

### **Le secteur de la construction et les besoins spécifiques locaux liés à la réhabilitation**

Localement le secteur de la construction connaît des besoins spécifiques liés au contexte de réhabilitation et rénovation du patrimoine prestigieux et courant de la ville. Ce secteur offre localement des débouchés car le besoin existe.

La filière du bâtiment peut se structurer autour de ce contexte spécifique pour une meilleure pérennité et dans le souci de faire coïncider l'offre et la demande. Le levier d'action essentiel est celui d'organiser localement la formation à certaines techniques du bâtiment nécessaire dans la réhabilitation du patrimoine.

La construction dans un système économique global moteur ou « conséquence » de la prospérité des autres secteurs d'activité ?

L'activité de la construction est une activité par nature fortement liée à la santé économique d'un pays et localement d'un territoire : elle existe et est dynamique lorsque les autres secteurs économiques sont dynamiques et permettent l'investissement des ménages, des entreprises et des collectivités. Ainsi sa place est non négligeable, mais plutôt un indicateur de la santé économique des autres secteurs de l'économie qu'un moteur d'une économie locale.

### **10.2.5 L'agriculture**

#### **Les emplois liés à l'agriculture**

L'agriculture fournissait 218 emplois en 2007 sur la commune d'Auch, dont les 2/3 étaient des agriculteurs exploitants et 1/3 des emplois induits par l'activité agricole dont une part importante d'ouvriers agricoles.

En 2009, la base sirène dénombre 103 établissements liées à l'agriculture-sylviculture sur la commune dont 4 emploient de manière continue entre 1 et 2 salariés.

La principale activité agricole est dédiée à la culture et notamment la culture céréalière (75% des établissements).

L'agriculture fournit également des emplois induits dans la filière agro-industrielle. Ainsi en 2009, la base de données des établissements et entreprises dénombrait 31 établissements industriels spécialisés dans le domaine de l'agriculture ou de l'alimentaire, il s'agit donc d'une activité industrielle directement liée à l'agriculture le plus souvent locale. Soutenir l'activité agricole sur la commune et un territoire plus large permet de soutenir indirectement les emplois et activités de l'ensemble de la filière agricole et agro-industrielle.

#### **Evolution des exploitations agricoles (source : diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 32 )**

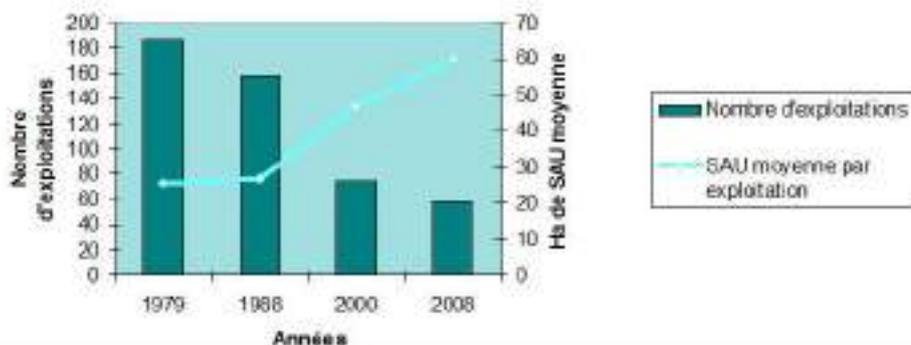
##### **Evolution de la Surface agricole utile (SAU)**

Les terres agricoles représentent 3 472 ha soit 48% de la surface totale de la commune d'Auch. La surface agricole utile de la commune a baissé de 200 ha soit plus de 5 % entre 2007 et 2000.

Compte tenu de la forte diminution du nombre des exploitations (avec une accélération durant les périodes 1988-2000 et 2000-2008, pertes respectivement de 85 et 16 exploitations, soit une régression de 53% puis de 21%), il en résulte un accroissement de leur taille moyenne.

### Evolution du nombre d'exploitations et de la SAU moyenne sur la commune d'Auch entre 1979 et 2008

(source : RGA 1979-1988-2000 et enquête terrain 2008)



Chefs d'exploitation et co-exploitants	Effectifs				Pourcentage			
	1979	1988	2000	2008	1979	1988	2000	2008
Moins de 40 ans	27	28	16	10	15%	18%	21%	17%
40 à moins de 55 ans	68	45	25	26	36%	28%	33%	45%
55 ans et plus	92	87	35	22	49%	54%	46%	38%
<b>Total</b>	<b>187</b>	<b>160</b>	<b>76</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(Source : RGA 1979-1988-2000 et enquête terrain 2008)

Les chiffres clés de l'agriculture communale				
	1979	1988	2000	2007
Superficie communale (ha)			7 248	
SAU communale (ha)*			3 672	3 472
SAU des exploitations (ha)**	4 827	4 255	3 482	3 482
	1979	1988	2000	2008
Nombre d'exploitations	187	159	74	58
SAU moyenne par exploitation (ha)	25,8	26,8	47,1	60,0
Effectifs par type d'élevage	1979	1988	2000	2008
Bovins viandes	2 141	1 486	958	812
Bovins lait	589	233	93	102
Volailles	21 674	12 507	15 718	49 400
Brebis	193	105		25
Porcs	1 011	77	20	30
Chevaux				31

**Légende**

- Données statistiques du RGA
- Données statistiques de la DDAF 32
- Données de l'enquête terrain 2008
- Données estimées

\* SAU communale = les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune.

\*\* SAU des exploitations = les superficies concernées sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles.

Cette tendance va se poursuivre dans les années à venir. Ce n'est pas sans conséquence sur la nature même de l'activité agricole. En effet, l'agrandissement n'est pas toujours le fait des exploitations de la commune et peut donc entraîner des déplacements de véhicules et de matériels agricoles sur le réseau routier communal.

### **La professionnalisation des exploitations**

On entend ici par exploitation professionnelle, celle dont les chefs d'exploitation et les co-exploitants exercent leur activité agricole à titre principal.

Au regard de ce critère, le taux de professionnalisation reste relativement stable autour de 43% en 1988, il passe en 2000 à 41% des exploitations de la commune. La majorité des agriculteurs de d'Auch sont donc pluriactif, mais ce phénomène ne s'est pas amplifié, voire même a régressé sur les 20 dernières années.

### **Evolution du nombre d'exploitations**

Le nombre d'exploitations sur le territoire d'Auch est en diminution permanente depuis 1979. Toutefois cette baisse s'est fortement accentuée entre 1988 et 2000.

### **Evolution de la SAU moyenne des exploitations**

L'augmentation de la surface moyenne des exploitations s'accélère rapidement. En effet, elle passe de 27 hectares en 1988 à 60 hectares en 2008, soit plus du double en 20 ans. La croissance qui était de 0,4% par an de 1979 à 1988, puis de 6,3% par an de 1988 à 2000 atteint maintenant 3,4% par an sur la période de 2000 à 2008.

### **Répartition des exploitants par tranches d'âge**

La tranche d'âge des exploitants agricoles de moins de 40 ans diminue depuis 2000. La population agricole est de plus en plus vieillissante et atteint un âge moyen de 50 ans en 2008. Cependant la tranche des « 40 à moins de 55 ans » regroupe près de la moitié des exploitants, laissant au moins 5 ans pour envisager de nouvelles successions.

### **Evolution des installations**

Le faible nombre d'installations (8 en 2 ans sur le territoire étudié) ne peut compenser les départs en retraite. Il semble que ce déficit d'installation soit du en partie à l'expansion du développement urbain qui a fait augmenter fortement le prix des terres les rendant financièrement inaccessibles aux candidats à l'installation.

### **Causes de la baisse des installations**

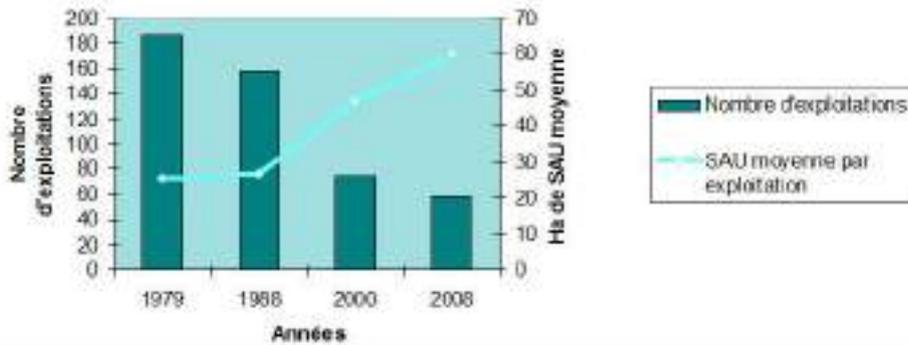
- Des données d'ordre démographique (déficit naturel d'enfants ou de succession),
- Impossibilité de transmission hors cadre familial compte-tenu de l'évolution des structures et des difficultés à réunir les capitaux nécessaires à leur reprise,
- Pression foncière exercée par l'urbanisation de la commune,
- Incertitudes quant à l'avenir de l'agriculture, de la PAC, des marchés...
- Difficultés du métier qui devient un métier de chef d'entreprise, de gestionnaire tout autant que d'agronome et de producteur-cultivateur,
- Concurrence pour l'accès au foncier entre agrandissement rendu nécessaire par le souci de rentabilité et l'installation,
- Bailleurs de plus en plus frileux.

### **Un tourisme rural très diversifié**

Les exploitations pratiquant la vente directe sont orientées sur le maraîchage (vente à ferme et sur les marchés). Un producteur réalise de la cueillette de framboises à la ferme. Un agriculteur bio vend sur son site les produits animaux de son exploitation (œufs, volailles, porc, mouton). Un exploitant vend du vin à la ferme, un autre du miel. Une société horticole vend 75% de ses plants sur son siège d'exploitation.

### Evolution du nombre d'exploitations et de la SAU moyenne sur la commune d'Auch entre 1979 et 2008

(source : RGA 1979-1988-2000 et enquête terrain 2008)



Chefs d'exploitation et co-exploitants	Effectif				Pourcentage			
	1979	1988	2000	2008	1979	1988	2000	2008
Moins de 40 ans	27	28	16	10	15%	19%	21%	17%
40 à moins de 55 ans	68	45	25	26	36%	28%	33%	45%
55 ans et plus	92	87	35	22	49%	54%	46%	38%
<b>Total</b>	<b>187</b>	<b>160</b>	<b>76</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(Source : RGA 1979-1988-2000 et enquête terrain 2008)

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

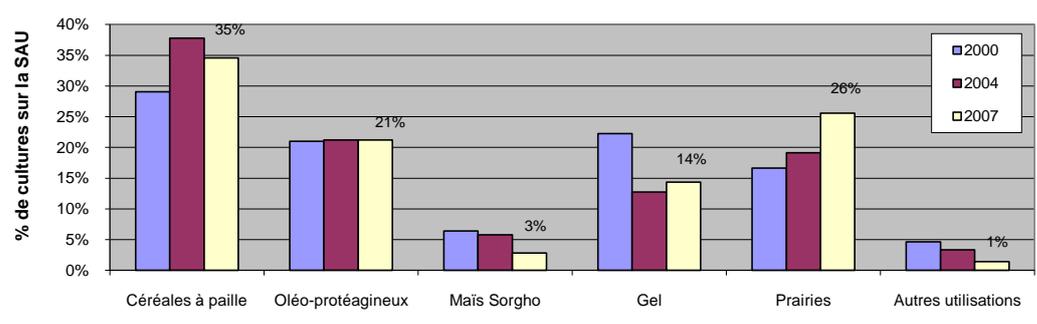
Années	2007	2008
Nombre d'installations à Auch	3	5
Nombre d'installations dans le Gers	358	263

(Source : Données statistiques du CFE 32)

Nature de l'activité agro-touristique	Nombre
Gîte rural	5
Chambre d'hôte	4
Camping à la ferme	1
Ferme pédagogique	1
Vente directe	7

Source Chambre d'agriculture du Gers

### Evolution des assolements sur la commune d'Auch (source DDAF 32)



Source Chambre d'agriculture du Gers

## Productions et pratiques agricoles

### Répartition de la SAU et évolution des assolements

L'assolement principal est constitué par la rotation céréales à pailles, maïs sorgho et oléoprotéagineux. En 2007, ces cultures représentent 59 % de la SAU. Le taux de gel est ici supérieur à la moyenne départementale ce qui s'explique par la proportion de forte pente qui caractérise le territoire communal. Enfin ces pentes sont également la cause du fort pourcentage de prairies 26 % en 2007.

### L'irrigation

L'irrigation est très peu développée sur la commune d'Auch. Les surfaces irriguées représentent 0,2% en 2006 (soit 164 ha) de la SAU exploitée par les agriculteurs de ce territoire contre 21% pour le département du Gers. Cela explique la faible représentativité des cultures en système irrigué sur la sole.

### Productions animales

Le secteur de l'élevage reste important sur la commune d'Auch. Mais les disparités sont grandes entre les différentes espèces animales.

Les élevages ovins et porcins avaient déjà quasiment disparu avant 2000. Leurs effectifs sont aujourd'hui dérisoires. Par contre les bovins lait et viande qui ont perdu le plus gros de leurs effectifs entre 1979 et 1988 surtout pour le lait et entre 1988 et 2000, arrivent pour ces dernières années à se maintenir autour de 900 têtes en 2008. Enfin les élevages de volailles qui avaient régressé aussi entre 1979 et 1988 ont amorcé une légère reprise entre 1988 et 2000 (+25 % en 12 ans) et connaissent depuis 2001 un développement très rapide (215% d'augmentation en 7 ans ) entre 2000 et 2007. Il s'agit de 4 poulaillers et de 3 élevages de canards qui produisent 49000 animaux par an.

Sur les 33 élevages de la commune 25 dépendent du Règlement Sanitaire Départemental et 8 sont des installations classées. Ce classement est lié à la taille de l'élevage et soumet les ateliers d'élevage à une réglementation spécifique. ( voir encadré ci- contre )

Il faut également prendre en compte les plans d'épandage qui font l'objet d'un arrêté préfectoral (dans le cas d'épandage de fumier, il y a un périmètre d'exclusion de 35 mètres par rapport aux eaux de surface et de 100 mètres par rapport aux habitations sauf si enfouissement).

### Les signes officiels de qualité

Le territoire d'Auch est inclus dans plusieurs zones d'Appellation d'Origine Contrôlée et d'Identification Géographique Protégée :

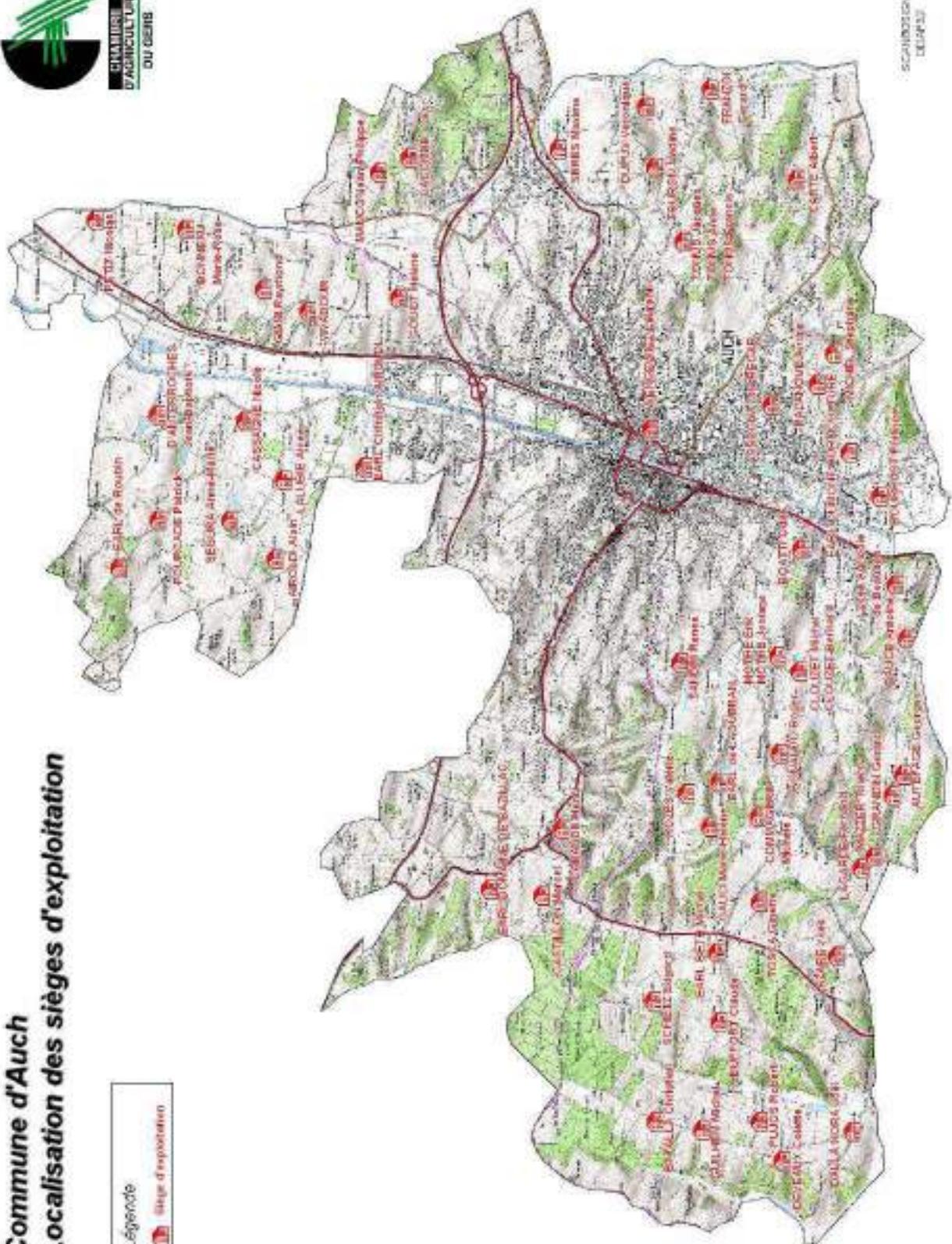
- |                                       |                             |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| - AOC Armagnac                        | - AOC Haut-Armagnac         |
| - AOC Blanche Armagnac                | - IGP jambon de Bayonne     |
| - IGP canard à foie gras du Sud-Ouest | - IGP Volailles de Gascogne |
| - AOC VQPRD Floc de Gascogne Blanc    | - IGP Volailles du Gers     |
| - AOC VQPRD Floc de Gascogne Rosé     |                             |

Il est recensé sur le territoire étudié 3 exploitations qui produisent selon le mode biologique. L'association REGAR (Réseau Expérimental Gersois d'Aide à la Réinsertion) réalise du maraîchage sur 1,2 ha et vend ses légumes sous forme de panier. Le CREAB (Centre Régional d'Expérimentation en Agriculture Biologique) est une ferme de 55 ha de référence pour Midi-Pyrénées en grandes cultures. La ferme en Coton exploite 40 ha en bio et vend de la volailles, des œufs, du porc et du mouton.

Il est important de préserver les surfaces concernées car elles nécessitent un lourd investissement technique et économique. En effet, ces exploitations ont pour la plupart bénéficié d'aides à la conversion (obligation de maintenir le mode de production biologique pendant 5 ans) et de financements à l'investissement.

**Commune d'Auch**  
**Localisation des sièges d'exploitation**

Légende  
 siège d'exploitation



Source Chambre d'agriculture du Gers

**Réglementation liée à l'activité élevage (source : Chambre d'agriculture du Gers)**

- Les élevages de moins de 50 vaches laitières adultes ou porcs charcutiers plein air, les élevages de moins de 100 vaches allaitantes adultes, les élevages de moins de 5 000 canards ou poulets (présents simultanément sur l'exploitation au cours de l'année), les élevages ovins et équins (quel que soit la taille) dépendent du RSD (Règlement Sanitaire Départemental). Il interdit l'implantation de bâtiments d'élevage à moins de 50 mètres de toute habitation.

- Les élevages de plus de 50 vaches laitières adultes ou porcs charcutiers plein air, les élevages de plus de 100 vaches allaitantes adultes, les élevages de plus de 5 000 canards ou poulets (présents simultanément sur l'exploitation au cours de l'année) sont soumis au régime des installations classées au titre de la protection de l'environnement qui engendre une réglementation plus stricte. En effet, dans ce cas l'implantation d'un bâtiment d'élevage doit respecter une distance minimum de 100 mètres de toute habitation occupée par des tiers (loi n°76-663 du 19 juillet 1976, rubrique 2101 relative aux établissements d'élevage bovins).

La loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999 et la loi SRU du 13 décembre 2000 ont entériné le principe de réciprocité, soit l'interdiction pour un tiers de construire à moins de 50 mètres d'un bâtiment d'élevage soumis au RSD et à moins de 100 mètres d'une installation classée. Ce principe de réciprocité a été inscrit au Code Rural (article L 111-3).



## Les enjeux

En 2008, le territoire d'Auch reste très marqué dans son ensemble par l'activité agricole qui occupe 48% de la surface communale.

L'agriculture est ici dominée par les productions céréalières, conduites en rotation avec les oléo-protéagineux et qui représentent 59% de la SAU communale. Ces cultures apprécient les sols argilo-calcaires présents sur une grande partie des coteaux.

Sur un plan structurel et démographique, l'agriculture connaît ici les mêmes difficultés qu'ailleurs pour renouveler ses actifs. Cela se traduit concrètement par une diminution constante du nombre d'exploitations et par un accroissement de leur taille. Les conséquences pour les agriculteurs sont souvent un éloignement des chantiers vis-à-vis du siège d'exploitation et une circulation accrue d'engins agricoles sur le réseau routier.

L'élevage se maintient dans les zones les plus pentues qu'il est le seul à pouvoir valoriser.

L'agriculture céréalière a façonné les paysages du territoire de la commune sur les zones de coteaux à pentes modérées. Et tout laisse à penser qu'elle conservera son importance dans les années à venir compte-tenu des perspectives nouvelles offertes par les marchés de ces produits. Mais ici comme ailleurs, cette agriculture devra relever le défi de la durabilité vis-à-vis de l'environnement. La qualité de l'eau est un enjeu majeur.

De nouveaux aménagements parcellaires et plus largement des changements de pratiques pourront intervenir. Les bandes enherbées ou les haies constituent des témoignages visuels des efforts ainsi consentis par la profession agricole.

De nouvelles relations contractuelles avec l'agriculture vont reposer sur ces engagements réciproques :

L'agriculture poursuit sa fonction économique au service du territoire.

Elle façonne, travaille le paysage.

Elle fait des efforts pour conduire durablement son activité et améliorer ses pratiques.

En contre-partie, cette activité est prise en compte à part entière et soutenue dans le cadre des réflexions locales.

A cet effet, le présent diagnostic met en lumière quelques points de vigilance :

La dispersion croissante des sièges d'exploitation accroît leur vulnérabilité dans le cadre des projets d'urbanisme.

Il conviendrait de retenir des zones d'exclusion autour des installations des exploitations céréalières dont les activités quotidiennes (stockage ou autres,...) peuvent générer des nuisances dommageables pour le voisinage.

La circulation des engins agricoles s'accroît du fait de l'agrandissement des exploitations et de l'éloignement des parcelles. Il faut veiller à adapter le réseau routier à ces déplacements, tant au plan des aménagements que de la fréquentation.

L'irrigation est un atout pour l'agriculture locale. La ressource existante, Gers par le système Neste, doit être valorisée au mieux. Les surfaces irrigables doivent être préservées, également si elles relèvent de ressources collinaires.

D'une façon plus générale, les zones rurales du territoire d'Auch sont favorables à l'activité agricole. En effet les potentialités restent fortes pour cette commune. Cette donnée doit guider les réflexions dans le cadre des futurs projets d'aménagement en cohérence avec les orientations du territoire.

Par son contexte et sa situation, le territoire de la commune d'Auch périphérique à l'hypercentre est directement concerné par les réflexions en cours autour de l'agriculture péri urbaine.

L'agriculture fait complètement partie de l'identité locale. Les pratiques et modes de vie y font intensément référence (gastronomie, attachement à la terre, promotion d'un tourisme vert etc...).

Une activité agricole pérenne contribue à l'entretien des paysages et à un relatif maintien de la bio diversité. La pérennité et prospérité de ce segment de l'emploi et de l'activité est directement liée aux choix qui seront faits en matière d'occupation du sol et de planification urbaine. L'inverse est également vrai : une agriculture dynamique est un rempart efficace contre les dérives d'une pression urbaine importante.

## SITES TOURISTIQUES DU GERS



500 châteaux
14 sites classés
99 sites inscrits
24 musées
600 000 festivaliers
42 bases de loisirs
2 000 km de cours d'eau
3 stations thermales

	Musées, Patrimoine, Bases de loisirs
	GR Chemin de St Jacques
	GR de pays « Cour de Gascogne »
	Stations thermales
	Baïse
	Tourisme fluvial sur la Baïse

Source Agenda 21 du Gers

## 10.2.6 Le tourisme

### Le contexte touristique du Gers

Le Gers est un département attractif d'un point de vue touristique et attire tant par la qualité de son patrimoine que par son cadre de vie.

Une étude réalisée en 2008 pour le compte de la Chambre de commerce et d'industrie du Gers a dégagé les atouts du tourisme gersois, à partir des éléments suivants :

- le Gers jouit d'une image touristique flatteuse, liée aux notions de « terroir », de « gastronomie », en conformité avec la recherche actuelle des touristes d'« authenticité » et de « nature » ;
- la filière événementielle très forte (CIRCA à Auch, Eclats de Voix sur Auch et le département, Indépendance(s) et création à Auch, Trad'envie à Pavie, Rondeu de Castelnau à Castelnau-Barbarens, Jazz in Marciac, Tempo Latino à Vic-Fezensac...) dope l'activité touristique ;
- la présence des chemins de St-Jacques de Compostelle représente une opportunité sur le plan touristique ;
- les 4 aéroports à proximité (Toulouse, Tarbes, Agen, Pau) voient leur fréquentation augmenter, notamment celle des low cost qui génèrent la présence de touristes étrangers.

**L'activité touristique dans le Gers est un élément fondamental de l'économie locale ; ce tourisme reste essentiellement orienté vers les activités de loisirs et d'extérieur.** Ce mode touristique induit un mode d'hébergement beaucoup plus tourné vers les gîtes, chambres d'hôtes et hôtellerie de plein air.

### **Auch, une vitrine touristique à mieux valoriser (source : Grand Auch agglomération)**

Capitale historique de la Gascogne, la Ville d'Auch est sans conteste le site incontournable du tourisme gersois. Ainsi, d'après une étude réalisée en 2008 par le Comité régional du Tourisme, Auch est le site gersois qui bénéficie de la plus grande notoriété touristique : **80% des flux touristiques départementaux passent par Auch. La ville-centre est de fait une porte d'entrée et une vitrine privilégiée du département.** La cathédrale est le lieu patrimonial le plus souvent cité dans les enquêtes de clientèle.

#### L'offre en hébergement

Si le patrimoine culturel de la commune génère un tourisme à la recherche d'un hébergement de standing, il est à relever que **ni la capacité totale d'hébergement hôtelier, ni le faible nombre d'établissements hôteliers ou de restaurants de niveau élevé qu'offre la ville, ne sont à la hauteur de cette réputation.**

En effet, l'analyse de la capacité d'accueil réalisée par le Grand Auch fait ressortir **une faiblesse du parc hôtelier aussi bien sur le plan qualitatif que quantitatif. Ainsi, on constate un manque d'hôtellerie en catégorie 3 et 4 étoiles, d'hôtels de grande capacité pour les groupes, ainsi qu'un certain manque de confort et d'équipement dans les établissements existants.** Ceux-ci peinent à s'adapter aux exigences d'une clientèle urbaine, où s'accroît la part des seniors et des étrangers, et, avec eux, la recherche de prestations qualitatives.

Cette carence d'hébergement est également constatée pour les clientèles suivantes : pèlerins sur les chemins de St Jacques et jeunes voyageurs en recherche d'auberge de jeunesse. L'évolution du camping doit également faire l'objet d'une étude de positionnement et de requalification (orientation, accueil campings cars, campings destinés à une clientèle de passage, étape ...)



Source Dossier de candidature du Grand Auch au label Pays d'Art et d'Histoire

### Les sites et manifestations touristiques (source : Candidature Grand Auch Pays d'art et d'histoire)

- **La cathédrale Sainte-Marie** enregistre 30 000 entrées payantes par an au chœur (fréquentation annuelle gratuite estimée à 120 000 personnes) quand le Musée des Jacobins reçoit 13 000 visiteurs annuels : en dépit de la qualité exceptionnelle des collections du Musée, la thématique religieuse à Auch, située sur les chemins de St-Jacques de Compostelle l'emporte visiblement.

- **La Maison de Gascogne**, qui présente pendant sept semaines en période estivale produits du terroir et artisanat d'art, accueille plus de 30 000 visiteurs : la gastronomie et la découverte de produits locaux de qualité restent une demande forte de la part des visiteurs.

- **Circa, festival de cirque actuel**, a réuni à Auch plus de 24 000 spectateurs pendant une semaine lors de sa 21<sup>ème</sup> édition : 35% d'entre eux habitaient le Gers, 21% un autre département de Midi-Pyrénées et 42% venaient du reste de la France. **Ces chiffres confirment l'attractivité nationale du festival et l'impact touristique que peuvent avoir les événements culturels de qualité.**

Ces quelques éléments confirment clairement les attentes des visiteurs en termes d'offre culturelle et patrimoniale de qualité sur le territoire d'Auch.

### Equipements touristiques (source : Candidature Grand Auch Pays d'art et d'histoire)

L'**Office de tourisme d'Auch** dispose depuis 2004 d'une délégation de service public de la Communauté d'agglomération du Grand Auch. Situé à proximité de la cathédrale, l'Office de tourisme du Grand Auch est le principal centre d'information touristique du département. Il est labellisé 3 étoiles.

La commune compte par ailleurs **plusieurs infrastructures d'accueil pour congrès et séminaires**, telles que : la Maison de Gascogne (ancienne halle aux grains, sur 1000 m<sup>2</sup> au sol plus une galerie de 330 m<sup>2</sup> au 1<sup>er</sup> étage), le Théâtre (dans l'Hôtel de Ville, soit 400 places pour des manifestations culturelles, le Centre Cuzin, installé dans l'ancienne chapelle du séminaire qui comporte une salle de 170 places en gradins ; la Salle des Cordeliers avec 2 salles pouvant accueillir jusqu'à 200 personnes ; le Centre de Communication de la C.C.I (7 salles équipées de 35 à 280 m<sup>2</sup> pouvant accueillir jusqu'à 300 personnes) ; la Salle du Mouzon (espace de 2 400m<sup>2</sup> entièrement modulable et sonorisé peut accueillir jusqu'à 3 400 personnes).

### La mise en œuvre d'une politique touristique

La Communauté d'agglomération du Grand Auch dispose de la compétence Tourisme dans le cadre de ses attributions liées au Développement économique du territoire. Un **Schéma local de développement touristique** a dans ce cadre été réalisé et validé en mars 2007 par les instances communautaires.

Ce Schéma local de développement touristique a validé 3 axes de développement :  
- Faire du Grand Auch **une véritable destination touristique en positionnant la ville d'Auch dans son rôle de vitrine et de capitale de la Gascogne contribuant à affirmer l'identité du Gers et pouvant devenir un site incontournable en Midi-Pyrénées** ;

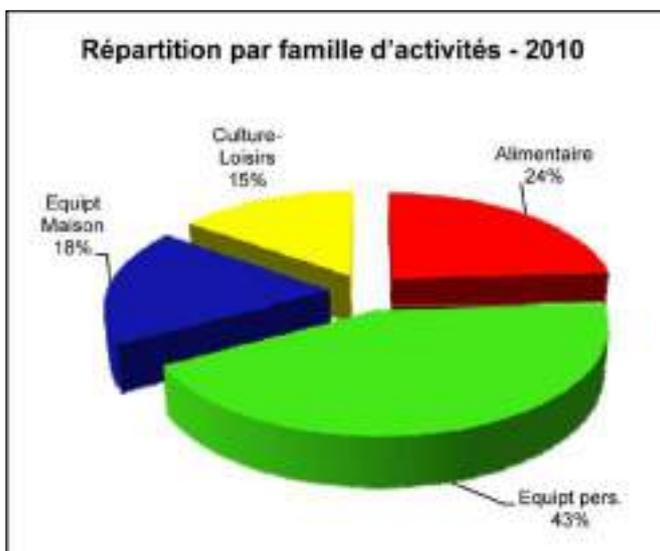
- Valoriser touristiquement les actions culturelles du Grand Auch dans un objectif d'annualisation de la fréquentation ;  
- Développer et qualifier le potentiel touristique de la ville d'Auch pour mieux répondre à la diversité des clientèles et des cibles.

Suite à ce schéma, le territoire a récemment fait l'objet d'une reconnaissance de son intérêt touristique : **l'agglomération du Grand Auch a obtenu le label « Pays d'art et d'histoire » en 2010 et Auch a obtenu le label « Grands Sites Midi-Pyrénées ».**

## LOCALISATION DES POLES COMMERCIAUX D'AUCH



Source Etude préalable à la mise en place d'une Opération collective urbaine, juillet 2010



Source Etude préalable à la mise en place d'une Opération collective urbaine, juillet 2010

Grâce à ces deux labels, Auch a renforcé son statut de véritable destination touristique. Cette nouvelle notoriété induite devrait permettre de drainer une clientèle nationale mais aussi régionale car la conjoncture favorise les destinations de proximité.

**Cette première reconnaissance est d'autant plus importante pour Auch que la commune reste une préfecture à faible rayonnement économique et touristique, dans un département encore relativement déconnecté du pôle toulousain.**

De plus, son positionnement touristique n'est pas encore suffisamment stratégique : son patrimoine propre naturel et architectural est en concurrence avec celui du reste du département, sa capacité d'hébergement ne se distingue ni par sa quantité ni par sa qualité, et en dehors de la cathédrale, elle ne dispose pas d'un patrimoine bâti et culturel emblématique valorisé comme tel.

**L'obtention de ces 2 labels représente donc pour Auch une opportunité majeure de compléter et d'améliorer son positionnement touristique.** Dans ce cadre, la ville a décidé d'étudier la faisabilité d'une exploitation optimale de l'image de d'Artagnan afin d'incarner la localisation géographique de référence du personnage. Le tourisme d'affaire représente également une piste que la commune compte mieux exploiter, notamment pour les entreprises de la région toulousaine.

## 10.3 Les pôles d'activité locaux

L'armature commerciale se structure autour de 3 pôles majeurs :

- Le centre-ville bipolarisé autour de la haute ville coeur urbain et patrimonial et de la basse ville ;
- Deux pôles périphériques : la zone de Clarac au Nord et la zone Carrefour au Sud. La zone Carrefour se poursuit également sur l'avenue des Pyrénées, principale entrée de ville.

Ces 3 pôles totalisent 83% du chiffres d'affaires réalisé sur le territoire du Grand Auch. 60% du chiffre d'affaires est réalisé sur la zone de Clarac, tandis que 21% est effectué en centre-ville dont 12% en basse ville et 9% en haute ville. Avec plus de 40% de l'activité commerciale, l'orientation donnée à l'équipement à la personne est marquée.

### 10.3.1 L'appareil commercial du centre ville

#### L'offre de l'hypercentre

Le centre-ville s'organise autour de deux polarités :

- La basse ville : elle se structure autour de la place Verdun et de la rue d'Alsace et concentre les emplacements commerciaux numéro 1 et les enseignes nationales. Les dernières implantations et mutations montrent une forte croissance des services et notamment des banques sur la place de Verdun.

- La haute ville : elle constitue l'épine dorsale du centre ville, composée de nombreuses rues piétonnes, telles que les rues Dessoles et Du Pouy (semi-piétonne). Le rôle de vitrine commerciale (accès principal en voiture) est assuré par la rue Gambetta et la place de la Libération.

La croissance des locaux vacants sur les axes piétonniers et les flux moins soutenus qu'en basse ville sont des signes d'une baisse d'attractivité commerciale.

En effet, le centre-ville enregistre un taux de vacance relativement élevé (12%) et en croissance en haute et basse ville.



Rue Dessoles



Rue Du Pouy



A proximité du Marché aux Herbes

Les commerces du centre ville se composent à la fois d'enseignes nationales et de commerces indépendants. Ces derniers se répartissent schématiquement en 3 grands secteurs :

- une zone active en basse ville comportant de nombreuses franchises ;
- un secteur de commerces indépendants, avec enseignes « personnalisées », souvent originales sur les axes rue Desselles et rue du Pouy, anciennes rues médiévales, étroites et pittoresques, à fort potentiel de fréquentation ;
- un secteur diversifié mais inégal dans les artères centrales de la commune, place de la Libération et place de la République, avec notamment une forte proportion de banques et de services moins propices à l'attractivité commerciale.

En dehors de ces grandes artères, l'offre commerciale est très peu développée, voire quasiment inexistante.

### Les dysfonctionnements repérés

Malgré les efforts de modernisation du tissu commercial engagés depuis une dizaine d'années, le commerce en centre ville connaît de nombreux dysfonctionnements qui altèrent son attractivité et son dynamisme :

- **la place de l'automobile** : les exigences d'accessibilité aux commerces la rendent indispensable mais elle tend cependant à devenir envahissante dans le centre ville où le stationnement sur rue nuit à la mise en valeur des lieux donc indirectement à la vie commerçante.
- **le traitement et l'harmonisation des façades commerciales et enseignes** : les enseignes tendent à se multiplier avec des formes et des typologies complètement différentes, voire hétéroclites, ce qui ne permet pas une lecture cohérente et unifiée des façades anciennes ;
- **la taille des locaux commerciaux** vacants disponibles paraît insuffisante pour les enseignes nationales qui exigent des surfaces commerciales de l'ordre de 350m<sup>2</sup>. Dans ce contexte, l'offre ne va pas dans le sens d'une mixité de l'offre commerciale entre enseigne nationale et commerce indépendant ;
- **une certaine dégradation (tags ou autres)** ou tout au moins un manque de mise en valeur de l'espace public, voire d'entretien des façades commerciales est à relever ponctuellement, ce qui ternit l'image de l'environnement dans lequel s'inscrit l'appareil commercial.

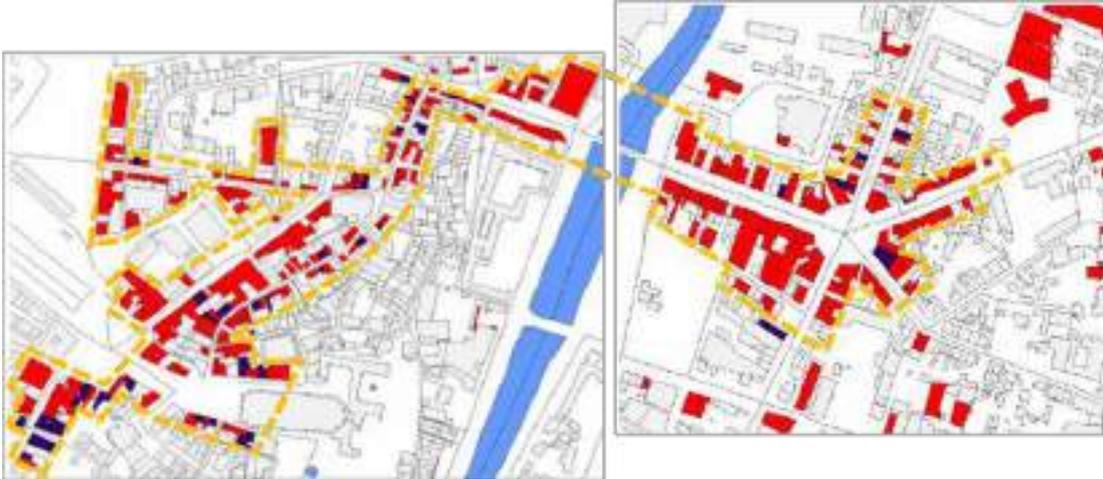
**Il résulte de ce manque d'attractivité de l'offre commerciale en centre-ville un phénomène d'évasion commerciale vers l'agglomération toulousaine qui propose une offre commerciale plus importante et variée.**

**Ce contexte permet dès lors d'entrevoir un tissu commercial de centre ville intrinsèquement fragile, et dont la mise en valeur en lien avec la requalification de l'espace public et une amélioration de la gestion du stationnement, reste à achever.**

### Les actions de redynamisation en cours

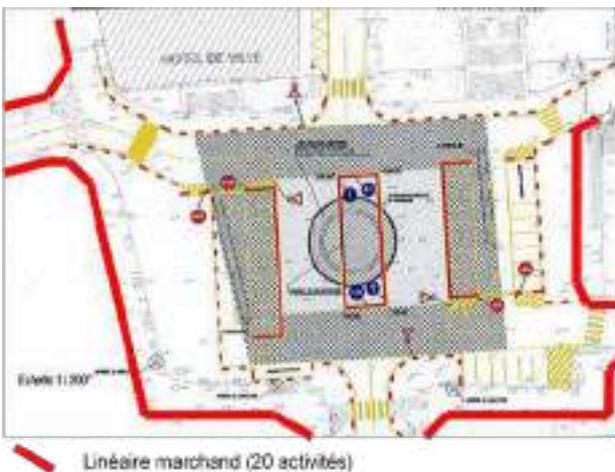
Plusieurs dispositifs de redynamisation du tissu commercial du centre-ville ont été néanmoins initiés avec d'une part une **Opération de Modernisation des Pôles Commerciaux et Artisanaux (OMPCA)** mise en place entre 2002 et 2004, et le lancement depuis décembre 2010 d'une **Opération collective urbaine (OCU)** en cours.

## PERIMETRE DE SAUVEGARDE DU COMMERCE ET DE L'ARTISANAT DE PROXIMITE EN PROJET



Source Dossier FISAC-Opération Collective Urbaine, décembre 2010

## PROJET DE RENOVATION DE LA PLACE DE LA LIBERATION



Source Dossier FISAC-Opération Collective Urbaine, décembre 2010

L'OMPCA est un dispositif partenarial auquel ont participé notamment les chambres consulaires, l'association de commerçants/artisans et l'Office de tourisme. Elle a fortement contribué à redynamiser l'attractivité commerciale du centre-ville, puisqu'elle a permis :

- la modernisation de 90 commerces et devantures commerciales ;
- une augmentation du nombre de commerces (+10%) et du chiffre d'affaires des commerçants(+12 %) ;
- une démarche de valorisation de l'espace public local avec la rédaction d'une charte de qualité, la mise en lumière du circuit commercial basse ville / berges du Gers, et la réalisation d'un plan signalétique et d'un jalonnement touristique notamment.

Suite à ces résultats encourageants, une seconde opération de dynamisation commerciale a été initiée en 2010. L'**Opération collective urbaine** a en effet pour premier objectif de mobiliser les aides du **FISAC** (Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce), dispositif est destiné à financer les opérations de création, de modernisation, d'adaptation ou de transmission des entreprises du commerce, de l'artisanat et des services, afin de préserver et développer un tissu d'entreprises de proximité.

L'une des orientations phares de l'OCU est dans ce cadre **l'élaboration et la mise en œuvre d'un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité et l'instauration d'un droit de préemption sur les fonds de commerce** permettant l'achat des fonds et baux commerciaux situés sur le périmètre.

Cette action est apparue nécessaire pour assurer la pérennité des activités commerciales et artisanales de proximité aux emplacements commerciaux stratégiques, et éviter l'implantation de banques et de services sur ce type d'emplacements commerciaux.

L'OCU a également planifié plusieurs actions de soutien à l'animation commerciale du centre-ville, avec notamment :

- Le lancement d'études stratégiques, portant notamment sur la gestion du stationnement, la dynamisation et/ou le transfert des marchés non sédentaires, l'implantation d'une vitrine des produits du terroir, la mise en valeur et en sécurité des circuits touristiques. Une étude de programmation commerciale sur le site de la Caserne d'Espagne et d'aménagement de la place de la République est également proposée dans ce cadre.
- les projets d'aménagements urbains constituent une autre composante importante du plan d'actions proposé par l'OCU. Plusieurs axes ont été définis en ce sens, tels que la requalification des places de la Libération de la République, la mise en place d'une signalétique commerciale ou la création d'une vitrine permanente des produits du terroir.

**L'aménagement des grandes places emblématiques est en effet une condition sine qua non au développement de l'attractivité commerciale et touristique du centre ancien.** En particulier, la place de la Libération joue le rôle de porte d'entrée historique de l'espace marchand : avec plus de 20 activités commerciales (alimentaire, prêt-à-porter, culture/loisirs, etc.), elle ouvre sur un espace marchand de plus de 240 activités commerciales et artisanales. Les aménagements programmés sur cet espace stratégique devraient dès lors permettre d'**accroître l'attractivité et le confort de la clientèle en ville haute, notamment en donnant un signal fort de renouvellement de l'espace urbain et commercial du centre ancien.**



### 10.3.2 Les zones commerciales

L'offre commerciale d'Auch reste dominée par les hypermarchés situés dans les deux pôles périphériques majeurs de la commune.

- **La zone de Clarac au nord** est représentée par Leclerc et l'ensemble des familles de produits qui accompagnent cette enseigne. Cette zone a bénéficié de l'implantation et de la relocalisation de nombreuses enseignes (Décathlon, Heytens, Aubert...) qui lui permettent de jouer **un rôle majeur dans la structuration de l'offre commerciale de la commune**.

- **La zone au sud se compose de deux sous-ensembles distincts organisés autour des 2 locomotives alimentaires que sont Carrefour et Leader Price (localisé sur Pavie)**. La zone Carrefour, bien située en sortie de ville dispose d'une armature commerciale de qualité et diversifiée en termes de produits. Si la petite taille de cet espace commercial ne correspond plus aux standards de l'enseigne (4700m<sup>2</sup>), les contraintes spatiales et l'absence de disponibilités foncières ne permettent pas d'envisager d'évolution sur ce site.

**Ainsi, la zone sud souffre d'un certain manque de dynamisme et est concernée par plusieurs problèmes** : elle est coupée en deux par la RN 21, le traitement qualitatif est sommaire et l'accessibilité est rendue difficile du fait d'un manque de visibilité et d'une absence de matérialisation des entrées et sorties. Comparativement, la zone nord est plus attractive et bénéficie d'une bonne accessibilité ainsi que d'un certain traitement paysager.



### 10.3.3 Les zones d'activité auscitaines dans leur contexte

#### Localisation

**A l'échelle du Gers, les zones d'activités sont relativement peu nombreuses.** Essentiellement situées à proximité des axes de circulation, elles sont plutôt concentrées sur la moitié Est du département, où le rayonnement de Toulouse est notable.

**Les zones d'activité du Grand Auch sont clairement installées sur les grands axes qui desservent la commune centre et ses communes limitrophes.** Ces dernières ne viennent pas en contrepoids, mais permettent plutôt compléter l'offre présente sur la commune centre.

#### Positionnement et identité

Historiquement, Auch n'a pas connu de dynamique propre aux villes qui se sont spécialisées pendant l'industrialisation, et ne constitue d'ailleurs pas un bassin industriel remarquable à l'échelle de la région.

Cependant, la commune s'est aujourd'hui engagée aux côtés du Grand Auch dans une dynamique de construction et de renforcement de l'identité économique du territoire. Cette démarche a conduit à la mise en place de partenariats économiques entre différentes institutions notamment ainsi qu'à **l'affirmation de deux spécialités économiques du territoire, à travers d'une part l'aéronautique et l'agro-alimentaire d'autre part.**

En concertation avec le Conseil Général du Gers, la CCI, et les communautés de communes d'Arrats Gimone, Save Lisloise et Coteaux de Gascogne, **un plan de développement coordonné des zones d'activités économiques structurantes implantées dans le Gers a été défini entre Auch et Toulouse.** Ce plan d'action dénommé **Gascogne Vallée** a pour ambition de structurer et de dynamiser l'offre gersoise en vue de faciliter l'accueil des entreprises. Il est conduit sous la maîtrise d'ouvrage d'un syndicat mixte d'études.

Néanmoins, et jusqu'à une date récente, **le développement économique de la ville d'Auch et du Grand Auch s'est fait au fil des demandes et des opportunités, sans projet directeur d'ensemble.**

**Aujourd'hui, le Grand Auch tend à organiser spatialement son développement économique par grande thématique,** telles que l'aéronautique (JCB Aéro), les éco-construction et les nouvelles technologies (Biogaz notamment), l'agro-alimentaire.

**Cependant, la valorisation et l'attractivité des zones récentes ne doit pas cacher le problème des zones plus anciennes,** qui souffrent ponctuellement de mise en valeur, de modernisation et de connexion au reste de la ville. De plus, certaines zones anciennes se sont constituées en zones d'activités de fait. Compte tenu de l'évolution de la ville, elles sont aujourd'hui rattrapées par l'urbanisation de quartiers d'habitat pavillonnaire et la question de leur pérennité et l'opportunité de les déplacer se posent désormais localement (notamment la zone Au Grison).

## CARACTERISTIQUES DES ZONES D'ACTIVITE EXISTANTES

Zone d'activité	Année de création	Surface commercialisée en ha	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois	Disponibilités foncières
<b>Lucante</b>	1975/1980	12	8	250	saturée
<b>Engachies</b>	1980	53	62	890	saturée
<b>Hippodrome</b>	1980/1985	22	58	550	saturée
<b>Zone sud</b>	1980/1985	5	10	200	saturée
<b>Clarac</b>	1994	21	37	490	saturée
<b>Mouliot</b>	2009	43	8	60	20 ha
<b>Lamothe nord</b>	NC	26	17	250	2 ha
<b>TOTAL</b>		<b>182</b>	<b>200</b>	<b>2690</b>	<b>22 ha</b>

Source Communauté d'agglomération du Grand Auch



### 10.3.4 Carte d'identité des zones d'activités

L'activité auscitaine connaît actuellement des mutations importantes, notamment depuis la constitution d'un pôle aéronautique autour de JCB Aéro. La commune accueille 7 zones d'activité réparties le long des deux axes porteurs du développement économique, la RN 21 et de la RN 124.

La commune compte plusieurs grandes zones (dont Clarac, l'Hippodrome, Engachies, Lucante, Lamothe et Mouliot) ainsi que des zones de moindre superficie (à l'instar d'Endoumingue, de Nareous, ou de la ZA du Sud). **Si toutes les zones d'activités auscitaines sont presque totalement occupées (le taux d'occupation des zones varie entre 95% et 100%), elles présentent des caractéristiques urbaines contrastées et inégales** de par leur taille, leur morphologie, leur année de création, leur localisation, etc. Au final, elles apparaissent très contrastées tant du point de vue de leur image que de leur attractivité.

#### MOULIOT

Située à l'est de la commune et contiguë à la zone industrielle d'Engachies localisée le long de la rocade nord d'Auch, cette zone mixte d'une quarantaine d'hectares se décline en 3 « quartiers » : industriel-artisanal, tertiaire et commercial.

Relativement récente, elle a été aménagée alors que les zones réalisées précédemment étaient vieillissantes et saturées. Elle a constitué alors un nouveau pôle relativement moderne offrant des locaux disponibles. Par ailleurs, des professionnels exerçant en libéral installés dans le centre ville se sont délocalisés à Mouliot : le problème de stationnement en centre-ville est parfois devenu un frein à leur activité. Ainsi, une part non négligeable de l'activité sur le point de s'installer est un développement endogène (à hauteur de 60-70%). **L'accueil de nouvelles entreprises à un rythme soutenu a obligé l'agglomération à programmer l'aménagement d'une seconde tranche à moyen terme.**

Aujourd'hui quelques points problématiques persistent : son traitement paysager est sommaire aussi bien pour les bâtiments que les espaces publics ou l'harmonisation des clôtures.

Si la zone est bien accessible car elle bénéficie du contournement nord, le piéton et les modes doux n'ont pas eu de place dans sa conception, et sa connexion au centre urbain est également limitée alors que certains bâtiments ont vocation à recevoir du public...

Les services qui découlent de la présence d'un certain nombre de personnes travaillant sur la zone (restauration du midi notamment) semblent absents ou insuffisants.

#### MOULIOT 2

**Cette zone est une des composantes du projet « Gascogne Vallée » qui concerne 4 zones de développement économique situées le long de la nationale 124 entre Toulouse et Auch.** La CCI du Gers achève la construction au Mouliot d'un hôtel d'entreprises à vocation agro-alimentaire (AGROPARC) complémentaire au CRITT-CTPCA et à l'hôtel d'entreprises existants qui se situent à proximité, zone d'activités d'Engachies

D'un point de vue général, l'installation sur la zone du Mouliot est prisée par les entreprises qui recherchent un effet « vitrine » pour leur activité. Mouliot I et II sont donc les principales perspectives d'avenir et de développement économique de la ville.

Cependant l'engouement pour cette zone pose la question de l'avenir et de la mise en valeur des autres zones laissées au second plan et moins attractives que la dernière aménagée.

#### **LAMOTHE NORD**

Cette zone d'activité située au nord de l'aérodrome d'Auch Lamothe a été créée pour l'accueil des activités environnementales et agroalimentaires. **La partie sud de la zone a connu un développement rapide et atteint actuellement le maximum de sa capacité d'accueil.**

La proximité des réseaux et la maîtrise du foncier ont permis un développement rapide de la zone, dont la vocation d'accueil est principalement liée au pôle environnemental et à l'aérodrome d'Auch-Lamothe.

La partie limitrophe de l'aérodrome est dédiée à la création d'un pôle d'activité lié à l'aéronautique. Le bâtiment de l'entreprise JCB Aéro y est installé (5000 m<sup>2</sup>). L'autre partie a vu l'implantation de Biogaz, entreprise spécialisée dans la production d'électricité et de chaleur en cogénération à partir de la méthanisation de déchets organiques et végétaux en provenance des exploitations agricoles environnantes.

D'importants projets d'extension sont également prévus sur cette zone qui devrait accueillir à terme un véritable pôle aéronautique.

#### **CLARAC**

Baptisée « zone industrielle de l'Hippodrome », il s'agit de la plus ancienne zone d'activités avec celle d'Engachies. Elle accueille quelques noms bien connus sur la ville, avec notamment les entreprises de Pierre Taupiac (électricité) ou d'Yves Maffre (Imprimerie du Prieuré). Lieu d'implantation du CEEI, du dépôt départemental des Restos du Cœur et des établissements de José Alvarez.

Il s'agit de la zone commerciale la plus fréquentée de la ville. Organisée autour de l'hypermarché Leclerc, la zone ne cesse de gagner en clientèle, avec l'arrivée de nouvelles enseignes comme Calipage, Décathlon ou, plus récemment, GammVert (groupe Maisadour).

A l'exception de Naréous qui dispose d'aménagements urbains et paysagers relativement soignés, **les autres zones d'activité de la commune apparaissent en regard vieillissantes et saturées, ce qui pose la question de leur renouvellement et revitalisation.** De plus, la qualité environnementale des zones est inégale. Certaines bénéficient de démarches environnementales ou de développement durable : chemin piétonnier et aménagement des Berges du Gers sur la zone de Clarac, rétention d'eau à la parcelle sur la zone d'Engachies.

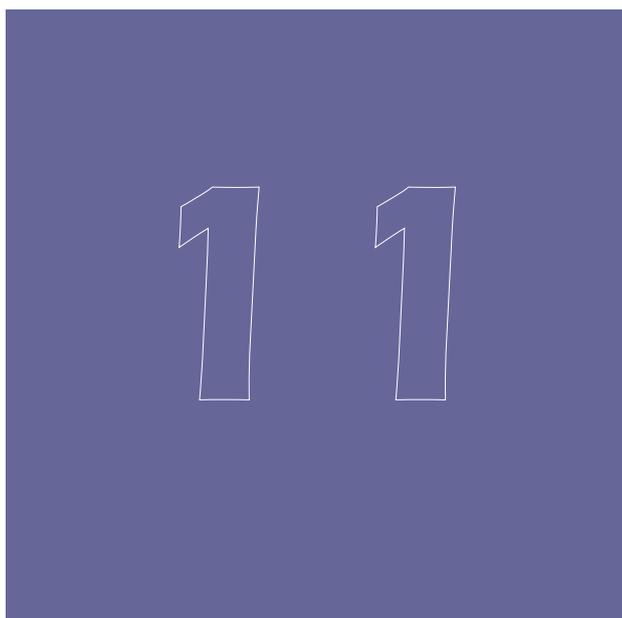
Les autres zones, comme celles de l'Hippodrome et de Lucante, ne bénéficient d'aucune prescription environnementale.

## Les éléments clés

---

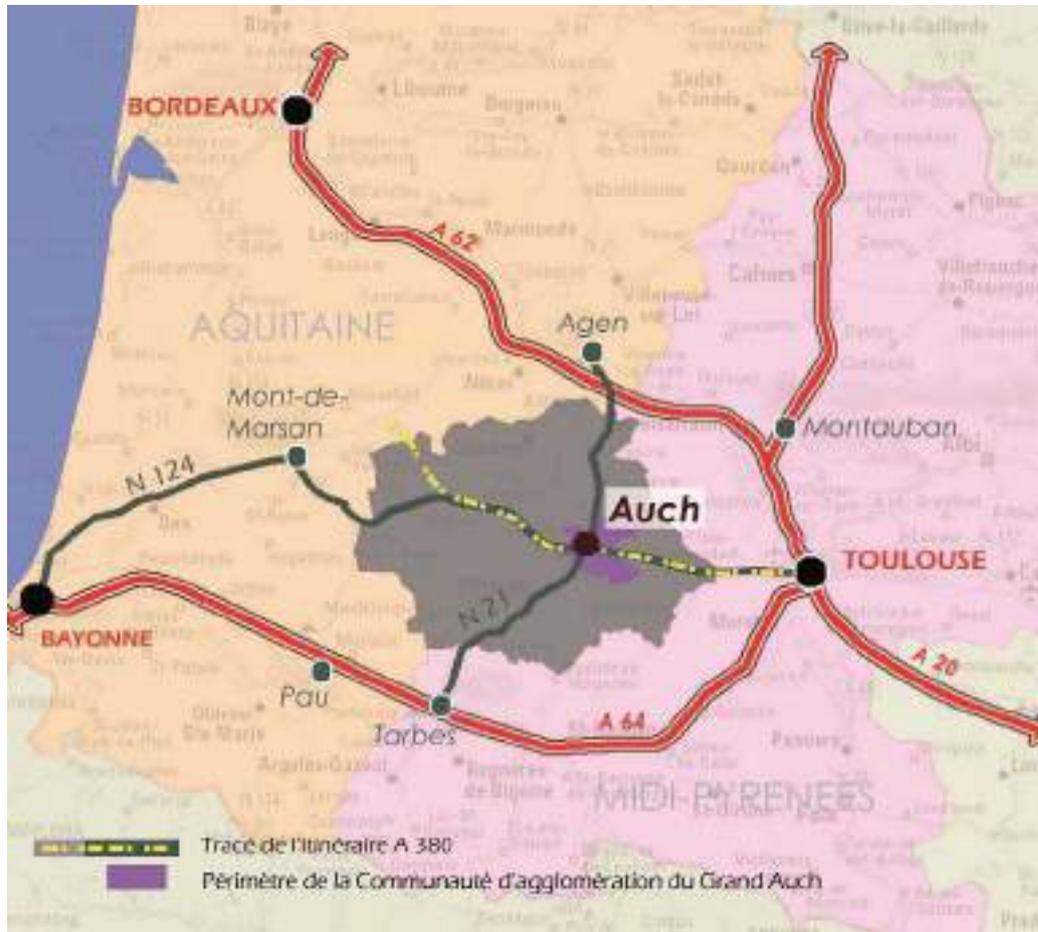
- Au coeur d'un bassin d'emploi de plus de 30 000 habitants, Auch constitue un pôle économique structurant à l'ouest de Toulouse.
- 3/5 emplois sont occupés par des personnes ne résidant pas sur la commune : ce déséquilibre entre le nombre d'emplois proposés par le territoire et le nombre d'actifs résidents pose le problème de la maîtrise des déplacements, de la dispersion de l'habitat ainsi que de la mixité sociale sur le territoire.
- Avec près de 9000 salariés, la fonction publique représente le premier employeur du territoire.
- La part des cadres de fonctions métropolitaines est en constante augmentation du fait d'un développement d'une économie résidentielle sur la commune.
- La sphère productive s'appuie essentiellement sur un tissu de très petites entreprises et une agriculture basée sur la polyculture.
- Historiquement peu développée, l'industrie est centrée sur deux domaines de compétences, l'agroalimentaire et la sous-traitance aéronautique, dont le renforcement est en cours.
- Le tourisme, grâce à la valorisation du patrimoine bâti et la gastronomie, représente une réelle opportunité de développement du territoire.





1 1 Mobilité et transports

## AUCH : UNE SITUATION ENCLAVÉE DANS L'ESPACE REGIONAL



## 11.1 Les déplacements automobiles

### 11.1.1 Une accessibilité contrainte dans l'espace régional

Située au nord des Pyrénées et à l'Ouest de Toulouse, la ville d'Auch se déploie au centre du Gers, département ne bénéficiant d'aucune infrastructure autoroutière. Du fait de sa situation centrale dans l'espace départemental, Auch apparaît donc comme l'une des seules préfectures de Midi-Pyrénées à ne pas être complètement reliée à la capitale régionale par une route à grande vitesse.

**La mise à 2\*2 voies de la RN 124 dont l'achèvement est prévu pour 2017 a cependant permis un important rapprochement de la capitale gasconne à Toulouse, en positionnant désormais Auch à 1h15 de la métropole régionale.**

La commune dispose d'un réseau de voies routières en étoile constitué des deux axes majeurs : la **route nationale 21** (axe Limoges - Pyrénées) et la **route nationale 124** (axe Toulouse - Bayonne). **A l'instar du département, Auch est géographiquement situé en périphérie des grands axes de communication et des principales villes du sud-ouest.**

Les axes routiers importants ne traversent pas le département mais l'entourent, avec :

- L'A62 (Toulouse-Bordeaux)
- L'A 64 (Toulouse-Bayonne)
- L'A 20 (Montauban-Vierzon)

Les voies départementales sont donc les structures routières essentielles sur le territoire. Le réseau ferroviaire est également peu développé. La seule ligne directe qui traverse Auch ne permet d'atteindre Toulouse qu'en 2 heures et Paris en 6 heures.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est situé à 1 heure de route d'Auch mais n'est pas desservi par une ligne de bus directe jusqu'à Auch. L'aérodrome Auch-Lamothe, propriété du Conseil Général géré en délégation de service public par la SEM Gers, n'est utilisé que par des avions de tourisme.

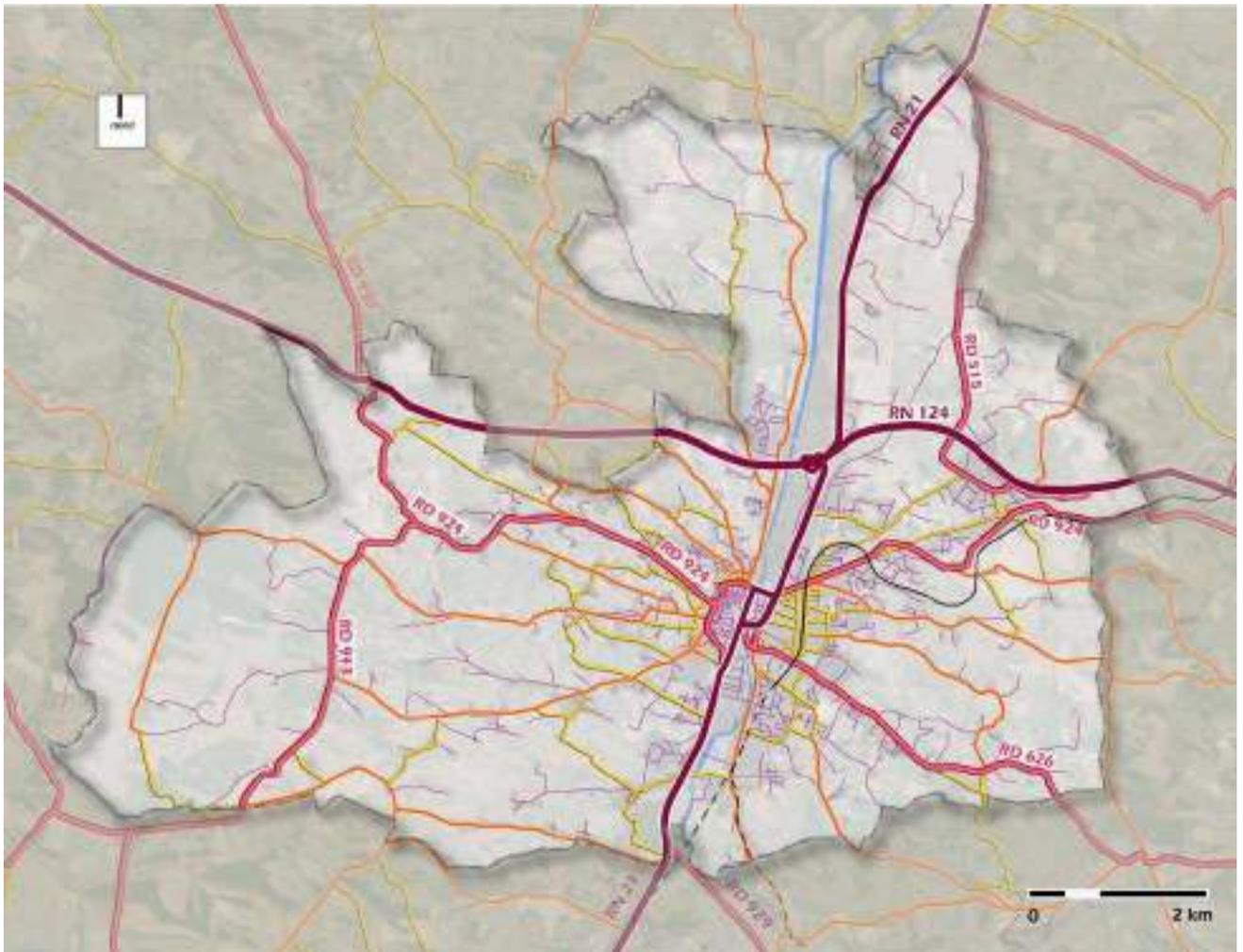
Il est à noter que l'ITGG (Itinéraire à grand gabarit) pour l'A 380 traverse la commune via la RN 124 vers le pôle aérospatial de Toulouse pour permettre l'acheminement de pièces aéronautiques.

### 11.1.2 Un réseau viaire faiblement hiérarchisé

A l'image de l'urbanisation, le réseau de voirie communal est marqué par sa complexité et son manque de lisibilité, dus à sa multifonctionnalité (assurant transit et desserte), et ses nombreuses discontinuités. Il est cependant possible de définir une classification du réseau de voirie en fonction de la nature du trafic que supportent ces voies :

**Les axes de transit majeur** correspondent au réseau primaire de circulation lequel se compose des anciennes routes nationales 124 et 21. Elles définissent les artères majeures de circulation en même temps qu'elles assurent une **fonction de transit interne mais aussi externe à l'agglomération, en assurant la liaison avec les métropoles régionales**. Ainsi, l'ex-RN 124 assure la liaison Bayonne/Toulouse et s'apparente à une voie rapide urbaine servant d'axe majeur est/ouest pour l'ensemble de l'agglomération. Cet axe assure une vocation de transit pour les communes situées à l'intérieur mais aussi à l'extérieur de l'agglomération : à l'est d'Auch, en direction de Gimont et Toulouse, et à l'ouest, en direction de Vic Ferensac et Mont de Marsan. Reliant Limoges et Tarbes, l'ex-RN 21 représente la colonne vertébrale du système viaire à Auch en permettant la traversée du centre-ville d'Auch au sein de la vallée du Gers.

## LE RESEAU VIAIRE COMMUNAL



-  Axe de transit majeur
-  Axe routier structurant
-  Pénétrante secondaire
-  Liaison interquartier
-  Voie de desserte locale
-  Voie ferrée en activité
-  Voie ferrée désaffectée

De par le trafic qu'ils supportent et leurs caractéristiques routières, ces deux axes tendent à marquer une rupture spatiale forte dans les tissus urbains. Les deux principaux nœuds routiers sont situés le long de ces axes (échangeur d'Endoumingues et carrefour en limite de Pavie) et forment des portes majeures d'entrée de ville.

**Les axes routiers structurants** désignent les grands axes de circulation internes à la zone d'influence d'Auch. En plus de cette fonction de desserte interne à l'agglomération, ces derniers jouent également un **rôle de transit plus local à destination du centre**. En termes de structuration urbaine, ils composent une armature du réseau viaire en étoile depuis le centre. Du nord au sud, ce réseau est formé par la route départementale 929 qui rejoint Lannemezan au sud. D'ouest en est, il se compose des routes départementales 924 et 943 qui rejoignent l'Isle-de-Noé à l'ouest, et à l'est, de la route départementale 626 qui relie Auch à Pessan. Ces pénétrantes secondaires désignent du point de vue de leur morphologie, des voies rectilignes incitant à la vitesse et souvent peu favorables à la circulation des piétons et des cyclistes.

A ces voies structurantes s'ajoutent le **réseau de pénétrantes secondaires** directement connectées au réseau principal et faisant apparaître un raccordement transversal au réseau est/ouest. Ces routes désignent en priorité des voies de liaison entre rive droite et rive gauche épaulant les différents coteaux. A l'ouest, elles sont formées notamment par les chemins de Barran, de la Pause et de Landon, tandis que la rue Darwin, les chemins de la Rhétourie, et de Saint-Christau, structurent ce réseau en rive gauche. Ce réseau accueille avec les différents axes structurants d'agglomération, les principaux points d'accès au centre-ville. Il définit ainsi un réseau secondaire de seuils d'entrée de ville, délimitant de façon plus ou moins franche les limites ville-campagne.

Le **réseau de voies interquartier et de desserte locale** représente la majeure partie du réseau viaire. Il se compose d'un chevelu de voies de desserte de quartier et d'îlots, et plus localement, de liaisons interquartier. Souvent transversales, ces liaisons interquartier forment une armature essentielle du réseau viaire communal en permettant un maillage intermédiaire entre les liaisons purement locales et les pénétrantes routières. **Ce réseau intermédiaire est cependant peu dense à l'échelle de la commune : il est insuffisant pour désengorger les grands axes et assurer par ailleurs, la perméabilité entre les différents quartiers,** particulièrement à l'est de la commune, où il demeure quasiment inexistant entre les différents vallons.

En termes de morphologie urbaine, le réseau de desserte locale est très diversifié entre les voiries étroites moyenâgeuses du noyau central, les voies de desserte des lotissements souvent formées en impasse sur les secteurs de coteaux, ainsi que les voiries internes aux zones d'activités adaptées à la circulation des poids lourds. Nombre de ces voies ont d'ailleurs été créées de façon concomitante à l'urbanisation. **Certains quartiers ne sont traversés que par des voies de liaisons à l'échelle communale ou interquartier, tels le Garros et le quartier de l'IUT, et sont de fait enclavés.** De plus, les voies de desserte locale au sein de chaque quartier présentent souvent des gabarits réduits (rue d'Embaquès) qui rendent les déplacements entre quartiers difficiles. Localement, ces difficultés sont accentuées par le relief qui multiplie les voies en côte.

**La hiérarchisation du réseau viaire** reste cependant difficile à opérer du fait d'une variation continue des caractéristiques fonctionnelles ou morphologiques des voies. Ce problème est notamment illustré par les axes de la RN 21 et de la RD 521 qui, selon les sections, peuvent être perçus comme voie de transit d'agglomération et voie de distribution de quartier. **Les fortes discontinuités fonctionnelles affectant le réseau de voiries majeures et de pénétrantes secondaires tend ici à renforcer les problèmes d'engorgement du trafic et de cohabitation des usages de la voirie publique.** Le relief est parfois à l'origine de cette situation : il a donné naissance à des voies étroites ainsi qu'à de nombreuses impasses.

A l'instar du département, Auch ne bénéficie que de peu de liaisons rapides avec les capitales régionales. Les voies de transit d'agglomération qui la desservent facilitent son accessibilité mais elles reçoivent un trafic important et tendent à produire des effets de coupures dans les tissus. Les axes routiers structurants qui l'irriguent contraignent fortement les liaisons douces et motorisées entre les quartiers.

## PROGRAMMATION DES TRAVAUX DE LA RN 124 EN 2011



RN	nom de l'opération	situation actuelle
<b>GERS</b>		
RN 124	Auch Aubiet	Travaux
RN 124	Déviation de Gimont	Etudes
RN 124	Gimont L'Isle Jourdain	Etudes

### 11.1.3 Les projets routiers

#### La mise à 2 X 2 voies de la RN 124 vers Toulouse

**L'aménagement de la RN 124 consiste en la création d'une route express à 2\*2 voies sur une longueur de 30,4 km entre Auch et l'Isle Jourdain** sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Midi-Pyrénées. Cette infrastructure est inscrite dans le Plan de Modernisation des Itinéraires routiers nationaux (PDMI) du Gers 2009-2014. Sa mise en service est prévue pour 2017 avec l'achèvement de la dernière phase Gimont – L'Isle Jourdain.

L'avant-projet sommaire a été approuvé le 23 avril 1996, la déclaration d'utilité publique a été prise le 3 août 1999 et prorogée par décret ministériel le 27 juillet 2009 pour une durée de 10 ans.

La réalisation de cette infrastructure majeure pour le désenclavement du Gers, comprend 3 phases, dont une en cours de réalisation :

- Le tronçon entre Auch et Aubiet ;
- La déviation de Gimont ;
- L'axe entre Gimont et L'Isle-Jourdain.

Les travaux pour la réalisation de la section comprise entre Auch et Aubiet sont aujourd'hui engagés et devraient s'achever dans le courant de l'année 2012. Les deux autres sections font aujourd'hui l'objet d'études de projet qui devraient être approuvées dans le courant 2011 pour la déviation de Gimont et en 2012 pour la section Gimont-L'Isle Jourdain. Leur mise en service est prévue respectivement en 2016 et 2017.

**Cette infrastructure qui permettra le contournement autoroutier de Toulouse par l'Ouest, favorisera les échanges entre Auch et la capitale régionale. Elle apparaît comme l'une des conditions majeures au désenclavement de la commune.**

#### La déviation de Pavie

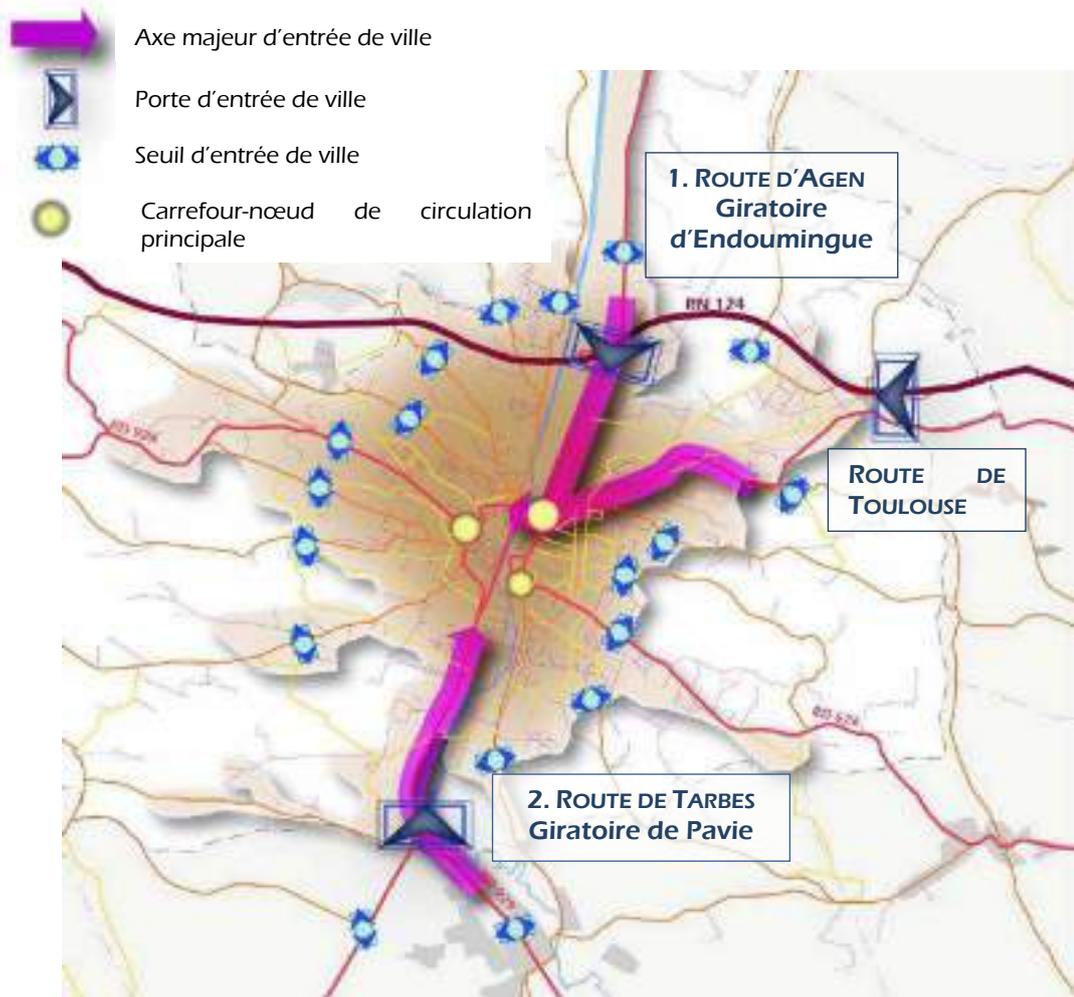
La traversée de Pavie ( RD 929 ) fait partie de l'axe de circulation reliant Auch aux Pyrénées, tracé dans la deuxième moitié du XVIIIème siècle, par l'Intendant d'Etigny. Il supporte aujourd'hui une circulation moyenne de 11.000 véhicules / jour, avec une part importante de poids lourds. A titre de comparaison, la RN 21 qui passe aussi sur la commune (route de Mirande) connaît 8.180 véhicules / jour et la RN 124, entre Gimont et L'Isle Jourdain reste inférieur, avec 10.330 véhicules/ jour.

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, la déviation de Pavie constituerait la première étape du contournement sud de l'agglomération auscitaine, et d'un éventuel raccordement des RN 21 et 124. Des études d'impact environnemental devraient être prochainement lancées, notamment afin de mieux prendre en compte la présence d'espèces protégées.

L'objectif de ce projet est de dévier le trafic de transit de la traversée du bourg de Pavie, mais aussi de désengorger l'entrée sud d'Auch, et notamment le giratoire de Beaulieu des camions venant de Seissan et repartant vers Mirande. Avec l'installation d'un nouveau giratoire au sortir de la déviation sur la RN 21 à hauteur de la zone commerciale du Sousson, de nouvelles opportunités foncières pourraient également voir le jour, notamment pour de nouvelles zones d'activité économique.

Toutefois, la faisabilité financière de l'opération est tributaire des possibilités des collectivités. Si les seuls financeurs devaient être le département et les collectivités infradépartementales, il est à craindre que l'achèvement du projet ne puisse voir le jour avant des années.

## PRINCIPAUX AXES ET PORTES D'ENTREE DE VILLE



1. Nœud routier d'Endoumingues



2. Giratoire de Pavie

### 11.1.4 Les entrées de ville

La mise en service de la déviation Nord a modifié les accès au centre ville. L'accès à la ville basse s'organise en priorité depuis le nouveau carrefour d'Endoumingues, mais aussi depuis la route de Toulouse et la route de Tarbes. Avec la réalisation de la déviation nord, la route d'Agen a connu un trafic plus important ce qui a eu pour conséquence la déqualification de l'habitat en bordure de voirie (route d'Agen, avenue de l'Yser) soumis à des nuisances sonores plus importantes.

**Les giratoires d'Endoumingue, de la route de Toulouse et celui de Pavie constituent les principales portes d'entrée de ville ainsi que les nœuds routiers principaux de l'agglomération.** Ces derniers sont bien matérialisés sur les axes d'entrée de ville mais ils condensent les **problématiques classiques aux traversées d'agglomération** à savoir : un traitement très routier avec généralement un surdimensionnement du giratoire, des franges urbaines peu lisibles composées de bâtiments d'activité épars, une prolifération de l'affichage publicitaire...

Ainsi, il a été relevé au niveau de l'entrée est notamment une absence de traitement entre la zone agricole et la zone industrielle, conduisant à une multiplication désordonnée des volumétries et des implantations.

De façon générale, les transitions entre l'espace rural, l'espace urbain diffus et le tissu urbain constitué du centre-ville ne sont que très faiblement matérialisées. **Or les enjeux d'image et de continuité sont particulièrement forts sur ces séquences de découverte majeures de la commune. L'enjeu est également d'ordre routier avec une réduction des vitesses de circulation, route de Lavacant notamment, mais aussi des trafics de transit.**

**La pérennisation des cônes de vue qui s'offrent depuis les radiales route d'Agen, route de Toulouse, route de Pessan et route de Tarbes sur la vieille ville constituent également un enjeu majeur en matière de valorisation des entrées de ville.**

Par ailleurs, il est à signaler que les constructions et installations nouvelles situées aux abords des voies à grandes circulation sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des voies à grande circulation. Sur le territoire de la commune d'Auch sont concernées : la RN n° 21, la RN n° 124.

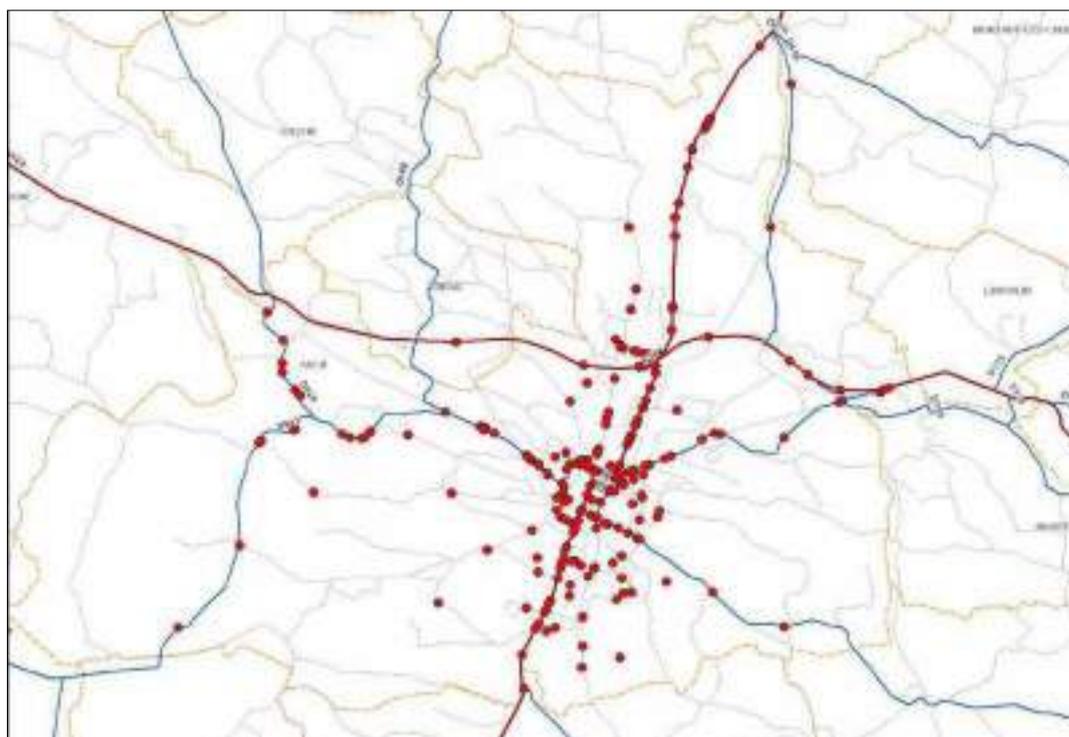
De plus, la réglementation des marges de recul des constructions sur routes départementales fixée par le Conseil général du Gers interdit les accès aux constructions à usage d'habitation sur les routes départementales n°924, 626, 943, 515 et 930 hors agglomération. Sur les autres routes départementales hors agglomération, les accès doivent demeurer exceptionnels sous réserve que les conditions de sécurité soient respectées, ainsi qu'en bordure des voies débouchant sur les routes départementales précitées.

Par ailleurs, l'article L111-1-4 impose un recul de 100 m en limite des déviations d'agglomération et voies express. **Afin de lever cette inconstructibilité le long de la RN124 sur la zone du Mouliot, la commune a conduit en 2009 un dossier « amendement Dupont »** (cf annexe au rapport de présentation jointe). La limite constructible a été réduite à 60 m par rapport à l'axe de la RN 124.

## TRAFICS JOURNALIERS MOYENS EN 2010



## LOCALISATION DES ACCIDENTS ENTRE 2005 ET 2010



Source : Observatoire départemental de sécurité routière du Gers (ODSR 32), DDT du Gers

### 11.1.5 Les trafics routiers

L'étalement progressif du bassin de vie et l'extension résidentielle de l'agglomération auscitaine, la répartition de l'emploi au centre et des principales surfaces commerciales de l'aire urbaine tendent à générer de plus en plus de déplacements vers le centre de l'agglomération.

L'étude des principaux flux relevés sur le réseau national et départemental laisse apparaître une **concentration du trafic sur un axe nord/sud canalisé le long de la RN 21 vers Lannemezan, et le long de la RD 929, en direction de Pavié**. Ce sont donc les deux axes en direction de Toulouse et de Tarbes qui supportent les trafics les plus importants avec des flux de plus de 10 000 véhicules par jour sur la route d'Agen (DIRSO, 2010), et de fortes charges de trafic de transit au niveau de la ville haute malgré la déviation nord. **La RN 124 accuse un trafic qui tend à se renforcer avec des flux de plus de 14 000 véhicules par jour en 2010** (DIRSO, 2010).

**La RD 929 enregistre également de très fortes charges de trafic entre la RN 21 et Pavié** avec plus de 10 750 véhicules (en cumulé, Conseil Général du Gers), dont un trafic de poids lourds particulièrement important.

**La progression du trafic enregistré sur la RD 924 en direction de Toulouse** (plus de 8000 véhicules par jour en 2010, Conseil Général du Gers), tend à confirmer le développement à l'est de l'agglomération auscitaine et l'effet d'attraction exercé par la métropole régionale sur les communes de la grande périphérie. Les trafics en direction de Mont-de-Marsan apparaissent plus faibles avec des flux de l'ordre de 4000 véhicules par jour en 2010.

**Le pouvoir attractif d'Auch sur les communes alentours s'accompagne d'importantes migrations pendulaires qui tendent à accentuer les phénomènes d'engorgement courants en ville haute** (avenue du Corps Franc Pommies, avenue des Pyrénées, rue de Metz, rue d'Etigny), et plus localisés en ville basse (rue d'Augusta, avenue de la Première Armée Française, en particulier).

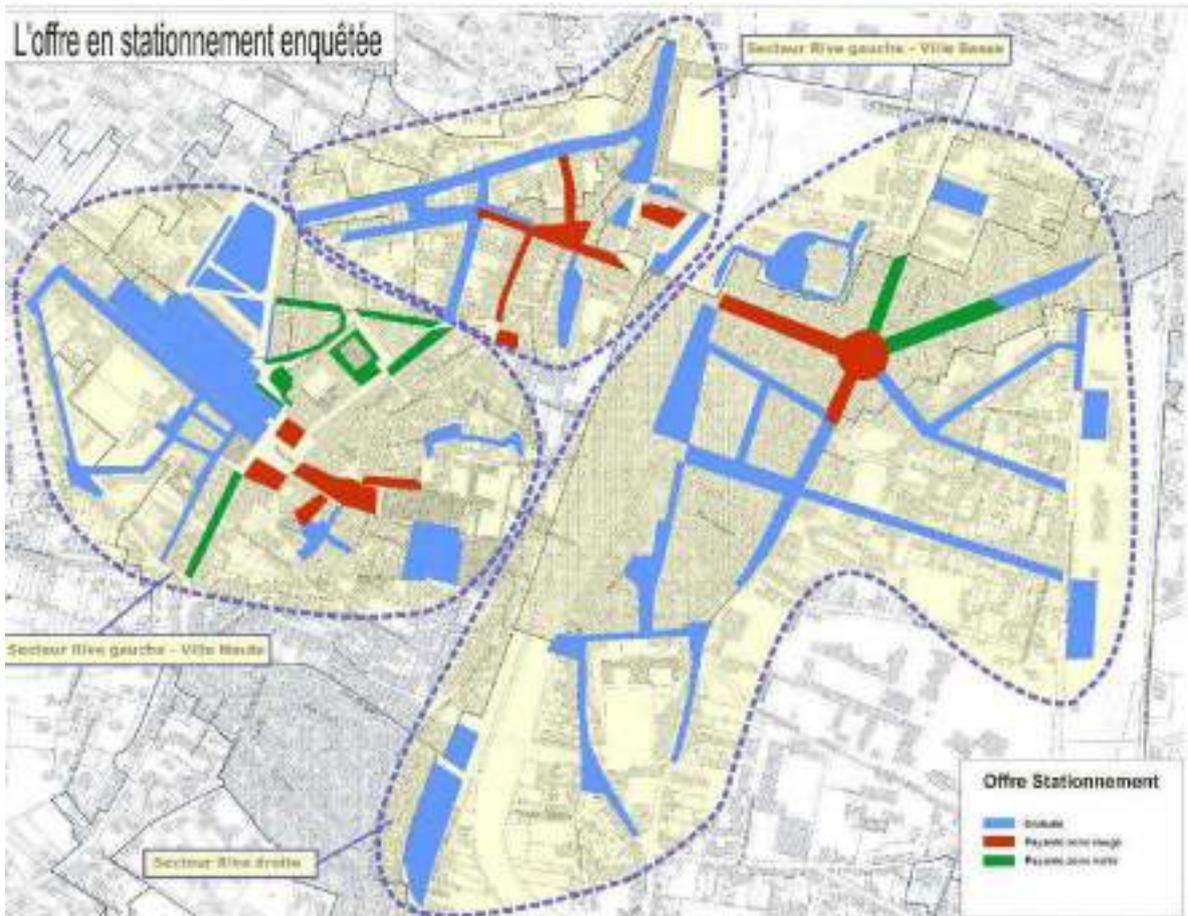
Les écarts de trafic peuvent cependant atteindre 10 à 20% selon les différents mois de l'année (juillet et août étant les mois les plus chargés, et janvier le moins circulé). Ainsi, les migrations touristiques induites notamment par le festival de Marciac occupent également une part non négligeable dans les charges de trafic de la commune.

### 11.1.6 Accidentologie

Les statistiques d'accidentologie font état de **260 accidents survenus entre 2005 et 2010, dont 11 mortels**.

Les axes supportant le plus fort taux de trafic communal sont logiquement les axes où le niveau d'insécurité est le plus important. Près d'1/3 accident a eu lieu sur une route nationale (RN 21 en priorité et RN 124), et plus de 40% sur des voies communales ce qui confirme l'inadaptation du réseau tertiaire souvent composé d'anciens chemins ruraux au vu de l'importance des flux, et notamment des flux résidentiels. Un accident sur 5 a enfin eu lieu sur le réseau départemental (RD 924, RD 521, RD 929, RD 626...). Plus de 60% des victimes sont des automobilistes, tandis que 14% sont des deux-roues (bicyclette, cyclo, scooter) et 11% des piétons.

Ces données mettent en évidence un enjeu de sécurisation des grandes traversées d'agglomération pour les piétons et les cyclistes. En effet, Auch ressort comme **l'une des villes moyennes du Sud-Ouest les plus accidentogènes et un taux de gravité qui ne cesse d'augmenter depuis 2001. Le traitement de certaines intersections, le recalibrage de certaines voies trop étroites, ainsi que des mesures visant à réduire la vitesse des véhicules, notamment sur les itinéraires rectilignes, pourraient contribuer à améliorer cette situation**.



Source : Plan Global de Déplacements, Diagnostic, 2004



Place du Foirail



Des pieds d'immeubles fréquemment encombrés en ville haute



Des espaces publics centraux qui donnent une place forte au stationnement et à la voiture



Place Salinis

## 11.2 Le stationnement

### 11.2.1 Une offre différenciée

**En 2011, Auch compte un total d'environ 3730 places publiques de stationnement, dont 1360 places situées en dehors du centre-ville.** Cela représente un ratio d'environ 1 place pour 6 habitants.

Le tableau suivant synthétise l'offre de stationnement dans le domaine public :

	Stationnement sur parking
Stationnement payant	455
Stationnement libre	1918
<b>Total</b>	<b>2373</b>

Les parkings publics offrent une capacité de 2373 places de stationnement, dont près des trois quarts sont gratuites. L'offre de stationnement gratuite s'élève à 1918 places tandis que l'offre payante représente un total de 455 places réparties entre la Ville Haute et la Ville Basse.

L'offre gratuite se concentre sur plusieurs grands espaces aménagés de l'hypercentre, à savoir, dans la haute-ville :

- les allées d'Etigny (384 places) ;
- la place de l'Ancien Foirail (389 places) ;
- le parking souterrain Baylac (268 places) ;
- la place Salinis (115 places).

Dans la Ville Basse, les principaux parcs de stationnement gratuits sont :

- le quai Lissagaray (163 places) ;
- les allées Lagarrassic (111 places) ;
- le parking de la gare (100 places).

Notons enfin que l'offre de stationnement inscrite dans les espaces publics majeurs de l'hypercentre, place de la République notamment, représente un total de 35 places qui, s'il permet certes des commodités d'accès aux séquences les plus animées du centre-ville, tend en partie à « confisquer » l'espace public au profit de la voiture.

L'offre payante se répartit de façon plus hétérogène dans le centre-ville sur plus d'une trentaine de sites. Elle apparaît néanmoins prépondérante sur les trois parcs suivants : Avenue d'Alsace (78 places), place Porte-Trompette (36 places) et place Jean David (45 places). Il est à noter que le parc de stationnement de la place de la Libération a été récemment supprimé suite aux travaux de requalification de cet espace public majeur du centre-ville.

Le nombre d'emplacements réservés aux personnes handicapées s'élève à environ 40 places. Les trois quart sont situées en zone gratuite.

Comme l'a montré le Plan Global de Déplacements (PGD) approuvé en 2006, l'offre payante apparaît quantitativement inférieure à la moyenne des villes de taille comparable, proche des 800 places.

## TARIFICATION DU STATIONNEMENT

Type d'offre	Localisation	Durée réglementée	Durée pratiquée	Tarifs en euros
Zone rouge	Hypercentre	1h30	15 mn	0,20
			30 mn	0,50
			1h00	1,00
			1h30	1,30
			2h00	1,50
Zone verte	Abords de l'hypercentre	2h00	15 mn	0,10
			30 mn	0,30
			1h00	0,50
			1h30	0,80
			2h00	1,00

## 11.2.2 La tarification

La gamme tarifaire se décompose en deux zones, comme le montre le tableau suivant. Situées à proximité des polarités commerciales du cœur de ville, les zones payantes, rouge et verte, sont destinées au stationnement de courte durée, avec une rotation des véhicules plus importante sur la journée.

Les tarifs applicables ont été récemment réactualisés afin d'optimiser la politique de stationnement, et de favoriser notamment un stationnement de plus longue durée en Ville basse et de permettre une rotation rapide des véhicules là où cela peut sembler nécessaire.

D'une façon générale, le coût du stationnement sur les espaces aménagés augmente avec la proximité aux pôles commerciaux de la ville.

En zone bleue, le stationnement est gratuit mais limité dans la durée. Dans une zone bleue, la durée du stationnement est limitée à 1h30 entre 9h et 19h et 3h entre 11h30 et 14h30.

Malgré cette grille tarifaire, il n'existe pour l'heure aucun abonnement pour les usagers résidentiels notamment, et ce, alors même que les riverains occupent près d'un quart des places par heure en zone rouge (source : PGD, 2004).

## 11.2.3 Usages dominants

Le taux d'utilisation du parc de stationnement est estimé à 80% d'occupation annuelle (base année 2007). Une baisse de fréquentation notable est observée au mois de juillet sur les zones payantes et gratuites (source : service Droits de Place, mairie d'Auch).

Les parcs situés en zone payante sont fréquentés de façon privilégiée par les visiteurs, tandis que les zones gratuites sont plutôt le fait des riverains, des pendulaires, mais aussi du personnel des diverses administrations.

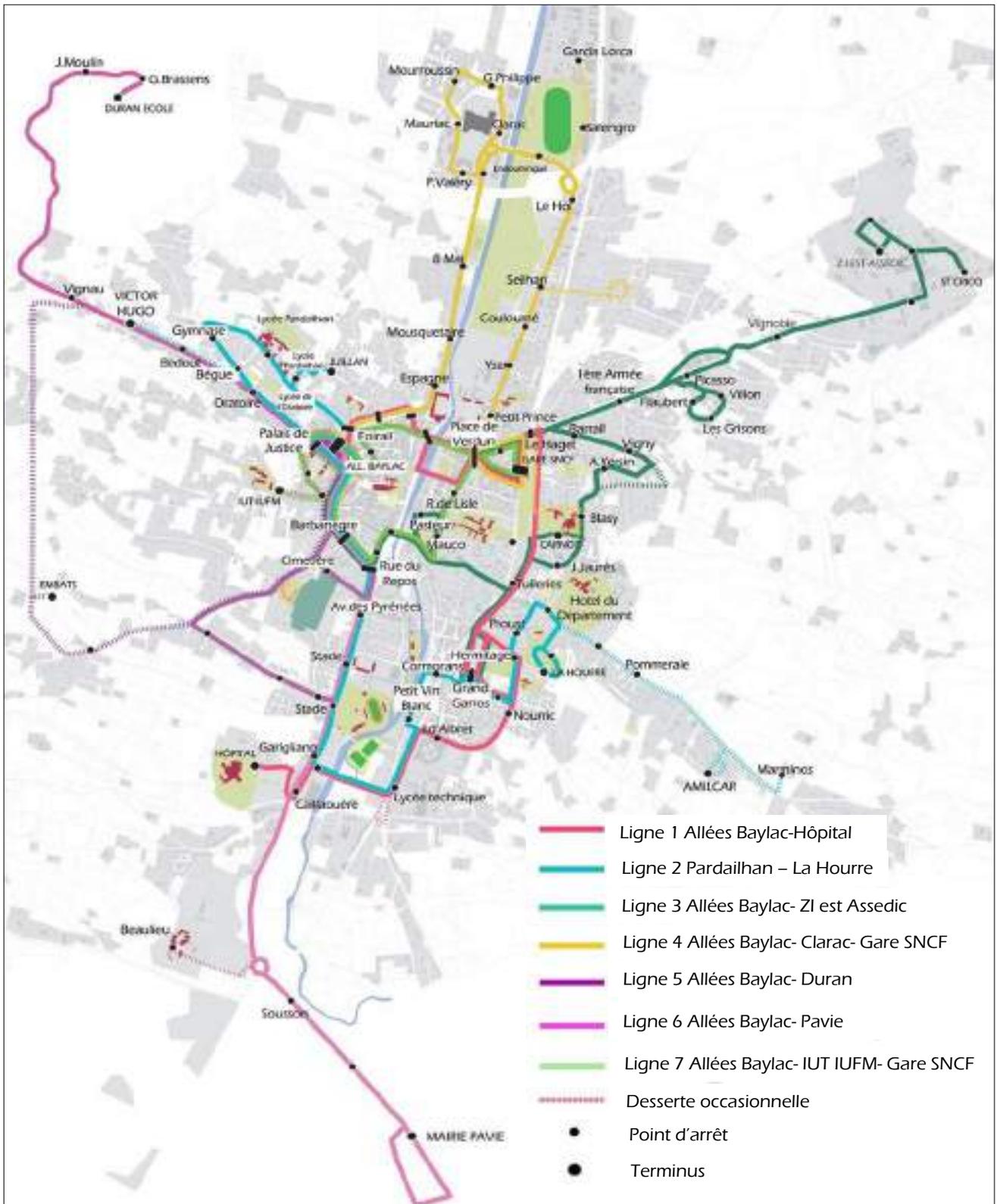
## 11.2.4 Dysfonctionnements et perspectives

**La gestion du stationnement et plus largement de la circulation automobile, renvoie plus largement à la question de la place de la voiture en ville. A Auch, cette question apparaît particulièrement sensible dans la perception comme dans les usages mêmes de la ville ;** l'image prestigieuse du centre ancien tend ainsi à être altérée par l'omniprésence de la voiture dans les sites les plus emblématiques de la ville haute notamment, et laisse place à l'image d'une ville saturée par la voiture dès lors peu hospitalière pour le promeneur ou le piéton.

En particulier, les problèmes de stationnement dans la ville tendent à s'accroître en des points et des périodes précises. Ainsi, lors des périodes de festivités (festival Circa aux mois d'octobre et novembre, et fête foraine), le parc global de stationnement public est par exemple saturé.

**- En ville haute : les parkings apparaissent déficitaires compte-tenu de la demande.** Les parkings de la zone rouge sont par ailleurs le fait de nombreux riverains qui ne disposent pas d'offre de stationnement spécifique. Tout cela tend à favoriser une saturation permanente de certains axes (rue Desmoulins), une propension d'infractions non négligeable, ainsi qu'une utilisation parfois frauduleuse des places de taxis.

## LE RESEAU DE TRANSPORTS URBAIN D'AUCH



- **En ville basse, l'offre de stationnement payante apparaît fortement sous-utilisée**, et un usage courant de « saut de puce » y semble caractéristique, ce qui engendre des problèmes de pollution accrue et n'incite pas à la marche à pied à partir d'un seul point de stationnement. Par ailleurs, un problème particulier de livraisons en double-file sur l'avenue d'Alsace tend également à se poser.

Dans ce contexte, la Ville d'Auch s'efforce de **libérer les espaces publics majeurs du centre-ville** avec notamment la requalification de la place de la Libération où les places de stationnement seront supprimées. Elle cherche également à **adapter la tarification applicable en centre-ville**, notamment en Ville Basse et à augmenter l'offre publique, avec la mise en service en 2008 du parking souterrain gratuit des allées de Baylac (sur 3 niveaux intérieurs et 30 places en surface) et le réaménagement concomitant du stationnement de surface. Elle étudie par ailleurs la possibilité de **créer un nouveau parking relais aux portes du centre-ville**. En effet, bien que le développement de l'offre de transports publics soit de nature à limiter les besoins en stationnement de véhicules individuels, ceux-ci resteront néanmoins particulièrement importants compte-tenu du taux de motorisation particulièrement élevé des ménages de la commune.

**L'étalement de l'habitat allié au maintien de la majorité des emplois dans le centre de l'agglomération s'est accompagné d'une forte croissance de la mobilité en voiture individuelle et a provoqué en retour des nuisances environnementales fortes** : création de points de congestion et de conflits, insécurité des piétons, nuisances sonores liées au passage des camions et des voitures, pollution de l'air sur le cœur de l'agglomération et les voies qui y pénètrent.

## 11.3 Les transports en commun

Trois autorités organisatrices des transports collectifs interviennent sur le territoire communal :

- Grand Auch Agglomération dont le périmètre s'est substitué à celui du Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) des Transports Urbains d'Auch-Duran-Pavie en 2010 ;
- le Conseil Régional, qui organise les transports régionaux (TER ferré ou routier) ;
- le Conseil Général qui organise les transports collectifs non-urbains ainsi que les transports scolaires.

### 11.3.1 Les transports collectifs urbains

#### Organisation

En 2004, le SIVU d'Auch-Duran-Pavie a confié l'exploitation du service public des transports urbains de voyageurs à la société Kéolis. Grand Auch agglomération est maître d'œuvre de la politique tarifaire du réseau tandis que Kéolis assure la mise en place régulière des services de transport.

#### L'offre de transports en bus

**Le réseau urbain « Alliance » est constitué de 7 lignes d'autobus régulières desservant plus de 90 arrêts et de 2 lignes de taxibus à la demande.** Le réseau revêt une structure multipolaire avec une polarisation des correspondances autour de l'arrêt « Mairie ». Les autres principaux lieux d'échange sont la Patte d'Oie et la gare. L'amplitude de service pour ces lignes est de 7h32 à 19h40 (ligne 1). **La couverture géographique est bonne malgré l'éparpillement des équipements générateurs** (hôpital, collèges et lycées, gare, quartier de la Hourre et du Garros, zone industrielle d'Engachies, zone commerciale de Clarac) et l'étendue du territoire à desservir. **L'offre exprimée en km par habitant et par an est ainsi supérieure de 20% à la moyenne des réseaux de même catégorie.**

## CARACTERISTIQUES ET FREQUENTATION DU RESEAU DE TRANSPORTS URBAINS

	Auch-Duran-Pavie	Moyenne des villes de 21 000 à 33 000 habitants
Longueur des lignes en kilomètres	127	56,9
Voyages en milliers	434	622,9
Ratio km/habitant	16,5	13,2
Ratio voyages/habitant	17,4	24,4

Source : Rapport annuel d'activité-2007, Kéolis Auch-SIVU des Transportsn Auch-Duran-Pavie



Mobilier urbain du réseau de bus Alliance

Par ailleurs, les performances du réseau (exprimées en voyage par habitant) apparaissent quelque peu inférieures à la moyenne des réseaux de taille équivalente (17,4 contre 24,4 en 2006).

**Face à la dispersion des équipements publics, le réseau s'est développé en privilégiant la desserte de proximité plutôt que la fréquence des lignes.** Ainsi, la longueur des lignes du réseau d'Auch est supérieure de 55 % à la moyenne des réseaux de taille comparable.

Outre le faible cadencement de l'offre, l'attractivité du réseau auscitain apparaît également grevée par l'absence d'aménagements spécifiques permettant d'optimiser l'offre de transports en commun tels que des voies en site propre, des systèmes de déclenchement de feux tricolores, la possibilité de monter dans le bus avec un vélo, etc.

### Les usages

En 2010, le réseau a été emprunté par environ 438 800 voyageurs, ce qui représente une diminution de 6,9% par rapport à 2009 et 10,6% par rapport à 2008 (essentiellement due à la mise en place de la gratuité aux mois de juillet et d'août).

**3 lignes constituent l'armature du réseau.** La ligne principale est la ligne 1 (hôpital-allées Baylac) qui draine plus de 50% des voyages en 2010. Les deux autres lignes les plus fréquentées sont la ligne 2 (Pardailhan-la Hourre) et la ligne 4 (allées Baylac-gare SNCF). **Les lignes 1, 2 et 4 représentent 85% du trafic et constituent l'ossature du réseau.** Elles desservent les établissements scolaires, principaux quartiers d'habitat et centres commerciaux.

La ligne 4 est en progression depuis 2005, malgré des conditions de circulation difficiles aux ronds-points d'Agen et de Clarac, tandis que la ligne 3 a enregistré une forte baisse de fréquentation due à des problèmes de circulation route de Toulouse ayant fait baissé la fréquentation.

Néanmoins, sur ces trois lignes **la durée moyenne d'un trajet de terminus à terminus est comprise entre 30 et 35 minutes**, ce qui constitue sans doute une durée à optimiser compte tenu de la petite taille du centre-ville et de l'éloignement des équipements publics.

Les voyages payants représentent environ 40% du nombre total de voyages effectués au moyen des différents titres. Dans ces conditions, et compte-tenu de la part particulièrement élevée de la voiture dans les modes de déplacements, **l'offre de transports en commun apparaît constituer en partie une offre sociale à destination d'usagers « captifs » ne disposant pas de moyens de déplacements alternatifs (salariés aux revenus modestes, retraités, scolaires, etc.).**

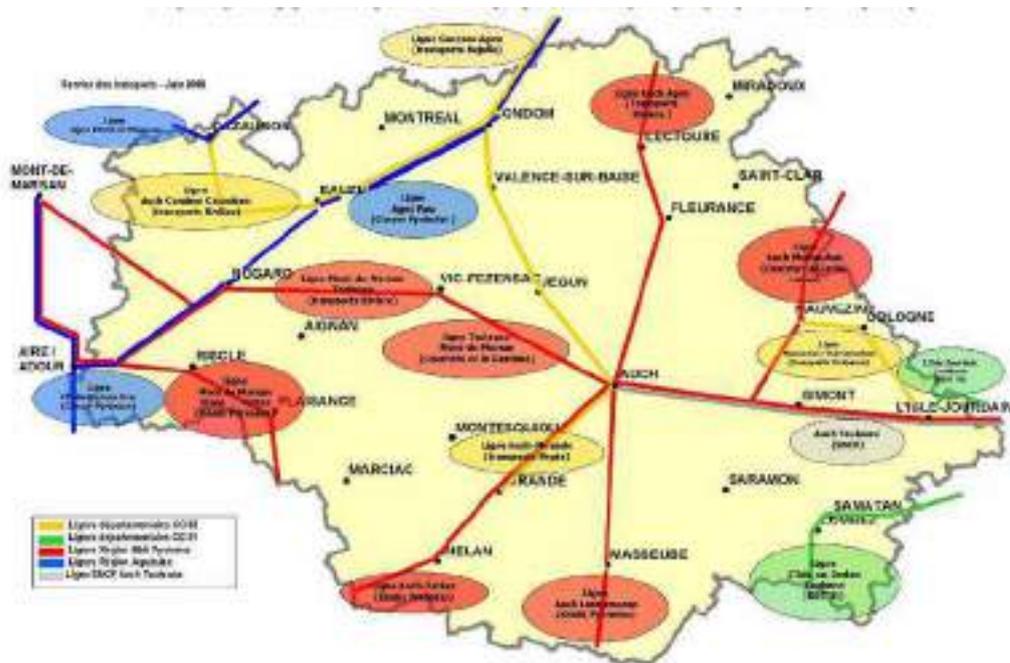
En 2010, le réseau de bus a perdu une partie de sa clientèle depuis 3 années consécutives : **le déplacement de l'arrêt principal Mairie vers les allées Baylac ainsi que les nombreux travaux de voirie ont sans aucun doute occasionné un début de désaffection de la part d'une partie de la clientèle.**

### Le Transport à la Demande (TAD) :

**Le caractère rural d'une grande partie du territoire communal explique le développement ces dernières années d'une offre de transport à la demande.**

Permettant d'adapter les moyens de transport à la fréquentation, les taxibus ont pris une part croissante depuis 1998, malgré une relative stagnation depuis 2008. En 2010, ils représentent 8 % de l'offre kilométrique totale. Deux types de services sont proposés : les services Taxibus à la demande et en ligne régulière. Le service à la demande fonctionne sur réservation avec les horaires et les arrêts des lignes 3 et 6, le samedi et les vacances scolaires. La ligne régulière fonctionne le samedi et/ou en période de vacances scolaires) dans les conditions habituelles selon l'itinéraire de la ligne et les horaires avec les titres de transport du réseau ALLIANCE.

## LIGNES REGULIERES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS DANS LE GERS



Source : Conseil Général du Gers

### 11.3.2 Le réseau départemental

Deux lignes départementales desservent le territoire communal. Ayant pour terminus la gare routière d'Auch, elles permettent de liaisonner la capitale gasconne aux deux sous-préfectures que sont Condom et Mirande, ainsi qu'au pôle thermal de Barbotan. Ces deux lignes ont pour origine et destination finale :

- ligne **Auch-Condom- Barbotan**
- ligne **Mirande-Auch**

Globalement, l'offre est essentiellement proposée le matin et dans l'après-midi à raison de deux allers-retours pour la ligne Auch-Condom- Barbotan (complétés par les trajets Eauze-Condom-Auch), et d'un aller-retour quotidien pour la ligne Mirande-Auch complété par le trajet lycée de Mirande-Auch. Fonctionnant du lundi au samedi, **cette offre est en partie calée sur la demande scolaire** et ainsi fortement diminuée durant les congés.

Avec la mise en place d'un service de transport départemental à la demande, un certain nombre de lignes desservant Auch ont été supprimées du réseau faute d'une fréquentation suffisante.

Le Conseil Général du Gers a mis en place depuis quelques années un Passeport Transport permettant un accès gratuit aux lignes départementales. Associé aux titres de transports à coût réduits, ces titres représentent 70 % des billets utilisés pour le réseau départemental. Hormis depuis la commune de l'Isle-Jourdain, les lignes d'autocars départementales apparaissent faiblement utilisées pour des trajets domicile-travail.

Si la forme urbaine du territoire étalée et contrainte pénalise l'efficacité de la desserte en bus qui doit associer couverture du territoire performante, temps de parcours attractif et lisibilité, il n'en reste pas moins qu'**un certain nombre de dysfonctionnements se manifestent ponctuellement : la synchronisation des lignes de bus avec le mode ferroviaire est à développer sur le plan des horaires comme sur le plan de l'intégration tarifaire.**

### 11.3.3 Le réseau régional

Le réseau régional recouvre deux modes de transports collectifs : routier et ferré.

#### Les lignes régionales d'autocars

Elles représentent l'essentiel de l'offre de transports en bus au départ ou à destination d'Auch. Ainsi sur les 11 lignes d'autocars au départ d'Auch, 5 relèvent du Réseau Routier Régional, sont conventionné par la Région Midi-Pyrénées. Ce réseau routier régional permet de liaisonner Auch avec les agglomérations voisines, hors du département.

Les lignes RRR couvrent les 5 itinéraires suivants :

- Auch/Tarbes : 27 500 voyages/an
- Auch/Montauban : 3 500 voyages/an
- Auch/Mont de Marsan : 8600 voyages/an
- Auch/Agen : 120 000 voyages/an
- Auch/Lannemezan : faible fréquentation, essentiellement par les scolaires



Plateforme intermodale d'Auch