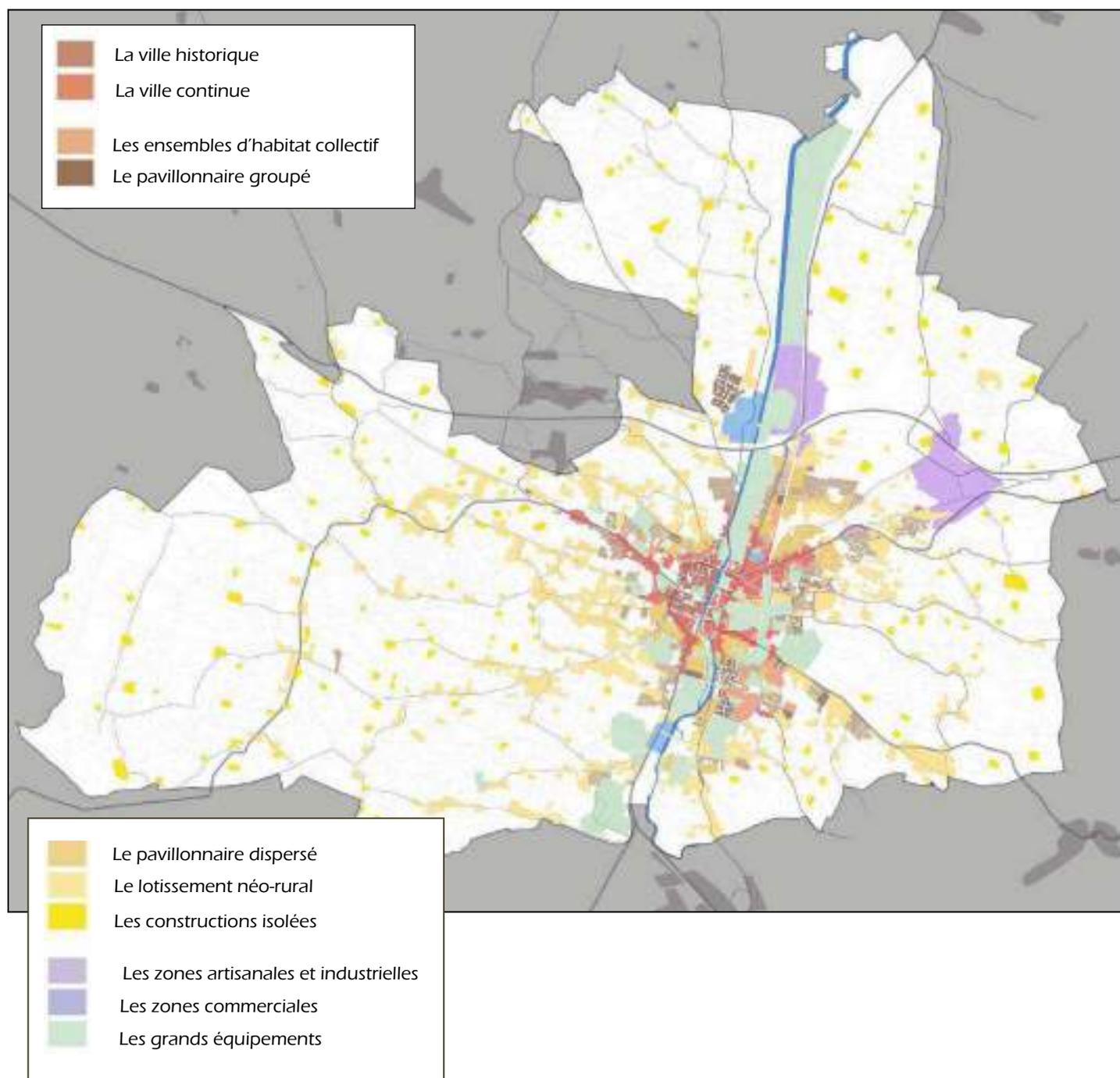


14

14 Typologies bâties

## LES FORMES DE LA VILLE AUJOURD'HUI



## 14.1 Un développement urbain extensif et peu maîtrisé spatialement

**Seul pôle urbain réellement constitué au sein du département, Auch présente les caractéristiques d'une « ville à la campagne ». Marqué par un centre-ville ancien à forte dimension patrimoniale, son tissu urbain est également hérité d'une organisation rurale éparse fortement liée à la tradition agricole de la commune.** Aujourd'hui, ce bâti ancien agricole continue de marquer le paysage rural de la commune mais tend néanmoins à se voir concurrencé et « rattrapé » par d'autres formes urbaines développées en périphérie du tissu urbain constitué.

**Schématiquement, les tissus urbains, du centre vers la périphérie ont dessiné 3 auréoles successives :**

- Le secteur urbain central, constitué du noyau historique médiéval remanié au XVIII<sup>e</sup> siècle, et prolongé par ses faubourgs (ville historique et continue) ;
- Le territoire des grands équipements et des quartiers d'habitat, caractérisé par une forme urbaine relativement groupée et resserrée (grands collectif, pavillonnaire groupé et dense) ;
- Les extensions urbaines périphériques, présentes sous forme d'habitat individuel diffus ou de nappes de lotissement (lotissement néo-rural, pavillonnaire dispersé et constructions isolées).

**Avec le desserrement progressif de l'agglomération auscitaine, la commune a en effet connu une expansion urbaine sans précédent depuis les années 1950 qui a profondément transformé sa physionomie urbaine originelle.** Cette urbanisation diffuse s'est d'abord étirée à l'ouest sur les lignes de crêtes et à flanc de pente des vallons puis s'est développée en tous sens, bien au-delà de la vallée du Gers, modifiant ainsi la perception du site historique depuis ses points d'accès (route de Toulouse notamment).

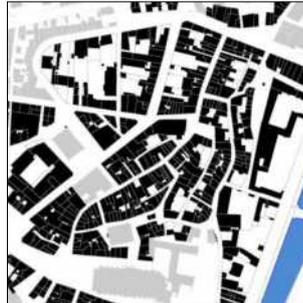
D'autres logiques sont à l'œuvre telles que **l'implantation des grands équipements caractéristiques de cette ville-préfecture**, notamment dans la vallée du Lastran, et qui a généré le développement de nouvelles poches d'habitat ainsi qu'un éparpillement pavillonnaire rompant le parcellaire rural traditionnel. De plus, **l'implantation de nouveaux quartiers aux typologies urbaines contrastées (le Garros et la Hourre) a brouillé la lecture des limites de la ville**, en engendrant de nombreuses discontinuités visuelles avec les quartiers de faubourgs anciens de par leur échelle, volumétrie et trame parcellaire.

Plus récemment, les opérations groupées de petits collectifs liées au phénomène de la loi « De Robien » (défiscalisation) se sont multipliées en frange de l'espace rural, repoussant dès lors toujours plus loin les limites de la ville.

**Il a résulté de ce développement urbain très important quantitativement et peu maîtrisé spatialement, une fragilisation intrinsèque des espaces naturels et agricoles**, notamment le long des routes de crête et sur les pentes, contribuant à l'effacement de l'ancien parcellaire rural, et notamment maraîcher.

**Ainsi, cette dynamique qui s'est souvent traduite par l'étirement d'un tissu pavillonnaire périphérique aux faibles densités a contribué à diluer l'identité d'Auch, dans sa double appartenance à la fois urbaine et rurale**, et induit des caractéristiques spécifiques : accentuation des différences spatiales et sociales par rapport au centre-ville, forte consommation d'espace depuis 40 ans, allongement des déplacements, dévitalisation concomitante du centre ancien, etc.

## LES TISSUS MIXTES DU CENTRE ANCIEN



La ville historique



La ville continue

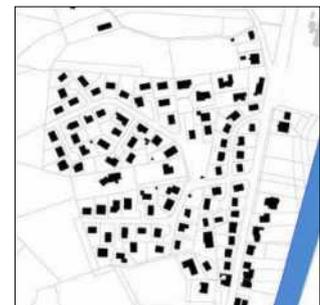
## LES TISSUS RESIDENTIELS



Le pavillonnaire groupé



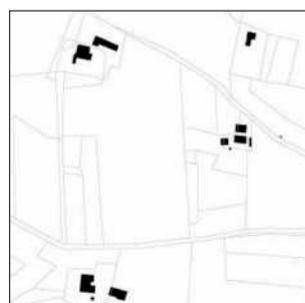
Le pavillonnaire discontinu



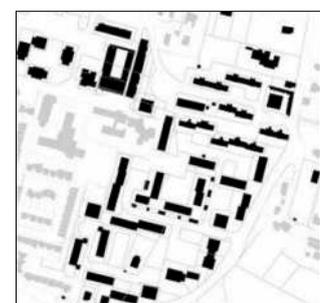
Le lotissement néo-rural



Le pavillonnaire dispersé



Les constructions isolées



Les collectifs

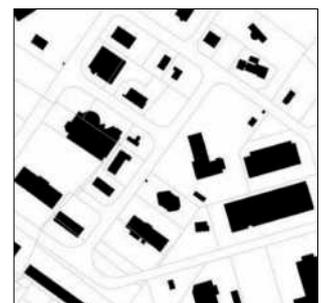
## LES TISSUS D'ACTIVITE



Les zones commerciales



Les zones artisanales et industrielles



Les secteurs d'équipements

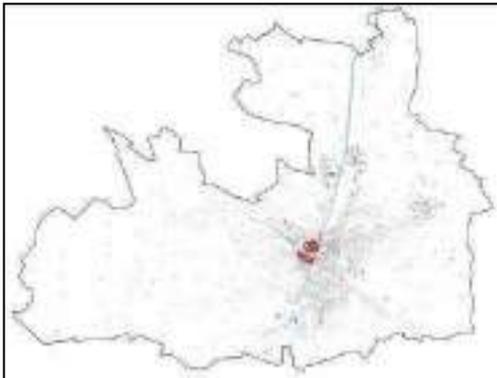
## 14.2 Un large éventail de typologies urbaines

La commune est marquée par un tissu urbain intrinsèquement différencié et composite, allant des façades ordonnancées du cœur de ville historique aux tissus de faubourg, et des quartiers d'habitat collectif aux implantations diffuses parsemant l'ensemble du territoire rural.

Ces typologies urbaines puisent leurs caractéristiques dans plusieurs modèles ou « morceaux » de ville, qui déclinent autant de spécificités marquées dans leur forme et fonctionnement urbain.

Elles peuvent être regroupées en 3 ensembles :

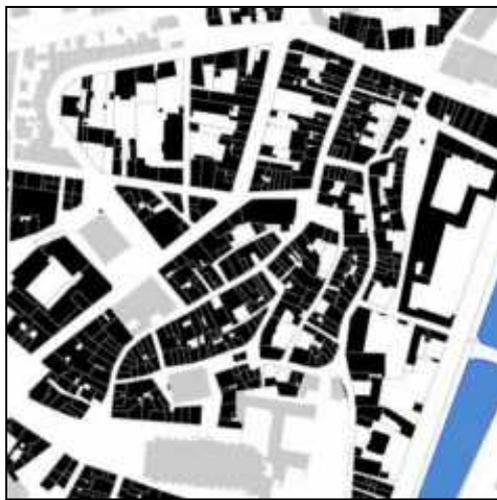
- **Les tissus mixtes du centre ancien**, mêlant des formes et des fonctions différenciées (habitat, commerces, tertiaire, équipements,...), structurées par l'espace public avec une densité importante ;
- **Les tissus résidentiels** définissent des secteurs plus ou moins bien délimités essentiellement dédiés à de l'habitat et aux formes contrastées ;
- **Les tissus d'activité** constituent des secteurs monofonctionnels aux emprises bâties importantes, et souvent en rupture d'échelle avec le contexte environnant.



Situation



Place de la République



Trame bâtie et parcellaire



Place de la République



Rue Diderot



Escalier monumental

## La ville historique

### Composantes spatiales

La ville historique est particulièrement empreinte de l'héritage du Moyen-Age, en partie remaniée par les travaux initiés sous l'égide de l'intendant d'Etigny au 18<sup>ème</sup> siècle.

Les îlots sont souvent fermés, parfois aérés par des cours intérieures, mais toujours à l'alignement. Le parcellaire est lui aussi étroit car hérité de la ville médiévale, et couplé à des hauteurs allant du R+2 au R+5. Il en résulte une assez grande densité.

Ce tissu principalement situé en ville haute est intimement liée au relief avec des aménagements de l'espace public caractéristiques (ex : pouterles) et un agencement complexe des bâtiments au sol (entre cave et rez de chaussée).

Du point de vue architectural, ce tissu est d'une grande richesse patrimoniale ; il est d'ailleurs totalement couvert par une ZPPAUP et un PRI qui participent à sa mise en valeur.

En cours de réhabilitation, le centre historique présente aujourd'hui un visage contrasté entre immeubles visiblement dégradés et réussite des opérations de rénovation. Cependant, la dynamique insufflée par le PRI et l'OPAH qui lui est associée, laisse présager d'une importante valorisation du patrimoine remarquable représenté par la ville haute.

### Espaces publics

Des ruelles étroites ouvrant sur des placettes composent la majorité du tissu, avec cependant la présence de quelques espaces publics emblématiques dessinés par Etigny, comme les Allées du même nom. Ces espaces présentent une grande qualité patrimoniale malgré une inégale mise en valeur.

### Caractéristiques fonctionnelles

La ville historique constitue un pôle dynamique du point de vue de son offre urbaine et commerciale, tant à l'échelle de la ville que de l'agglomération. Son attractivité urbaine apparaît cependant grévée par plusieurs phénomènes : des difficultés de circulation et de stationnement dues notamment à la place omniprésente de la voiture en ville haute, une fonction résidentielle encore restreinte, une fragilisation des petits commerces de proximité face aux pôles commerciaux périphériques, etc.

### Pratiques dominantes

Ce tissu entremêle équipements, commerces et habitat sur une emprise au sol relativement réduite. Néanmoins, cette mixité fonctionnelle ne s'accompagne pas d'une diversité sociale aussi importante puisque la population du centre ancien est essentiellement composée de ménages modestes (personnes âgées isolées, étudiants, jeunes couples notamment).

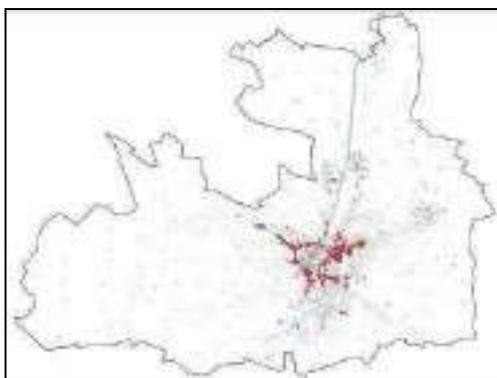
### Limites et interfaces

La ville historique est prolongée dans ses grands tracés par les tissus de faubourg datant de la fin du 19<sup>ème</sup> et du début du 20<sup>ème</sup> siècle. La transition avec les autres typologies urbaines est donc gérée progressivement. De par la topographie du site, son rapport au Gers et à la vallée en ville basse, la ville haute forme un ensemble urbain et architectural remarquable.

Une ambiance de ville moyenâgeuse se dégage de ce tissu chargé d'histoire. Il possède une dimension patrimoniale attestée par la mise en place de plusieurs dispositifs de réhabilitation (ZPPAUP et PRI).

Avec une implantation à l'alignement formant des îlots fermés aérés par des cœurs d'îlots végétalisés, ce tissu dégage une ambiance très urbaine.

Cependant, de nombreux immeubles sont dégradés et le traitement des espaces publics est d'inégale qualité. On constate aussi un secteur piéton très restreint avec une omniprésence de la voiture qui entache la qualité de l'ensemble.



Situation



Quai Lissgaray



Trame bâtie et parcellaire



Avenue de l'Yser



Rue Assas



Avenue Lorraine

## La ville continue

### Composantes spatiales

La ville continue est le prolongement à la fois physique et historique des grands tracés initiés par l'intendant d'Etigny au 18<sup>ème</sup> siècle, puis conforté au 19<sup>ème</sup> siècle. Contrairement aux îlots fermés de la ville historique, ce tissu forme un rideau opaque à l'alignement des espaces publics majeurs et du Gers, et dont l'arrière s'ouvre amplement sur des espaces jardinés ou des étendues naturelles.

Le parcellaire est plus largement dimensionné que dans la ville historique même s'il répond aux standards des 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> siècles. Couplé à des hauteurs allant du R+1 au R+3, il en résulte une assez grande densité. Ce tissu est principalement localisé en ville basse et sur les pourtours de la ville haute.

Du point de vue architectural, ce tissu est moins prestigieux, mais témoigne toutefois de très beaux exemples de l'architecture du 19<sup>ème</sup> et du 20<sup>ème</sup> siècle. Il présente dès lors un fort intérêt urbain et se voit couvert à ce titre par la deuxième zone de la ZPPAUP et le PRI. Certaines opérations de réhabilitation font figure d'exemple à l'instar de l'immeuble de l'îlot Pasteur.

### Espaces publics

Tout comme le bâti, les espaces publics s'inscrivent dans le prolongement de la ville ancienne et tendent à être représentés par les grands axes d'entrée de ville ou pénétrantes urbaines. Les grandes avenues telles que l'Avenue de la Marne ou la rue Victor Hugo entrent dans cette catégorie. Elles sont néanmoins caractérisées par un fort marquage routier avec une très faible place accordée aux piétons. Ce déséquilibre est en partie compensé par la très grande qualité des espaces publics s'articulant autour du Gers, comme la promenade Claude Desboud.

### Caractéristiques fonctionnelles

Des problèmes de circulation se posent autour du carrefour majeur de la Place de Verdun (Patte d'Oie). Les problèmes de stationnement se posent davantage en termes de gestion de l'offre payante qu'au niveau du nombre (suffisant) de places offertes. Les stationnements en épi situés avenue d'Alsace pose question en terme de sécurité.

D'une façon générale, l'automobile est omniprésente sur ce segment de ville, ce qui nuit fortement à la qualité urbaine de ces espaces.

### Pratiques dominantes

Ce tissu est commercialement très vivant sur les axes passants, autour de la Patte d'Oie, de l'avenue des Pyrénées et de la rue Victor Hugo, plus calme et dédiée à de l'habitat sur les autres axes.

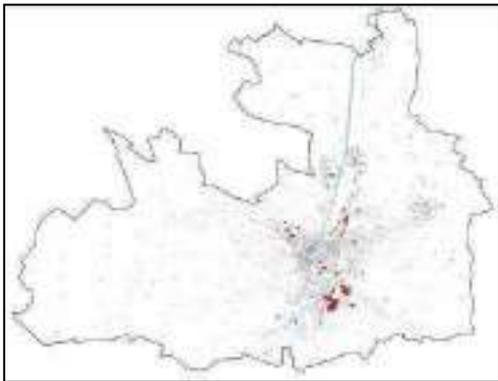
### Limites et interfaces

Ecrin de la ville haute, la ville continue forme une limite de la ville dense. Représentant une forme d'extension linéaire de la ville haute, elle représente l'interface avec les extensions urbaines récentes organisées par secteurs monofonctionnels.

Prolongement de la ville historique, ce tissu se compose d'un linéaire urbain relativement bien constitué.

Les façades implantées à l'alignement avec de grands jardins en lanière concourent à la silhouette organisée de la ville. La densité bâtie est plus faible que sur la ville historique.

Des commerces sont implantés le long des grands axes qui ressemblent plus à des routes que des rues, avec des problèmes de circulations relevés au niveau de la Place de Verdun.



Situation



Rue Albert Schweitzer



Trame bâtie et parcellaire



Rue Montaigne (Garros)



Place de la Fontaine (Garros)



Rue Hector de Galard

## Les collectifs

### Composantes spatiales

On peut distinguer trois types : les grands ensembles de la Hourre et du Garros, les petites opérations isolées, les résidences nouvelles liées à la défiscalisation.

#### Les grands ensembles de la Hourre et du Garros

Ce tissu est hérité de l'urbanisme fonctionnaliste des années 1950-60.

La cité du Garros représente une grande emprise organisée selon le principe du « plan libre ». Le réseau de voies forme un damier en quinconce à l'intérieur duquel les bâtiments sont implantés en retrait. Les hauteurs de bâti s'élèvent entre R+3 et R+6. Le bâti est en parti dégradé bien qu'ayant été rénové dans les années 1980.

Le quartier de la Hourre, les bâtiments sont organisés en épi, autour d'une voie centrale. Les hauteurs de bâti s'élèvent entre R+2 et R+6. Un espace commun planté sous forme de petit mail s'intercale entre les bâtiments. Le bâti arbore des façades à l'état ponctuellement dégradé.

#### Les petites opérations isolées

De petites unités d'habitat sous forme de barre des années 1950-60 entre le tissu continu des faubourgs et le tissu pavillonnaire périphérique. Située dans la première couronne d'urbanisation ces petites opérations rehaussent la densité de ces secteurs. Les hauteurs vont de R+3 à R+5. Le bâti est généralement vieillissant mais s'accompagne d'espaces communs de qualité ainsi que d'un panorama dégagé sur la vieille ville et le grand paysage.

#### Les résidences nouvelles liées à la défiscalisation

Ces opérations qui se présentent sous la forme de résidences fermées sont situées parmi les zones d'extensions pavillonnaires ou sur les emprises de grandes propriétés en limite de la ville constituée. Les hauteurs des immeubles vont de R+2 à R+4, et se déclinent sous la forme de plot d'immeubles collectifs sur grandes parcelles.

### Espaces publics

La qualité spatiale de ces espaces est régie par la définition des limites privé/public et l'entretien des espaces communs s'ils existent. Dans le cas du Garros et la Hourre, les plantations des espaces communs sont d'une grande qualité. Pour les résidences nouvelles liées à la défiscalisation, la qualité des espaces communs est généralement médiocre et réduite à son minimum. A l'exception des opérations les plus récentes, la prise en compte du piéton est inexistante.

### Caractéristiques fonctionnelles

Ce type de tissu est souvent plus adapté à la circulation des voitures qu'à celles des piétons et ne pose donc pas de problème de stationnement. Le maillage viaire en impasse et les grandes emprises associées à ces opérations tendent à en faire des enclaves urbaines.

### Pratiques dominantes

Les quartiers du Garros et de la Hourre comptent un nombre non négligeable de logements sociaux et accueillent par ailleurs une population parfois fragile socialement. A contrario, les résidences défiscalisées de par les niveaux élevés de loyers pratiqués attirent plutôt des catégories moyennes.

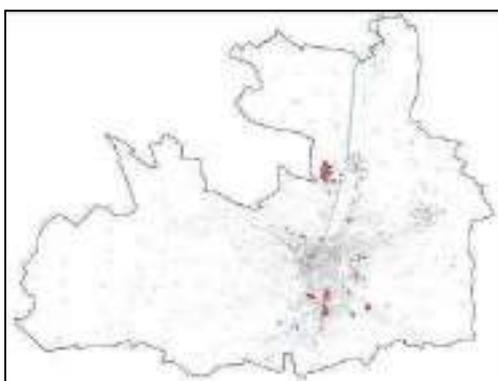
### Limites et interfaces

Si la forme de ce tissu s'impose en rupture avec le tissu bâti environnant, l'impact visuel de ces opérations s'en trouve néanmoins réduit par la qualité des espaces communs végétalisés, comme pour le Garros et la Hourre.

Cette typologie urbaine s'inscrit souvent en rupture avec son contexte bâti environnant plutôt composé de maisons individuelles.

Les effets de rupture d'échelle sont souvent atténués par la qualité de traitement de leurs espaces communs, ce qui est le cas du Garros, mais ne se vérifie que rarement dans les opérations plus récentes.

L'état tendanciellement dégradé du bâti du quartier du Garros justifie une opération aujourd'hui programmée de réhabilitation et de valorisation en accroche aux espaces publics centraux de la commune (système Gers notamment).



Situation



Rue Fermat



Trame bâtie et parcellaire



Mouroussin



Impasse de l'Armagnac



Le Garros

## Le pavillonnaire groupé

### Composantes spatiales

Cette typologie urbaine est loin d'être exclusive à Auch mais elle présente toutefois des spécificités locales marquées. Deux types d'opérations d'habitat groupé sont présentes sous cette forme : les opérations accompagnant les tissus d'habitat collectif et les lotissements denses. D'une façon générale, ces opérations sont plutôt économes en espace, tout en offrant un tissu d'habitat individuel. Elles présentent également l'avantage de s'inscrire en continuité du tissu de maisons de villes.

Les hauteurs de bâti ne dépassent pas le R+1. Le parcellaire est assez étroit et les terrains font en 300 et 500 m<sup>2</sup>, ce qui génère une densité proche de celle de la ville continue.

Le bâti forme un front en retrait de l'espace public ménageant un espace de jardin ou de stationnement à l'avant.

Les opérations accompagnant les quartiers d'habitat collectif forment des entités assez bien intégrées à la ville. Les lotissements denses souvent excentrés fonctionnent pour la plupart en enclaves autour d'une voirie en impasse.

### Espaces publics

Dans les lotissements denses, les voies sont souvent surdimensionnées, formant des impasses terminées par une aire de retournement.

Dans les deux types d'opérations on retrouve une amorce d'aménagement d'espaces verts communs plantés, avec cependant peu d'exemples réellement qualitatifs.

### Caractéristiques fonctionnelles

Les habitations incluent généralement une ou deux places de stationnement, ce qui induit un faible encombrement de la voirie. Certains quartiers entièrement conçus en impasse représentent des enclos sur lequel il sera difficile d'appuyer un futur développement urbain.

### Pratiques dominantes

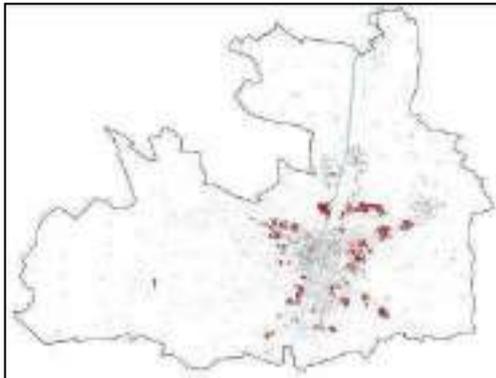
Ces quartiers constituent des secteurs monofonctionnels, exclusifs de toute autre fonction urbaine.

### Limites et interfaces

Les petites opérations en prolongement de la ville forment une transition douce du point de vue de leur volumétrie avec les tissus d'habitat plus constitués. Les grosses opérations en contact direct avec le grand paysage ont cependant des abords plus durs et présentent un front bâti en arrière d'opération sans transition avec l'espace naturel.

L'implantation à l'alignement et la continuité du bâti forment les principales qualités de ce tissu, générant une forme de densité horizontale basée sur de l'habitat individuel groupé.

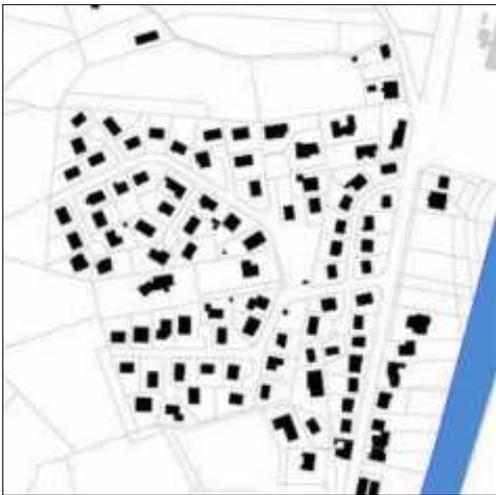
Ces opérations tendent parfois à constituer de véritables enclaves urbaines, sur lesquelles il apparaît difficile de s'appuyer pour une nouvelle urbanisation.



Situation



Le Seilhan



Trame bâtie et parcellaire



Le Grison



Rue du 19 mars 1962



Rue Gabriel Foret

## Le pavillonnaire discontinu

### Composantes spatiales

Cette forme d'urbanisation datant des années 1950 mais aussi de projets plus récents forme une première couronne autour du noyau dense de la ville. Le rapport à une topographie souvent accidentée rend ces espaces dès lors singuliers.

D'une façon générale, les hauteurs de bâti ne dépassent pas le R+1 avec souvent un rez-de-chaussée pour les opérations récentes. Les formes architecturales varient en fonction des époques. Le bâti est souvent hétérogène.

Le parcellaire est souvent rectangulaire et les terrains font en 500 et 800 m<sup>2</sup>, ce qui génère une densité plus faible que celle de la ville continue. Le bâti est implanté au milieu de la parcelle en léger retrait par rapport à la rue. Les ambiances de ces espaces sont fortement déterminées par les clôtures qui sont très différenciées, voire hétéroclites.

Les lotissements souvent excentrés fonctionnent pour la plupart en enclaves autour d'une voirie en impasse.

### Espaces publics

Dans ces lotissements, les voies sont souvent surdimensionnées, formant des impasses terminées par une aire de retournement. Les espaces verts communs plantés sont rarement présents dans ce type d'opérations.

### Caractéristiques fonctionnelles

Les habitations incluent généralement une ou deux places de stationnement, ce qui induit un faible encombrement de la voirie. Certains quartiers entièrement conçus en impasse représentent des enclos sur lequel il sera difficile d'appuyer un futur développement urbain.

### Limites et interfaces

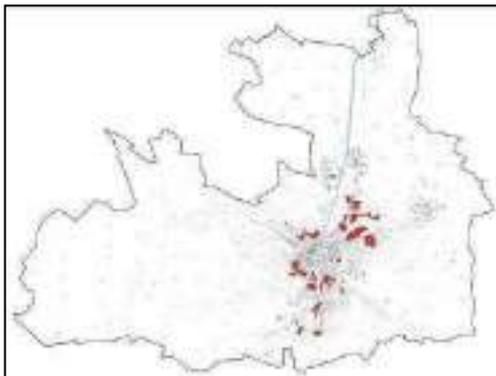
Les opérations, souvent en contact direct avec le grand paysage, ont des abords assez durs et présentent un front bâti ou un arrière d'opération sans transition avec l'espace « naturel ». Le contact avec la ville existante lui ne pose pas de problème.

Le pavillonnaire discontinu est une typologie de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle qui n'est pas particulière à Auch.

Cette typologie pose ponctuellement des problèmes de continuité spatiale et urbaine.

Les voies sont surdimensionnées et les trottoirs étroits voire inexistants. Les bâtiments étant implantés en retrait, la qualité urbaine se joue sur le traitement des espaces extérieurs et les clôtures ou limites séparatives.

Le rapport au grand paysage est assez dur puisqu'aucune lisière végétale n'est aménagée avec les espaces naturels ou agricoles environnants.



situation



Rue Monluc



Trame bâtie et parcellaire



Place de la République



Rue du Canal



Impasse d'Angerville

## Le lotissement « néo rural »

### Composantes spatiales

Cette forme d'urbanisation constitue un tissu particulier à Auch. D'une façon générale, les hauteurs de bâti ne dépassent pas le R+1 avec parfois des rez-de-chaussée. Les formes architecturales varient en fonction des époques. Le bâti est souvent hétérogène.

Le parcellaire est proche du carré et les terrains font entre 300 et 600 m<sup>2</sup>, ce qui génère une densité plus faible que celle de la ville continue. Le bâti est implanté au milieu de la parcelle en léger retrait par rapport à la rue. Les ambiances de ces espaces sont fortement déterminés par les clôtures qui sont très diverses.

Ce qui distingue ce tissu du pavillonnaire discontinu, c'est la structure de la rue. En effet, des chemins étroits (3.5 m) maillent ces espaces, limités par de petits murets, derrière lesquels s'élèvent des maisons qui semblent se serrer sans jamais se toucher.

L'espace est entièrement structuré par les jardins privées qui se dessinent derrière les clôtures transparentes.

### Espaces publics

Dans ces lotissements, les voies sont sous dimensionnées, formant des impasses aboutissant sur des propriétés privées.

### Caractéristiques fonctionnelles

Les habitations incluent généralement une ou deux places de stationnement, ce qui induit un faible encombrement de la voirie.

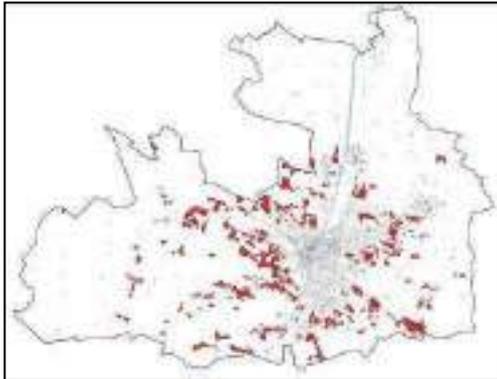
### Limites et interfaces

Les opérations souvent en contact direct avec le grand paysage présentent des abords faiblement aménagés avec des arrières d'opération sans transition avec l'espace naturel. Le contact avec la ville existante ne pose pas de problème en revanche.

Spécifique au territoire, cette typologie se révèle à la fois problématique et intéressante.

En effet, l'espace public est souvent organisé en impasse et le tissu organisé en lanière, semble étriqué. Cependant, la végétation privée débordant largement sur l'espace public améliore fortement la qualité d'usage de ces opérations.

La voirie n'est pas omniprésente comme dans les lotissements récents ; dans ce modèle, ce sont les jardins et les petites maisons à l'architecture hétéroclite qui prennent le dessus.



Situation



Le Seilhan



Trame bâtie et parcellaire



Ransan



Le Castagné



Embats

## Le pavillonnaire dispersé

### Composantes spatiales

Cette forme d'urbanisation est particulièrement sur le territoire auscitain, du fait notamment de l'abondance du foncier disponible sur la commune.

Ce tissu forme une deuxième couronne autour du noyau dense de la ville et s'égraine le long de chemins qui gravissent les coteaux. D'une façon générale, les hauteurs de bâti ne dépassent pas le R+1 avec souvent un rez de chaussée pour les opérations récentes. Le bâti est souvent hétérogène.

Le parcellaire est proche du carré et les terrains font entre 1000 et 3000 m<sup>2</sup>, ce qui génère une densité assez faible et consommation d'espace importante. Le bâti est implanté en milieu de parcelle.

Les ambiances de ces espaces sont fortement déterminées par le traitement des espaces extérieurs et la forme du bâti.

### Espaces publics

Les routes communales constituent la structure primaire de cette urbanisation qui couvre une partie importante du territoire. Cette urbanisation n'implique aucun type d'espace public, elle se retrouve le long des voies pour des raisons de desserte et de connexion aux réseaux.

### Caractéristiques fonctionnelles

Les habitations incluent généralement une ou deux places de stationnement, ce qui induit un faible encombrement de la voirie. Certains quartiers entièrement conçus en impasse représentent des enclos sur lequel il sera difficile d'appuyer un futur développement urbain.

### Pratiques dominantes

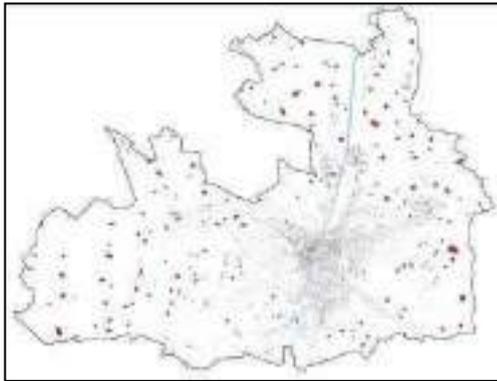
Ce bâti est exclusivement résidentiel. Ces implantations en milieu de parcelle laissent un espace libre autour de la maison, il est utilisé pour le stationnement et pour un usage domestique, mais apparaît souvent résiduel.

### Limites et interfaces

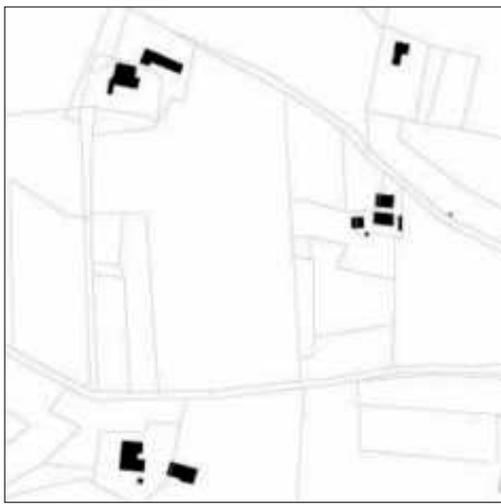
Les opérations en contact direct avec le grand paysage sont très visibles et implique un fort impact sur le paysage de par la topographie accidentée.

Cette forme urbaine s'accompagne d'un certain nombre de dysfonctionnements : forte consommation de foncier, standardisation des paysages, absence d'espaces publics, multiplication des sorties sur voie, etc.

De plus, cette typologie bâtie, lorsqu'elle s'implante sur les routes de crête, tend à produire un impact visuel particulièrement négatif sur le grand paysage. Les coteaux perdent ainsi leur ambiance et leur image naturelle au profit d'un paysage bâti banal, peu valorisant pour l'identité communale.



situation



Trame bâtie et parcellaire



Chemin de Rouan



Petite Baronne



Le petit Courget



Peyroc

## Les constructions isolées

### Composantes spatiales

Témoins de la tradition maraîchère et agricole de la commune, ces ensembles bâtis anciens ponctuent l'ensemble du territoire. Ils correspondent la plupart du temps à d'anciens corps de ferme implantés au milieu d'unités foncières relativement vastes. Il s'agit souvent de bâtiments liés à l'activité agricole tels que les corps de ferme, les hangars, représentatifs d'une architecture rurale plutôt modeste mais de qualité. Il s'agit plus rarement de constructions récentes isolées.

Le parcellaire est d'origine agricole et la densité est assez faible puisqu'il s'agit de constructions isolées. L'ambiance de ces espaces est fortement déterminée par le traitement des espaces extérieurs, la forme du bâti et son implantation par rapport au relief.

### Espaces publics

Les routes communales constituent la structure primaire de cette urbanisation qui couvre une partie importante du territoire. De longs chemins privés permettent d'accéder à ces constructions.

### Caractéristiques fonctionnelles

Les habitations incluent généralement une ou deux places de stationnement, ce qui induit un faible encombrement de la voirie. Certains quartiers entièrement conçus en impasse représentent des enclos sur lequel il sera difficile d'appuyer un futur développement urbain.

### Pratiques dominantes

Les constructions sont généralement dédiées à de l'habitat et à de l'activité agricole.

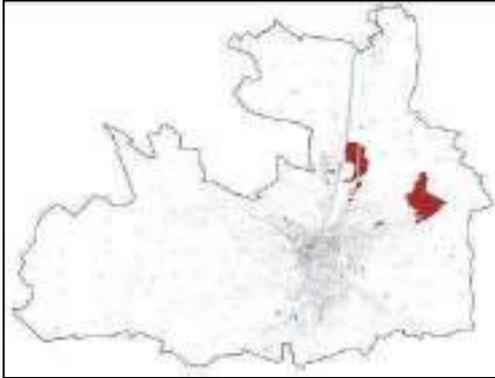
### Limites et interfaces

Ces ensembles s'intègrent bien au paysage alentour, tant du point de vue morphologique que spatial : leur implantation respecte le relief, les volumes sont simples et de faible hauteur (RDC-R+1).

Cette typologie bâtie constitue une part importante du patrimoine bâti d'Auch.

Dans certains cas cependant, le mauvais état du bâti ou sa confrontation avec l'urbanisation pavillonnaire récente nuit à son intérêt et fragilise sa valeur identitaire.

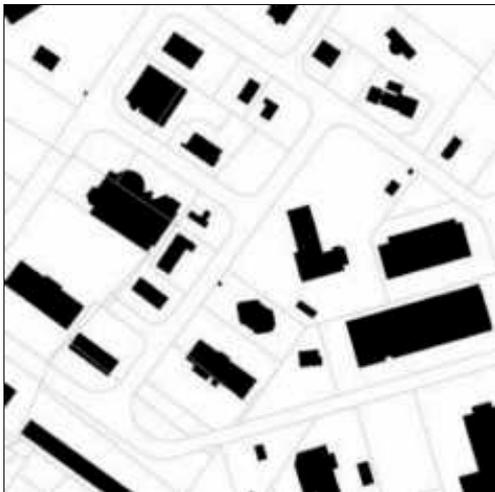
De plus, cette typologie apparaît coûteuse en réseaux. Il apparaît donc nécessaire de limiter de nouvelles implantations pavillonnaires isolées afin de préserver le cadre de vie rural de la commune.



situation



Lamothe



Trame bâtie et parcellaire



Route d'Agen



Zone d'activités de l'Hippodrome



Zone d'activités d'Engachie

## Les zones artisanales et industrielles

### Composantes spatiales

Localisées principalement au Nord-Est de la commune, les zones artisanales et industrielles se composent de larges parcelles sur lesquelles sont implantés de grands hangars métalliques de 6 à 9 mètres de haut. Ces espaces semblent relativement peu structurés malgré le retrait fixe du bâti.

Les abords des bâtiments sont peu ou pas traités.

### Espaces publics

La voirie présente un aspect routier où le piéton n'a pas sa place. Les talus et fossés enherbés contrastent avec les étendues d'asphalte dédiées au trafic des poids lourds. De plus, les abords des bâtiments sont peu ou pas traités. La voirie présente un aspect routier où le piéton n'a pas sa place.

### Caractéristiques fonctionnelles

Ces espaces sont assez bien maillés en interne mais n'offrent que peu d'accès depuis la ville et constituent des zones enclavées. Le stationnement ne pose en revanche pas de problème et représente une grande partie de la surface au sol.

### Pratiques dominantes

Les sites d'activité constituent avant tout des lieux de travail importants à l'échelle communale comme à l'échelle de l'agglomération. Les activités de livraison sont également une caractéristique propre à ce type d'espace.

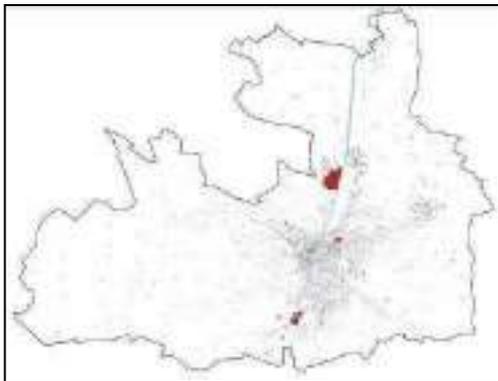
### Limites et interfaces

Ces zones n'entretiennent aucune relation spatiale avec le centre historique et viennent s'interposer en confrontation parfois brutale avec les extensions pavillonnaire qui viennent les jouxter. Le contact avec le grand paysage est aussi brutal.

S'ils sont relativement fonctionnels, ces espaces offrent une assez faible qualité urbaine tant du point de vue de leur aménagement interne, que dans le traitement de leurs limites.

L'emprise de la voirie y est très importante, et les abords des bâtiments sont souvent résiduels.

Les bâtiments en eux-mêmes sont d'une assez grande banalité architecturale.



Situation



Avenue de l'Yser



Trame bâtie et parcellaire



Avenue du Corps Franc Pommies



Avenue du Corps Franc Pommies



Clarac

## Les zones commerciales

### Composantes spatiales

Il existe principalement deux zones commerciales monofonctionnelles situées aux entrées Nord et Sud de la ville, toutes deux en bordure de Gers. Le reste du tissu économique et commercial s'intègre à la ville que ce soit dans le centre historique ou au Garros, par exemple.

Le bâti se présente sous la forme de hangars au bardage métallique caractéristique de ce type d'espace, formant un tissu discontinu avec des voies souvent aménagées comme des routes. Le parcellaire est largement dimensionné et la densité bâtie est plutôt faible. La hauteur de bâtiment est comprise entre 6 et 9 mètres en rez-de-chaussée.

### Espaces publics

Un effort concernant le traitement des abords est à noter dans la zone de Clarac dans le prolongement de la promenade du Gers.

### Caractéristiques fonctionnelles

Pour des raisons fonctionnelles évidentes, le stationnement représente une grande partie de la surface au sol. Les parkings sont peut plantés, ce qui les rend d'autant plus présents.

### Pratiques dominantes

Les zones commerciales constituent avant tout des lieux de travail et de consommation importants à l'échelle de la commune, mais aussi de l'agglomération. Les activités de livraison sont également une caractéristique propre à ce type d'espace.

### Limites et interfaces

L'organisation de ce bâti, avec une faible ouverture sur l'espace public et un arrière de bâtiment dédié aux fonctions techniques, rend les relations avec l'environnement difficile. La qualité passe par le traitement des abords et un effort sur le traitement architectural.

Les zones commerciales présentent des qualités inégales selon les sites.

D'une façon générale, on constate un effort déjà entrepris sur le traitement des abords et des aires de stationnement.

Cependant, le rapport que ces zones entretiennent avec le Gers pourrait être mieux valorisé.

## Les éléments clés

---

- Depuis les années 1950, la commune a connu un phénomène très rapide d'expansion urbaine sous l'effet d'un desserrement résidentiel favorisé par d'abondantes ressources foncières ;
- Ce développement urbain extensif s'est principalement traduit par le développement d'un habitat pavillonnaire de faible densité, aux caractéristiques locales toutefois plus ou moins bien marquées (lotissements néo ruraux étroitement liés à la topographie par exemple) ;
- Les quartiers d'habitat collectif présentent un bâti de qualité inégale, justifiant localement une opération de réhabilitation et de valorisation à l'instar du Garros ;
- La situation enclavée de plusieurs lotissements pavillonnaires ainsi que le traitement limité de leurs espaces communs peut localement justifier une meilleure connexion de ces tissus au site urbain central ;
- Dans les opérations les plus récentes, des efforts significatifs sont à constater, en ce qui concerne l'intégration dans l'environnement immédiat et le traitement des espaces publics et communs.



## PARTIE 1.3

# Enjeux et perspectives



# Contexte actuel et évolutions démographiques

**Depuis 1975, la commune connaît une démographie négative : de 23 185 habitants, la population est passée à 21 744 habitants en 2008** alors que le parc de logements a lui été multiplié par 1,5 en quatre décennies.

Cette perte de population (environ 1500 habitants) est le fait d'un solde migratoire négatif, attestant d'une évasion résidentielle vers les communes limitrophes, relayée au début des années 1990 par un solde naturel également négatif. La tendance constatée au vieillissement de la population a eu pour conséquence d'accentuer les déséquilibres générationnels constatés. Dans ce contexte, la croissance démographique a tendu à se reporter sur les communes environnantes et les prix du logement ont commencé à augmenter.

Durant les deux dernières décennies, la commune continue de perdre de la population mais à un rythme moins soutenu ; entre 2007 et 1999, le taux d'évolution annuel moyen de la population est seulement de -0,1% contre -0,6% entre 1990 et 1999. **Si la commune poursuivait de telles tendances négatives, sa population passerait en-dessous de la barre des 20 000 habitants à l'horizon 2023.** Cette évolution confirmerait le déclin de la ville centre dans son bassin de vie et accentuerait son décrochage actuel, à la fois spatial et démographique, face au dynamisme du pôle toulousain.

**Dans un tel contexte, la commune souhaite renouer avec un fort niveau de croissance lui permettant de jouer pleinement son rôle de pôle d'équilibre et de ville moyenne structurante à l'échelle de son espace régional. En conséquence, le projet politique a dès lors été celui de la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse visant à retrouver une attractivité économique et résidentielle durable sur le long terme.**

Dès lors, **l'enjeu pour Auch résidera dans sa capacité à accueillir et fixer de nouveaux habitants.**

## Scénarii d'évolution de population et perspective retenue

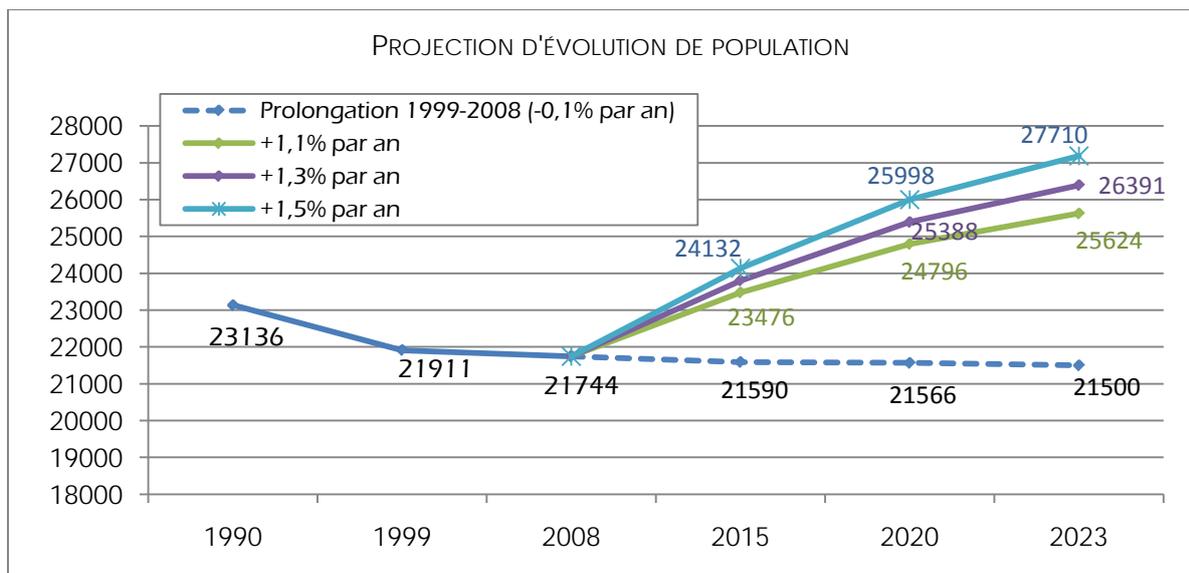
Plusieurs scénarii ont été élaborés afin de simuler le poids démographique de la commune d'Auch dans les 15 années à venir. **Les perspectives d'accueil de nouveaux habitants ont été fixées à l'horizon 2023** (soit 15 ans après les dernières estimations de population connues) **et calculées au regard de taux d'évolution annuels moyens différenciés.**

- Le premier scénario retenu correspond au taux d'accroissement annuel moyen que la commune a connu entre 1968 et 1975 (soit son meilleur taux depuis les 4 dernières décennies). A **un rythme de 1,1% de croissance annuelle**, la population communale s'élèverait à 21.362 en 2023, soit une augmentation de 260 habitants par an.
- Le deuxième scénario a été établi sur la base d'**un rythme de croissance annuelle de 1,3%** (ce qui correspond au taux d'accroissement annuel moyen enregistré par le Grand Auch entre 1968 et 1975). Sur ces bases, le gain de population est estimé à 4.780 habitants en 2023, soit une augmentation d'environ 300 habitants par an.

- Le troisième scénario prévoit **un rythme de croissance annuelle de l'ordre de 1,5%** (proche de l'évolution connue sur l'aire urbaine du Grand Toulouse) et correspondant à un gain de population d'environ 5400 habitants, soit 360 habitants supplémentaires par an et une population totale d'environ 27 700 habitants à l'horizon 2023.

**C'est ce dernier scénario, s'appuyant sur une vision ambitieuse du territoire, qui a été retenu et qui est dès lors le fondement du projet de développement communal.**

Dans un contexte régional de forte croissance démographique et compte tenu du potentiel de développement résidentiel et économique que la commune est en mesure d'offrir, cet objectif de apparaît comme l'une des conditions indispensables au renforcement du poids de la ville-centre dans son bassin de vie et à sa constitution comme pôle d'équilibre structurant à l'ouest de Toulouse.



## La mise en place des conditions nécessaires au renforcement démographique et économique d'Auch

En regard de cet objectif démographique ambitieux, la commune doit se mettre en capacité d'accueillir une nouvelle population en favorisant l'accueil de nouveaux logements et d'équipements publics, mais aussi en créant les conditions nécessaires au renforcement de son attractivité économique notamment.

### Les besoins en logements

Depuis une dizaine d'années, la commune connaît une production de logements dynamique mais insuffisamment maîtrisée dans sa forme et son volume. En effet, l'offre déployée a permis en partie de répondre aux effets du desserrement des ménages en venant notamment compenser les faiblesses du marché de l'ancien mais sans toutefois correspondre aux niveaux de revenus de la population locale. De plus, cette offre s'est majoritairement portée sur la construction de logements collectifs et de maisons individuelles en lotissement qui ont contribué à banaliser le cadre bâti de la commune, en accentuant parfois les effets de mitage de l'espace rural environnant le pôle urbain constitué.

En parallèle, la commune a engagé depuis une dizaine d'années d'importantes opérations de renouvellement urbain se traduisant par une remise sur le marché progressive de logements anciens réhabilités.

L'objectif d'une relance démographique implique dès lors d'adapter le parc de logements à l'arrivée d'une nouvelle population, et en particulier aux jeunes couples, aux ménages les plus modestes et aux personnes âgées, dans le respect des lois SRU et UH imposant notamment une gestion économe des sols. Dans ce cadre, la Ville souhaite développer une offre d'habitat diversifiée (petits collectifs, habitats groupés, maisons individuelles, locatif/accession, logements sociaux...), en échelonnant les opérations dans le temps, et en favorisant une plus grande mixité des programmes, à la fois sociale et fonctionnelle ; il s'agit certes de répondre à une demande en logements émanant d'une population vieillissante mais aussi mettre en place une offre attractive pour les jeunes couples afin de les fixer sur le territoire.

**Dans l'hypothèse d'un rythme de croissance démographique de 1,5% par an en moyenne, le besoin en logement serait porté à 2680 logements d'ici 2023 soit 180 nouveaux logements par an (sur la base de 2 personnes/logement).**

En conséquence, le total des zones urbanisables à vocation résidentielles et le potentiel de logements au regard des dispositions réglementaires et des orientations d'aménagement s'établit comme suit :

Zones constructibles	Superficie	Potentiel de logements	Nombre d'habitants (base 2 personnes/ménage)
<b>Dents creuses en Ub et Uc</b>	<b>70,5</b>	<b>830</b>	<b>1660</b>
<b>Zones 1AU</b>	<b>82,84</b>	<b>1853</b>	<b>3706</b>
- Au Soulan	2,1	60	120
- Au Couget	6,54	116	232
- Courrèges	2,8	120	240
- Mourroussin	3,2	100	200
- Tarrabusque	4,9	210	420
- Les Arroillères	20	123	246
- Saint Bertranet Nord	16,1	400	800
- Saint Bertranet Sud	10,6	555	1110
- Embaquès	7,4	84	168
- Aux Grisons	9,2	85	170
<b>Total</b>	<b>153,34</b>	<b>2683</b>	<b>5366</b>

## Les besoins économiques

Auch représente un pôle économique majeur au sein du département et de l'ouest toulousain. **Le moteur de développement du territoire repose sur une économie résidentielle, mais la zone d'emploi est fragilisée par une baisse continue de l'emploi agricole et caractérisée par une part importante d'emploi public qui tend à diminuer.** De plus, l'activité touristique reste marquée par le manque de structures d'accueil limitant son développement. Dans ce contexte, l'activité tertiaire est prédominante mais l'activité industrielle ainsi que l'attractivité commerciale du centre-ville pourraient être intensifiées.

Le projet de développement économique de la commune consiste dès lors à consolider son attractivité au travers de **la recherche d'un équilibre entre activités économiques « qualifiantes »** (ou « fonctions métropolitaines » avec des technologies de pointe telles que l'aéronautique, la recherche, la culture, la gestion, etc.), **et filières de proximité** (agriculture, agroalimentaire, tourisme, services directs à la population).

En lien avec l'amélioration des infrastructures de transport au travers de **la mise à 2X2 voies de la RN 124** (liaison Auch-Toulouse) et **le contournement est**, la commune nourrit plusieurs projets d'envergure en termes de développement économique, et en lien avec les secteurs existants.

Ces infrastructures routières structurantes, puissants leviers de développement économique, permettront non seulement d'attirer et fixer des entreprises nouvelles sur le territoire mais aussi de constituer un lien renforcé notamment avec la métropole régionale, pour laquelle l'enclavement actuel d'Auch constitue un handicap à la montée en puissance du pôle économique auscitain.

**Pour faire face aux besoins identifiés en termes de développement économique, la commune projette ainsi la création et l'extension de plusieurs zones d'activité, qui permettront à la fois de répondre à la demande actuelle et future, mais aussi d'optimiser le potentiel foncier disponible.**

Le total des zones urbanisables à vocation économique envisagées approche les 40 hectares, et se répartit essentiellement sur 3 sites de projet localisés en continuité des zones existantes :

- Lamothe,
- Mouliot
- Narréoux.

Le nombre d'emplois potentiellement offert par l'extension de ces zones pourrait s'élever à 2300, ce qui porterait le nombre total d'emplois offerts sur la commune à près de 19.000.

Zones constructible	Superficie	Nombre d'emplois potentiels
<b>Lamothe</b>	5,5	800
<b>Mouliot 2</b>	14,5	500
<b>Narreoux</b>	18,9	1000
<b>Total</b>	<b>38,9</b>	2300

# PARTIE 2

## Les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable

6 axes fondateurs pour le développement d'Auch  
La prise en compte des normes supérieures.



## PARTIE 2.1

6 axes fondateurs  
pour le  
développement  
d'Auch



# Les fondements du projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

## Un document prospectif à portée stratégique

Fondé sur le diagnostic territorial ainsi que la prise en compte des politiques sectorielles et/ou supra-communales, le PADD constitue le support de la réflexion politique sur l'aménagement urbain et l'organisation de l'espace communal. Il fixe en conséquence le cadre de référence et de cohérence, dans le temps, des différentes actions et opérations souhaitées par la collectivité, dans le domaine de l'urbanisme, du paysage et de l'environnement, et guide par ailleurs l'élaboration des règles d'urbanisme écrites et graphiques (plans de zonage et règlement écrit).

Partie essentielle du Plan Local d'Urbanisme, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), énoncé par l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, exprime dès lors les axes fondamentaux de l'aménagement et du développement de l'ensemble de la ville pour les années à venir.

## Au service du développement durable

Expression d'un projet global et prospectif à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, le PADD doit s'inscrire dans le respect des principes du développement durable, précisés par les articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme qui visent :

- l'équilibre entre le développement urbain et la protection des espaces naturels et des paysages,
- la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat,
- une utilisation économe et équilibrée de l'espace, la maîtrise des besoins de déplacements, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, ainsi que la préservation de l'environnement.

# Les choix retenus pour le développement d'Auch

Les orientations du PADD de la ville d'Auch s'inscrivent non seulement dans la continuité des grands enjeux de développement identifiés à l'issue du diagnostic, mais elles découlent également d'un projet partagé traduisant les attentes des habitants, les besoins des acteurs institutionnels et les ambitions de la municipalité pour les quinze prochaines années.

Les choix exprimés au travers du PADD reposent sur une volonté forte, celle de renouer pour l'avenir avec une croissance démographique et économique soutenue permettant à Auch de participer activement à la stratégie de renforcement métropolitaine de Toulouse.

Auch doit en effet répondre à de nouveaux besoins de développement économique et d'accueil de population, si elle veut augmenter sa vitalité et son dynamisme local et rester le centre actif d'une agglomération engagée dans une stratégie métropolitaine. En même temps, il lui faut conserver la maîtrise de son évolution, sa diversité sociale et urbaine, mais aussi et avant tout, ses qualités environnementales et l'aménité de son cadre de vie.

Dans le prolongement de ces enjeux, issus du diagnostic du territoire notamment, six axes fondateurs ont été définis pour le PADD d'Auch :

- 1/ Désenclaver le territoire communal**
- 2/ Renforcer le développement économique et l'accueil d'entreprises**
- 3/ Soutenir l'attractivité résidentielle**
- 4/ Poursuivre la requalification des espaces publics majeurs**
- 5/ Tendre vers un meilleur équilibre entre les différents modes de transports**
- 6/ Préserver le patrimoine naturel et le grand paysage afin de pérenniser la qualité du cadre de vie**

## Désenclaver le territoire communal

L'amélioration de l'accessibilité d'Auch au sein de l'espace régional constitue la clé de voûte du projet de développement communal. Si la commune occupe en effet une position centrale au sein du département, elle n'en demeure pas moins éloignée des grandes infrastructures autoroutières qui relient les principales villes du sud-ouest entre elles. Auch est ainsi la dernière agglomération de Midi-Pyrénées qui ne bénéficie pas d'une liaison autoroutière vers la métropole régionale ou, a minima, d'une desserte par voie rapide 2 \* 2 voies. Elle se trouve de ce fait mise en marge de la dynamique régionale.

Cet enclavement de la ville au sein d'un département éminemment rural constitue un handicap majeur à son attractivité urbaine et économique, et à son développement en lien avec la métropole toulousaine. De fait, **la commune subit depuis plus de 40 ans un déclin marqué de sa population qu'elle ne parvient pas à enrayer, tandis que les villes de la frange est du département fortement polarisées par la métropole toulousaine, ont à l'inverse connu une très forte croissance** (l'Isle Jourdain, Gimont, Lectoure ou Fleurance par exemple).

**Aujourd'hui, l'absence d'infrastructure routière structurante et performante entre Auch et Toulouse explique en grande partie le déficit d'attractivité de la commune face à la concurrence accrue d'autres territoires mieux desservis.** Cette situation est par ailleurs mal compensée par une desserte ferroviaire qui demeure, malgré des améliorations récentes, trop peu performante et compétitive face à la voiture individuelle. Une ligne ferroviaire historique relie Auch à Toulouse, mais son cadencement, sa vitesse commerciale et son niveau de service sont aujourd'hui inadaptés et insuffisants pour lui offrir un bon niveau de desserte, ainsi qu'une attractivité réelle pour la population active notamment.

Cette faiblesse des transports en commun associée à la configuration du réseau routier, explique en partie l'engorgement du centre-ville par les flux de transit, automobiles et de poids-lourds en particulier. Marquant le carrefour de deux axes de circulation importants, la RN 124 reliant Toulouse à son agglomération ouest, au Gers et aux Landes, et la RN 21 plaçant Auch au centre de l'itinéraire Agen-Tarbes, sur le tracé d'un axe reliant le centre du pays à l'Espagne, le centre-ville est chaque jour emprunté pour une circulation de transit importante et se voit dès lors soumis à des problèmes indissociables d'engorgement et de nuisances (pollutions, bruit, saturation de l'espace public, etc.).

**Dans ce contexte, la réalisation des grands projets d'aménagement du territoire tels que la mise à 2\*2 voies de la liaison Auch-Toulouse apparaît comme une priorité, non seulement pour la ville, mais aussi pour l'agglomération auscitaine et le reste du département.** Cette infrastructure permettra non seulement un rapprochement stratégique d'Auch à la capitale régionale, mais aussi un meilleur rayonnement économique de la ville le long de cet axe majeur de développement.

**L'achèvement de cette infrastructure stratégique apparaît en effet comme la condition *sine qua non* du désenclavement d'Auch et de l'amélioration de son positionnement dans l'espace régional.** En outre, il s'agit d'une infrastructure à fort effet de levier pour son développement économique : il est ainsi fait l'hypothèse que la réalisation de l'aménagement de la RN124 permettra de **rattraper en tout ou partie la tendance de croissance de l'emploi et de la population constatée sur les autres territoires de Midi-Pyrénées desservis par une liaison autoroutière avec Toulouse.**

De plus, en favorisant les échanges entre Auch, les autres pôles d'équilibre gersois (dont l'Isle Jourdain) et la capitale régionale, cette nouvelle liaison contribuera à la montée en puissance du pôle économique auscitain, indispensable à la dynamisation de l'économie du Gers et au renforcement des liens avec Toulouse dans le domaine de la recherche et de la formation notamment.

De plus, pour jouer pleinement son rôle de ville centre, Auch doit se constituer en carrefour et en lieu d'échange, sans pour autant se réduire à une simple destination de transit. Dans ce cadre, il apparaît important de **favoriser la déviation de la circulation de transit et en particulier de poids lourds, des grands axes du centre-ville.** En effet, à l'heure actuelle, les itinéraires nord / sud sont fortement ralentis, pénalisant le trafic routier (en direction de l'Espagne notamment), ainsi que les liaisons pendulaires. Le contournement est d'Auch constitue à cet égard un projet indispensable à la valorisation urbaine du centre ancien et à l'amélioration de son fonctionnement urbain, grâce au désengorgement des artères centrales de la ville, et en particulier de l'entrée de ville sud.

**L'amélioration du niveau de services ferroviaires entre Toulouse et Auch représente également une orientation majeure dans le cadre d'une politique de transports durable.** En effet, dans le cadre d'un renforcement des liens économiques entre la capitale auscitaine et la métropole régionale, l'optimisation du niveau de service de la ligne ferroviaire (horaires, nombre de circulations, temps de parcours) apparaît comme une condition nécessaire au désenclavement ferroviaire d'Auch.

Dans cette même optique, il convient d'**anticiper l'arrivée de la LGV en gare d'Agen**, qui positionnera la ville à 2h30 de Paris. Cependant, le niveau de service de la RN 21 qui relie le Gers à la gare d'Agen est actuellement inadapté aux enjeux d'une mobilité accrue et optimisée entre ces deux pôles. Dans ce cadre, le projet de développement communal avance l'idée de renforcer les partenariats entre ces deux villes moyennes du sud-ouest, permettant la création d'une nouvelles liaison ferroviaire (voyageurs et fret) ainsi que le passage à 2\*2 voies de la RN 21.

Un autre levier de développement potentiel par l'optimisation des infrastructures de transports structurantes est lié à la **dynamisation du pôle aéroportuaire d'Auch** qui, jusqu'à une date récente, répondait uniquement à un trafic privé à la demande, et par ailleurs peu significatif. L'implantation récente de JCB Aéro dans la zone d'activité de Lamothe et les travaux envisagés dans le cadre du Pôle d'excellence rurale Aéroparc (allongement de la piste, balisage, etc.) constitue à cet égard une formidable occasion de **renforcer ce secteur industriel moteur du territoire, et de développer le tourisme d'affaire.**

## Renforcer le développement économique et l'accueil d'entreprises

Auch est le premier pôle d'emploi de l'agglomération et du département (plus de 16 000 emplois dans la commune). La dynamique auscitaine est portée par un secteur tertiaire grandissant, dont une part prépondérante dans la sphère publique (55% des emplois du tertiaire). Par ailleurs, le domaine des services liés à l'économie résidentielle (équipements, services à la personne, commerces nécessaires aux habitants) est en constante progression.

La commune dispose également d'un tissu économique largement diversifié et d'une activité industrielle en fort développement, dominée par les secteurs de l'aéronautique et de l'agroalimentaire. **Son potentiel foncier est sur ce point un atout important pour renforcer son dynamisme dans ce secteur clé de l'économie locale.**

En effet, Auch accueille de nombreuses zones d'activité, mais qui sont presque totalement occupées et saturées. De plus, certaines d'entre elles apparaissent vieillissantes et peu qualitatives en termes d'image.

Auch doit dès lors corriger certains déséquilibres pour assurer son développement et stimuler son attractivité économique : une offre commerciale fragilisée en centre-ville, des ressources à développer dans le secteur du tourisme et des loisirs, des emplois fragilisés dans l'agriculture, voire la fonction publique, une population active composée en majorité de catégories moyennement voire peu qualifiées... **En effet, les moteurs de l'activité locale reposent aujourd'hui sur une dynamique essentiellement endogène, encore peu arrimée au dynamisme de secteurs extérieurs, portés notamment par le pôle toulousain.**

En matière de développement économique, l'enjeu majeur pour Auch comme pour l'agglomération auscitaine est dès lors de **se constituer en pôle d'équilibre structurant à l'ouest de l'aire métropolitaine, afin de se « raccrocher » au dynamisme du pôle toulousain et de bénéficier de la diffusion de son attractivité à l'instar des territoires géographiquement proches** (Montauban, Pamiers par exemple).

Dans ce cadre, la mise à 2\*2 voies de la RN 124, et plus largement le désenclavement routier et ferroviaire d'Auch, est une condition nécessaire et prioritaire pour son rapprochement stratégique de la capitale régionale, et donc pour le renforcement de son attractivité économique.

**L'ambition économique d'Auch est en effet de conforter son rôle moteur au sein de l'agglomération et plus largement du département**, de développer et diversifier les activités dans la ville, de consolider l'économie résidentielle, en continuant d'attirer des fonctions supérieures, mais aussi de se spécialiser sur des secteurs industriels stratégiques.

Pour remplir ses objectifs, le PADD développe plusieurs objectifs complémentaires :

- **Densifier le tissu économique par la création ou l'extension de nouvelles zones d'activité** s'appuyant sur l'effet vitrine et la qualité de desserte de la RN 124 (Mouliot 2), mais aussi sur la présence d'infrastructures structurantes telles que l'aérodrome de Lamothe.

- **Renforcer et structurer des filières d'excellence sur le territoire, à savoir l'agroalimentaire et l'aéronautique**, à travers le projet d'Aéroparc et la création d'une vitrine des produits du terroir notamment. Il s'agit en effet de **créer de la valeur ajoutée territoriale** (en termes d'emplois et d'activité) au travers d'un équilibre entre filières de proximité et technologies de pointe ou « qualifiantes ».

- Le renforcement des fonctions tertiaires d'Auch et l'attraction des fonctions supérieures (cadres métropolitains) doit aller de pair avec la **consolidation de l'offre universitaire, notamment les filières spécialisées sur les ressources propres du territoire** (agrobiologie, risques, géomatique). A ce titre, **l'extension du pôle universitaire d'Auch et son renforcement** doivent permettre d'attirer de nouveaux étudiants, de limiter leur évasion vers le pôle toulousain notamment, et à terme, de fixer les jeunes actifs sur le territoire.

- **La requalification des zones d'activité existantes** et l'amélioration de la lisibilité de l'offre existante à travers une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et une valorisation urbaine et paysagère des espaces internes structurants (zone de l'Hippodrome notamment), constituent des orientations importantes pour améliorer les qualités d'image et d'usage de ces zones économiques.

- **Le développement touristique de la capitale gasconne est également un axe fort du PADD** : la ville bénéficie en effet d'atouts très importants, avec notamment un patrimoine architectural, culturel et gastronomique de très grande qualité sans pour autant les valoriser comme tels au niveau économique. L'offre d'hébergement et notamment hôtelière apparaît insuffisamment attractive et pour une clientèle de standing notamment. La mise en scène du centre ancien à travers l'achèvement de sa mise en valeur patrimoniale, l'exploitation de ses deux labels (site Midi-Pyrénées et ville d'Art et d'Histoire) sont en effet de nature à **valoriser Auch dans son rôle de vitrine touristique du Gers.**

**Le tourisme d'affaire est également une composante clé de la stratégie de développement touristique d'Auch.**

- **Le renforcement des fonctions commerciales du centre-ville** apparaît constituer une orientation importante pour conforter l'attractivité urbaine et économique du cœur de l'agglomération auscitaine. En effet, le dynamisme commercial du centre ancien est grevé par plusieurs phénomènes pénalisants (vacance élevée, problème du stationnement, traitement hétéroclite des façades commerciales, espaces publics peu attrayants, mobilier urbain hétérogène, absence de signalétique collective...). Le lancement d'une Opération collective urbaine (OCU), avec notamment la création d'un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité résulte de cette volonté de renforcer la vitalité commerciale de la « vieille ville ». L'attractivité du centre-ville passe également par la poursuite des efforts engagés pour la mise en valeur de son architecture, la qualité et le développement de ses espaces publics ainsi qu'une meilleure accessibilité afin de rééquilibrer le rapport centre-ville/périphérie.

## Soutenir l'attractivité résidentielle

**Depuis les années 1990, le parc de logement est en forte augmentation sur la commune (+16%),** mais cette progression n'a pas permis d'enrayer la perte récurrente de population ces quatre dernières décennies. La commune centre tend en effet à se dépeupler au profit des communes périphériques de l'agglomération et de la frange est du département notamment, qui ont connu pour leur part une croissance démographique marquée depuis plus d'une dizaine d'années. Dans un contexte de desserrement de la taille des ménages, le parc de logements auscitain a donc logiquement continué d'augmenter sous l'effet conjugué des dispositifs de défiscalisation mis en place sur la commune à partir des années 2000.

De plus, le parc ancien qui représente environ 30% du parc total de logements sur la commune tend progressivement à se renouveler avec la conduite de différentes politiques de réhabilitation du bâti ancien (de type OPAH et PRI notamment). Toutefois, **les efforts engagés n'ont pas permis de résoudre complètement cette problématique de l'habitat ancien dégradé ou vacant dans le centre-ville historique** : les caractéristiques de nombreux logements du centre ancien (vétusté, difficultés de stationnement, etc.) ont contribué au fait que la population résidente désinvestisse peu à peu les quartiers centraux. **Il en est résulté un certain déséquilibre social dans la composition des quartiers renforcé par la part élevée de logement social sur le territoire communal** (avec respectivement 42% et 95% de l'offre sociale départementale et de l'agglomération), et sa concentration sur quelques quartiers très localisés (le Garros et la Hourre notamment).

Malgré les efforts engagés et en cours, il n'en demeure pas moins qu'une importante demande sociale continue de s'exprimer sur la commune, notamment en regard des besoins des jeunes et des ménages les plus démunis.

**Dès lors, la question de l'habitat et de l'attractivité résidentielle de la commune se trouvent au cœur des préoccupations de la municipalité.** Le logement est en effet une condition préalable à l'attractivité de la commune pour les jeunes ménages notamment, à l'insertion des populations les plus fragiles ainsi qu'à l'amélioration des parcours résidentiels sur la ville. La diversification des types d'habitat doit dès lors permettre à ce que chaque ménage puisse accéder à un type d'habitat en adéquation avec ses ressources, et répondant le mieux possible à ses aspirations, à différentes périodes de sa vie. Néanmoins, cette nouvelle offre de logement doit être réalisée sans déstructurer le paysage ou pénaliser l'activité agricole.

**Dans ce contexte, le PADD fait de la politique de l'habitat un élément important de sa stratégie de renforcement de la ville centre de l'agglomération.** Celle-ci s'articule autour des objectifs suivants :

- **le renforcement de la mixité sociale et de la diversité urbaine dans les quartiers**, ce qui doit permettre de conforter la fonction d'accueil social de la commune, mais aussi de maintenir et renforcer la diversité des typologies urbaines présentes sur le territoire communal (habitat collectif, habitat groupé, logement individuel). Cette orientation doit également permettre de développer une offre de logement dans une recherche de qualité, voire d'innovation urbaine, mais aussi de préservation des ressources foncières et paysagères.

- **la poursuite d'une dynamique de réhabilitation du patrimoine bâti ancien dans le centre historique, ainsi que dans les quartiers de faubourg vieillissants, et la remise sur le marché de logements vacants ou dégradés.** Cette stratégie de renouvellement urbain doit en effet permettre de déployer une offre de logement dans les tissus urbains déjà constitués, et en réponse aux besoins en logements particuliers, en direction notamment des étudiants, des jeunes et des personnes âgées. Elle passe également par une requalification des quartiers de lotissements vieillissants ou qui tendent, ponctuellement à se dégrader, à l'instar des quartiers de Dasté, Plaisance, Haget ou Réthourie. Cette stratégie de renouvellement urbain s'accompagne de la volonté de **structurer un développement urbain mieux maîtrisé spatialement, tendant à limiter les prélèvements sur les espaces agricoles ou naturels de la commune** et à resserrer l'enveloppe des zones ouvertes à l'urbanisation au plus près de la tache bâtie existante.

- **l'amélioration de la qualité résidentielle des logements et la qualité des espaces partagés**, ce qui implique la requalification des espaces partagés, espaces publics ou communs à certains ensembles d'habitat collectifs, notamment dans les quartiers du Garros et de la Hourre. Cette volonté municipale amène également à favoriser la création de nouveaux cheminements doux permettant de mieux relier certains lotissements et quartiers entre eux ainsi qu'au centre historique, et de renforcer leur cohésion urbaine. Elle implique par ailleurs de conforter l'offre de commerces et d'équipements de proximité existante, afin de maintenir et renforcer la qualité du cadre de vie de la commune.

## Poursuivre la requalification des espaces publics majeurs

**Le centre historique d'Auch recèle un formidable gisement patrimonial, témoignant du rayonnement politique, administratif et religieux de la ville au cours des siècles passés.** Cette histoire ancienne associée à la richesse et à la qualité de son cadre bâti ont conféré à la cité auscitaine des caractéristiques urbaines et architecturales essentielles et remarquables.

**La cité auscitaine est en effet constituée par deux polarités emblématiques, avec la cohabitation de la « haute ville » et de la « ville basse » de part et d'autre du Gers.** Elle est également marquée par la permanence de grands tracés urbains et de perspectives visuelles monumentales qui ont permis la composition d'espaces publics de grande qualité. Ce système d'espaces publics historiques a été récemment complété par l'aménagement des berges du Gers qui a permis d'ouvrir la ville sur le cours d'eau, notamment avec l'implantation de nombreux équipements publics et parcs urbains le long de la promenade.

Si la promenade du Gers représente aujourd'hui un chapelet d'espaces publics structurants et fédérateurs à l'échelle de la ville, **les espaces emblématiques issus du « système » d'Etigny présentent à l'inverse un fort déficit d'image et de traitement, préjudiciable aux valeurs d'usages qu'ils pourraient susciter au coeur de la ville ancienne.**

Il existe dès lors un paradoxe frappant au sein de la ville ancienne entre la mise en valeur et les efforts de réhabilitation du patrimoine bâti et l'absence de traitement des espaces publics majeurs, qui en dépit de leur valeur patrimoniale et symbolique fortes, sont encore dédiés à un usage automobile quasi exclusif (parking ou voie de circulation).

Face au déficit de traitement et de valorisation des espaces publics majeurs en haute ville notamment, le PADD a pour objectif d'organiser la cohérence de l'action sur l'espace public pour maîtriser le paysage urbain et assurer la reconquête des sites les plus emblématiques.

La qualité et la diversité des espaces publics urbains sont en effet essentiels pour revaloriser le patrimoine urbain et architectural de la ville, favoriser la mise en place de liaisons douces alternatives à l'automobile, mais aussi et surtout, pour stimuler et soutenir l'attractivité résidentielle, touristique et commerciale du centre-ville.

Dans cette optique, le PADD soutient plusieurs grands objectifs tels que :

- la poursuite des actions patrimoniales d'ores et déjà engagées (OPAH, PRI, ZPPAUP) ;
- la requalification des espaces publics centraux (place de la Libération, place Salinis, allées d'Etigny, etc.), et la reconquête des sites emblématiques tels que la Caserne d'Espagne et l'Escalier Monumental ;
- la réduction de la place de la voiture en ville en lien avec la réorganisation du stationnement.

## Tendre vers un meilleur équilibre entre les différents modes de transports

**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, pollution de l'air, etc.). Cette évolution s'est par ailleurs accompagnée d'une motorisation croissante des ménages auscitains, avec notamment une augmentation des migrations pendulaires en distance et en temps, et une banalisation de la multimotorisation.

Corollaire d'un élargissement du bassin d'emploi, l'automobile reste en effet le mode de transport le plus utilisé par les auscitains. Les particularités du territoire (superficie importante et topographie contraignante) associées à la dispersion des équipements générateurs de trafic (pôles commerciaux, établissements d'enseignement, équipements publics, etc.), rendent l'offre de transports en commun encore faiblement compétitive par rapport à la voiture individuelle. En dehors d'une ligne ferroviaire unique, des lignes de bus régionales et départementales assurent les liaisons interrégionales. Cependant, ces lignes de bus sont peu attractives et restent l'apanage d'une clientèle captive (scolaires, et personnes âgées essentiellement). Un pôle multimodal a récemment été aménagé mais l'offre reste globalement peu intégrée et le réseau peu performant par rapport à la voiture individuelle.

Par ailleurs, la commune dispose d'un maillage de liaisons douces (piétons et cyclistes) encore faiblement développées, inégalement réparties sur le territoire communal et insuffisamment reliées entre elles.

Dans ce cadre, **l'un des enjeux phares du PADD est de favoriser un meilleur partage de l'espace public, en faveur des piétons et des cyclistes notamment, mais aussi de développer l'usage des transports collectifs**. Il s'agit en effet de réduire la place de la voiture en ville et d'organiser un transfert en faveur des autres modes (transports collectifs, liaisons piétonnes et cyclables), notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. Cette volonté implique dès lors :

- d'optimiser l'offre en transport en commun à l'échelle de l'ensemble de la ville, en améliorant la vitesse commerciale et le cadencement des lignes de bus, et en renforçant l'attractivité de l'offre multimodale ;
- de définir une politique de stationnement qui accompagne et facilite le report modal sur les transports en commun (réservation d'espaces pour création de parkings à proximité des arrêts de bus, espaces dédiés au stationnement des 2 roues, etc.).

Par ailleurs, la mise en place d'un réseau maillé de circulations douces (piétons, 2 roues), continu et cohérent à l'échelle de tous les quartiers, suppose le développement de nouveaux itinéraires reliés entre eux et aux principaux systèmes d'espaces publics, à savoir le système d'Etigny et la promenade du Gers.

Il s'agit dès lors d'aménager de nouveaux espaces publics de proximité et de convivialité en continuité des itinéraires existants, mais aussi de **poursuivre des aménagements structurants tels que la mise en valeur patrimoniale des berges du Gers jusqu'aux communes voisines afin d'en faire un élément réellement structurant et fédérateur pour l'ensemble de l'agglomération auscitaine.**

L'enjeu est également de faciliter les déplacements de proximité, mais aussi d'agrémenter les parcours piétons afin de multiplier les espaces ludiques ou de loisirs dans la ville et de varier les ambiances en fonction des itinéraires.

## Préserver le patrimoine naturel et le grand paysage afin de pérenniser la qualité du cadre de vie

A Auch, plus de 80% du territoire communal est en espace non urbanisé, naturel ou agricole. L'espace et l'environnement restent donc une caractéristique importante pour la ville, et plus largement pour sa qualité de « ville à la campagne ». Des massifs boisés remarquables associés à de grands espaces naturels et agricoles continuent de se développer aux abords de la ville, amenant ainsi une mosaïque de paysages et de milieux très diversifiés, où les milieux les plus sauvages, les plus agricoles mais aussi les plus urbanisés cohabitent sans transition, induisant des coupures franches entre tissus urbanisés et campagne.

L'eau est également une composante intimement liée à l'histoire de la ville. Sur les rives du Gers se déroule un réseau de promenades sur plus de 4 km qui constitue un support important pour les loisirs des habitants. Le Gers et ses affluents constituent dès lors de véritables corridors écologiques pour la flore et la faune sauvage, et relie de grandes zones naturelles entre elles. La ville possède par ailleurs une tradition reconnue de jardins et parcs publics permettant un accès des habitants à de nombreux espaces de nature dans la ville (parc du Couloumé, parc du Moulias, parc de l'hôtel du département, etc.).

Ces atouts ont été et restent cependant menacés ; ils doivent toujours faire face à la pression de la croissance urbaine. En particulier, les espaces naturels et agricoles apparaissent de plus en plus fragilisés en périphérie de la ville constituée, notamment le long des routes de crête et sur les pentes. Une tendance visible au « grignotage » des espaces naturels et agricoles ainsi qu'à la confiscation d'un certain nombre de vues sur les paysages ruraux, tend en effet à s'exprimer de plus en plus fortement et à dénaturer ainsi progressivement l'identité d'Auch dans sa double appartenance, à la fois urbaine et rurale.

La nouvelle dynamique urbaine impose aujourd'hui de sauvegarder, de conforter et de développer le patrimoine naturel auscitain, notamment dans le cadre de nouveaux projets d'habitat et de renouvellement des quartiers. Dans ce contexte, la protection des espaces agricoles et des continuités vertes qui leurs sont associées, la remise en état des milieux aquatiques, la reconquête des berges des cours d'eau notamment, constituent des enjeux importants pour le PLU. Afin de répondre à ces grands enjeux de préservation du patrimoine naturel et paysager de la commune, le PADD fixe les orientations suivantes :

- la recherche d'une gestion plus économe des sols ainsi que le maintien des grands équilibres naturels et agricoles à l'échelle de la commune ;
- la sauvegarde et la valorisation des milieux d'intérêt écologique forts tels que le maillage de haies, ainsi que les corridors biologiques, notamment les abords des principaux cours d'eau ;
- la préservation des perspectives lointaines sur le grand paysage et les jeux de visibilité ;
- la valorisation des continuités vertes entre les quartiers et des espaces de nature dans la ville pouvant être le support d'une appropriation collective.

## PARTIE 2.2

La prise en compte  
des normes  
supérieures



# Le contexte législatif et réglementaire à prendre en compte dans le PLU

## La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) complétée par la loi Urbanisme et Habitat

La loi SRU, du 13 décembre 2000, complétée par la loi Urbanisme et Habitat, du 2 juillet 2003, ont rénové en profondeur le cadre de la planification urbaine, notamment au travers de l'instauration des schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui ont remplacé les schémas directeurs, et des plans locaux d'urbanisme (PLU) qui ont remplacé les POS.

En réponse notamment aux évolutions constatées au cours des dernières décennies (consommation souvent dispendieuse de l'espace et gaspillage des ressources naturelles, comportement face aux risques naturels ou technologiques, accroissement excessif des déplacements automobiles, transformation des paysages et des milieux, exclusion ou segmentation de certaines populations) la loi SRU a placé le développement durable au cœur de la démarche de planification territoriale.

Dans sa mise en œuvre, la loi SRU incite de fait au renforcement de la cohérence entre les politiques sectorielles de la ville (habitat, urbanisme, transport, environnement notamment) et à l'obligation d'une meilleure prise en compte entre choix de développement urbain et gestion économe de l'espace.

## Les articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme

**L'article L.110** stipule que « *Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.* »

A travers l'article L.110, le législateur érige chaque collectivité publique en garant de la gestion du territoire français, considéré patrimoine collectif « commun ». L'utilisation du sol ne peut, dès lors, être traitée autrement que par la volonté concertée de tous les acteurs d'un territoire, en respectant les objectifs suivants :

- promouvoir un équilibre entre les zones d'extension urbaine et la protection des zones agricoles ou naturelles ;
- assurer la protection de l'environnement et la prise en compte des risques et des nuisances ;
- permettre un développement urbain des communes qui garantisse une gestion économe du sol et qui favorise des extensions urbaines en priorité autour des secteurs déjà urbanisés ;
- maîtriser voire réduire les motifs de déplacements automobiles, favoriser notamment les transports en commun et les déplacements doux.

**L'article L.121-1** stipule que « (...) *Les plans locaux d'urbanisme (...) déterminent les conditions permettant d'assurer :*

*1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;*

*2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la*

satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

L'article L.121.1 définit la portée du développement durable dans les documents d'urbanisme et fixe pour les PLU 3 grands principes à respecter :

- **définir un meilleur équilibre** entre développement urbain et protection des paysages et des espaces naturels et agricoles ;
- **organiser une diversité** des fonctions urbaines (services, commerces, activités) et une plus grande mixité sociale dans l'habitat ;
- **prévoir une utilisation économe de l'espace** (notamment pour les besoins liés au développement résidentiel), **maîtriser les déplacements** urbains et **préserver au mieux l'environnement**.

## Compatibilité du PADD avec les documents supra-communaux s'imposant

### Le Plan Global de Déplacements (PGD)

**Hormis le Plan Global de Déplacements (PGD), il n'existe pas à l'heure actuelle de documents supra-communaux à prendre en compte dans le PLU.**

Elaboré entre 2004 et 2005 à l'initiative du SIVU Auch-Duran-Pavie, le PGD vise à tendre vers un meilleur équilibre entre la place de l'automobile et celle des transports alternatifs, en donnant la priorité aux modes doux et aux transports collectifs.

Bien que non assujettie par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains (obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique d'Auch-Duran-Pavie a souhaité s'engager en 2004 dans une approche globale des déplacements. Aujourd'hui, les grandes orientations de ce document appellent toutefois à être validées et adaptées au contexte de Grand Auch Agglomération, l'instance s'étant en effet substitué au SIVU d'Auch-Duran-Pavie et celle étant d'ailleurs devenue l'autorité organisatrice des transports urbains sur son périmètre.

### Le SDAGE Adour-Garonne

Le PLU s'inscrit également dans la mise en oeuvre du Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne, dont la dernière version a été approuvée le 16 novembre 2009.

**Instauré par la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992**, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) se traduit par un ensemble de mesures à caractère incitatif, définissant à l'échelle du bassin Adour-Garonne les objectifs, règles collectives et actions prioritaires en terme de gestion de l'eau et des milieux aquatiques, pour une période de 10 à 15 ans. Il s'agit de permettre le développement des activités humaines dans le respect des équilibres naturels.

## **Le SDAGE 2010-2015 a ainsi défini 141 mesures regroupées au sein de ses six orientations majeures :**

- Créer les conditions favorables à une bonne gouvernance (18 mesures)
- Réduire l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques (35 mesures)
- Gérer durablement les eaux souterraines et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides (11 mesures)
- Assurer une eau de qualité pour des activités et usages respectueux des milieux aquatiques (16 mesures)
- Maîtriser la gestion qualitative de l'eau dans la perspective du changement climatique (26 mesures)
- Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire (26 mesures)

## **Le SDAGE 2010- 2015 a pour ambition d'atteindre 3 objectifs principaux, à savoir :**

- Réduire les pollutions diffuses
- Restaurer le fonctionnement de tous les milieux aquatiques
- Maintenir des débits suffisants dans les cours d'eau en période d'étiage en prenant en compte le changement climatique.

**Le PLU doit être compatible avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE Adour-Garonne ;** document qui sert de référence pour la mise en œuvre des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) élaborés à l'échelle du bassin versant, même s'il n'existe pour l'heure aucun SAGE sur le territoire communal.

Dans le but de tendre vers l'atteinte des objectifs de préservation de la ressource en eau, la commune prévoit la création de plusieurs documents cadre de gestion de l'eau, par le biais d'un partenariat avec l'agence de l'Eau du Bassin Adour Garonne et la communauté d'agglomération Grand Auch Agglomération. Cette convention permettra de mettre en place :

- un schéma directeur d'assainissement à l'échelle du Grand Auch en convention avec l'agence de l'Eau ;
- un schéma directeur d'assainissement pluvial ;
- un SPANC ( Service Public d'Assainissement Non Collectif)

Par ailleurs, la commune envisage la sécurisation de l'alimentation en eau potable, par le biais de la réalisation d'une nouvelle usine de production, couplée à une station d'alerte pollution.

## **Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage**

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 rend obligatoire en vue de la détermination de la nature et de la localisation des équipements nécessaires à l'accueil des gens du voyage, la réalisation de schémas départementaux prenant en compte l'ensemble des besoins de la population des gens du voyage.

Aujourd'hui en révision, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été adopté par arrêté préfectoral du 18/06/2004. Ce document prévoit la création de plusieurs aires d'accueil telles qu'une aire de grand passage pour l'accueil occasionnel de grands groupes, située lieu dit à Lascournères, une aire d'accueil de 30 places au lieu-dit « Tuco » et une aire d'accueil de 10-15 places à proximité de l'hôpital pour le passage hospitalier.

Le PLU d'Auch contribue à la mise en œuvre de ce schéma en inscrivant la prise en compte de 2 emplacements pour l'accueil des gens du voyage au titre des équipements d'ores et déjà réalisés à Lascournères et au Tuco, ces derniers ayant permis de répondre totalement à la demande.

## Les politiques de prévention des risques :

### **Le Plan de Prévention des risques inondation Auterive, Auch, Pavie et Preignan.**

Institué par la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (dite loi Barnier), Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) réglemente (interdit ou autorise avec certaines conditions) tous les types de constructions (logements, commerces, bâtiments industriels et agricoles) et d'aménagements (parkings, espaces verts, places ...).

Il existe 3 zones dans un PPRi, classé par ordre décroissant de restriction : Les zones rouges, les zones bleues et les zones blanches.

- La zone rouge : En règle générale, elle interdit toutes nouvelles constructions et limite les extensions.
- La Zone bleue : Elle autorise certaines constructions sous certaines conditions
- La Zone blanche : Elle couvre toutes les zones de la commune qui ne sont pas soumises à la réglementation du PPRi.

### **Le PPRi a pour but d'atteindre 3 objectifs principaux à savoir :**

- Améliorer la sécurité des personnes exposées à un risque d'inondation.
- Maintenir le libre écoulement et la capacité d'expansion des crues en préservant les milieux naturels.
- Limiter les dommages aux biens et aux activités soumis au risque

### **Afin d'atteindre ces objectifs les PPR doivent :**

- Délimiter les zones exposées aux risques.
- Délimiter les zones non directement exposées aux risques mais où des constructions, ouvrages , aménagements ou exploitations pourraient les aggraver ou en provoquer de nouveaux.
- Edicter sur ces zones des mesures d'interdiction ou des prescriptions vis-à-vis de constructions.
- Définir sur ces zones des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde à prendre par les particuliers, et les collectivités dans le cadre de leur compétence.
- Définir des mesures relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des espaces mis en culture ou plantés existants.

**En ce qui concerne la commune d'Auch, le PPRi a été prescrit par arrêté préfectoral le 6 octobre 2000, et approuvé le 13 Mars 2006.**

### **La prise en compte du risque de mouvement de terrain.**

Mis en place par la modification de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 , le Plan de Prévention des Risques Naturels ( PPRn) intègre des dispositions relatives aux mouvements de terrain. En matière d'urbanisme, l'un des principaux risques est relatif au phénomène de retrait gonflement d'argile.

Ce phénomène s'opère à la suite d'une modification de la teneur en eau, conduisant les terrains superficiels argileux à varier de volume. Ainsi, il y a retrait lors d'une période d'assèchement et gonflement lorsqu'il y a apport d'eau. Cette variation de volume est accompagnée d'une modification des caractéristiques mécaniques de ces sols.