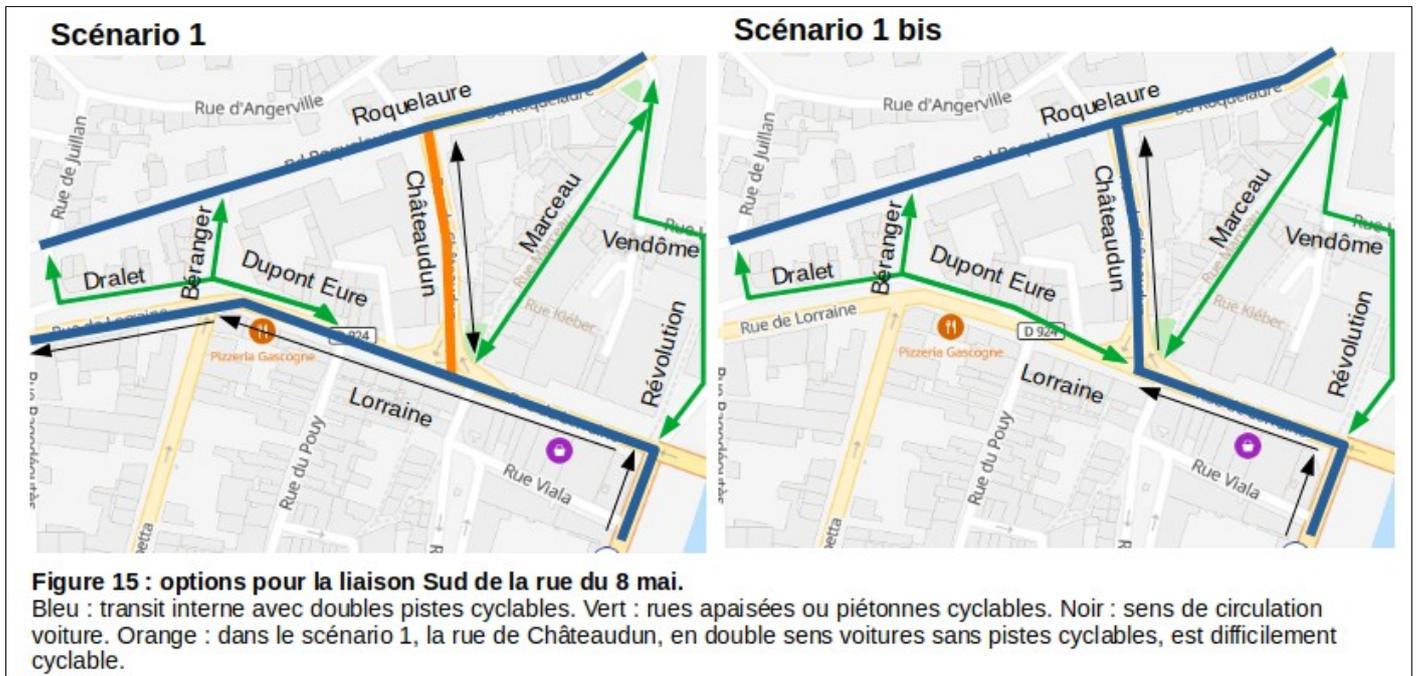
- au Nord, de manière évidente, via l'avenue Jean-Jaurès et le rond point de St Cricq,
- au Sud, par le boulevard de Roquelaure et la rue de Châteaudun, mais avec 2 variantes selon que la rue de Lorraine est conservée comme rue de transit interne ou pas. Selon le cas la rue de Châteaudun sera en sens unique (scénario 1bis) ou en double sens (scénario 1).



Les 2 variantes de raccordement Sud sont illustrées dans la figure 15 avec la cyclabilité des voies :

- Scénario 1 : la rue Lorraine étant conservée intégralement comme axe de transit interne, il est intéressant que la rue Châteaudun reste en double sens pour assurer la liaison dans les 2 sens entre rue de Lorraine et rue du 8 Mai. Mais cette rue est alors trop étroite pour accueillir des pistes cyclables. Toutefois, il existe de nombreuses possibilités de liaisons vélos par des rues proches qui peuvent pallier à cela (en vert sur figure 15) : rues Marceau, l'enchaînement quai de la Révolution et rue Vendôme, l'enchaînement rue du Pont de l'Eure et rues Béranger ou Etienne Dralet.

- Scénario 2 : la rue de Lorraine, cessant d'être une voie de trafic interne au dessus de l'intersection avec la rue Châteaudun, il est logique que la rue Châteaudun soit en sens unique en cohérence dans la continuité de la rue de Lorraine. Cela permet d'envisager des pistes sur le rue de Châteaudun, éventuellement, ou d'améliorer le cachet de cette rue et l'espace de parking zone bleu devant les services publics (URSAFF, CAF, CPAM).



En cohérence avec le résultat de la consultation sur les agencements pour la Haute Ville (cf. paragraphe précédent et figure 12ter), c'est le scénario 1 bis qui est retenu par la suite.

Par ailleurs, la rue du 8 Mai, elle-même, semble trop étroite pour cela sur une bonne partie de sa longueur, comme l'ont confirmé les réflexions du réaménagement récent qui, avec le double sens motorisé, n'ont eu d'autre choix que d'installer de simples bandes cyclables (et non pas pistes séparées physiquement) sur cette rue avec une taille minimale et peu confortables et peu sécurisantes pour les vélos.

Enfin, sur l'avenue Jean-Jaurès, au Nord, il semble possible d'installer des pistes cyclables en double sens, en mordant sur les espaces verts du côté de l'hippodrome. Le pont sur le Gers pose toutefois difficulté. La création d'une passerelle attenante au pont pour les piétons et/ou les vélos pourrait résoudre ce point.

Cela amène à nouveau à réfléchir à un système de sens unique pour l'ensemble.

Pour autant, sur l'Avenue Jean-Jaurès, il ne semble pas pertinent de mettre cette voie en sens unique sauf à perturber fortement la fréquentation de la zone commerciale au bout Ouest de l'avenue : en effet, les voitures venant de la RN124 ne pourraient plus faire l'aller retour vers cette zone, et devrait dans un des sens, repasser par le centre d'Auch.

Pour la rue du 8 Mai, pour une mise en sens unique, nous privilégierons plutôt le sens allant du Sud au Nord, qui semble le plus approprié pour créer le moins possible de tort aux commerces de la rue :

ce sens permet en effet aux Auscitain.e.s venant du centre ville d'accéder aux commerces de la rue comme actuellement, en remontant la rue du 8 Mai, sans allongement de trajet. Si le retour sera plus long, nous supposons que l'effet psychologique d'un trajet aller restant comme d'habitude sera plus favorable. Par ailleurs, le choix de l'autre sens de circulation obligerait les Auscitain.e.s, en passant par avenue d'Yser/route d'Agen puis avenue Jean-Jaurès, à passer d'abord devant le centre commercial de l'Est de l'avenue Jean-Jaurès, incitant peut être certain à privilégier cette zone par rapport à la rue du 8 Mai.

Quid toutefois de l'accès des habitant.e.s des quartiers desservi.e.s par la rue du 8 Mai ? Cette configuration impliquerait pour elles et eux les trajets suivants :-

- accès à la direction Durban/Roquelaure/Mont de Marsan : via le rond point de St Cricq et la RN124 au Nord, sans changement sauf pour les habitants les plus au Sud qui passaient peut-être par le centre ville et la rue Victor Hugo,
- accès à Toulouse : sans changement, RN124 via le rond point de St Cricq,
- accès à Tarbes : sortie d'Auch puis nouvelle entrée par l'Avenue d'Yser, soit un rallongement significatif,
- accès à la Haute-Ville : passage par l'avenue d'Yser, puis avenue Hoche, boulevard Sadi-Carnot et rue de Lorraine (en passant devant la sortie Sud de la rue du 8 Mai) et accès à la place de la Libération selon un trajet différent entre scénario 1 et 1 bis, soit un rallongement très significatif pour un trajet probablement fréquent.

Cela nous amène à chercher une solution d'amélioration.

Pour le quartier de la poudrière, une option pourrait être que l'impasse de la poudrière qui le dessert aient un sens unique vers le Sud et que sa continuité soit rétablie, nous ne savons pas si cela est possible.

Pour le quartier desservi par l'Avenue François Mitterand, le quartier est relié au boulevard Roquelaure par la rue Dugommier qui pourrait être l'alternative.

Toutefois, pour le quartier desservi par la rue Tarrible, il n'y a pas de solution.

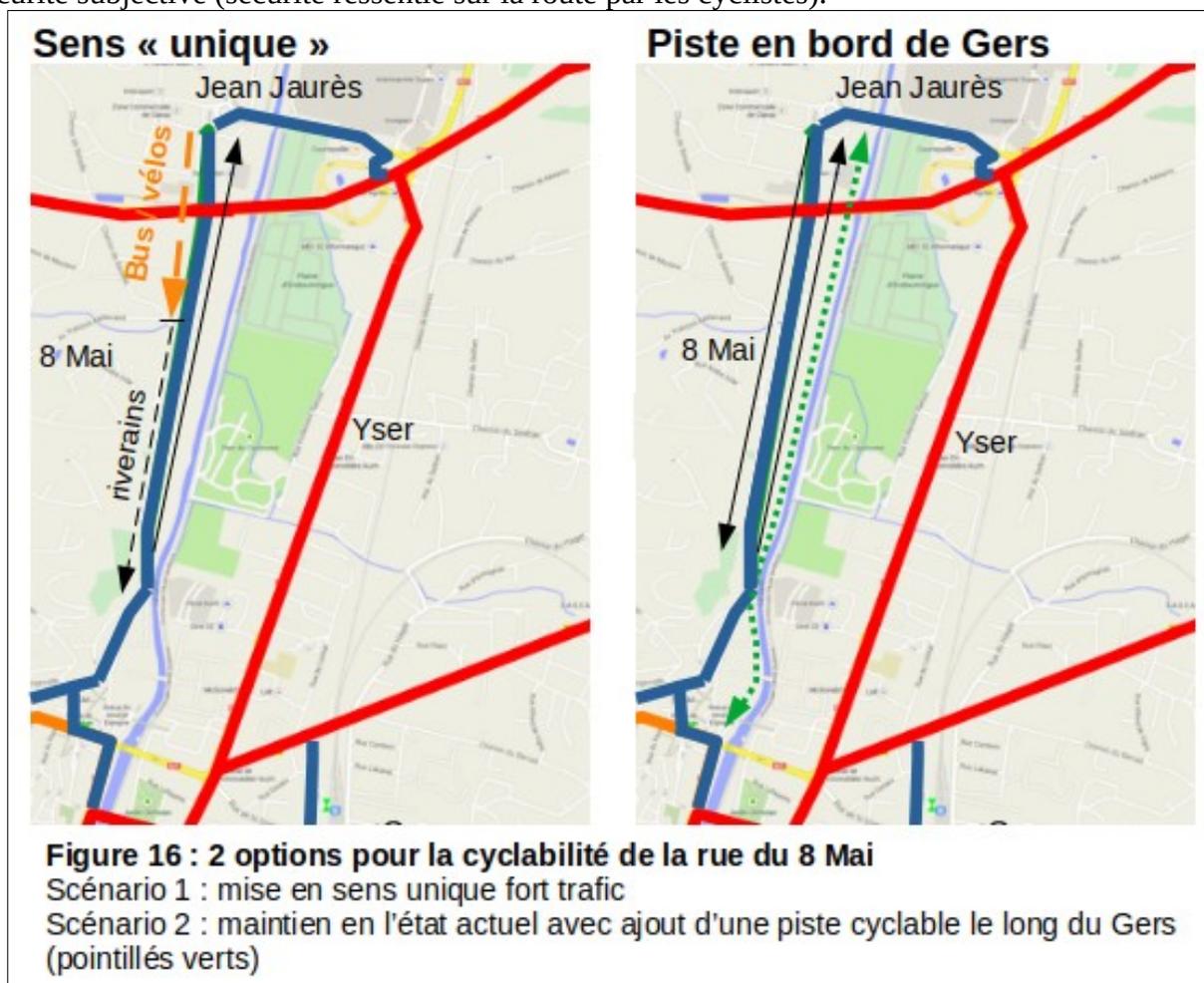
Une piste pourrait être un maintien en double sens de la rue du 8 Mai, du boulevard Roquelaure jusqu'à la rue Tarrible, voire jusqu'au rond point en face de la salle Villa (salle de sport), rond point qui dessert le quartier de l'avenue François Mitterand (figure 16, « sens unique »).

Cela semble envisageable, car alors, le tronçon allant du Nord vers le Sud ne serait plus un tronçon de transit interne, mais un tronçon utilisé uniquement par les habitant.e.s des quartiers desservis. Il serait donc un tronçon de faible trafic et les vélos pourraient circuler avec les voitures (éventuellement avec bande cyclable si la place le permet). Cela permettrait aussi de prendre en compte les besoins de circulation des bus. Il resterait une piste cyclable de l'autre côté de la voie, dans le sens Sud vers Nord où le trafic sera attendu plus important.

Enfin, dans cette configuration, et si il y a un besoin pour la circulation du Nord vers le Sud des transports en commun sur la rue du 8 Mai, on pourrait proposer qu'il y ait une voie bus depuis le rond point de Leclerc jusqu'au rond point salle Vila qui permette la circulation de bus/navettes en contresens de la circulation générale, du Nord vers le Sud (flèche noire en pointillés sur la figure 16). On n'installerait alors pas de piste cyclable dans ce sens pour ce tronçon et les vélos circuleraient sur la piste de bus.

Autre alternative à la mise en « sens unique » de la rue du 8 Mai : créer une piste cyclable bidirectionnelle le long du Gers accessible depuis le Quai de la Révolution au Sud, à l'entrée de la Caserne d'Espagne, et remontant jusqu'à Jean-Jaurès (cf. figure 16).. Cette alternative n'est

pertinente que si l'accès aux commerces de la rue du 8 Mai est possible depuis la piste. Elle reste sous-optimale, car ne permettant pas la cyclabilité totale de la rue du 8 Mai, mais est potentiellement plus simple que la mise en « sens unique ». Par ailleurs, il reste les bandes cyclables sur cette rue du 8 Mai qui apporte une sécurité objective, même si elles ont peu d'impact sur la sécurité subjective (sécurité ressentie sur la route par les cyclistes).



Chemin du Baron

Le chemin du Baron garde sa vocation de desserte des quartiers amont ainsi que du lycée de Pardailhan. Il convient par contre de trouver une manière de stopper son utilisation comme raccourci pour éviter la rue Victor Hugo et rejoindre la RN124, avec des aménagements à installer après le lycée Pardailhan, ce qui ne devrait pas poser de problème technique, par exemple la mise en sens unique d'une partie du chemin de la Bigaoudère entre la D148 et le chemin du Baron.

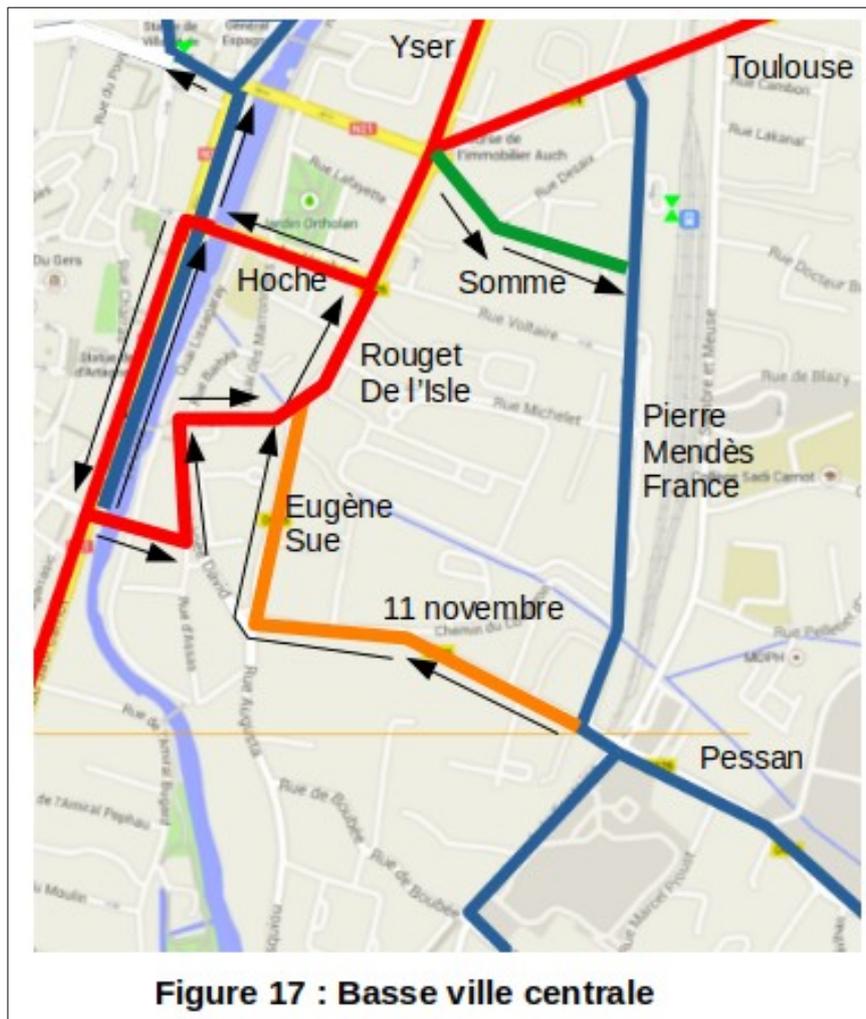
Basse ville centrale

Dans la basse ville, partie centrale sur l'axe Nord-Sud, il y a potentiellement une lacune. A ce stade, les voitures arrivant de Pessan ou du Garros n'ont comme solution d'accès à la Haute-Ville que :

- le pont de l'avenue Rhin et Danube, après avoir traversé le Garros, ce qui les fait retourner au Sud pour revenir au Nord,

- la rue de la gare (Pierre Mendès France) puis route de Toulouse pour rejoindre le Rond point de la Patte d'Oie, puis rue Rouget de l'Isle, pour enfin traverser le Gers sur l'avenue Hoche.
Il semble y avoir un manque de raccordement pour ces trajets.

Comme il n'y a pas de rues qui pourraient être des axes de transit internes suffisamment large pour accueillir des pistes cyclables et un double sens motorisés, nous proposons un système de sens unique en utilisant les rues du 11 Novembre, puis Eugène Sue (collège Mathalin) puis un bout de Rouget de l'Isle pour atteindre l'avenue Hoche et le pont du Gers (figure 17 en orange). Il s'agit d'un trajet identique à celui qui doit se pratiquer actuellement depuis le rond point de la gendarmerie.



Pour le retour, de la Haute Ville, qui amènera les véhicules à la jonction de la route des Pyrénées et de l'Avenue de Metz, il faudra prendre la rue Général de Gaulle.

Pour un retour de la direction Agen (avenue d'Yser), le trajet imposé par le système d'axe vu précédemment consisterait à prendre la route de Toulouse au rond point de la Patte d'Oie pour ensuite prendre l'avenue Pierre Mendès France (gare). Une option de raccourci pourrait être de prendre la rue de la Somme (en vert) pour relier Patte d'Oie directement à Mendès France. Cela nécessiterait de mettre la rue en sens unique dans ce sens. Le gain final vaut-il la peine d'un sens unique contraignant pour les habitant de cette rue ? Sachant que depuis l'avenue Yser, les voitures

devront tout de même prendre la Patte d'Oie et que l'entrée dans l'avenue Pierre Mendès France est ensuite très simple (tourner à droite prioritaire).

Quid de la rue Augusta, du pont Lagarrassic et de la rue Irénée David ? Nous proposons d'en faire des voies de desserte uniquement, avec modération de la circulation. Il conviendra de faire des aménagements adaptés pour éviter les tentatives de coupures.

Route de Pessan

Comme indiqué précédemment, cette route semble trop étroite pour imaginer y installer 2 pistes cyclables en plus du double sens de circulation voiture. C'est un des rares axes où nous n'avons aucune solution satisfaisantes pour les vélos :

- la mise en sens unique est impensable en l'absence de trajet alternatif réaliste pour les voitures,
- il n'existe pas de solution de trajet alternatif crédible pour les vélos par ailleurs.

Les pistes « de consolation » restantes pourraient être :

- l'installation d'une piste vélo bidirectionnelle de largeur minimaliste de 2,5 m,
- l'installation d'une piste dans le sens de la montée et une circulation vélos/voitures mixte dans le sens de la descente en aménageant la rue pour qu'une limite de 30 km/h soit bien respectée.

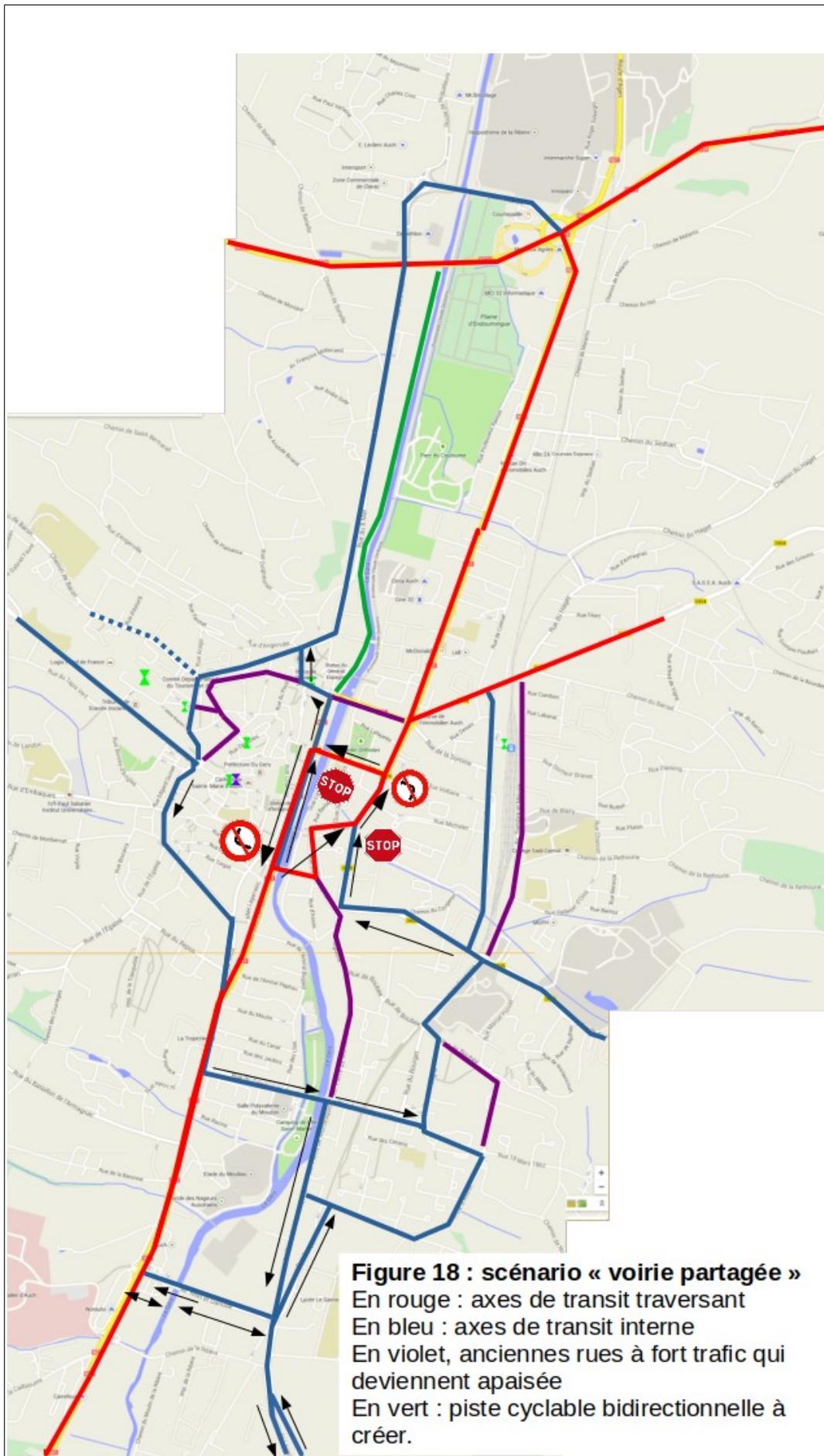
A noter que l'enjeu vélo sur cette route reste modeste au-delà de l'entrée du Conseil Départemental : on ne s'attend pas à ce que beaucoup de vélos fassent le trajet Auch-Pessan sur les horaires de pic de trafic (trajets domicile-travail) ne serait ce que parce que le reste de la route, jusqu'à Pessan n'est pas confortable. La principale source de trafic vélo sera donc la desserte des riverains de la route. Sur le tronçon à l'Ouest du Conseil Départemental, l'enjeu est plus important pour permettre l'accès vélos à cette institution et à son parc (employés et visiteurs).

e) Bilan des axes de transit traversant et interne

Le schéma ci-dessous (figure 18) récapitule les options proposées avec :

- en rouge, les grands axes de transit traversant,
- en bleu, les axes de transit interne,
- en violet, les rues à fort trafic actuellement qui seront à l'avenir des voies de dessertes.

La figure 18bis permet de comparer la situation actuelle et le scénario proposé.



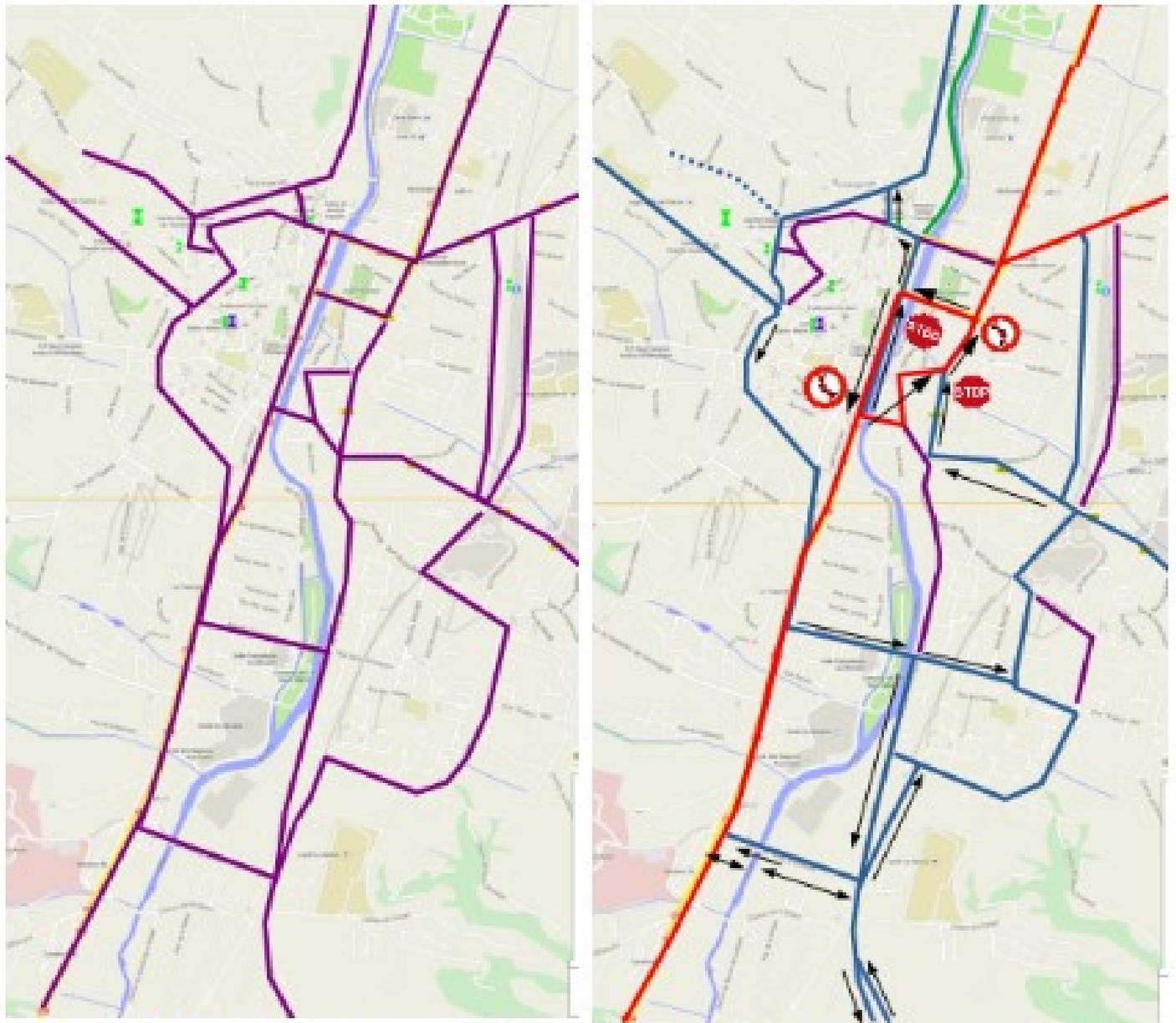


Figure 18bis : Evolutions globales. Situation actuelle à gauche, un scénario « voirie partagée » possible à droite.

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.

VI. AMÉNAGEMENTS IMMÉDIATS

a) Objectif et méthodologie

L'objet de cette partie est d'identifier des aménagements immédiats ne nécessitant pas de gros travaux de réaménagement et permettant tout de même des améliorations significatives pour la mobilité douce.

Pour identifier les aménagements immédiats, la méthode utilisée a été la suivante :

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.

Cette méthodologie permet d'identifier des petites zones à forts enjeux de reconnexion, avec des travaux relativement modeste par rapport au réaménagement complet de rues.

Nous partons du principe que les réaménagements complets de rues, aussi intéressants soient-ils pour les mobilités actives, vu leurs coûts, relèvent d'un échelonnement et d'un calendrier qui est déterminés principalement par l'état de dégradation de la rue et le trafic qu'elles accueillent. Les enjeux de fluidification des mobilités actives ne semblent pas pouvoir dicter ce calendrier. Par contre, dès qu'une rue est réaménagée, elle doit l'être en cohérence avec le scénario voiries partagées construit précédemment.

A noter que les itinéraires les plus cyclables d'Auch actuellement ne sont pas les itinéraires cyclables visés par le scénario « Auch voirie partagée ». En effet, actuellement, les itinéraires les plus cyclables évitent les grands axes, pour des raisons de sécurité et de confort, en utilisant des trajets parallèles ou alternatifs qui empruntent des rues à faible trafic. Ces itinéraires ne sont généralement pas les plus directs et rallongent les trajets vélo. L'enjeu dans le scénario « Auch voirie partagée » est de permettre aux vélos de circuler sur les grands axes grâce à des aménagements adaptés et sécurisants.

b) Itinéraires cyclables

En décembre 2022, une réunion a été proposée au réseau des cyclistes Vel'Auch pour identifier les principaux trajets/itinéraires cyclables à Auch.

L'approche a consisté à projeter une carte des rues d'Auch avec une matérialisation des principales « destinations » ou pôles d'attractivité de la ville, puis de voir quels trajets utilisent les cyclistes pour relier chacune de ces destinations une à une.

La première version ainsi obtenue a été consolidée via une consultation mail du réseau.

Le résultat est donné par la figure 19.

Les pôles d'attractivité retenus sont (ronds mauves sur la figure 19) :

- zone commerciale de Clarac
- rond point des Justes/Hippodrome
- zone commerciale Endoumingues
- parc du Couloumé
- zone commerciale du 8 Mai
- Circa/Cine32
- sortie Auch sur la route de Toulouse/entrée des Grisons

- gare SNCF
- rue commerçante d'Alsace
- place de la Libération/Cathédrale
- IUT
- sortie Auch sur rue Victor Hugo
- Conseil Départemental/sortie Auch sur route de Pessan
- quartier du Garros
- Mouzon
- Place du Maréchal Lannes
- commerces de l'avenue des Pyrénées
- complexe sportif du Moulias
- Grand Auch/Lycée du Garros
- zone commerciale/hôpital/sortie d'Auch sur avenue des Pyrénées

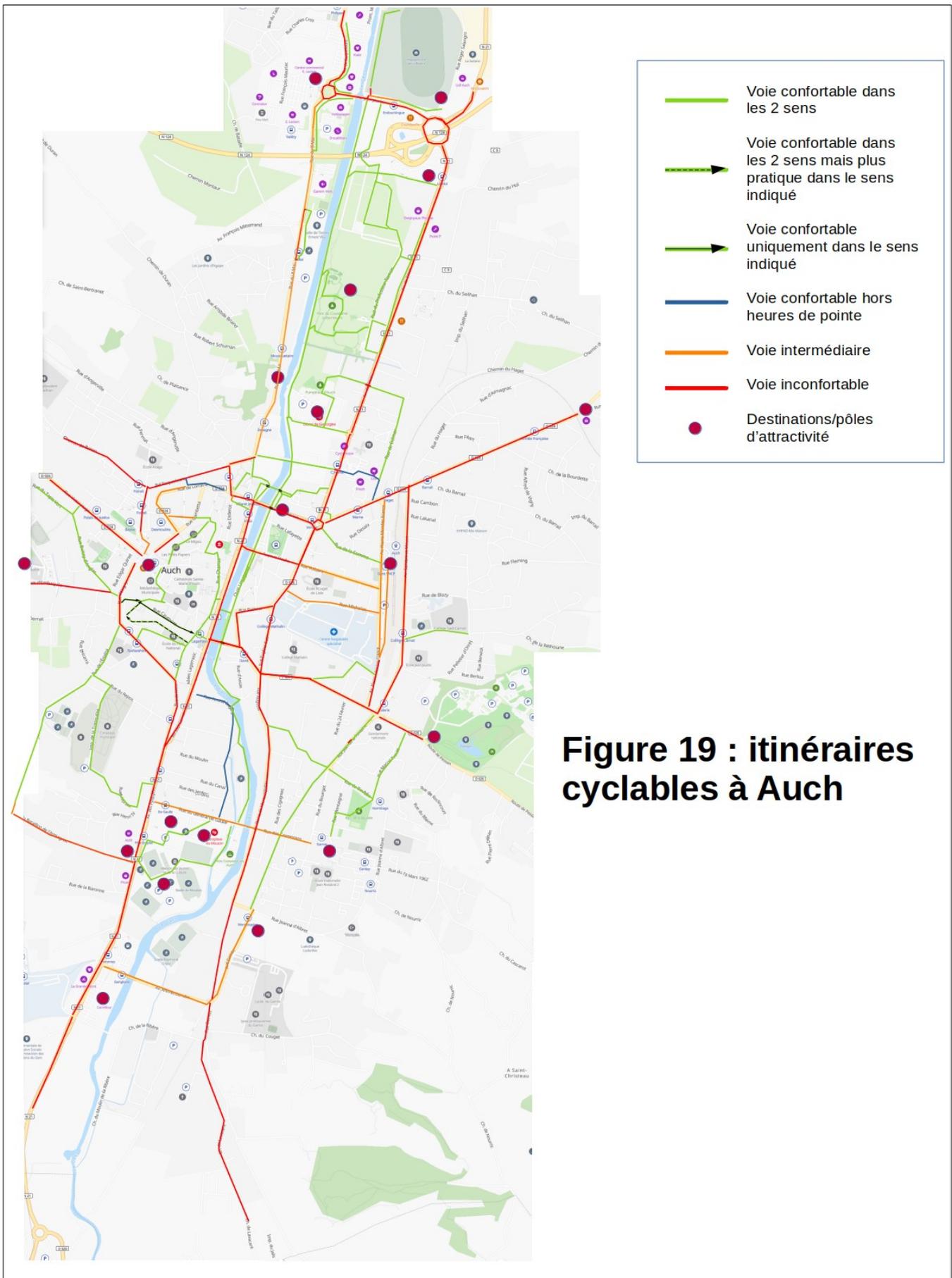
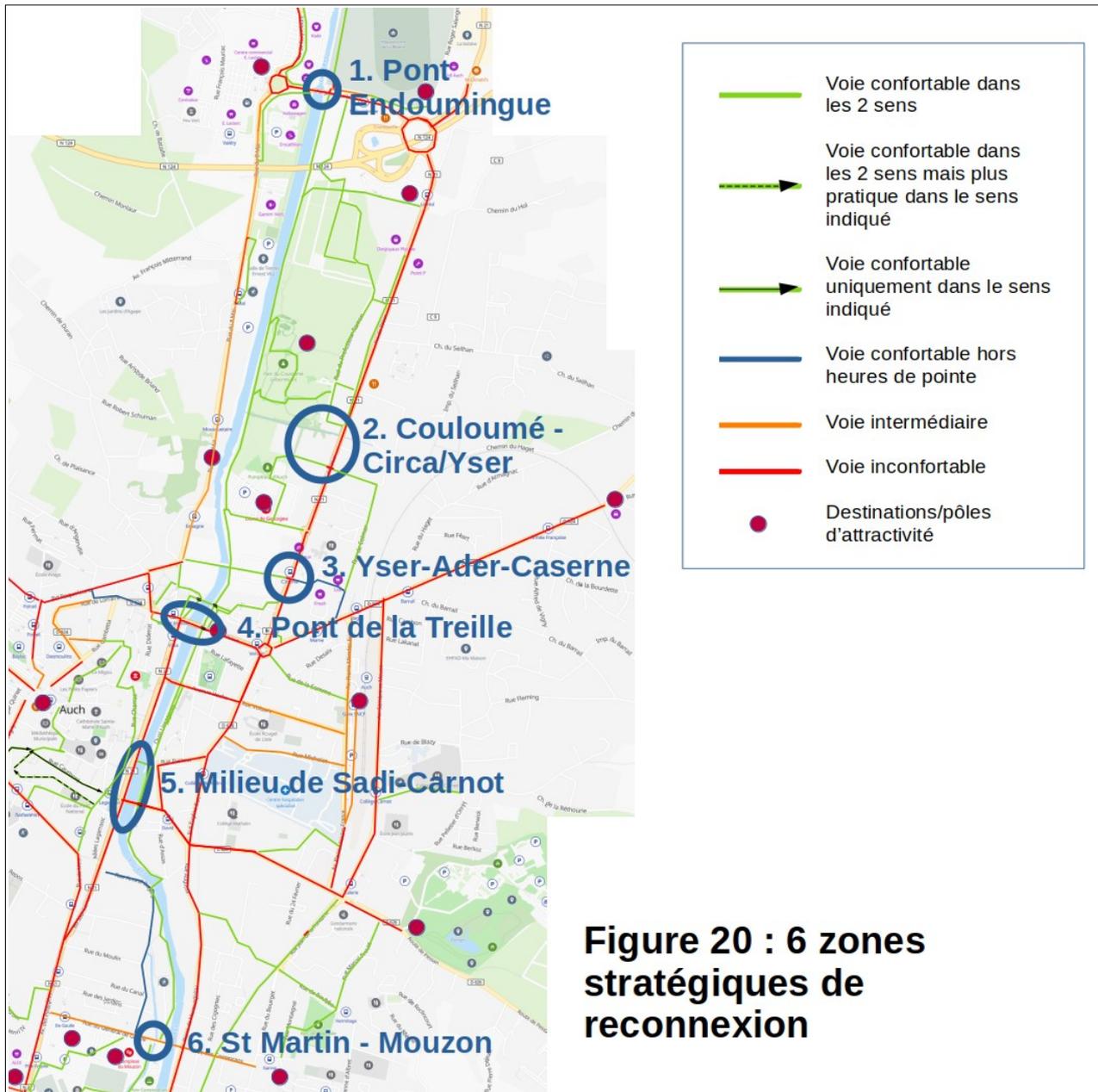


Figure 19 : itinéraires cyclables à Auch

c) 6 zones de reconnexion stratégiques

Sur la base des itinéraires cyclables de la figure 19 précédente, nous identifions 7 zones à fort enjeu de reconnexion. La figure 20 les localise et leur attribue un numéro qui est indépendant de leur priorisation.

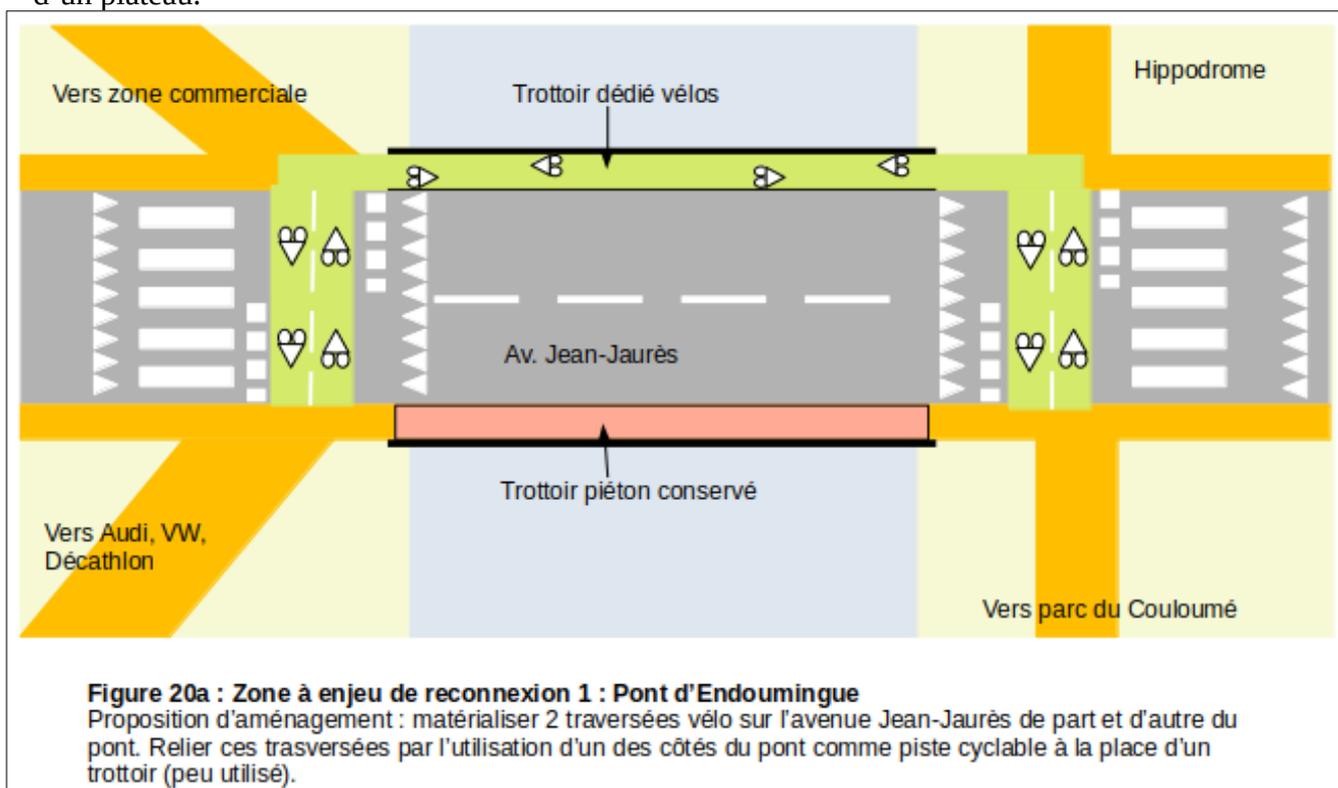


1. Pont Endoumingue

Ce pont « coupe » la liaison cyclable entre :

- les berges du Gers,
- le prolongement de la piste vélo de la rue du 8 Mai qui permet d'éviter le rond point de Clarac et longe le début de l'avenue Jean-Jaurès bordant le parking Audi jusqu'au pont,
- le cheminement piétons/vélos qui dessert la partie Est de la zone de Clarac (du pont jusqu'à Mr. Bricolage et la route du Mourrousin),
- le prolongement des berges au bord de l'hippodrome,
- le cheminement piétons/vélo qui va jusqu'au Lidl.

La figure 20a ci-dessous fait une proposition d'aménagement pour assurer ces reconnexions : utilisation du trottoir Nord du pont comme piste cyclable bidirectionnelle, matérialisation de traversées vélos parallèles aux passages piétons de chaque côté du pont. Mise en place sur le pont d'un plateau.



2. Couloumé/Circa/Yser

Sur cette zone, il s'agit de reconnecter :

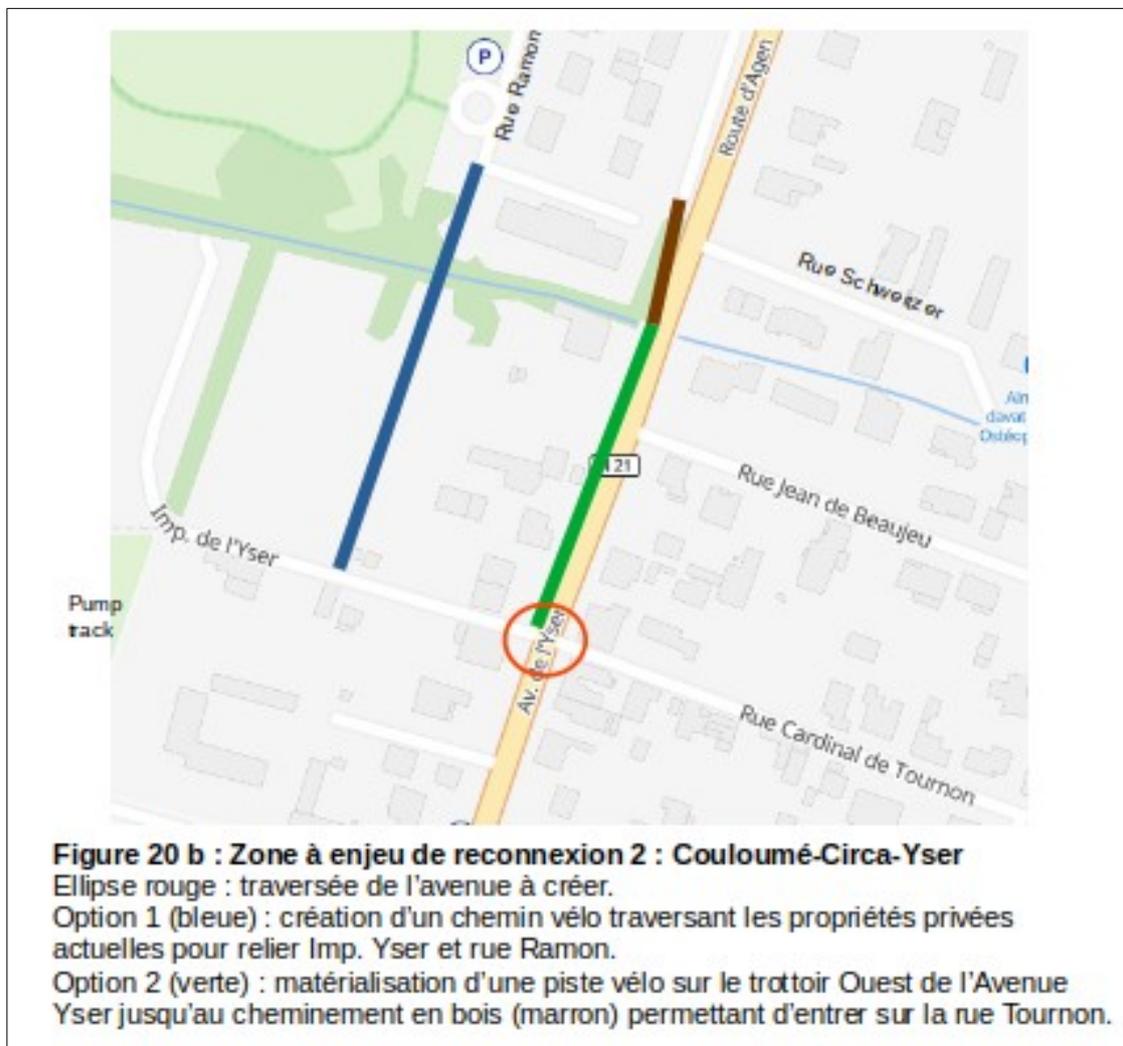
- le débouché de la rue Cardinal de Tournon, qui permet d'arriver de la route de Toulouse via la rue Colmar apaisée,
- les rues de Ramon et Galard, rues apaisées qui permettent de longer une grande partie du Nord de l'Avenue d'Yser mais aussi de rejoindre via les voies goudronnées du Nord du parc du Couloumé la zone d'Endoumingue,
- l'impasse de l'Yser qui permet d'accéder au parc du Couloumé et à la promenade du Gers.

La figure 20b ci-dessous fait une proposition d'aménagement pour assurer ces reconnexions.

A minima, il semble indispensable de prévoir une traversée vélo de l'avenue d'Yser au niveau du débouché de la rue Tournon.

Par ailleurs, pour reconnecter la rue Tournon aux rues Ramon ou Galard, 2 options sont proposées :

- une reconnexion avec la rue Ramon, option bleue sur la figure 20b qui serait sans doute la plus confortable pour les vélos mais nécessitant de créer un cheminement à travers d'actuelles propriétés privées,
- une reconnexion avec la rue de Galard, option verte sur la figure 20b, qui est sans doute plus accessible en créant une voie vélos sur le trottoir Ouest de l'avenue d'Yser. Cela nécessitera de couper/déplacer un ou deux des arbres longeant la rue.



3. Yser/Ader/Caserne

Sur cette zone, il s'agit essentiellement de faciliter la traverser de l'avenue Yser entre la rue Ader et l'entrée de la Caserne d'Espagne.

Une simple traversée vélo de la rue suffirait.

Cela permettrait pour les vélos de faire la jonction entre la route de Toulouse (via rue de Colmar) et les berges du Gers ou la rue du 8 Mai.

4. Pont de la Treille

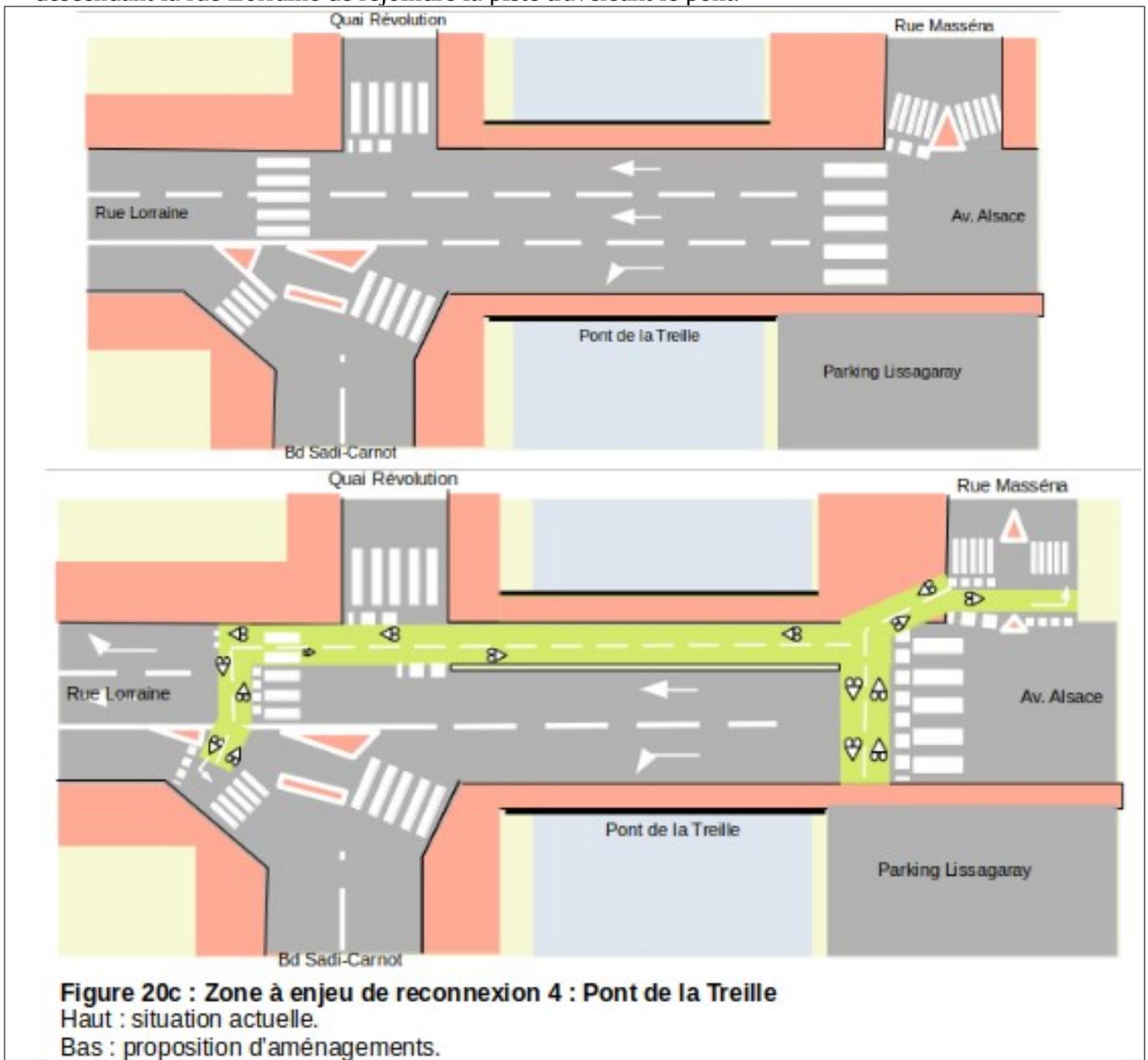
Ce pont « coupe » les itinéraires vélos suivants :

- quai de la révolution qui prolonge la rue du 8 mai,

- arrivées depuis la Haute Ville sur la rue de Lorraine,
- arrivées des berges du Gers le long de la rue Masséna,
- arrivées de vélos depuis le parking Lissagaray.

La figure 20c illustre une proposition d'aménagement :

- supprimer une des 3 voies voitures du pont pour faire une piste cyclable double sens permettant la traversée vélo du pont en double sens,
- matérialiser une traversée vélo entre cette piste et le parking Lissagaray,
- matérialiser une traversée vélo 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.



5. Centre Sadi-Carnot

Sur cette zone, l'avenue Sadi-Carnot fait une coupure entre les itinéraires vélos suivants :

- passerelle Saint Pierre : liaison Berges du Gers et Gare,
- rues Montebello et Rabelais : liaison Haute-Ville (aller),
- rue Caumont : liaison Haute-Ville (retour).

La figure 20d illustre une 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 Sadi-Carnot : prioritairement pour relier la place du 14 juillet et la Rue Cailhava et éventuellement la rue Arexy, ces rues débouchant ensuite sur les rues Caumont, Montebello et Rabelais.

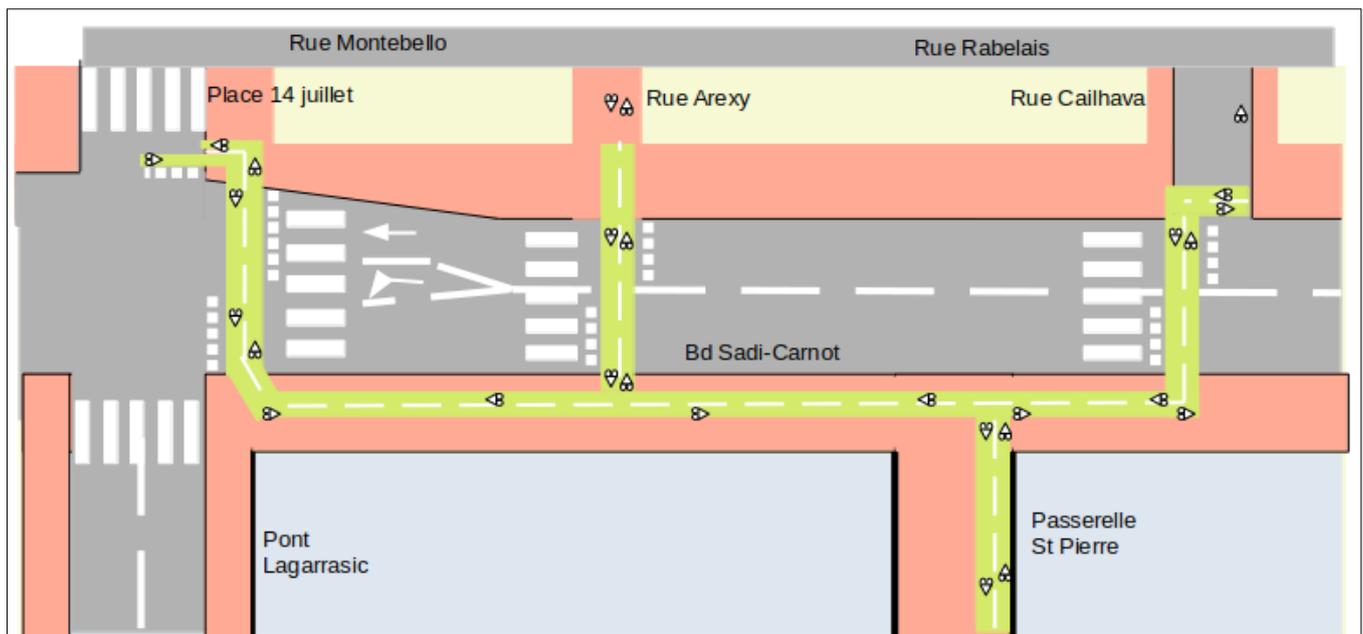


Figure 20d : zone à enjeu de reconnexion 5 : Centre Sadi-Carnot

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.

6. Saint Martin - Mouzon

Sur cette zone, le pont et la rue Général de Gaule font une coupure entre les itinéraires vélos suivants :

- les Berges du Gers côté Nord (parc Saint Martin),
- l'entrée du Mouzon et les Berges du Gers côté Sud.

La figure 20e illustre une proposition d'aménagement :

- 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 vélo de la rue Général de Gaulle côté Mouzon en parallèle de la traversée piétons.

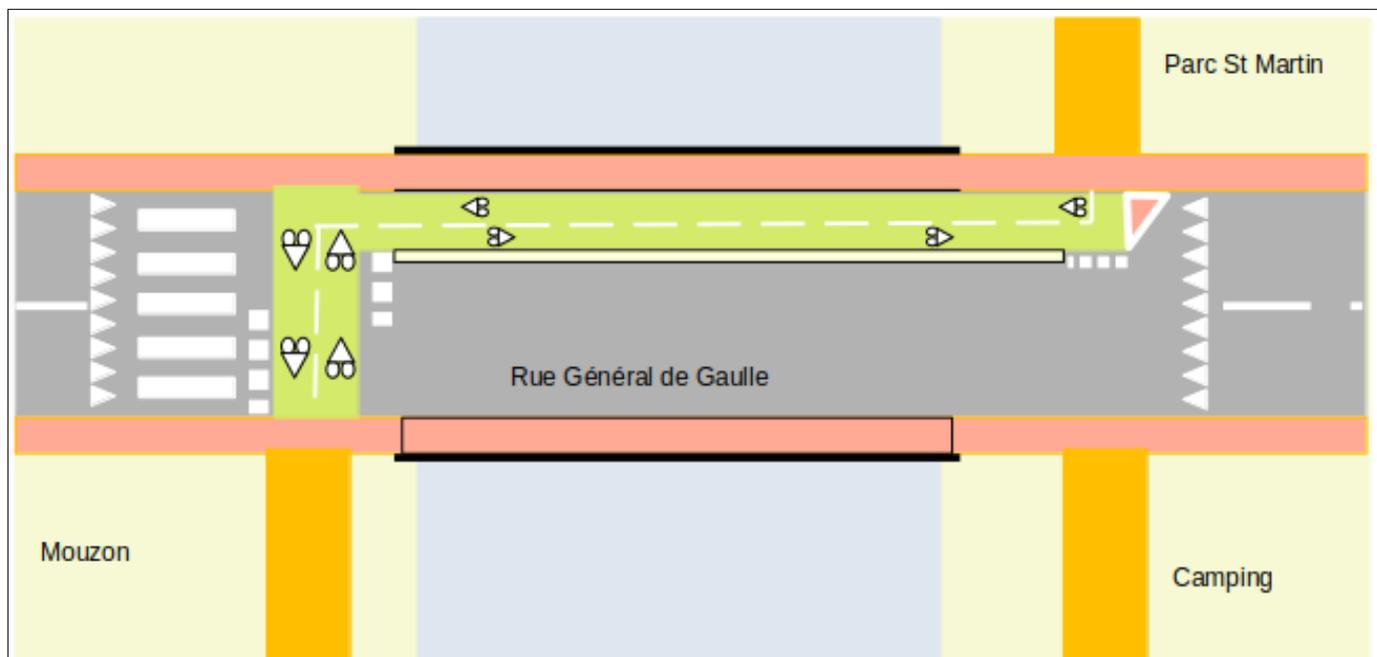


Figure 20e : zone à enjeu de reconexion 6 : St Martin-Mouzon

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.

VII. ILLUSTRATIONS D'OPPORTUNITÉS D'AMÉNAGEMENT

Cette partie a pour vocation d'illustrer quelques opportunités de réaménagement de certaines rues ou zones qui seraient possibles dans le cadre du scénario « Auch voirie partagée ».

Axe Tarbes – Toulouse : « libération » du trafic motorisé

Sur l'axe Tarbes-Toulouse, le grand principe proposé de fluidification ou « libération » du trafic motorisé sur les grands axes pourrait conduire aux améliorations suivantes pour le confort motorisé (voir figure 21) :

3 – Suppression de la priorité à droite à l'intersection entre la route de Toulouse et l'Av Pierre Mendès France : les voitures qui vont vers Toulouse n'ont plus à s'arrêter pour céder la priorité à une voie de rang inférieur. Les voitures arrivant de l'Av Pierre Mendès France auraient alors un cédez-le-passage. Si cela s'avère inapproprié sur les heures de pointes avec des temps très long d'attente sur l'Av Pierre Mendès France, notamment pour tourner à gauche sur route de Toulouse, nécessitant l'absence de voitures dans les 2 sens, un feu pourrait être envisagé, actif uniquement sur les heures de pointes, avec des temps de passage plus long pour le flux de la route de Toulouse.

4 – Suppression des feux à l'intersection Av. Hoche – Rue Rouget de l'Isle : pour la circulation arrivant du Nord, sur Rouget de l'Isle, obligation de tourner à gauche sur avenue Hoche, pour la circulation arrivant du Sud sur Rouget de l'Isle, obligation d'aller tout droit ou possibilité de tourner à droite. Les flux ne se croisent plus, il n'y a donc plus besoin d'arrêt. Les voitures arrivant sur l'intersection par la rue Voltaire ont un stop.

5 – Suppression des feux à l'intersection Sadi-Carnot et Pont Lagarrassic : les voitures arrivant du Nord de Sadi-Carnot ne peuvent plus tourner à gauche sur le pont et doivent aller tout droit ou tourner à droite sur rue de Caumont, le flux arrivant du Sud peut tourner à droite sur le pont ou aller tout droit. Dans tous les cas, les flux à fort trafic ne se croisent plus, il n'y a plus besoin d'arrêt. Le flux apaisé arrivant de la rue de Caumont a un stop à l'intersection.

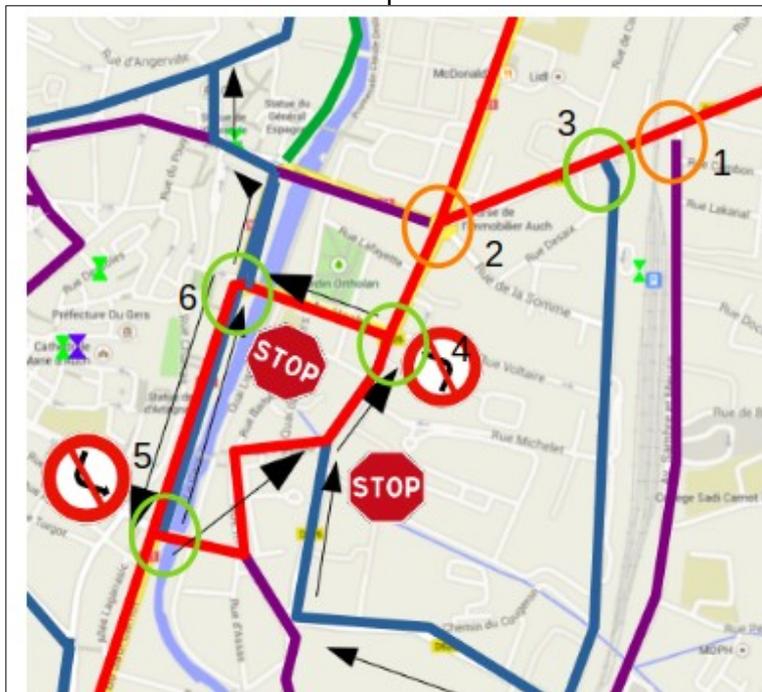


Figure 21 : Possibilités de « libération » du trafic sur axe Tarbes-Toulouse.

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

Sur d'autres points, il n'y aura pas de changement majeur mais peut être une légère amélioration :

1 – Les feux au passage à niveau demeureront inévitablement, pas contre, il n'y aurait plus lieu de maintenir les feux pour l'intersection avec la rue Sambre et Meuse qui ne sera plus que rue de desserte, ou alors, maintien uniquement en heure de pointe avec un temps court.

2 – le rond point de la Patte d'Oie restera une intersection avec des arrêts puisqu'il est le croisement de 2 grands axes de transit traversant. La baisse du nombre de sorties sur l'Av. Alsace amènera peut être un peu de fluidité.

6 – Cette intersection n'a aucun dispositif d'arrêt actuellement. Il semble possible de maintenir cette absence d'arrêt pour le trafic de transit traversant (rouge) qui passe du pont du Prieuré sur Sadi Carnot en tournant à gauche (et peut aussi aller à droite sur un axe interne). Les voitures arrivant du Sud de Sadi Carnot sur l'axe à vocation de transit interne auraient un stop à l'intersection. Éventuellement, en heure de pointe, un feu pourrait rester utile pour permettre à ce trafic arrivant du Sud de traverser l'intersection.

Avenue d'Alsace : un cachet amélioré et plus d'attractivité pour les commerces ?

La mise en zone de rencontre de l'Avenue d'Alsace permettra dans tous les cas un apaisement de la circulation avec moins de bruit et plus de facilité pour les chalands de circuler entre les commerces. Ce sera inmanquablement l'opportunité d'améliorer le cachet de la rue par ailleurs avec, a minima, du bitume remplacé par un revêtement plus esthétique.

Le fait de garder les grands flux de trafic sur le rond point de la Patte d'Oie devrait garantir le maintien de la fréquentation par ailleurs, sans compter les effets d'attractivité d'une rue réaménagée.

Il est à noter que l'accès au parking Lissagaray en bout d'avenue est maintenue et permet aux voitures qui ne trouveraient pas à se garer dans la rue de le faire à proximité.

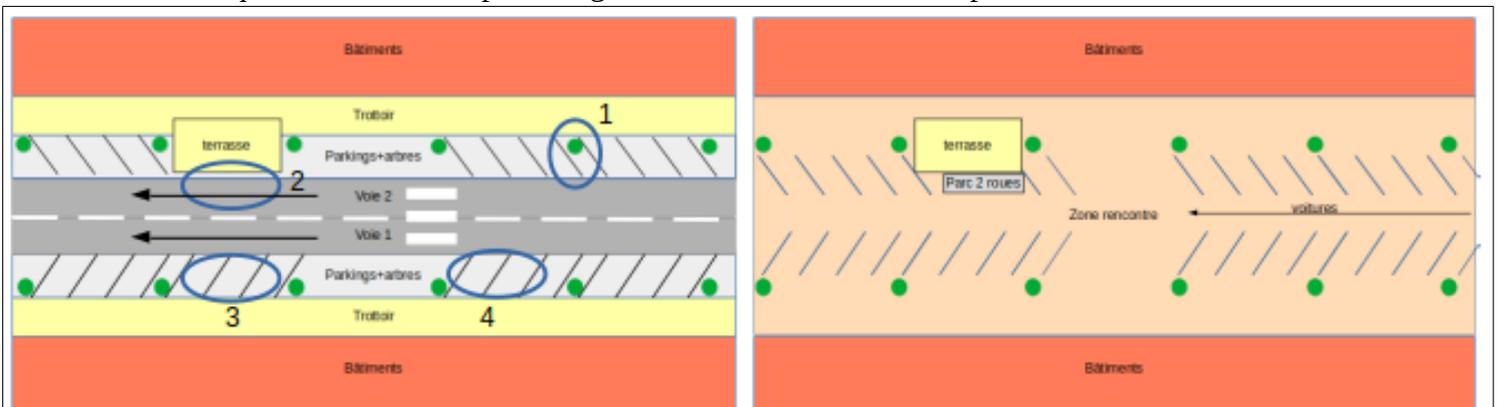


Figure 22 : Potentiel réaménagement de l'Av. d'Alsace. Situation actuelle à gauche et potentielle à droite. Améliorations entre les 2 : 1. Arbres ne limitant plus l'espace parking. 2. Flux voiture éloigné des terrasses. 3. Stationnement devient gratuit en zone bleue. 4. Places de parkings proches des passages piétons peuvent être maintenues.

La figure 22, ci-dessus, donne un exemple de réaménagement possible. Il consiste à passer toute la rue en zone de rencontre et à rapprocher les espaces de parking du centre de la rue pour ne garder qu'un couloir équivalent à une voie unique pour la circulation des voitures. Outre ce qui a été dit précédemment, cette proposition aurait les intérêts suivants :

1. En rapprochant les places de parking du centre de la voie, celles-ci ne seraient plus contraintes par les arbres qui font actuellement sauter une place de parking sur 7.

2. De même, le déplacement des parkings permettra d'éloigner le flux motorisé des terrasses qu'il frôle actuellement.

3. Sans que cela soit lié à ce réaménagement, l'application des grands principes d'aménagement pour les zones commerciales devrait conduire à supprimer le stationnement payant pour le remplacer par du stationnement gratuit en zone bleu, limité dans le temps, plus cohérent avec les commerces.

4. Enfin, la configuration actuelle entraîne en 2027 dernier délai la suppression des places de parkings situées à moins de 5 m en amont des passages piétons (cf. partie contexte réglementaire). La mise en place d'une zone de rencontre lève cette contrainte. La sécurité piétons sera garantie par la modération importante de la vitesse entraînée par l'é étroitesse du couloir de circulation.

Place de la libération et Gambetta :

Les propositions sur les axes de transit interne permettent d'envisager de « libérer » la place de la Libération du flux de voiture.

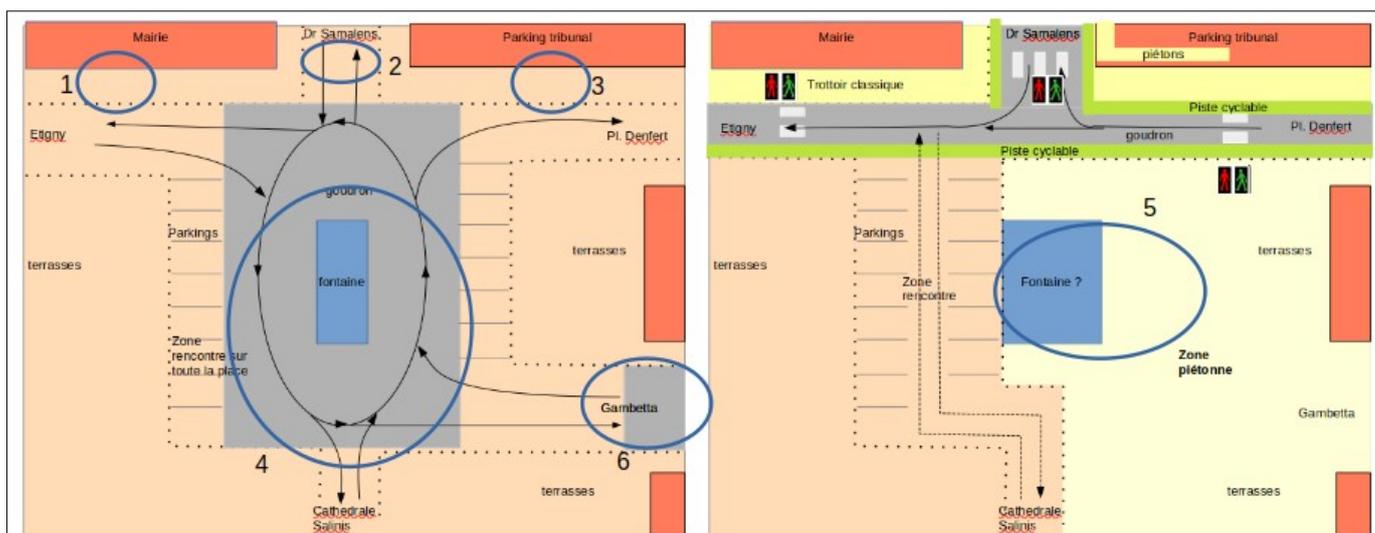


Figure 23 : Potentiel réaménagement de la Place de la Libération. Situation actuelle à gauche et potentielle à droite. Améliorations entre les 2 : 1 à 3 : interruption du flux voitures fréquent par les piétons qui pourrait être cantonné à quelques passages piétons avec feux. 4. Rond point goudronné occupant une grande partie de la place qui pourrait être supprimé. 5. Place libérée pour des aménagements d'agrément (fontaine plus grande, etc.). 6. Rue Gambetta bruyante et peu esthétique devient calme et attractive en zone piétonne.

Comme illustré sur la figure 23, le principe d'un sens unique de traversée de la place et la piétonisation de Gambetta permettent de libérer de l'espace pour l'agrément sur la place. Cette figure n'est qu'illustrative d'une possibilité. Elle cherche un équilibre entre les besoins et envies des différents usagers :

- 1, 2 et 3 : si la contrainte sur le sens de circulation augmente, l'application du principe de maximisation de la fluidité des flux motorisés sur les grands axes amène à tenter de limiter le nombre de causes d'arrêts. Ainsi, on pourrait sortir les axes de trafic de la zone de rencontre et limiter les passages piétons à quelques passages dédiés (au lieu de n'importe où en zone de rencontre), potentiellement avec des feux piétons pour limiter le caractère intempestif des traversées.

- 4 et 5 : il n'y a maintenant plus besoin de maintenir le grand rond point central avec son revêtement en bitume qui peut être remplacé par un couloir en zone de rencontre pour relier la place de la Cathédrale et le parking Salinis (sauf à vouloir les mettre en zone piétonne également). L'espace gagné, tout en conservant des places de parking pour les commerces et restaurant de la place, libère de la place pour des aménagements d'agrément pour améliorer le cachet de la place. Le bruit s'en trouvera aussi grandement réduit. Cet espace pourrait être en partie arboré ou végétalisé pour le confort thermique en période chaudes.

- 6 : la rue Gambetta cesse d'être la rue bruyante et peu esthétique actuelle pour devenir une rue piétonne calme et attrayante. L'accès en reste toujours possible pour les riverains et livraisons via un système de plots commandables au bas de la rue.

VIII. PERSPECTIVES

Nous choisissons de finaliser ce document avec le contenu présenté dans les parties précédentes. Toutefois, plusieurs analyses et propositions d'ensemble complémentaires auraient pu y être ajoutées :

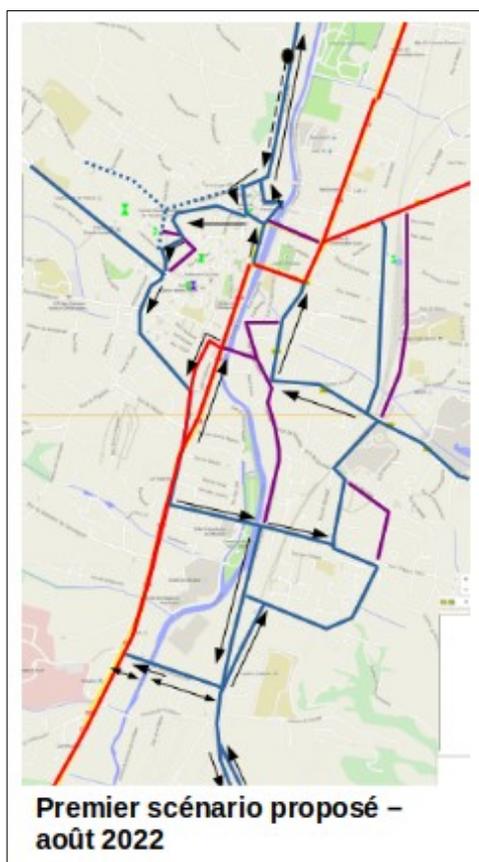
- un recensement des points noirs facilement solutionnables pour la mobilité douce,
- un recensement des rues qui servent actuellement de « raccourcis » alors qu'elles n'ont pas vocation à être des axes de transit et des aménagements légers qui pourraient le cas échéant interrompre ces pratiques et ramener les flux motorisés sur les voies à vocation de transit,
- des propositions d'aménagements légers et temporaires qui pourraient être faits sur les grands axes pour faciliter la mobilité douce dès à présents (bandes cyclables, cédez-le-passage aux feux, etc.),
- l'identification des différentes catégories de zones de la ville (zones résidentielles, commerciales, etc.),
- des propositions d'aménagements sur des zones ou lieux particuliers, notamment des propositions d'aménagements des abords de chaque écoles, de chaque quartiers commerciaux ou résidentiels,
- des propositions d'aménagements détaillées pour chaque grands axes.

Le collectif Vel'Auch pourra mener par la suite certaines de ces réflexions qui viendront alors enrichir ce document.

ANNEXE 1 : étapes de la démarche

Juillet-août 2022 : une première version de scénario « Auch voirie partagée » (alors appelé « scénario 2050 ») a été réalisée et soumise à divers partenaires pour retours (mairie, CAUE, DIRSO, etc.). Voir figure ci-dessous. La réflexion s'est également poursuivie en interne de l'association. Tous ces échanges et retours ont conduit à des ajustements, modifications régulières du document.

Quelques illustrations d'aménagement de certaines rues ou zones ont été proposées pour illustrer concrètement certains points (rue d'Alsace, place de la Libération).



11 septembre 2022 : une réunion ouverte à toute personne a permis d'identifier quelques alternatives au scénario « Auch voirie partagée » proposé initialement. Ces alternatives sont incluses dans la partie « identification des voies de transit » du présent document. Une quinzaine de participants.

19 septembre 2022 : suite à des réunions de présentation du scénario « Auch voirie partagée », il est apparu opportun d'abandonner la dénomination « scénario 2050 » qui donne l'impression d'une planification avec un délai temporel à 2050, ce qui n'est pas l'objet du scénario 2050. Pour lever

cette ambiguïté, le scénario est renommé « Auch t voirie partagée 2023 » pour montrer qu'il s'agit d'une réflexion sur ce que pourrait être Auch avec les éléments actuels de contexte.

Octobre 2022 à février 2023 : 5 consultations du public en ligne ont été faites sur différentes options (cf. annexe 3). Les options retenues ont servi à finaliser le scénario.

Décembre 2022 à janvier 2023 : Les participants à une vélorution de décembre ont été invités après la vélorution à partager leurs trajets favoris à Auch pour poser les bases d'une carte des itinéraires les plus cyclables d'Auch. La carte a ensuite été soumise aux remarques et compléments des membres du réseaux par mail.

Février 2023 à avril 2023 : Sur la base de la carte des trajets, 6 zones de reconnexion prioritaires ont été identifiées et des propositions d'aménagements immédiats ont été construites.

Mai 2023 : Finalisation de la rédaction du document.

ANNEXE 2 : contribution d'Arbre et Paysage 32

Vel'Auch a sollicité Arbre et Paysage pour une contribution sur les interaction entre piéton, cyclistes et arbres. Voici, ci-dessous, cette contribution en intégralité. Les éléments en ont été repris dans la partie « GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ».

L'arbre et le cycliste : pour des voies encore plus vertes

Lorsqu'on aime pédaler - ou que l'on a pas le choix - on apprécie la compagnie des végétaux sur les chemins que l'on emprunte, et plus particulièrement celle des arbres et des ligneux en général ... Des plantes de toute sorte qui enveloppent nos odyssees de leur canopée, guident et parfument nos trajets et finalement rendent plus aimables toute sortie.

Pour le cycliste - comme pour tout piéton ou trottinettiste - la qualité de l'environnement immédiat est d'autant plus essentielle que ceux-ci n'ont pas d'habitable, de pare-soleil ni de « clim », pour se concocter un univers confortable et protecteur. Ce que savent très bien faire les plantes pérennes lorsqu'on les dispose à cet effet.

L'environnement du cycliste peut être hostile, épuisant, dangereux, et même repoussant : quand le soleil ou le froid brûlent, quand le vent ou la pluie fouettent. On peine plus, on voit moins bien, on perd son attention, ... on lutte, sans aucun plaisir. On perd l'envie de monter en selle pour aller au boulot, amener les enfants à l'école, se promener, se dépenser et prendre un peu d'oxygène. Il est trop souvent inhospitalier et agressif dans les espaces aménagés, minéraux et bruyants, envahis par les gaz d'échappements.

Il faut donc de la douceur dans ce monde de mobilité douce : de la verdure. Du vert qui embellit et qui invite à enfourcher son vélo ou chausser ses tenniss, ne serait-ce que pour faire un tour. Mais encore du vert qui rend de véritables services « techniques ». Lisières et canopées sont utilisables sous diverses formes et pour des objectifs multiples : besoin de se sentir en sécurité derrière une glissière de séparation ou une haie brise-vent, besoin d'un voile d'ombrage pour que le soleil ne pique plus ou n'irradie sa chaleur par la chaussée brûlante, d'un toit qui intercepte la pluie, ... le tout pour au final créer une ambiance filtrée et apaisante, qui diminue le risque d'accident, et augmente les gestes de courtoisie.

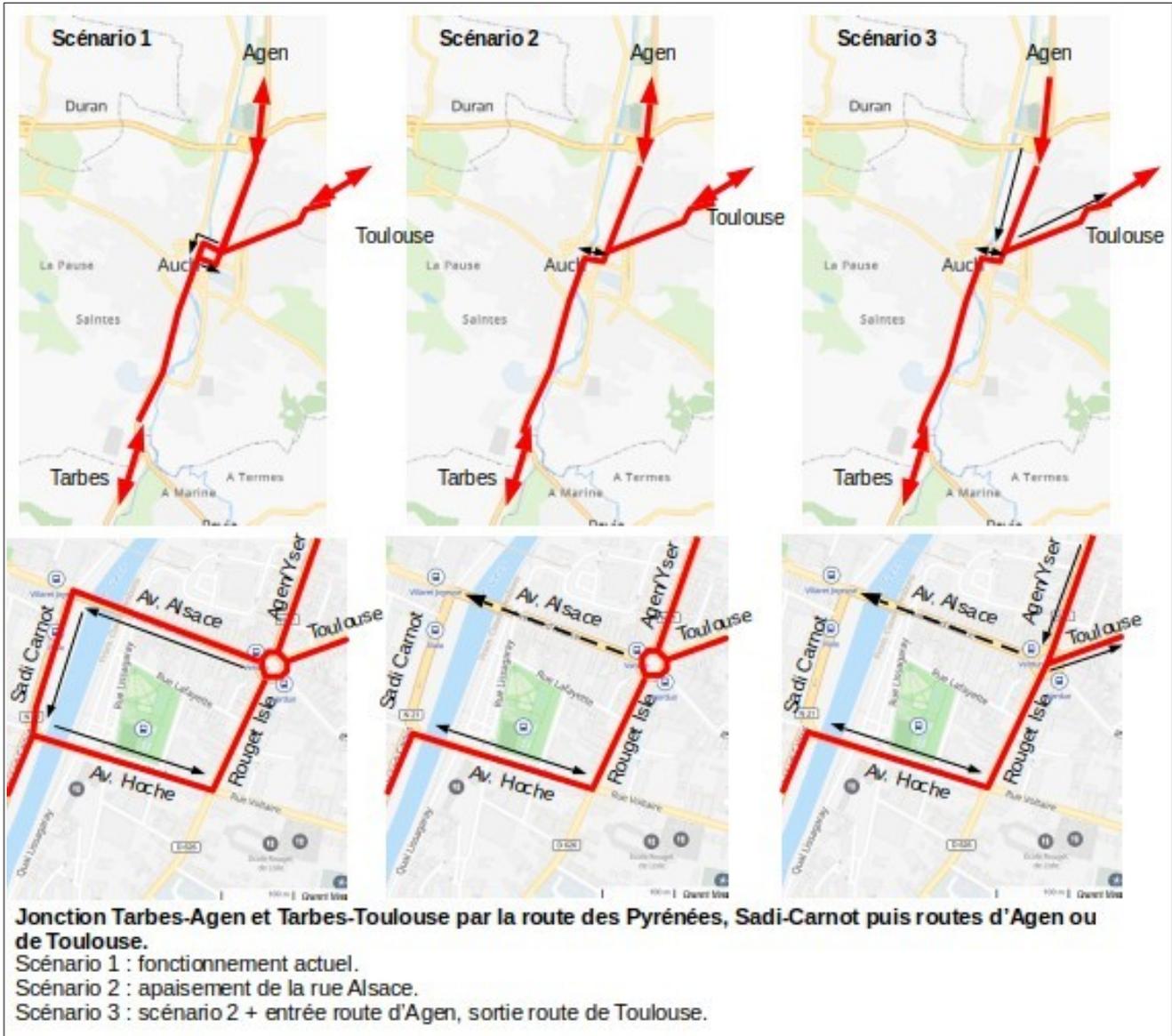
Et ce n'est pas si difficile et coûteux d'inviter des végétaux à longer les pistes ou à équiper les parcs à vélo, si l'on choisit l'arbre, l'arbuste ou la liane adaptés, en développement et en milieu de vie : des arbres « de pays » capables de vivre naturellement, longtemps, sans assistance, et même sans taille, sans entretien et en occasionnant aucune gêne.

ANNEXE 3 : bilan des consultations sur les alternatives

BILAN CONSULTATION No 1 : Liaison Tarbes – Agen – Toulouse

La consultation No 1 portait sur les 3 scénarios ci-dessous pour relier Tarbes au Sud à Agen ou Toulouse au Nord.

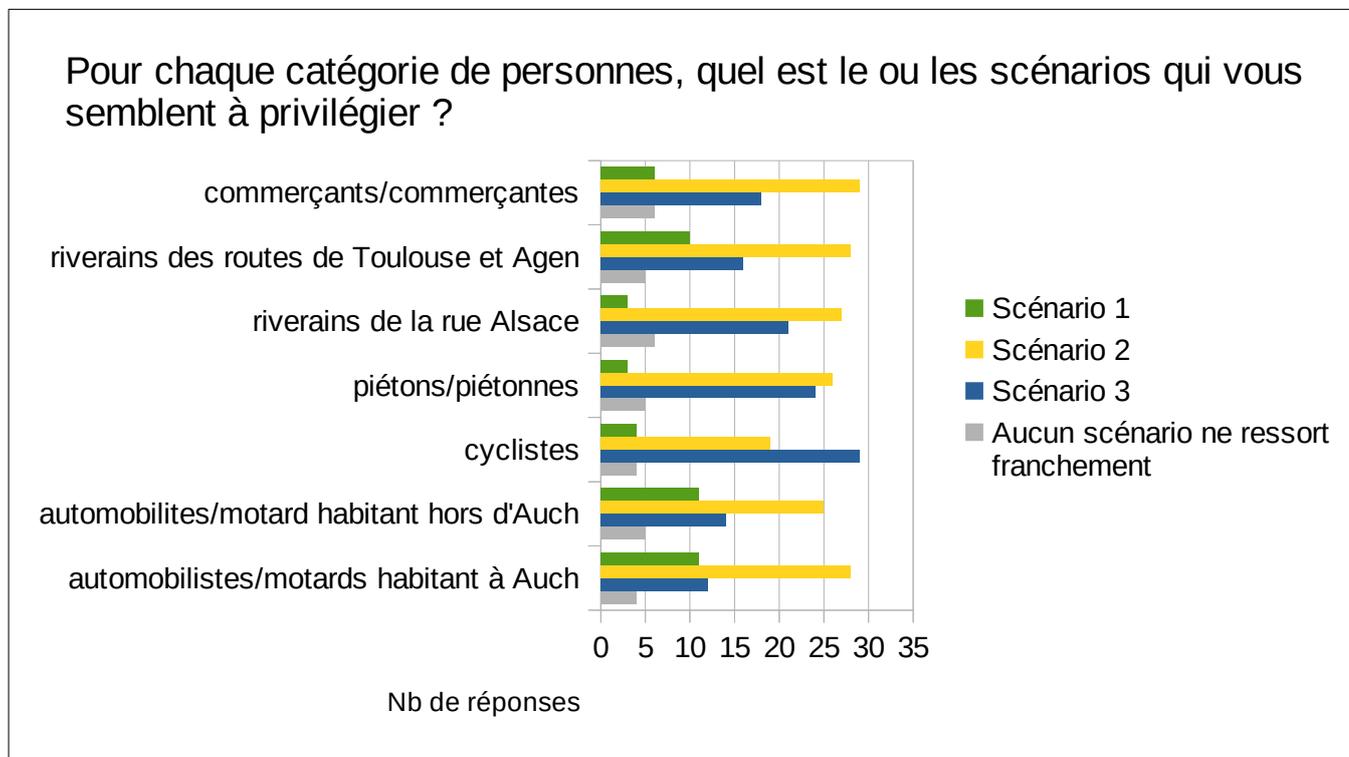
Elle a été ouverte du 12/10/2022 au 29/10/2022.



Résultats :

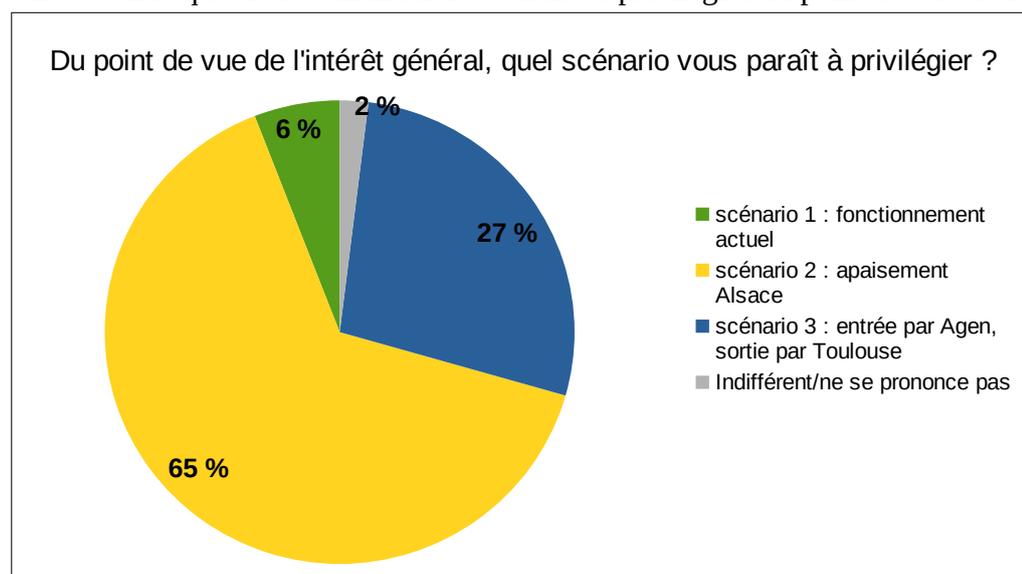
La consultation a obtenu 50 réponses.

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



Les scénarios 2 et 3 se démarquent assez clairement pour toutes les catégories de parties prenantes. **Le scénario 2 est considéré le plus à privilégier dans tous les cas sauf pour les cyclistes.**

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



C'est le scénario 2 qui ressort très clairement sur cette question.

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 ».

Sur la mise en sens unique des routes d'Agen et Toulouse dans le scénario 3 :

- La route de Toulouse ne pourra pas supporter le flux total de voitures dans le scénario 3. [3]
- Il est difficile de demander aux automobiles et camions de rentrer par la route d'Agen et de sortir par la route de Toulouse, le détour est trop important.[3]
- Dans le scénario 3, le trafic restera fluide sur routes de Toulouse et Agen, même avec le sens unique, car les rues sont larges.
- La Patte d'Oie ne freine plus la circulation dans le scénario 3.

Sur la mise en double sens de l'avenue Hoche et l'apaisement rue Alsace dans scénario 2 et 3 :

- Les travaux à faire pour modifier l'avenue Hoche dans les scénarios 2 et 3 (mise en double sens) sont trop importants.
- La rue Alsace apaisée (scénario 2 et 3) permet de libérer le centre des camions.
- Apaiser la rue d'Alsace est une bonne idée. Il faut y garder des stationnements et autoriser les vélos à prendre le pont de la Treille pour traverser dans les 2 sens.
- Dans les scénarios 2 et 3, avec l'avenue Hoche en double sens, il y aura beaucoup de trafic sur cette rue (report des voitures utilisant l'avenue Alsace). Il faudra alors prévoir la possibilité de tourner à droite à la sortie du pont sur le boulevard Sadi-Carnot pour accéder à la haute ville. Il faudra des feux pour gérer cela. Vérifier la solidité du pont.

Autres observations sur les scénarios :

- La configuration actuelle est la moins contraignante pour les automobilistes.
- Mettre en place une unique piste cyclable (« bidirectionnelle ») d'un seul côté des rues, plutôt que des pistes (« monodirectionnelles ») de chaque côté des rues, est suffisant pour le moment vu le faible trafic de vélo. De plus, mettre 2 pistes implique qu'elles seront étroites et peu confortables.
- L'impact du projet caserne d'Espagne et de l'arrivée de l'institut de formation des soins infirmiers n'est pas pris en compte. Il y aura notamment de la circulation entre la caserne, McDo et la zone commerciale attenante.
- Il faut des pistes cyclables dissociées de la voirie pour automobiles et camions afin de permettre aux habitants d'Auch qui ne l'utilisent pas de prendre le vélo : il faut que la sécurité soit matérialisée.
- Il convient d'inciter les automobilistes à marcher d'avantage pour les sites commerçants et le ciné 32.

Observations sur les aménagements à Auch :

- L'avenue Hoche n'est pas praticable en vélo, hormis le week-end, et manque de sécurisation piétons.
- Relier le pont de la Treille pour se rendre sur avenue Hoche par Sadi-Carnot est un challenge pour si on n'a pas un vélo de course.
- Manque de pistes cyclables à Auch.

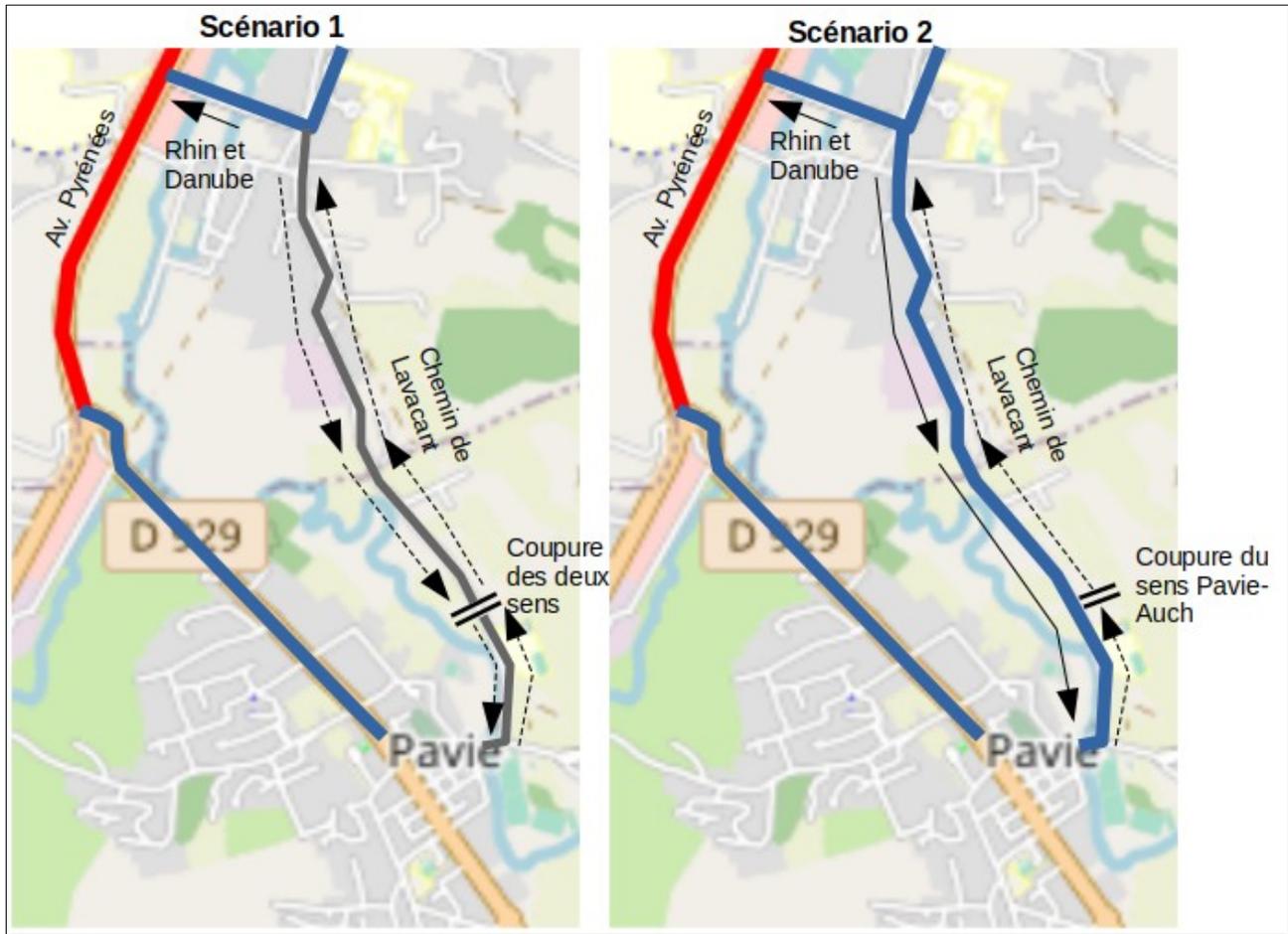
- Interdire les poids lourds en ville.
- Faire un contournement pour les poids lourds.
- Les rues d'Auch et les trottoirs sont très insatisfaisants pour les mobilités douces.

Observations spécifiques à Pavie :

- La route de Pavie est très dangereuse à vélo, la circulation dans Auch en comparaison est plus confortable.
- Le trajet entre Pavie et Auch-magasin carrefour est très dangereux pour les vélos et il y a un besoin urgent d'équipements.
- Faire la piste cyclable entre Pavie et Preignan.

BILAN CONSULTATION No 2 : Liaison Auch-Pavie

La consultation No 2 portait sur les 2 scénarios ci-dessous pour relier Auch et Pavie.
Elle a été ouverte du 29/10/2022 au 18/12/2022.



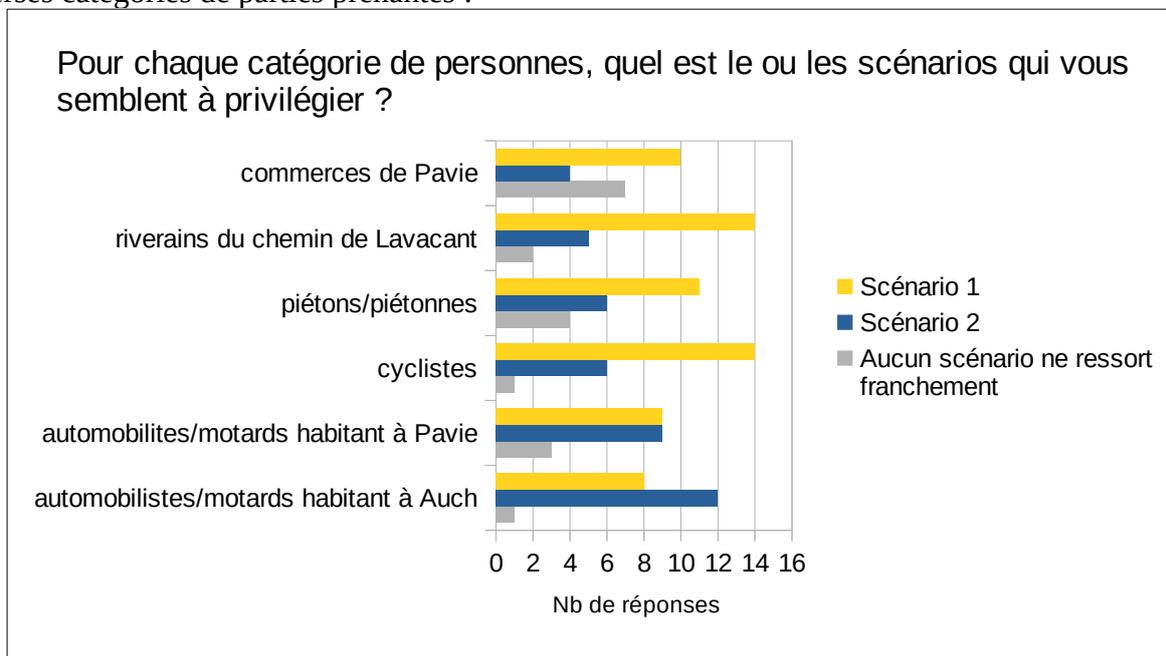
Scénario 1 : passage par la route de Tarbes uniquement

Scénario 2 : chemin de Lavacant autorisé dans le sens Auch vers Pavie.

Résultats :

La consultation a obtenu 21 réponses.

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

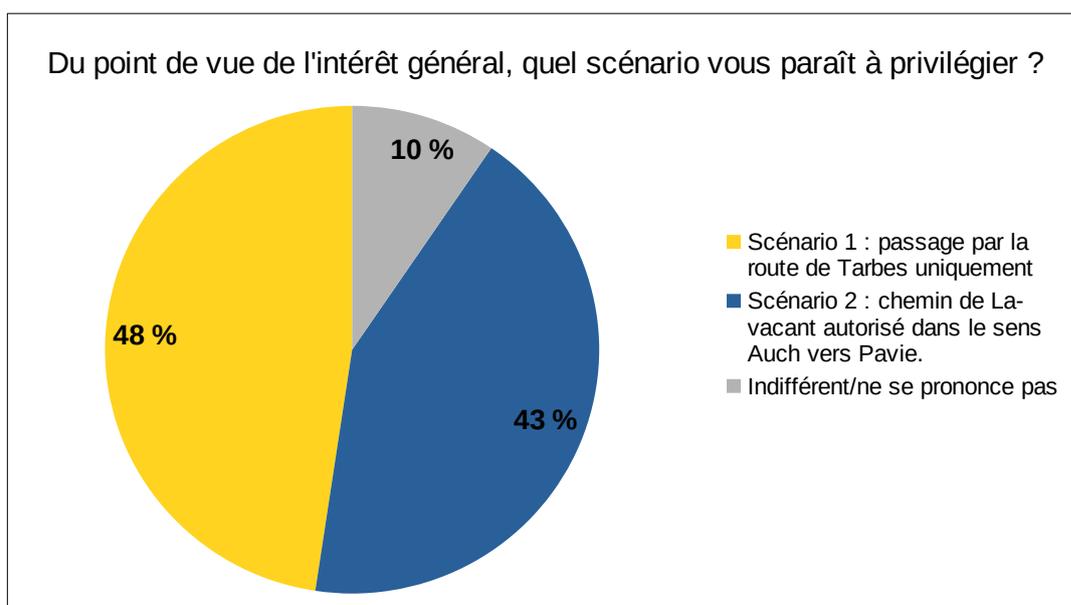


Le scénario 1 se démarque assez clairement pour la plupart des catégories de parties prenantes, sauf :

- automobilistes et motards habitant à Pavie : ex-æquo avec scénario 2
- automobilistes et motards habitant à Auch : préférence plus forte pour le scénario 2.

Le scénario 1 est considéré le plus à privilégier dans tous les cas sauf pour les automobilistes et motards habitant à Auch.

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



Le scénario 1 est légèrement privilégié. Mais l'écart avec le scénario 2 est faible.

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 ».

Priorisation des scénarios

- Je privilégierais le scénario numéro 2, car, dans le scénario 1, il n'y a pas de voie protégée pour vélos et piétons et il semble difficile que la dissuasion empêche les voitures de prendre massivement cette route. Il faudrait vraiment interdire le chemin de Lavacant et le réserver juste aux riverains. Le vieux pont de Pavie inadapté et dissuasif n'a jamais empêché un fort trafic sur cette route.

- En tant que cycliste, je privilégie évidemment le scénario 1. Mais la rue des Pyrénées connaît déjà une circulation très dense, je pense que ce scénario la rendrait plus dangereuse encore. En pensant global, je me dis donc que le scénario 2 est peut-être un bon compromis...

- Dans les 2 scénarios, la mobilité cycliste est assurée. Un accès Auch-Pavie par le chemin de Lavacant, raccourci pour les automobiles, certes à vitesse lente et sans feux rouges donc économique, permettra de faire une boucle pour le retour et pourra favoriser le commerce et services de proximité (vétérinaire...) de se développer éventuellement.

- Chemin de Lavacant :Vélo et piétons car effectivement cette route est très dangereuse entre autre pour les jeunes du lycée [ce commentaire privilégie le scénario 1]

- Le scénario 1 reste le seul à apporter une amélioration significative en terme de sécurité pour les vélos.

Dangers et inconvénients de la situation actuelle

- Franchissement du vieux-pont : à vélo la venue de véhicules entrants (côté stade) est invisible pour un cycliste arrivant côté Pavie, le croisement au milieu du pont (point de rencontre) est facilité ou pas par l'auto prioritaire, il reste possible mais délicat

- Sorties des Lycées (Agricole et métiers) ça va trop vite par les autos. 30 km obligatoire

- Bordures du chemin de Lavacant chaotiques... se serrer à droite ça secoue à certains endroits.

Aménagements possibles ou à prévoir

- Ajouter un feu rouge temporisée de chaque côté du tronçon de voie étroite à sens unique, ce qui aide à réguler le passage et qui est fort décourageant!

- Le fait de faire une seule voie permet de faire un trottoir et/ou une piste cyclable

- Pour le scénario 1, la "coupure" avec bande étroite sens unique alterné me semble une bonne solution, bien adaptée au contexte

Divers

- Il serait grand temps tout simplement de réaliser la voie verte prévue le long du Gers. Il semble que de propriétaires de terrains ne veulent pas céder leurs terres. Pourquoi pas le rendre d'utilité publique ?

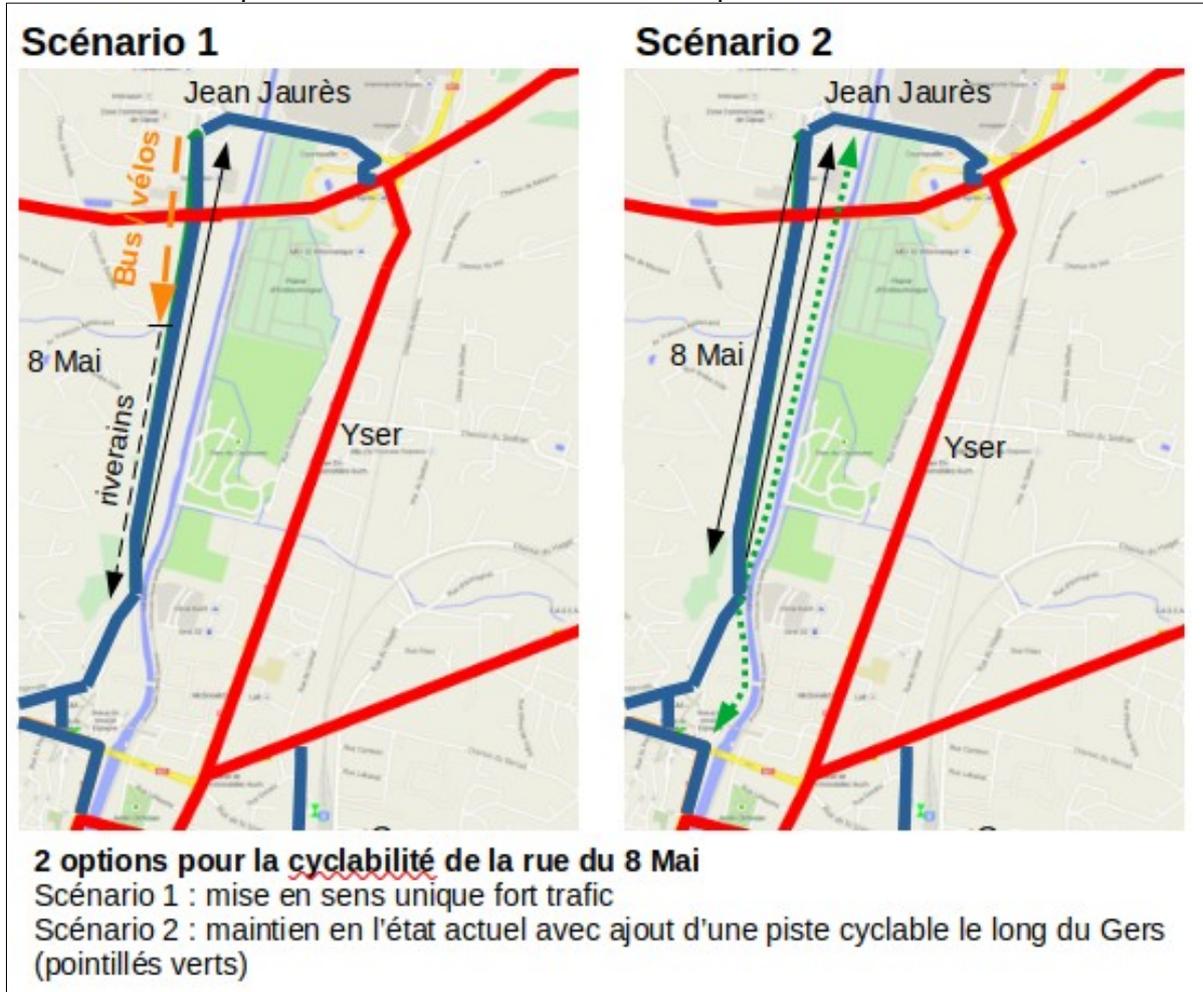
- Un tracé de ligne cyclable Auch-Pavie est matérialisé (goudron) lors des travaux (fibre..)

- Un tel aménagement contraignant sur les automobilistes nécessite à mes yeux des accompagnements (sensibilisation de la population, ateliers, ...) des aménagements (revoir les transports en commun, réglages de feux aux niveaux de l'hôpital,)

- Toutes mes félicitations quant à la forme de votre consultation ! Quoi qu'il advienne, vous tendez là à une vraie participation citoyenne.

BILAN CONSULTATION No 3 : Rue du 8 Mai

La consultation No 3 portait sur les 2 scénarios ci-dessous pour la rue du 8 Mai.



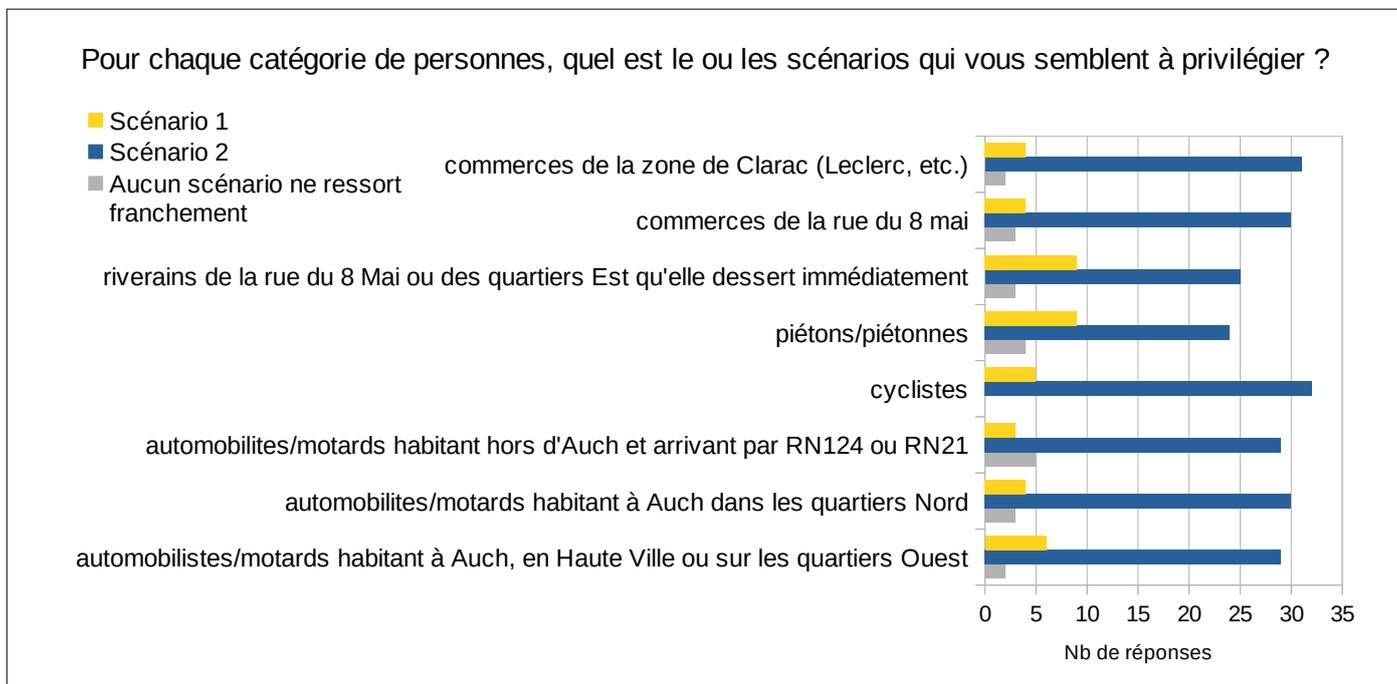
La rue du 8 Mai accueille un trafic motorisé important qui, outre l'accès aux commerces qui la borde, permet de relier la Haute-Ville d'Auch à la zone du Clarac et à la RN124 et RN21 via le rond point des Justes.

Actuellement bordée de bandes cyclables, ces aménagements ne sont pas suffisamment rassurants pour la plupart des personnes qui n'ont pas l'habitude de circuler à vélo, car on se fait doubler par beaucoup de voitures, qui "frôlent" parfois les cyclistes. Les règles d'aménagement préconisent plutôt, dans ces situations, des pistes cyclables séparées de la chaussée voitures. Toutefois, la rue du 8 Mai ne semble pas suffisamment large pour installer de telles pistes en plus des trottoirs larges sur toute sa longueur. Il convient donc de chercher des alternatives.

Résultats :

La consultation a obtenu 37 réponses.

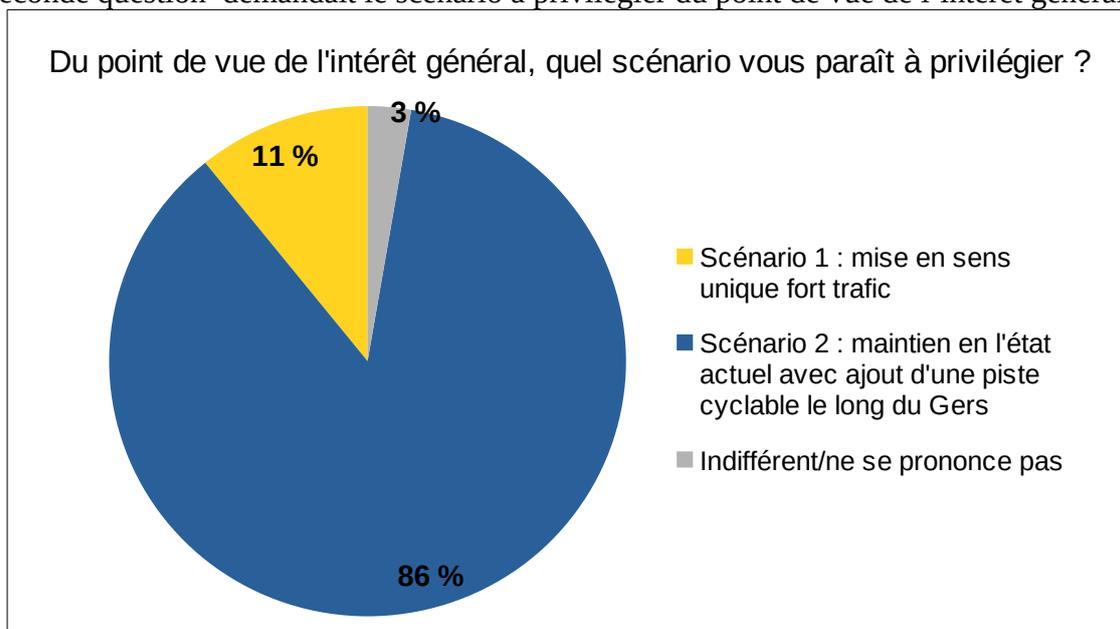
Une première question demandait d’imaginer les préférences entre ces scénarios du point de vue de diverses catégories de parties prenantes :



Le scénario 2 se démarque très clairement.

On note que le scénario 1, qui modère le trafic sur la rue, a le plus de succès quand on se place du point de vue des piétons/piétonnes et des personnes riveraines de la rue, même s’il reste minoritaire dans tous les cas.

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



A nouveau, le scénario 2 est largement majoritaire.

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 ».

Avantages du scénario 1 : mise en sens unique fort trafic

- En général un scénario comme le scénario 1, consistant à réaménager des voies existantes pour tenir compte des évolutions de notre société, me semble le plus intéressant d'un point de vue écologique, politique, et probablement économique. Si l'on préserve l'accès pour les riverains leur qualité de vie pourra être améliorée par la baisse du trafic motorisé et les possibilités de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité. La sécurité et la fluidité (revêtement, trottoirs, croisements) d'une voie cyclable sont fondamentales pour que tout le monde puisse l'utiliser.

Inconvénients du scénario 1 : mise en sens unique fort trafic

- Créer un sens unique susciterait des problèmes vers la rue Dugommier, accès à la maison de la petite enfance, jardins d'Agapée, HLM du quartier, certains habitants de Duran passent aussi par là.

- On ne peut contraindre les automobilistes à faire le tour de la ville par l'avenue de l'Yser pour que les vélos puissent circuler avec aisance. Le mieux serait de garder le double sens, et ajouter une piste cyclable à part...

Avantages du scénario 2 : maintien en l'état actuel avec ajout d'une piste cyclable le long du Gers

- L'ouverture de la caserne et la nouvelle passerelle (salle Villa) s'accorderaient avec un système cyclable rive droite [gauche?] (hors cheminement piéton).

- Le scénario 2 a l'avantage d'éviter de faire parcourir des km en plus aux voitures, avec la pollution que cela comporte.

- Le scénario 2 propose une balade sympa sur les bords du Gers, en tant que cycliste ce serait égoïstement ma solution préférée à condition que le revêtement soit impeccable (et donc coûteux).

Inconvénients du scénario 2 : maintien en l'état actuel avec ajout d'une piste cyclable le long du Gers

- Du point de vue d'un promeneur à pied, je préférerais un chemin tranquille sans vélo sur les bords du Gers.

Dangerosité des aménagements actuels de la rue du 8 Mai

- Les coupures des bandes cyclables s'avèrent très dangereuses pour les cyclistes qui restent sur la rue, les véhicules motorisés ne comprennent pas leur présence sur ces portions de chaussée rendues plus étroites, et frôlent dangereusement les vélos qui restent sur la voie goudronnée, dans les deux scénarios ce problème doit être repensé

[Information Vel'Auch : sans préjuger de la rapidité d'aboutissement, la mairie a sollicité l'avis du collectif Vel'Auch récemment sur cette coupure des bandes cyclables. Il s'agissait essentiellement de sécuriser l'utilisation de la piste vélos qui s'écarte de la chaussée pour passer devant la salle Villa, piste prévue en substitution aux bandes cyclables qui sont absente sur ce tronçon. Par contre, la mairie n'envisage pas de ré-aménager ce tronçon pour y mettre des bandes cyclables, ce qui demanderait de lourds et coûteux travaux maintenant.]

Divers

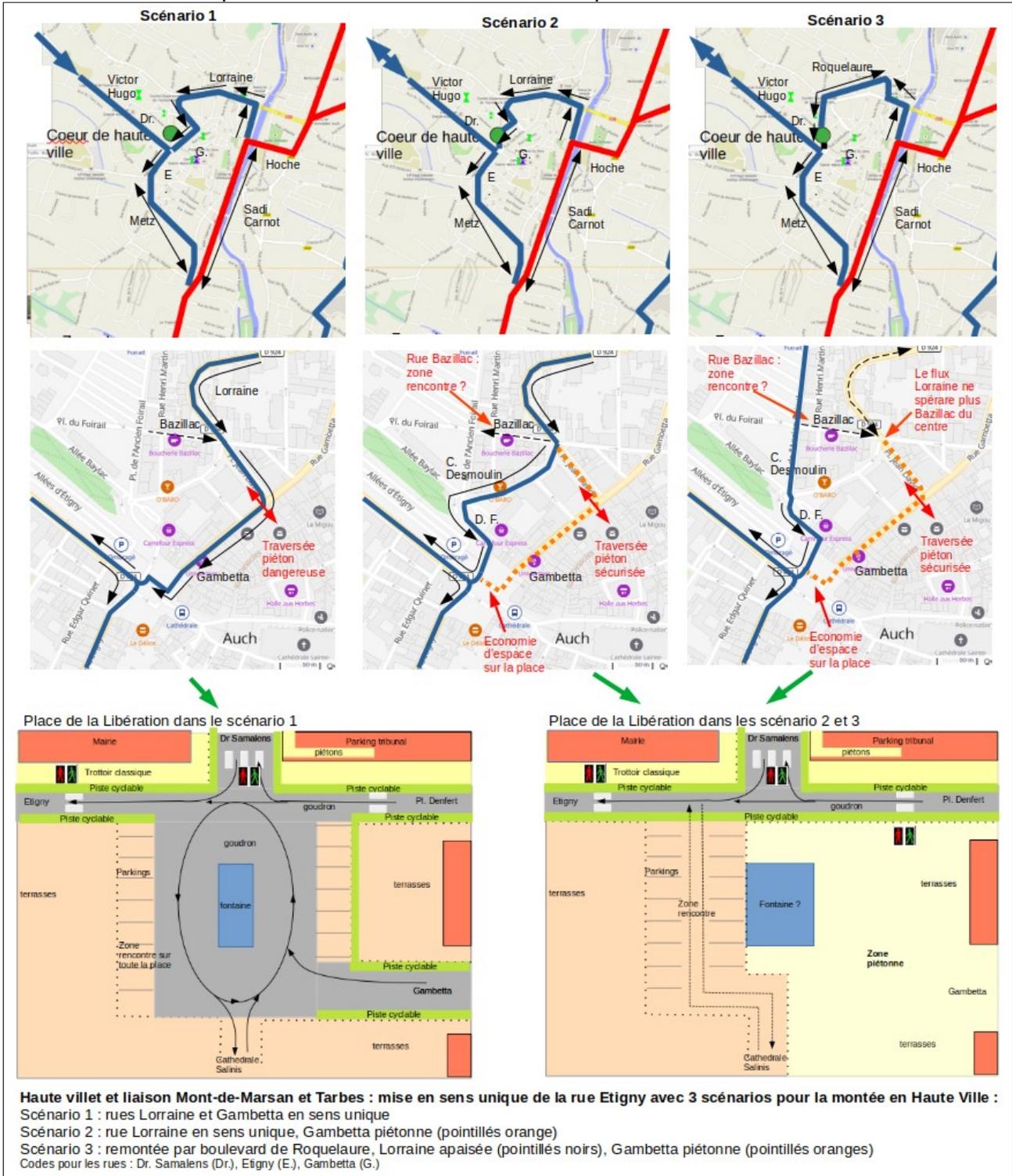
- Il y a un problème majeur à régler de toute urgence: le rond point des Justes ainsi que l'avenue Jean Jaurès. Actuellement les cyclistes ne sont pas du tout en sécurité sur ces voies.

[Information Vel'Auch : sans préjuger de la rapidité d'aboutissement, la mairie a sollicité l'avis du collectif Vel'Auch récemment sur l'avenue Jean Jaurès : une synthèse des points évoqués a été diffusée sur notre liste e-mails « info » le 23 novembre dernier.]

- Merci pour votre super travail !

BILAN CONSULTATION No 4 : Haute Ville

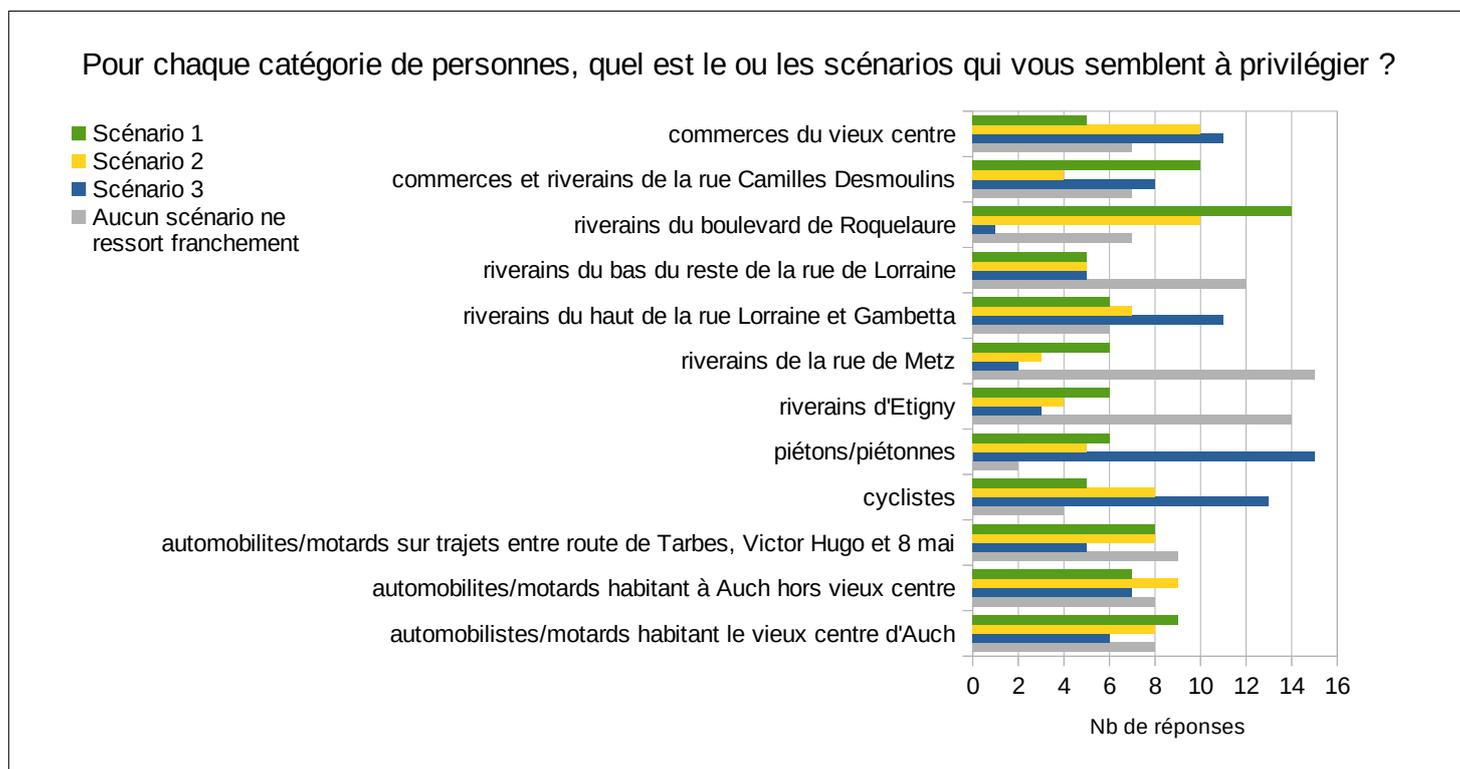
La consultation No 4 portait sur les 3 scénarios ci-dessous pour la Haute Ville.



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 :

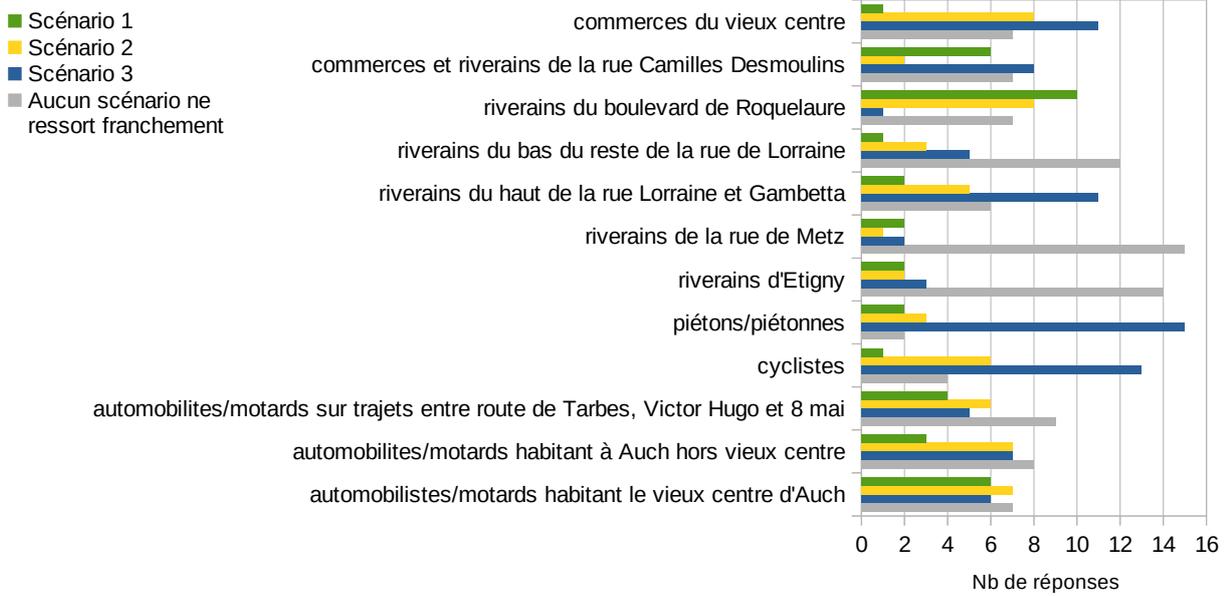


Le scénario 1 ressort 7 fois premier, le scénario 2 ressort 3 fois et le scénario 3 ressort 5 fois. Le scénario 3 ressort fortement pour les mobilités douces. Le scénario 1 pour les riverains du Bvd de Roquelaure.

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 :

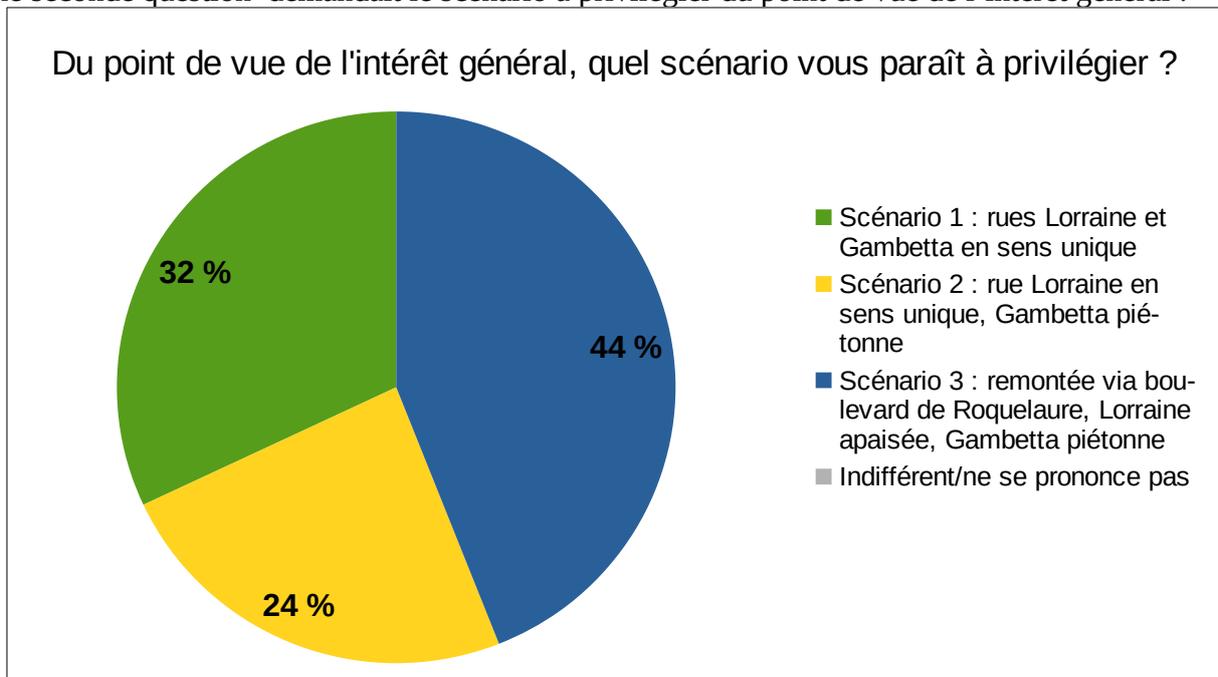
Pour chaque catégorie de personnes, quel est le ou les scénarios qui vous semblent à privilégier ?



Le scénario 1 ressort 2 fois premier, le scénario 2 ressort 2 fois et le scénario 3 ressort 9 fois.

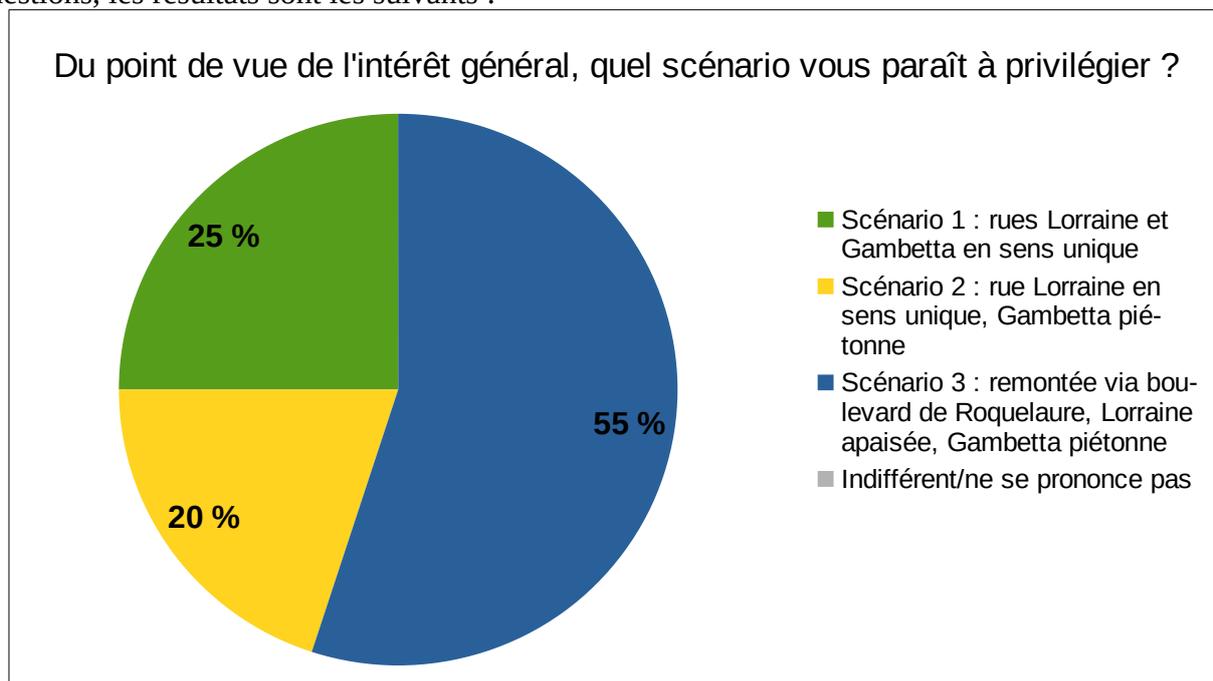
Le scénario 3 ressort plus que les autres, il est toutefois celui considéré le moins appréciable pour les riverains du Bvd de Roquelaure (7 réponses sur 20 le plaçant toutefois au même niveau que les autres).

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 Haute Ville. 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 œuvre 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.

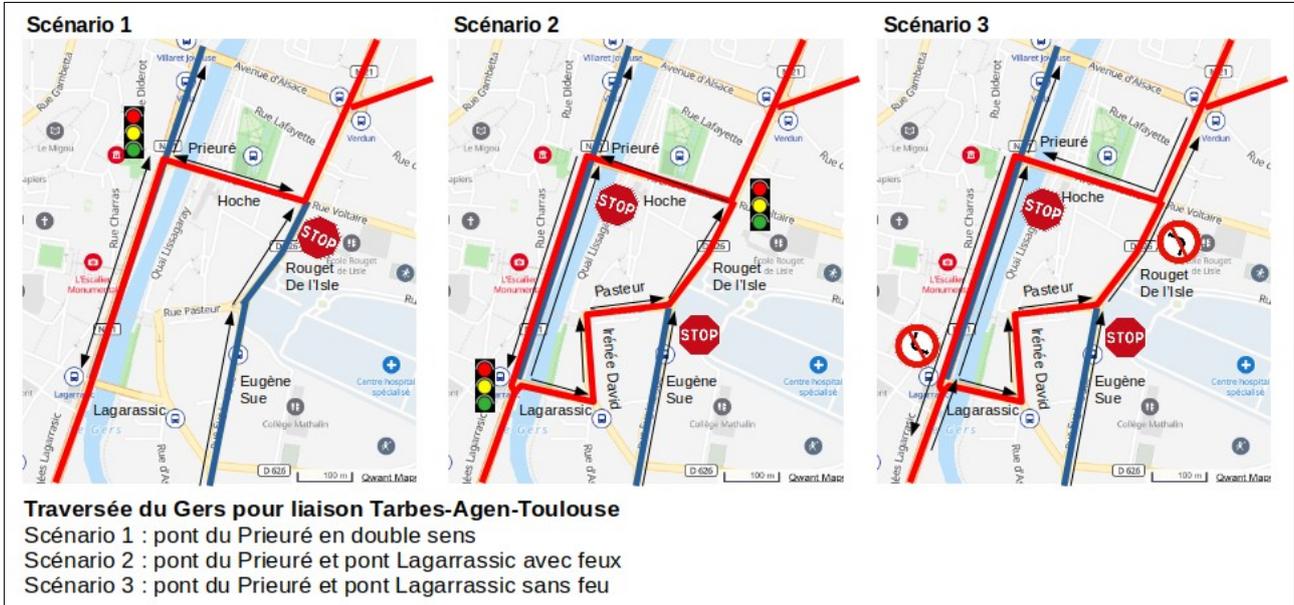
Divers :

- 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. ».

BILAN CONSULTATION No 5 : Traversée du Gers pour la route nationale

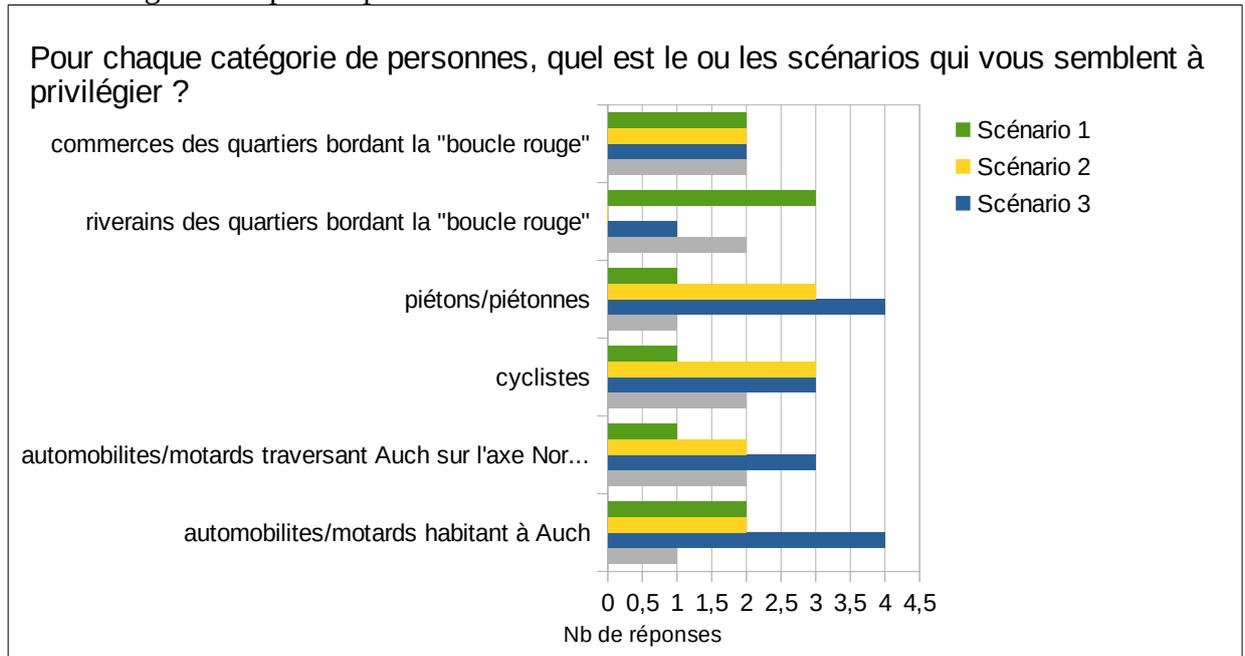
La consultation No 5 portait sur les 3 scénarios ci-dessous pour la traversée du Gers pour la route nationale.



Résultats :

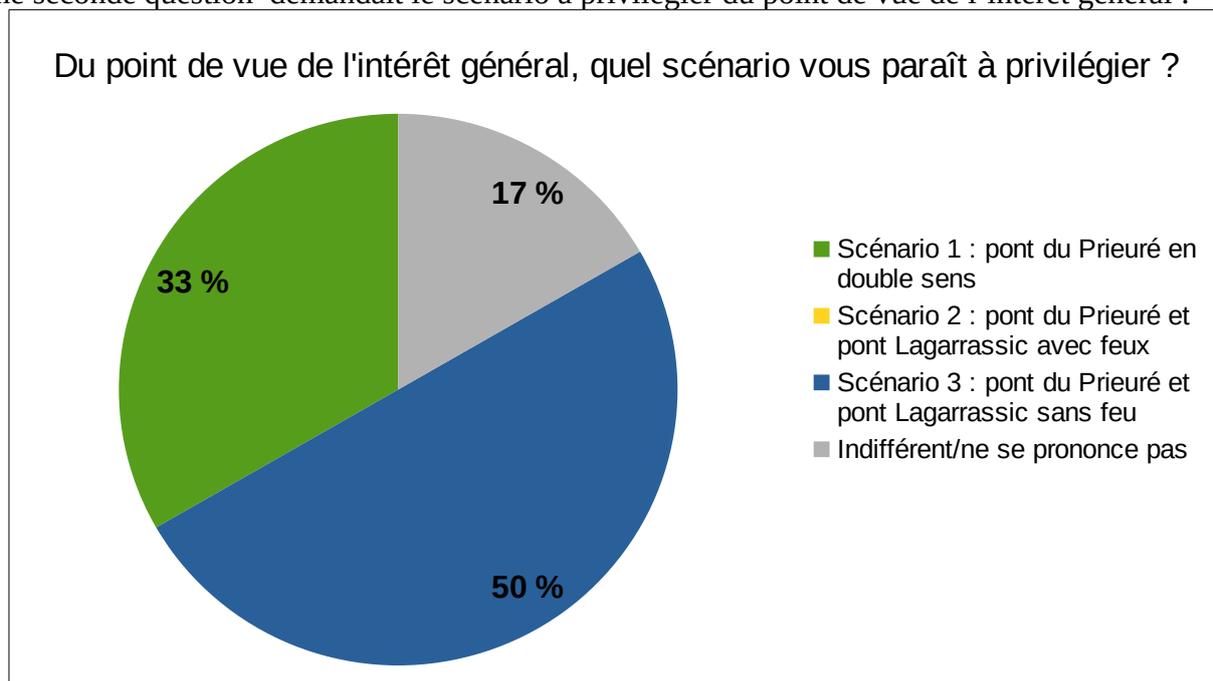
La consultation a obtenu 6 réponses. Ce qui la rend faiblement représentative.

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



Le scénario 3 ressort dans tous les cas sauf concernant les riverains des quartiers bordant la « boucle » pour lequel il lui est préféré le scénario 1.

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



Le scénario 3 ressort majoritairement.

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 ».

Sur les scénarios

Les scénarii 2 et 3 me paraissent pas mal.

Sur les aménagements à Auch

- Qu'en est-il du rond point de la Place Verdun (Patte d'Oie) ? Et des poids lourds allant ou revenant de Tarbes ? Le rond point de la place Verdun est dangereux pour les piétons : même quand les feux piétons sont au vert, il y a toujours des véhicules qui passent et qui arrivent en position telle qu'ils ne voient pas les piétons cachés par les véhicules en stationnement ou les immeubles. Si en plus il y a encore plus de poids lourds : ceux partant vers Tarbes, cela va devenir très dangereux. Il faudrait aussi solutionner la sécurité de ce rond-point. De plus j'imagine mal des poids lourds rues Pasteur et Irénée David. L'idéal serait que le contournement d'Auch vers le sud très souvent promis et jamais seulement débuté, voit enfin le jour. Mais là on croit à Père Noël... De toute façon, ce n'est qu'à l'usage que l'on verra ce qui fonctionne, ce qui ne fonctionne pas et ce qui est juste à un peu corriger. Faut essayer....

Divers

Il me semble que depuis plusieurs années le marché du jeudi matin bloque la circulation dans cette zone : y a-t-il des retours d'expériences que l'on pourrait exploiter dans le cadre de cette étude ? [information Vel'Auch : le marché du jeudi doit être déplacé à termes sur la Caserne d'Espagne une fois rénovée].