# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

## REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

## PIÈCE N°6.1 :

# PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS EN MATIERE D'HABITAT

| Procédure | Prescription | Arrêt | Approbation | Contrôle de légalité |
|---|---|---|---|---|
| Élaboration du PLUi | 27 mai 2010 | 6 décembre 2012 | 11 juillet 2013 | |
| Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2) | | / | 13 novembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2) | 13 juin 2014 | / | 18 décembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3) | 11 septembre 2014 | / | 18 décembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4) | 24 septembre 2015 | / | 17 décembre 2015 | |
| Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6) | 14 octobre 2015 | / | 17 décembre 2015 | |
| Mise en compatibilité du PLUi (MEC1) | | | 17 décembre 2015 | |
| Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7) | 9 février 2016 | / | 7 juillet 2016 | |
| Modification n°1 du PLUi (M1) | | / | 7 juillet 2016 | |
| Modification n°2 du PLUi (M2) | | / | 7 juillet 2016 | |
| Révision générale du PLUi | 26 septembre 2013 | 6 octobre 2016 | 22 juin 2017 | |

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l'urbanisme, de l'Aménagement de l'espace et de l'Administration du droit des sols

**Christian DEZALOS**

créham

AGGLOMÉRATION AGEN
agglo-agen.fr

# SOMMAIRE


**PREAMBULE ..... 1**

**ORIENTATION 1 : PROMOUVOIR UNE OFFRE EN LOGEMENTS DIVERSIFIEE ET ABORDABLE ..... 4**
Action 1 : Mettre en œuvre une politique foncière ..... 5
Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée ..... 9
Action 3 : Soutenir la production neuve en accession à la propriété à prix abordable ..... 14
Action 4 : Soutenir l'accession des primo-accédants en centre ancien ..... 15
Action 5 : Participer à la réhabilitation du parc public ..... 16
Action 6 : Restructurer les ensembles d'habitat social porteurs d'enjeux d'insertion urbaine ..... 17
Action 7 : Mettre en place la Conférence Intercommunale du Logement pour la définition et la mise en œuvre d'une politique intercommunale des attributions ..... 18

**ORIENTATION 2 : REHABILITER ET REGENERER LES CENTRES ANCIENS ..... 19**
Action 8 : Renforcer le dispositif de Rénovation Urbaine du cœur de ville d'Agen ..... 20
Action 9 : Créer un dispositif de soutien « opération de Rénovation Urbaine Cœur de Bourg » ..... 21
Action 10 : Mettre en œuvre d'un plan de communication « habiter en centre-ville » ..... 22
Action 11: Poursuivre les efforts d'amélioration du confort des logements en direction des propriétaires occupants modestes ..... 23
Action 12 : Inciter à la rénovation énergétique ..... 24

**ORIENTATION 3 : RECHERCHER L'EVOLUTION DES FORMES D'HABITAT INDIVIDUEL ..... 25**
Action 13 : Engager une démarche expérimentale de densification douce accompagnée ..... 26
Action 14 : Inscrire des mesures réglementaires dans le cadre du PLUi ..... 28
Action 15 : Promouvoir de nouvelles formes d'habitat individuel plus économe ..... 30

**ORIENTATION 4 : PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPECIFIQUES ..... 31**
Action 16 : Promouvoir et développer une offre de logements accessibles aux personnes âgées et personnes en situation de handicap ..... 32
Action 17 : Promouvoir et développer d'une offre alternative à destination des jeunes en formation et étudiants ..... 34
Action 18 : Développer l'offre en faveur de l'accueil et de la sédentarisation des gens du voyage ..... 36
Action 19 : Valoriser et développer l'offre en logements et hébergements des personnes les plus défavorisées ..... 37

**ORIENTATION 5 : ANIMER ET SUIVRE LA POLITIQUE LOCALE DE L'HABITAT ..... 38**
Action 20 : Mettre en place un observatoire de l'habitat et du foncier ..... 39
Action 21 : Mettre en place un dispositif de pilotage et de suivi du PLH ..... 40
Action 22 : Renforcer les moyens dédiés à la promotion de la politique locale de l'habitat ..... 41

**CALENDRIER OPERATIONNEL ..... 42**

**DECLINAISONS TERRITORIALES ..... 44**

# PREAMBULE

Le Programme Local de l'habitat (PLH) défini par les articles L302-1 à L302.4 du Code de la Construction est le document de référence de la politique locale de l'habitat. Il définit **pour une durée de 6 ans** les objectifs et les principes d'une politique visant à :

- répondre aux besoins en logements et en hébergements,
- favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale,
- améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées.

… en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Selon les dispositions de l'article 137 de la loi ALUR, le PLH peut être intégré au PLUi. Dès lors, comme c'est le cas pour l'Agglomération d'Agen, **le PLUi tient lieu de PLH** et il poursuit les objectifs énoncés à l'article L. 302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation.

Le PLH comprend pour l'ensemble des communes membres de l'EPCI compétent un diagnostic sur le fonctionnement du marché local du logement et sur les conditions d'habitat, un document d'orientation énonçant les principes et objectifs du programme et un programme d'actions détaillé pour l'ensemble du territoire auquel il s'applique par commune et le cas échéant, secteur géographique défini à l'intérieur de celui-ci.

Ces différentes pièces constitutives du PLH sont intégrées au PLUi de l'Agglomération d'Agen de la manière suivante :

- Le diagnostic fait partie intégrante du diagnostic du PLUi qui fait l'objet du rapport de présentation (tome 1),
- Les principes et objectifs du document d'orientation se trouvent dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- Le programme d'actions fait l'objet du présent document **programme d'orientations et d'actions (POA)** qui comprend les éléments d'information et mesures nécessaires à la mise en œuvre de la politique globale de l'habitat. Les dispositions opposables aux opérations d'urbanisme et d'aménagement sont intégrées aux **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** pour ce qui concerne les Secteurs de Mixité Sociale (pièce n°3) et à la **liste des Emplacements Réservés** (pièce n°5.2).

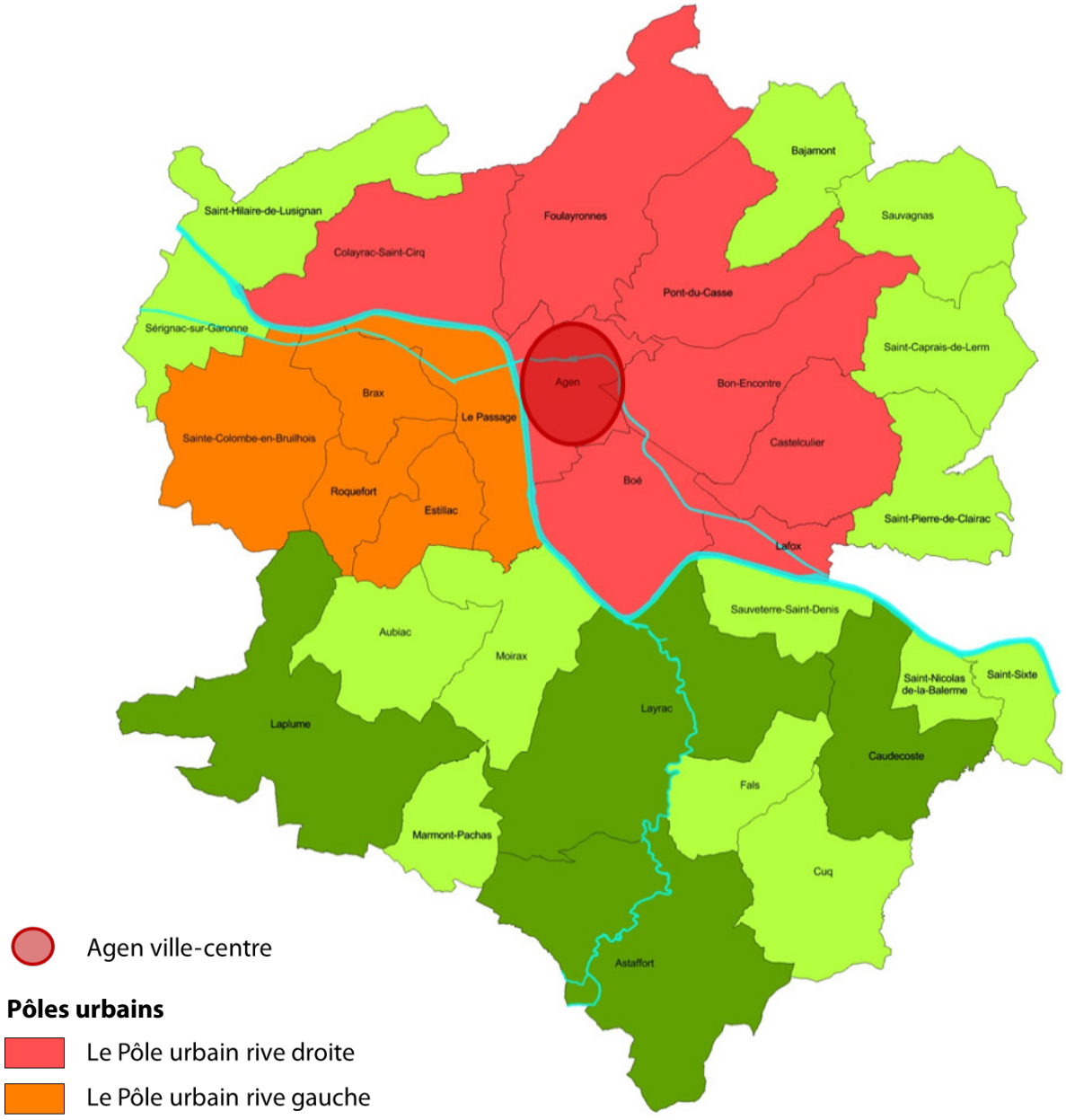
Cinq grandes orientations encadrent la déclinaison du programme d'action :

1. **Promouvoir une offre en logements diversifiée et abordable**
2. **Réhabiliter et régénérer les centres anciens**
3. **Rechercher l'évolution des formes d'habitat individuel**
4. **Prendre en compte les besoins spécifiques**
5. **Animer et suivre la politique locale de l'habitat**

L'organisation générale du programme d'orientations et d'actions est synthétisée dans l'organigramme ci-après**.**

| | | |
|---|---|---|
| **ORIENTATION 1**<br>**Promouvoir une offre en logements diversifiée et abordable** | ***Produire une offre locative conventionnée*** | 1. Mettre en œuvre d'une politique foncière<br>2. Soutenir la production d'une offre locative conventionnée |
| | ***Développer une offre en accession à prix maîtrisés*** | 3. Soutenir la production neuve en accession à prix abordables<br>4. Soutenir l'accession à la propriété des primo-accédants en centre ancien |
| | ***Réhabiliter et renouveler le parc public ancien*** | 5. Participer à la réhabilitation du parc public<br>6. Restructurer les ensembles d'habitat social porteurs d'enjeux d'insertion urbaine |
| | ***Rechercher un meilleur équilibre dans l'occupation du parc social*** | 7. Mettre en place de la Conférence Intercommunale du Logement pour la définition et la mise en œuvre d'une politique intercommunale des attributions |
| **ORIENTATION 2**<br>**Réhabiliter et régénérer les centres anciens** | ***Intervenir sur le parc de logements vacants, vétustes et/ou indigne pour contribuer à la régénération des centres anciens*** | 8. Renforcer le dispositif de Rénovation Urbaine du cœur de ville d'Agen<br>9. Créer un dispositif de soutien « opération de Rénovation Urbaine Cœur de Bourg »<br>10. Mettre en œuvre d'un plan de communication « habiter en centre-ville »<br>11. Poursuivre les efforts pour l'amélioration du confort des logements en direction des propriétaires occupants modestes<br>12. Inciter à la rénovation énergétique |
| **ORIENTATION 3**<br>**Rechercher l'évolution des formes d'habitat individuel** | ***Impulser le développement de formes d'habitat individuel plus durables, alternatives au pavillon sur grande parcelle*** | 13. Engager une démarche expérimentale de densification douce accompagnée<br>14. Inscrire des mesures réglementaires dans le cadre du PLUi<br>15. Promouvoir de nouvelles formes d'habitat individuel plus économes |
| **ORIENTATION 4**<br>**Prendre en compte les besoins spécifiques** | ***Le logement des personnes âgées et des personnes en situation de handicap*** | 16. Promouvoir et développer une offre de logements accessibles aux personnes âgées et personnes en situation de handicap |
| | ***Le logement des jeunes*** | 17. Promouvoir et développer une offre alternative à destination des jeunes en formation et étudiants |
| | ***L'accueil et l'hébergement des gens du voyage*** | 18. Développer l'offre en faveur de l'accueil et de la sédentarisation des gens du voyage |
| | ***L'hébergement d'urgence temporaire, et le logement des personnes défavorisées*** | 19. Valoriser et développer l'offre en logements et hébergement des personnes les plus défavorisées |
| **ORIENTATION 5**<br>**Animer et suivre la politique locale de l'habitat** | ***Observer, promouvoir, animer et évaluer la politique de l'habitat*** | 20. Mettre en place un observatoire de l'habitat et du foncier<br>21. Mettre en place un dispositif de pilotage et de suivi du PLH<br>22. Renforcer les moyens dédiés à la promotion de la politique locale de l'habitat |

Pour rappel, la structuration du territoire de l'Agglomération définie dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables :




Agen ville-centre

**Pôles urbains**

Le Pôle urbain rive droite

Le Pôle urbain rive gauche

**Territoires ruraux**

Les Polarités rurales

Les Territoires ruraux

# ORIENTATION 1 :
# PROMOUVOIR UNE OFFRE EN LOGEMENTS DIVERSIFIEE ET ABORDABLE

Sept actions structurent cette orientation afin de répondre à différents objectifs :

*Produire une offre locative conventionnée*

1. **Mettre en œuvre une politique foncière**
2. **Soutenir la production d'une offre locative conventionnée**

*Développer une offre en accession à prix maîtrisés*

3. **Soutenir la production neuve en accession à prix abordables**
4. **Soutenir l'accession à la propriété en centre ancien**

*Réhabiliter et renouveler le parc public ancien*

5. **Participer à la réhabilitation du parc public**
6. **Restructurer les ensembles d'habitat social porteurs d'enjeux d'insertion urbaine**

*Rechercher un meilleur équilibre dans l'occupation du parc social*

7. **Mettre en place de la Conférence Intercommunale du Logement pour la définition et la mise en œuvre d'une politique intercommunale des attributions**

# Action 1 : Mettre en œuvre une politique foncière

La mise en place d'une politique foncière locale est une condition de réussite d'une politique locale de l'habitat. Au regard des objectifs de production de logements et de réduction des consommations d'espaces naturels et agricoles retenus, la question du foncier et des formes urbaines apparait capitale pour réussir le développement maîtrisé de l'Agglomération.

La mise en œuvre de cette politique foncière au sein de la politique de l'habitat s'appuiera sur les outils déjà en place, notamment l'EPFL Agen Garonne, les Secteurs de Mixité Sociale (SMS), ainsi que sur le déploiement de nouveaux outils, tel que les Emplacements Réservés pour programmes de logements sociaux (ERL) et de nouveaux partenariats qui pourraient être envisagés avec l'EPF d'Etat.

3 axes principaux sont définis :

- La mise en place d'un programme d'action foncière
- La réalisation d'acquisitions foncières
- La mobilisation des outils existants

# Action 1 : Mettre en œuvre une politique foncière

## 1.1 La mise en place d'un Programme d'Action Foncière (PAF)

### CONTEXTE

L'Agglomération est confrontée aux phénomènes d'étalement urbain et de ségrégation territoriale. L'augmentation des coûts fonciers et la faiblesse des réserves foncières rendent difficile la production de logements abordables (locatifs ou en accession).

Des opportunités foncières et immobilières existent, notamment dans les centres anciens, mais leur captation en vue de réaliser des logements sociaux s'avère quelquefois difficile.

L'Agglomération d'Agen va pouvoir prendre appui sur l'EPFL créé en 2010, dont le périmètre d'intervention s'étend sur l'ensemble des communes membres de l'EPCI et / ou sur l'EPF d'Etat dont les champs d'intervention sont en discussion.

### OBJECTIFS

- Respecter une cohérence au sein du territoire, en matière d'urbanisme et d'habitat : la politique d'acquisition foncière doit se porter sur des zones préalablement définies qui représentent des enjeux stratégiques pour l'Agglomération d'Agen et les communes
- Définir les modes opératoires pour ces acquisitions foncières : réactivités des communes et de l'Agglomération d'Agen sur les Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) (transmission rapide de l'information, recueil des conditions de ventes, …), repérage en amont des assiettes foncières susceptibles d'être mobilisées, mise en place d'outils tels que les ZAD …
- Assurer une équité entre les communes.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de lancer **une étude foncière à l'échelle de l'Agglomération**, dont la finalité sera la constitution de réserves foncières pour favoriser la réalisation de logements publics, à destination des populations spécifiques, de terrains d'accueil des gens du voyage, …

Cette étude portera sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération d'Agen. Elle permettra de recenser les disponibilités foncières d'intérêt urbanistique sur le territoire, pour permettre la mise en œuvre des actions définies dans le POA et l'OAP Habitat.

Cette étude hiérarchisera à partir du recensement du foncier mobilisable :

- les parcelles ou ensemble de parcelles à acquérir,
- une évaluation sommaire du coût d'acquisition, …

### PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, EPFL et/ou EPF d'Etat, Communes, bailleurs, prestataires.

### FINANCEMENT

Coût de l'étude : de l'ordre de 30 à 40 000 €HT.

### CALENDRIER

2017

### INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation de l'étude

# Action 1 : Mettre en œuvre une politique foncière

## 1.2 La réalisation d'acquisitions foncières

### CONTEXTE

Les réserves foncières communales destinées à l'urbanisation sont relativement faibles à l'échelle de la l'Agglomération.

Pourtant, la constitution de réserves foncières est le principal levier d'action pour permettre de produire des logements à prix maîtrisés (que ce soit des logements locatifs sociaux ou de l'accession à la propriété).

### OBJECTIFS

- Pour assurer les objectifs de mixité fixés dans le cadre du PLUi, les communes doivent favoriser la production de logements locatifs conventionnés.
- Des réserves foncières permettent de débloquer des opérations sur lesquelles les bailleurs n'auraient pas accepté d'intervenir sans l'apport du foncier par la collectivité. Dans la continuité du Programme d'Action Foncière, il peut être nécessaire d'acheter du foncier pour constituer des réserves.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

**Programmation chaque année d'acquisitions foncières**, en prenant appui sur l'étude foncière et son travail de recensement et hiérarchisation du foncier mobilisable (cf. action 1).

Ces acquisitions foncières seront principalement portées par l'EPFL et/ou l'EPF d'Etat pour les opérations à moyen et long terme et par les opérateurs immobiliers ou communes pour les opérations à court terme.

Au-delà de l'étude foncière, la programmation des acquisitions foncières s'appuiera sur un travail de concertation avec les communes au regard des objectifs territorialisés de production de logements sociaux.

### PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Communes, EPFL et/ou EPF d'Etat, bailleurs, opérateurs.

### FINANCEMENT

A définir chaque année sur la base du Programme d'Action Foncière (PAF).

### CALENDRIER

2017-2022

### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre d'hectares acquis par l'EPFL et/ou EPF d'Etat, l'Agglomération, communes, bailleurs sociaux et autres opérateurs.

# Action 1 : Mettre en œuvre une politique foncière

## 1.3 La mobilisation des outils pour une maîtrise publique du foncier

### CONTEXTE

Droit de Préemption Urbain, Secteur de Mixité Sociale, emplacements réservés, Zone d'Aménagement Différé, Zone d'Aménagement Concertée, échanges et négociations foncières, … sont autant d'outils existants et trop rarement utilisés que l'on peut mobiliser en amont dans la perspective de maîtriser et d'orienter le développement urbain et résidentiel.

La production de logements conventionnés publics nécessite une maîtrise foncière. Dans un contexte d'augmentation du prix du foncier, il est souvent difficile pour les bailleurs d'intervenir. L'article L123-1-5 du C.U. permet de "*délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale*."

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- L'Agglomération d'Agen favorise **la diffusion d'expériences**, locales ou non, afin d'encourager les communes à mobiliser les outils existants.
  C'est un réflexe que les collectivités doivent acquérir : se mettre en situation de maîtriser son développement et donc son foncier.

- L'Agglomération d'Agen à travers son PLUi met en œuvre les **outils de maîtrise du foncier** nécessaire à la production de logements locatifs sociaux.
  Le détail des Secteurs de Mixité Sociale (SMS) et des Emplacements Réservés pour programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale (ERL) est présenté dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation en matière d'habitat (pièce n°5.2)

### PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Communes, professionnels de l'urbanisme, Etat, ….

### FINANCEMENT

Néant

### CALENDRIER

2017-2022

### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de SMS et ERL mis en œuvre

Nombre de ZAC créées et mises en œuvre

Nombre de ZAD créées et mises en œuvre

Nombre d'exercice ou de délégation du DPU

# Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée

## 2.1 Produire 175 logements conventionnés par an

### CONTEXTE

L'offre en logements locatifs conventionnés qui représente 6922 logements (inventaire DDT 47 au 01/01/15) est largement dominée par le parc public (87%) principalement présent sur les 7 communes, de plus de 3500 habitants, soumises à l'article 55 de la loi SRU et concentré à 60% sur Agen, seule commune à satisfaire aux objectifs de 20%. Les 6 autres communes sont déficitaires (1000 logements manquants en 2013) et soumises à des objectifs de rattrapage d'ici 2025, tout en étant confrontées à des contraintes géographiques et risques naturels qui limitent plus ou moins fortement leurs possibilités de développement résidentiel. Néanmoins le parc de logements vacant est important, en particulier dans les centres anciens et constitue un potentiel à valoriser pour la production de logements locatifs sociaux publics ou privés.

Par ailleurs, la demande en logements locatifs sociaux s'exprime sur des communes non soumises aux obligations de la loi SRU, sur lesquelles le défaut d'offre locative et/ou le développement résidentiel font de la diversification de l'offre de logements un enjeu majeur.

Plus globalement différents indicateurs convergent sur le constat d'une fragilité socio-économique des ménages de l'agglomération tant parmi les occupants du parc public et privé que les demandeurs.

### OBJECTIFS

- Augmenter le volume de logements conventionnés publics sur l'ensemble des communes, afin de tendre vers le respect de la loi SRU sur les communes déficitaires, assurer le maintien du taux de logements sociaux actuel sur Agen et contribuer à la diversité de l'habitat dans les différentes entités territoriales de l'agglomération.
- Opérer un rééquilibrage territorial de l'offre en logements sociaux et veiller à ne pas renforcer les phénomènes de spécialisation et de concentration du parc locatif social.
- Prendre en compte le contexte propre à chaque commune (offre existante, configuration urbaine, accessibilité des services et équipements, potentiel de développement, de rénovation ou de renouvellement urbain) et favoriser l'intégration urbaine et sociale des nouveaux programmes.
- Augmenter le volume de logements conventionnés privés sur les centres anciens et en particulier dans les communes contraintes dans leurs possibilités de construction pour participer à la valorisation du patrimoine et à l'objectif de réduction de la consommation foncière.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'échelle de l'agglomération seront produits 175 logements locatifs sociaux par an soit environ 1050 logements sur la période 2017-2022 couverte par le PLH.
Cet objectif quantitatif global se décline de la manière suivante :

- **135 logements sociaux publics/an**, dont environ 80% en production neuve (de l'ordre de 105 à 110 logements) et environ 20% en acquisition-amélioration (de l'ordre de 25 à 30 logements), la production de logements communaux entrera dans ce décompte
- **40 logements locatifs privés conventionnés/an**, dont 25 à 30 logements conventionnés dans le cadre de PIG ou d'OPAH et 10 à 15 logements conventionnés sans travaux.
- **Les PLAi devront représenter au minimum 35%** de la production de logements conventionnés publics (soit 47 logements par an).

# Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée

## 2.1 Produire 175 logements conventionnés par an (suite)

**Pour la 1ère période du PLUi correspondant à la durée d'un PLH, soit 2017-2022,** les objectifs de production de logements conventionnés sont définis comme suit par commune et par secteurs et en distinguant :

- la production de logements conventionnés publics (logements sociaux produits par les bailleurs sociaux principalement),
- la production de logements conventionnés privés (dans le cadre des dispositifs en faveur de la réhabilitation du parc ancien et vacant ou du conventionnement sans travaux qui seront mis en œuvre).

| | | **Nombre total de logements conventionnés à produire entre 2017 et 2022** | Dont nombre de logements conventionnés **publics** à produire entre 2017 et 2022 | Dont nombre de logements conventionnés **privés** à produire entre 2017 et 2022 |
|---|---|---|---|---|
| **Ville Centre** | **Agen** | 180 | 120 | 60 |
| **Autres Communes SRU** *hors Agen* | **Le Passage** | 138 | 90 | 48 |
| | **Boé** | 96 | 72 | 24 |
| | **Bon Encontre** | 78 | 54 | 24 |
| | **Foulayronnes** | 72 | 60 | 12 |
| | **Layrac** | 78 | 66 | 12 |
| | **Pont du Casse** | 72 | 54 | 18 |
| **Total communes SRU** | | 714 | 516 | 198 |
| **Total Pôle urbain** *hors communes SRU* | | 252 | 228 | 24 |
| **Total Territoires ruraux** *hors Layrac* | | 84 | 66 | 18 |
| **TOTAL Agglomération d'Agen** | | **1050** | **810** | **240** |

La production sur les territoires ruraux sera principalement orientée sur les bourgs structurants.

# Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée

## 2.1 Produire 175 logements conventionnés par an (suite)

A travers la mise en œuvre des objectifs de production ainsi déclinés, le taux de logements locatifs conventionnés progressera entre 2016 et 2022 (sur la base du scénario de développement retenu et présenté dans le PADD) pour l'ensemble des communes SRU déficitaires) de 1 à 4 points.

| | | **Nombre total de RP estimé en 2016** | Nombre total de RP estimé en 2022 | % de logements locatifs conventionnés fin 2016 | % de logements locatifs conventionnés en 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ville Centre** | **Agen** | 18 017 | 18 634 | 25% | 25% |
| **Autres Communes SRU** *hors Agen* | **Le Passage** | 4 512 | 4 645 | 15% | 18% |
| | **Boé** | 2 300 | 2 414 | 13% | 16% |
| | **Bon Encontre** | 2 755 | 2 826 | 13% | 15% |
| | **Foulayronnes** | 2 244 | 2 488 | 17% | 18% |
| | **Layrac** | 1 569 | 1 770 | 9% | 13% |
| | **Pont du Casse** | 1 892 | 2 083 | 14% | 16% |
| **Total communes SRU** | | 33 289 | 34 860 | 20% | 21% |
| **Total Pôle urbain** *hors communes SRU* | | 6 080 | 7 073 | 7% | 10% |
| **Total Territoires ruraux** *hors Layrac* | | 5 944 | 6 691 | 4% | 5% |
| **TOTAL Agglomération d'Agen** | | **45 314** | **48 625** | **16%** | **17%** |

De nombreux projets sont d'ores et déjà identifiés (cf. détail des projets dans le rapport de présentation tome 1) la plupart d'entre eux sont financés mais non encore construits, ces logements entreront donc dans le décompte des logements conventionnés publics à produire sur la période 2017-2022.

# Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée

## 2.1 Produire 175 logements conventionnés par an (suite)

### PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, bailleurs, Etat, communes, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, Fonds Européens, Action Logement, Caisse des Dépôts et Consignation.

### FINANCEMENT

Entre 400 et 450 000€/an – à préciser en fonction de l'évolution prochaine du régime d'aide de l'Agglomération

### CALENDRIER

2017-2022

### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de logements financés en PLUS/PLAi/PLS et typologie

Nombre de logements conventionnés privés créés

Montant des aides accordées par type de financement

# Action 2 : Soutenir la production d'une offre locative conventionnée

## 2.2 Mise en place de Secteurs de Mixité Sociale

### CONTEXTE

La production de logements conventionnés publics nécessite une maîtrise foncière. Dans un contexte d'augmentation du prix du foncier, il est souvent difficile pour les bailleurs d'intervenir. L'article L123-1-4è du Code de l'Urbanisme (L 151-15 dans la nouvelle nomenclature du CU) permet de "*délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale*."

### OBJECTIFS

- Programmer la production de logements conventionnés publics sur l'ensemble des communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et sur les communes en développement.
- Mieux répartir sur les territoires communaux la production de logements locatifs conventionnés en recherchant des sites offrant de bonnes conditions d'intégration urbaine et sociale des opérations.
- Permettre une mixité dans l'ensemble des secteurs identifiés.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'horizon 2027, pour chacune des communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et certaines communes du pôle urbain, des Secteurs de Mixité Sociale (SMS) et Emplacements réservés pour opérations de logements sociaux (ERL)sont identifiés dans le PLUi et délimités sur le document graphique de zonage, pour contribuer à la réalisation des objectifs de production de logements conventionnés publics définis précédemment.
Le choix des sites a été guidé par l'analyse du contexte communal et des perspectives de développement, des conditions d'insertion urbaine et sociale des opérations futures et des contraintes de faisabilité évaluées, en concertation avec les communes d'une part et les 3 bailleurs sociaux locaux d'autre part.

Pour chacun des secteurs identifiés, sont définis :

- un pourcentage minimum des programmes de logements à affecter à des logements locatifs sociaux, financés par des prêts aidés (type PLUS, PLAI),
- un nombre minimum de logements locatifs sociaux à produire.

Au total, 33 Secteurs de Mixité Sociale et 8 Emplacements Réservés Logements sont définis dans le PLUi révisé, et devraient permettre de réaliser au minimum 634 logements locatifs sociaux.

### PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, communes, bailleurs, Etat, opérateurs privés.

### FINANCEMENT

Néant

### CALENDRIER

2017-2022

### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de logements aidés financés au sein des secteurs

# Action 3 : Soutenir la production neuve en accession à la propriété à prix abordable

## CONTEXTE

Le marché de l'accession est marqué par une fragilité socio-économique des ménages importante à l'échelle de l'Agglomération ainsi qu'une évolution des aspirations résidentielles. La demande qui s'oriente de plus en plus vers le cœur d'agglomération et la première couronne se heurte au coût du foncier, pénalisant ainsi les ménages les plus modestes et rendant plus difficile l'accession à la propriété.

## OBJECTIF

- Développer l'accession à la propriété des ménages à ressources intermédiaires et modestes au sein du territoire de la l'Agglomération, en particulier dans les secteurs où s'exerce fortement la pression de la demande.
- Proposer un produit de qualité, à coût maîtrisé.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

**Un soutien à la réalisation de lotissements communaux** sera engagé après la mise en place de la stratégie foncière et la détermination des terrains les plus opportuns. Afin de promouvoir les opérations intégrant les principes du développement durable (forme urbaine, organisation des déplacements, gestion de l'eau et des déchets, insertion paysagère…), l'Agglomération apportera une aide à la mise en œuvre de ces principes par la mise à disposition de l'ingénierie communautaire et la mobilisation de conseils extérieurs.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, communes, Etat, bailleurs, CAUE, STAP, …

## FINANCEMENT

Aide à l'ingénierie de l'Agglomération.

## CALENDRIER

A partir de 2018

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de lots communaux produits.

# Action 4 : Soutenir l'accession des primo-accédants en centre ancien

## CONTEXTE

Les conditions d'achat ont longtemps incité les acquéreurs potentiels à investir en périphérie et sur des produits neufs (prix du foncier moins élevé, PTZ (Prêt à Taux Zéro) réservé aux acquisitions immobilières dans le neuf,…), concurrençant fortement les logements en centre ancien, souvent vétustes et énergivores.

Depuis le 1er janvier 2016, des dispositions plus favorables, pour les primo-accédants, à l'acquisition d'un logement ancien ont été mise en place à travers l'élargissement des critères d'octroi du Prêt à Taux Zéro dans l'ancien sous conditions de travaux.

## OBJECTIF

Encourager l'accession à la propriété dans les centres anciens (dans le centre ville d'Agen et autres communes qui se porteront volontaires) pour contribuer à la reconquête du parc vacant et dégradé tout en favorisant la mixité sociale.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Informer** sur les dispositifs d'aide à l'accession dans l'ancien (PTZ)
- **Soutenir la création d'un PTZ communal** pouvant potentialiser le PTZ de l'Etat pour accompagner 20 à 25 ménages par an candidats à l'accession d'un logement situé dans le centre ancien.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Agen , autres communes volontaires, Maison de l'Habitat, , ADIL

## FINANCEMENT

Coût annuel estimé de l'ordre de 50 à 60 000€/an pour 20 à 25 ménages (financement communal)

## CALENDRIER

2017-2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de projets d'accession dans l'ancien ayant bénéficié du PTZ Etat et communal

# Action 5 : Participer à la réhabilitation du parc public

## CONTEXTE

Le parc public comporte de grands ensembles collectifs de conception « datée », principalement sur Agen et le cœur urbain de l'agglomération, qui reste (à l'exception de 2 ensembles) pleinement occupé mais dont l'attractivité peut être menacée, et qu'une production d'offre nouvelle peut contribuer à fragiliser.

## OBJECTIFS

- Maintenir ou développer la qualité du parc public ancien face aux menaces de désaffection, de dévalorisation de l'image résidentielle.
- Maintenir à un bon niveau de confort et de performance énergétique l'ensemble du parc social de l'Agglomération.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Soutien financier aux projets de réhabilitation mis en œuvre par les bailleurs et participant à l'amélioration de la performance énergétique des logements et à l'adaptation à l'âge et au handicap.

179 logements sociaux sont d'ores et déjà identifiés : 72 logements à Lalande, 56 logements à la Salève et 51 logements à Scaliger.

## PARTENAIRES

Bailleurs Etat, Agglomération d'Agen, Communes, Conseil départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, Fonds Européens, Caisse des Dépôts et Consignations …

## FINANCEMENT

Participation financière de l'Agglomération d'Agen de l'ordre de 90 000€ / an

## CALENDRIER

2017-2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de logements ayant bénéficié de réhabilitation, montant des travaux et montant des financements

# Action 6 : Restructurer les ensembles d'habitat social porteurs d'enjeux d'insertion urbaine

## CONTEXTE

Deux ensembles collectifs sont confrontés à des problèmes de vacance structurelle associée à une image résidentielle fortement dévalorisée, et se trouvent tous deux en voie de marginalisation tant au plan urbain que social.
Montanou, 462 logements sociaux au sein d'un des trois quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, a fait l'objet d'une restructuration lourde dans les années 90 (opération DSQ) et d'une nouvelle réhabilitation du bâti dans les années 2000. Néanmoins, le défaut d'attractivité persiste avec des phénomènes de rejet aigues de certains bâtiments, les accès sont peu lisibles renforçant le positionnement du quartier en arrière-plan de l'axe d'entrée de ville par la route de Cahors.
Passelaygues, 51 logements sociaux, dont l'implantation introvertie, la situation en impasse créent une enclave que le relogement de familles en grandes difficultés a contribué à refermer.

## OBJECTIFS

- Relancer une réflexion pour un développement de l'attractivité du quartier de Montanou en prenant appui sur le projet de démolition reconstruction de l'école Paul Langevin qui libère de nouvelles perspectives d'ouverture et d'intégration urbaine, lesquelles contribueront à faciliter le travail de diversification de l'occupation sociale (à mener notamment dans le cadre de la Conférence Intercommunale du Logement (action 7) ou à travers la mise en œuvre de l'action expérimentale de colocation de jeunes en formation (action 17).
- Définir un projet de désenclavement et de requalification de Passelaygues

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- Engager **une étude urbaine sur le quartier de Montanou** en vue de construire un projet d'ouverture et de désenclavement du quartier et de ses équipements.
- Engager **une étude urbaine, sociale et technique sur Passelaygues**, en vue de définir une stratégie d'évolution patrimoniale.

## PARTENAIRES

Bailleurs, Commune, Etat, Agglomération d'Agen, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine,…

## FINANCEMENT

A préciser sur la base du cahier des charges qui sera défini en concertation avec les partenaires.

## CALENDRIER

2018

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation des études

# Action 7 : Mettre en place la Conférence Intercommunale du Logement pour la définition et la mise en œuvre d'une politique intercommunale des attributions

## CONTEXTE

L'article 97 de la loi ALUR impose aux EPCI dotés d'un PLH approuvé et de quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville, la mise en place d'un dispositif de gestion partagée de la demande et d'information et création d'une Conférence Intercommunale du Logement.
Le Conseil Communautaire de l'Agglomération d'Agen a délibéré le 7 juillet 2016 pour créer la CIL.

## OBJECTIF

- Définir les orientations de la politique intercommunale des attributions de logements locatifs sociaux : les objectifs en matière d'attributions et de mutations sur le patrimoine locatif social, les modalités de relogement des personnes relevant de l'accord collectif ou déclarées prioritaires au titre du DALO et des personnes relevant des projets de renouvellement urbain, les modalités de coopération entre les bailleurs sociaux et les titulaires des droits de réservation.
- Suivre le plan partenarial de gestion de la demande et d'information des demandeurs
- Elaborer et suivre les conventions de mise en œuvre de la politique d'attribution et notamment la convention de mixité sociale annexée au Contrat de Ville qui définit les objectifs de mixité sociale et d'équilibre entre les territoires à l'échelle intercommunale.
- Possibilité de formuler des propositions en matière de création d'offre de logement adapté et d'accompagnement des personnes.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Réalisation d'une étude préalable** pour fournir un état des lieux, connaître les conditions d'occupation du parc locatif et comprendre son fonctionnement. Cette étude permettra aux membres de la CIL d'appréhender les enjeux de manière objective et partagée.

- **Définition, sur la base de l'étude, des objectifs de peuplement réalistes** visant à maintenir ou restaurer les équilibres sociaux, limiter les phénomènes de concentration de la précarité et axes de travail pour favoriser l'atteinte des objectifs.

- **Suivre les attributions et évaluer les évolutions.**

## PARTENAIRES

Etat, Agglomération d'Agen, Communes, bailleurs, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, …

## FINANCEMENT

Coût estimatif de l'étude : 25 à 30 000€ - co-maîtrise d'ouvrage et co-financement Agglomération (50%) et bailleurs sociaux (50%).

Mobilisation d'un 1/2 ETP pour assurer le portage de la CIL (animation et secrétariat).

## CALENDRIER

Lancement de l'étude et nomination des membres de la CIL fin 2016.
Restitution des résultats de l'étude et définition des orientations stratégiques 2017.

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation de l'étude et indicateurs de suivi définis à l'issue de l'étude

# ORIENTATION 2 :
# REHABILITER ET REGENERER LES CENTRES ANCIENS

Cinq actions sont déclinées sous cette orientation (*numérotées à la suite des précédentes*) :

8. **Renforcer le dispositif de Rénovation Urbaine du cœur de ville d'Agen**
9. **Créer un dispositif de soutien « opération de Rénovation Urbaine Cœur de Bourg »**
10. **Mettre en œuvre d'un plan de communication « habiter en centre-ville »**
11. **Poursuivre les efforts pour l'amélioration du confort des logements en direction des propriétaires occupants modestes**
12. **Inciter à la rénovation énergétique**

# Action 8 : Renforcer le dispositif de Rénovation Urbaine du cœur de ville d'Agen

## CONTEXTE

Le centre-ville d'Agen est marqué par une vacance importante et une dégradation du parc ancien. 3.270 logements vacants sont recensés sur la commune d'Agen et un grand nombre de logements du centre ancien ne présentent pas les normes d'habitabilité actuelles (1.247 logements potentiellement indignes en 2013).
L'OPAH "Agen Cœur Battant" menée sur la période 2013-2016 présente une avancée mais les résultats n'ont pas permis d'atteindre les objectifs fixés, le dispositif incitatif trouvant ses limites face à des opérations complexes à traiter pour produire un habitat de qualité dans une enveloppe financière acceptable. Il existe toujours un potentiel de réhabilitation important dans l'hypercentre d'Agen ainsi que dans les secteurs péricentraux tels que le quartier du Pin, nouveau quartier prioritaire au titre de la Politique de Ville et porteur de réels enjeux de rénovation urbaine.

## OBJECTIFS

- Renforcer le poids et l'attractivité de la ville centre par production d'une offre renouvelée de logements de ville associée à la reconquête du parc vacant, indigne et délaissé.
- Promouvoir de nouveaux modes d'intervention articulant les actions sur l'habitat et la requalification urbaine et des actions ciblées sur les situations complexes.
- Produire une offre de logements diversifiée : nouveaux logements conventionnés pour contribuer au maintien du taux de logements sociaux imposé par l'article 55 de la loi SRU et des logements s'adressant à des profils de clientèle diversifiés.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Réalisation d'une étude pré opérationnelle** OPAH-RU afin de définir un périmètre d'intervention intégrant le quartier prioritaire du Pin, repérer les îlots stratégiques (dont les copropriétés fragilisées) et mettre au point un projet de renouvellement urbain avec la définition des outils adaptés.
- **Mise en œuvre d'une OPAH-RU** pour redynamiser le centre-ville, réduire la vacance dans le centre ancien, valoriser le patrimoine bâti, intervenir sur les logements vétustes ou indignes, produire de nouveaux logements conventionnés sans consommation foncière supplémentaire.
- **Mobiliser les outils réglementaires** (Malraux, Pinel) pour attirer des investisseurs afin de contribuer à la reconquête du parc vacant et à la diversification sociale du cœur de ville.

## PARTENAIRES

Ville d'Agen, Anah, Agglomération d'Agen, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, EPFL et/ou EPF d'Etat, opérateurs publics et privés.

## FINANCEMENT

Coût estimatif de l'étude pré-opérationnelle : 80 à 100 000€ financée à 50% par l'Anah.
Coût du volet opérationnel à définir en fonction des résultats de l'étude.

## CALENDRIER

2017-2021

## INDICATEURS DE SUIVI

Bilan annuel de l'OPAH-RU (nombre de logements réhabilités subventionnés par l'Anah / an)
Caractéristiques : localisation, propriétaires occupants/bailleurs, remise sur le marché de logements vacants, opérations très sociales.

# Action 9 : Créer un dispositif de soutien « opération de Rénovation Urbaine Cœur de Bourg »

## CONTEXTE

Si la ville centre constitue le noyau dur de concentration des problèmes de vacance, de dégradation de l'habitat, les centres bourgs anciens sont aussi confrontés à des degrés divers à ces problématiques qui contribuent à la dévalorisation de leur image et à la perte de dynamisme. Par ailleurs, ce parc vacant représente un potentiel de développement de nouveaux logements sans avoir à consommer du foncier supplémentaire pour accueillir de nouveaux habitants. Le libre jeu du marché ou les dispositifs incitatifs d'aide à la réhabilitation n'ont pas permis de remettre sur le marché un nombre significatif de logements vacants, les situations étant souvent complexes à traiter, les coûts de réhabilitation importants et l'attrait des bourgs mis à mal par diverses contraintes (accessibilité, stationnement, état du patrimoine bâti, traitement des espaces publics…).
Pourtant les aspirations au rapprochement des services, à un retour dans les centres existent mais se heurtent à une offre inadaptée (absence de prolongement extérieur au logement, de possibilités de stationnement…) tant pour les familles que pour les personnes âgées.

## OBJECTIFS

- Tirer parti du renouveau du cœur d'agglomération et de la dynamique de retour vers le centre que devrait impulser l'OPAH RU menée sur Agen et engager dans son sillage une politique d'intervention sur les centres anciens des bourgs structurants.
- Offrir de nouveaux logements répondant aux normes de confort actuel tout en participant à la préservation du patrimoine bâti, à la lutte contre l'habitat indigne, au repeuplement et à la redynamisation des centres bourgs.
- Promouvoir de nouveaux modes d'intervention articulant actions sur l'habitat et requalification urbaine pour traiter des situations complexes.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- Dans une première période, **promotion des possibilités de réhabilitation et de conventionnement** dans le diffus par le biais de la plateforme de rénovation énergétique et de la Maison de l'Habitat.
- **Lancement à la suite de l'OPAH RU d'Agen de l'opération « Rénovation Urbaine Cœur de bourg » sur appel à candidature** auprès des communes de l'agglomération, pour la réalisation d'études de rénovation urbaine qui auront pour objet : la définition d'un périmètre, le repérage d'îlots stratégiques, la mise au point du projet de RU et du dispositif opérationnel. Selon les résultats des études, pourra être envisagé la mobilisation des outils de maîtrise foncière, la mise en œuvre d'un OPAH RU multisite …

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, communes, Anah, DDT47, EPFL et/ou EPF d'Etat, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine.

## FINANCEMENT

Etude de Rénovation Urbaine Cœur de bourg de l'ordre 30.000€ en moyenne par une commune.

## CALENDRIER

Lancement de l'appel à candidature : 2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de communes candidates et études réalisées

# Action 10 : Mettre en œuvre un plan de communication « habiter en centre-ville »

## CONTEXTE

Des aspirations au retour vers le centre urbain sont observées de la part des personnes vieillissantes cherchant à se rapprocher des commodités, des primo-accédants sensibles aux surcoûts induits par les déplacements, voire, à l'instar d'autres villes engagées dans des projets de redynamisation de leur centre, de jeunes ménages ou familles en recherche d'une nouvelle urbanité, de nouvelles pratiques (moins soumises à l'usage de la voiture notamment). La relance d'une nouvelle dynamique de rénovation urbaine sur la ville centre doit permettre de lutter contre la dévalorisation de l'immobilier et la désertification du cœur d'agglomération pour un re-inventer un « vivre et habiter en ville » désirable et porté par de nouvelles images et représentations.

## OBJECTIFS

- Accompagner et valoriser la politique de rénovation urbaine et de revitalisation du cœur d'agglomération par une communication soutenue en faveur d'une évolution de l'image du centre ville et d'une dé-construction des stéréotypes négatifs attachés à l'habitat ou l'habiter en centre ville.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en œuvre d'**un plan de communication** sur le thème « habiter en centre ville »

- valorisant les attraits du vivre en ville pour des profils de ménages multiples, les avantages financiers (notamment pour les primo-accédants et pour la rénovation – action 4 et 9), les opérations réalisées, les perspectives de transformation …
- intégré à la stratégie opérationnelle et calé sur les avancées du projet de rénovation urbaine afin de veiller à la cohérence entre le message et l'observable.

## PARTENAIRES

Agen, Agglomération d'Agen, Maison de l'Habitat, CAUE, ADIL, professionnels de l'immobilier…

## FINANCEMENT

A préciser sur la base d'un cahier des charges qui sera défini à l'issue de l'étude pré-opérationnelle de rénovation urbaine.

## CALENDRIER

2018

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation du plan et actions mise en œuvre.

# Action 11: Poursuivre les efforts d'amélioration du confort des logements en direction des propriétaires occupants modestes

## CONTEXTE

En 2013, 2.398 logements ont été désignés comme potentiellement indignes, soit 6,5% des résidences principales privées.

Les dispositifs mis en œuvre (OPAH et PIG) ont apporté des résultats en terme d'amélioration de l'habitat mais dont l'impact quantitatif reste peu significatif.

Le PIG départemental est arrivé à son terme en 2016 et aucun dispositif de soutien à la réhabilitation pour les propriétaires occupants n'est prévu en relais.

## OBJECTIFS

Soutenir et prolonger la dynamique de réhabilitation des logements pour les propriétaires occupants tout en contribuant à l'adaptation au vieillissement et au handicap ainsi qu'à l'amélioration de la performance énergétique.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Lancement d'une opération programmée en direction des propriétaires occupants modestes et très modestes :

- **Création d'un dispositif d'aide avec l'ANAH et d'autres partenaires**
- Assurer son suivi-animation
- Soutenir financièrement la réalisation des travaux pour 30 à 40 PO /an

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, ANAH, communes, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine.

## FINANCEMENT

Suivi-animation de l'ordre de 30 000€ HT.

Soutien financier à la réalisation des travaux : 30 à 40 000€/an.

## CALENDRIER

2018 – 2020 - poursuite du programme à envisager en fonction du bilan de l'opération.

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de logements réhabilités, montant des travaux et montant des aides

# Action 12 : Inciter à la rénovation énergétique

## CONTEXTE

Dans la cadre du Plan de Rénovation Energétique de l'Habitat (PREH) et de la stratégie de rénovation énergétique des bâtiments, de son action dans les CPER, l'ADEME, soutient le déploiement de plateformes locales de rénovation énergétique de l'habitat.

L'Agglomération d'Agen s'est portée candidate auprès de l'ADEME, désireuse de renforcer les actions existantes en matière de rénovation énergétique de l'habitat privé, en lien avec la création de la Maison de l'Habitat, guichet unique destiné à simplifier l'accès à l'information pour les habitants de l'agglomération.

## OBJECTIFS

Déclencher chez les particuliers l'acte de rénover à travers 3 axes d'intervention :

- L'accompagnement des particuliers
- La mobilisation du réseau d'entreprises du bâtiment
- Le partenariat avec le secteur bancaire

## DESCRIPTION DE L'ACTION

**Expérimentation de la mise en place d'une plateforme de rénovation énergétique de l'habitat** prenant appui sur la mobilisation de la Maison de l'Habitat et la mise à disposition d'un thermicien de l'Espace Info Energie (CAUE) 3 jours par semaine qui aura pour missions principales :

- Le conseil aux particuliers
- L'accompagnement personnalisé, technique et administratif des particuliers dans leur projet de rénovation : définition et conception du projet de rénovation énergétique (avec déplacement au domicile si nécessaire), aide à la définition d'un plan de financement, accompagnement lors de la réalisation des travaux, accompagnement post travaux, aide au montage des dossiers financiers et administratifs,
- L'orientation vers d'autres professionnels (ADIL, opérateur OPAH, …)

L'objectif est qu'au terme des 3 premières années de fonctionnement la plateforme ait permis de faciliter et accompagner la réhabilitation de 290 logements /an.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, ADEME, Maison de l'Habitat, ADIL, professionnels du bâtiment et du secteur bancaire.

## FINANCEMENT

Financement ADEME pendant 3 ans, conditions de poursuite à préciser au vu des résultats de l'expérimentation.

## CALENDRIER

2017-2019

## INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de projets de rénovation énergétique soutenus

# ORIENTATION 3 : RECHERCHER L'EVOLUTION DES FORMES D'HABITAT INDIVIDUEL

Trois actions sont déclinées sous cette orientation (*numérotées à la suite des précédentes*) :

**13. Engager une démarche expérimentale de densification douce accompagnée**

**14. Inscrire des mesures réglementaires dans le cadre du PLUi**

**15. Promouvoir de nouvelles formes d'habitat individuel plus économes**

# Action 13 : Engager une démarche expérimentale densification douce accompagnée

## CONTEXTE

Le territoire de l'agglomération et plus particulièrement les communes de la première couronne sur lesquelles se sont portées les premières vagues de périurbanisation présentent à divers égards les conditions spatiales et sociologiques favorables à la densification douce, selon les principes définis dans la démarche Bimby (cf illustration ci-dessous) :

- des propriétaires vieillissants occupant des logements individuels confrontés (ou susceptibles de l'être prochainement) à des problèmes d'inadaptation des logements sans avoir les marges de manœuvre financières permettant d'envisager un changement de logement ou réaliser les travaux d'adaptation nécessaires à leur maintien à domicile,
- Des zones pavillonnaires peu denses qui pourraient dans certaines conditions constituer un gisement foncier pour des actions de densification douce et une possibilité pour les propriétaires de valoriser un foncier devenu sous-utilisé, offrant par la même une nouvelle source de revenus pour financer un projet résidentiel, pour eux-mêmes ou leurs enfants.
- Des candidats à l'accession dont les projets résidentiels dans les communes du pôle urbain se heurtent à des freins financiers importants en raison des coûts du foncier, de l'accès aux crédits bancaires, voire surcoût de la construction engendré par les nouvelles règlementations.

## OBJECTIFS

Impulser le développement de formes d'habitat individuel alternatives au pavillon sur grande parcelle en réponse à l'évolution de la demande tout en préservant les capacités du territoire à répondre aux besoins en logement sur la durée.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place d'une **action expérimentale de densification douce accompagnée** selon la démarche BIMBY (« Built in My Back Yard ») sur les communes volontaires. Pour garantir la qualité des projets de densification du point de vue de leur insertion urbaine, architecturale ou paysagère, un accompagnement par des professionnels expérimentés sera mis en place pour l'organisation de réunions publiques destinées à sensibiliser les propriétaires sur le potentiel à urbaniser de leur terrain, définir un projet de densification et apporter les conseils nécessaires à la mise en œuvre du projet.

*Une nouvelle maison construite entre deux maisons, après division de la parcelle de droite, créant un front de rue et préservant l'intimité des maisons voisines.*
*Dans les quartiers bien situés des agglomérations, la somme de la valeur du terrain créé par division parcellaire et de la maison amputée de ce terrain est supérieure à la valeur de la maison initiale.*
*L'opération permet à son propriétaire de mieux valoriser son patrimoine et d'en mobiliser tout ou partie afin de financer ses projets.*
*Elle permet à la commune de créer un terrain à bâtir dans un quartier déjà desservi et équipé.*
*Ce sont ainsi des dizaines de milliers de terrains à bâtir qui pourraient ainsi être libérés chaque année dans les tissus pavillonnaires construits ces dernières décennies, sans engendrer aucun étalement urbain et à un coût minime pour la collectivité .*

*Extraits de la Démarche BIMBY*

**PARTENAIRES**

Communes volontaires Agglomération d'Agen, CAUE, ANAH,

**FINANCEMENT**

De l'ordre de 10 000€ HT par commune -répartition entre financeurs à définir.

**CALENDRIER**

2018 – 2020

**INDICATEURS DE SUIVI**

Nombre de propriétaires accompagnés
Nombre de projets de densification douce réalisés

# Action 14 : Inscrire des mesures réglementaires dans le cadre du PLUi

## CONTEXTE

Le modèle de développement porté par la périurbanisation a contribué à des consommations foncières importantes (environ 790 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont été consommés à vocation d'habitat entre 1999 et 2012) avec pour corollaire un délaissement du patrimoine des bourgs et une banalisation des paysages pénalisante pour l'attractivité du territoire. La production de logement a été dominée par l'habitat pavillonnaire sur grands lots et des modes d'implantation des constructions en milieu de parcelle, reproduisant des pratiques traditionnelles ou contraints par les règles des POS ou PLU communaux, qui bloquent les possibilités d'évolution future du parcellaire ou du bâti.
Or, si l'idéal pavillonnaire est toujours prégnant, les aspirations des candidats à l'accession évoluent vers des parcelles plus réduites permettant de limiter non seulement les coûts d'acquisition mais aussi l'investissement nécessaire à l'entretien futur d'espaces extérieurs trop spacieux. Par ailleurs, les évolutions démographiques et sociologiques génèrent des besoins d'adaptation de l'habitat à différentes étapes de la vie qui pourraient être mieux anticipés (cf démarche Bimby – action 13).

## OBJECTIFS

- Maîtriser les extensions urbaines
- Encadrer les modes d'implantation des constructions sur la parcelle pour permettre une évolution du parcellaire ou du bâti (cf illustrations ci-après)
- Assurer la qualité environnementale, paysagère et architecturale des projets de logements.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Répondre aux objectifs de densités et de maîtrise de consommations foncières fixés dans le PLUi, à travers les Orientations d'Aménagement et de Programmation

- Mise en place d'objectifs de densité minimale dans les zones à urbaniser (zones d'habitat et ensembles de terrains de taille significative en zone urbaine),
- Mise en place de Secteurs de Mixité Sociale définissant un pourcentage et un nombre minimum de logements locatifs sociaux à produire
- Définition de règles d'implantation par rapport aux espaces publics et aux limites parcellaires permettant une optimisation de l'occupation de la parcelle et une évolutivité du bâti,
- Suppression des règles d'emprise au sol maximale.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Communes

## FINANCEMENT

Néant

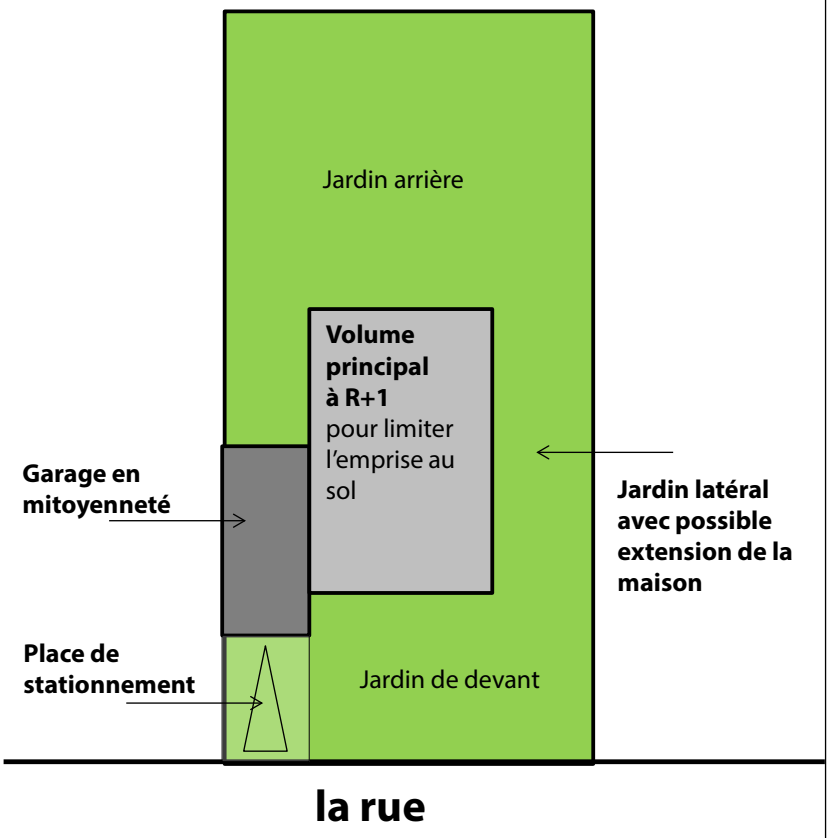
## CALENDRIER

2017-2022

## INDICATEURS DE SUIVI

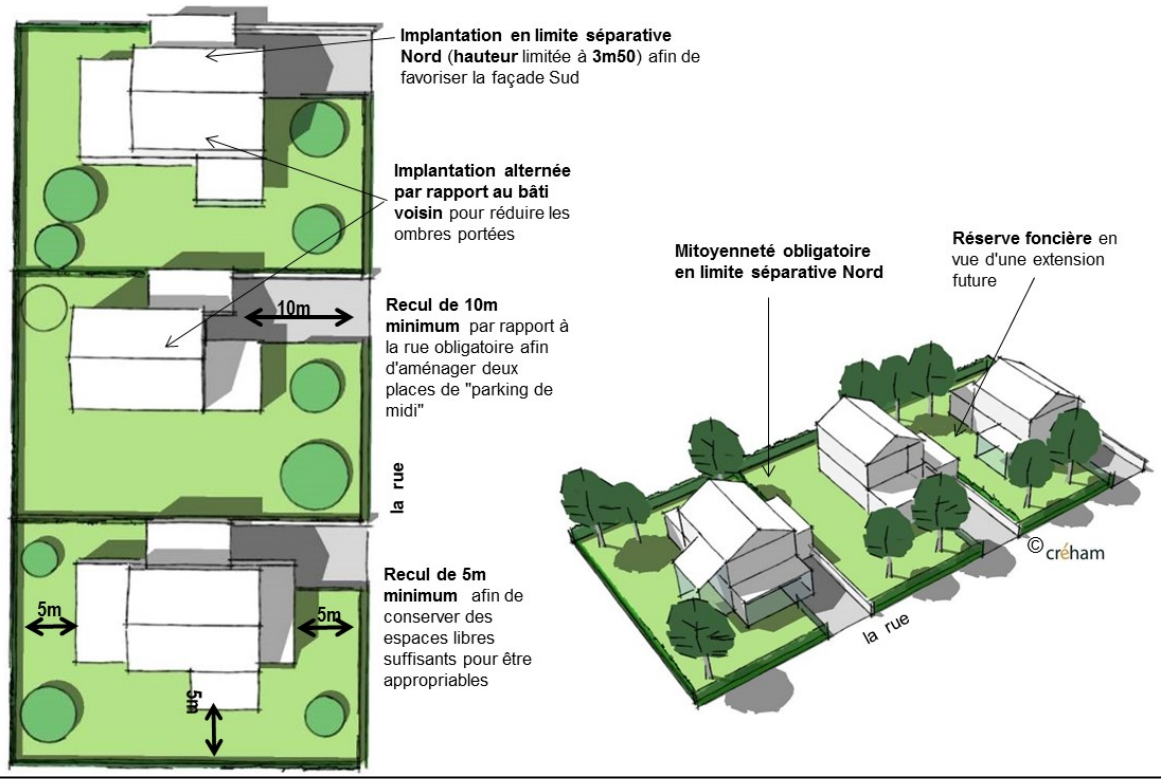
Consommations foncières

## Permettre et accompagner l'évolution du parcellaire et du bâti




***Exemple d'une parcelle*** *de 15m sur rue et 30 m de profondeur soit 450m²*

## Permettre et accompagner l'évolution du parcellaire et du bâti



# Action 15 : Promouvoir de nouvelles formes d'habitat individuel plus économe

## CONTEXTE

Le pavillon sur grande parcelle, reste la référence dominante et le modèle privilégié de production de maison individuelle.

Tout en reconnaissant que la maison individuelle reste une forme d'habitat valorisée, d'autres formes urbaine et architecturales, attractives plus compactes, et adaptées aux différents contextes urbains permettraient de répondre à l'évolution des aspirations et aux contraintes budgétaires des ménages tout en préservant les capacités foncières des communes à assurer leur développement futur.

## OBJECTIFS

Promouvoir de nouvelles références urbaines et architecturales pour un habitat individuel plus durable : économe en foncier et en déplacements, respectueux des paysages et de l'environnement, économe en énergie, adapté aux capacités et aspirations des ménages.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Mobilisation de conseils de professionnels** dans le cadre de la convention biannuelle passée entre l'Agglomération d'Agen et le CAUE 47 « Qualité de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de l'Agglomération Agenaise » intégrant notamment :
  - une consultance architecturale auprès des particuliers assurée par un architecte et urbaniste à raison d'une demi-journée par mois,
  - une consultance architecturale sur les projets communautaires qui impactent le cadre de vie.

- **Mise en œuvre d'actions de communication et de sensibilisation** coordonnées par la Maison de l'Habitat, permettant d'enrichir les références architecturales en matière de maison individuelle en direction des particuliers et acteurs de l'habitat au sens large, pour favoriser une évolution des pratiques et des représentations :
  - Communication autour d'opérations témoins innovantes d'habitat individuel, adaptés à différents contextes urbains,
  - Organisation d'actions évènementielles (forum, visites d'opérations,…) mobilisant différentes cibles (promoteurs, architectes, entreprises,…),
  - Promotion de références respectueuses du patrimoine et de l'identité locale à travers notamment la diffusion des guides réalisés par le CAUE47.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen - Maison de l'Habitat, Communes, Etat, CAUE 47, STAP

## FINANCEMENT

Participation de l'agglomération dans le cadre de la convention avec le CAUE : 5 000€/an

Budget communication à préciser dans le cadre du budget de la Maison de l'Habitat

## CALENDRIER

2017-2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Actions réalisées et publics touchés

# ORIENTATION 4 :
# PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPECIFIQUES

Quatre actions sont déclinées (*numérotés à la suite des précédentes*) :

16. **Promouvoir et développer une offre de logements accessibles aux personnes âgées et personnes en situation de handicap**

17. **Promouvoir et développer une offre alternative à destination des jeunes en formation et étudiants**

18. **Développer l'offre en faveur de l'accueil et de la sédentarisation des gens du voyage**

19. **Valoriser et développer l'offre en logement et hébergement des personnes les plus défavorisées**

# Action 16 : Promouvoir et développer une offre de logements accessibles aux personnes âgées et personnes en situation de handicap

## CONTEXTE

L'offre en hébergement des personnes âgées est dominée par les EHPAD privés qui ne répondent qu'à certaines catégories de besoins et de clientèle. L'offre intermédiaire entre le logement banalisé et l'hébergement spécialisé est peu développée, avec principalement 2 foyers logements, relativement anciens, tandis que des aspirations au maintien à domicile dans des conditions de vie quotidienne et d'habitat s'expriment de plus en plus.
Par ailleurs les projections démographiques, avec le vieillissement des générations du « baby-boom », soulèvent de nouveaux enjeux, tant quantitatifs que qualitatifs, en matière d'habitat et de maintien à domicile.

## OBJECTIFS

- Maintenir la qualité de l'offre actuelle en foyer logement
- Promouvoir les dispositifs facilitant le maintien à domicile
- Connaître pour mieux faire connaître l'offre accessible et adaptée
- Développer un « offre intermédiaire » abordable pour favoriser le maintien à domicile

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs actions sont programmées pour contribuer à l'amélioration des réponses aux besoins des personnes vieillissantes et en situation de handicap :

- **Soutien aux réhabilitations de foyers logements** (notamment celui de la Salève à Agen et des Burges au Passage).

- **Mobilisation de la Maison de l'Habitat, des CCAS et des communes** pour faire connaître et promouvoir les dispositifs existants pouvant faciliter le maintien à domicile, tels que le dispositif régional "1,2 toit", les aides mobilisables pour la réhabilitation et l'adaptation des logements au vieillissement, l'action expérimentale programmée pour le développement de l'offre intermédiaire (cf descriptif ci-dessous), l'action expérimentale BIMBY (cf. action 13), …

- **Poursuite de la démarche de recensement et localisation des logements accessibles et adaptés dans le parc locatif social** engagée avec Agen Habitat**,** afin d'améliorer la mobilisation de ces logements. Cette action sera pilotée en lien avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité de l'Agglomération.

- **Prise en compte systématique de la problématique d'accessibilité et d'adaptation des logements en centre-ville et centre-bourg** dans le cadre des dispositifs de réhabilitation du parc ancien et de rénovation urbaine des centres ville et centre bourgs.

- **Lancement d'un appel à projet en direction d'opérateurs publics et privés pour le développement une offre "intermédiaire" abordable** (entre logement banalisé et l'hébergement en structure spécialisée) pour favoriser le maintien à domicile dans des conditions d'habitat et de vie quotidienne confortables, stimulantes et sécurisantes, à travers le développement de partenariat entre opérateur immobilier et EHPAD pour une mutualisation des services de maintien à domicile (convention de partenariat sur les services, l'animation…)

Le programme d'actions en faveur de l'accès au logement des personnes âgées et en situation de handicap pourra être ajusté en cohérence avec les orientations stratégiques du futur Schéma de l'Autonomie et en fonction des financements mobilisables.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Commission intercommunale d'accessibilité, Maison de l'habitat,

Communes, CCAS, Conseil Départemental 47, MDPH, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, Anah, Agen Habitat et autres opérateurs publics et privés.

## FINANCEMENT

Financement de l'Agglomération dans le cadre du régime d'aide pour :

- La réhabilitation du parc public pour les foyers logements,
- La réhabilitation et l'adaptation du parc privé dans le cadre d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH d'Agen et dispositif qui sera mis en œuvre en direction des propriétaires occupants – cf. action 11)

Ingénierie communautaire et mobilisation de la Maison de l'Habitat.

## CALENDRIER

Réhabilitation des foyers logements : 2017 – 2019

Promotion de l'offre et des dispositifs favorisant le maintien à domicile : 2017 - 2022

Recensement, localisation des logements accessibles : 2017 - 2018

Adaptation des logements : 2018 - 2022

Lancement de l'appel à projet « offre intermédiaire » : 2018 - 2019

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation des actions

Nombre de logements recensés adaptés aux personnes âgées et à mobilité réduite.

Indicateurs de suivi de l'OPAH RU et dispositif de réhabilitation en direction des PO

# Action 17 : Promouvoir et développer une offre alternative à destination des jeunes en formation et étudiants

## CONTEXTE

De nombreuses structures et dispositifs existent sur l'Agglomération mais restent parfois mal connus ou peu mobilisés. Des besoins peuvent émaner de populations jeunes en début de parcours résidentiels, étudiants ou jeunes en formation présentant des revenus modestes.

Concernant la population étudiante, elle est en grande partie recrutée sur le département et bon nombre d'entre eux aurait recours aux allers-retours entre le foyer parental et le lieu de formation, parfois par choix mais aussi parfois par défaut de solution adaptée.

Cette population est appelée à augmenter avec l'implantation prochaine de nouvelles formations sur le territoire de l'agglomération, et le parc vacant du centre-ville d'Agen et de certains quartiers prioritaires situés à proximité des lieux de formation (quartier du Pin, quartier Montanou) constitue un potentiel valorisable pour développer une offre abordable tout en contribuant à la diversification sociale et à la dynamisation de la vie de ces quartiers.

## OBJECTIF

- Promouvoir l'offre actuelle et les dispositifs facilitant l'accès au logement des jeunes, étudiants et apprentis
- Développer une offre nouvelle prenant appui sur la reconquête du parc vacant et contribuant à la dynamique de renouvellement urbain et de revitalisation du centre-ville d'Agen et des quartiers péricentraux prioritaires.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Mobilisation de la Maison de l'Habitat pour communiquer et promouvoir les différentes formes de logement et d'hébergement actuels** ainsi que les dispositifs tels que "*Apprentoit*" mis en place en partenariat avec Ciliopée et la Chambre des Métiers pour répondre aux besoins d'hébergement fractionné des apprentis, "*1,2 Toit*" mis en place par le Conseil Régional Nouvelle Aquitaine via le SIRES pour proposer des formules d'hébergement abordables chez les particuliers.

- **Mise en œuvre d'une action expérimentale de colocation dans le parc social vacant de Montanou en partenariat avec les trois centres de formation au soin** (IFSI, IFAS, IFAP) qui devraient être relocalisés dans les locaux de l'ancienne Ecole Supérieur du Professorat et de l'Education (ESPE).
  Une formule de colocation solidaire (moyennant des services rendus aux locataires, courses pour des personnes âgées, aide au devoir des enfants…) pourra être envisagée en lien avec le Contrat de Ville pour faciliter les échanges avec la population et contribuer au projet d'ouverture urbaine et sociale du quartier. Le partenariat avec les centres de formation aux soins devrait permettre de toucher un public étudiant déjà inscrit dans des dynamiques de travail collectif et des démarches solidaires.

- **Recherche de solutions pour le développement d'une offre de logements pour étudiants et jeunes en début de parcours** dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle d'OPAH sur le centre-ville incluant le quartier du Pin (cf. action 8)

- **Soutien aux actions de médiation facilitant l'accès au logement des jeunes** à travers le développement de partenariats avec les associations œuvrant dans ce domaine (notamment la Mission Locale).

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Maison de l'Habitat, Contrat de ville, Ville d'Agen, Etat, Conseil Départemental 47, Conseil Régional, SIRES, bailleurs sociaux, centres de formation au soin (IFSI, IFAS, IFAP), centre social de la Montanou, Mission Locale, Associations œuvrant dans le champ de l'insertion des jeunes.

## FINANCEMENT

Ingénierie communautaire

Subvention de l'Agglomération pour le fonctionnement de la Mission Locale.

## CALENDRIER

2013-2018

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation des actions

Nombre de logements crées

# Action 18 : Développer l'offre en faveur de l'accueil et de la sédentarisation des gens du voyage

## CONTEXTE

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage 2011- 2016 prévoit le renforcement du dispositif d'accueil et d'accompagnement de la sédentarisation des gens du voyage sur le territoire de l'agglomération.

Suivant les prescriptions du Schéma Départemental des aménagements ont été réalisées mais restent à développer :

- L'aire de grand passage a été réalisée à Lafox
- Le projet de création de places supplémentaires sur l'aire de Bon-Encontre est à l'étude mais se heurte à des contraintes liées aux risques d'inondation du Saint Denis / Mondot qui bloquent les possibilités d'extension du terrain actuel.
- Sur Foulayronnes, le terrain est identifié au PLUI au lieu-dit Guillot.
- Sur Agen, le terrain est identifié au PLUi au lieu-dit Laporterie (entre la RD 813 et l'avenue de Colmar) et une première tranche de travaux de 27 places a été réalisée.

## OBJECTIFS

- Achever la réalisation des aménagements relatifs aux aires d'accueil prescrites dans le Schéma Départemental.
- Soutenir les actions de la MOUS départementale « sédentarisation des gens du voyage » pour faciliter la réalisation de terrains familiaux.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour l'accueil, et selon les prescriptions du Schéma Départemental :

- Etude de faisabilité réglementaire et technique de l'extension de l'aire d'accueil de Bon-Encontre,
- Réalisation de l'aire d'accueil de 25 places sur la commune de Foulayronnes au lieu-dit Guillot,
- Création d'une aire d'accueil de 30 à 40 places sur la commune d'Agen au lieu-dit Laporterie,
- Participation à la MOUS « sédentarisation des Gens du Voyage » mise en œuvre au niveau départemental pour la recherche de foncier destiné à la réalisation des terrains familiaux.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Conseil Départemental 47, Etat, communes, Association de Gens du Voyage, MOUS Départementale.

## FINANCEMENT

Ingénierie communautaire pour la recherche de foncier en vue de la réalisation des terrains familiaux.

Mobilisation du régime d'aides à l'habitat (aides à la production de PLAI) et / ou opportunité d'un soutien financier spécifique à étudier.

## CALENDRIER

2017-2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Réalisation des aménagements d'aires d'accueil

Nombre de terrains familiaux créés

# Action 19 : Valoriser et développer l'offre en logements et hébergements des personnes les plus défavorisées

## CONTEXTE

L'offre en hébergement d'urgence et en logement temporaire sur l'Agenais permet, d'après les acteurs locaux, une couverture correcte des besoins locaux.

Le territoire de l'agglomération accueille une part importante de ménages précarisées et paupérisés tant dans le parc locatif public que privé, confrontés à des difficultés financières pour l'accès au logement ou le paiement des charges domestiques, comme en témoignent les demandes d'aides enregistrées dans le cadre du FSL.
Les profils socio-économiques des demandeurs révèlent la même tendance avec une large majorité de ménages éligibles aux PLAi.

## OBJECTIF

- Valoriser l'offre actuelle en hébergement.
- Produire une offre locative accessible aux ménages les plus modestes.
- Soutenir les actions d'accompagnement social au logement.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Soutien de la restructuration du CHRS de la** Pergola intégrant la réhabilitation de la partie existante et créer une aile supplémentaire pour permettre un accueil différencié et sécurisé des femmes et des enfants.
- **Soutien à la production de PLAi** destinés aux ménages les plus modestes qui devront représenter au minimum 35% de la production de logements locatifs publics.
- **Soutenir les actions d'accompagnement social au logement** des familles fragiles à travers notamment, une aide à l'action d'auto-réhabilitation menée dans les quartiers prioritaires en direction des ménages sans moyens financiers à consacrer au logement mais disposant de temps libre pour la réalisation de petits travaux accompagnés (en lien avec le Contrat de Ville).

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Ville d'Agen, Conseil Départemental 47, Etat, Communes, CHRS, bailleurs associations,

## FINANCEMENT

Régime d'aide à la production et à la réhabilitation.

Financement Contrat de Ville.

Ingénierie communautaire.

## CALENDRIER

Restructuration de la Pergola : 2017 – 2018

Autres actions : 2017 – 2022

## INDICATEURS

Réalisation des actions

Nombre de logements financés

# ORIENTATION 5 :
# ANIMER ET SUIVRE LA POLITIQUE LOCALE DE L'HABITAT

Trois actions sont déclinées (*numérotés à la suite des précédentes*) :

**20. Mettre en place un observatoire de l'habitat et du foncier**

**21. Mettre en place un dispositif de pilotage et de suivi du PLH**

**22. Renforcer les moyens dédiés à la promotion de la politique locale de l'habitat**

# Action 20 : Mettre en place un dispositif de pilotage et de suivi du PLH

## CONTEXTE

Un bilan du PLH doit être réalisé chaque année afin de réajuster les actions si des décalages entre les objectifs et leur réalisation sont constatés. Une instance doit donc organiser ce bilan, (sur lequel le Conseil Communautaire de l'Agglomération délibèrera) et soutenir la dynamique de mobilisation des élus et des partenaires.

## OBJECTIFS

- Contribuer à la réussite du PLH par l'évaluation annuelle des actions et leur réajustement éventuel.
- Favoriser l'échange de données.
- Communiquer sur les actions mises en œuvre.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **Mise en place d'un Comité de Pilotage** qui se réunira annuellement sur les bases d'un état des lieux de l'année écoulée. Ce comité de Pilotage pourra décider des éventuelles évolutions à apporter et le cas échéant revoir les objectifs.
- **Tenue d'une réunion technique annuelle** avec l'ensemble des partenaires : bilan annuel des actions, de l'observatoire.
- **Tenue d'un séminaire habitat** avec un public plus large tous les ans ou tous les deux ans.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Communes, DDT47, Conseil Départemental 47, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, bailleurs, et l'ensemble des acteurs mobilisés dans le cadre des actions.

## FINANCEMENT

Néant

## CALENDRIER

2017 - 2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Tenue des différentes instances.

# Action 21 : Mettre en place un observatoire de l'habitat et du foncier

## CONTEXTE

Le suivi et l'évaluation du Programme Local de l'Habitat nécessite la mise en place d'un dispositif d'observation qui permet ainsi de piloter durant 6 ans la politique communautaire.

Ce dispositif d'observation permet de vérifier régulièrement la réalité des évolutions du territoire communautaire et donc l'efficacité des actions engagées afin de permettre à l'Agglomération d'Agenet ses partenaires de recadrer le programme d'actions si nécessaire.

## OBJECTIFS

- Suivre et faire le bilan annuel des actions du PLH.
- Evaluer la mise en œuvre des principales orientations lors du bilan triennal : production d'une offre diversifiée et abordable, réhabilitation des centres anciens, développement de nouvelles formes d'habitat individuel, réponses aux besoins spécifiques.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

- **L'observatoire** portera sur :
  - L'analyse du marché de l'habitat et du foncier,
  - Le suivi de la demande en logements locatif social et de l'occupation sociale du parc en lien avec la Conférence Intercommunale du logement,
  - Le suivi des évolutions constatées dans le parc public et privé,
  - Le suivi-évaluation des actions.

- **L'Agglomération d'Agen** pilote via le chargé de mission PLH cet observatoire. Des conventions devront être signées avec les fournisseurs d'informations pour fixer les conditions de communication des données et pour en garantir la pérennité.
- **Les communes** collaborent à travers la transmission des données collectées à l'échelle communale.
- **La diffusion des informations** sous forme d'une lettre trimestrielle ou semestrielle peut être envisagée.

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, communes, DDT 47, Conseil Départemental 47, bailleurs, CAF, …

## FINANCEMENT

Environ 10.000€HT sur 6 ans (hors coût chargé de mission).

## CALENDRIER

2017 - 2022

## INDICATEURS DE SUIVI

Mise en place de l'observatoire - Réalisation du bilan annuel du PLH – diffusion de la lettre.

# Action 22 : Renforcer les moyens dédiés à la promotion de la politique locale de l'habitat

## CONTEXTE

La mise en œuvre de la politique locale de l'habitat appelle une adaptation des moyens humains actuels compte tenu des actions nouvelles qui devront être impulsées, construites, animées, coordonnées ou suivies.

## OBJECTIFS

- Renforcer la mission habitat sur la base d'un schéma de redéploiement des compétences au sein du service pour permettre la mise en œuvre et le suivi du programme d'action.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Mobilisation d'un ETP supplémentaire de chargé de mission pour (selon une répartition des tâches à définir en fonction des possibles redéploiements de compétences) :

- Mettre en place et animer la Conférence Intercommunale du Logement (cf. action 7),
- Construire et faire vivre l'observatoire du logement, et du foncier (cf. action 21)
- Impulser les actions nouvelles et expérimentales impliquant la mobilisation de partenaires, la consultation de prestataires et le suivi de leur intervention (opérations Bimby – cf action 13, colocation solidaire – cf action 17, notamment),
- Le montage et le suivi des démarches de rénovation urbaine sur le centre-ville et les quartiers prioritaires d'Agen,
- La mise en place des actions de communication,

## PARTENAIRES

Agglomération d'Agen, Ville d'Agen

## CALENDRIER

A partir de 2017

## INDICATEURS DE SUIVI

ETP affectés à la mise en œuvre de la politique de l'habitat.

# CALENDRIER OPERATIONNEL

| | programme d'action | contenu de l'action | engagement et durée de l'action | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| ORIENTATION 1 Promouvoir une offre en logements diversifiée et abordable | **action 1 :** mise en œuvre d'une politique foncière | Plan d'Action Foncière | | | | | | |
| | | Acquisitions foncières | | | | | | |
| | | [2] | | | | | | |
| | **action 2 :** soutien àla production de logements conventionnés | production de 108 LLS neufs/an | | | | | | |
| | | production 27 LLS en acquisition/amélioration | | | | | | |
| | | production de 25 à 30 LC privés à travers OPAH ou PIG | | | | | | |
| | | encouragement au conventionnement sans travaux | | | | | | |
| | | mise en place de SMS pour la production de LLS neufs | | | | | | |
| | **action 3 :** soutien à la production neuve en accession à prix abordables | accompagnement de la création de lotissements communaux | | | | | | |
| | **action 4 :** soutien à l'accession des primo-accédants en centre ancien | création d'un PTZ local pour accompagner 20 à 25 accédants/an | | | | | | |
| | **action 5 :** participation à la réhabilitation du parc public | réhabilitation d'environ 179 logements sociaux publics | | | | | | |
| | **action 6 :** restructuration des ensembles porteurs d'enjeux d'insertion urbaine | étude rénovation urbaine Montanou | | | | | | |
| | | étude rénovation urbaine Passelaygues | | | | | | |
| | **action 7 :** mise en place de la Conférence Intercommunale du Logement | diagnostic du parc locatif | | | | | | |
| | | animation de la CIL et suivi des attributions | | | | | | |
| ORIENTATION 2 Réhabiliter et régénérer les centres anciens | **action 8 :** renforcement du dispositif de rénovation urbaine du cœur de ville d'Agen | étude préopérationnelle OPAH RU | | | | | | |
| | | mise en œuvre de l'OPAH RU | | | | | | |
| | **action 9 :** création d'un dispositif de soutien "opérations RU cœur de bourg" | promotion des outils de réhabilitation et conventionnement | | | | | | |
| | | études RU sur appel à candidature | | | | | | |
| | **action 10 :** réalisation d'un plan de communication "habiter en centre ville" | valorisation des opérations réalisées, attraits et avantages financiers | | | | | | |
| | **action 11 :** amélioration des logements des PO modestes | création d'un dispositif d'aide | | | | | | |
| | **action 12 :** inciter à la rénovation énérgétique | expérimentation plate forme de rénovation énergétique de l'habitat | | | | | | |
| ORIENTATION 3 Recherche l'évolution des formes d'habitat individuel | **action 13 :** expérimentation d'opérations de densification douce accompagnée | ingénièrie communautaire + AMO | | | | | | |
| | **action 14 :** mesures règlementaires dans le cadre du PLUIH | maîtriser les extensions urbaines | | | | | | |
| | | encadrer les modes d'implantation de l'habitat sur la parcelle | | | | | | |
| | **action 15 :** promotion de nouvelles formes d'habitat individuel plus économes | poursuivre le partenariat avec le CAUE | | | | | | |
| | | communication auprès de diférentes cibles autour d'opérations témoins innovantes | | | | | | |
| ORIENTATION 4 Prendre en compte les besoins spécifiques | **action 16 :** promotion et développement de l'offre en logement accessible PA et situation de handicap | Promotion de l'offre et des dispositifs existant facilitant le maintien à domicile | | | | | | |
| | | recensement et localisation des logements accessibles et adaptés dans le parc social | | | | | | |
| | | adaptation des logements en centre- ville et centre-bourg | | | | | | |
| | | appel à candidature pour le développement d'une offre "intermédiaire" abordable | | | | | | |
| | | maintenir la qualité de l'offre en foyer logement existante | | | | | | |
| | **action 17 :** promotion et développement d'une offre alternative à destination des jeunes en formation et étudiants | communication et promotion des formes de logement et hébergement existantes | | | | | | |
| | | action expérimentale de colocationdans le parc social vacant de Montanou | | | | | | |
| | | étude création d'une offre pour étudiants dans le cadre de l'étude RU quartier du Pin | | | | | | |
| | | interventions visant à faciliter l'accès au logement des jeunes suivis/ Mission Locale | | | | | | |
| | **action 18 :** développement de l'offre en faveur de l'accueil et la sédentarisation des Gens du Voyage | restructuration et mise aux normes de l'aire d'accueil de Bon Encontre | | | | | | |
| | | création d'une aire d'accueil de 25 places sur la commune de Foulayronnes et sur l'Agenais | | | | | | |
| | | participation à la MOUS "sédentarisation des Gens du Voyage" | | | | | | |
| | **action 19 :** valorisation et le développement de l'offre adaptée aux personnes les plus défavorisées | participer à la restructuration du CHRS de la Pergola | | | | | | |
| | | prévoir un minimum de 35% de PLAI dans les opérations de LLS | | | | | | |
| | | encourager le développement de l'auto-réhabilitation dans les QPV du Contrat de Ville | | | | | | |
| | | soutenir les actions d'accompagnement social au logement des familles fragiles | | | | | | |
| ORIENTATION 5 Animer et suivre la politique locale | **action 20 :**mise en place d'un dispositif de pilotage et de suivi du PLH | Constitution d'un COPIL | | | | | | |
| | **action 21 :** mise en place d'un observatoire de l'habitat et du foncier | formalisation des partenariats nécessaires à l'observatoire local | | | | | | |
| | **action 22 :** renforcement des moyens dédiées à la promotion et la mise en œuvre du PLH | promotion et animation de la politique locale de l'habitat | | | | | | |
| | | adaptation du service habitat | | | | | | |

# DECLINAISONS TERRITORIALES

1- **Commune d'Agen**

2- **Commune de Boé**

3- **Commune de Bon-Encontre**

4- **Commune de Foulayronnes**

5- **Commune de Layrac**

6- **Commune de Le Passage**

7- **Commune de Pont-du-Casse**

8- **Communes du pôle urbain** (hors « communes SRU »)

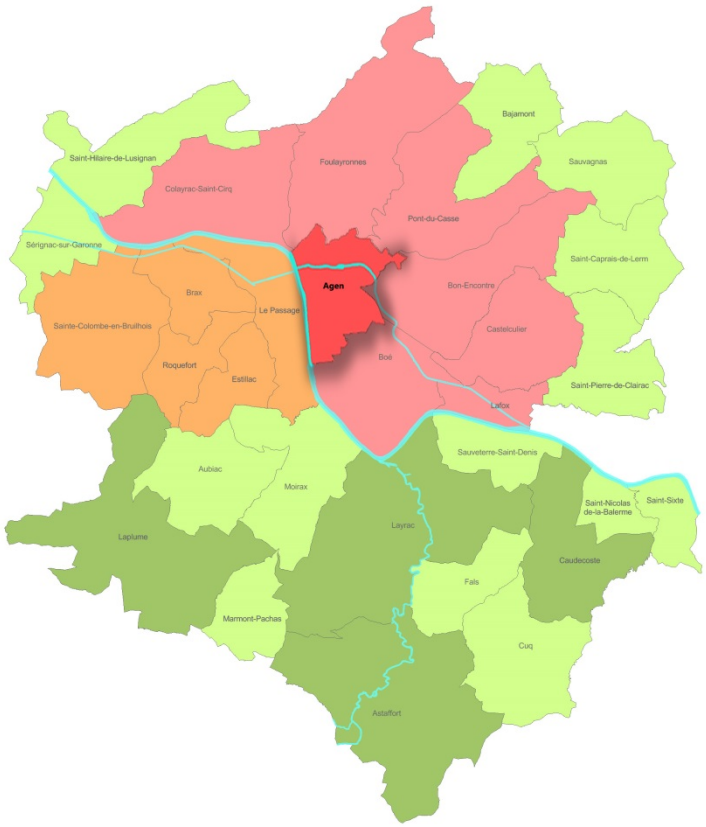
9- **Communes des territoires ruraux** (hors Layrac)

Fiche territoriale : **Commune d'AGEN**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 34 344 habitants en 2013
- 11,7% de croissance démographique entre 1999 et 2012




**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 21.258 logements, 82,7% de résidences principales
- 3.270 logements vacants, soit 15,4 % du parc
- 1.551 logements potentiellement indignes, soit 9% du parc
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU
- 4.384 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 238 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 18 logements/an
- 3 quartiers prioritaires au titre de la Politique de la Ville : Montanou, le Pin et Rodrigues-Barleté

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Inondation de l'Agenais (60% du territoire en zone inondable)
- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles (13% du territoire en aléa fort)
- Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

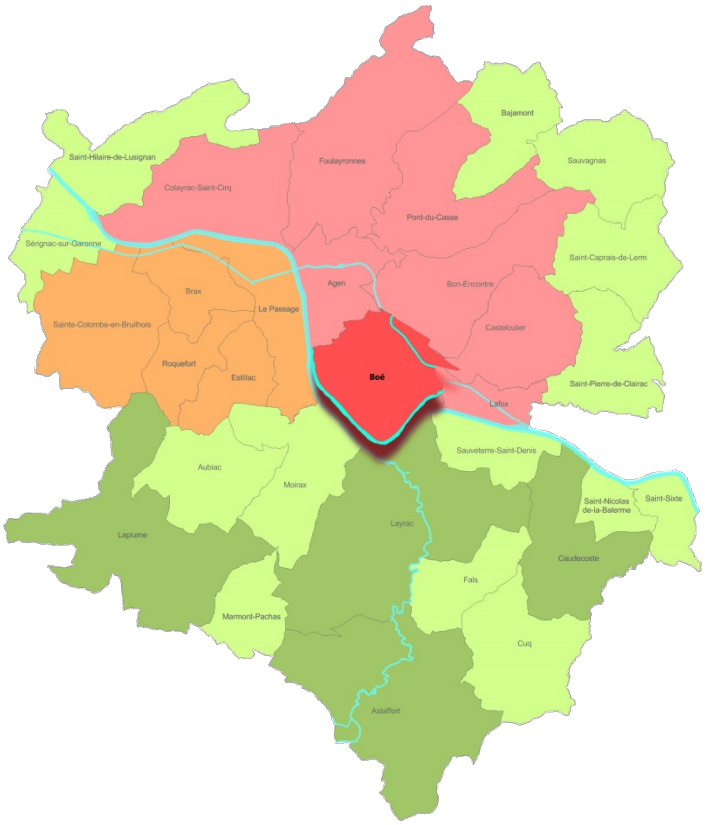
- Objectifs de création de résidences principales : 617 logements
  - Production de logements neufs : 402 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 215 logements, soit 35% de la production globale
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 180 logements à produire, soit 30 logements par an, dont 120 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 60 dans le parc privé

# Fiche territoriale : **Commune de BOÉ**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 5.486 habitants en 2013
- 21,2% de croissance démographique entre 1999 et 2012




**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 2.460 logements, 89,4% de résidences principales
- 198 logements vacants, soit 8 % du parc
- 123 logements potentiellement indignes, soit 6% du parc (source Filocom)
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 201 logements au 01/01/14
- 257 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 44 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 4 logements/an

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Inondation de l'Agenais (87% du territoire en zone inondable)

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 114 logements
  - Production de logements neufs : 108 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 6 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 96 logements à produire, soit 16 logements par an, dont 72 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 24 dans le parc privé
  - 3 secteurs de mixité sociale sur la commune de Boé

# Fiche territoriale : **Commune de BON-ENCONTRE**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

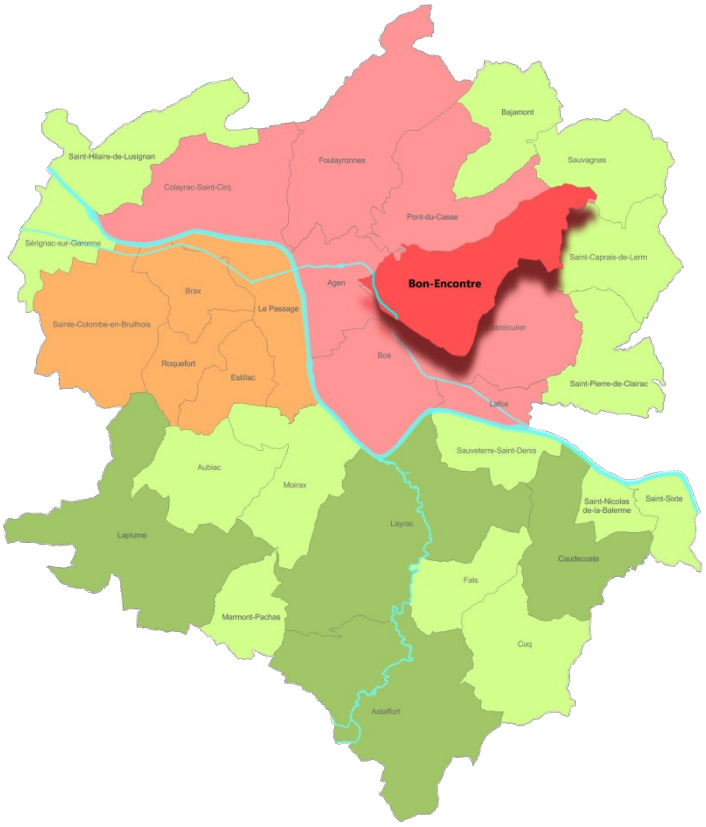
- 6.212 habitants en 2013
- 7,4% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 2.852 logements, 93,9% de résidences principales
- 143 logements vacants, soit 5% du parc
- 123 logements potentiellement indignes, soit 5% du parc
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 245 logements au 01/01/14
- 300 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 33 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 3 /an

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles (30% de la commune en aléa fort)




## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 71 logements
  - Production de logements neufs : 65 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 6 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 78 logements à produire, soit 13 logements par an, dont 54 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 24 dans le parc privé
  - 6 secteurs de mixité sociale sur la commune de Bon-Encontre
  - 2 emplacements réservés pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale

# Fiche territoriale : **Commune de FOULAYRONNES**

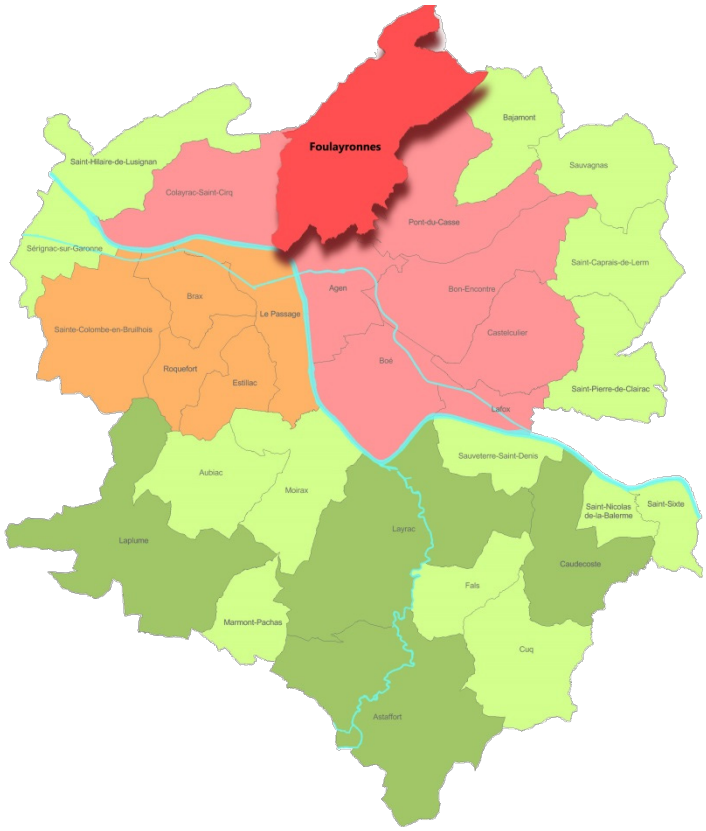
## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 5.231 habitants en 2013
- 12,4% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 2.292 logements, 95,3% de résidences principales
- 80 logements vacants, soit 3,5 % du parc
- 116 logements potentiellement indignes, soit 5% du parc (source Filocom)
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 100 logements au 01/01/14
- 381 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 31 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 3 logements/an




**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles (16% du territoire en aléa fort)

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 244 logements
  - Production de logements neufs : 238 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 6 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 72 logements à produire, soit 12 logements par an, dont 60 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 12 dans le parc privé
  - 4 secteurs de mixité sociale sur la commune de Foulayronnes
  - 1 emplacement réservé pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale

# Fiche territoriale : **Commune de LAYRAC**

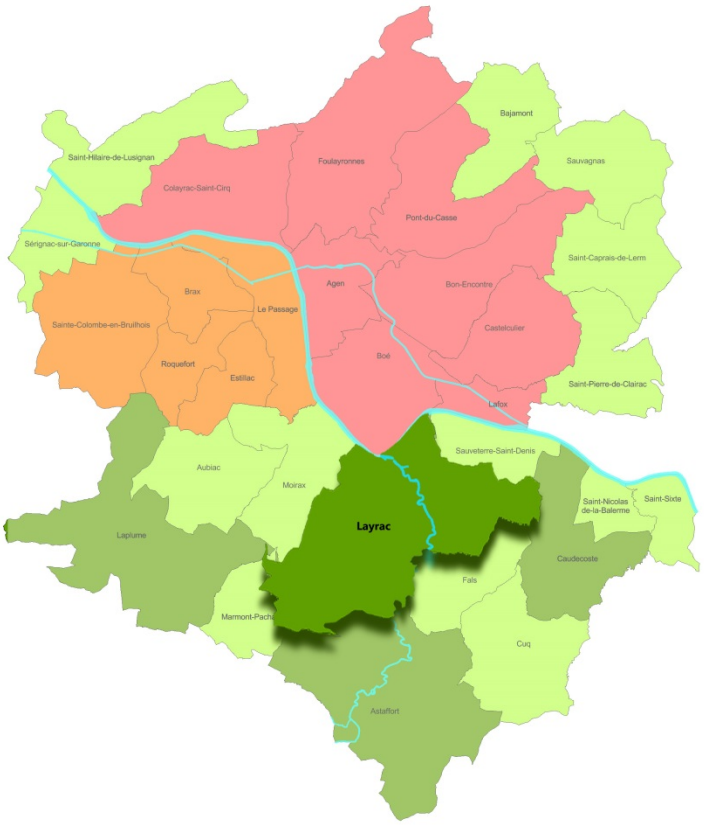
## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 3.525 habitants en 2013
- 12,3% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 1.751 logements, 88,6% de résidences principales
- 150 logements vacants, soit 8,6% du parc
- 118 logements potentiellement indignes, soit 8% du parc
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 176 logements au 01/01/14
- 145 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 351 logements construits entre 1999 et 2012, soit 27 logts/an




**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Inondation de l'Agenais
- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 201 logements
  - Production de logements neufs : 186 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 15 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 78 logements à produire, soit 13 logements par an, dont 66 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 12 dans le parc privé
  - 3 secteurs de mixité sociale sur la commune de Layrac
  - 1 emplacement réservé pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale

# Fiche territoriale : **Commune Le Passage**

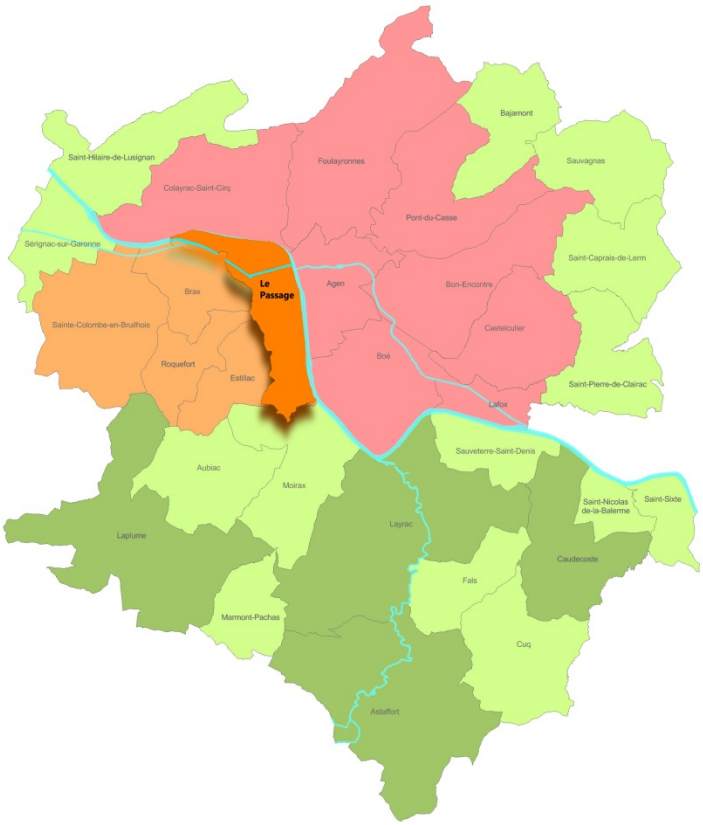
## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 9.484 habitants en 2013
- 6,5% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 4.850 logements, 91,5% de résidences principales
- 385 logements vacants, soit 7,9% du parc
- 280 logements potentiellement indignes, soit 6% du parc
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 223 logements au 01/01/14
- 637 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 73 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 6 logts /an




**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risque Inondation de l'Agenais (60% du territoire en zone inondable)
- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

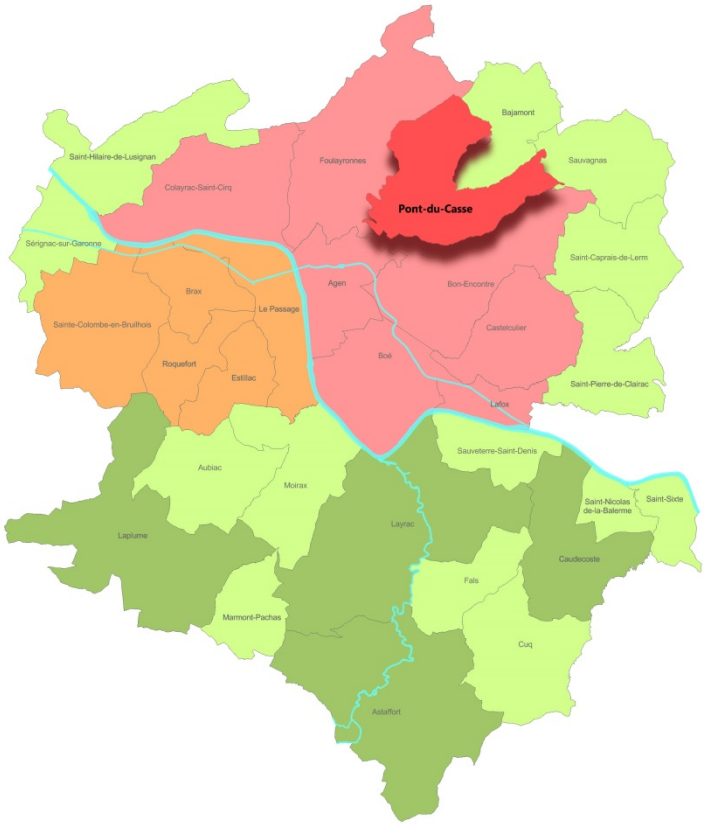
- Objectifs de création de résidences principales : 133 logements
  - Production de logements neufs : 109 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 24 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 138 logements à produire, soit 23 logements par an, dont 90 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 48 dans le parc privé
  - 5 secteurs de mixité sociale sur la commune du Passage
  - 1 emplacement réservé pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale

# Fiche territoriale : **Commune de Pont-du-Casse**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 4.239 habitants en 2013
- 0,3% de croissance démographique entre 1999 et 2012




**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 1.876 logements, 94,3% de résidences principales
- 82 logements vacants, soit 4,5 % du parc
- 78 logements potentiellement indignes, soit 4% du parc (source Filocom)
- Commune soumise à l'article 55 de la loi SRU, déficit de 114 logements au 01/01/14
- 229 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 382 logements construits entre 1999 et 2012, soit 30 logements/an

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- Plan de Prévention du Risques Inondation de la Masse

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 191 logements
  - Production de logements neufs : 186 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 5 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 72 logements à produire, soit 12 logements par an, dont 54 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 18 dans le parc privé
  - 2 secteurs de mixité sociale sur la commune de Pont-du-Casse
  - 1 emplacement réservé pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale
  -

Fiche territoriale : **Communes du pôle urbain**
**hors communes SRU**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 13.872 habitants en 2013
- 29% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 6.040 logements, 93% de résidences principales
- 325 logements vacants, soit 5,4% du parc
- 233 logements potentiellement indignes, soit 4% du parc
- 368 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 1.637 logements construits entre 1999 et 2012, soit ≈ 154 logts /an

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- L'ensemble des communes est concerné par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi de l'Agenais ou PPRi du Labourdasse, du Ministre, du Rieumont)
- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 992 logements
  - Production de logements neufs : 987 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 5 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 252 logements à produire, soit 42 logements par an, dont 228 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 24 dans le parc privé
  - 1 secteur de mixité sociale (SMS) sur la commune de Brax, 1 SMS sur la commune de Castelculier, 2 SMS sur la commune de Colayrac, 2 SMS sur la commune de Roquefort
  - 1 emplacement réservé pour la réalisation de programmes de logements respectant les objectifs de mixité sociale sur la commune de Ste-Colombe-en-Bruilhois

# Fiche territoriale : **Commune des territoires ruraux**
**(hors Layrac)**

## Chiffres-clés :

**Population** *(source INSEE)*

- 14.215 habitants en 2013
- 14,6% de croissance démographique entre 1999 et 2012

**Logements** *(sources : INSEE 2012, Filocom 2013, DDT47, Sitadel)*

- 6.475 logements, 88% de résidences principales
- 566 logements vacants, soit 8,7 % du parc
- 8 communes concernées par la présence de logements potentiellement indignes (310 logements au total)
- 220 logements sociaux au 1er janvier 2015
- Construction neuve : 1.104 logements construits entre 1999 et 2012, soit 85 logements/an

**Contraintes d'urbanisation spécifiques :**

- 10 communes concernées par le risque inondation (PPRi, PPRi du Labourdasse, du Ministre, du Rieumont et périmètre de risque inondation au titre de l'article R-111-3 du CU)
- Plan de Prévention du Risque Mouvement de terrain retrait gonflement des argiles

## Objectifs :

Besoins en logements pour la période couverte par le PLH 2017-2022 :

- Objectifs de création de résidences principales : 747 logements
  - Production de logements neufs : 730 logements
  - Remise sur le marché de logements vacants : 17 logements
- Objectifs de production de logements locatifs sociaux :
  - 84 logements à produire, soit 14 logements par an, dont 66 dans le parc public (en production neuve ou en acquisition amélioration) et 18 dans le parc privé
  - Production de logements locatifs conventionnés principalement orientée sur les bourgs structurants
  - 1 secteur de mixité sociale (SMS) sur la commune de Bajamont et 1 SMS sur la commune de Sérignac-sur-Garonne

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

## REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

## PIÈCE N°6.2 :

# PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS EN MATIERE DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

| Procédure | Prescription | Arrêt | Approbation | Contrôle de légalité |
|---|---|---|---|---|
| Élaboration du PLUi | 27 mai 2010 | 6 décembre 2012 | 11 juillet 2013 | |
| Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2) | | / | 13 novembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2) | 13 juin 2014 | / | 18 décembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3) | 11 septembre 2014 | / | 18 décembre 2014 | |
| Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4) | 24 septembre 2015 | / | 17 décembre 2015 | |
| Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6) | 14 octobre 2015 | / | 17 décembre 2015 | |
| Mise en compatibilité du PLUi (MEC1) | | | 17 décembre 2015 | |
| Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7) | 9 février 2016 | / | 7 juillet 2016 | |
| Modification n°1 du PLUi (M1) | | / | 7 juillet 2016 | |
| Modification n°2 du PLUi (M2) | | / | 7 juillet 2016 | |
| Révision générale du PLUi | 26 septembre 2013 | 6 octobre 2016 | 22 juin 2017 | |

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l'urbanisme, de l'Aménagement de l'espace et de l'Administration du droit des sols

**Christian DEZALOS**

créham

AGGLOMÉRATION AGEN

# SOMMAIRE

Pages

**A/ LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PARTAGES, L'INTERMODALITE ET LA TARIFICATION ..... 1**

1. L'ORGANISATION GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT DE L'AGGLOMERATION ..... 2
2. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS 2013 - 2018 ..... 3
3. LES ORIENTATIONS ET LES ACTIONS ..... 8

**B/ LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENTS VELOS ET PIETONS ..... 15**

1. LES ORIENTATIONS ET ACTIONS ..... 16
2. CARTE GENÉRALE DU SCHÉMA DIRECTEUR VELO ..... 18
3. CHARTE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DE L'AGGLOMÉRATION D'AGEN ..... 21

**C/ L'AMELIORATION DU RESEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION, L'ACCESSIBILITE DES PMR ..... 59**

1. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LE TRAITEMENT DES VOIRIES ET LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION ..... 60
2. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE ..... 64

**D/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DES STATIONNEMENTS ..... 67**

1. L'ORGANISATION DES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION ..... 68
2. L'ORGANISATION ET LA REGLEMENTATION DES STATIONNEMENTS ..... 69

**ANNEXE :** extraits des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) ..... **72**

# A/ LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET PARTAGES, L'INTERMODALITE ET LA TARIFICATION

## 1. L'ORGANISATION GENERALE DU RESEAU DE TRANSPORT DE L'AGGLOMERATION

- **L'Agglomération d'Agen est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire**

Au moment de la finalisation de son premier PLUi tenant lieu de PDU (phases d'arrêt et d'approbation fin 2012 - début 2013), l'Agglomération d'Agen et son Périmètre de Transport Urbain comptaient 19 communes.

Dans le cadre du présent dossier de PLUi révisé et conformément aux étapes d'élargissement de son territoire qui ont précédés, l'Agglomération d'Agen et son ressort territorial en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (*nouvelle dénomination issue d'un décret du 10 décembre 2015*), comptent 31 communes.

L'Agglomération d'Agen a confié son service de transports par le biais d'une Délégation de Service Public pour une durée de 6 ans.
Le contrat de délégation en cours a été signé pour les années 2013 – 2018, avec une mise en perspective pour les 6 années suivantes 2019 – 2024.

Outre la desserte générale du territoire par le transport urbain, l'Agglomération d'Agen prend en charge dans le cadre de sa compétence transports :

- les circuits scolaires transférés par le Département du Lot-et-Garonne, car totalement intégrés dans son ressort territorial,
- les compensations tarifaires pour les trajets intra-agglomération sur les lignes d'autres AOT (régions Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et Occitanie / Pyrénées-Méditerranée …).

- **Le partage des responsabilités entre autorité délégante et délégataire se répartit de la manière suivante :**

*L'Agglomération d'Agen, autorité délégante :*

- définit la politique des transports,
- arrête les tarifs,
- réalise et finance les investissements
- met à disposition du délégataire les biens nécessaires à l'exploitation.
- verse une contribution forfaitaire au délégataire et le contrôle.
- peut demander des modifications de service.

*L'entreprise délégataire :*

- exploite le réseau selon la consistance des services définie au contrat,
- se rémunère auprès des usagers (recettes du trafic)
- perçoit de l'autorité délégante la contribution forfaitaire financière, à consistance des services et grille tarifaire telles qu'arrêtées au contrat.
- a un rôle de proposition auprès de l'autorité délégante.

## 2. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS 2013 - 2018

Un nouveau réseau de transports, hiérarchisé et restructuré, a été mis en place en mars 2013, puis à fait l'objet de diverses évolutions et ajustements prenant en compte l'élargissement du territoire communautaire et l'observation des conditions de fonctionnement du service (contraintes ou difficultés des circuits, fréquentations, coûts d'exploitation).

Le fonctionnement de ce réseau, dénommé "Tempo", s'appuie sur les éléments suivants :

- **9 lignes urbaines régulières d'une amplitude de 6h45 à 20h :**
  - 4 lignes armatures (1, 2, 3,7) offrant des fréquences de 15 à 20 minutes en moyenne,
  - 5 lignes secondaires (4 à 10) offrant des fréquences de 25 à 70 minutes en moyenne.

  La reconfiguration du réseau a conduit à étendre la desserte des lignes urbaines précédentes, en opérant les extensions suivantes :
  - vers l'Est, sur Bon-Encontre, Castelculier et Lafox (axe de la RD813),
  - vers le sud-ouest, sur le Passage et Estillac (Agropole),
  - vers le nord-est sur Agen et Pont du Casse, jusqu'en limite de Bajamont (axe de la RD656),

  A ce jour, ces lignes desservent au total 12 communes de l'Agglomération, principalement en rive droite de Garonne (Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Colayrac-St-Cirq, Foulayronnes, Lafox, Pont du Casse, St Hilaire de Lusignan), ainsi que Le Passage, Estillac nord, Layrac-centre.

- **La navette gratuite "Cœur d'Agen"**, fonctionnant de 7h30 à 19h40 du lundi au samedi.

- **7 lignes périurbaines et rurales en Transport à la Demande,** couvrant une 40$^{aine}$ de points d'arrêts répartis sur les secteurs ouest, nord, et sud du territoire, vers 3 principaux points de destination sur Agen : Préfecture, Gare et Pin. La réservation s'effectue par demi-journée à l'avance. Ce service offre en moyenne 3 allers-retours toute l'année.

  Ces lignes desservent les axes suivants :
  - vers l'ouest, sur Roquefort (desserte de Walibi), Brax, Ste Colombe et Sérignac (axes des RD656 et RD119)
  - vers le nord-ouest, sur Colayrac (axe de la RD125)
  - vers le nord, sur Pont du Casse et Bajamont (axe des RD656 et RD310)
  - vers le nord-est, sur le plateau de Bon-Encontre, St Caprais et Sauvagnas (axe de la route de Ste Radegonde)
  - vers l'est, sur Sauveterre, Caudecoste, St Nicolas et St Sixte
  - vers le sud, sur Moirax, Marmont Pachas, Astaffort, Cuq et Fals (axe des RD268, RD15 et RD114)

  A ce jour, ces lignes TAD desservent ainsi au total 19 communes de l'Agglomération non ou en petite partie desservies par les lignes urbaines régulières, notamment en rive gauche de Garonne.

- **36 lignes dites "scolaires" ouvertes à tous les usagers,** venant compléter la desserte des parties périurbaines et rurales de l'Agglomération.

- **2 lignes spéciales du matin qui desservent les sites d'Agropole et de l'Hôpital,** pour les secteurs d'habitat dense du cœur d'agglomération (Agen et Le Passage).

- **Un service du dimanche régulier sur le cœur de l'agglomération** (Campus-Monluc-Lalande), en lien avec la gare ferroviaire.

- **1 ligne du dimanche soir desservant l'ENAP**.

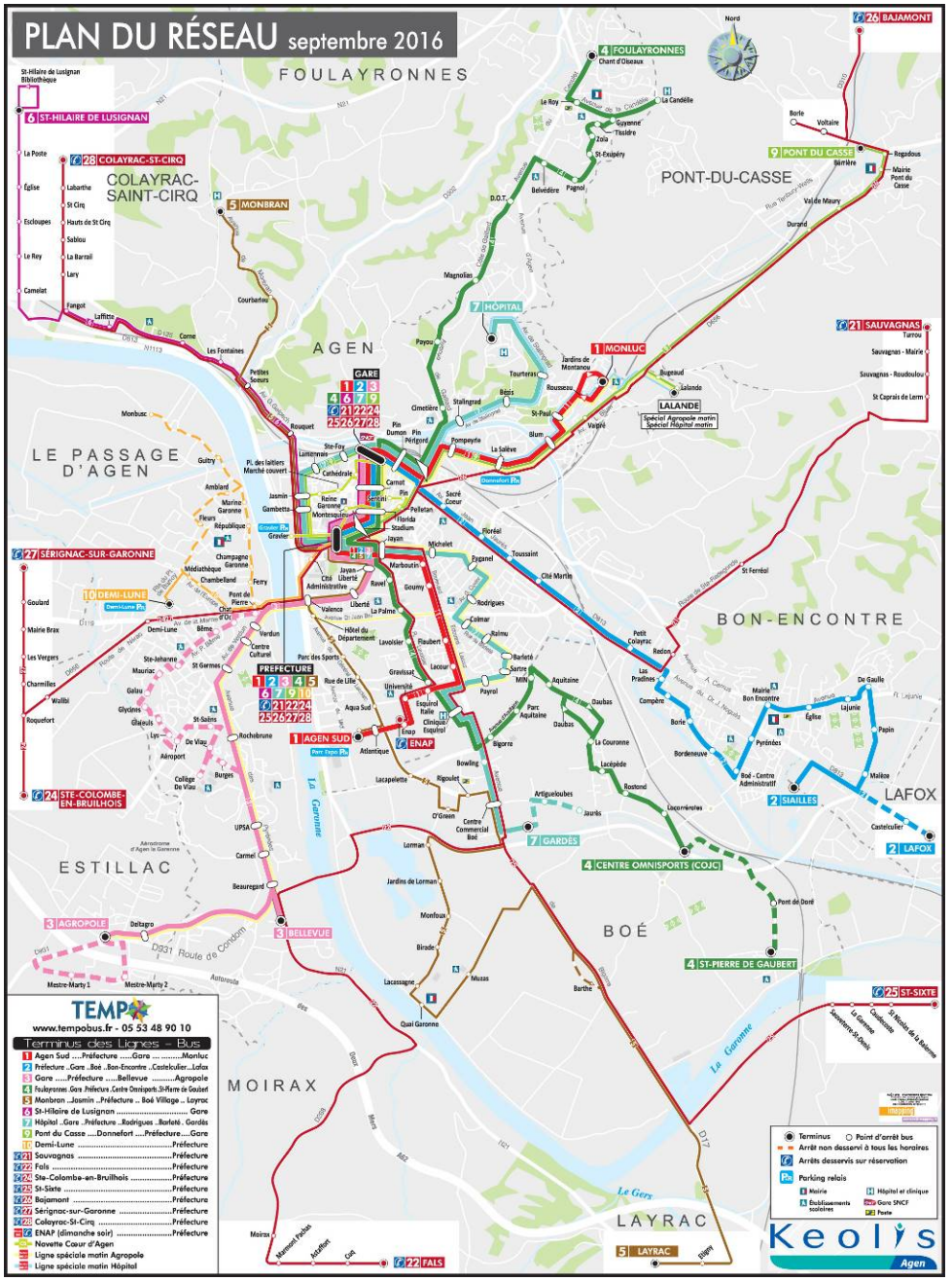
- **Un service de transport de personnes a mobilité réduite,** assuré de porte à porte sur l'Agglomération d'Agen du lundi au samedi et utilisant des véhicules spécialement adaptés.

- **2 pôles d'échanges centraux à Agen, Gare et Préfecture,** desservis par la quasi-totalité des lignes du réseau, auxquels s'ajoutent les arrêts à Jasmin et Jayan où se croisent les lignes urbaines régulières.

- **4 parkings intermodaux "P+R",** permettent aux usagers de stationner leur véhicule gratuitement et de se rendre en cœur d'agglomération ou d'autre partie du territoire avec les lignes urbaines du bus:
  - Le Gravier (Agen), en position centrale,
  - Parc des Expositions (Agen), en entrée sud,
  - Demi-lune (Le Passage d'Agen), en entrée ouest,
  - Donnefort (Agen), en entrée Est, dont la relocalisation plus à l'Est est envisagé,
  - Pont du Casse (face mairie), en entrée nord-est.

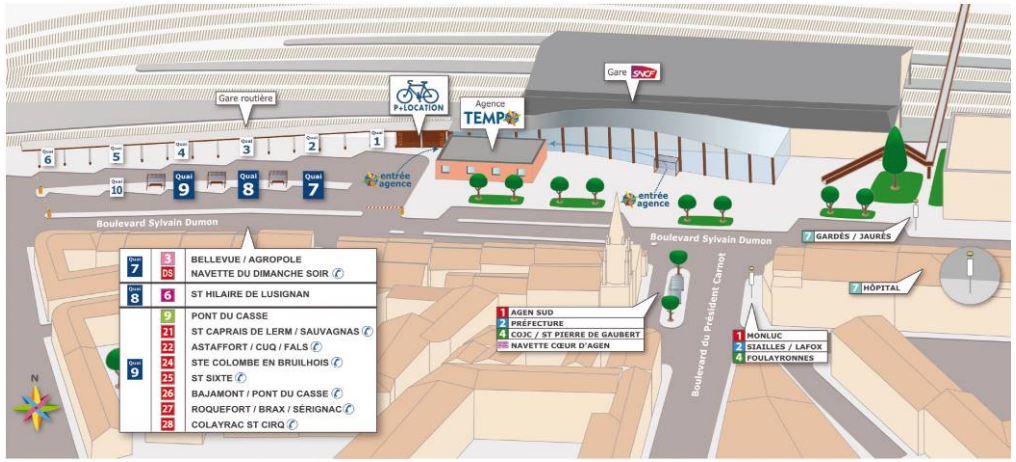
## Plan général du réseau de transport et dessertes par commune (réseau existant)

| LES LIGNES PAR COMMUNE | LIGNES URBAINES centre-ville | LIGNES PÉRIURBAINES hors centre-ville | |
|---|---|---|---|
| | | TAD uniquement sur réservation | Lignes scolaires uniquement les jours scolaires |
| Agen | TOUTES | | |
| Astaffort | | 22 | |
| Aubiac | | | 144 376 |
| Bajamont | | 26 | 297 321 |
| Boé | 2 4 5 7 9 | | R S |
| Bon Encontre | 2 | | U V |
| Brax | | | 336 337 |
| Castelculier | 2 | | |
| Caudecoste | | 25 | 110 130 |
| Colayrac Saint Cirq | 6 | 28 | P J NO |
| Cuq | | 22 | 110 |
| Estillac | 3 | | 144 376 |
| Fals | | 22 | 110 130 |
| Foulayronnes | 4 5 | | KL NO |
| Lafox | 2 | | |
| Laplume | | | 144 376 |
| Layrac | 5 | | 72 130 381 |
| Le Passage | 3 10 | | |
| Marmont Pachas | | 22 | 72 381 |
| Moirax | | 22 | 72 381 |
| Pont du Casse | 9 | | 120 231 297 321 327 339 |
| Roquefort | | | 294 375 382 |
| St Caprais de Lerm | | 21 | |
| Ste Colombe en Bruilhois | | 24 27 | 214 294 375 382 |
| St Hilaire de Lusignan | 6 | | J |
| St Nicolas de la Balerme | | 25 | 55 116 RPI |
| St Sixte | | 25 | 55 RPI |
| Sauvagnas | | 21 | 120 |
| Sauveterre Saint Denis | | 25 | 55 116 |
| Sérignac sur Garonne | | 27 | 283 324 |

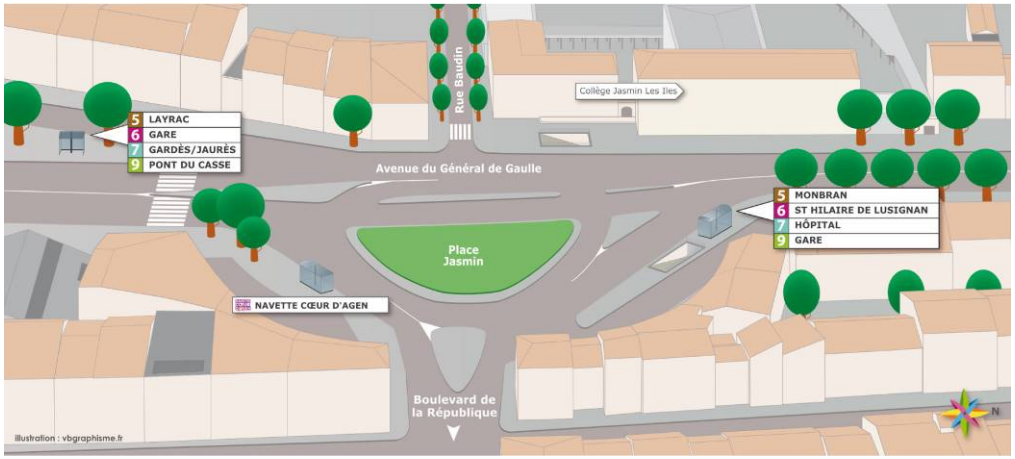


**Plan des principaux pôles d'échanges du réseau de transport**

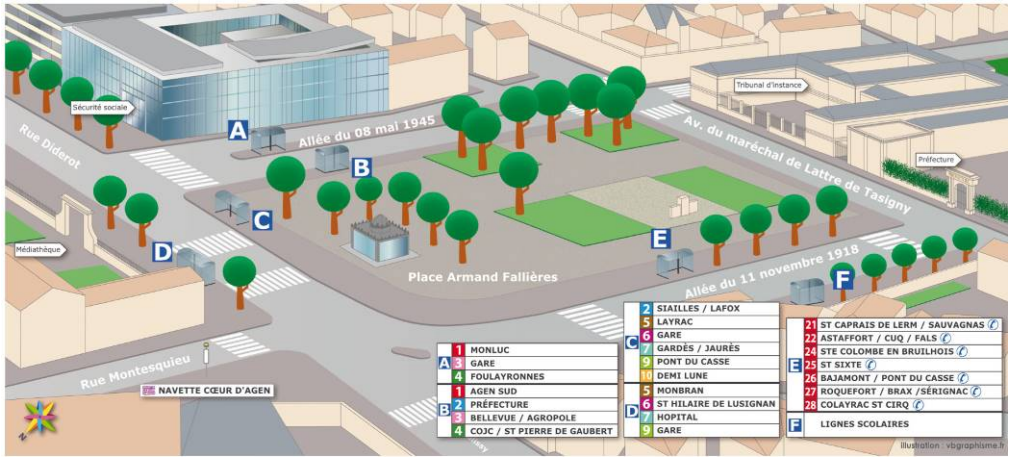
Gare



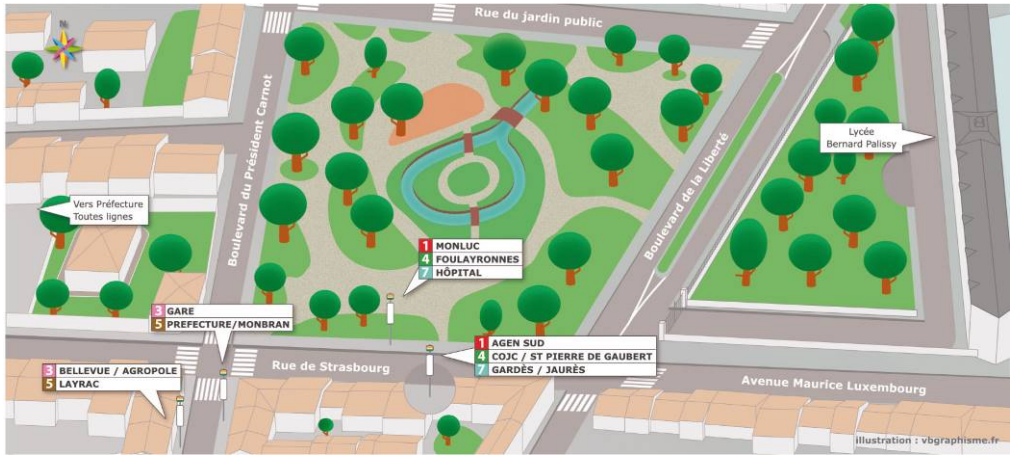

Jasmin



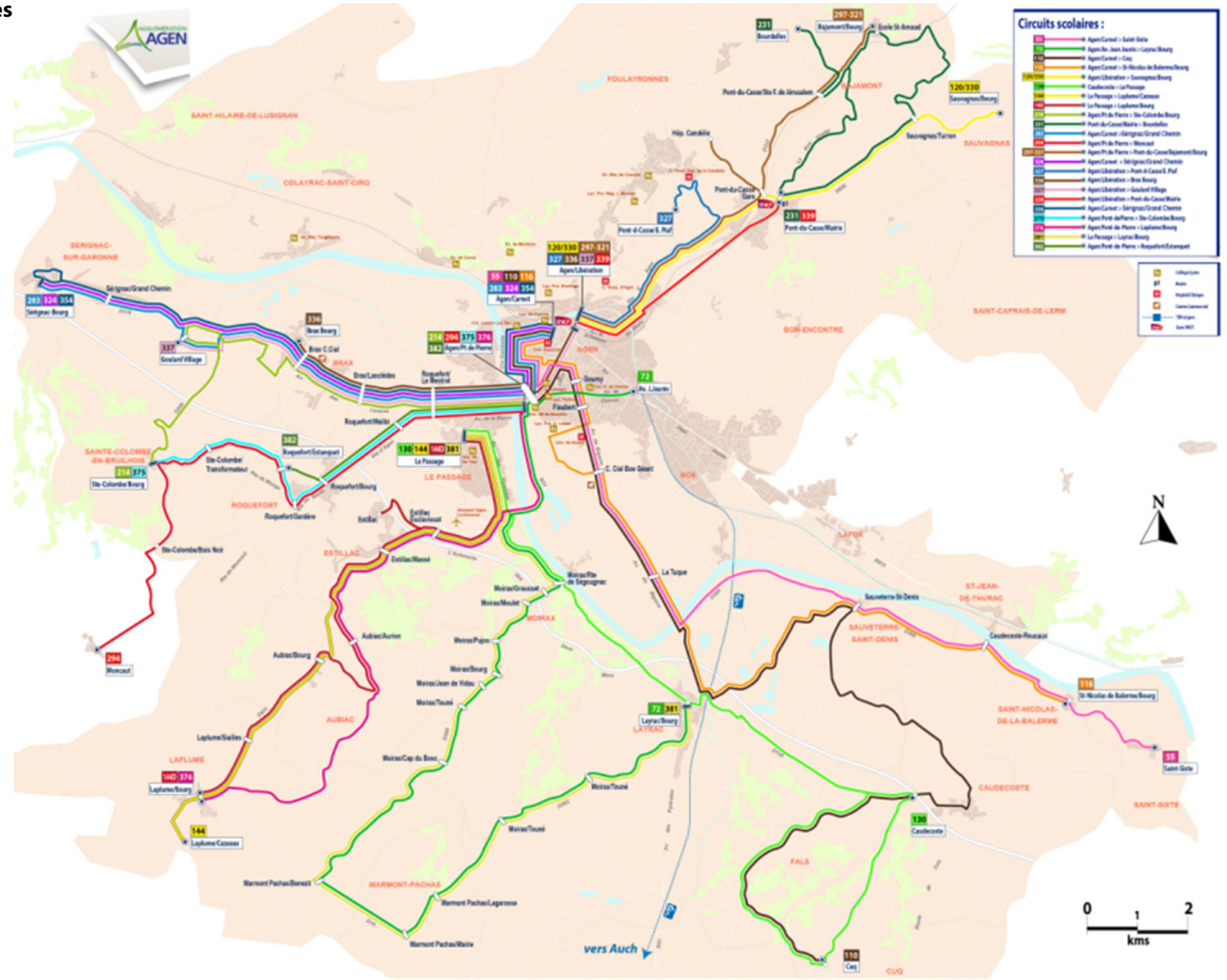

Préfecture




Jayan



**Plan des lignes scolaires (réseau existant)**



# 3. LES ORIENTATIONS ET LES ACTIONS

## 3.1 Enjeux et Orientations

L'élargissement du périmètre institutionnel à 29 puis 31 communes permet d'envisager **une plus grande cohérence entre l'offre de transports portée par l'Agglomération et les logiques de mobilités des personnes** (pour le travail, les loisirs, les achats …) sur le territoire, en englobant les besoins liés :

- aux communes de rive gauche de Garonne, secteur privilégié de développements,
- aux articulations entre les deux rives de la Garonne, avec notamment en perspective les futures relations à établir entre, d'une part les sites de grands projets (Technopole Agen-Garonne, gare LGV, nouvelle échangeur autoroutier), et d'autre part le cœur d'agglomération et la rive droite,
- à la desserte des parties Est et Sud du bassin d'emplois d'Agen.

**Cet élargissement marque également un changement notable d'échelle**, avec une superficie territoriale plus que doublée (de 212 km$^2$ à 455 km$^2$) et l'intégration de nombreuses franges périurbaines et rurales, constituées de bourgs et de quartiers habités, souvent peu denses et éloignés les uns des autres.

**Un nouveau réseau restructuré a été mis en place en 2013 dans ce contexte d'élargissement et de développement du territoire, date correspondant également à la mise en œuvre du 1er PLUi de l'Agglomération sur 12 communes.**

**3 orientations générales** guident la définition de ce réseau :

1. Structurer le réseau et le hiérarchiser pour mieux répondre à la demande et le rendre plus lisible pour les non usagers
2. Relier directement les grands pôles générateurs de trafic (zones d'habitat dense, zones d'emplois, zones d'enseignement notamment)
3. Rendre le transport collectif plus attractif sur le territoire de l'Agglomération et favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

L'objectif est d'assurer la desserte des flux domicile - travail et domicile - enseignement, de prendre en compte les flux de déplacements liés à la culture, aux sports et loisirs, et aux touristes/ visiteurs de l'agglomération.

Il s'agit d'inciter à des changements de comportements, en visant un usage plus aisé et récurrent du transport collectif à la place de l'automobile individuelle, et d'aller chercher les non usagers actuels de manière plus ambitieuse que le réseau précédent, qui été orienté principalement vers les personnes sans autre moyen de transport.

Le réseau de transport doit dont être efficace, accompagner le développement économique et social de l'agglomération, et en être une dynamique.

**Dans le cadre d'un périmètre de territoire communautaire aujourd'hui stabilisé, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre de ces orientations, pour continuer à rendre attractif l'ensemble du réseau de transports et le faire évoluer en cohérence avec les projets urbains.**

Dans le cadre de la révision-élargissement du PLUi et des objectifs de phasages exprimés dans le SCOT du Pays de l'Agenais, les programmations générales envisagées sur l'Agglomération, en termes d'offre de transport et de modes alternatifs à la voiture, sont les suivantes :

➔ **Temps 1 jusqu'en 2018 :**

- Consolidation et amélioration de l'offre de transports sur la base des aires générales de dessertes des lignes de bus (urbaines / TAD / scolaires / spécifiques) restructurées en 2013, et des sites d'échanges existants ou en cours de réalisation.

➔ **Temps 2 2018 – 2024 :**

- Adaptation et/ou déploiement des lignes urbaines régulières sur les secteurs structurants de développements résidentiels et économiques.
- Adaptation et optimisation du Transport à la Demande et des sites d'intermodalités, pour mailler les secteurs périurbaines et ruraux.

➔ **Temps 3 2025 – 2030 :**

Eléments de programmation à préciser ultérieurement en fonction de l'avancement des projets urbains et de grandes infrastructures, avec comme principales perspectives :

– Le plein déploiement des axes de transports associés au Technopole Agen-Garonne et au projet LGV ;

– Le développement global de l'offre de transports et d'intermodalités, selon une logique de "portes d'entrées urbaines" de l'agglomération et de cohérence "urbanisme / transport", permettant une augmentation significative de la part modale du transport collectif sur le territoire communautaire (rappel : objectif de 9% de part modale défini au SCOT du Pays de l'Agenais à l'horizon 2030).

➔ **Orientations transversales temps 1-2-3 :**

- Le renforcement des intermodalités et déplacements partagés.
- La communication, l'information et le conseil, pour favoriser l'acquisition de nouveaux comportements de mobilité.
- L'accessibilité du transport collectif.
- Le développement durable et la qualité du service.
- La tarification et la billettique
- Les outils réglementaires et fonciers

## 3.2 Mesures et actions

- **L'évolution et l'extension de l'offre de transport sur l'Agglomération.**

  – La consolidation du réseau actuel, mis en place en 2013 et plusieurs fois adapté depuis cette date, dans le cadre de la DSP Transport devant perdurer au moins jusqu'en 2018 :

    - l'affirmation des lignes urbaines maillant les zones d'habitat dense et reliant les principaux générateurs de déplacements du cœur d'agglomération resserré : le cœur de ville d'Agen, les pôles commerçants et d'activités d'Agen, Boé, Le Passage, Bon-Encontre, Castelculier, les grands équipements ;
    - la poursuite d'intégration des systèmes de transports et d'intermodalités destinés à connecter les secteurs périurbains et ruraux du territoire au cœur d'agglomération : lignes TAD, lignes scolaires ;
    - le maintien d'une offre répondant à des besoins spécifiques d'usagers (PMR), d'horaires et d'accès à certains équipements (Campus, ENAP, Hôpital, Agropole).

  – L'optimisation du fonctionnement des lignes structurantes pour renforcer la qualité du service notamment aux heures de pointe et renforcer la visibilité du bus en ville :

    - la prise en compte du bus (trajets et arrêts) dans le cadre des programmes d'aménagements et de sécurisations de voies :
      le programme *Agen cœur Battant*,
      . les programmes de réaménagements des grandes voies urbaines et de leurs carrefours (notamment : la RD813 Est, les avenues Bru-Colmar et Général de Gaulle à Agen, les avenues des Pyrénées, de Verdun, de la Marne au Passage, la RD13 à Foulayronnes, …),
      . les opérations de réaménagements des traversées de bourgs,
      . les projets de nouvelles voies structurantes en rive gauche, en prévision d'extensions futures du réseau urbain régulier.
    - la définition des solutions et outils techniques (voies réservées, gestion des cycles de feux, priorité aux feux, …) permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus, aux "points durs" de desserte et d'entrée du cœur d'agglomération.

– L'étude, la programmation et la réalisation d'un réseau développé et renforcé au-delà de 2018, afin de conforter le niveau de desserte au-delà du cœur d'agglomération resserré et d'accompagner le développement urbain de l'Agglomération.

Dans cette optique, seront à envisager et à définir :

- l'adaptation des lignes urbaines existantes en accompagnement de la densification urbaine, sur les communes de la première couronne rive droite (Bon-Encontre, Foulayronnes, Pont du Casse, Castelculier, Lafox, Colayrac, …) :
  . ajustement des trajets,
  . extension ponctuelles des lignes,
  . renforcement des fréquences.

- le déploiement des lignes urbaines régulières sur les secteurs périurbains d'extensions résidentielles et économiques en rive gauche ouest (Brax, Roquefort, Estillac, …),

- l'organisation de la ou des lignes de transports devant irriguer le site du TECHNOPOLE AGEN GARONNE,

- les modalités de dessertes combinées du TAG et de la future gare LGV, au croisement des territoires de Ste Colombe, Brax et Roquefort, de manière à assurer leur connexion avec les autres pôles économiques ou d'équipement et avec le cœur d'agglomération,

- l'adaptation et l'optimisation du Transport à la Demande desservant les bourgs et principaux secteurs d'habitat périurbains et ruraux :
  articulation avec l'évolution du réseau urbain,
  . création d'arrêts supplémentaires ou relocalisation de ceux existants,
  . aménagement de liaisons douces en lien avec ces arrêts,
  . identification et aménagement de sites d'intermodalité.

– Le partenariat avec les autres acteurs gestionnaires de réseaux de transports (opérateurs ferroviaires, Région, Département), afin d'articuler les différentes offres au service des usagers, pour travailler sur leur harmonisation et leur renforcement.

Ainsi, il pourra être étudié les possibilités de valoriser la ligne ferroviaire Agen – Périgueux, actuellement sous utilisée, pour un transport interurbain à courtes distances, desservant le nord-est de l'aire urbaine d'Agen (Pont du Casse, Bajamont, Laroque-Timbaut …), et offrir une alternative efficace à la route pour les liaisons avec le cœur d'agglomération

- **Le renforcement des intermodalités et des déplacements partagés.**

  – La poursuite du développement de la gare d'Agen et l'affirmation de son rôle de Pôle multimodal de centre d'agglomération.
    - à court et moyen terme, des aménagements facilitant l'interopérabilité entre les modes de déplacements (augmentation de l'offre en stationnements, accessibilités vélos et piétonne facilitée, capacité d'accueil en bus, cars, taxis, bornes de recharge électrique, …),
    - à long terme, la mise en œuvre la liaison avec la future gare LGV prévue en rive gauche, dont les modalités (navette ferroviaire envisagée dans le projet GPSO) sont à préciser.

  – La réalisation de nouveaux parkings relais intermodaux (P+R), avec 4 sites d'ores et déjà en cours d'aménagement ou envisagés :
    - Bellevue (Le Passage d'Agen) en entrée sud en lien avec l'échangeur autoroutier (réalisé en 2017),
    - Agropole/Aéroport (Estillac), en entrée sud-ouest et en lien avec ce secteur économique,
    - Gardès (Boé), en entrée urbaine sud, en provenance de Layrac,
    - Camélat (Colayrac St Cirq) en entrée nord-ouest, en lien avec les grandes infrastructures (RD813, RN1021 et ses prolongements …).

    Ces projets pourront être ajustés dans leur localisation et complétés par la suite en fonction des évolutions du réseau de transport, en visant :
    - des positionnements aux principales entrées d'agglomération et du cœur urbain,
    - la coordination avec une fonction de covoiturage,
    - l'opérabilité entre lignes urbaines, de TAD et scolaires,
    - une tarification (si elle existe) incitative, avec au minimum un accès gratuit pour les détenteurs d'un titre de transport,

  – Le développement des aires de covoiturage, pour organiser une pratique en fort développement et coordonner les initiatives publiques (notamment celle du Conseil Départemental 47) et privées dans ce domaine.
    Il s'agit de faire du covoiturage un mode de déplacement à part entière, en tant qu'il permet d'élargir le panel de solutions pour se déplacer, d'optimiser l'utilisation du réseau routier (par l'augmentation du taux d'occupation par véhicule), de répondre aux problématiques de coûts individuels des déplacements, et potentiellement d'être coordonné avec l'accès aux réseaux de bus.

    2 types de sites sont à envisager :
    - les aires positionnées le long des axes principaux de circulation et aux carrefours importants, qui facilitent le regroupement des "covoitureurs" et permettent différents types d'itinéraires : échangeurs autoroutiers (*aménagement en cours à l'échangeur actuel, en cours d'étude pour le projet d'échangeur Ouest)*, RN21-1021, axes départementaux principaux (RD813, RD656, RD119, …). Sur ces lieux très porteurs, empruntés par de nombreux actifs transitant sur le bassin d'emplois, il sera à priori privilégié la mutualisation sur un parking privé ou public existant ou bien un aménagement dédié, en fonction des capacités attendues ;
    - les aires positionnées dans les périphéries de villes et dans les bourgs, plus aisément accessibles par les piétons et cyclistes, et pouvant drainer sur des itinéraires routiers secondaires. Il sera ici privilégié l'identification et la valorisation des aires de stationnements ouvertes au public qui sont sous-utilisées en journée.

Le "Schéma départemental des alternatives à l'usage individuel de la voiture" étudié en 2011-2012 (étude association "*Au Fil des Séounes*" et *MobiGis*), identifie et priorise la création d'aires de covoiturage sur certaines communes de l'Agglomération. Ce schéma servira de guide pour établir les choix futurs d'aménagement et de localisation d'aires (une 10aine envisagées à ce jour), suivant les opportunités, besoins et pratiques observées localement :

- *priorité 1* : Saint Hilaire de L., Sérignac sur Garonne, Brax, Ste Colombe, Moirax, Castelculier, Bon-Encontre, Saint Caprais de L., Foulayronnes.
- *priorités 2 et 3* : Estillac, Roquefort, Laplume, Aubiac, Layrac, Pont du Casse, Lafox.

❑ **La communication, l'information et le conseil.**

– Le développement et la modernisation de l'information voyageur mobilisant des moyens classiques et numériques (centrale de mobilité, application sur smartphone …), destinés à améliorer la lisibilité de l'information sur les offres existantes en transports collectifs, les horaires et disponibilités des bus, les autres modes de déplacements alternatifs à promouvoir (vélo, marche, covoiturage, autopartage …)

– La mise en œuvre d'opérations de communication et de "séduction", par l'évènementiel (tel que le "*Challenge de la mobilité*" organisé chaque année sur la thématique des déplacements domicile/travail), l'affichage, les supports papier …,

– L'encouragement à la mise en œuvre de Plan Déplacements d'Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA), tels que déjà engagés par plusieurs employeurs importants (ERDF/GRDF, MACIF, UPSA, DDT, Agen Habitat, ville d'Agen, l'Agglomération elle-même), par :
  - des démarches d'appui et partenariale de l'Agglomération avec les structures qui souhaitent s'engager,
  - des démarches d'informations et commerciales en direction des employeurs et des salariés,
  - des incitations tarifaires pour l'usage du réseau de transport urbain et/ou des vélos en location.

❑ **Le développement durable et la qualité du service**

– Le développement durable au cœur de la gestion du réseau et de son image auprès du public : en termes de véhicules, de politique énergétique et de gestion et de management (outils, social, reporting, process etc.),

– Le développement des modes doux et de leurs itinéraires sécurisés, en complément et en coordination avec les bus, les parkings relais et/ou de covoiturage,

– La qualité du service pour les usagers (propreté, ponctualité, qualité commerciale etc.), les non usagers (image attractive à développer) et pour la collectivité (rapports, partenariat dynamique à mettre en place, propositions d'améliorations etc.).

– La sécurité du réseau avec une compétence médiation-contrôle de titre et lutte contre la fraude internalisée par l'entreprise en charge des transports urbains, ce dans un souci de cohérence de la politique globale des transports urbains en accompagnement du programme de vidéosurveillance mis en place dans les bus et pour une professionnalisation de cette activité.

❑ **La tarification et la billetterie**

– Les principes de tarification (sous réserve d'ajustement ultérieurs dans le cadre de la future DSP Transport)
  - une politique tarifaire incitative, simplifiée et lisible pour les usagers,
  - une gamme "tous public" comprenant un ticket unité, un titre 10 voyages, un Pass journée, des abonnements mensuel et annuel,
  - des tarifs réduits en abonnements mensuel et annuel pour les jeunes (non étudiants/actifs) et les séniors,
  - des tarifs spécifiques à bas coût pour les scolaires et lycéens (abonnement avec 1 aller-retour jour ou illimité),
  - une réduction de 50% sur les abonnements pour les bénéficiaires de la CMU complémentaire,
  - la gratuité pour les bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH) et allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA)
  - le maintien de la gratuité de la navette "Cœur d'Agen",
  - la gratuité d'accès aux parkings relais P+R pour les détenteurs d'un titre de transport.

– Les principes de la billetterie (sous réserve d'ajustement ultérieurs dans le cadre de la future DSP Transport)
  - un système central supervisant l'ensemble des équipements du système billettique,
  - 3 types de titres : titres sans contact pour les abonnements, billets magnétiques pour les titres « journée » et carte de 10 voyages, ticket unités papier
  - un système de vente et d'émission de titres de transports élargi, basé sur :
    . l'agence commerciale actuelle,
    . un système classique de vente à bord des bus,
    . des dépositaires localisés dans les principales communes autour d'Agen,
    . un système de vente par Internet, pouvant concerner les cartes d'abonnement sans contact.
  - un système de validation et de contrôle des titres

❑ **La mobilisation des outils réglementaires et fonciers.**

Dans le cadre du PLUi révisé et de ses futures évolutions, seront mis en œuvre les outils contribuant à la réalisation des orientations fixées :

– les réservations (emplacements réservés) ou préservations (zones spécifiques type UE, ou zones non constructibles en attente) de terrains non encore acquis par la puissance publique, nécessaires à la réalisation des aménagements viaires, d'aires de stationnements et cyclables programmés,

– La planification et l'organisation cohérente des sites d'urbanisation future (via les OAP aménagements, des ZAC, l'instruction des permis de lotir),

– La prescription de densités bâties minimales sur les principaux sites de développements résidentiels et/ou proche des axes de transports, pour optimiser les futurs investissements en matière de transports et de réseaux divers.

# B/ LE DEVELOPPEMENT DES MODES DE DEPLACEMENTS VELOS ET PIETONS

## 1. LES ORIENTATIONS ET ACTIONS

❒ **L'utilisation du vélo en ville est une alternative à la voiture et un maillon complémentaire aux transports en commun**. En effet,

- c'est un moyen de locomotion idéal pour les trajets de courtes distances (3 à 5 Km) lorsqu'on sait que 50% des déplacements sont des trajets inférieurs à 5 km,
- le vélo améliore le cadre de vie et la qualité de vie et préserve l'environnement, car est un facteur important de réduction des pollutions de l'air et sonore engendrées par le trafic automobile,
- il permet de sécuriser les déplacements, dès lors que des aménagements sont prévus adaptés à la circulation générale environnante,
- il renforce l'attractivité du territoire, et constitue un autre moyen de découvrir les villes, bourgs et leurs environs.

❒ Dès 2000, **la ville d'Agen a établi un Plan Vélo** définissant une trame d'itinéraires sur l'ensemble du territoire communal et ses principes de réalisation.

La ville-centre possède ainsi à ce jour un réseau cyclable relativement étoffé et qui continue à se développer. Ce Plan Vélo sert encore aujourd'hui de fil conducteur aux réalisations d'aménagements cyclables sur le territoire communal et en relation avec les communes voisines de la plaine de Garonne.

Il faut noter que depuis septembre 2011, le double-sens cyclable a été instauré en centre-ville d'Agen dans l'ensemble de la zone 30 (hormis quelques rues désignées).

❒ Afin développer plus fortement la dimension cyclable à l'ensemble des communes de l'agglomération, et dans le prolongement de la démarche de Plan de Déplacements Urbains initiée en 2002, l'Agglomération a engagé en 2007-2008 l'étude de son **Schéma Directeur "Vélo"**.

Les études ont porté dans un premier temps sur la définition d'un réseau cyclable à l'échelle des 7 communes faisant partie de la communauté en 2008 (Agen, Boé, Bon-Encontre, Colayrac-St Cirq, Foulayronnes, Layrac et Le Passage), et la mise au point d'une Charte d'aménagement cyclable.

Depuis cette date, les différentes étapes d'élargissement de l'Agglomération ont imposé l'engagement d'études et de consultations complémentaires avec les communes et les partenaires associés, pour assurer la mise à jour du contenu du Schéma à l'échelle du territoire institutionnel. A ce jour, le travail de mise au point du **Schéma Directeur Vélo pour l'Agglomération à 31 communes est en cours de finalisation**.

Sont présentés dans les pages suivantes (sous réserve d'ajustements et de compléments ultérieurs):

- La carte générale du réseau d'itinéraires du Schéma Directeur Vélo, selon son état d'avancement à la date d'établissement du présent document,
- La Charte d'aménagement cyclable de l'Agglomération d'Agen

❒ **Les objectifs poursuivis dans le cadre du Schéma Directeur Vélo sont les suivants :**

– Le développement de l'usage du vélo en déplacements de courtes ou moyennes distances, dans la perspective d'une augmentation significative de sa part modale sur le territoire communautaire (rappel : objectif de 11% de part modale défini au SCOT du Pays de l'Agenais à l'horizon 2030, soit une croissance de 5 points par rapport à la situation 2009)

Dans cette optique, sont pris en compte dans les travaux du schéma :

- les besoins quotidiens (liaisons domicile-travail, domicile-école), ainsi que les pratiques de loisirs et touristiques,
- les secteurs de la plaine de Garonne (rives droite et gauche), le plus favorable au mode vélo compte tenu de sa géographie, des densités bâties et des proximités urbaines (résidentielles, économiques, d'équipements) existantes ou envisagées dans le PLUi,
- …mais également le déploiement d'itinéraires sur les secteurs périurbains et ruraux. Le fort développement actuel du vélo électrique constitue une donne nouvelle qu'il s'agit de prendre en compte dans la mise au point et les suites à donner au Schéma Vélo, puisqu'il offre la possibilité d'élargir la gamme d'usagers et de pallier les difficultés liés à la topographie et aux distances.

– La constitution d'un réseau global et continu d'itinéraires cyclables, associant les axes structurants d'intérêt départemental ou communautaire, et les principaux maillages intercommunaux et communaux.

Ce réseau a vocation à intégrer les espaces dédiés aux cyclistes (pistes et cheminements séparés de toute circulation automobile), ainsi les voies à faible circulation et/ou sécurisées (bandes cyclables, zones 30 …) permettant :

- l'amélioration de l'accessibilité cyclable aux pôles d'emplois, aux pôles de commerces et loisirs, et aux grands équipements,
- la résorption des discontinuités cyclables existantes, comprenant le traitement ou l'évitement des axes et des points (carrefours) dangereux,
- les liaisons et dessertes locales, en coordination avec le maillage fin de voies et de cheminements aux échelles infra-communales.

Tel que défini à ce jour et en dehors des itinéraires existants, il est conçu comme un schéma de principe devant servir de guide pour les maîtres d'ouvrages dans le cadre de leurs programmations de rénovation ou réfections de voiries, et de conception des voies nouvelles.

Le Schéma intègre les axes d'itinéraires cyclables de longue distance portés par les collectivités régionale et départementale, dans le cadre de leurs schémas de voies vertes et cyclables, dans une optique de grands itinéraires touristiques : la voie verte du Canal de Garonne, les liaisons le long du fleuve, la liaison Agen – Auch via la vallée du Gers.

– La mise en œuvre de la Charte d'aménagements cyclables de l'Agglomération, conçue comme :

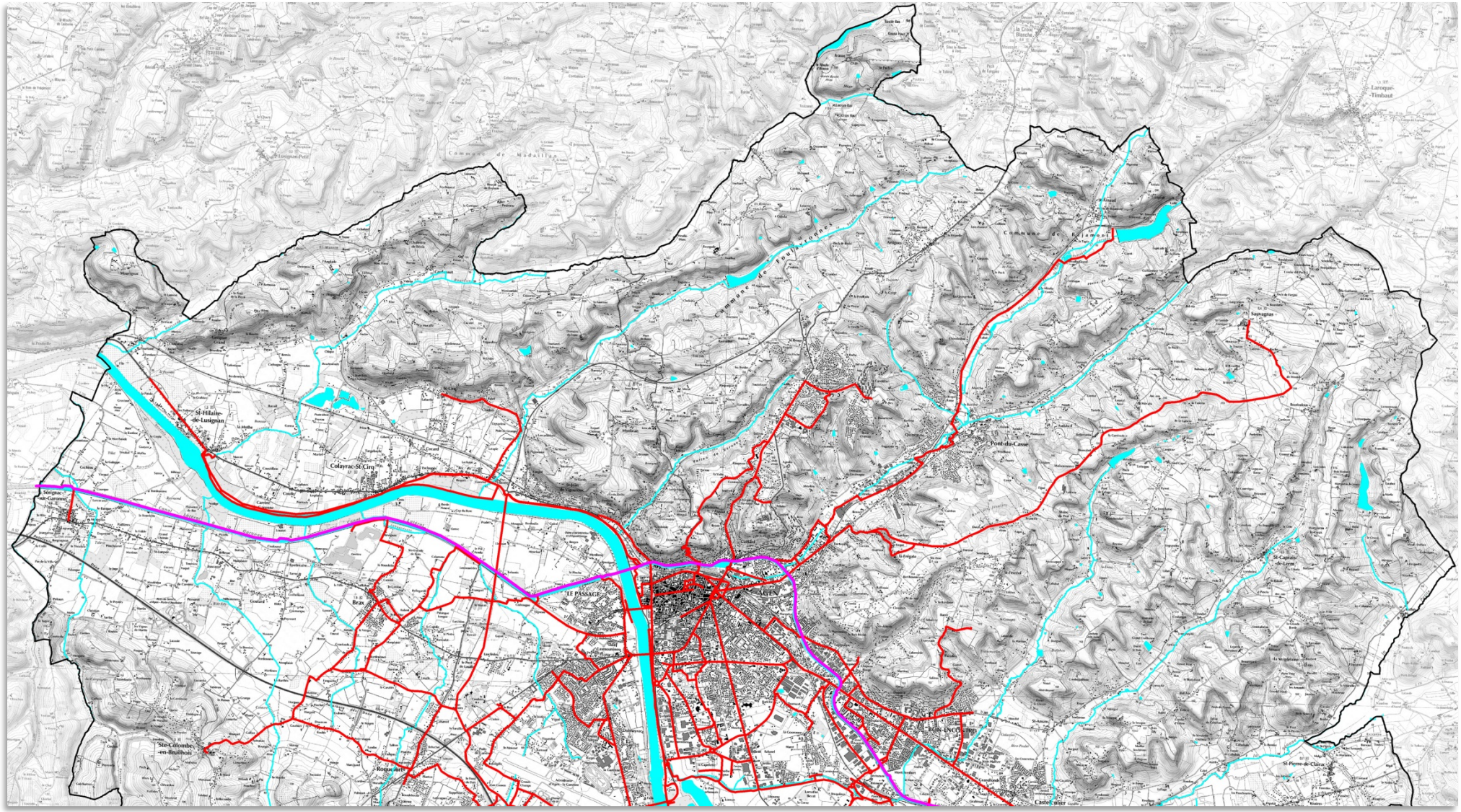
- un guide commun pour l'amélioration de la cyclabilité des espaces publics et des espaces privés ouverts au public,
- un outil contribuant à la sécurisation des voies et à la modération des vitesses,
- un document non figé, devant s'adapter à l'évolution des réglementions nationale et locales (règlements de voiries …).

– Le développement du service "Tempo" de location de vélos (actuellement une 40aine de vélos, dont 10 électriques) en corrélation avec le développement du réseau et des pratiques cyclables : effort sur la communication, création de nouvelles vélos stations (une à la gare d'Agen), évolutions tarifaires …

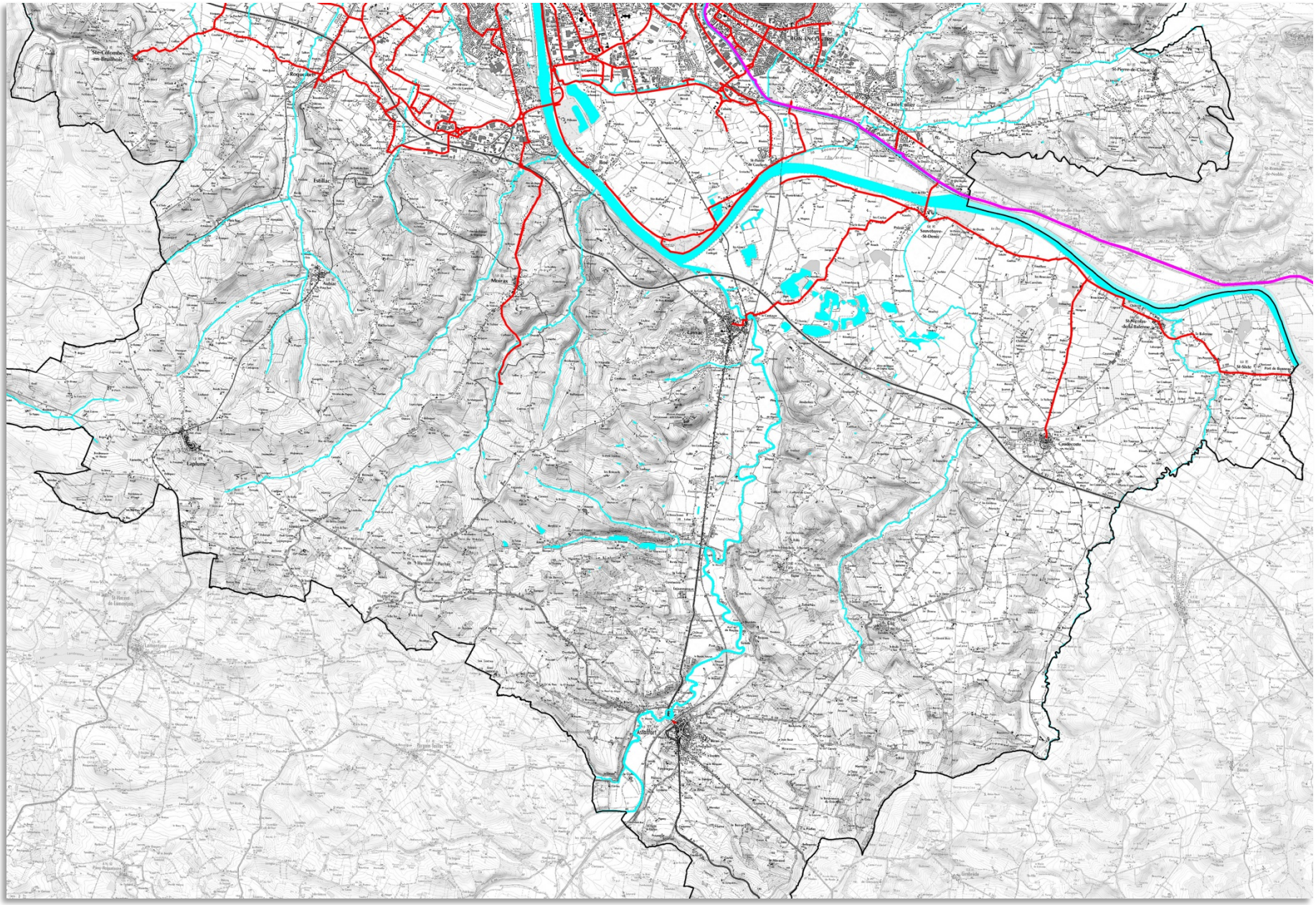
## 2. CARTE GENÉRALE DU SCHÉMA DIRECTEUR VELO

(projet fin 2016 – carte comprenant les principaux itinéraires aménagés ou en projet des communes)

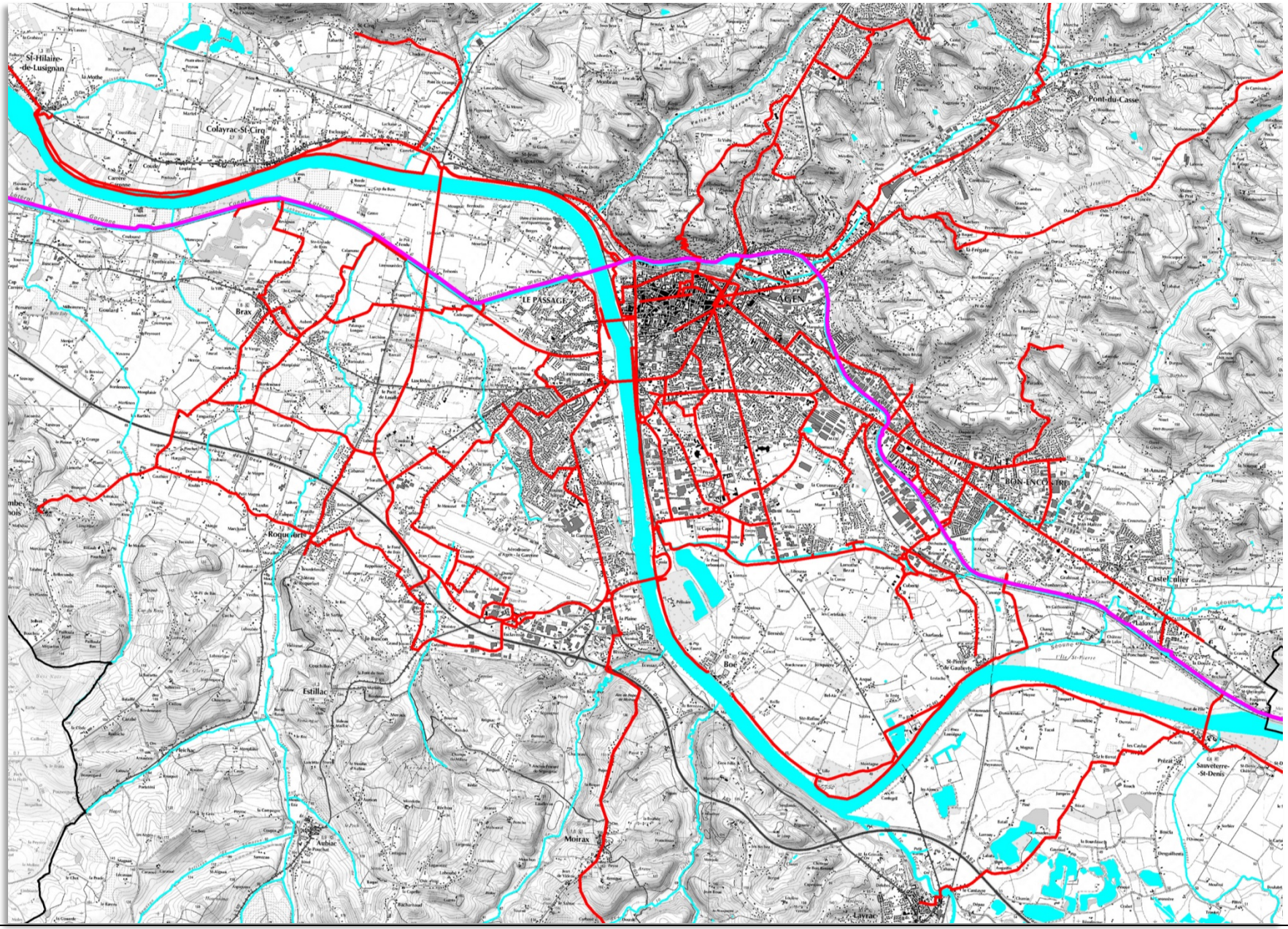
➢ ***Partie Nord***



➢ ***Partie Sud***



➢ ***Partie Centrale***



## 3. CHARTE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DE L'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# INTRODUCTION

## *Se déplacer à vélo…*

*Les itinéraires et les aménagements cyclables ne peuvent être programmés et fonctionner que s'ils répondent aux besoins des usagers.*

• **Un itinéraire sécurisé** avec des aménagements adaptés par rapport à la circulation et sa vitesse. L'aménagement lui-même doit être sûr, sans obstacles pour le cycliste (caniveaux, rails, abaissement de trottoirs …) et entretenu (feuilles mortes glissantes en temps de pluie, nids de poule…). Il doit également permettre l'écoulement des eaux de pluies, par exemple. Une réflexion particulière doit être menée en matière d'aménagement cyclable : où, quel type et quels critères de conception (enrobé, végétation, écoulement des eaux…).

• **Un itinéraire cohérent**. Il ne s'agit pas de faire des aménagements ponctuels sans liens possibles. Un réseau n'est pas obligatoirement aménagé dans son intégralité. Mais le cycliste doit pouvoir successivement emprunter une bande, une piste ou une voie de desserte. Les pôles doivent être desservis par le réseau cyclable et des points de stationnement doivent être présents à proximité.

• **« Un itinéraire sans détours inutiles »** est un critère qui consiste à envisager pour les cyclistes le chemin le plus direct et le plus court.

• **La notion d'itinéraire attractif** est très importante dans la mesure où le cycliste réagit comme le piéton. Il se sent vulnérable et ne possède aucun habitacle de protection. Les usagers du vélo vont favoriser les passages éclairés, lisibles, entretenus et dont l'environnement est sécurisant et attrayant. De plus l'itinéraire doit répondre à la demande : la desserte des pôles générateurs.

• **Les itinéraires doivent être confortables** c'est-à-dire entretenus, encore une fois et jalonnés. Ils doivent éviter les zones présentant un trop grand dénivelé par exemple où la cohabitation trop forte avec les poids-lourds.

# INTRODUCTION

## *Des avantages à promouvoir…*

- **Un mode de déplacement écologique…** Les transports contribuent à l'augmentation de la pollution de l'air. Ils sont responsables de 20% de la concentration en CO2 et plus de 60% pour le CO. Réduire l'utilisation de la voiture est au centre des problématiques autour du développement durable en milieu urbain. Le vélo est le mode de déplacement le plus écologique, il ne pollue pas.

- **Un mode de déplacement rapide…** Selon plusieurs sources, un cycliste roule en moyenne à une vitesse de 14 km/h. Le vélo est le moyen de transport le plus rapide en milieu urbain dense sur des distances allant jusqu'à 2 km. Plus de la moitié des transports urbains en voiture sont inférieurs à 3 km, le vélo est donc en ville le moyen idéal pour se déplacer, surtout aux heures de pointes. Le cycliste n'est pas tributaire des bouchons, des attentes et de la recherche de stationnement.

- **Un mode qui consomme peu d'espace…** Le vélo consomme en moyenne 5 fois moins d'espace que la voiture. Une voiture en stationnement occupe environ 10 m² alors qu'un vélo occupe 1 m² maximum. A l'arrêt, un vélo consomme 8 fois moins d'espace par personne que la voiture.

- **Un mode bénéfique pour la santé…** Faire du vélo est une activité physique douce et accessible à tous. Sa pratique est saine et prévient des maladies cardio-vasculaire (1/2 heure de vélo par jour permettrait de réduire ce risque par 2). Pratiqué de manière régulière et modérée, le vélo facilite la digestion, l'irrigation du cerveau, le maintien musculaire et les capacités respiratoires. Un automobiliste respire environ 2 fois plus de CO qu'un cycliste et 50% d'oxyde d'azote en plus.

*La pratique du vélo est enfin une activité de plein air, accessible à tous les âges et à toutes les classes sociales. Ce mode permet une autonomie et un déplacement de porte à porte. Les frais de transport sont réduits et le stationnement vélo est gratuit. Le vélo est de plus un véhicule silencieux qui ne détériore pas le cadre de vie.*

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

## Les bandes cyclables

**• Unidirectionnelles :**

Ces voies strictement réservées aux cyclistes sont matérialisées par un marquage en pointillés sur la chaussée **dans le sens / ou à contresens** de la circulation automobile → *Il n'y a pas de séparation physique avec la voie VP.*

**• Bidirectionnelles :**

Ce type d'aménagement est à proscrire quand la bande cyclable n'est pas implantée à gauche de la circulation dans une voie à sens unique. Dans tous les autres cas, le cycliste, entre la chaussée et la voie cyclable longeant le trottoir, risque des chocs frontaux avec les véhicules.

**• Contre sens cyclable :**

« Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés » . Ils ont de grands intérêts pour la continuité des itinéraires.

*On constate que si la bande cyclable a une largeur ≥ 2m, elle risque d'être confondue avec une aire de stationnement ou utilisée dans les deux sens ce qui est particulièrement dangereux.*

## Les pistes cyclables

**• Unidirectionnelles :**

Elles sont généralement aménagées sur trottoir ou en site propre. La piste aménagée sur trottoir peut être positionnée côté chaussée si le trottoir est bordé de commerces ou si le nombre d'entrées cochères est élevé (sous réserve d'atténuer les dépressions au droit des accès).

Le positionnement d'une piste cyclable sur trottoir côté immeubles est intéressant dans le cas d'un stationnement longitudinal côté chaussée et si les accès riverains sur le trottoir sont limités et offrent une bonne visibilité réciproque.

**• Bidirectionnelles :**

Elles sont généralement en site propre ; ce type d'aménagement convient bien aux itinéraires de liaison inter-quartiers.

→ *Séparation physique avec la voie VP, logique fonctionnelle*

*La perception d'une sécurité offerte augmente la prise de risque en diminuant à la fois la vigilance de l'automobiliste et celle du cyclistes.*
*Tous deux ne s'attendent plus au conflit!*

# PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

## Les espaces mixtes

**• Les zones 30 :**

Ce type d'aménagement urbain rentre dans la logique d'un espace partagé. En diminuant la vitesse on diminue d'autant la vulnérabilité des usagers tout en créant une atmosphère propice à la cohabitation des modes.

***➔ Mise en place de zones de « quiétude »***

**• Les zones de cohabitation :**

Elles rentrent dans la même logique que les zones 30 mais sont plus orientées sur des logiques de loisirs et de promenade.

***➔ Mise en place d'un espace « ludique »***

**• Les couloirs bus avec circulation de cyclistes :**

Ce type d'aménagement permet aux cyclistes de raccourcir leur itinéraire en empruntant les couloirs réservés à la circulation des bus, qui doivent être néanmoins dimensionnés avec une **largeur adéquate.**

***➔ Utilisation de l'espace par les modes alternatifs***

**• Pour les trottoirs :**

Compris entre 3 m et 3 m 50, on peut autoriser ponctuellement une circulation mixte (cyclistes / piétons) en tenant compte des flux respectifs moyennant une signalétique qui indique aux cyclistes la rupture d'itinéraire et la priorité des piétons.

***➔ Cohabitation des usagers « doux »***

*Ces types d'aménagements sont à privilégier si les conditions de circulations le permettent, afin de garantir des conditions sécuritaires de qualité.*
*La cohabitation modale doit également être exclusivement réservée dans des emprises spatiales ne nuisant à aucun des modes concernés.*

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# ELEMENTS DE CHOIX

# ELEMENTS DE CHOIX

## Adéquation aménagements / typologie d'espaces

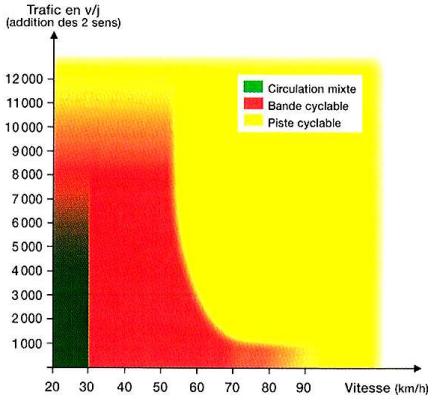
*Il n'existe pas de recette universelle ni de règle absolue permettant le choix immédiat d'une certaine typologie d'aménagement.. Mais certains critères peuvent déterminer des orientations à viser.*
*Le choix du type se fera notamment au regard de la* ***continuité*** *qu'il apporte (bienfait du contre sens par exemple), la* ***géométrie des voies, l'espace disponible, l'importance des flux, la visibilité réciproque, la réduction des vitesses, la lisibilité et la compréhension de l'espace, la propension à éviter les infractions****.*

**• Le trafic en urbain:**

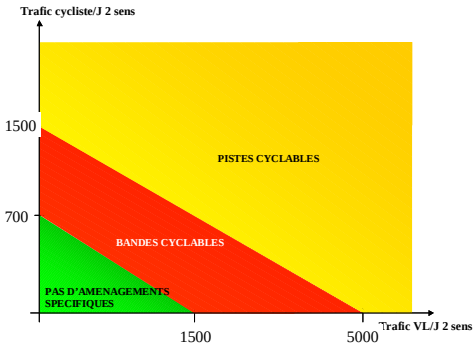
Les différent types d'aménagements possibles sont tout d'abord à envisager au regard de l'adéquation entre volume de trafic et vitesse pratiquée.

Plus les trafics seront importants et plus les vitesses seront fortes plus il faudra réfléchir à des réseaux sécurisés et à un meilleur partage de la voirie.

A contrario plus les vitesses seront faibles (et ce en dépit même du trafic supporté) plus la cohabitation modale sera facile.




***Nécessité de prendre en compte l'incidence du trafic PL → Penser à l'effet d'aspiration notamment en terme de confort de l'aménagement cyclable (bande ou piste plus large et écartée de la voie ; notamment en courbe et en pente***




**• Le trafic en inter urbain:**

Il est plus difficile d'aborder la problématique en milieu péri urbain du fait que ce dernier connaît une grande variation des densités et donc des phénomènes perturbants.

Les niveaux de service des infrastructures seront donc à envisager plus en terme d'adéquation trafic vélo par rapport à la charge de trafic VP.

D'autre part en milieu interurbain les vitesses pratiquées sont généralement plus importantes qu'en urbain, les emprises réservées aux infrastructures cyclistes devront donc viser à donner un maximum d'espace (tout en restant rationnel) pour favoriser la sécurité du déplacement.

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# SCHEMA DE POSITIONNEMENT

# ELEMENTS DE CHOIX

## Bandes cyclables unidirectionnelles dans une chaussée à 2 voies

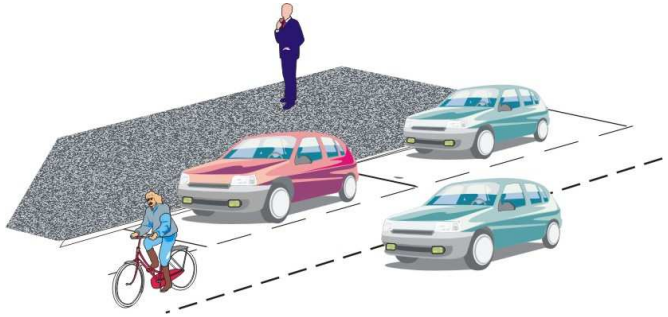
- **Faible coût de réalisation**
- **Attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes**

- **Problème des tourne-à-droite VL aux intersections**
- **Problème des tourne-à-gauche cyclistes dans les ondes vertes**

## Bandes cyclables entre voie de circulation et stationnement longitudinal

- **Facilite l'intégration aux carrefours**

- **Risque de chocs lors de l'ouverture des portières (chute sur la chaussée)**



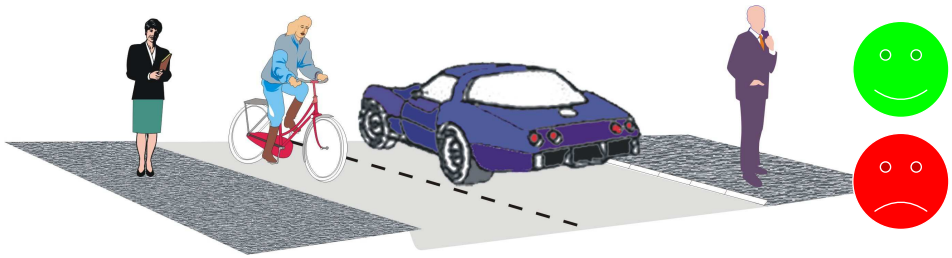
## Bandes cyclables entre stationnement et trottoir

- **Simplicité de mise en place (simple marquage)**
- **Protection du flux cycliste par les véhicules en stationnement**
- **Bonne visibilité sur l'ouverture des portières si implantation en contre sens**

- **Risque d'ouverture de portière (quand même sens)**
- **Difficultés d'insertion aux carrefours à cause des encoches de stationnement**
- **Mauvaise visibilité**

# ELEMENTS DE CHOIX

## Bandes cyclables à contre sens



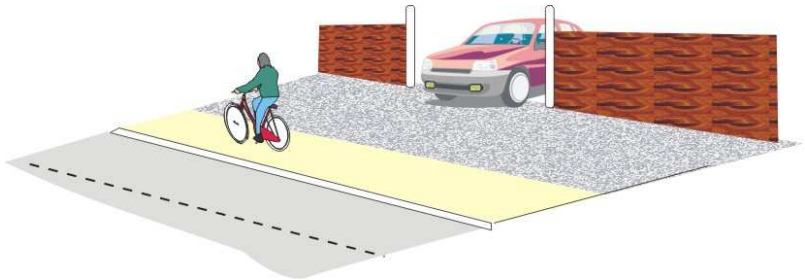
- Raccourcissement des parcours et perméabilité des quartiers
- Bonne visibilité cycliste côté conducteur
- Risque de chocs frontaux si beaucoup de circulation et sous dimensionnement de l'aménagement
- Problèmes de dépassement de cyclistes

## Bandes cyclables bidirectionnelles

- Facilite l'intégration aux carrefours
- Risque de choc lors de l'ouverture des portières (chute sur la chaussée)

# ELEMENTS DE CHOIX

## Pistes cyclables unidirectionnelles en avant du trottoir



- Permet de garder un espace piéton suffisant au bord du bâti (avantage pour les commerces)

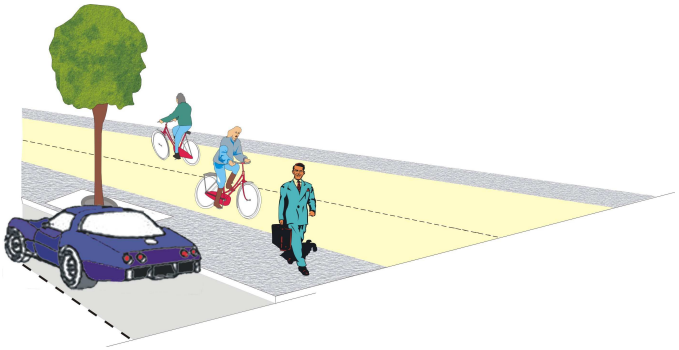
- Problèmes si accumulation d'entrées charnières
- Danger lors de l'ouverture des portières de voiture en stationnement (espace minimum de 50 cm, 70 cm recommandé)

## Pistes cyclables unidirectionnelles en arrière du trottoir

- Evite les dépressions au droit des entrées cochères
- Evite les chocs de portières

- Manque de visibilité sur les accès riverains
- Problèmes pour les commerces, vitrines…..

## Pistes cyclables bidirectionnelles



- Sécurité maximale en section courante

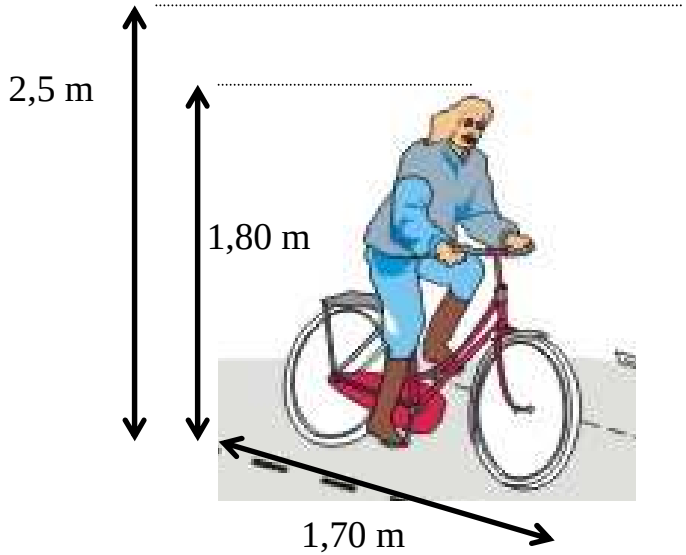
- Aménagements coûteux demandant de plus grandes emprises
- Danger lors de la réinsertion dans la circulation

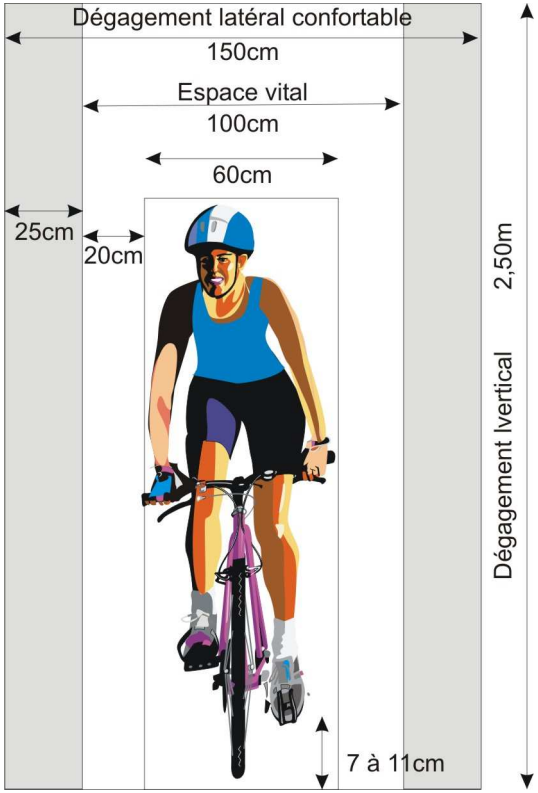
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# DIMENSIONNEMENTS

# DIMENSIONNEMENT

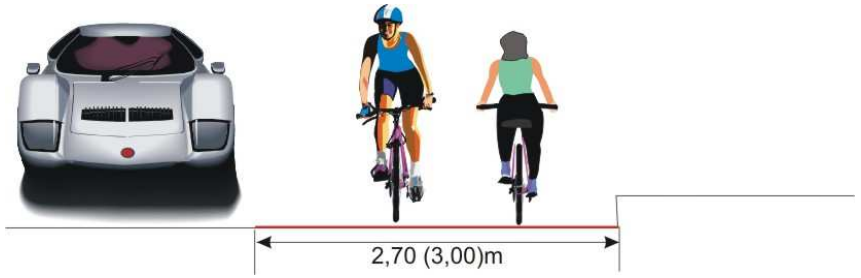
**Rappels sur les gabarits cyclistes**



# DIMENSIONNEMENT

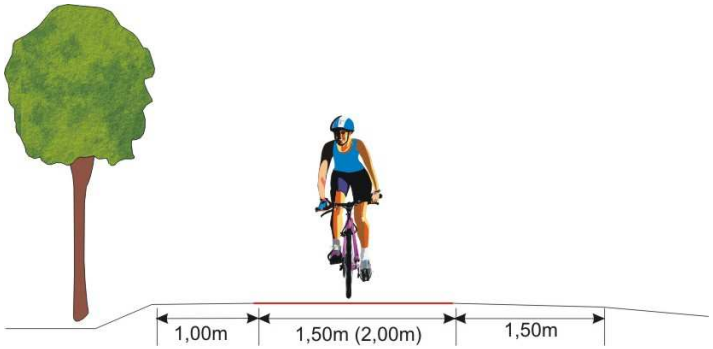
## Les bandes cyclables




| Type | Largeurs | Observations |
|---|---|---|
| Unidirectionnelle dans le sens de la circulation | 1,50 m | Largeurs entre fil d'eau et axe marquage |
| Unidirectionnelle à contre-sens | 1,50 m | Prévoir une surlargeur d'au moins 0,20 m si la piste longe du stationnement |
| Bidirectionnelle | 2,70 m à 3 m | Bandes bidirectionnelles à proscrire sauf à gauche de la circulation dans une voie à sens unique |

# DIMENSIONNEMENT

## Les pistes cyclables



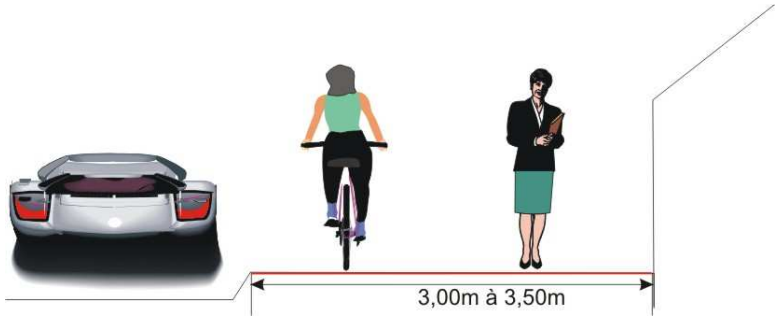
| **Type** | **Sens** | **Largeurs**<br>Trafic faible<br>(< 1 500 cyclistes / jour) | Trafic fort<br>(> 1 500 cyclistes / jour) | **Observations** |
|---|---|---|---|---|
| Unidirectionnelle | Sens unique | 1,50 m | 2,00 m | Sur trottoir : les pistes sont écartées de 0,50 m minimum de la bordure de la chaussée<br>En site propre : accotements latéraux de 1,00 m (minimum)<br>Dans tous les cas : dégagement de :<br>• 1,50 m au droit des bancs, 0,50 m au droit des corbeilles, mobiliers d'information, etc.<br>• 1,00 m pour les arbres |
| Bidirectionnelle | Double sens | 2,70 m | 3,00 m | |

# DIMENSIONNEMENT

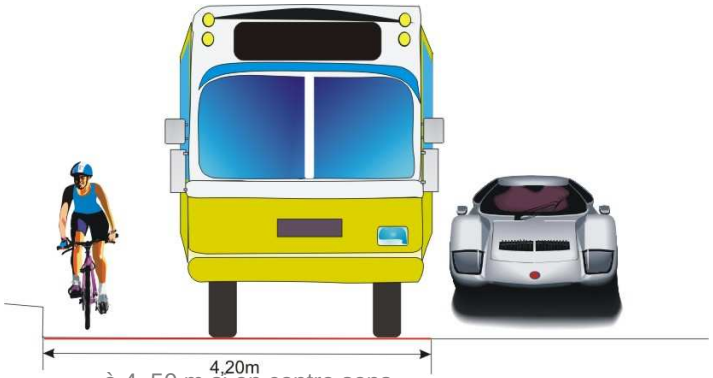
## L’espace mixte en rural

à 4 m si passage d’engins agricoles

## L’espace mixte en urbain




## Couloirs bus




à 4 ,50 m si en contre sens

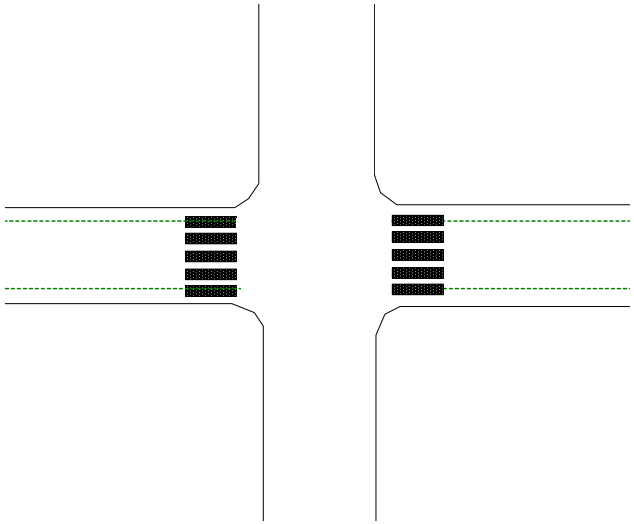
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

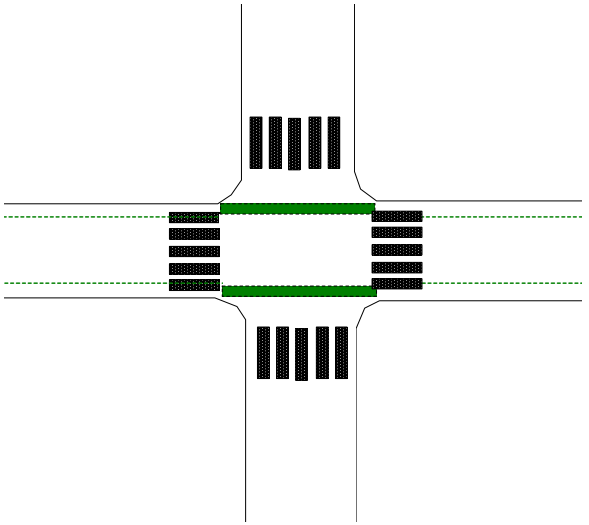
**Les bandes cyclables**
*Carrefours sans feux*

**• Sans axe prioritaire**



C'est le régime de la priorité à droite.
Il n'y a pas de marquage dans le carrefour (…afin d'éviter la confusion avec un marquage de priorité !)

**• Avec axe prioritaire**



Il y a continuité du marquage sur l'axe prioritaire uniquement.

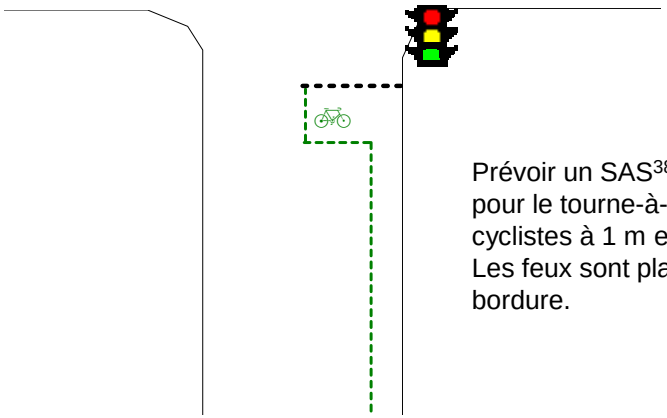
***Dans le carrefour, le marquage de la bande est en vert sur toute la surface ; la couleur verte a un rôle d'éveil ou de vigilance et non de repérage.***

# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

**Les bandes cyclables**
*Carrefours avec feux*

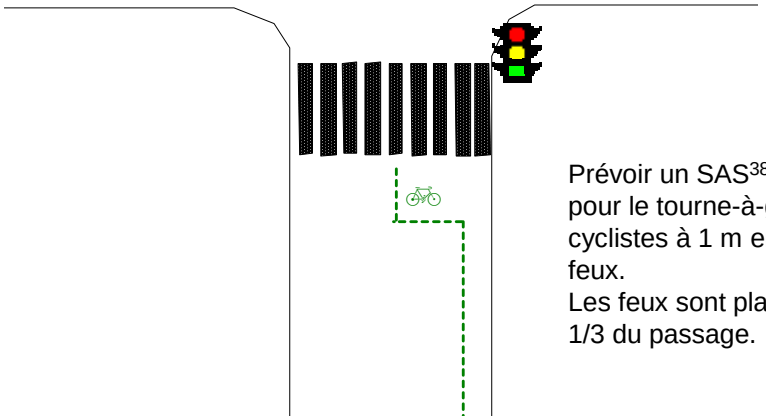
*Il n'y a pas de marquage dans le carrefour*

**• Sans passage piéton**



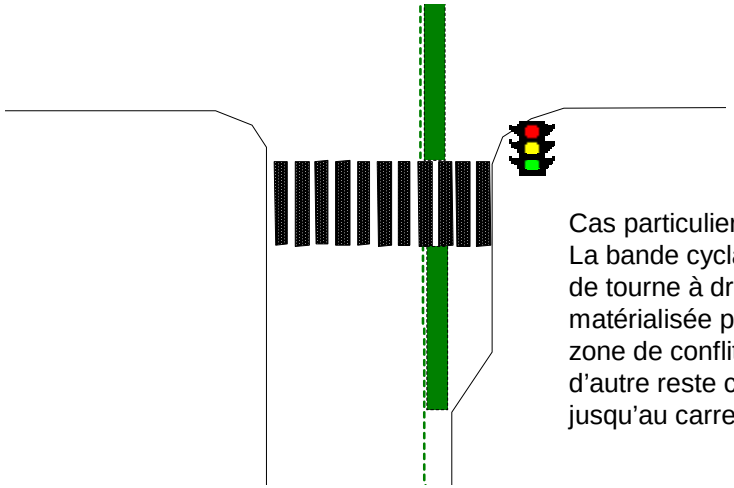
Prévoir un SAS[38] (2,5 m à 3 m) pour le tourne-à-gauche des cyclistes à 1 m en amont des feux.
Les feux sont placés à 0,9 m de la bordure.

**• Avec axe prioritaire**



Prévoir un SAS[38] (2,5 m à 3 m) pour le tourne-à-gauche des cyclistes à 1 m en amont des feux.
Les feux sont placés au 2/3 – 1/3 du passage.

**• Avec voie de tourne à droite**



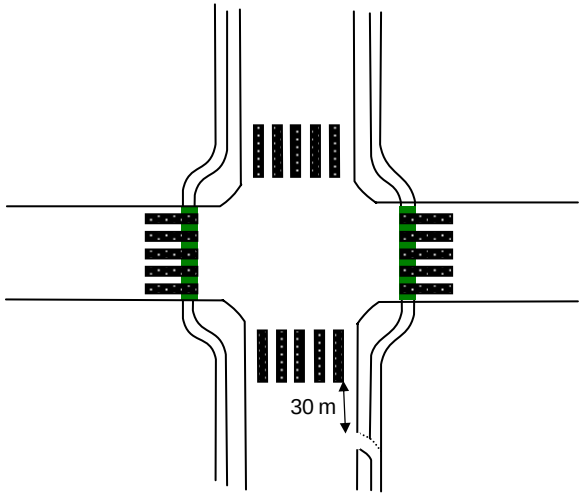
Cas particulier : les voies de tourne à droite.
La bande cyclable continue tout droit entre la voie de tourne à droite et la voie principale ; elle est matérialisée par une bande verte sur toute la zone de conflit. Le marquage linéaire de part et d'autre reste celui employé en section courante jusqu'au carrefour.

# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

## Les pistes cyclables

**Les traversées sont intégrées dans le flux piéton.**

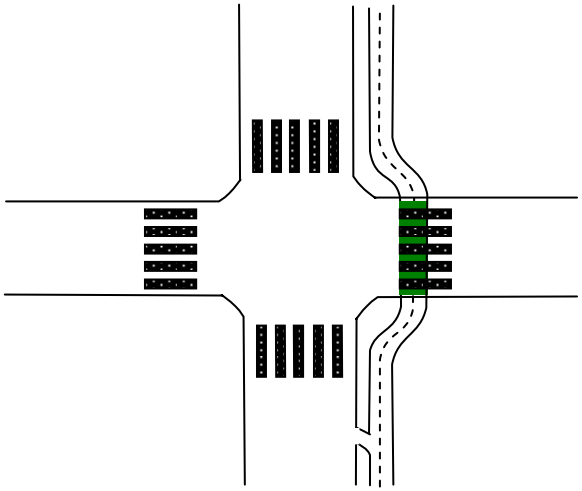
Les traversées de voies perpendiculaires sont intégrées dans le flux piétons au droit des passages pour piétons. La piste est matérialisée sur l'emprise du passage en amont des feux tricolores (> 1 m). Le positionnement de la traversée cyclable côté avant ou arrière du passage piétons est fonction de la position de la piste en section courante et de la taille des rayons du carrefour. Il faut chercher à éviter les entrecroisements piétons / cyclistes ainsi que les déhanchements de trajectoire.




En général, la largeur des passages piétons est de 4 m ; elle peut être portée à 5 m si les flux piétons sont importants. Dans le cas d'une piste cyclable bidirectionnelle, la largeur est portée à 6 m.

Cas particulier : le tourne à gauche des cyclistes.
Pour les cyclistes qui tournent à gauche vers une voie sans espace réservé.
Pour les 2 roues légers, il faut :

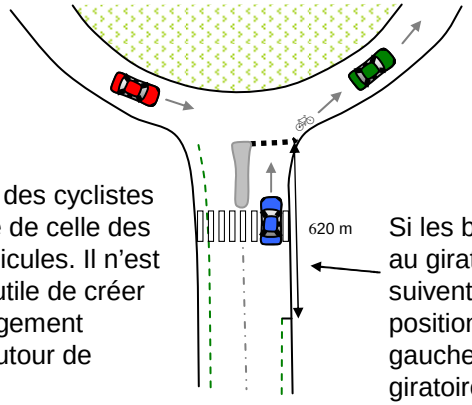
• soit prévoir une descente des cyclistes vers la chaussée à 30 m en amont du carrefour
• soit ne rien prévoir et dans ce cas la traversée ne peut se faire qu'avec les passages piétons.



# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

## Les bandes cyclables sur giratoires

**• Giratoires à faible flux de circulation et de géométrie restreinte (T < 5000 upv/j et R de îlot < 10m)**

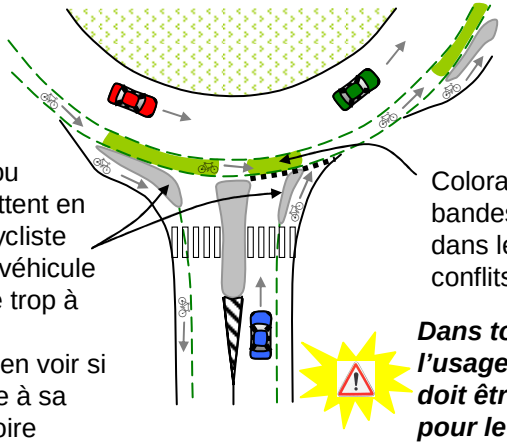



La vitesse des cyclistes est voisine de celle des autres véhicules. Il n'est donc pas utile de créer un aménagement cyclable autour de l'anneau.

Si les bandes cyclables mènent au giratoire, les cyclistes les suivent et se retrouvent mal positionnés pour tourner à gauche. Pour ce type de giratoire, il est donc préférable d'arrêter les bandes une vingtaine de mètres avant le giratoire.

*Lors de la création d'un itinéraire cyclable jalonné, il est préférable d'éviter les moyens et grands giratoires. L'intégration des cyclistes n'est envisageable que lorsqu'il est impossible de prévoir des parcours de substitution suffisamment courts et pratiques.*

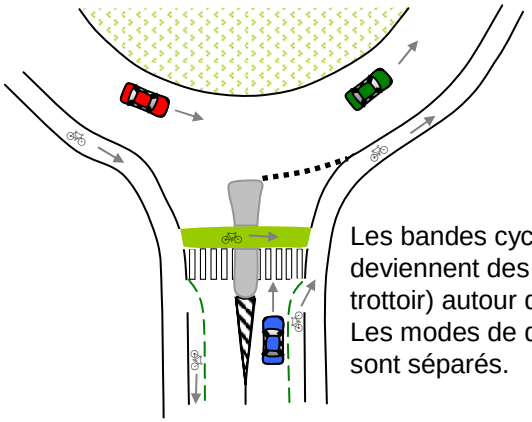
**• Giratoires à grand flux de circulation et de géométrie élargie (T > 5000 uvp/j et R de l'îlot > 10m) : 2 possibilités**



Ilots pavé bombés ou bordurés qui permettent en entrée d'éviter au cycliste d'être coincé par le véhicule qui entre et se serre trop à droite et en sortie à l'automobiliste de bien voir si le cycliste qui circule à sa droite quitte le giratoire

Coloration des bandes au moins dans les zones de conflits.

***Dans tous les cas, l'usage de cette bande doit être facultatif pour le cycliste***



Les bandes cyclables deviennent des pistes (sur trottoir) autour du giratoire. Les modes de déplacement sont séparés.

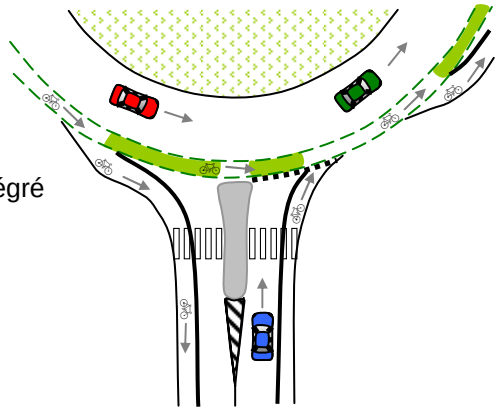
*Les traversées de chaussées sont matérialisées dans l'emprise des passages piétons. Dans le cas de traversées longues, il y a lieu de prévoir des îlots centraux accessibles de 2 m de largeur au moins et permettant un passage de front sur 5 m de largeur minimum (vélos + piétons dans les 2 sens). Le positionnement en retrait des passages devra permettre le stockage du premier véhicule entre l'anneau et le passage piétons.*

# TRAITEMENT AUX CARREFOURS

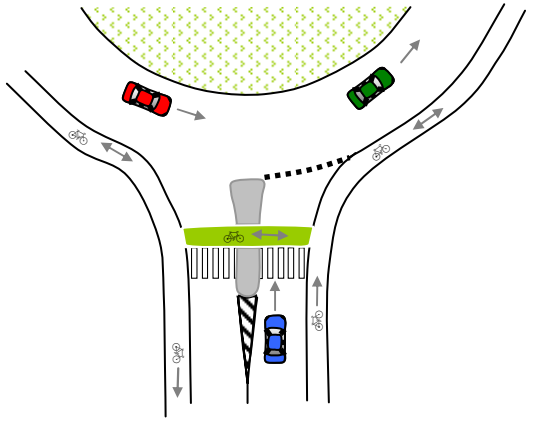
## Les pistes cyclables sur giratoires

**• Insertion directe sur le giratoire**

Le cycliste est intégré directement sur le giratoire.



**• Création d'un anneau circulaire en site propre**



Un anneau circulaire de 2 m minimum en site propre est prévu afin de limiter le nombre de branches à traverser en prenant le trajet le plus direct. Il a souvent été observé sur les giratoires équipés d'une piste cyclable que les cyclistes empruntaient l'anneau à contre sens. Des pistes bidirectionnelles au niveau de l'anneau sont donc nécessaires.

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# QUELQUES EXEMPLES DE DYSFONCTIONNEMENTS A EVITER

# DYSFONCTIONNEMENTS

## Pertinence et cohérence de l'aménagement

Il ne convient pas de faire un aménagement dans un but « quantitatif » mais réellement dans une logique qualitative. L'exemple ci contre démontre le fait d'une situation qui peut s'avérer préjudiciable. Une fausse impression de sécurité alors que l'aménagement n'a pas l'emprise nécessaire. Ce type d'aménagement aura tendance à canaliser le cycliste au bord du trottoir et dans le même temps à augmenter les vitesses des automobilistes qui pensent avoir un espace bien réservé…

## Continuité de l'itinéraire et traitement d'intersection

Le cas suivant démontre un marquage d'intersection qui interrompt brutalement la trajectoire du cycliste et remet en situation de priorité l'automobiliste débouchant de l'intersection.

Il conviendrait plutôt de décaler la ligne d'arrêt VP pour forcer l'automobiliste à porter attention à une possible arrivée d'un cycliste.

## Surdimensionnement de l'espace VP

On retrouve ici une entrée et sortie à 2 voies + 3 voies sur l'anneau qui suscite un danger au niveau du croisement des véhicules. D'autre part, l'absence de couleurs différenciant la voie cyclable est préjudiciable pour la perception des vélos et ne suscite pas l'attention des conducteurs envers ces derniers.

# DYSFONCTIONNEMENTS

## Profil de l'aménagement et pertinence vis-à-vis de l'espace

On soulignera sur cet exemple la volonté de créer un aménagement sécuritaire. Cependant, l'intention est gâchée par la typologie de l'espace dans lequel la piste s'insère. Le profil est perturbé par de nombreuses entrées charnières qui entraînent un effet de vague très inconfortable pour le cycliste. D'autre part, nombreuses sorties riveraines → Perturbation de l'ensemble des usagers de la voirie

## Obstacles et état du revêtement

Problème de nid de poule, de plaque … plus entretien des bandes notamment car moins visibles que les pistes. Il ne s'agit pas que d'un simple coup de peinture.

## Entretiens

Nécessité de préserver le niveau de service, exemple problème des feuilles, visibilité si arbustes...

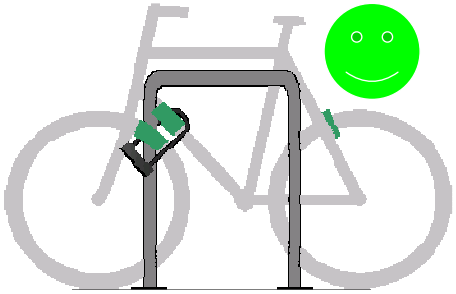
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# STATIONNEMENTS

# STATIONNEMENTS

## Préconiser un système de type arceau

L'arceau de type U renversé offre un excellent compromis entre stationnement sécurisé, coût et consommation d'espaces. C'est un système d'attache efficace qui permet d'arrimer à la fois la roue et le cadre du vélo à un point fixe. Ce mobilier ne devant pas entraver la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite, son implantation pourra être effectuée sur des places de stationnement automobile. Chaque implantation peut ensuite faire l'objet d'une recherche en matière de design et d'intégration au site. *La couverture, l'éclairage, la fermeture … du parking vélo dépendent de la durée de stationnement générée par le site.*



## Aménagements à proscrire

Les systèmes de type râteliers ou pinces à vélo sont à bannir puisque d'une part, ils ne permettent pas d'accrocher le cadre du vélo mais seulement une roue, ce qui est totalement inefficace, et d'autre part, ils entraînent un risque de voilage de la roue.

## Coût moyen d'investissement

Les coûts suivants ne prennent en compte ni le prix du terrain ni celui de l'installation sauf pour le local en dur :

- arceau : 70 € (soit 35 € par vélo) ;
- box individuel : de 300 à 900 € par vélo ;
- box collectif : 150 à 600 € par vélo ;
- local en dur (tout frais compris) : 1 300 à 1 600 € par vélo

# STATIONNEMENTS

## Petits commerces et service public

Ce type de lieux génère un stationnement de courte durée : moins d'une heure ; les stationnements doivent être au plus près du lieu qu'ils desservent (moins de 10 m) pour éviter que les cyclistes accrochent leurs vélos à un arbre ou un poteau plus proche. Plusieurs espaces de stationnement situés très proches du lieu sont préférables à un seul plus important pour conserver l'application du principe de proximité. Le matériel d'ancrage préconisé sera un système de type arceaux. La couverture et l'éclairage du site sont inutiles.

## Centre commercial, centre sportif, centre de loisirs et centre culturel

Le stationnement ici est de moyenne durée : quelques heures. En général, un stationnement de type arceaux est suffisant et doit se situer à proximité du site (moins de 20 m). Cependant, des équipements tels que la couverture des arceaux et l'éclairage sont appréciables notamment en hiver.

## Lieu d'études, lieu de travail

Ces lieux demandent un aménagement du stationnement vélo plus lourd, la durée du stationnement étant généralement d'une journée, du matin jusqu'au soir. Les vélos seront de préférence stationnés au sein de parcs couverts, éclairés, signalés et fermés, situés si possible dans l'enceinte de l'établissement.

# STATIONNEMENTS

## Gare

Les aménagements doivent être le plus sécurisés possibles, les vélos pouvant y stationner la nuit. Des box individuels ou collectifs ou un local gardienné, placés au plus près des accès aux quais de la gare, sont à privilégier. Leur intégration au bâtiment est un critère qualitatif important, les box étant souvent encombrants et mal perçus. Leur coût nettement inférieur leur confère cependant un atout important. Une tarification n'excédant pas 30 euros par mois peut-être demandée. On doit également pouvoir trouver un stationnement de courte durée pour les personnes qui se rendent à la gare à vélo pour acheter un billet ou un journal, viennent chercher quelqu'un …

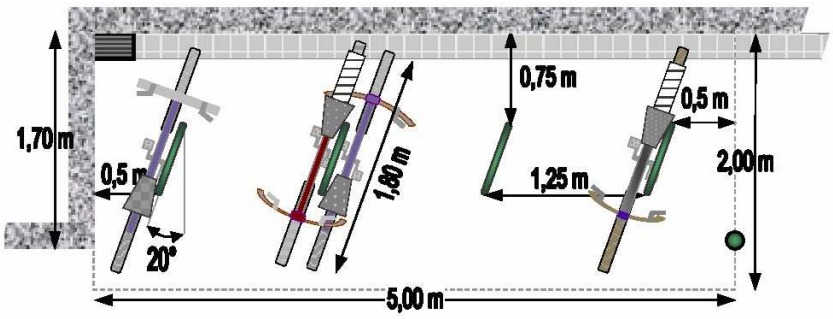
## Dimensionnement

*Il n'est pas recommandé de systématiser les stationnements mais de les poser sur les sites les plus fréquentés de l'agglomération, en nombre variable selon l'importance du pôle générateur desservi.* Chaque situation demande un travail d'observation pour quantifier les besoins en emplacement vélos, les données suivantes permettent cependant de cadrer le dimensionnement du parking.

| Situation | Besoin en emplacement vélo |
|---|---|
| Gare ou arrêt | 10 à 60 par 100 navetteurs |
| Magasin | 2 pour 100 m² de surface de vente |
| Ecoles (tous genre) | 5 - 8 places pour 10 élèves de 9 ans ou plus |
| Universités | 1 pour 6 étudiants |
| Administration ouverte au public | 2 par guichet |
| Centre de loisirs | 1 pour 2 utilisateurs simultanés |
| Salle de sport | 4 pour 10 vestiaires |
| Cinéma | 2 pour 5 places assises |
| Salle de spectacle | 1 pour 20 places assises |

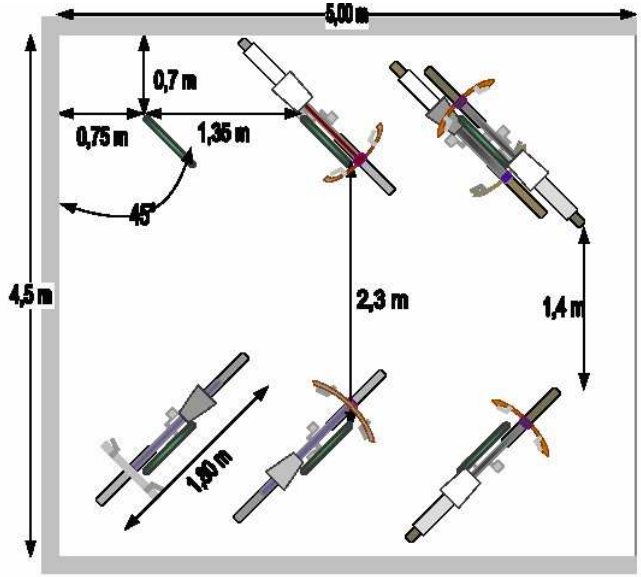
# STATIONNEMENTS

## A la place d'un emplacement voiture en chaussée (à 20°)

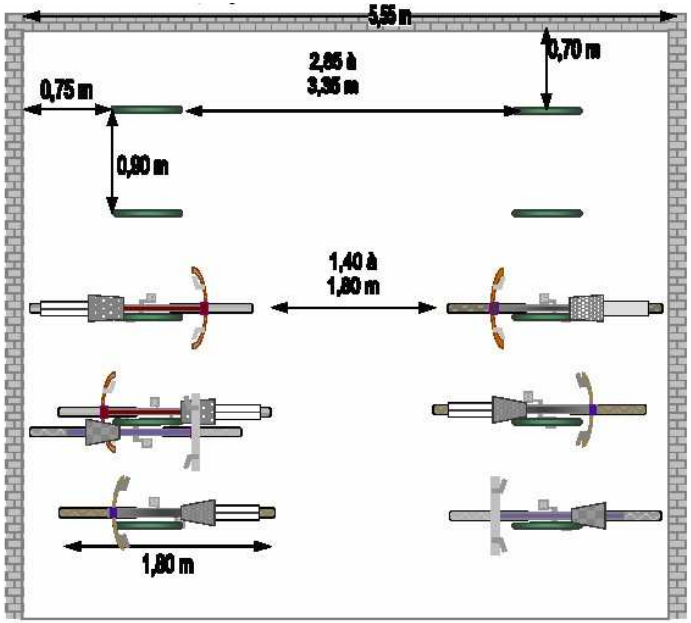



## Dimension d'un box

## Dans un local (implantation à 45°)



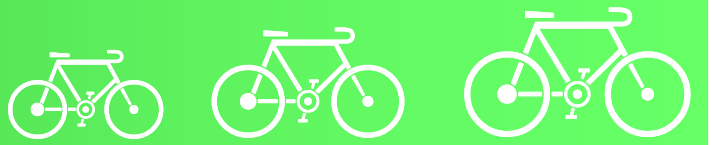

## Dans un local (implantation à 90°)



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# DIMENSIONNEMENT

# DIMENSIONNEMENT



- La portance du sol support de la piste cyclable dépend des matériaux dans leur environnement hydrique et des améliorations qui peuvent leur être apportées par les travaux d'assainissement, par un traitement adapté (chaux, ciment) ou par la présence d'une couche de forme. La portance des sols est appréciée à partir des résultats de la *reconnaissance géométrique*.

- L'aménagement d'une piste cyclable est différent selon que la plate-forme est de bonne qualité (sol peu déformable - P3) ou non (sol déformable - P1).

- La structure comporte une couche de base et éventuellement une couche de fondation en matériaux non traités, revêtues d'une couche de surface en enrobés bitumeux, en béton, en enduits, superficiels ou exceptionnellement en pavés ou dalles.

- Le dimensionnement des assises est fonction du trafic (engins de nettoiement, engins agricoles – cas d'une voie en rase campagne, etc.), de la portance du sol support ainsi que du type de structure choisi en fonction des ressources disponibles en matériaux locaux.

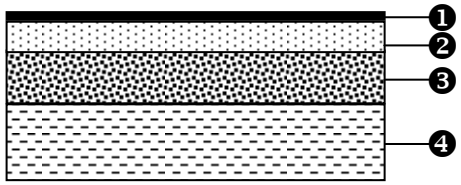
- Les structures régionales indiquées par la suite ne sont données qu'à titre indicatif, les études de sol et les conditions particulières de chantier pouvant nous amener à augmenter ou à réduire ces épaisseurs ou à proposer d'autres solutions.

# DIMENSIONNEMENT

## *Pour une voie uniquement cyclable*

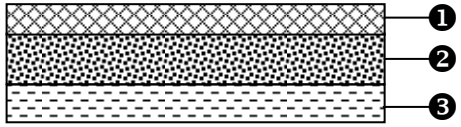
### Sur sol déformable portance < 40 MPa

**• Structure souple :**




❶: 3 cm de sable enrobé ou un enduit superficiel mono-couche prégravillonné 4/6 - 2/4 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
❷: 12 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❸: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❹: 30 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire

**• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :**



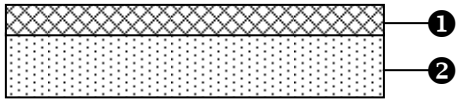

❶: 12 cm de béton de ciment strié comme couche de roulement
❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❸: 15 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire

### Sur sol peu déformable portance /40 MPa

**• Structure souple :**

❶: 3 cm de sable enrobé ou un induit superficiel mono-couche prégravillonné 4/6 - 2/4 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
❷: 15 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

**• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :**




❶: 12 cm de béton de ciment strié comme couche de roulement
❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

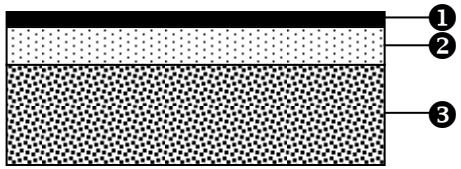
# DIMENSIONNEMENT

## *Pour une voie cyclable à circulation mixte*

### Sur sol déformable (P0 à P1) < 40 Mpa, mise en place d'une structure T5

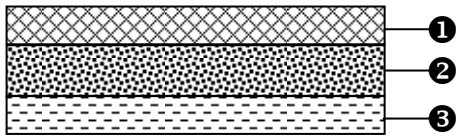
*Pour une voie à circulation mixte (engins agricoles, etc.), la structure type pour trafic T5 est à appliquer. Toutefois, l'épaisseur de la couche de fondation pourra être diminuée en améliorant la portance de la plate-forme par un traitement adapté (chaux, ciment)*

**• Structure souple :**




❶: 5 cm de béton bitumeux pour support souple (BBS 0/10) ou 4 cm de sable enrobé 0/6 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
❷: 15 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❸: 40 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

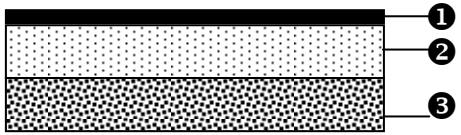
**• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :**




❶: 15 cm de béton de ciment
❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❸: 15 cm de traitement des sols en place (chaux, ciment) si nécessaire

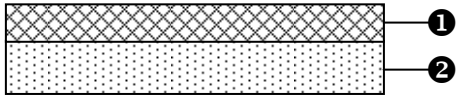
### Sur sol peu déformable (P0 à P1) /40 MPa

**• Structure souple :**




❶: 5 cm de béton bitumeux pour support souple (BBS 0/10) ou 4 cm de sable enrobé 0/6 ou éventuellement des pavés ou dalles sans chanfrein posés sans joint
❷: 20 cm de grave non traitée de type B2 (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)
❸: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

**• Structure rigide (pouvant être retenue en rase campagne en raison de l'absence de réseau) :**




❶: 15 cm de béton de ciment
❷: 20 cm de grave non traitée de type A (ou matériaux recyclés de qualité équivalente)

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN

# REVÊTEMENTS

# REVÊTEMENTS

**Deux contraintes s'imposent aux choix des revêtements :**

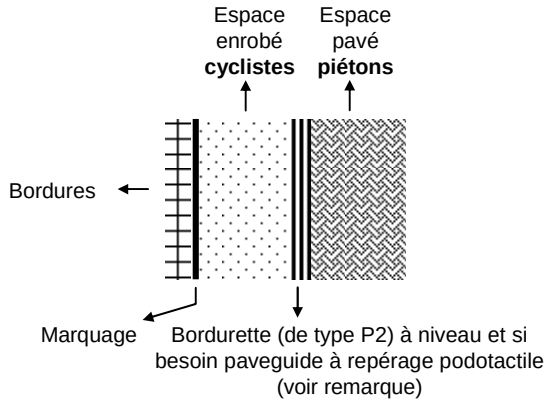
- **le « nivellement zéro » : les cyclistes doivent pouvoir circuler sur un espace sans dénivellation.**
- **la mixité des flux : plusieurs modes de déplacements utilisent des espaces communs (ou juxtaposés).**

**Il faut donc distinguer 2 types d'utilisation de l'espace cyclable :**

- **en trottoir**
- **en chaussée (ou en site propre)**

## En trottoir

- **Afin de limiter les conflits cyclistes-piétons**




*La mise en place d'une bande d'éveil sur tout le linéaire (telle qu'elle est décrite dans la norme NFP 98-351) est exclue pour ce type d'aménagement. Ces dispositifs devant être réservés pour prévenir des dangers ponctuels, leur prolifération nuit à l'effet recherché.*

Remarque : dans le cas où les matériaux choisis pour la piste cyclable et l'espace piétons ont une texture similaire, il faudrait prévoir un repérage podotactile pour non-voyants, le choix de matériaux adaptés a conduit à l'emploi de 2 rangées de « paveguides » à repérage podotactile de dimension 20x20x8 cm.

**Le cycliste doit trouver un certain confort sur la piste pour ne pas être tenté d'emprunter l'espace réservé aux piétons. L'expérience a montré que l'emploi de pavages ou dallages (même sans chanfrein) ne répond généralement pas à cette exigence. Les matériaux enrobés sont donc à l'heure actuelle les plus appropriés au revêtement des pistes cyclables (éventuellement les enduits et les bétons surfacés)**

# REVÊTEMENTS

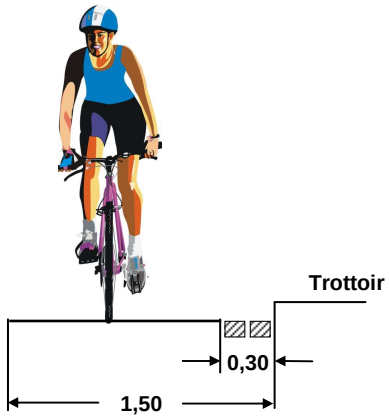
## En chaussée (ou site propre)

En section courante, le revêtement des bandes cyclables est celui de la chaussée (matériaux enrobés confortables en raison de leur granulométrie et de leur régularité). Pour les carrefours traités en pavés, la matérialisation de l'espace cyclable se fera dans la palette des verts.

### Dispositifs spécifiques d'aménagement :

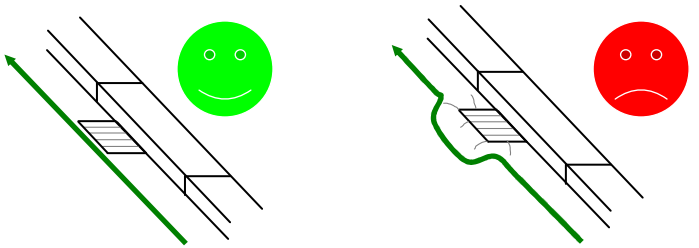
- **Largeurs des caniveaux**

2 rangs de pavés (ou caniveau béton) afin de ne pas déporter les cyclistes trop sur la gauche où un meilleur confort de circulation sera recherché.

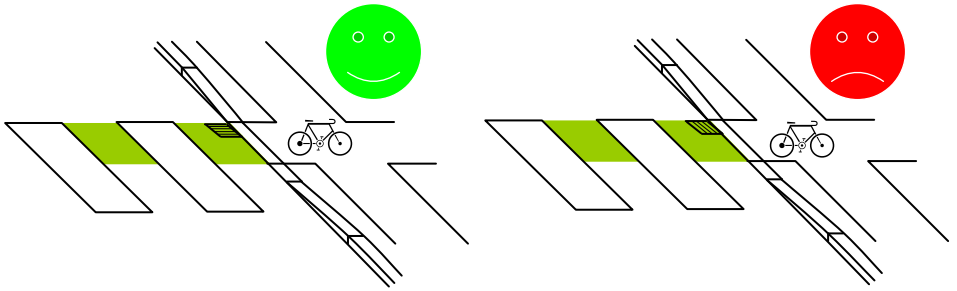



- **Pose des grilles de puisard :**

Perpendiculaires au sens de circulation et mise à niveau soignée (le déport soudain des cyclistes au droit des avaloirs est fréquent en raison des affaissements ou d'une finition insuffisante).



Cas particuliers : la pose des grilles de puisard sera dans le sens de la circulation dans le cas d'une traversée cycliste perpendiculaire



- **Glissance sur passages piétons**

Les matériaux utilisés doivent être obligatoirement homologués afin que la glissance ne soit pas supérieure à celle de la chaussée.

# C/ L'AMELIORATION DU RESEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION, L'ACCESSIBILITE DES PMR

## 1. L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE, LE TRAITEMENT DES VOIRIES ET LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION

❑ **Les orientations générales de l'Agglomération concernant l'évolution et le renforcement du réseau de voirie s'inscrivent selon 4 axes :**

- la désaturation de l'ensemble urbain inscrit dans la plaine de la Garonne,
- la mise à niveau des infrastructures nécessaires au fonctionnement économique de l'agenais et à la desserte de ses grands équipements,
- la réintégration urbaine et paysagère des grands axes irriguant le cœur d'agglomération ou y pénétrant depuis les principales périphéries,
- une qualité renforcée dans l'aménagement des voies de dessertes, notamment par une meilleure prise en compte des piétons et cyclistes.

❑ **Le Schéma des grandes infrastructures** adopté par le conseil d'agglomération le 21 février 2013 identifie et programme dans le temps les principaux projets d'infrastructures intéressants le territoire communautaire.

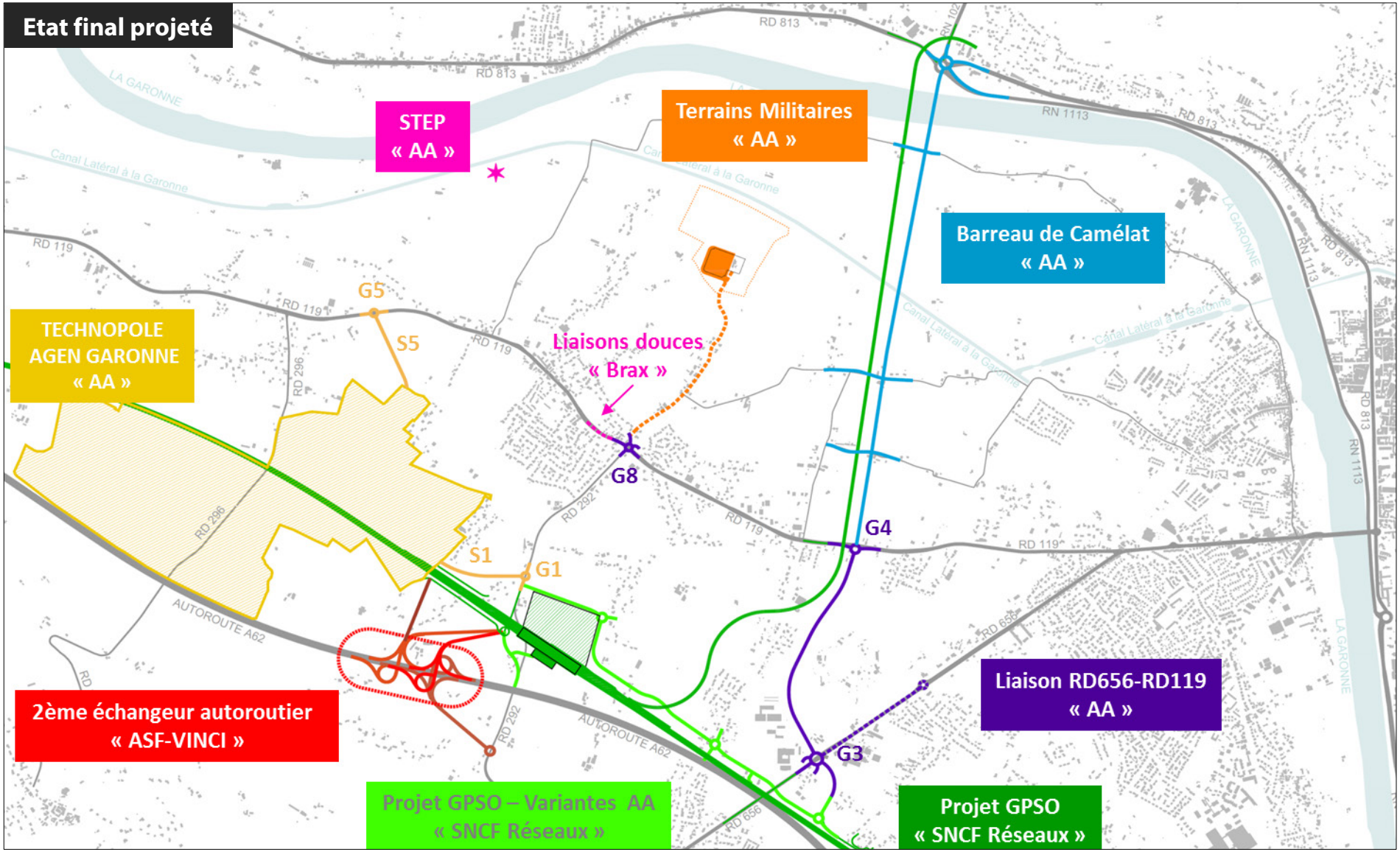
Ce schéma précise en particulier les programmations d'infrastructures prévues en rive gauche ouest, en conjonction avec les projets de TECHNOPOLE AGEN GARONNE et GPSO, qui forment un ensemble d'aménagements d'envergure devant conforter et accompagner le développement ouest de l'Agglomération. Les programmations prévues sont illustrées aux schémas présentés dans les pages suivantes.

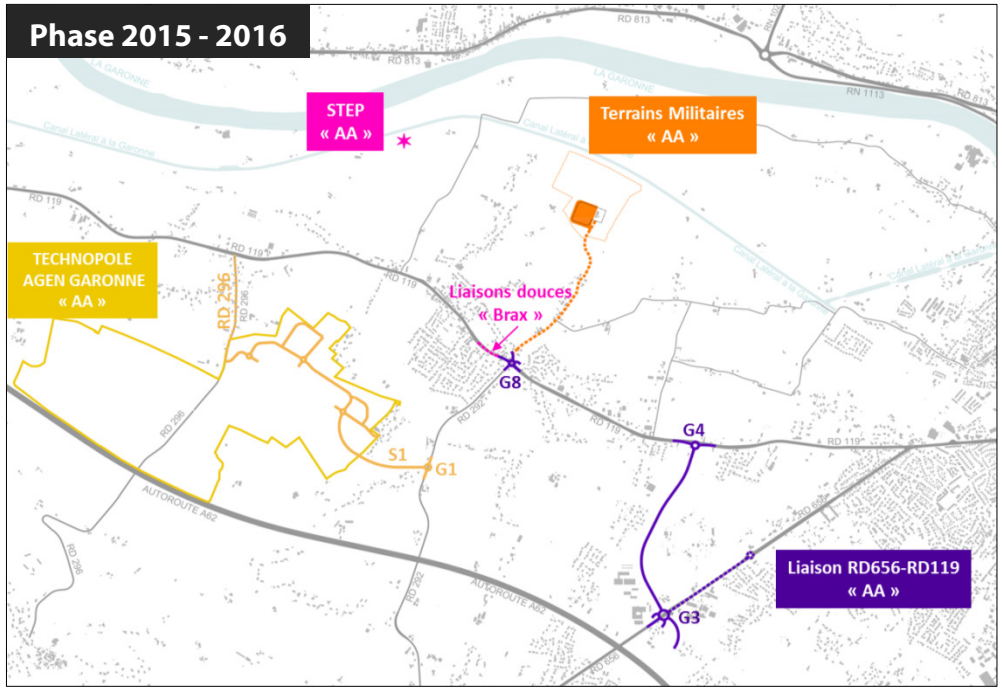
Les principales mesures à mettre en œuvre sont déclinées ci-après.

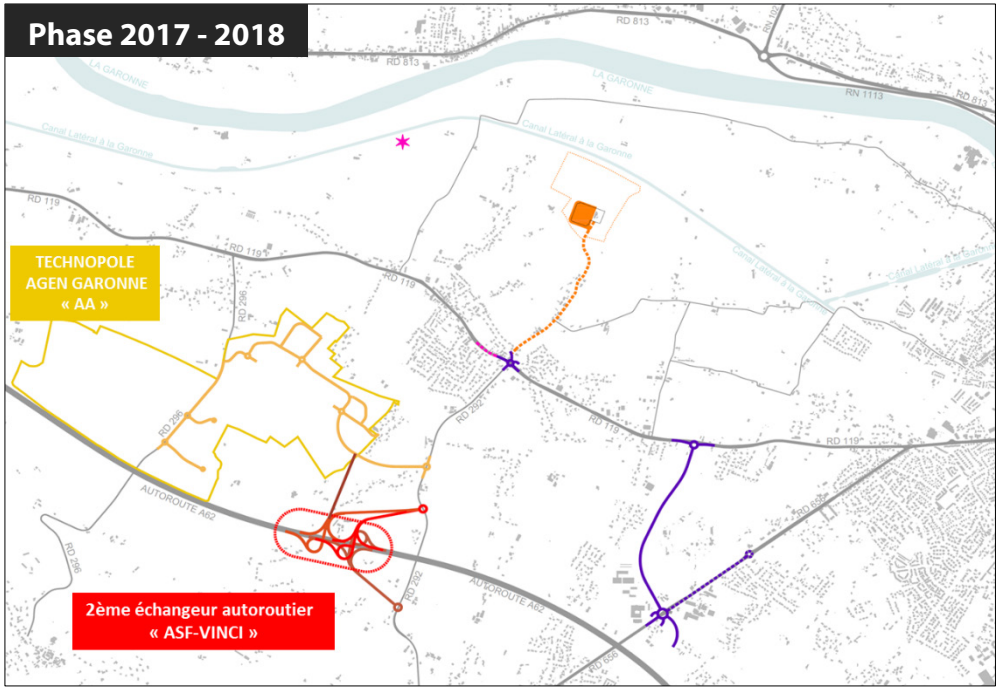
❑ **L'engagement des projets d'infrastructures permettant les continuités d'itinéraires routier et à terme le bouclage du contournement ouest et nord de l'agglomération** :

- l'aménagement d'une nouvelle liaison RD656 - RD119 en tracé neuf, amorce de la Rocade ouest de l'Agglomération, associé à l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la RD119 à proximité du centre de Brax (travaux en cours),
- la création d'un nouvel échangeur autoroutier, ouverture nouvelle de l'A62 sur l'ouest de l'agenais et le TECHNOPOLE AGEN GARONNE (prévu au croisement des territoires de Roquefort, Ste Colombe et Brax - choix de la variante en cours).
- la poursuite de la déviation Nord de la RN1021, en direction de Villeneuve sur Lot (territoires de Foulayronnes, Pont du Casse et Bajamont),
- le prolongement de cet itinéraire vers le sud depuis le secteur de *Camélat*, via la réalisation d'un nouveau pont sur la Garonne et un barreau routier en tracé neuf (territoires de Colayrac, Le Passage et Brax),
- une jonction en tracé neuf entre la RD656, la nouvelle gare TGV et le TECHNOPOLE AGEN GARONNE, dans le cadre des rétablissements de voiries liés à la LGV. Pour cette nouvelle jonction, l'Agglomération d'Agen soutient la solution d'un tracé passant au plus près du fuseau commun "A62 – LGV", permettant de limiter les impacts fonciers et sur le bâti existant (territoires d'Estillac, Roquefort et Brax).

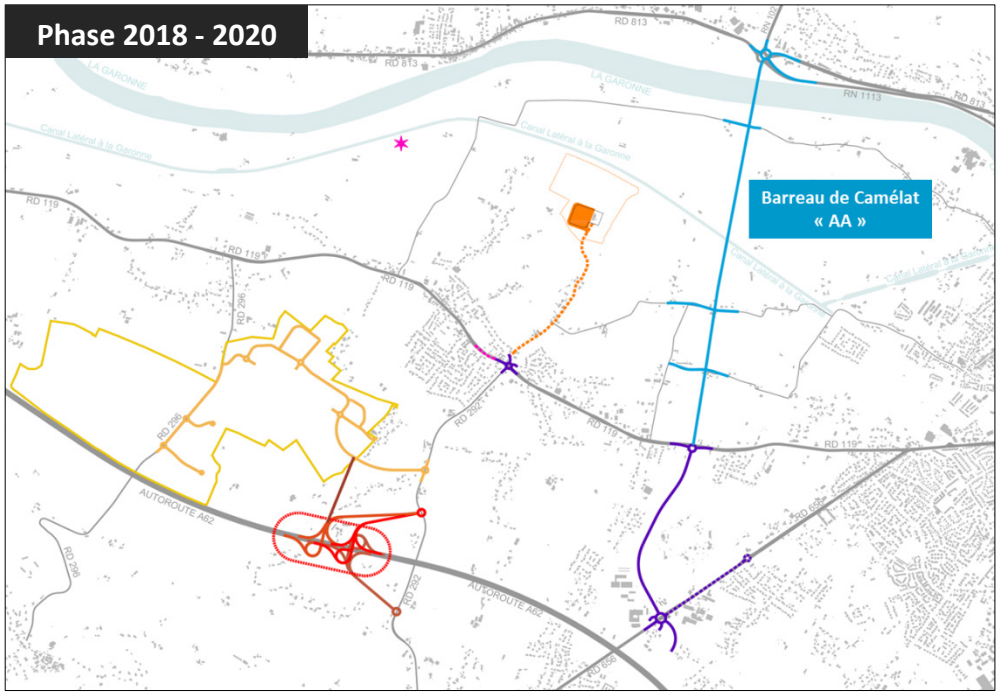
## Programmations du Schéma des grandes infrastructures et des projets connexes en rive gauche ouest



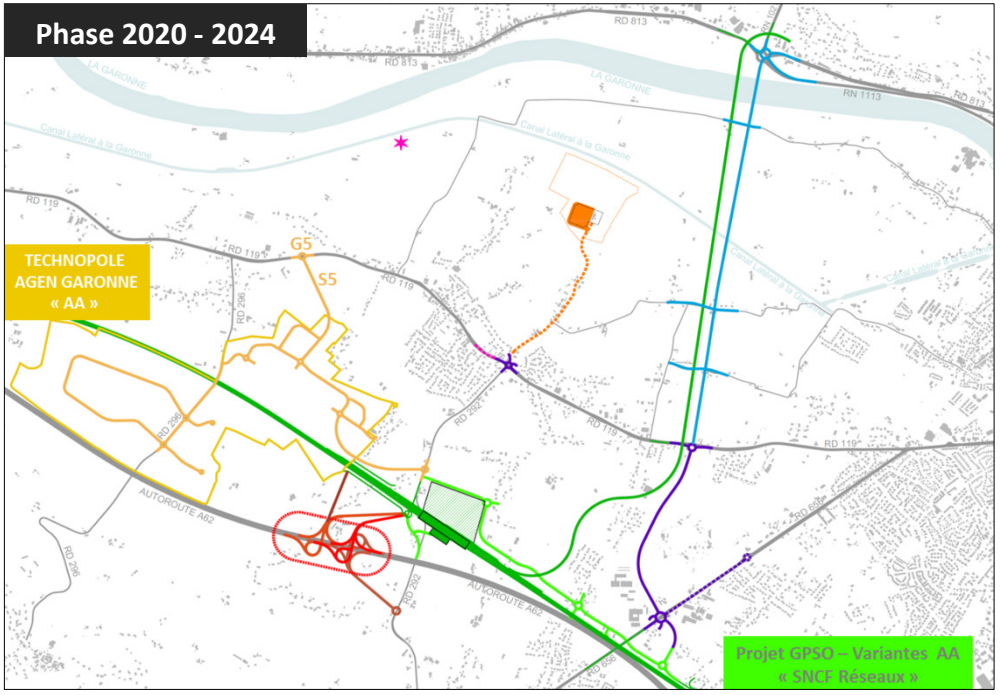

Phase 2015 - 2016
STEP
« AA »
Terrains Militaires
« AA »
TECHNOPOLE
AGEN GARONNE
« AA »
Liaisons douces
« Brax »
G8
G4
S1
G1
G3
Liaison RD656-RD119
« AA »


Phase 2017 - 2018
TECHNOPOLE
AGEN GARONNE
« AA »
2ème échangeur autoroutier
« ASF-VINCI »

**Phase 2018 - 2020**




**Phase 2020 - 2024**



- **L'amélioration et le maintien des fluidités des carrefours d'accès aux franchissements de Garonne existants,** de Beauregard (réaménagement du carrefour giratoire ouest réalisé) et du pont de Pierre (territoire du Passage et d'Agen).

- **L'étude des possibilités d'aménagement d'une déviation de la RD292 au niveau du bourg d'Aubiac,** en prévision de l'augmentation des flux sud-nord en liaison avec le TECHNOPOLE AGEN GARONNE et le nouvel échangeur autoroutier Ouest.

- **L'étude des possibilités d'amélioration des liaisons en partie Est de l'Agglomération**, entre les RD813, RD656 et RN21.

- **La préservation des espaces nécessaires à la réalisation et à la fonctionnalité** (raccrochement aux réseaux viaires existants, accessibilités transports collectifs et cyclables, renforcements éventuels) des projets et sites suivants :
  - les projets d'infrastructures routières portées par l'Agglomération et ses communes,
  - les différentes composantes du projet GPSO,
  - les grands sites économiques et d'équipements de l'ouest et sud de l'Agglomération (TECHNOPOLE AGEN GARONNE, AGROPOLE, aéroport …).

- **La recomposition progressive en boulevards urbains des axes qui ne portent ou ne porteront plus à terme ne portant plus une fonction de transit,** comme supports de renouvellement, de densification et de mixités urbaines,

  Ont notamment été identifiés dans cette optique :
  - la RD813 Est de Lafox à Agen,
  - les avenues Bru-Colmar, ancienne rocade sud d'Agen,
  - l'avenue du Général de Gaulle (Gravier) à Agen.
  - les grandes avenues irriguant le Passage (avenues des Pyrénées, de Verdun, de la Marne),
  - la RD13 - route du Caoulet à Foulayronnes,
  - la RD119 et autres voies actuellement structurantes qui irriguent l'ouest de l'Agglomération.

- **La préservation des sécurités et des fluidités sur les voies principales de liaisons et de dessertes collinaires.**

  Les voies concernées seront précisés en cohérence avec le règlement de la voirie départementale et en fonction des problématiques locales de circulations. Sont d'ores et déjà identifiés les itinéraires suivants :
  la RD656 entre Laplume et Roquefort/Estillac ; la RD107 à Colayrac et St Hilaire ; la RD310 à Bajamont ; les voies de liaisons coteaux - plateau de St Ferréol à Bon-Encontre ; la RD269 entre Castelculier et St Caprais de Lerm ; la RD215 Castelculier - St Pierre de Clairac - St Caprais de Lerm ; la RD16 entre Lafox et St Pierre de Clairac ; la RD114 Caudecoste - St Nicolas - RD813 ; la RD292 entre Aubiac et Brax.

- **Un traitement qualitatif et un partage plus équilibré de l'espace public** dans le cadre du règlement et des orientations particulières du PLUi.

## 2. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

Les objectifs de mise en accessibilité ou d'amélioration de cette accessibilité, en direction des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, s'inscriront :

- dans le cadre de la Loi du 11 février 2005 et de ses textes d'application, qui imposent la suppression ou la réduction des obstacles à l'accessibilité dans toute la chaîne de déplacement des personnes,
- par la mise en application des documents et programmations spécifiques élaborées par l'Agglomération, pour les éléments relevant de sa compétence propre ou de celle des communes qu'elle intègre.

Les programmations de travaux à mettre en œuvre seront déterminées par les documents suivants :

- **Le schéma directeur d'accessibilité (SDAP) du réseau de transport urbain**, dont l'objectif est à terme l'accessibilité du réseau (matériel roulant et les dispositifs d'information en direction du public) permettant d'offrir à terme un service unique et égal pour tous.
  Les principales orientations et mesures prévues au SDAP sont rappelées à la page suivante.

- **Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, qui concernent les voiries communautaire et communales, y compris l'aménagement et la création des arrêts du transport public. Il est rappelé que les obligations issues de la loi du 11 février 2005 s'appliquent également à la voirie privée ouverte au public.

Les principales orientations et mesures en cours concernant le réseau de transports (orientations générales et mesures portant sur la mise en accessibilité des arrêts de bus) sont synthétisées ci-après. Elles sont issues du schéma directeur d'accessibilité voté en 2012.
A la date d'établissement du présent document, ce cadre d'actions est en cours de redéfinition par l'Agglomération.

- **Les diagnostics d'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP),** qui concernent les équipements communautaires et communaux.

- **L'accessibilité du réseau et des arrêts de transport.**

Pour son schéma directeur d'accessibilité voté en 2012, L'Agglomération d'Agen a opté pour une approche transversale par sites stratégiques et prioritaires, avec comme objectifs :

- une approche transversale des services pour garantir un niveau d'accessibilité minimum sur l'ensemble des déplacements (sauf impossibilités techniques avérées),
- une approche des aménagements transversale à toutes les communes, en priorisant le traitement des arrêts non accessibles et qui sont stratégiques (arrêt principal d'une commune ou desservant un pôle d'attraction majeur de l'agglomération),
- un très bon niveau d'accessibilité général pour les handicaps sensoriels, mais un recours plus large à des services de rabattement faisant office de substitution pour les handicaps moteur.

Les principales adaptations nécessaires concernent :

- l'aménagement en priorité des points d'arrêt stratégiques (urgence élevée), quelle que soit la ligne,
- la mise à niveau en priorité de tous les moyens d'informations,
- la formation des conducteurs,
- les services de substitution réservés essentiellement aux handicapés moteur et visuel, organisés en TAD de rabattement sur les arrêts aménagés, ou en porte-à-porte.

Il est à noter que dans le cadre du renouvellement du parc géré par l'Agglomération, les nouveaux bus sont équipés d'équipements spécifiques destinés à renforcer leur accessibilité (planchers bas, palettes rétractables, boutons d'appels accessibles, zones pour personnes en fauteuils roulants). L'objectif est de réduire ou adapter progressivement, inversement à la mise en accessibilité du réseau global, le service dédié PMR.

Les aménagements d'arrêts à réaliser concernent notamment les handicaps moteurs et visuels, sources d'aménagements lourds

Pour le handicap auditif, les actions se portent sur la signalétique, poste d'action marginal en termes de dépense

Pour le handicap cognitif, les actions améliorant son autonomie étant communes aux 3 autres handicaps, les coûts d'aménagements sont mutualisés.

Le phasage envisagé dans le Schéma de 2012 était le suivant :

- Etape 1 : Formation de tous les agents et conception de tous les supports d'information et de communication + Aménagement de 14 arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme urgente.
- Etape 2 : Aménagement des 13 derniers arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme urgente.
- Etape 3 : Aménagement de 27 arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme assez urgente.
- Etape 4 : Aménagement du reste des arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme assez urgente (80 sites) et des 181 points d'arrêts dont la mise en accessibilité est considérée comme peu urgente.

Compte tenu de l'élargissement de l'Agglomération d'Agen et de son réseau de transports depuis 2012-2013, ce recensement compte plus d'une centaine d'arrêts supplémentaires. A ce jour, il est considéré qu'une 50$^{aine}$ d'arrêts a été aménagé et adapté.

# D/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DES STATIONNEMENTS

## 1. L'ORGANISATION DES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Les orientations en matière d'organisation des flux économiques et de la logistique urbaine se déclinent comme suit :

- **Le développement d'un réseau de plateformes logistiques et d'accueil d'entreprises de transports dans les grands pôles économiques existants ou futurs**, positionnées en cœur d'agglomération et aux portes majeures de l'agglomération.

  Plusieurs sites sont identifiés comme répondant potentiellement à cet objectif :

  - les sites du M.I.N. et du marché aux bestiaux éventuellement réorganisés,
  - les sites industriels et commerciaux du cœur d'agglomération rive droite (Agen sud, Boé nord, Boé, Bon-Encontre, Castelculier) pouvant répondre à logique de "logistique urbaine", dans le cadre de leur densification, de la requalification des sites économiques anciens ou de l'occupation de terrains actuellement délaissés (sous réserve des contraintes locales, notamment d'aléas d'inondation),
  - le site d'Agropole et son extension future à Estillac-Le Passage, et les autres sites économiques positionnés sur l'axe entre les échangeurs autoroutiers (existant et futur), drainé notamment par la RD656E,
  - le site du TECHNOPOLE AGEN-GARONNE à Ste Colombe-en-Bruilhois.

- **La préservation des capacités d'accueil d'activités et d'équipements logistiques** sur ces sites, en intégrant des exigences d'organisation des flux de marchandises fondée sur :

  – la limitation des nuisances urbaines et de circulations, en privilégiant dans le cœur d'agglomération la création de petits pôles d'éclatement des circuits logistiques, pour faciliter la distribution des marchandises dans le cœur urbain dense.

  – le recherche de multimodalité, notamment par la préservation des embranchements ferroviaires existants et par la valorisation des créneaux de circulation qui pourront être libérés suite à la réalisation de la LGV.

- **Des exigences en stationnements réservés pour livraisons de marchandises** dans les nouveaux programmes d'activités, afin de garantir le dynamisme et les fonctionnements économiques dans les zones dédiées, les villes et les bourgs.

## 2. L'ORGANISATION ET LA REGLEMENTATION DES STATIONNEMENTS

❑ **Les politiques d'organisation et de réglementation des stationnements sur voirie et en parcs publics relèvent des compétences suivantes :**

- du Syndicat Mixte Stationnement créé en 2016, associant la Ville d'Agen et l'Agglomération, qui a en charge la gestion et la construction de parcs de stationnement sur le territoire de la commune d'Agen. Sa compétence couvre notamment la gestion de près de 1600 places sur 4 sites de stationnements existants (Carnot-Lafayette, Marché, Reine Garonne, Gare d'Agen en surface) et le projet de construction d'un parc de stationnement en silo sur le site de la Gare d'Agen (380 places envisagées en 2018),
- l'Agglomération dans les cas d'équipements relevant de la compétence communautaire (tels que les parkings relais liés au réseau de transport),
- dans les autres cas, les communes sont compétentes. A ce jour, seule la ville d'Agen (dans le cadre de sa compétence propre ou de celle du syndicat mixte) dispose d'une politique de gestion globale et tarifée du stationnement.

❑ **Orientations et mesures pour le stationnement**

– **Dans le cas spécifique du cœur de ville d'Agen**, la politique du stationnement apparaît comme un levier majeur dans la politique de dynamisation et d'aménagement urbain portées par la Ville et l'Agglomération. L'ensemble de ce secteur est en effet soumis, à des degrés divers selon le quartier, à des pressions fortes et diverses de stationnements, tant résidentielles que liées aux actifs et aux usagers des commerces et services.

L'objectif ici consistera à libérer autant que possible les espaces publics de voirie des voitures "ventouses" en période diurne, pour favoriser le stationnement résidentiel et "client", et contribuer à la désaturation et à l'embellissement des espaces publics.

Le plan de local de réglementation des stationnements mis en place par la Ville s'inscrit dans la mise en œuvre de cet objectif.
Il a fait l'objet d'évolutions et d'adaptation dans le cadre de la mise en œuvre du projet municipal "*Cœur Battant*" (aujourd'hui *Agen Cœur Battant n°2*), en conjonction avec les aménagements de voiries et de plan de circulation.

En complément des modalités tarifaires fixées par la Ville, les mesures à soutenir à l'avenir consiste à :

- reporter autant que possible les espaces de stationnement non payantes en périphérie du cœur de ville, pour favoriser les circulations douces (marche à pied et vélo) et l'usage des transports collectifs (navette cœur d'Agen et autres lignes régulières),
- favoriser l'usage des parcs de stationnement en ouvrage (application de tarifications plus attractives qu'en voirie, abonnements résidentiels, fléchage …), en anticiper les besoins en nouveaux parcs (réalisation d'ores et déjà prévue à la gare d'Agen),
- développer le foisonnement du stationnement (superposition d'usage sur une même offre de stationnement) sur les emprises de stationnement d'équipements ou d'activités existantes ou futures, en proposant des conventions de mise à disposition de ces emprises,
- rester en veille sur les difficultés de mise en application des obligations en réalisation de stationnement lors de l'instruction des permis, pour envisager leur réduction ou leur adaptation dès lors qu'elles s'opposent aux objectifs de redynamisation du cœur de ville.

– **Dans le cas des autres secteurs et communes de l'Agglomération**, les difficultés éventuelles liées à la gestion des stationnements sont plus locales et de manière générale moins fortes que celles constatées sur le cœur d'Agen.
D'une part, il peut être considéré que les objectifs définis pour le cœur d'Agen demeurent pertinents dans des contextes de centres-villes et centres-bourgs denses, confrontés également à des difficultés d'intégration du stationnement résidentiel ou destiné au commerce, ainsi qu'à une sur-occupation de l'espace public.
D'autre part, les mesures à poursuivre sont plus diverses selon le contexte communal, du quartier ou de la zone spécifique (économique, commerciale, d'équipements) où une problématique de stationnement a été constatée, ou nécessite d'être anticipée.

Ainsi, de manière générale, les communes et l'Agglomération dans le cadre de leurs compétences propres viseront à :

- intégrer la problématique "stationnement" dans les instances de travail régulier de l'Agglomération, pour favoriser l'échange d'expériences et la définition d'une politique coordonnée en la matière,
- faciliter les actions programmées en matière de parcs-relais et d'aires de covoiturage,
- promouvoir, dans le cadre des réaménagements de traversées de bourgs, des places et des voies de dessertes de quartiers, des espaces de stationnements regroupés et bien ajustés en nombre (nomment pour éviter leur surmultiplication inutile),
- veiller au respect des normes de stationnement PMR (proportionnément de l'offre, dimensionnement, configuration et signalisation des places, proximité des entrées …),
- développer l'offre publique d'espaces de stationnements vélos,
- prévoir si nécessaire des espaces réservés pour des usages spécifiques (taxis, livraisons, services publics, …),
- prendre les mesures nécessaires pour la suppression des stationnements sauvages dans les quartiers résidentiels et les secteurs d'activités, notamment lorsque ces pratiques posent des problèmes de sécurité routière ou de maintien en bon état des espaces collectifs.

❑ **La mobilisation des outils réglementaires.**

Dans le cadre du PLUi révisé et de ses futures évolutions, seront mis en œuvre les outils contribuant à la réalisation de ces orientations et à la modération des espaces occupés par le stationnement automobile :

– la suppression ou la réduction des obligations imposées de réalisation de places de stationnement, par rapport aux documents d'urbanisme antérieurs, dans les contextes de centres-villes et centres-bourgs denses, en premier lieu celui du cœur d'Agen,

– l'ajustement des obligations imposées aux activités commerciales, par la mise en œuvre de plafonds tel que définies par le SCOT de l'Agenais, par la modulation des obligations pour favoriser l'activité commerciale des centres et à proximité des axes de transports collectifs,

– l'élargissement du dispositif de possible mutualisation des places de stationnement, mis en place dans le cadre du PLUi à 12 communes, venant en réduction des obligations de principe imposées aux aménageurs,

– l'élargissement des obligations de création de stationnements vélo en zones urbaines et à urbaniser, par rapport aux documents d'urbanisme communaux antérieurs.

– le suivi de la mise en application de la réglementation en la matière, pour identifier et corriger les difficultés qu'elle génère et les éventuelles contradictions avec les politiques publiques de développement et de renouvellement urbain

- **La réalisation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.**

  – Le Schéma Directeur départemental de déploiement de bornes de charge pour véhicules électriques, dont la maitrise d'ouvrage est assurée par le Sdee47, a été défini en 2014-2015.
  Ce schéma découle d'une volonté nationale (plan national de 2009, suivi plus récemment d'un Appel à Manifestations d'Intérêts) et régionale de développement du véhicule électrique, lequel nécessite la présence de bornes sur l'espace public afin d'assurer à l'utilisateur une recharge possible pour l'ensemble de ses trajets.

  En Lot-et-Garonne, le scénario de déploiement retenu prévoit le déploiement de 115 bornes accélérées et de 2 bornes rapides, dont 34 sur le territoire de communes de l'Agglomération d'Agen (Agen, Astaffort, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Caudecoste, Colayrac-Saint-Cirq, Estillac, Foulayronnes, Layrac, Le Passage, Pont du Casse, Saint Hilaire de Lusignan).

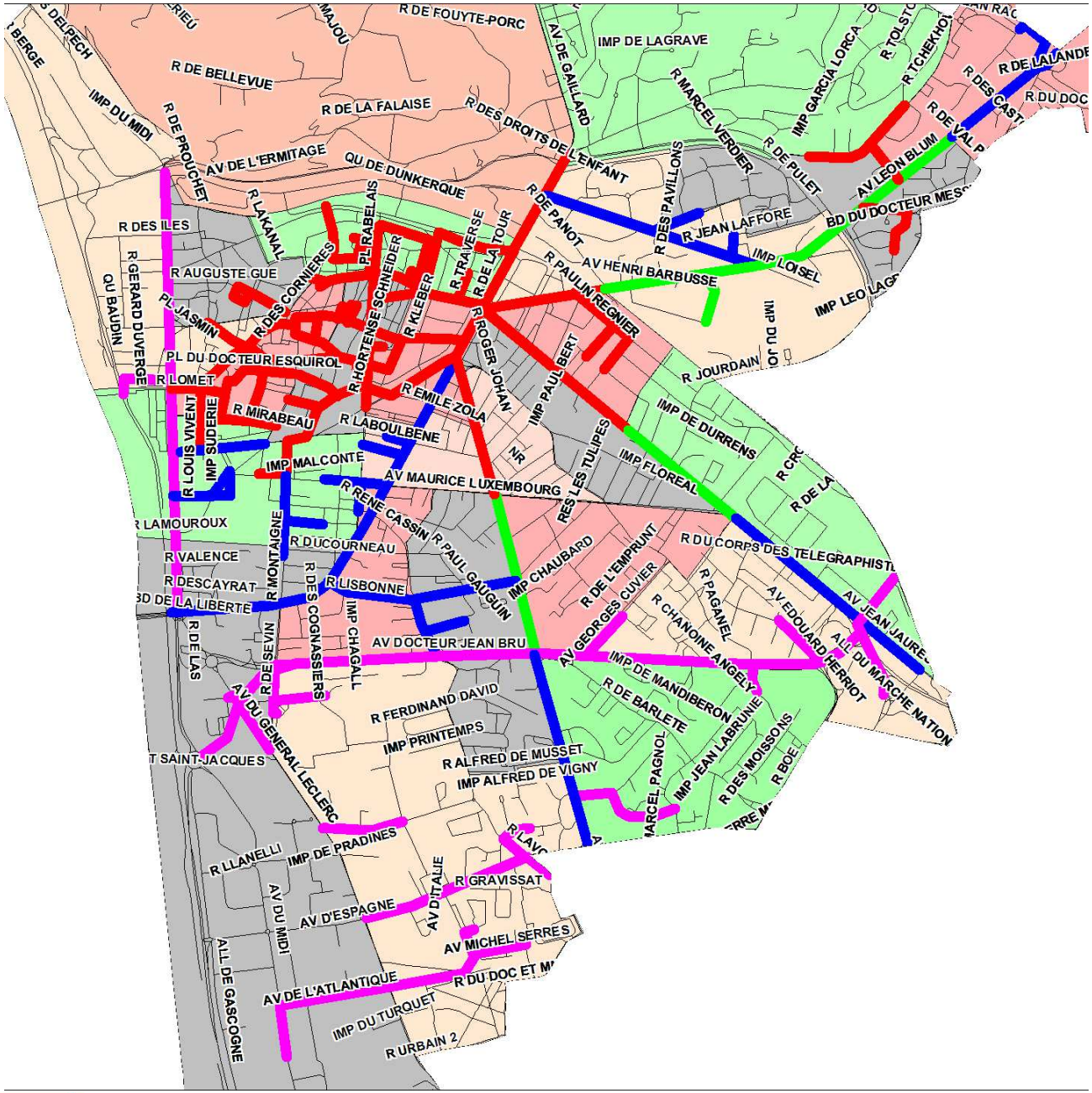
  La mise en œuvre de ce schéma sera prise en compte et facilitée, dans les cadres des conventions passées entre le Sdee47 et les communes concernées.

  – Par ailleurs, les aménageurs et constructeurs mettront en œuvre les dispositions législatives (intégrées aux articles R111-14-2 et R111-14-3 du Code de la construction et de l'habitation à la date d'établissement du présent document), qui prévoient les obligations et conditions d'installations de ce type de dispositifs dans le cas de constructions à usage d'habitat collectif ou de bureaux.
  Ces obligations sont rappelées à l'article 12 du titre 2 "*Dispositions applicables à toutes les zones*" du règlement du PLUi.

## ANNEXE :

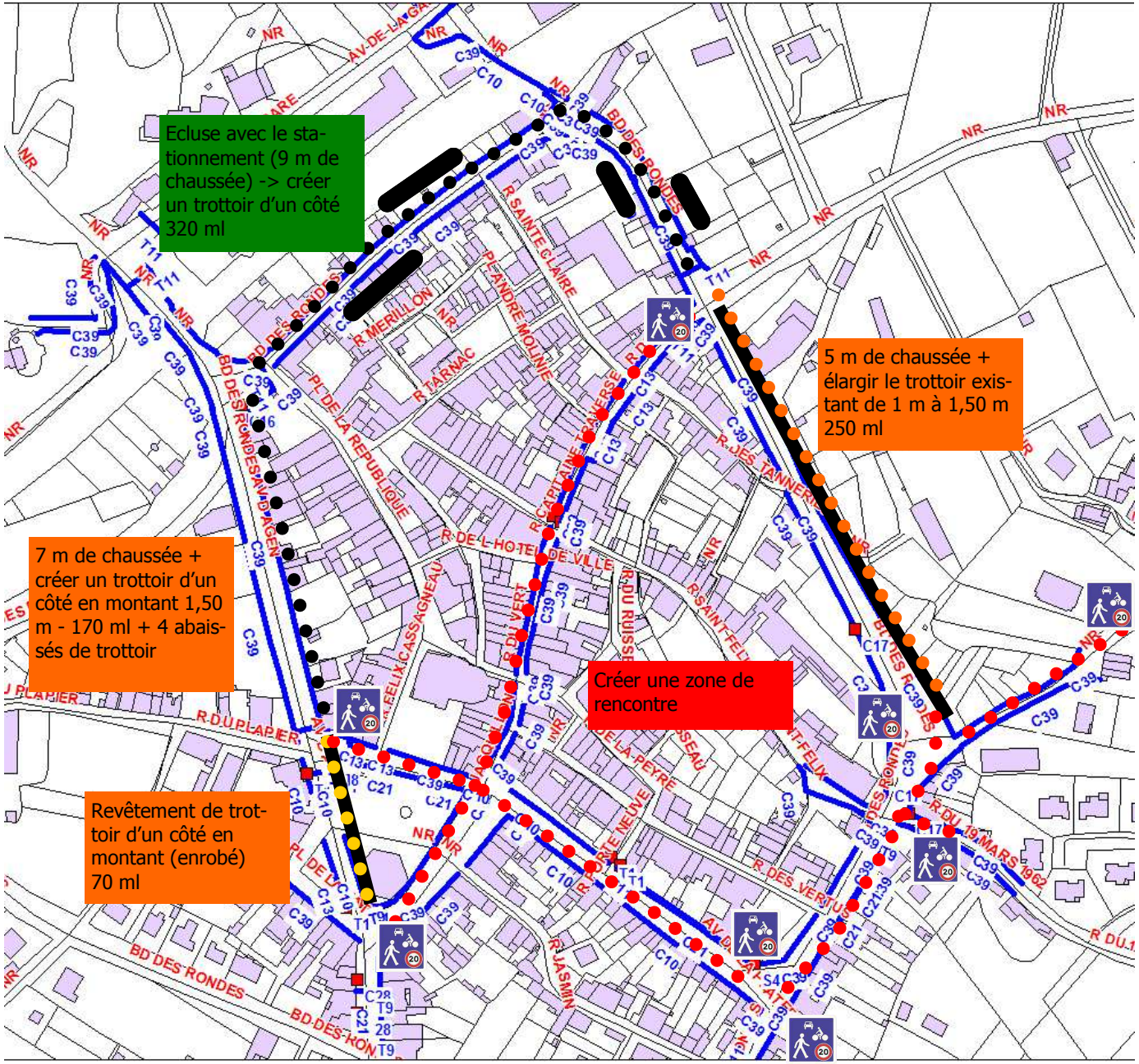
**Extraits des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)**

# Priorités d'actions



- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3
- Priorité 4

# Propositions d'actions - Le Bourg - Nord



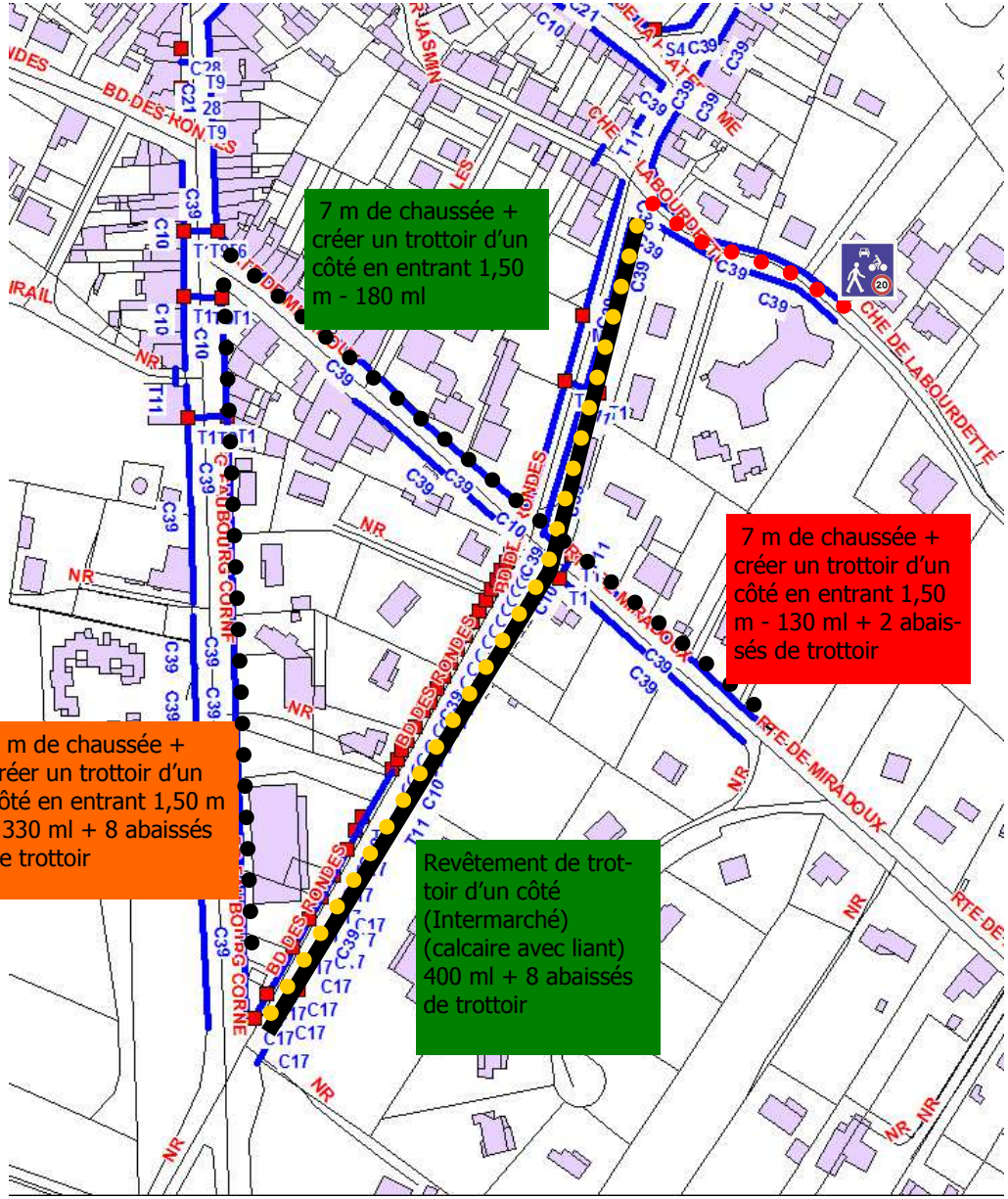

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Le Bourg - Sud




N

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Plan d'Action (centre bourg)

Le village d'Aubiac a été construit à flane de colline avec un dénivelé marqué entre le bas et le haut du village soit environ 25 m. Les profils en long des cheminements présentent des pentes bien supérieures aux limites réglementaires. Lors de travaux d'aménagement de la voirie, elles ne pourront être que gommées ponctuellement.

Le secteur de centre bourg avec l'Eglise offre un environnement de bâti ancien et dense avec des ruelles étroites.
Contraintes particulières: L'église Sainte-Marie, du centre bourg est classée monument historique , les travaux situes dans le périmètre de protection sont soumis a l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Les chaines de déplacement identifiées sont : rue de Placier, rue de la Murette ainsi que les rues autour de l'Eglise. Elles présentent des caractéristiques qui incitent les automobilistes à rouler plus lentement.
De plus, toutes ces voies aboutissent sur la route départementale qui traverse le village avec un trafic important, notamment des poids lourds. Cependant et afin d'être plus confortable et sécurisé, ce secteur nécessite des aménagements contribuant à apaiser la circulation et augmenter le confort de la vie locale et notamment celui des personnes a mobilité réduite.

Les voies cumulent les mêmes difficultés, en particulier des largeurs de trottoirs insuffisantes avec un revêtement souvent de très mauvaise qualité et des ressauts trop importants des bordures au droit des traversées piétons.

La commune débute a ce jour une réflexion sur l'aménagement de ce secteur. Dans un souci de partager la voirie entre tous les usagers et de ne pas dégrader les voies anciennes dans ce bourg de caractère, différents solutions peuvent être étudiées :

Court terme

1. La ≪ zone 30 ≫ ( Route d'Agen) facilite la traversée piétonne en tout point de la chaussée, évitant les bordures hautes pour limiter le recours aux passages piétons.
2. La ≪ zone de rencontre ≫ (rue de Placier) est une zone ou la vitesse est limitée a 20 km/h et ou les piétons sont prioritaires. Il n'est pas besoin de trottoir, l'ensemble des usagers circulent sur l'ensemble de la plateforme.
3. La réservation de certaines rues (les rues autour de l'Eglise) en aires piétonnes.
4. Aménagement de places de stationnement réservées aux personnes handicapées devant la mairie, l'église, la salle des fêtes et l'école. Ces dernières doivent être liées aux cheminements praticables.

Moyen et long terme

Toutefois, pour garantir la praticabilité, sans aménagement d'ensemble, la suppression des anomalies identifiées pour les rue de Placier, rue des Ecoles et rue de la Murette s'éleverait à **min 66.000€ et max 120.000 euros H.T.** (campagnes de travaux spécifiques non comprises). Cependant, la réflexion engagée sur un aménagement global ne permet pas encore de donner une estimation fiable . Ces aménagements qui prendront en compte l'accessibilité pour les personnes a mobilité réduite, se feront en plusieurs tranches qui pourront s'étaler sur le moyen et le long terme tels que défini au présent PAVE.

En attendant l'étude globale ou le ré-amenagement du secteur de l'Eglise, et de la traversée de l'agglomération (route d'Agen) des traitements partiels et ponctuels peuvent être apportés.

# Le Plan d'actions

**Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :**

1. **La RD 931 ,** notamment les sections 3 et 4.
2. **La rue de Placier**
3. **Carrefour rue de la Murette avec la Place de Galard**

Il faut prévoir des travaux importants pour les deux entrées du village, la rue de la mairie et le carrefour du centre village. Sur ces secteurs de nombreux disfonctionnements ont été identifiés

### Les limites à une accessibilité généralisée

Rendre la voirie accessible en totalité reste l'objectif vers lequel il faut tendre. Mais malheureusement des contraintes topographiques, patrimoniales, dimensionnelles voire économiques, nous obligent à des choix qui limitent notre volonté pour une accessibilité généralisée. Lors des travaux envisagés sur les secteurs à fortes contraintes, il faudra envisager de déroger ponctuellement à certaines règles pour des impossibilités techniques avérées. Elles sont liées aux contraintes suivantes :

### La topographie d'Aubiac

Le village est installé à flane de colline. Les pentes de certaines rues sont bien supérieures aux normes. Lors des rénovations de ces voies, il sera difficile de respecter la réglementation. Par contre, il faudra veiller à aménager des espaces de repos et d'usage et mettre à la disposition des usagers des équipements leurs permettant de faire une pose au cours de leurs déplacements : bancs et appuis ischiatiques. Dans le diagnostic, ces situations ne sont pas marquées comme des cas d'inaccessibilité.

Ces sites sont :

1. **La RD 931, notamment aux points d'arrêt des transports en commun**
2. **La rue Placier**
3. **La rue de l'Église**

### Des rétrécissements ponctuels

Le diagnostic a relevé de nombreux rétrécissements de trottoirs. Ils sont les conséquences d'une époque du tout pour la voiture sans prendre en compte les autres usagers de l'espace urbain. Ainsi de nombreux rétrécissements de trottoirs et des ruptures de continuités de cheminement existant. Ces points noirs ne pourront être gommés sans la réalisation de travaux conséquents :

1. **Rue de la Murette : l= 30cm;**
2. **Rue de l'Ecole : l = moins de 0,80 m**
3. **La RD 931: l= 60 cm**

### Les projets en cours et futurs

Pour l'instant la commune n'a engagé que la rénovation de la rue Placier.

**Sensibilisation et informations :**

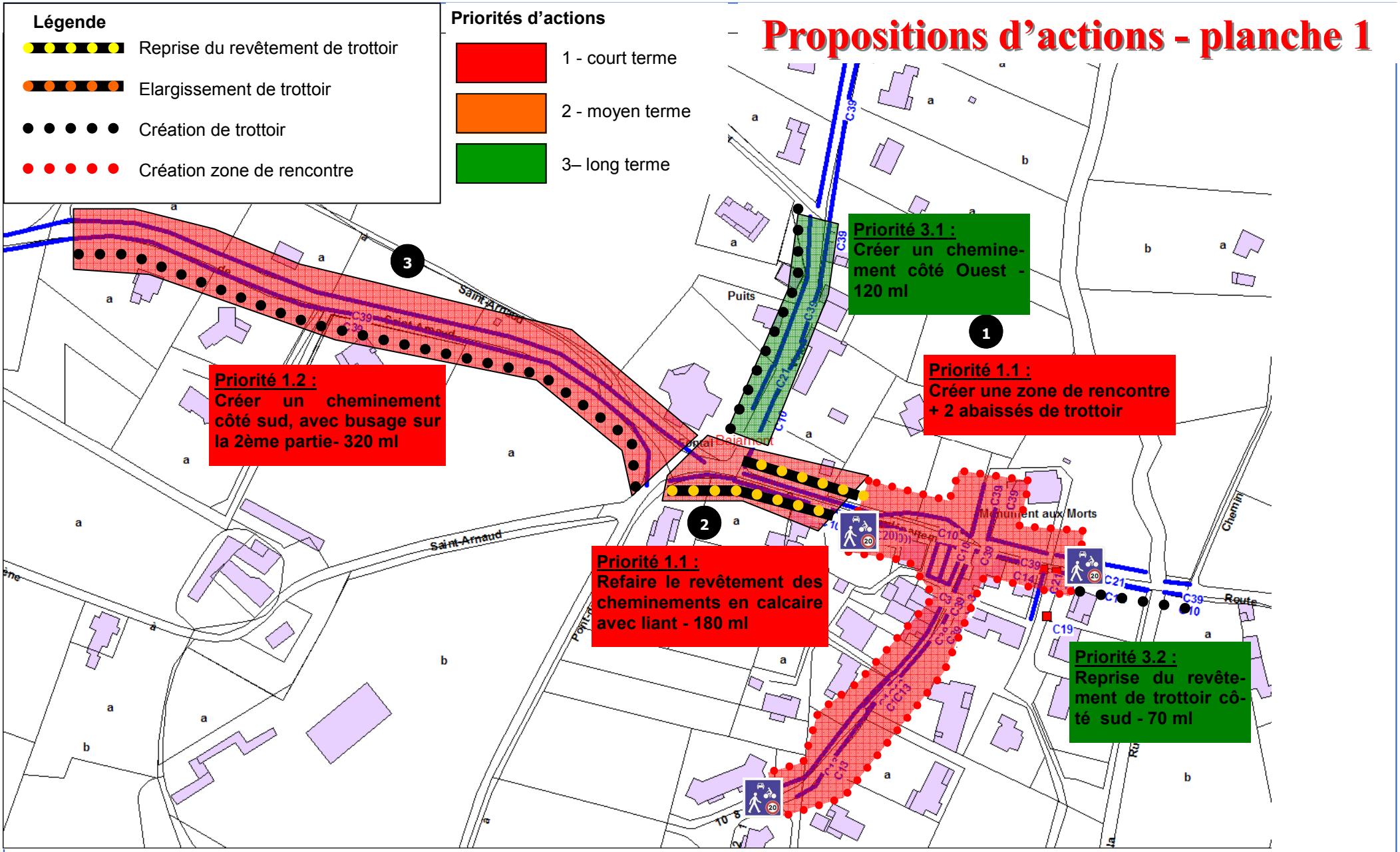
Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation à déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs

### Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit être rédigée régulièrement dans le Journal communale. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

# Propositions d'actions - planche 1



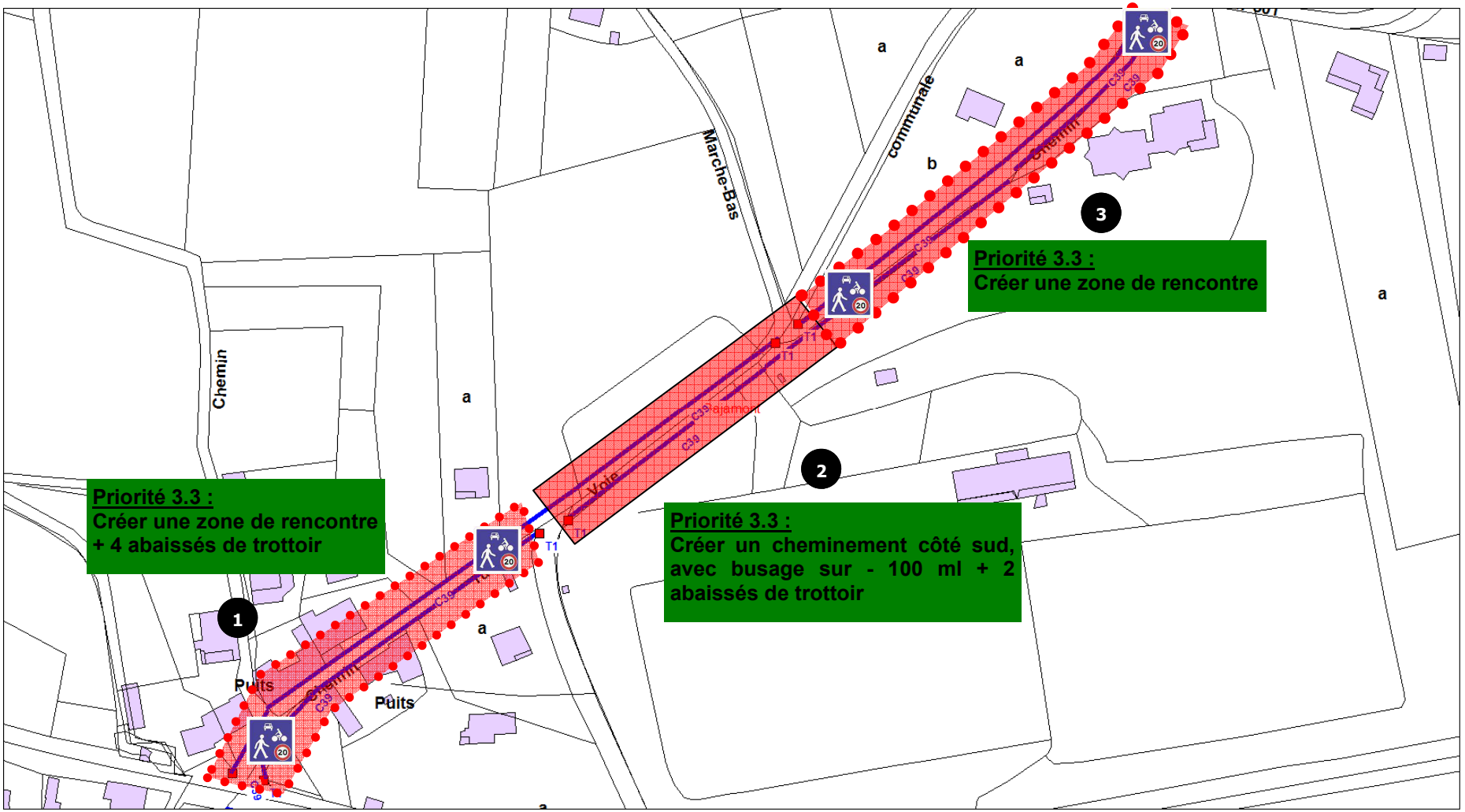
# Propositions d'actions - planche 2

**Légende**

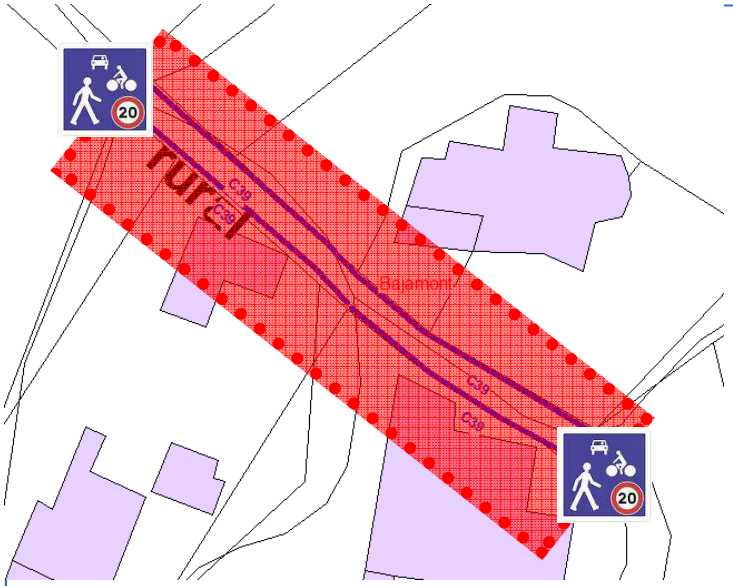
- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

**Priorités d'actions**

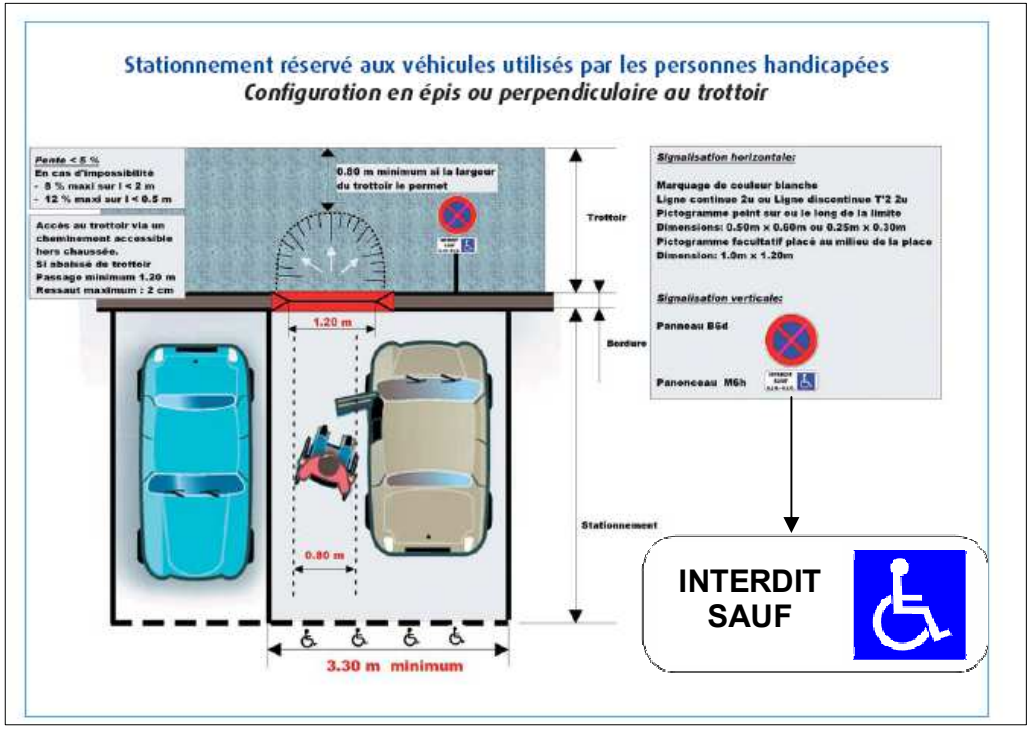
- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme



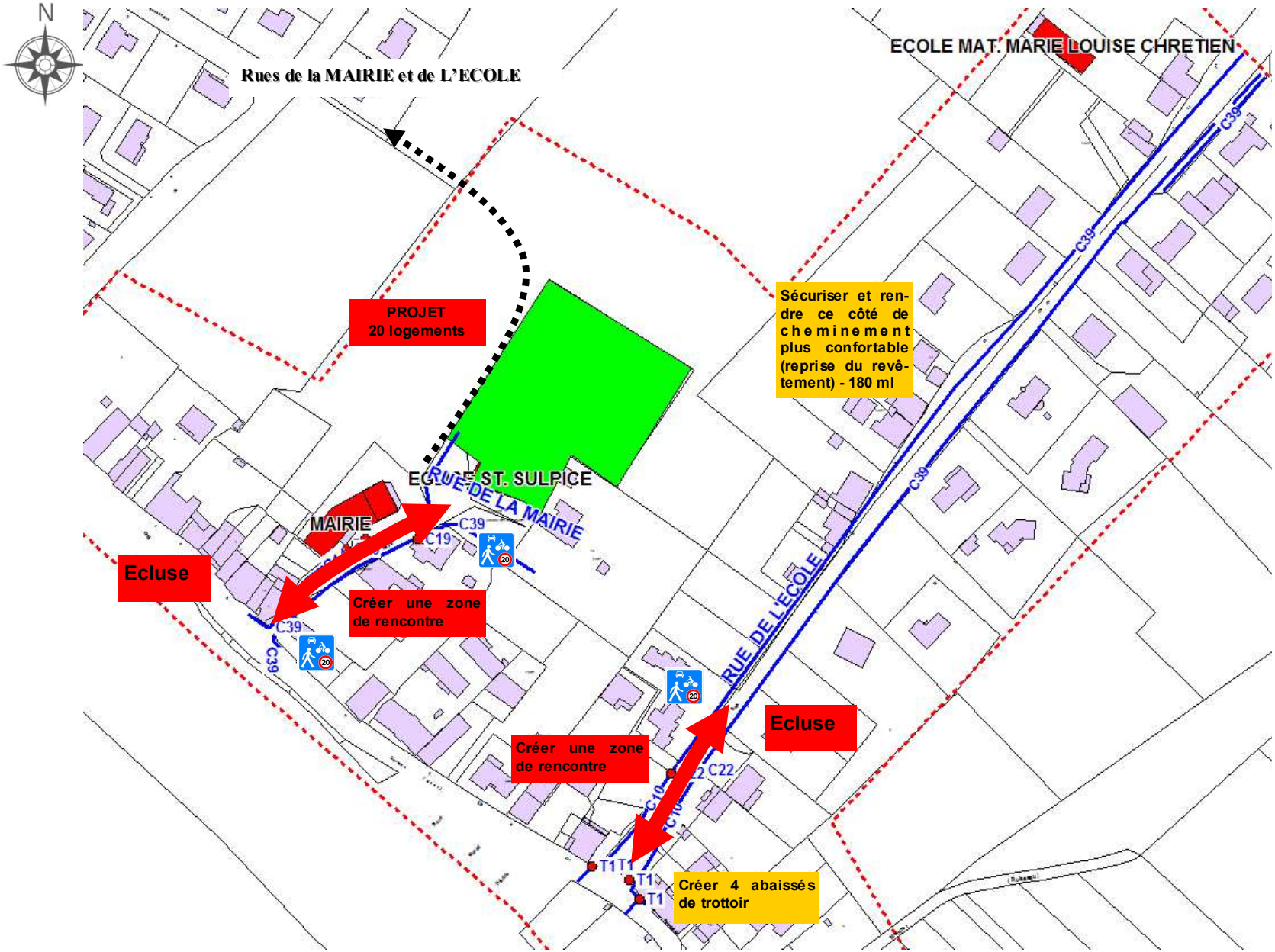
# Propositions d'actions
# Serres et cimetière Baysse




| Bajamont | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût unitaire** | **Coût total TTC** |
| **Panneaux entrée/sortie Zone de rencontre** | 4 | 200 € | **800 €** |
| **Marquage au sol place PMR** | 2 | 500 € | **1000 €** |
| | | | **1 800 €** |
| **Priorité 2** | | | |

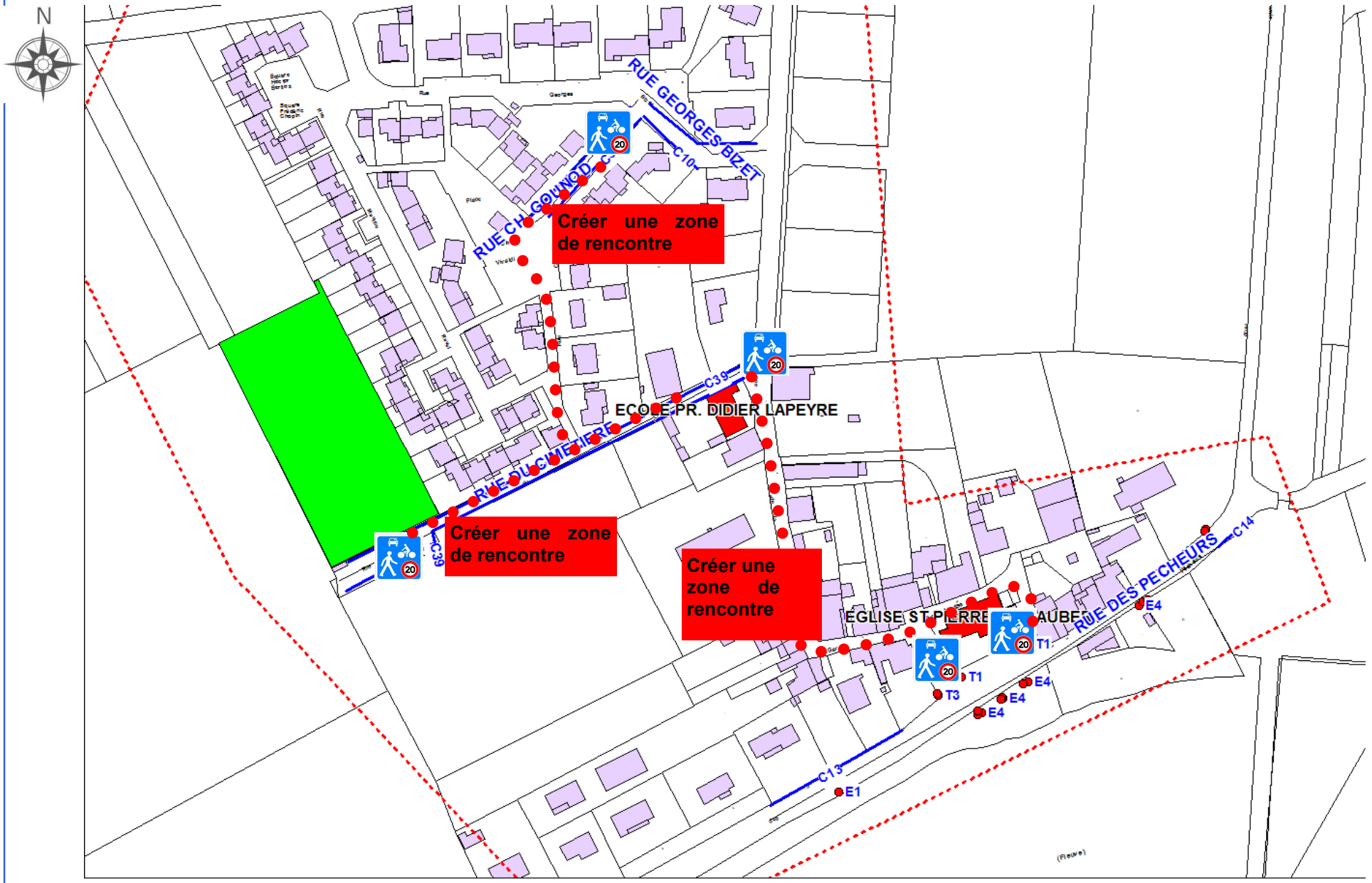


# Propositions d'actions - priorité 1 - rue de l'école

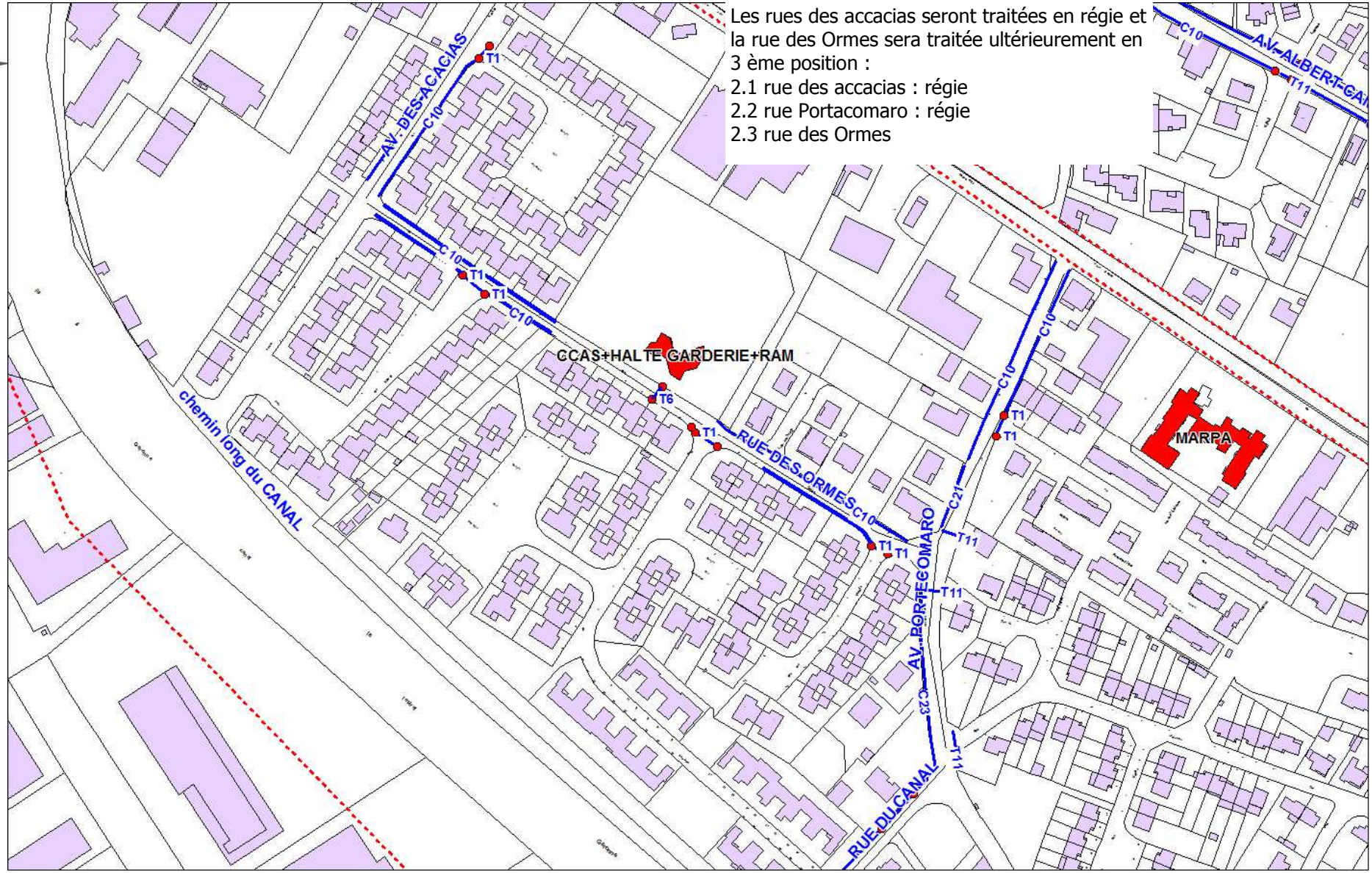


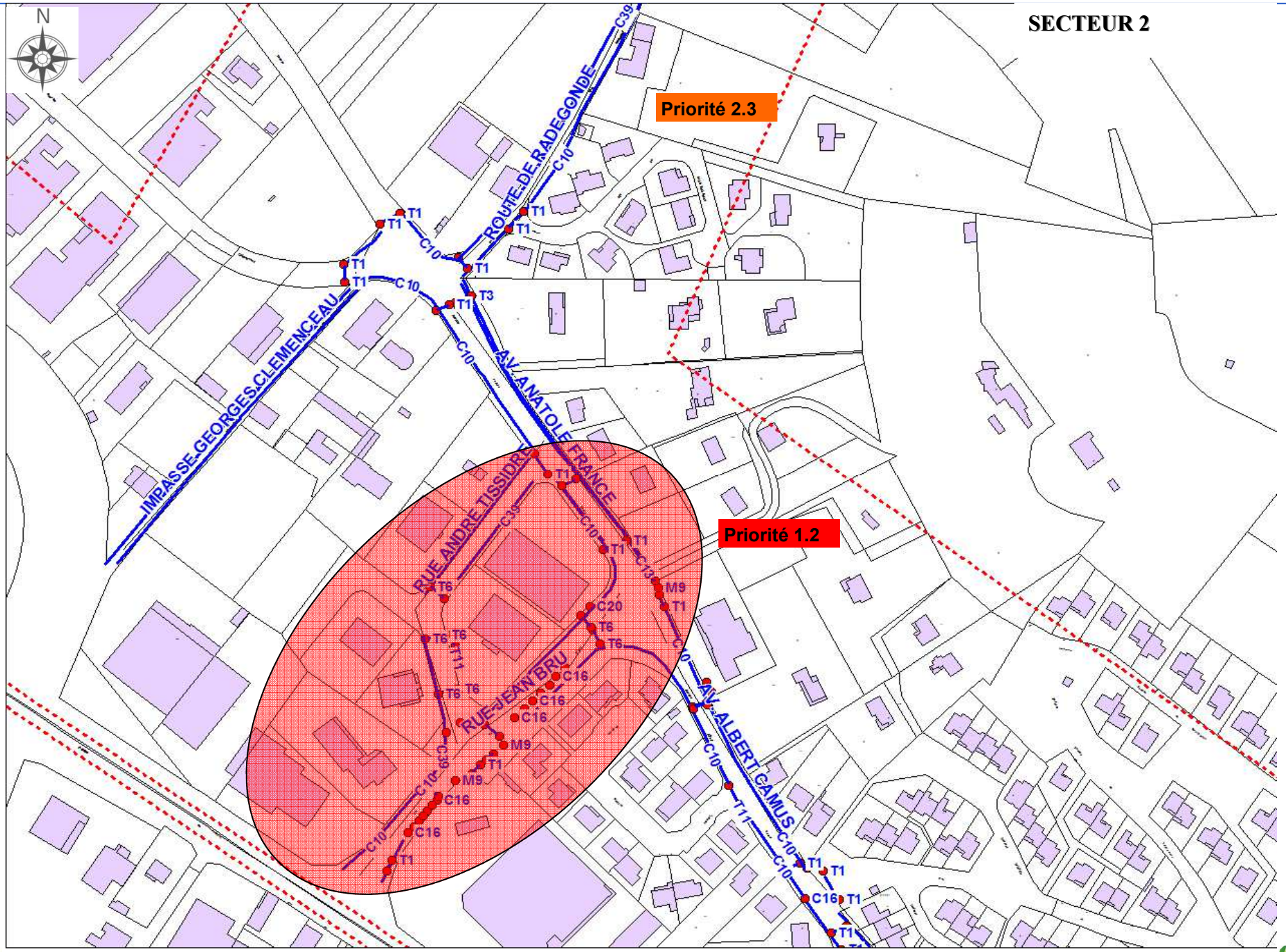

Zone 30 en amont de l'école

# Propositions d'actions - priorité 1 - Saint Pierre de Gaubert

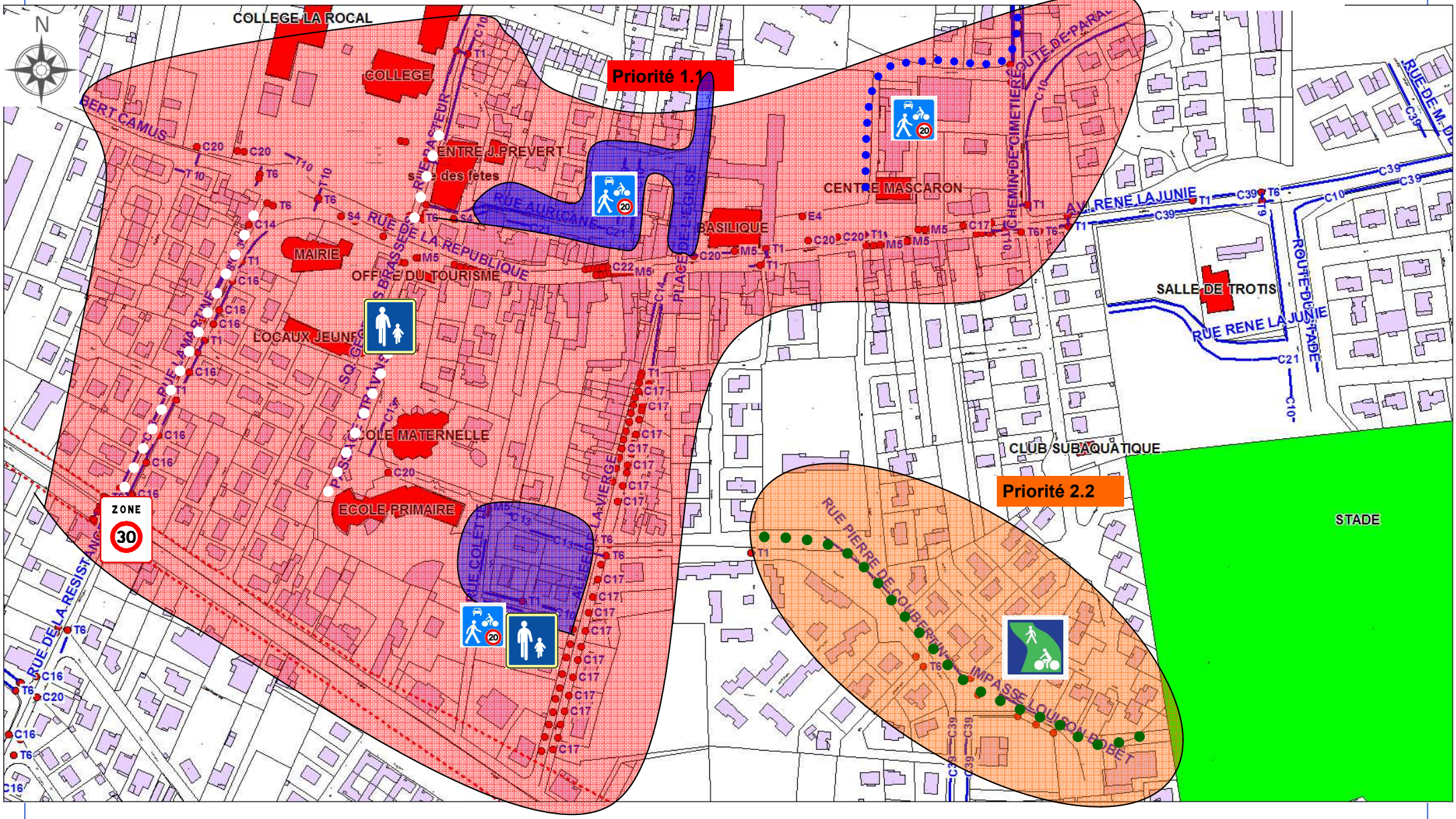


# Propositions d'actions - priorité 2 - Rues Accacias/Portacomaro/Ormes

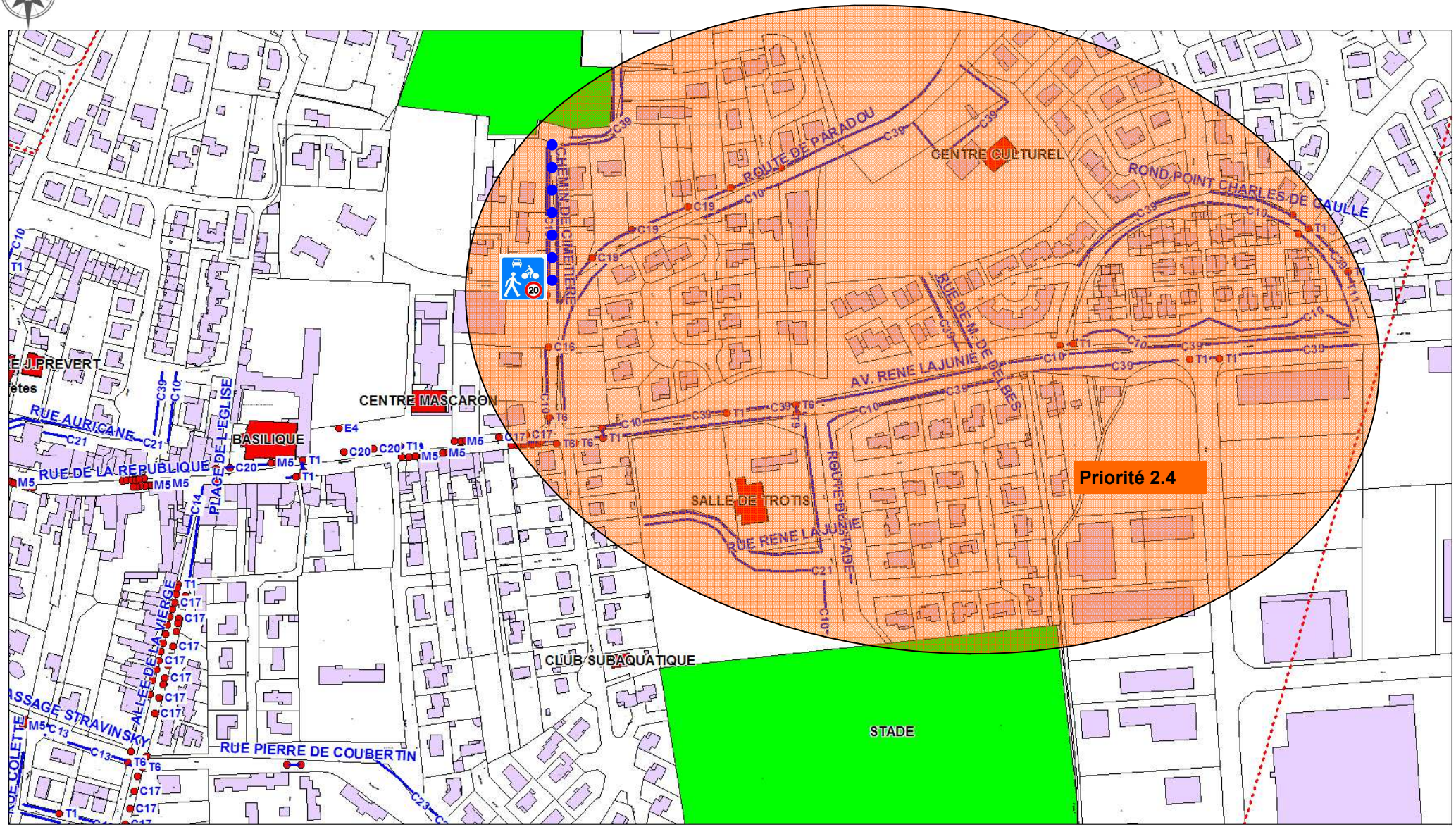



SECTEUR 2
Priorité 2.3
Priorité 1.2
ROUTE DE RADEGONDE
AV. ANATOLE FRANCE
IMPASSE GEORGES CLEMENCEAU
RUE ANDRÉ TISSIDRE
RUE JEAN BRU
AV. ALBERT CAMUS

N
Priorité 2
AV ALBERT CAMUS
C10
C16
T1
T6
S4
TE GARDERIE+RAM


N
COLLEGE LA ROCAL
COLLEGE
Priorité 1.1
CENTRE J.PREVERT
salle des fêtes
CENTRE MASCARON
BASILIQUE
MAIRIE
OFFICE DU TOURISME
LOCAUX JEUNES
ECOLE MATERNELLE
ECOLE PRIMAIRE
SALLE DE TROTIS
CLUB SUBAQUATIQUE
STADE
Priorité 2.2
ZONE 30
RUE RENE LAJUNIE
ROUTE DU STADE
RUE PIERRE DE COUBERTIN
IMPASSE LOUIS BOBET
RUE DE LA RESISTANCE
RUE ALBERT CAMUS
RUE AURICANE
PLACE DE L'EGLISE
RUE DE LA REPUBLIQUE
CHEMIN DE CIMETIERE
ROUTE DE PARA

## SECTEUR 4


N
CENTRE CULTUREL
ROND-POINT CHARLES DE GAULLE
ROUTE DE PARADOU
CHEMIN DE CIMETIERE
RUE DE M. DE MESBES
AV. RENE LAJUNIE
ROUTE BIZI-TADE
RUE RENE LAJUNIE
SALLE DE TROTIS
Priorité 2.4
CENTRE MASCARON
BASILIQUE
PLACE DE L'EGLISE
RUE AURICANE
RUE DE LA REPUBLIQUE
ALLEE DE LA VIERGE
PASSAGE STRAVINSKY
RUE COLETTE
RUE PIERRE DE COUBERTIN
CLUB SUBAQUATIQUE
STADE

# *Le programme prévisionnel de travaux*

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

**Priorité 1**

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg

**Réalisation avant fin 2015 (rouge)**

---

**Priorité 2**
Mise en accessibilité du cheminement vers le futurs supermarché

**Réalisation avant fin 2020 (bleu)**

---

**Priorité 3**
Mise en accessibilité de la rue de Rose

**Réalisation avant fin 2022 (mauve)**

---

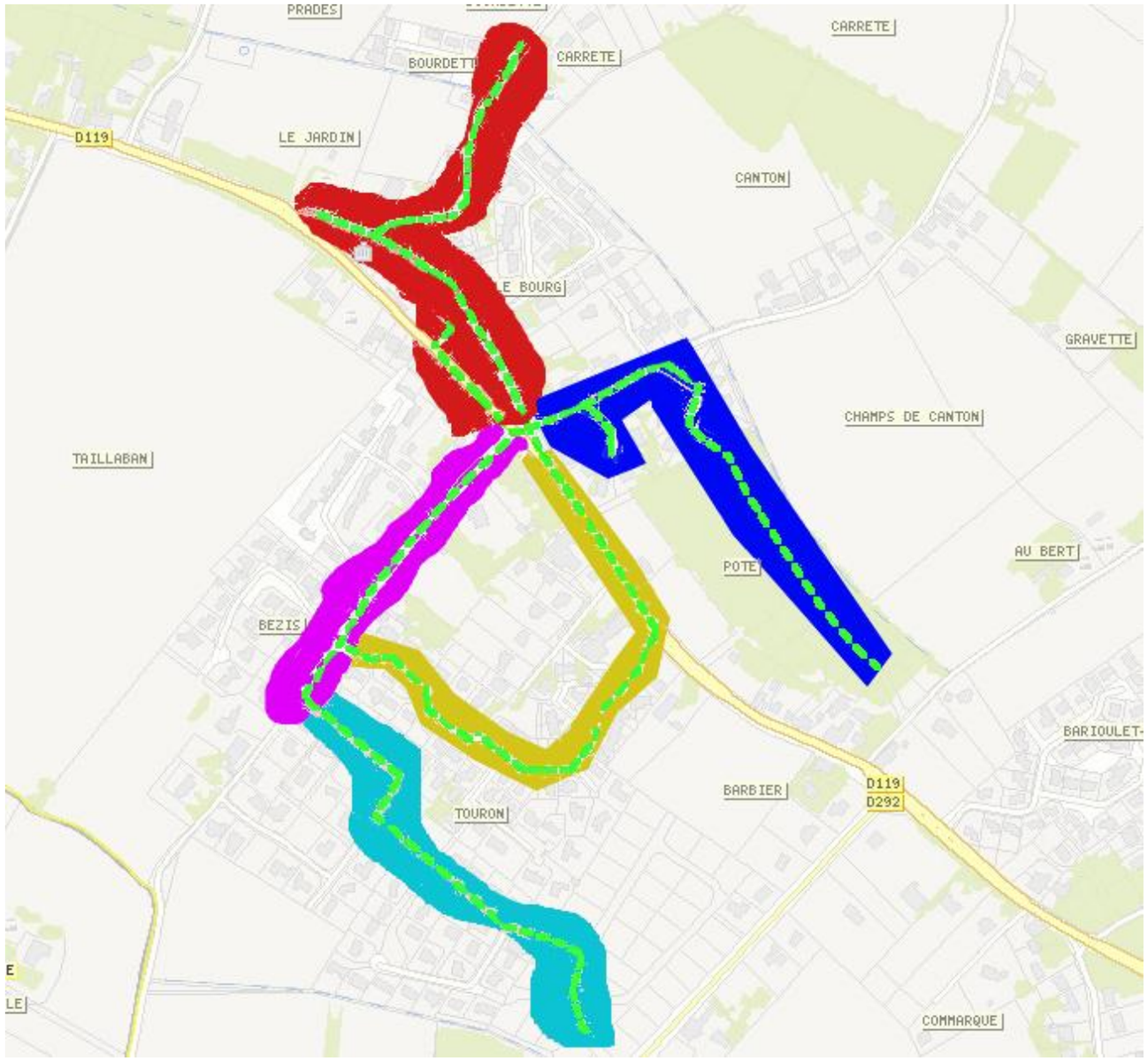
**Priorité 4**
Mise en accessibilité du cheminement autour du centre commercial

**Réalisation avant fin 2023 (jaune)**

---

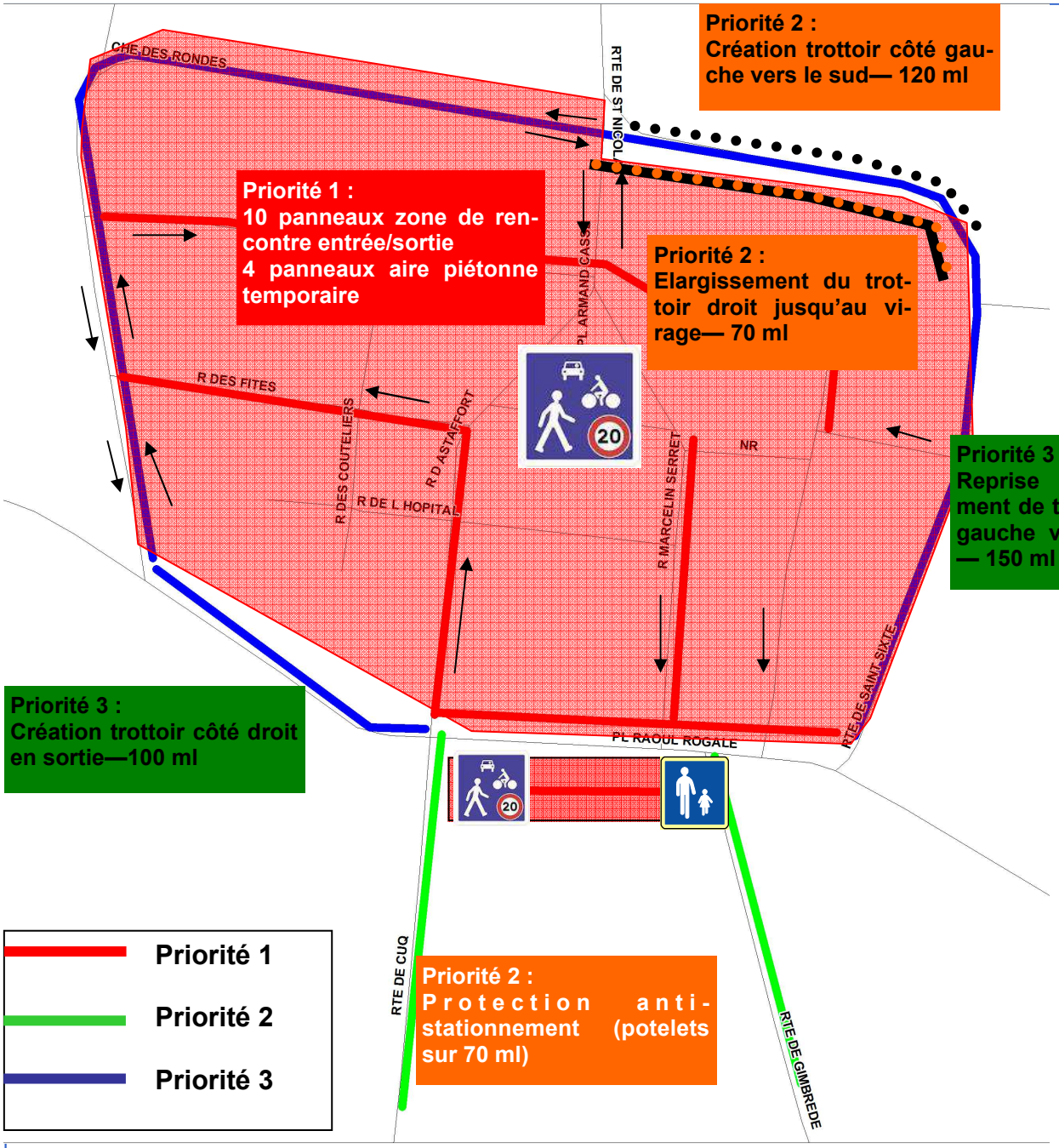
**Priorité 5**
Mise en accessibilité de la rue de la Peupleraie

**Réalisation avant fin 2024 (bleu clair)**




Révision du Plan de mise en accessibilité
**Réalisation avant fin 2024**

# Propositions d'actions




## Caudecoste

| Aménagement | Longueur/ unité | Coût unitaire | Coût total TTC |
|---|---|---|---|
| 15 panneaux entrée/sortie zone de rencontre/aire piétonne | 15 | 200 € | 3 000 € |
| 16 abaissés de trottoir | 16 | 1 000 € | 16 000 € |
| | | | 19 000 € |

**Priorité 1**

## Caudecoste

| Aménagement | Longueur/ unité | Coût unitaire | Coût total TTC |
|---|---|---|---|
| Création de trottoir | 120 ml | 230 € | 27 600 € |
| Elargissement de trottoir | 70 ml | 250 € | 17 500 € |
| 20 potelets anti-stationnement | 20 | 200 € | 4000 € |
| | | | 49 100 € |

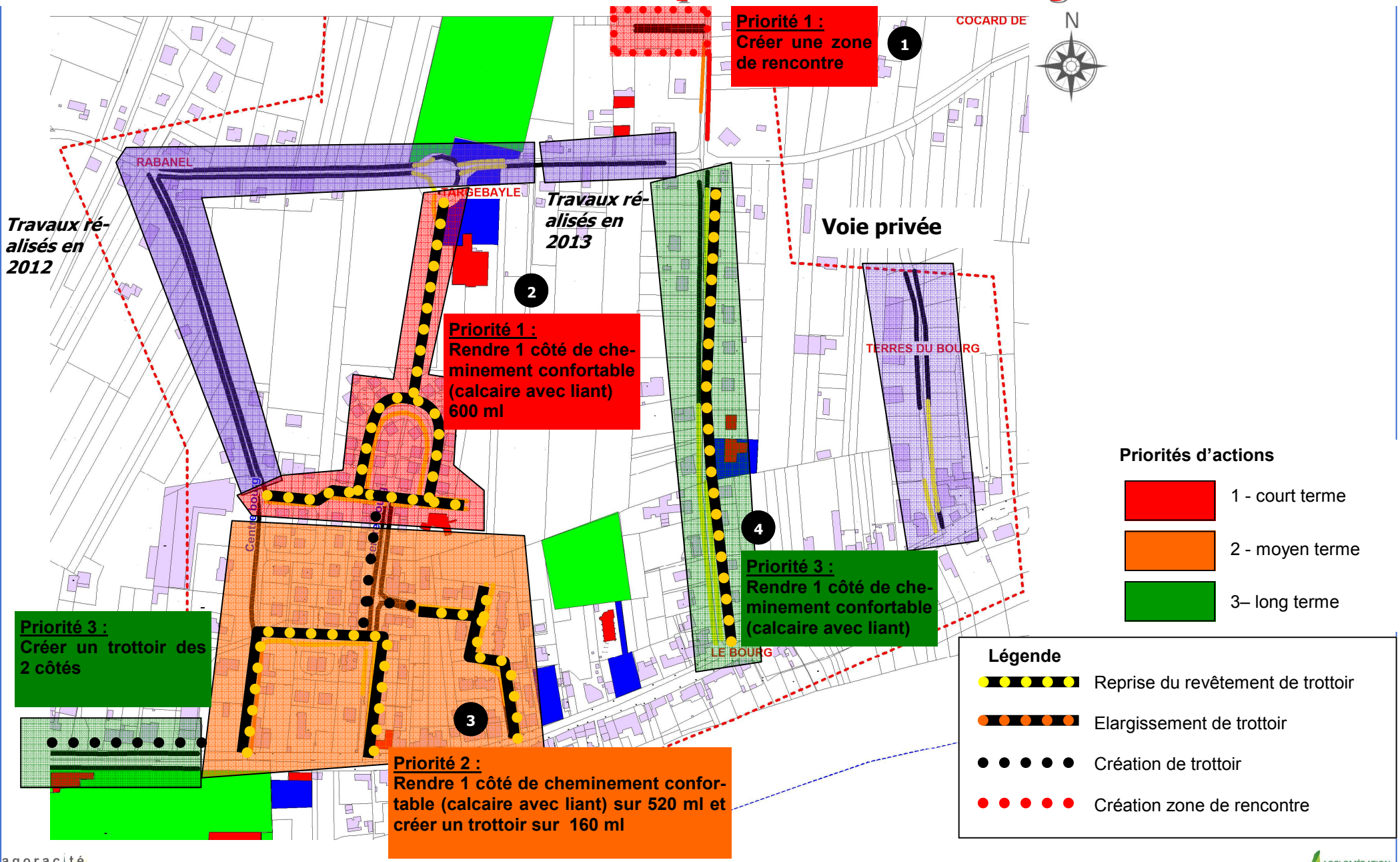
**Priorité 2**

## Caudecoste

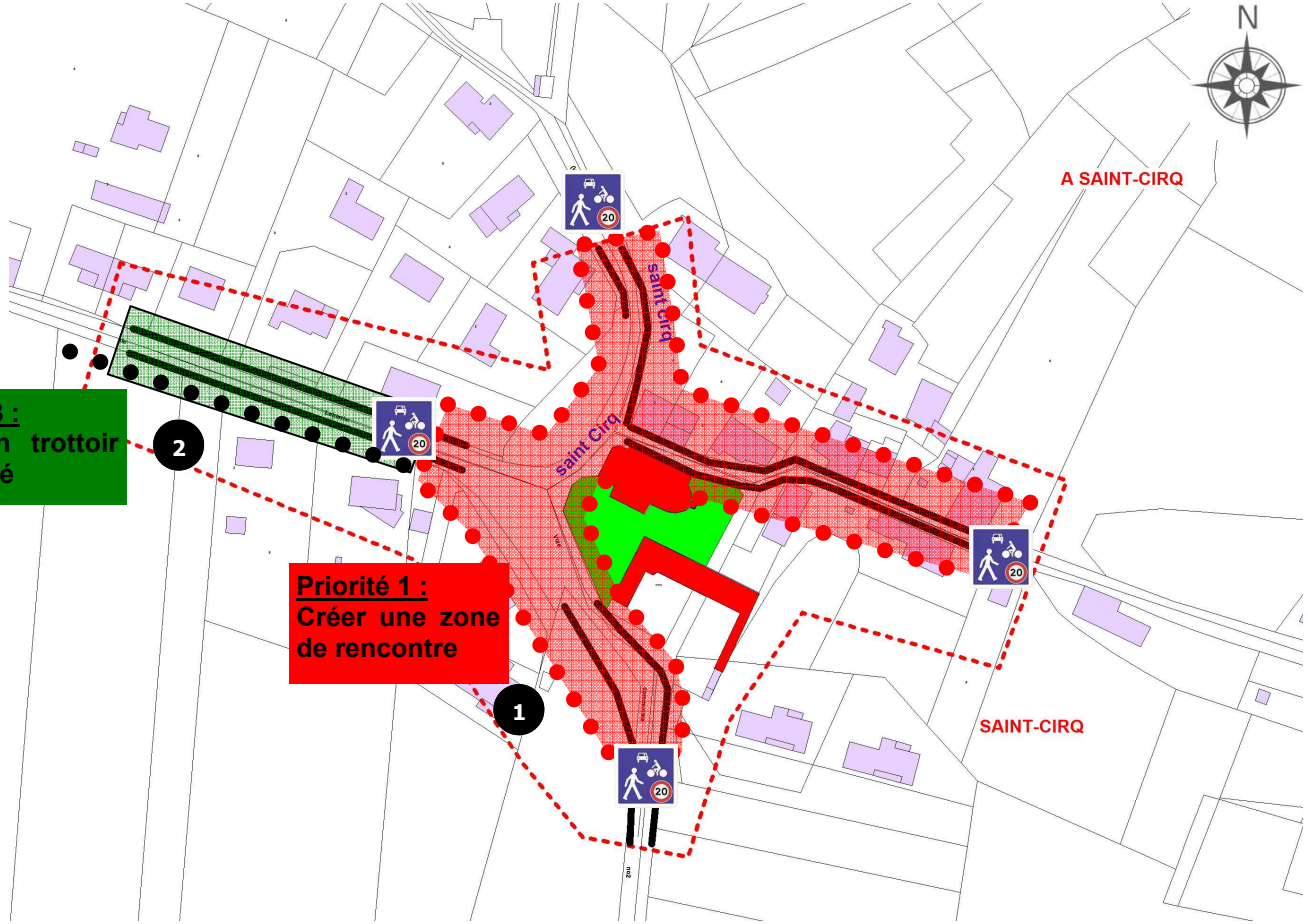
| Aménagement | Longueur/ unité | Coût unitaire | Coût total TTC |
|---|---|---|---|
| Création de trottoir | 100 ml | 230 € | 23 000 € |
| Revêtement trottoir enrobé | 150 ml | 85 € | 12 750 € |
| | | | 35 750 € |

**Priorité 3**

# Priorités d'actions pour le PAVE - bourg



# Priorités d'actions pour le PAVE - Saint CIRQ



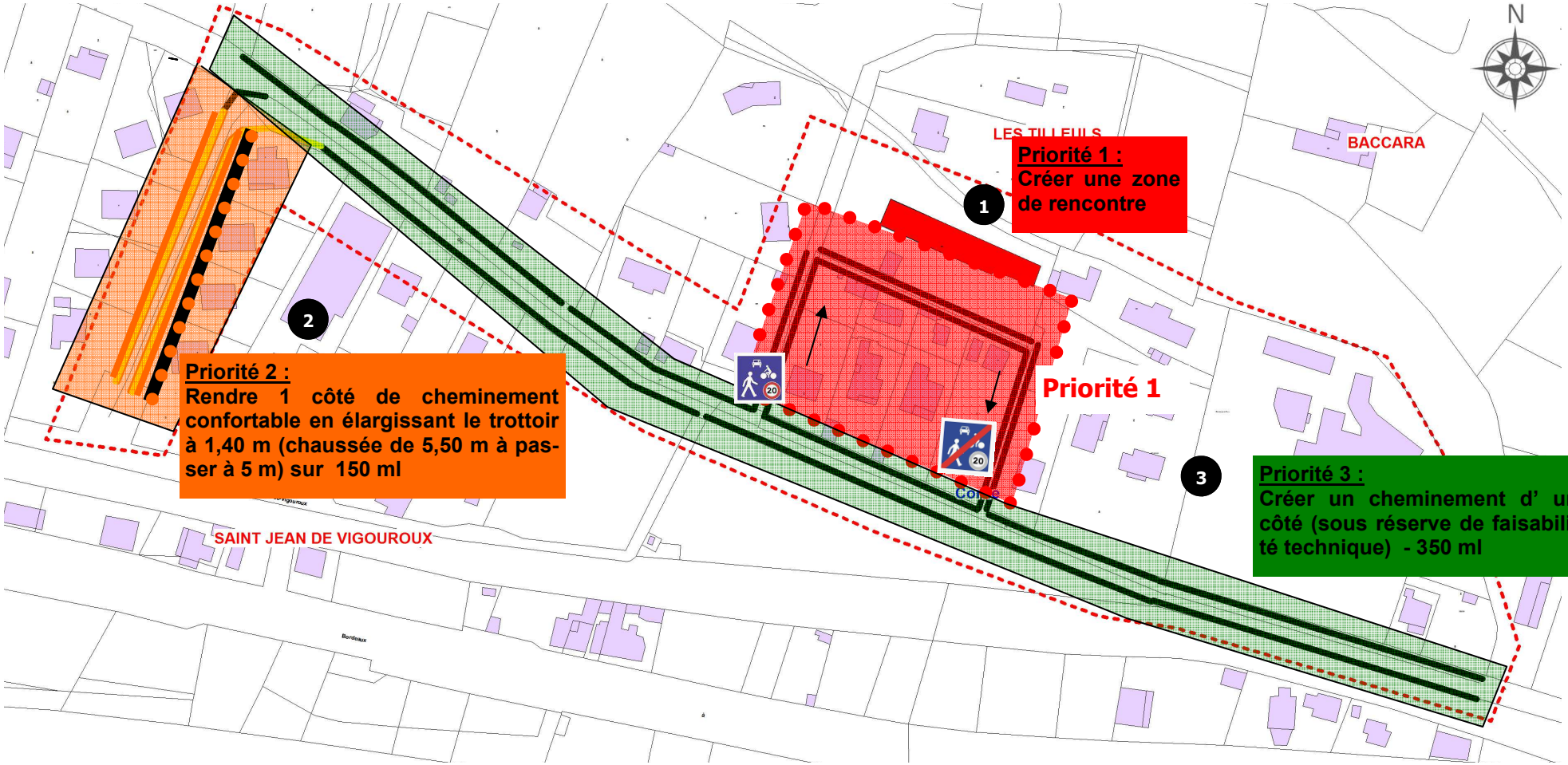

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

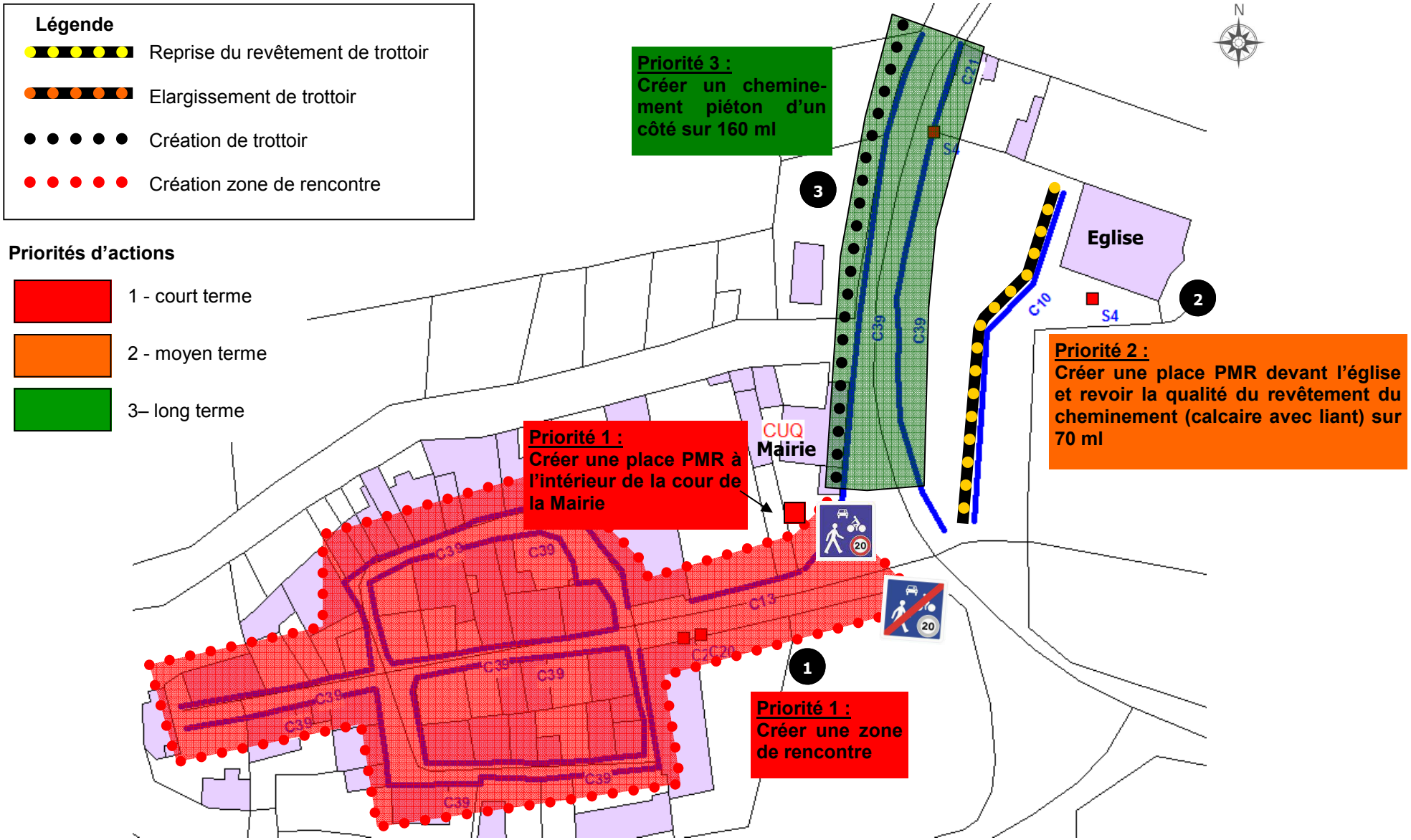
**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Priorités d'actions pour le PAVE - CORNE



# Propositions d'actions



# Le Plan d'actions
## COMMUNE DE ESTILLAC

**Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité.**

1. Allée du jardin public entre le giratoire et le parking de l'école (elle est beaucoup fréquentée par les enfants).
2. Place de la mairie - Chemin de Rappetout
3. Chemin du plat de Carrère

**D'autres travaux ponctuels seront également proposés.**
**Estimation des travaux/ RECAPITULATIF**

**Chemin de Peyrelong (de l'école au carrefour avec le chemin du grand Jouan) : 20.000 euro H.T.**

**Place de la mairie - Chemin de Rappetout: 30 000 euro H.T.**

**Chemin du plat de Carrère : 50.000 euro H.T.**

**Rue de La Salle : 55.000 euro H.T.**

**VC n°7 Fond du bois : 180.000 euro H.T.**

**Allée du jardin public entre le giratoire et le parking de l'école : 25.000 euro H.T.**

**Liaison entre le lotissement Jouannet et l'allée du Jardin public : 80.000 euro**

**TOTAL POUR LA COMMUNE: 440.000 euro arrondi à 450.000 euro H.T.**

**Ces estimations ne prennent pas en compte:**
les éventuelles acquisitions foncières, les réseaux. les plantations, le mobilier urbain, la signalisation horizontale et la signalisation verticale autres que ceux ou celles remplacés.

### Les projets en cours et futurs

### Sensibilisation et informations :

Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation à déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

Le stationnement sur trottoirs
La gestion des poubelles
L'entretien et la propreté des trottoirs

### Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit êre rédigée régulièrement dans le Journal communale. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

## *Le programme prévisionnel de travaux*

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

**Priorité 1**
Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg
**Réalisation avant fin 2015 (rouge)**

---

**Priorité 2**
Mise en accessibilité dans un rayon de 500 m
**Ch. Fon de Bois**
**Réalisation avant fin 2018 (orange)**

---

**Priorité 3**
Mise en accessibilité du cheminement 1 : **Chemin de Peyrelong – Mairie (bleu)**
**Réalisation avant fin 2020**

---

**Priorité 4**
Mise en accessibilité du cheminement 2 : **Ch. de Jouannet - Allée du Jardin public – Mairie (vert)**

**Réalisation avant fin 2020**

---

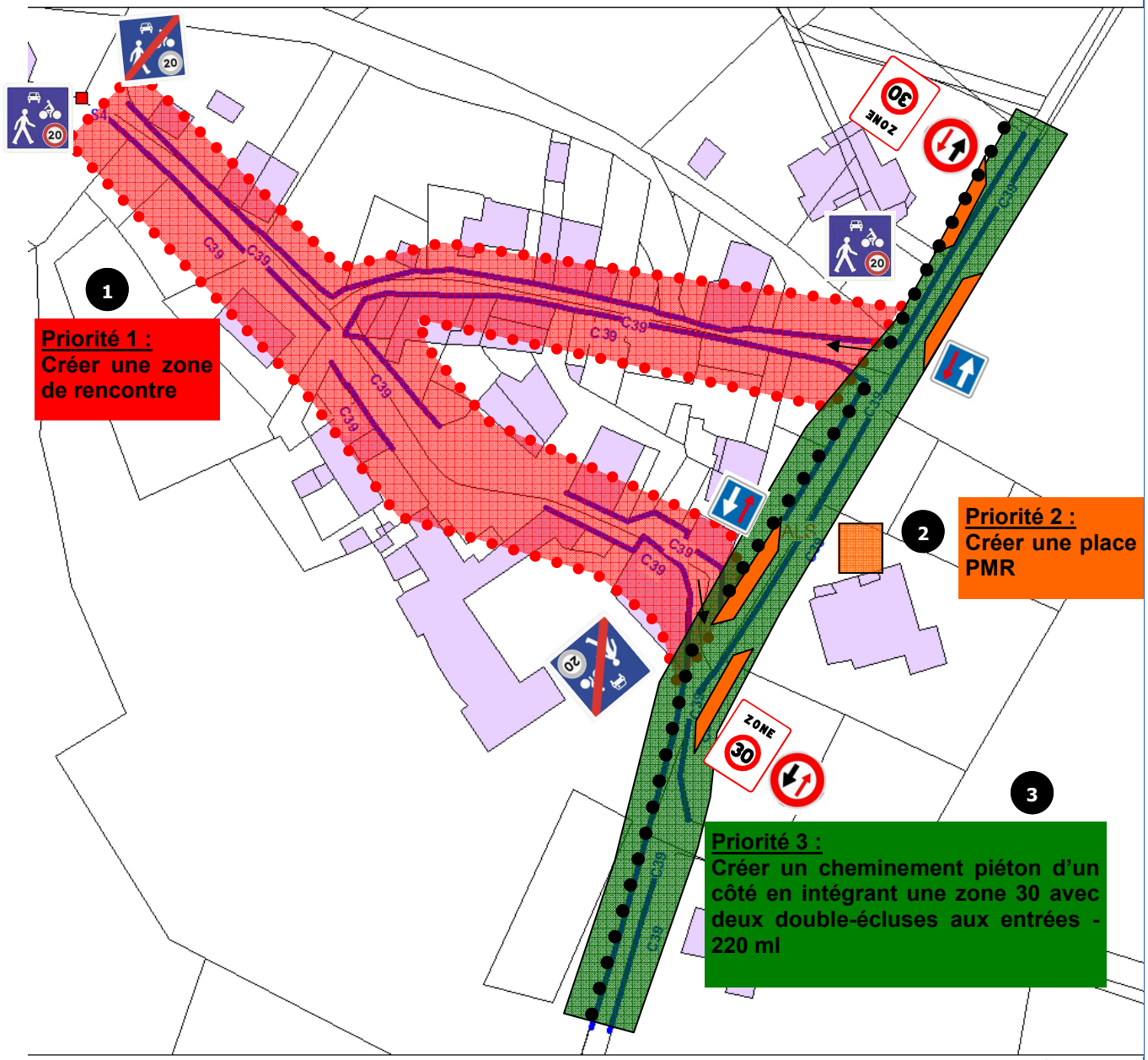
**Priorité 5**
Mise en accessibilité du Agropole

**Réalisation avant fin 2022**

---

Révision du Plan de mise en accessibilité
**Réalisation avant fin 2022**

# Propositions d'actions



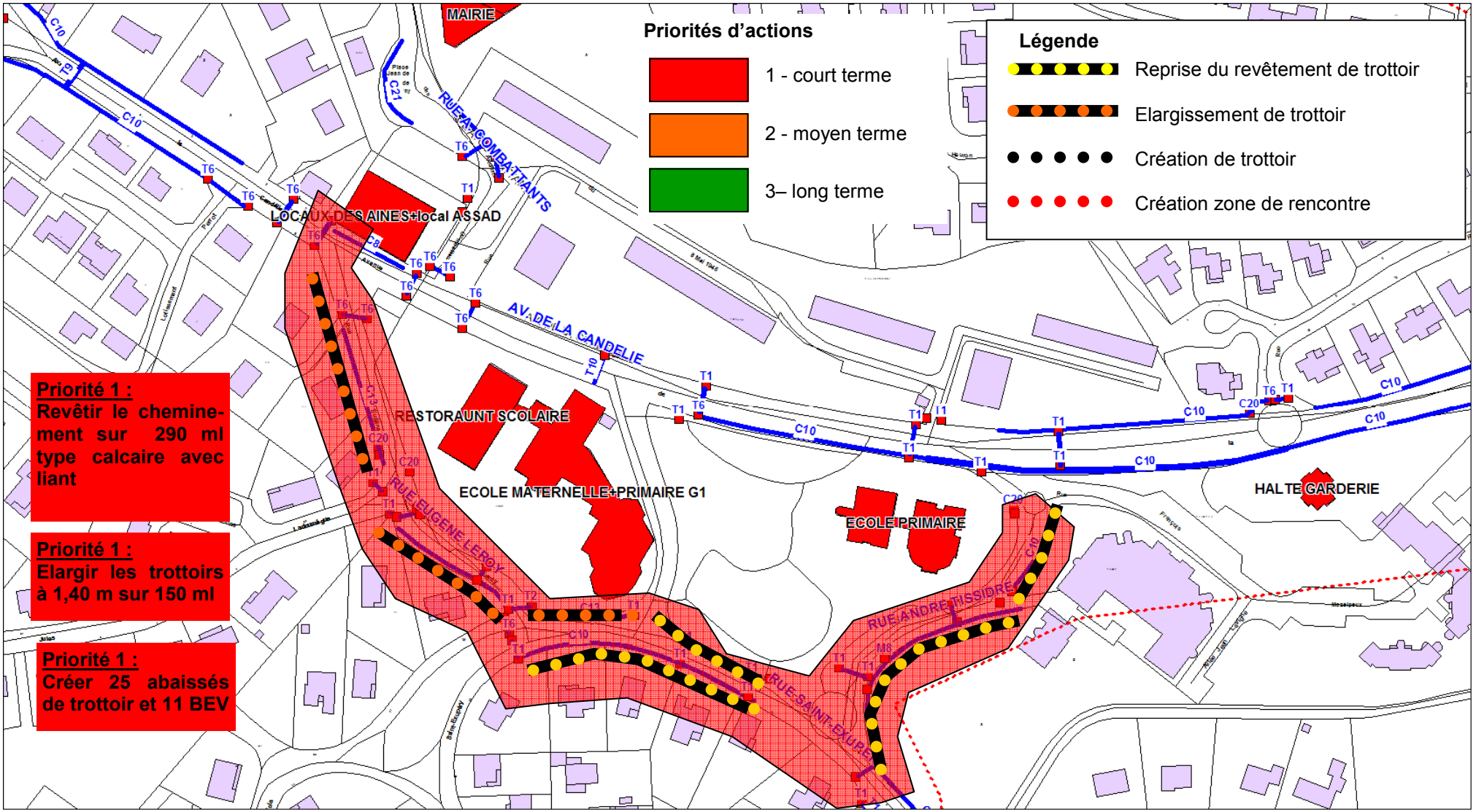

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

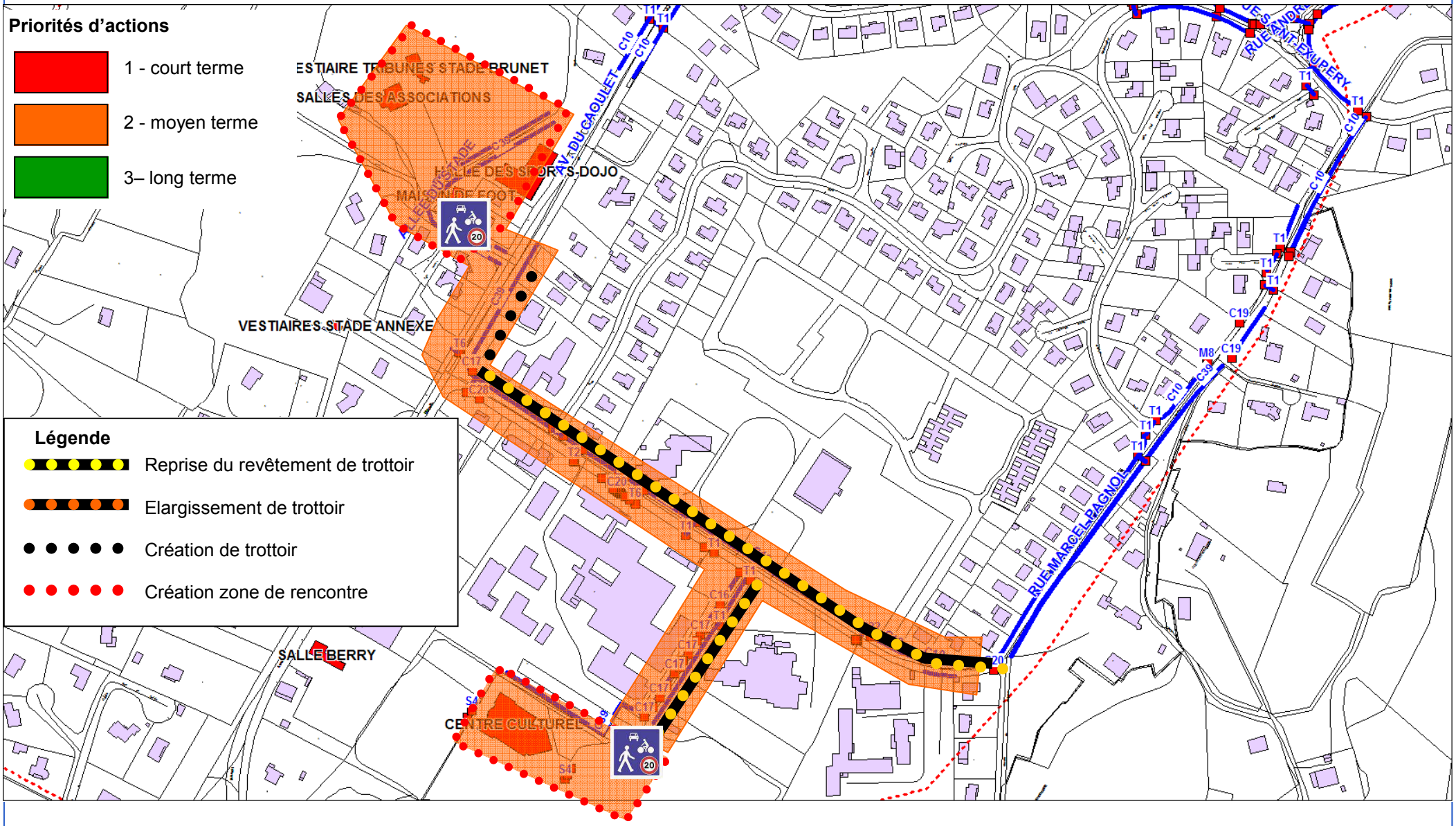
**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1



# Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 2



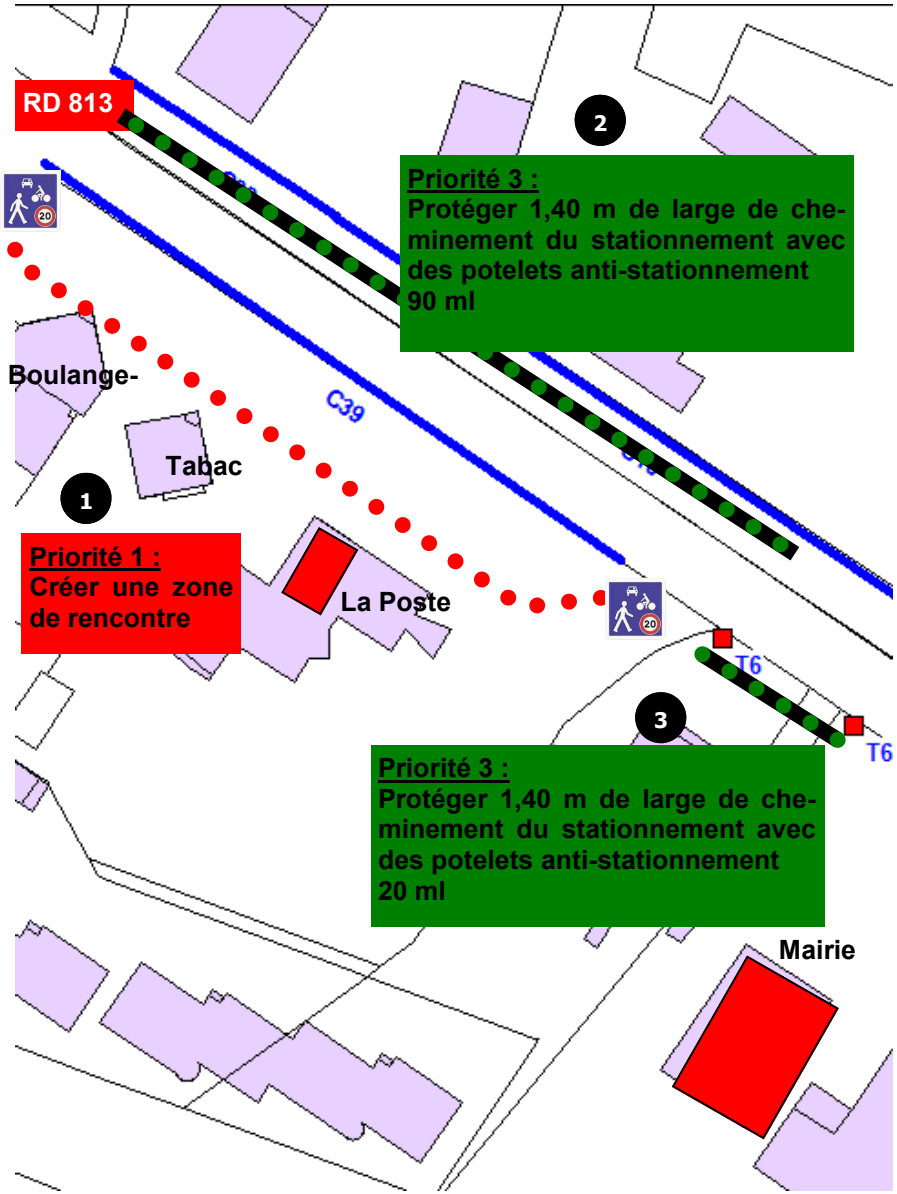
# Propositions d'actions - Bourg - planche 1

**Priorités d'actions**

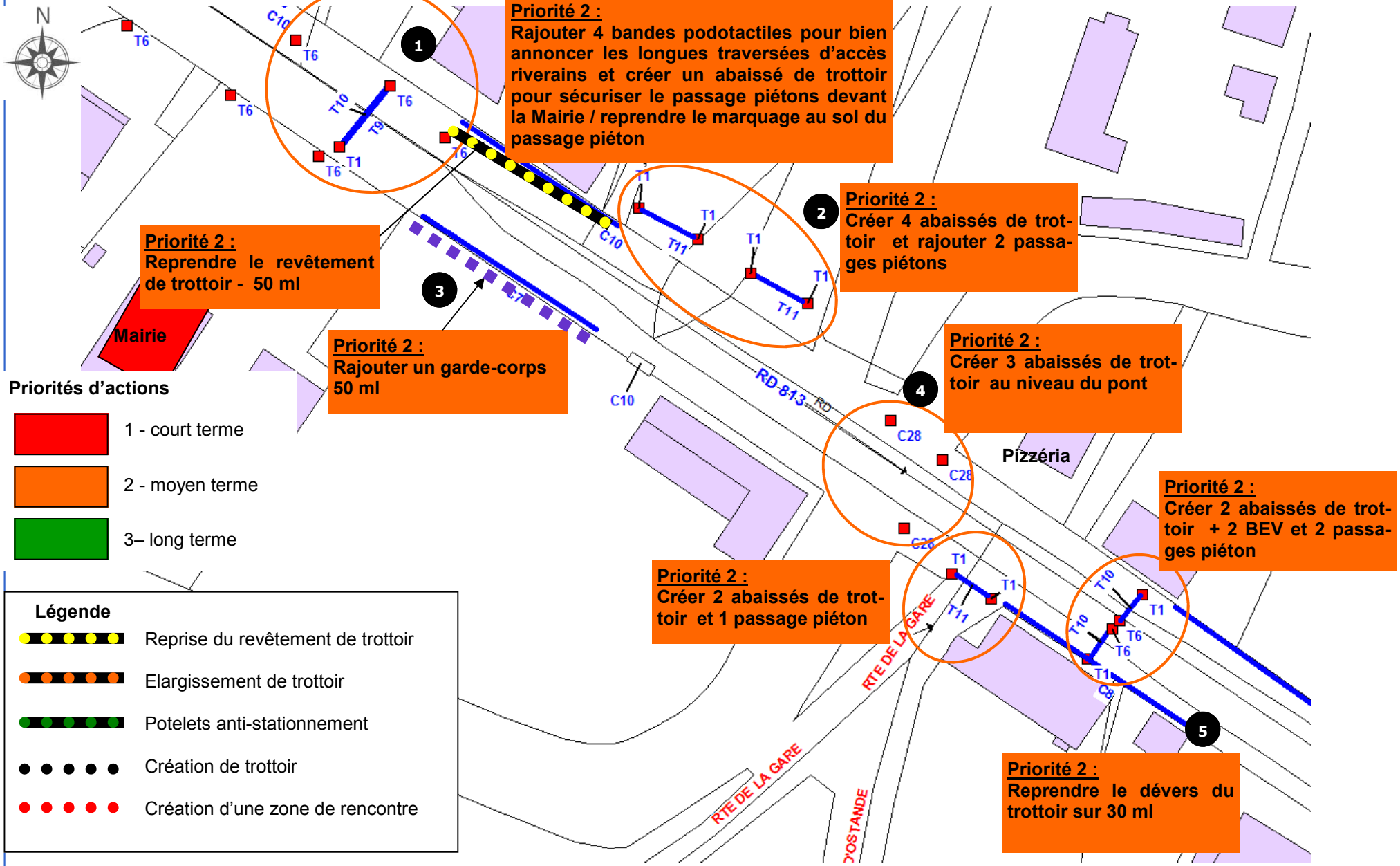
- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

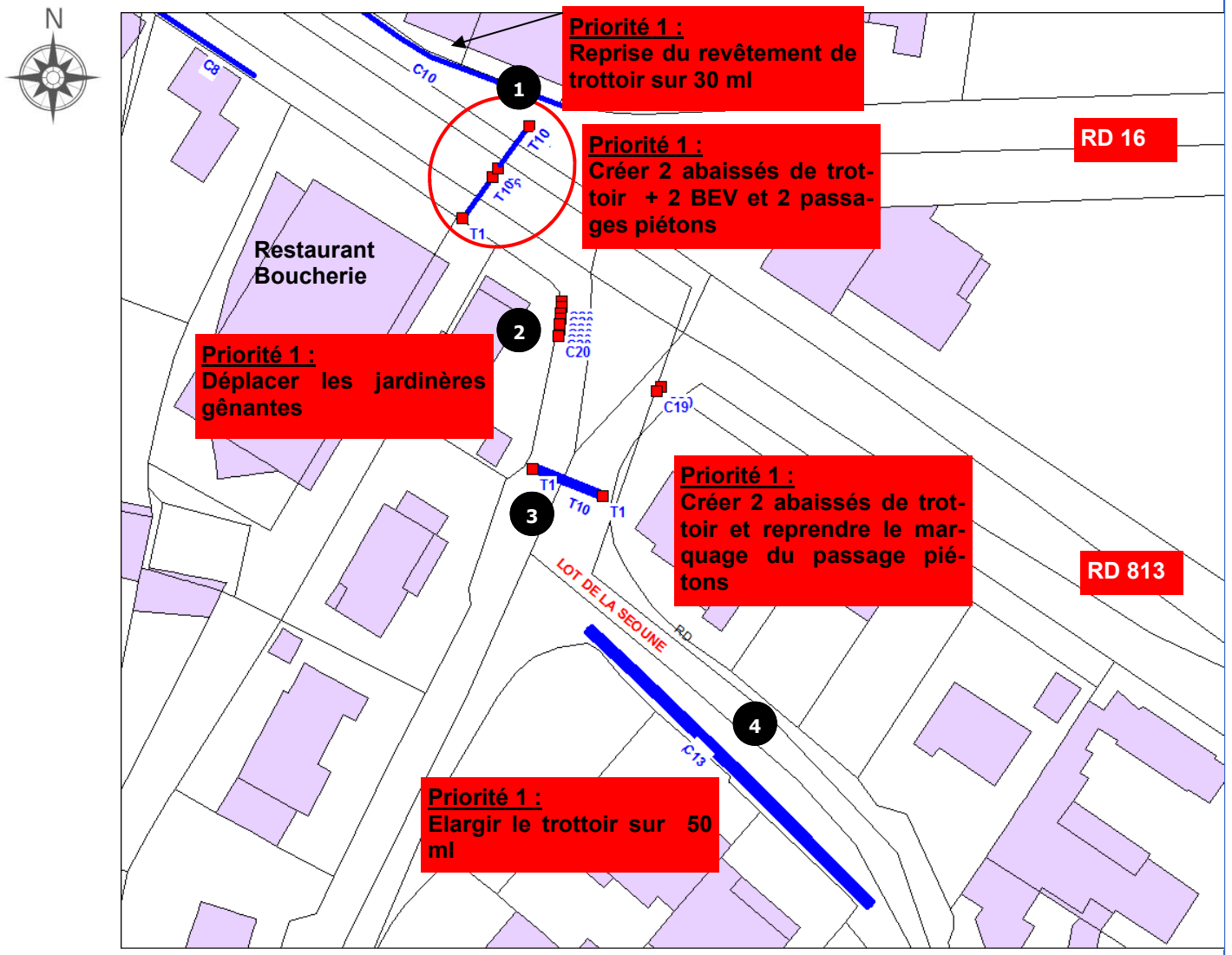
- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Potelets anti-stationnement
- Création de trottoir
- Création d'une zone de rencontre



# Propositions d'actions - Bourg - planche 2



# Propositions d'actions - Bourg - planche 3




**Priorité 1 :**
Reprise du revêtement de trottoir sur 30 ml

**Priorité 1 :**
Créer 2 abaissés de trottoir + 2 BEV et 2 passages piétons

**Priorité 1 :**
Déplacer les jardinères gênantes

**Priorité 1 :**
Créer 2 abaissés de trottoir et reprendre le marquage du passage piétons

**Priorité 1 :**
Elargir le trottoir sur 50 ml

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Plan d'Action (centre bourg)

Le village de LAPLUME a été construit à flanc de colline avec un dénivelé marqué entre le bas et le haut du village soit environ 35 m. Les profils en long des cheminements présentent des pentes bien supérieures aux limites réglementaires. Lors de travaux d'aménagement de la voirie, elles pourront être que gommées ponctuellement.

**Le secteur du centre bourg avec la Mairie et l'Eglise de Saint-Pierre de Cazeaux** offre un environnement de bâti ancien avec des ruelles plus étroites.

Contraintes particulières: L'église de Saint-Pierre de Cazeaux, du centre bourg est classée monument historique , les travaux situes dans le périmètre de protection sont soumis a l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Court terme

**Plan Local d'Uranisme - Extrait du REGLEMENT page 10:**

***Les sites et secteurs protegés :***
*• Le hameau de Plaichac, son église, cimetière et cadre naturel,*
*• Le hameau de Brimont ainsi que son église et son cadre naturel.*

*Avant tous travaux d'adaptation, réfection, extension, reconstruction, démolition, et - le cas échéant - avant toute construction nouvelle à proximité de l'édifice, une analyse fine de l'architecture du bâtiment et de son insertion dans le paysage sera réalisée, afin d'en préserver la valeur patrimoniale, historique ou paysagère. Les abords doivent être aménagés et entretenus de façon à participer à la mise en valeur du bâtiment.*

**Les chaînes de déplacement identifiées** : Grande rue et la RD 931 ainsi que les rues autour de l'Eglise . Ce secteur nécessite une circulation apaisée contribuant au confort de la vie locale et a l'accessibilité des personnes a mobilité réduite. Les automobilistes doivent être incités à adopter une vitesse réduite par des aménagement adéquats rétrécissant de la chaussée, chicanes, plateaux…) de la chaussée. Ce qui rendra les déplacements plus confortables et sécurisés.

Les voies cumulent les mêmes difficultés, en particulier des largeurs de trottoirs insuffisantes avec un revêtement souvent de très mauvaise qualité et des ressauts trop importants des bordures.

A ce jour la commune n'a pas encore entamé une réflexion sur l'aménagement de ce secteur., à l'exception du projet de construction d'un centre médical.

Dans un souci de partager la voirie entre tous les usagers et de ne pas dénaturer les voies anciennes dans ce bourg de caractère, des hypothèses peuvent être étudiées :

1. La ≪ zone 30 ≫ (Grand Rue ) avec des aménagements conformes qui sécurisent les déplacements piétons et permettent de traverser la chaussée sans recours aux passages piétons. Cela permette en plus le déplacement des cyclistes sans aménagement de pistes ou bandes cyclables.
2. La ≪ zone de rencontre ≫ (Place E. LABAT ) est une zone ou la vitesse est limitée a 20 km/h et ou les piétons sont prioritaires. Ils sont autorises a circuler sur la chaussée sans s'y arrêter.
3. Aménagement des places de stationnement réservées aux personnes handicapées devant l'église, la salle des fêtes, l'école et sur la place de Château d'Eau. Ces derniers doivent être liés aux cheminements praticables.

Moyen et long terme

Toutefois, pour garantir l'accessibilité, sans aménagement d'ensemble, la suppression des anomalies identifiées pour la **Grande Rue s'eleverait à 105 000 € H.T**. (campagnes spécifiques non comprises). Cependant, la réflexion engagée sur un aménagement global ne permet pas encore de donner une estimation fiable . Par contre la réalisation des aménagements qui prendra en compte également l'accessibilité des personnes a mobilité réduite, se fera en plusieurs tranches et pourra s'étaler sur le moyen terme et le long terme tels que défini au présent PAVE.

En attendant l'étude globale ou le re-amenagement du secteur de la traversée de l'agglomération, des traitements partiels et ponctuels peuvent être apportes

# Le Plan d'actions

**Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :**

Il faut donc prévoir des travaux importants pour les deux entrées du village, la rue de la mairie et le carrefour du centre du village. Sur ces secteurs de nombreux disfonctionnements ont été identifiés

### Les limites à une accessibilité généralisée

Rendre la voirie accessible en totalité reste l'objectif vers lequel il faut tendre. Mais malheureusement des contraintes topographiques, patrimoniales, dimensionnelles voire économiques, nous obligent à des choix qui limitent notre volonté pour une accessibilité généralisée. Lors des travaux envisagés sur les secteurs à fortes contraintes, il faudra envisager de déroger ponctuellement à certaines règles pour des impossibilités techniques avérées. Elles sont liées aux contraintes suivantes :

### La topographie

Le village est installé à flanc de colline. Les pentes de certaines rues sont bien supérieures aux normes. Lors des rénovations de ces voies, il sera difficile de respecter la réglementation. Par contre, il faudra veiller à aménager des espaces de repos et d'usage et mettre à la disposition des usagers des équipements leur permettant de faire une pose au cours de leurs déplacements : bancs et appuis ischiatiques. Dans le diagnostic, ces situations ne sont pas marquées comme des cas d'inaccessibilité.

Ces sites sont :

1. **La RD 931, notamment aux points d'arrêt des transports en commun**
2. **Place E. LABAT**
3. **Autour de l'Église**

### Des rétrécissements ponctuels

Le diagnostic a relevé de nombreux rétrécissements de trottoirs ou absence de trottoir. Ce sont les conséquences d'une époque ou tout l'était conçu pour la voiture sans prendre en compte les autres usagers de l'espace urbain. Ainsi de nombreux rétrécissements de trottoirs et des ruptures de continuité de cheminement sont apparus. Ces points ne pourront être gommés sans la réalisation de travaux conséquents :

1. **Grande Rue : L= 60cm;**
2. **La RD 931: Absence de trottoir coté Gendarmerie**

### Les projets en cours et futurs

La réalisation d'un centre médical dans le bâtiment de la poste (Place E. LABAT )

### Sensibilisation et informations :

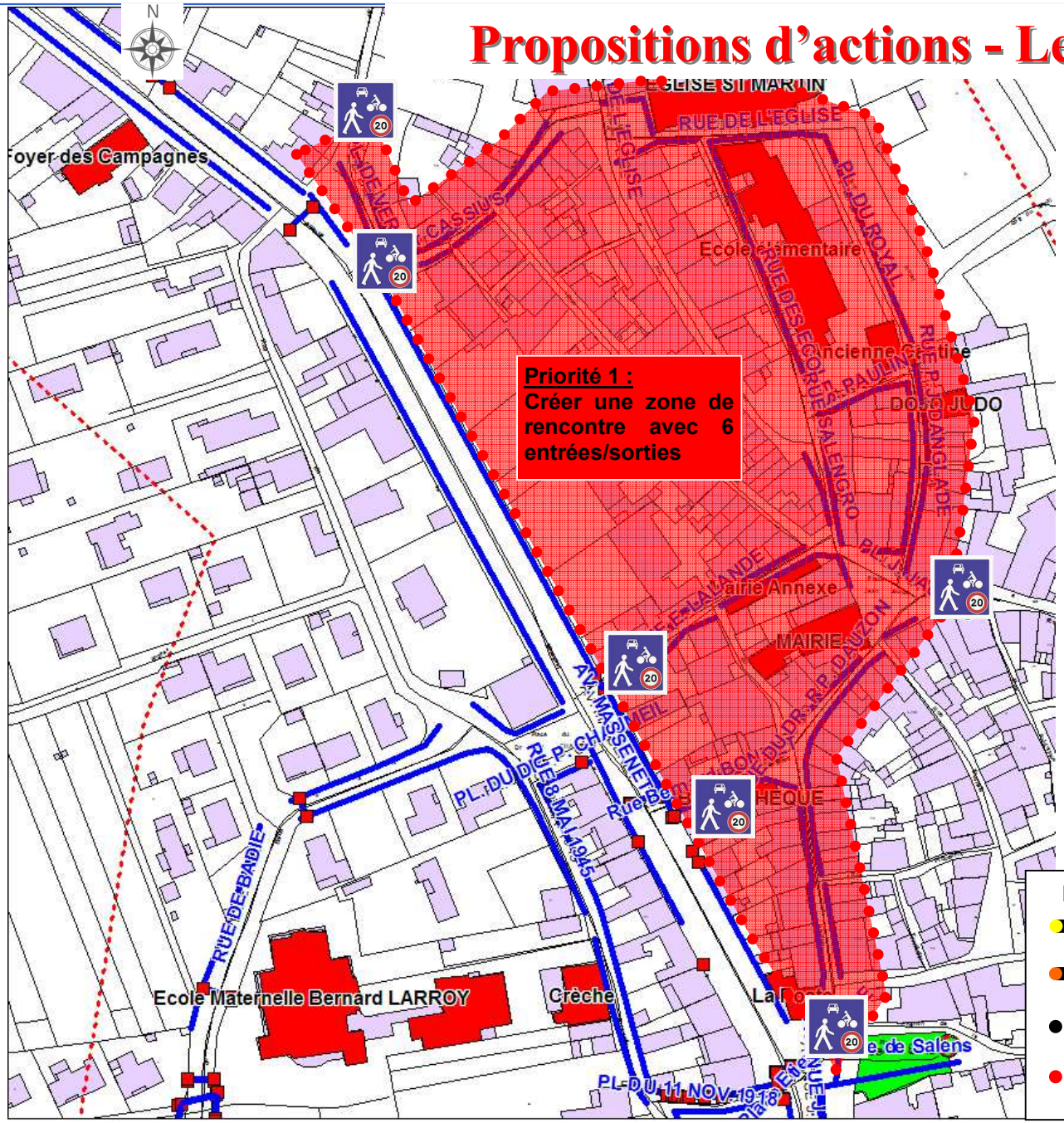
Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation à déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs

### Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal

Une rubrique Accessibilité doit êre rédigée régulièrement dans le Journal communal. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

# Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1



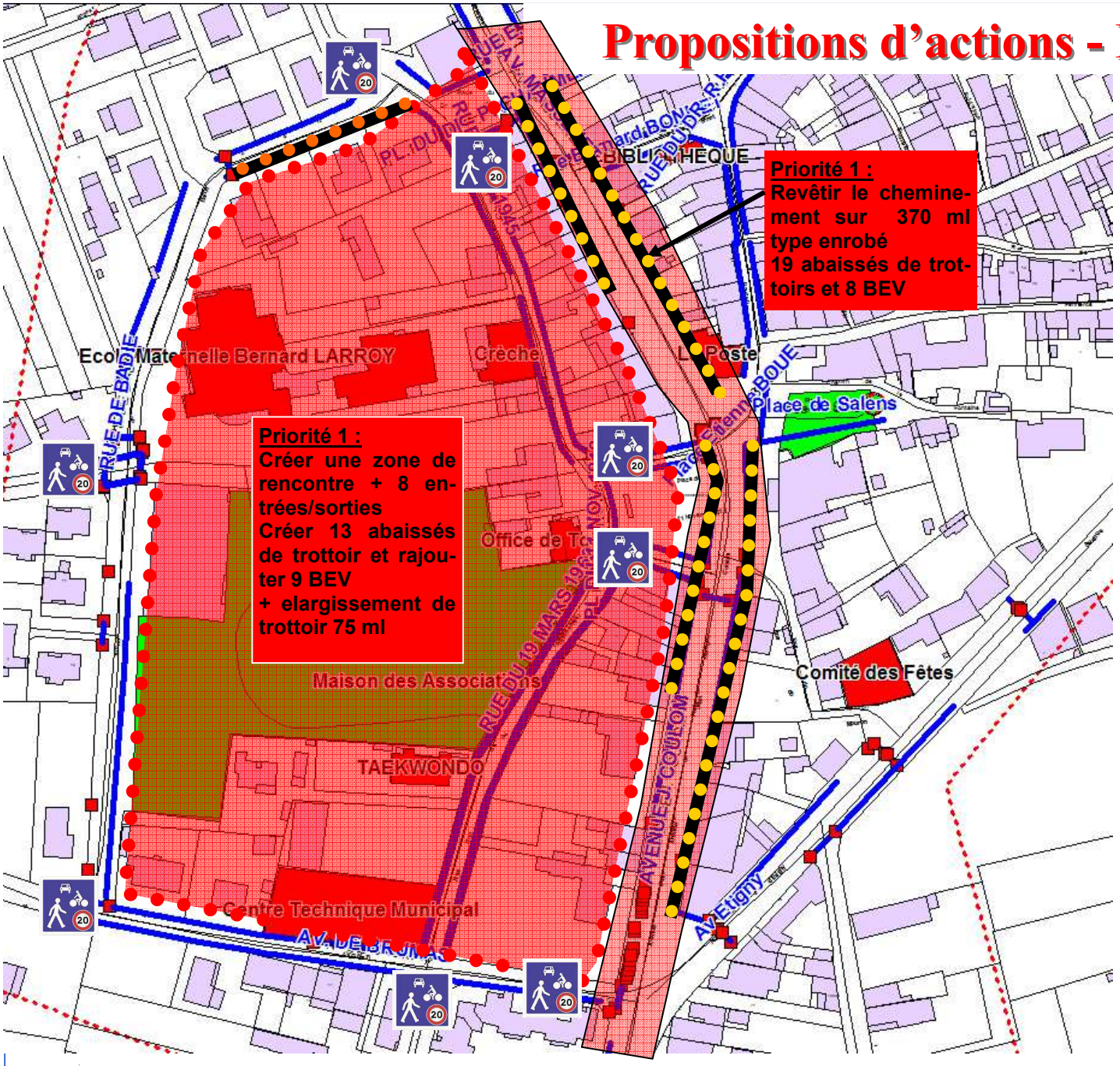

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Le Bourg - priorité 1



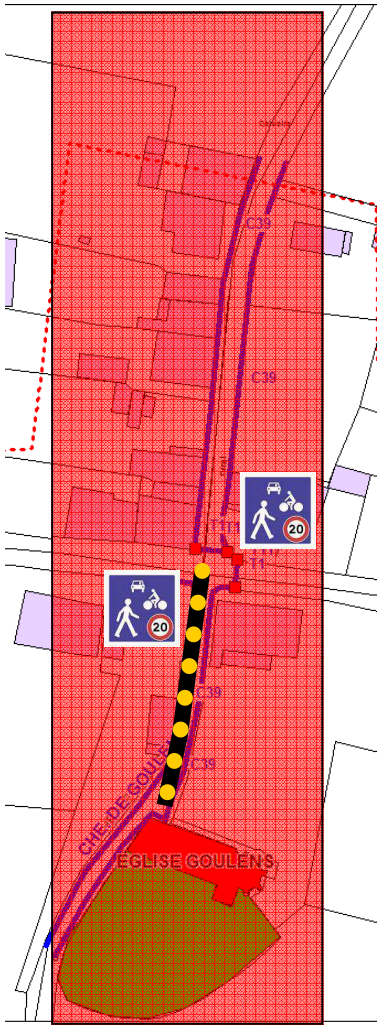

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Goulens - priorité 1




**Priorité 1 :**
**Créer une zone de rencontre et un cheminement praticable jusqu'à l'église sur 50 ml**

| Goulens | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût unitaire** | **Coût total TTC** |
| **Panneaux entrée/sortie Zone de rencontre** | 4 | 200 € | **800 €** |
| **Créer un cheminement praticable type calcaire avec liant** | 50 ml | 45 € | **2 250 €** |
| | | | **3 050 €** |
| **Priorité 1** | | | |

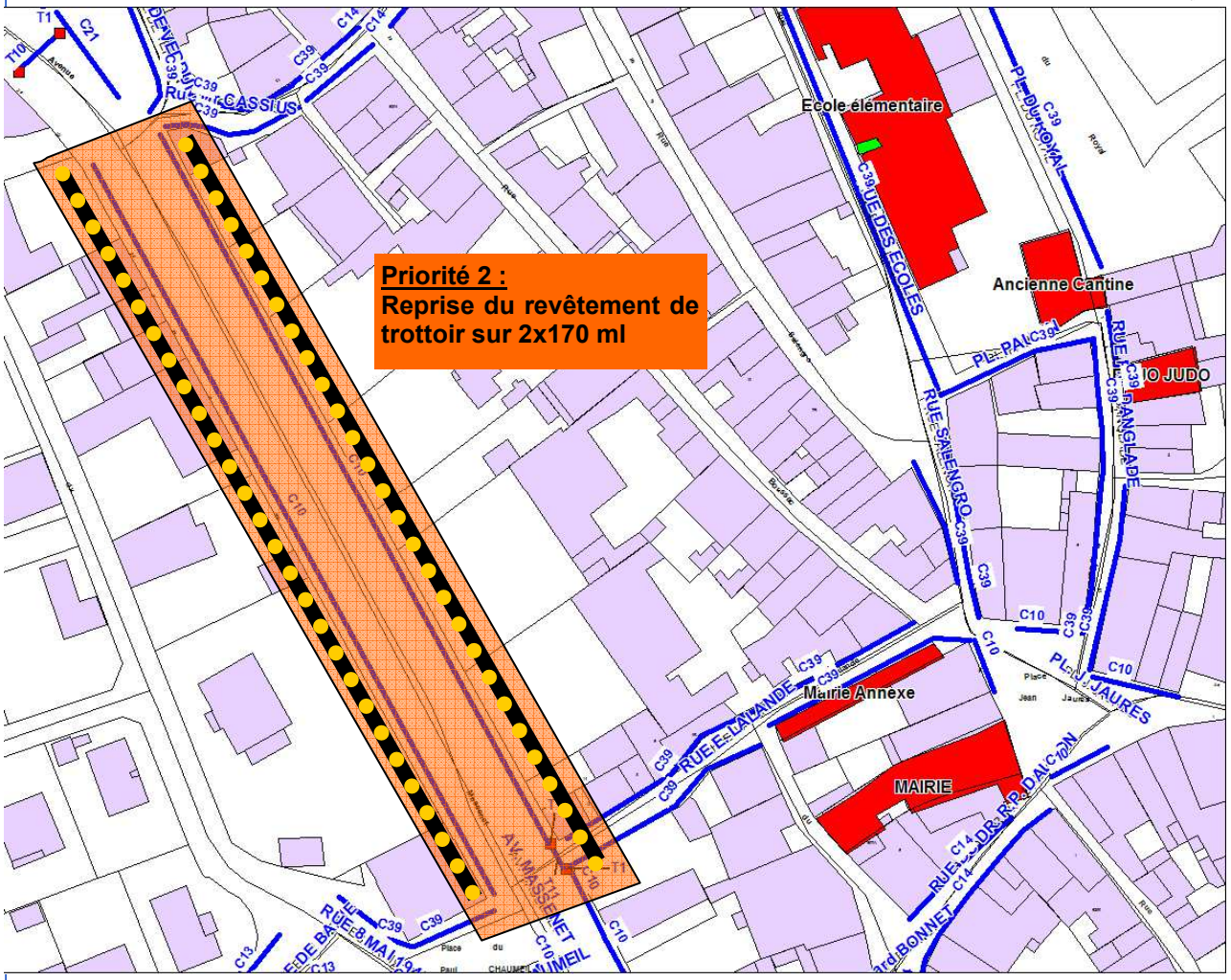
**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Massenet - priorité 2




| Layrac | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût unitaire** | **Coût total TTC** |
| **Abaissés de trottoir** | 2 | 1 000 € | **2 000 €** |
| **Revêtement de trottoir type calcaire avec liant** | 340 ml | 45 € | **15 300 €** |
| | | | **17 300 €** |
| **Priorité 2** | | | |

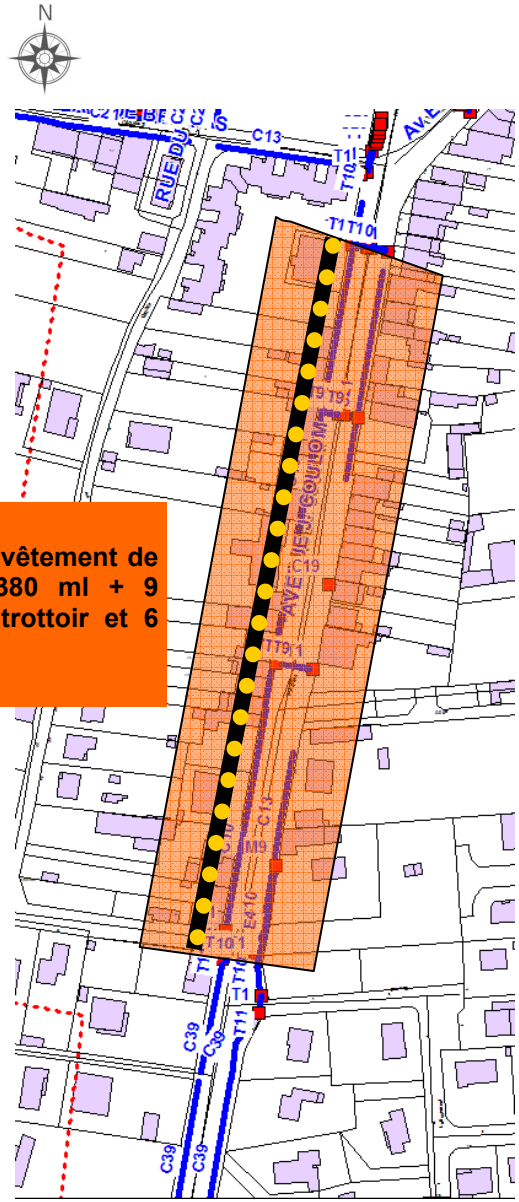
**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Propositions d'actions - Coulom - priorité 2




**Priorité 2 :**
**Reprise du revêtement de trottoir sur 380 ml + 9 abaissés de trottoir et 6 BEV**

| Layrac | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût unitaire** | **Coût total TTC** |
| **Abaissés de trottoir** | 7 | 1 000 € | **7 000 €** |
| **BEV** | 6 | 200 € | **1 200 €** |
| **Revêtement de trottoir type calcaire avec liant** | 300 ml | 45 € | **13 500 €** |
| | | | **21 700 €** |
| **Priorité 2** | | | |

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# Proposition de programmation budgétaire du PAVE - LE PASSAGE

Mai 2013

| Secteur | Priorités | Totaux TTC |
|---|---|---|
| Bandes d'éveil et de vigilance | 1 | 37 004 € |
| Total priorité 1 | | 37 004 € |
| Av des Pyrénées | 2 | 9 328 € |
| Av de Verdun | 2 | 37 046 € |
| Total priorité 2 | | 46 374 € |
| ABC et PP—zone A | 3 | 70 235 € |
| ABC et PP—zone B | 3 | 120 969 € |
| ABC et PP—zone C | 3 | 92 181 € |
| Total priorité 3 | | 283 385 € |
| Reste des agts—zone A | 3 | 1 524 457 € |
| Reste des agts—zone B | 3 | 2 008 331 € |
| Reste des agts—zone C | 3 | 1 865 873 € |
| Total priorité 4 | | 5 398 661 |
| Total général LE PASSAGE | | *5 765 424 €* |

La Mairie de LE PASSAGE propose de programmer ces actions d'aménagements sur 4 niveaux de priorités (1- court terme (en régie), 2- court terme , 3 - moyen terme, 4 - long terme).
Le PAVE fera l'objet d'une **révision annuelle** afin de vérifier le suivi du plan d'action (réalisation, programmation) à compter de 2014

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme (en régie)
- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

# Le Plan d'actions

**Suite aux diagnostics territoire et terrain, des itinéraires privilégiés peuvent être identifiés sur lesquels les actions doivent se porter en priorité :**

1. **Parking de la mairie :** aménagement de la place réservée
2. **Parking de l'église :** aménagement du stationnement + place réservée aux personnes handicapées.
3. **Arrêt de bus :** mettre en place un bancs et un appuis ischiatiques.
4. **RD 15 :** sécurisé le passage piétons existant.

La mise en accessibilité du village ne nécessite pas de travaux importants

**Les projets en cours et futurs**

Aménagement du parking en face de l'Eglise.

**Sensibilisation et informations :**

Dans le cadre de cette étude, une séance de sensibilisation à déjà eu lieu le 14 janvier 2010. D'autres seront programmées dans le futur. Les thèmes suivants seront abordés :

- Le stationnement sur trottoirs
- La gestion des poubelles
- L'entretien et la propreté des trottoirs

**Une rubrique Accessibilité dans le Journal Communal**

Une rubrique Accessibilité doit êre rédigée régulièrement dans le Journal communale. Elle donnera des informations sur le suivi de notre Pave au fur et à mesure de sa mise en oeuvre. Elle se fera l'écho des informations susceptibles d'intéresser la population de notre village

**Estimation : Secteur « Mairie »**

**1. Création d'une place de stationnement réservée + panneau de signalisation = 5.000 euros**
**2. Remplacement d'une grille avaloir = 700 x2 = 1400 euros**
**3. Aménagement d'un passage piéton + panneau de signalisation = 2500**

**<u>Total = 9 600 euros</u>**

**Estimation : Secteur « Eglise»**

**1. Aménagement d'un air de stationnement pour 15 véhicules avec une place réservées pour des personnes handicapées = 25. 000 euros**
**2. Panneau de signalisation = 300 euros**

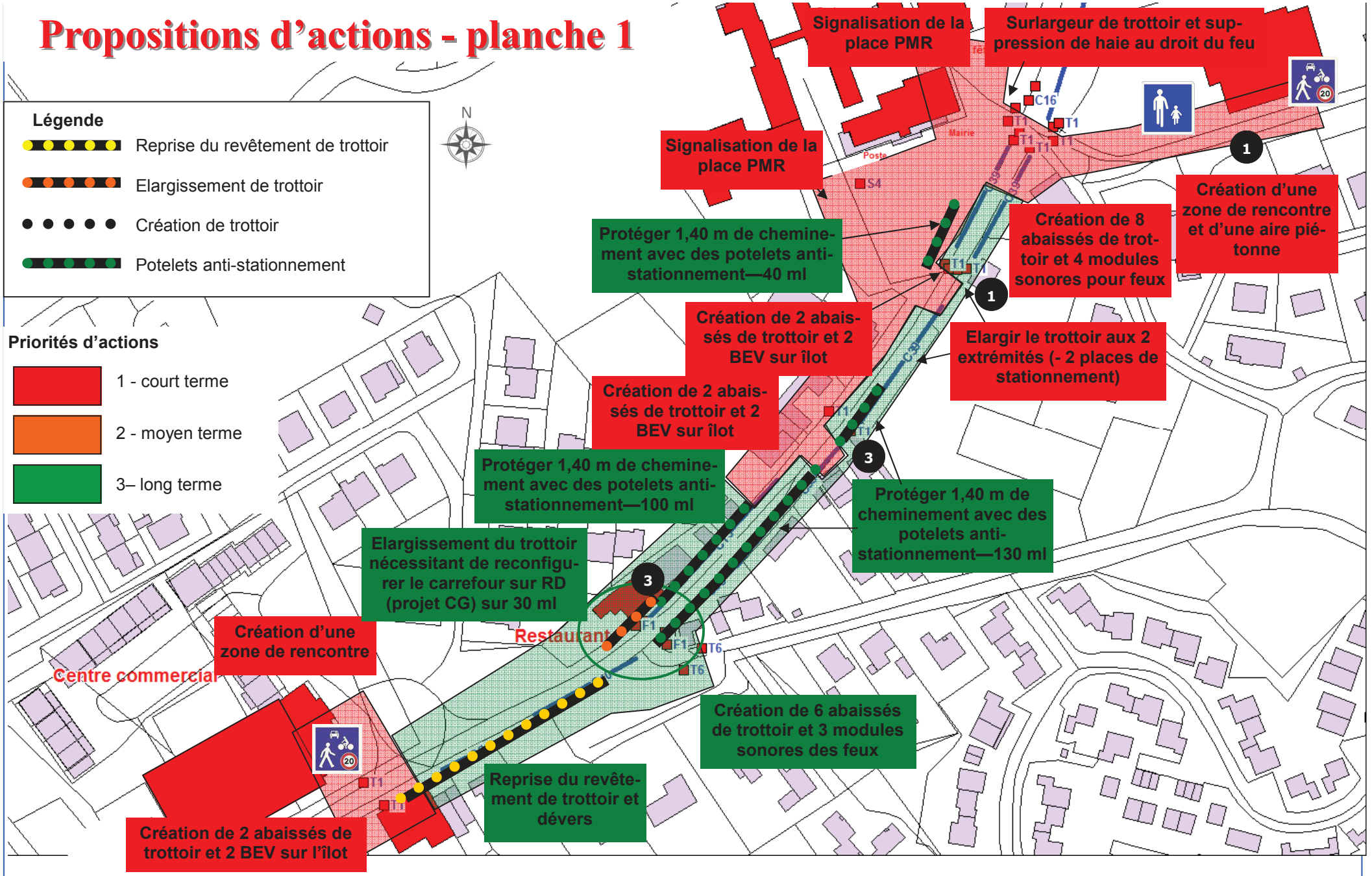
**<u>Total = 25 300 euros</u>**

# ENJEUX ET PRIORITÉS DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS DE LA COMMUNE DE MOIRAX

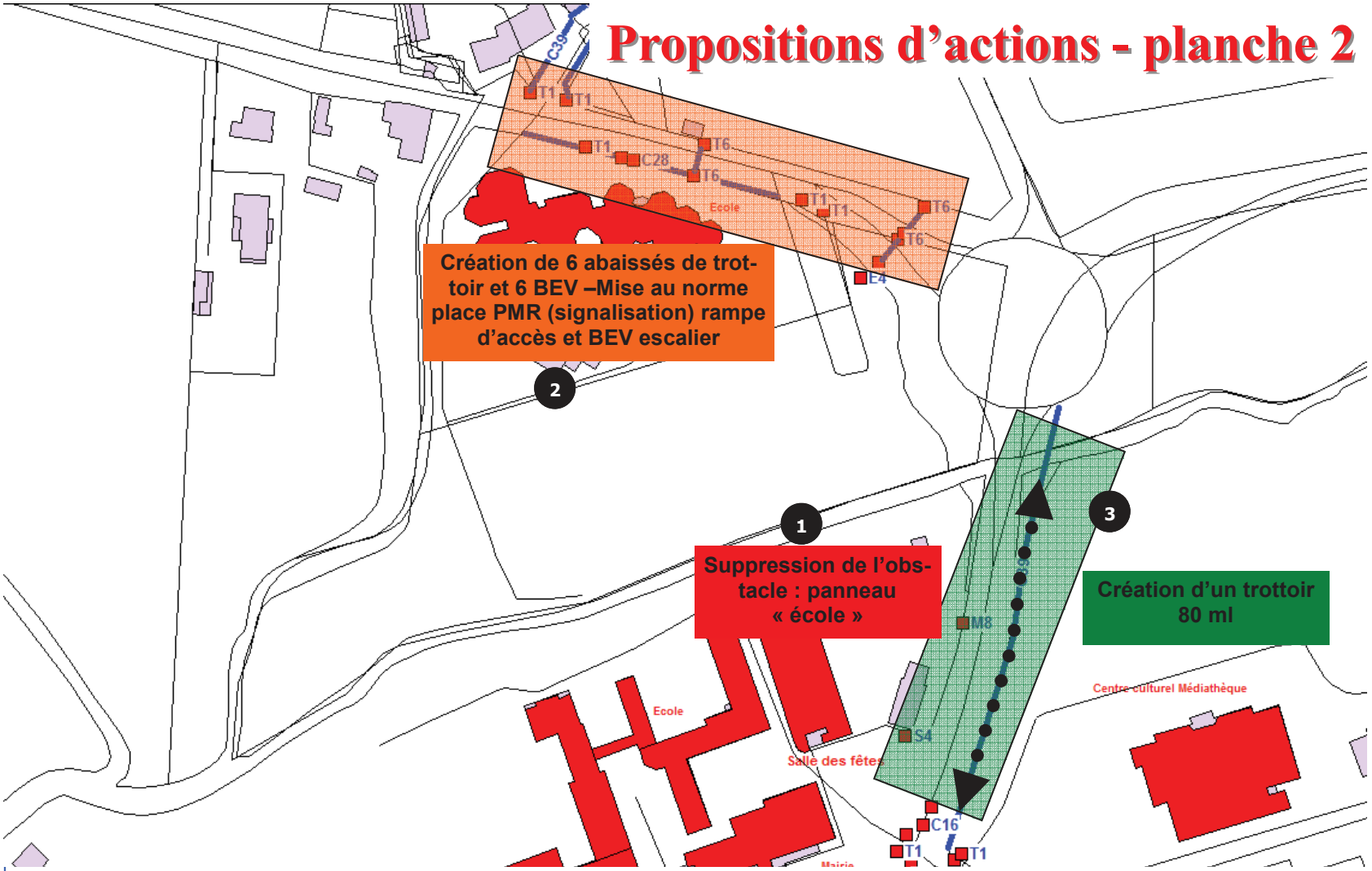
| | Itinéraire 1a | Itinéraire 1b | Itinéraire 1c | Itinéraire 2 |
|---|---|---|---|---|
| **Départ / arrivée** | École ⇔ centre bourg ⇔ bibliothèque | Nouveau parking derrière l'église ⇔ mairie/bibliothèque/chasse | Nouveau parking derrière l'église ⇔ centre bourg | Entrée nord⇔cabinet médical/cimetière⇔Pujos |
| **Objet / Motivation du déplacement** | × déplacements des scolaires vers la bibliothèque (60 enfants 1/ semaine)<br>× axe central pour les habitants (accès aux services : Poste, restaurant, église)<br>× itinéraire circulé à pied ou en voiture (sauf l'espace proche du restaurant fermé aux voitures prochainement)<br>× manifestations ponctuelles (mariages, fêtes, etc.) | × Déplacements habitants (bibliothèque, élections, conseil municipal)<br>× manifestations (mariages) | × Déplacements habitants (église, poste, syndicat d'initiative, maison des jeunes, auberge...)+<br>× déplacements personnes de passage (visites) | × véhicules en transit interne ou externe à la commune (VL et PL) et transport scolaire (arrêt au lieu-dit Pujos)<br>× piétons (pour les services, le cimetière et la liaison bourg-Pujos)<br>× cyclistes dont enfants (pour la liaison bourg-Pujos) |
| **Objectifs / Intérêt de l'intervention** | × Objectif général : rendre accessibles la voirie et les espaces publics sur les quatre itinéraires | | | |
| | × sécuriser les déplacements piétons et en particulier la traversée de la départementale<br>× assurer la cohabitation des déplacements piétons et en automobile, la mixité des modes de déplacements, tout en privilégiant les piétons dans le coeur de bourg<br>× favoriser le lien social<br>× mettre en valeur l'espace public : améliorations esthétiques, valorisation du patrimoine architectural<br>× accroître l'attractivité touristique du centre bourg | × suppléer au déficit de stationnement devant la mairie<br>× supprimer le stationnement anarchique le long de la RD268<br>× réserver la place disponible devant la mairie en une ou deux places de stationnement réservées pour personnes handicapées | × Permettre l'accessibilité du centre bourg aux PMR depuis le parking (pente de l'itinéraire actuel > 5%)<br>× Augmenter la capacité de stationnement actuelle<br>× suppléer au déficit de stationnement devant la mairie<br>× supprimer le stationnement anarchique le long de la RD268<br>× diminuer le stationnement dans le centre bourg | × achever la liaison entre le lieu-dit Pujos et le centre-bourg<br>× sécuriser les cheminements piétons et cyclistes<br>× sécuriser le franchissement du carrefour RD268/VC4<br>× séparer les espaces de déplacements<br>× améliorer la qualité esthétique de l'entrée de bourg nord |
| **Risques / Inconvénients** | × risque pour la bonne gestion de la cohabitation piétons/voitures<br>× risque de comportement abusifs des riverains sur l'emprise publique (si l'espace est surtout dédié aux piétons)<br>× risque d'impact négatif (incompréhensions) pour les habitants du centre-bourg (stationnement individuel pouvant être remis en cause)<br>× vitesse des véhicules excessive et visibilité réduite (traversée RD268) | × Itinéraire plus long pour les piétons (personnes qui se garaient devant la mairie)<br>× traversée dangereuse de la RD268 pour les piétons | × Convaincre la population du centre bourg de l'intérêt de se garer dans ce nouveau parking afin de libérer le centre bourg de la circulation VL | × circulation de quads sur le cheminement piétons/cyclistes<br>× peu de cohabitation véhicules-piétons si pas de séparation nette<br>× limites possibles des aménagements en raison des disponibilités foncières (risque de coupure du cheminement)<br>× pente du terrain naturel >5% du parking au cabinet médical ainsi que la rampe du cimetière<br>× obligation de faire traverser la RD268 aux piétons dans une section sinueuse |
| **Contraintes / Exigences** | × respect de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics<br>× signalétique « Personnes à mobilité réduite »<br>× réflexion globale sur les bâtiments publics (emplacement, pour qui et pour quel usage, accessibilité) : salle des fêtes, maison des associations, maison des jeunes, maison des chasseurs)<br>× nécessité d'avoir une unité paysagère et architecturale sur l'ensemble des itinéraires<br>× prise en compte des exigences de l'architecte des bâtiments de France pour les aménagements<br>× prise en compte des exigences des gestionnaires de réseaux : Conseil Général (RD268), Communauté de Commune(VC), concessionnaires (syndicat d'électricité, eau potable et assainissement)<br>× prise en compte des contraintes de sécurité et défense incendie (gendarmerie, pompiers) | | | |
| **Interdépendances** | × projet de parking de l'église (et accès à ce parking via la RD268) ; réglementer et conserver le stationnement place de l'église pour les riverains ?<br>× Aménagement du stationnement à l'entrée sud du bourg, rue de l'école, en cohérence avec le cheminement piéton des scolaires<br>× amélioration du cheminement entre le parking du stade et le centre bourg<br>× aménagement corollaire des axes de moindre importance au coeur du bourg<br>× aménagement d'un cheminement PMR via le nouveau parking (pour éviter portion de rue en pente) ?<br>× aménagement de la traversée de la RD268 au niveau de la mairie et de la bibliothèque (problèmes de visibilité et de sécurité)<br>× ou réfléchir à l'emplacement de la bibliothèque à un endroit plus accessible et plus sûr ?<br>× réflexion qualitative sur les entrées du coeur de bourg | × Projet de parking derrière l'église<br>× aménagement d'un cheminement PMR depuis le parking et empruntant la rue de la vierge<br>× sécurisation de la traversée de la RD268 | × Réalisation du parking<br>× réorganisation de la circulation des VL dans le centre bourg<br>× réglementation du stationnement dans le centre bourg et sur la place de l'église<br>× Mise en accessibilité pour les PMR des cheminements dans le centre bourg ainsi que des accès à tout les établissements publics (poste, syndicat d'initiative, maison des jeunes, ancienne salle des fêtes...) et privés recevant du public (restaurant, habitalis...) | × projet de parking en face du cimetière<br>× sécuriser le carrefour entre la RD268 et la VC4<br>× projet de liaison avec d'autres itinéraires cyclables (notamment le long du canal vers la CAA) |
| | × Prise en compte des orientations du plan local d'urbanisme en cours de révision et inversement, prise en compte du plan d'accessibilité dans le PLU (emplacements réservés)<br>× Prise en compte des projets des gestionnaires de réseaux (Conseil Général, Communauté de communes pour la voirie, autres concessionnaires, etc. Exemples : réfection de la chaussée, enfouissement des réseaux électriques) | | | |
| **Impact quantitatif** | Personnes concernées : scolaires (120 enfants), habitants de la commune (accès aux services, activités culturelles), touristes et visiteurs<br>Degré d'impact quantitatif : +++ | × Personnes concernées : habitants de la commune, touristes et visiteurs, activités culturelles, réunions du conseil municipal<br>× Degré d'impact quantitatif : +++ | × Personnes concernées : habitants de la commune, touristes et visiteurs, activités culturelles, réunions du conseil municipal<br>× Degré d'impact quantitatif : +++ | × Personnes concernées : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), car scolaire (2 par jour), habitants soit une quarantaine de familles (pour cimetière et cabinet médical ; habitants de Pujos), cyclistes<br>× Degré d'impact quantitatif : ++ |
| **Impact qualitatif** | Déplacements piétons sécurisés, qualité esthétique des aménagements et mise en valeur du patrimoine, meilleure qualité de vie, attractivité touristique, meilleure qualité d'usage générale<br>Degré d'impact qualitatif : +++ | × Stationnement organisé et sécurisé<br>× impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble<br>× Degré d'impact qualitatif : +++ | × Stationnement organisé et sécurisé<br>× sécurité pour les piétons<br>× impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble<br>× Degré d'impact qualitatif : +++ | × sécurité pour les piétons et cyclistes mais ne résout pas le problème d'accessibilité pour les PMR (pente >5%)<br>× impact sur la qualité paysagère de l'entrée de bourg<br>× Degré d'impact qualitatif : + |
| **Coût/investissement** | Investissements importants pour les études, les travaux (qualité de la conception et des matériaux)<br>Degré d'impact financier : +++ | Investissement raisonnable pour les études et les travaux (en fonction de l'aménagement et des matériaux choisis )<br>Degré d'impact financier : +++ | Investissement important pour les études et les travaux (qualité de la conception et des matériaux))<br>Degré d'impact financier : +++ | Investissement raisonnable pour les études et les travaux<br>× Degré d'impact financier : + |
| **Coût/fonctionnement** | Degré d'impact financier : + (sauf si très végétalisé ) | Degré d'impact financier : + (sauf si très végétalisé) | Degré d'impact financier : + (sauf si très végétalisé ) | Degré d'impact financier : ++ ( sauf si très végétalisé) |
| **Délais** | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): +++ | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): ++ | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): ++ | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): + |

| | Itinéraire 3 | Itinéraire 4 | | |
|---|---|---|---|---|
| **Départ / arrivée** | Salle des fêtes ⇔ entrée sud du bourg | « Rocade », de l'entrée de bourg à la sortie de bourg | | |
| **Objet / Motivation du déplacement** | × praticiens de sports et loisirs et cyclistes<br>× véhicules en transit interne ou externe (VL et PL) et transport scolaire<br>× piétons (scolaires, habitants actuels et futurs au sud – cf. projets d'urbanisation)<br>× club du troisième âge | × transit (VL et PL) interne à la commune ou externe<br>× transport scolaire<br>× circuit peu emprunté par les piétons (riverains) | | |
| **Objectifs / Intérêt de l'intervention** | × Objectif général : rendre accessibles la voirie et les espaces publics sur les quatre itinéraires | | | |
| | × sécuriser les cheminements piétons et cyclistes<br>× sécuriser la traversée du carrefour RD268/VC5<br>× permettre l'accessibilité aux PMR en modifiant la pente de la rampe du chemin d'accès au stade<br>× séparer les espaces de déplacements<br>× relier le bourg avec les espaces de loisirs et les zones urbanisées actuelles et futures<br>× rendre accessible l'arrêt de bus<br>× apporter une image qualitative et « verte »<br>× favoriser l'attractivité touristique | × privilégier l'espace pour les véhicules<br>× ralentir les déplacements des véhicules, réduire la vitesse<br>× permettre aux piétons riverains la traversées de la RD268 aux points stratégiques (déplacements perpendiculaires à la voie plutôt qu'en parallèle.<br>× améliorer le stationnement au droit de la mairie pour les PMR et permettre le stationnement des habitants | | |
| **Risques / Inconvénients** | × peu de cohabitation véhicules-piétons si pas de séparation nette<br>× mixité à envisager piétons/cyclistes avec risques de conflits d'usage<br>× limites possibles des aménagements en raison de la configuration du site<br>× remise en cause possible des aménagements existants | × accentuation des nuisances sonores<br>× déplacements de réseaux possibles<br>× abattage d'arbres possible<br>× risque de perte d'identité et de qualité environnementale | | |
| **Contraintes / Exigences** | × respect de la réglementation sur l'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics<br>× signalétique « Personnes à mobilité réduite »<br>× réflexion globale sur les bâtiments publics (emplacement, pour qui et pour quel usage, accessibilité) : salle des fêtes, maison des associations, maison des jeunes, maison des chasseurs)<br>× nécessité d'avoir une unité paysagère et architecturale sur l'ensemble des itinéraires<br>× prise en compte des exigences de l'architecte des bâtiments de France pour les aménagements<br>× prise en compte des exigences des gestionnaires de réseaux : Conseil Général (RD268), Communauté de Commune(VC), concessionnaires (syndicat d'électricité, eau potable et assainissement)<br>× prise en compte des contraintes de sécurité et défense incendie (gendarmerie, pompiers) | | | |
| **Interdépendances** | × projet de stationnement à l'entrée sud<br>× projet de salle des fêtes en cours<br>× urbanisation future (zones AU au sud) | × Aménagement du stationnement devant la mairie et pour les habitants le long de la RD268<br>× réflexion sur entrées de bourg nord et sud (avec traitement qualitatif) | | |
| | × Prise en compte des orientations du plan local d'urbanisme en cours de révision et inversement, prise en compte du plan d'accessibilité dans le PLU (emplacements réservés)<br>× Prise en compte des projets des gestionnaires de réseaux (Conseil Général, Communauté de communes pour la voirie, autres concessionnaires, etc. Exemples : réfection de la chaussée, enfouissement des réseaux électriques) | | | |
| **Impact quantitatif** | × Personnes concernées : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), car scolaire (2 par jour), scolaires, habitants (le long de la RD et futures zones), touristes, visiteurs, randonneurs (pédestres, cyclistes, équestres)<br>× Degré d'impact quantitatif : +++ | × Personnes concernées : véhicules en transit (1000/j dans les deux sens, dont 22PL), quelques riverains (15aine), car scolaire (2 par jour)<br>× Degré d'impact quantitatif : ++ | | |
| **Impact qualitatif** | × sécurité pour les piétons et cyclistes<br>× impact sur la qualité paysagère<br>× Degré d'impact qualitatif : ++ | × ralentissement des véhicules et meilleure sécurité<br>× impact sur la qualité architecturale et paysagère, meilleure unité d'ensemble<br>× Degré d'impact qualitatif : ++ | | |
| **Coût/investissement** | Investissement important pour les études et les travaux (paysager, cyclable, mise aux normes accessibiltié, etc.)<br>Degré d'impact financier : ++ | Investissement raisonnable pour les études et les travaux<br>Degré d'impact financier : + | | |
| **Coût/fonctionnement** | Degré d'impact financier : +++ (sauf si très végétalisé) | Degré d'impact financier : ++ (sauf si très végétalisé) | | |
| **Délais** | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): ++ | Délais globaux (programmation, conception, réalisation ): ++ | | |

# Propositions d'actions - planche 1



# Propositions d'actions - planche 2




**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

# *Le programme prévisionnel de travaux*

3 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

**Priorité 1**

Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg

**Réalisation avant fin 2015 (noir)**

---

**Priorité 2**
Mise en accessibilité de la route du Stade

**Réalisation avant fin 2020 (bleu)**

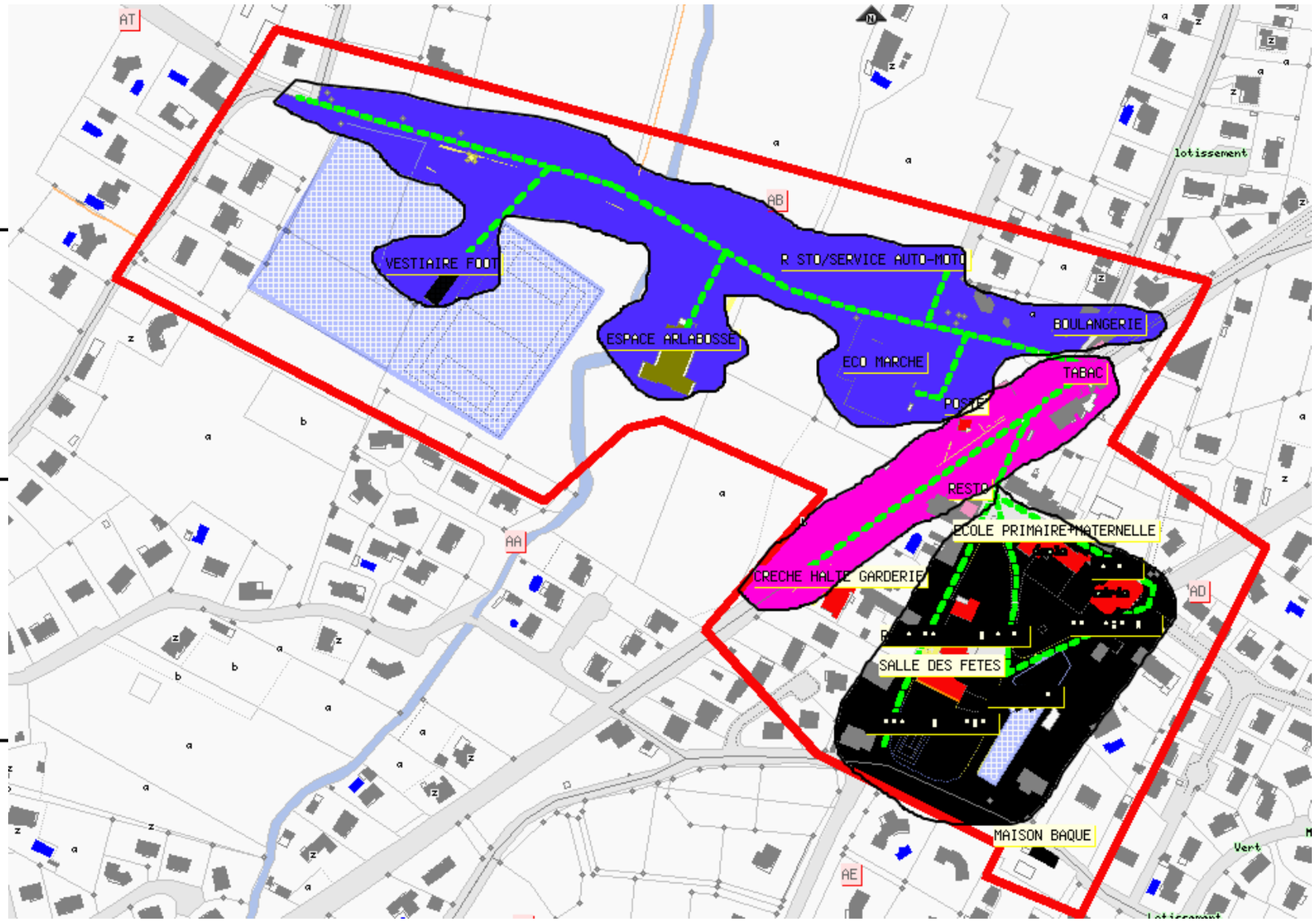
---

**Priorité 3**
Mise en accessibilité de la RD 656

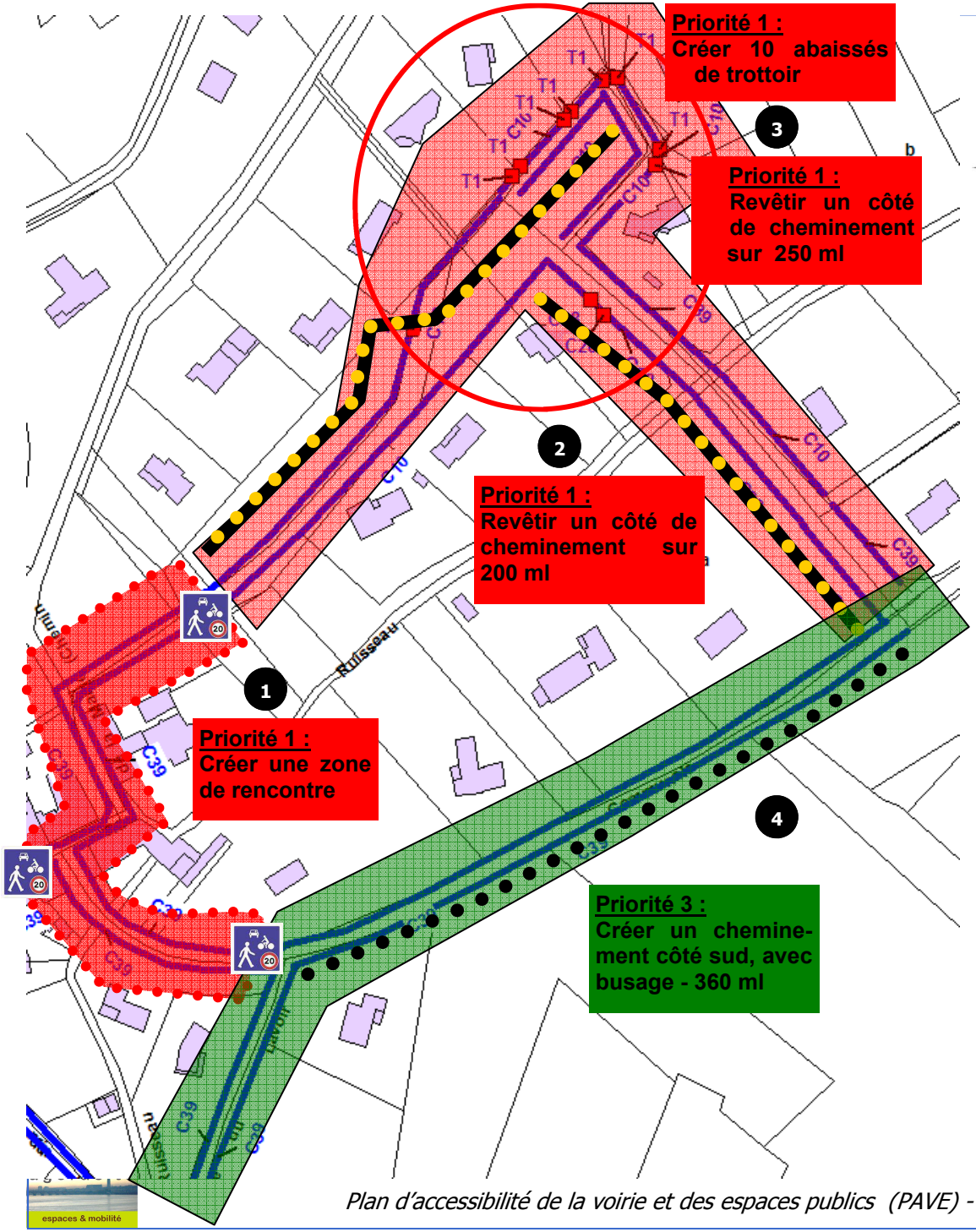
**Réalisation avant fin 2020 (rose)**

---

Révision du Plan de mise en accessibilité
**Réalisation avant fin 2022**



# Propositions d'actions - planche 1



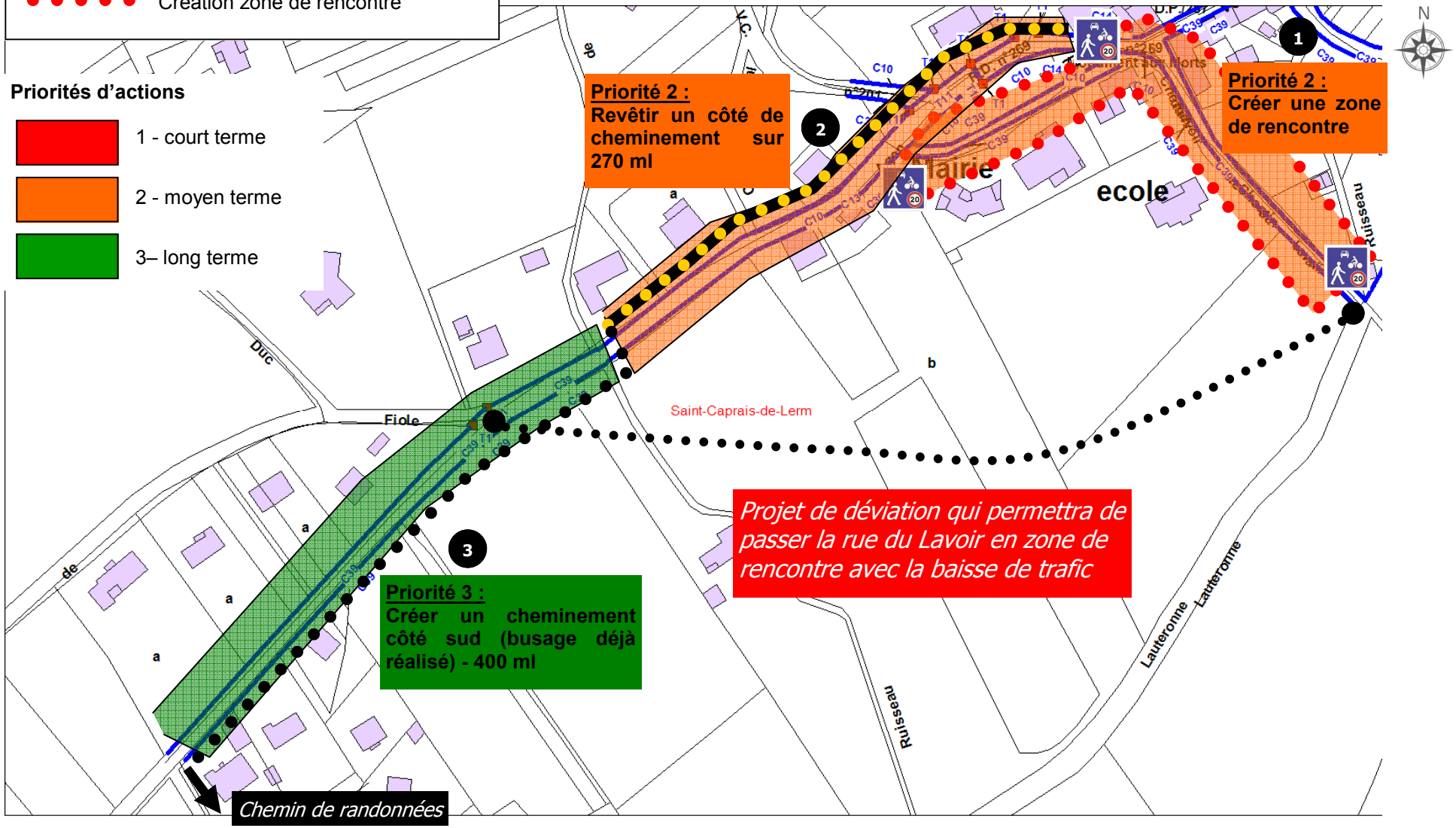

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

# Propositions d'actions - planche 2



## *Le programme prévisionnel de travaux*

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

**Priorité 1**
Mise en accessibilité complète dans un rayon de 250 m autour de la Mairie ou centre Bourg
**Réalisation avant fin 2015 (rouge)**

---

**Priorité 2**
Mise en accessibilité dans un rayon de 500 m
**Réalisation avant fin 2020 (jaune)**

---

**Priorité 3**
Mise en accessibilité dans un rayon de 150 m autour du port de plaisance
**Réalisation avant fin 2020 (rose)**

---

**Priorité 4**
Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de l'église de Goulard
**Réalisation avant fin 2020 (vert)**

---

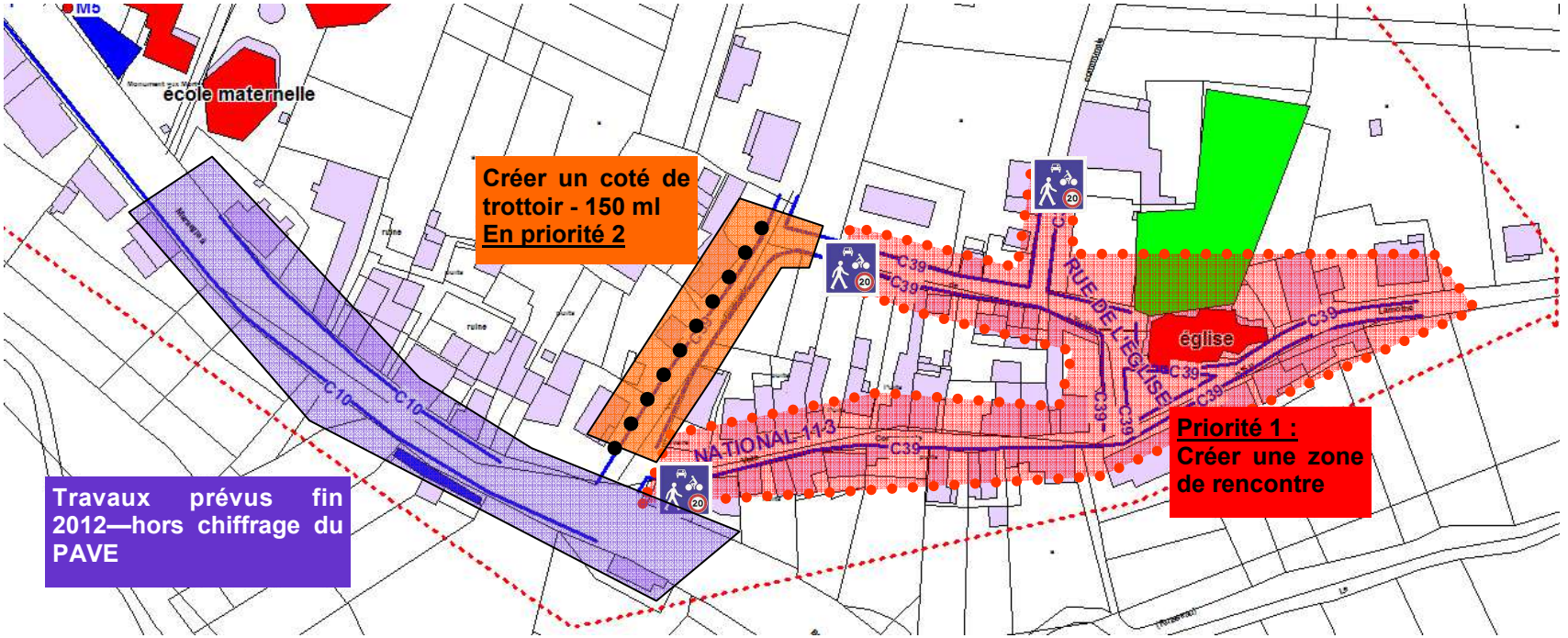
**Priorité 5**
Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de l'église de Mourrens
**Réalisation avant fin 2020**

---

Révision du Plan de mise en accessibilité
**Réalisation avant fin 2022**

Commune de Sainte-Colombe-en-Bruilhois

# Propositions d'actions - Bourg - planche 1



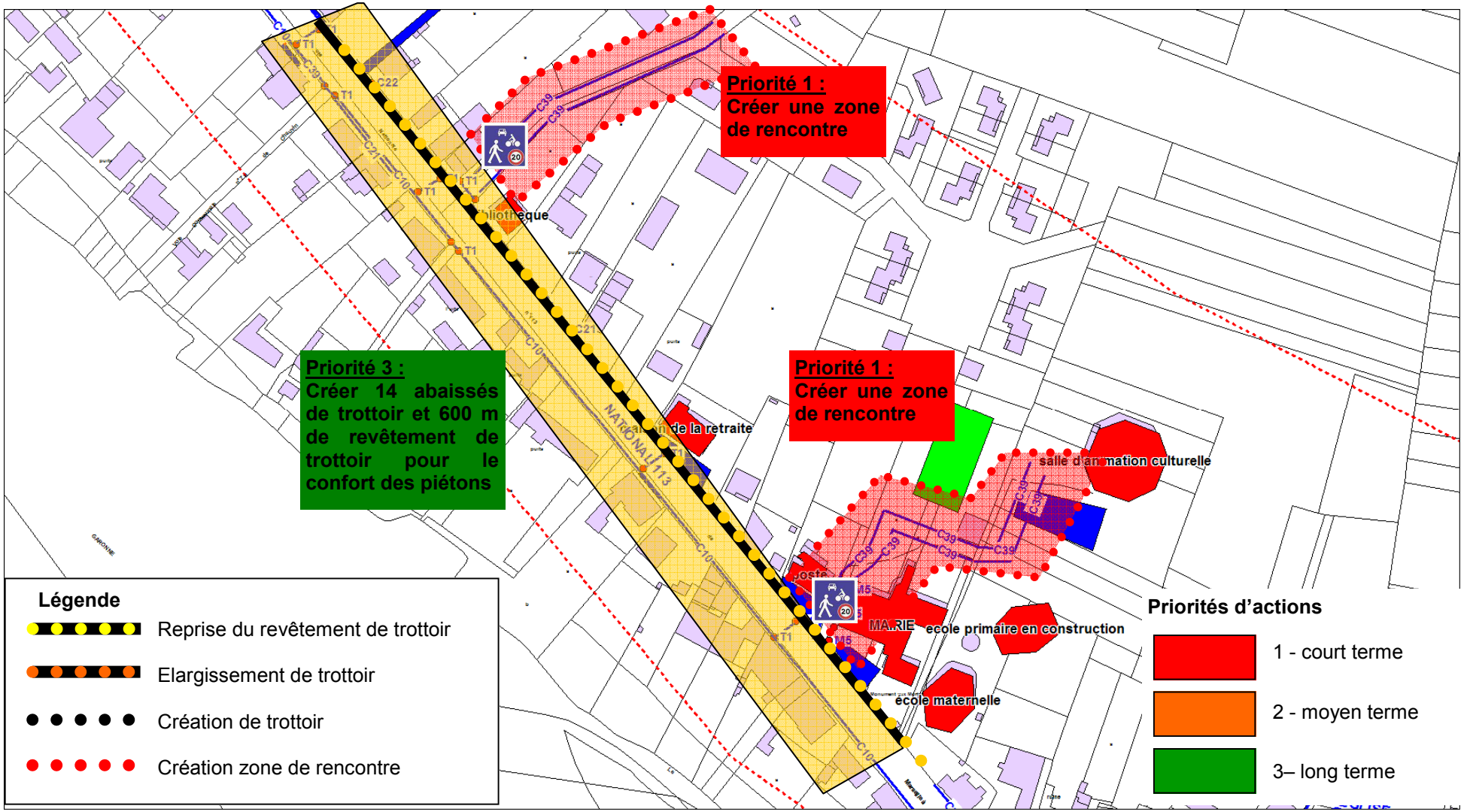

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

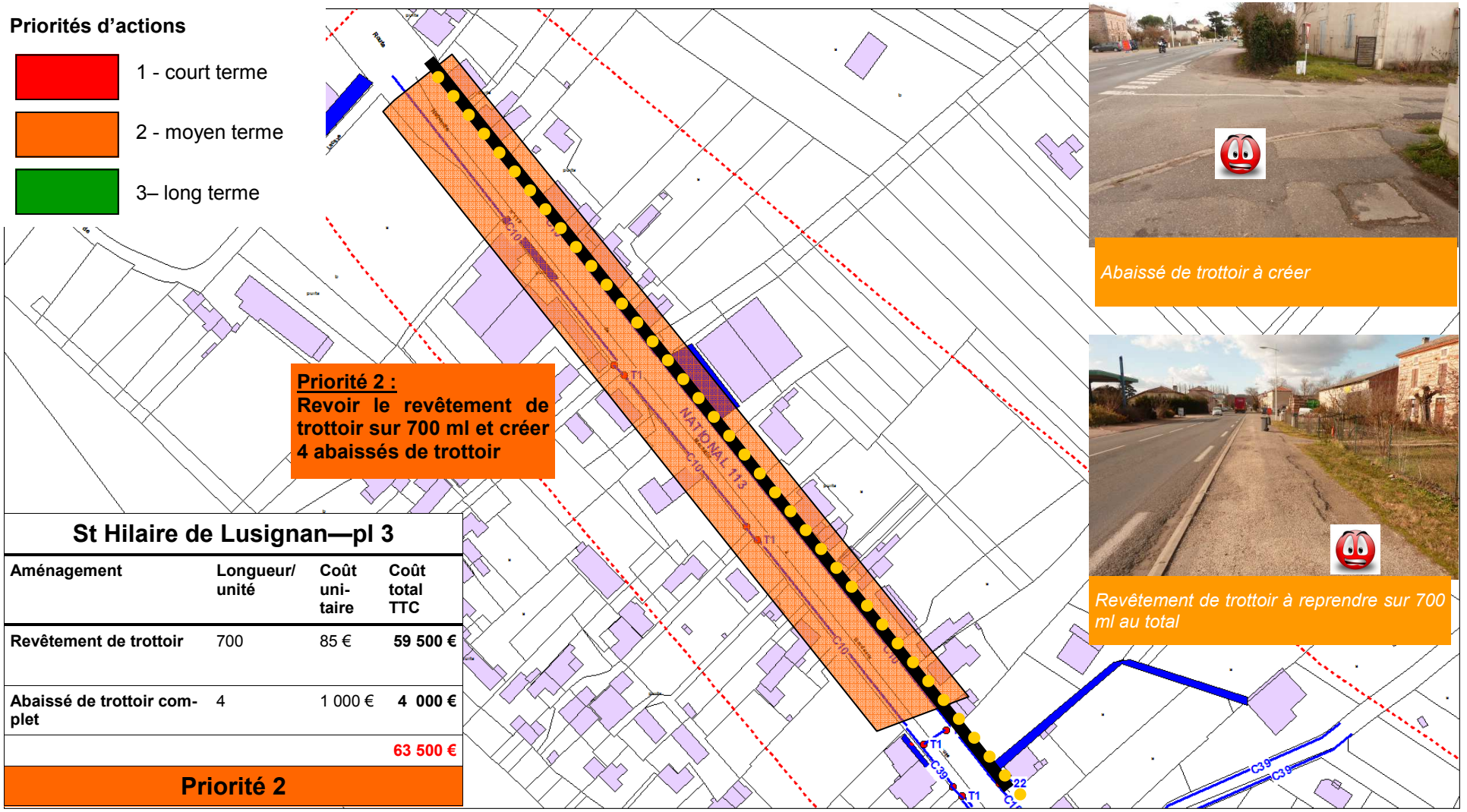
# Propositions d'actions - Bourg - planche 2



# Propositions d'actions - Bourg - planche 3

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme




**Priorité 2 :**
**Revoir le revêtement de trottoir sur 700 ml et créer 4 abaissés de trottoir**



*Abaissé de trottoir à créer*



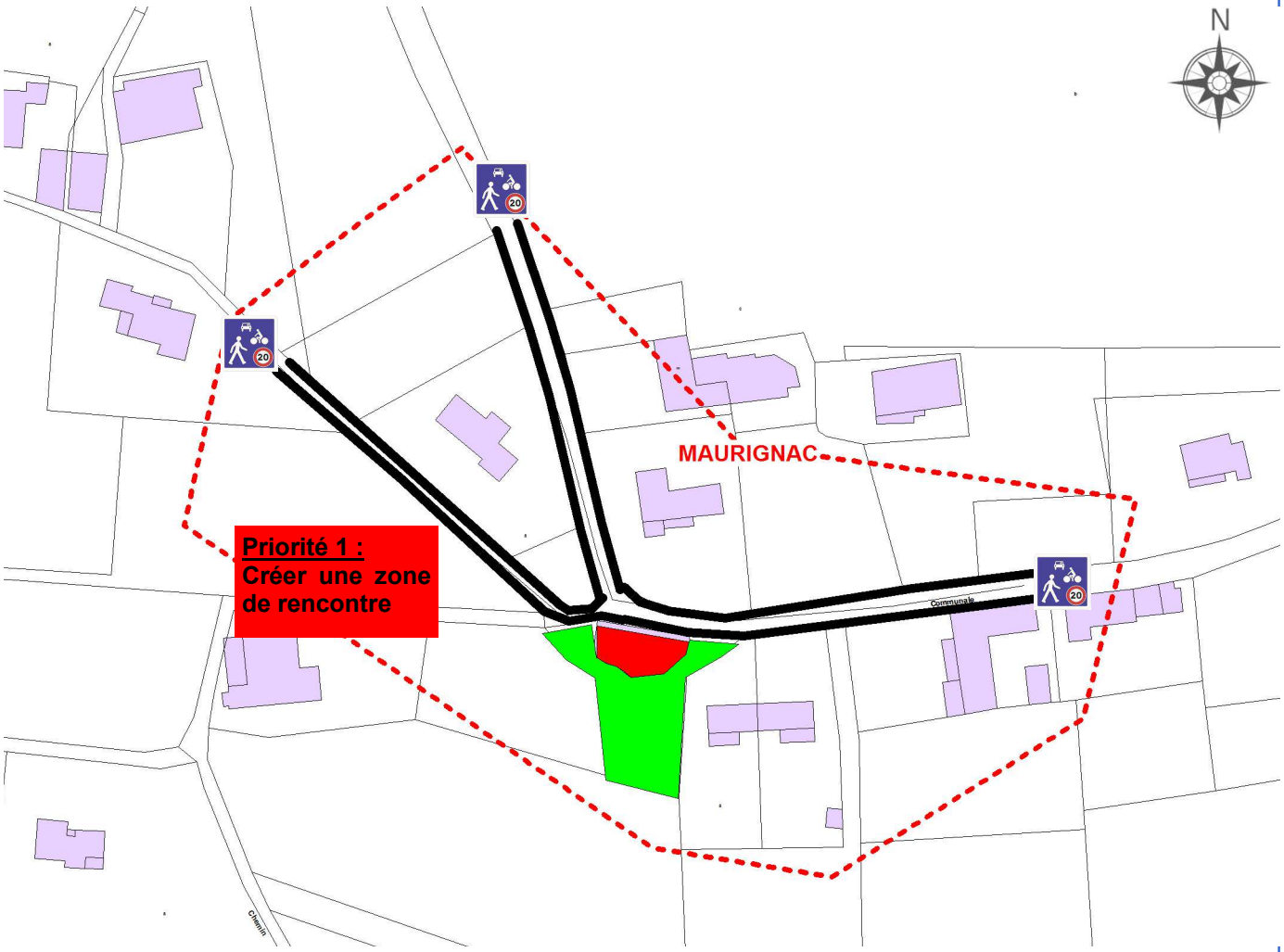
*Revêtement de trottoir à reprendre sur 700 ml au total*

**St Hilaire de Lusignan—pl 3**

| Aménagement | Longueur/ unité | Coût unitaire | Coût total TTC |
|---|---|---|---|
| **Revêtement de trottoir** | 700 | 85 € | **59 500 €** |
| **Abaissé de trottoir complet** | 4 | 1 000 € | **4 000 €** |
| | | | **63 500 €** |

**Priorité 2**

# Propositions d'actions - Maurignac

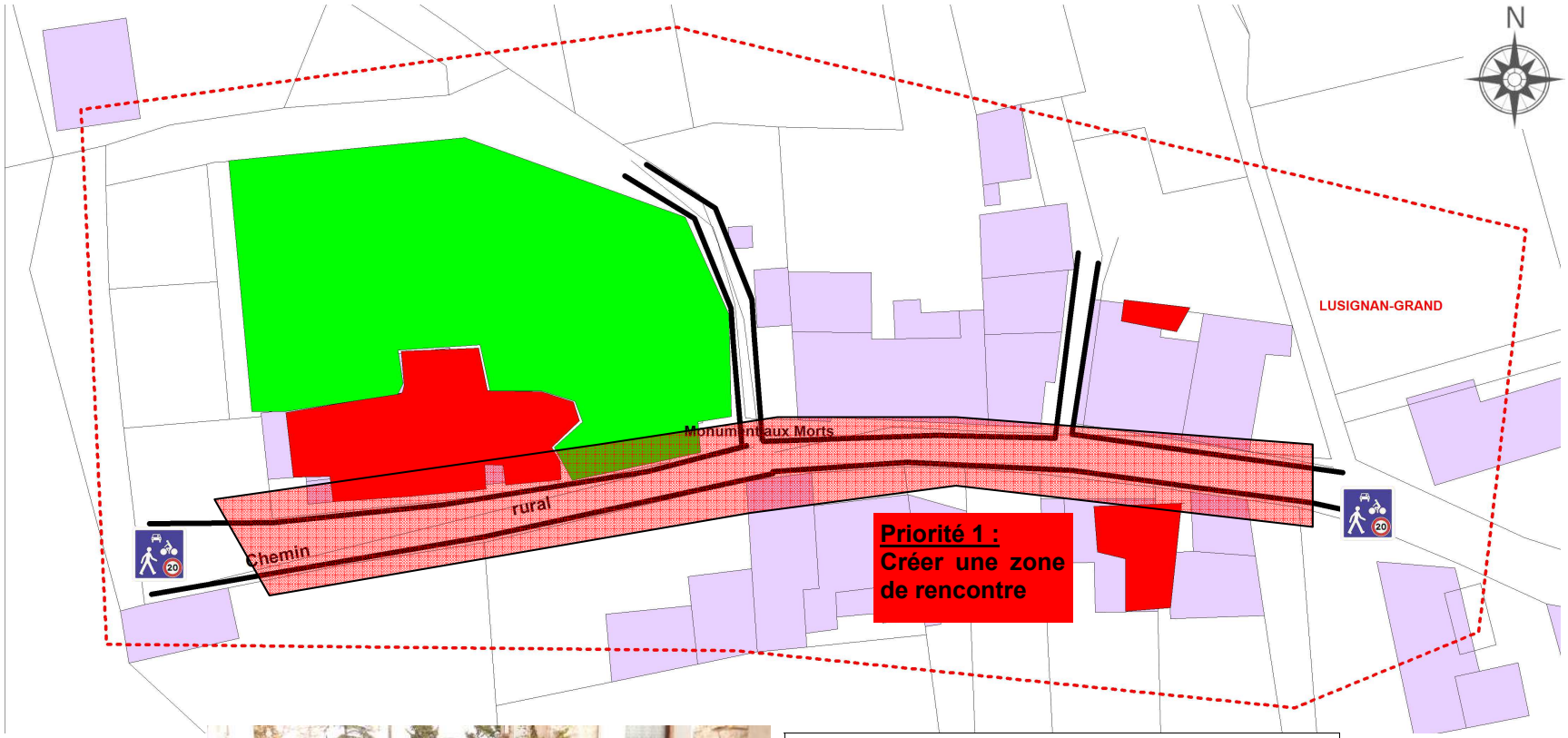



| St Hilaire de Lusignan—Maurignac | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût uni-taire** | **Coût total TTC** |
| **6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre** | 6 | 200 € | **1 200 €** |
| | | | **1 200 €** |
| **Priorité 1** | | | |

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

# Propositions d'actions - Lusignan Grand



| St Hilaire de Lusignan—Lusigan Grand | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût uni- taire** | **Coût total TTC** |
| **6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre** | 4 | 200 € | **800 €** |
| | | | **800 €** |
| **Priorité 1** | | | |

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

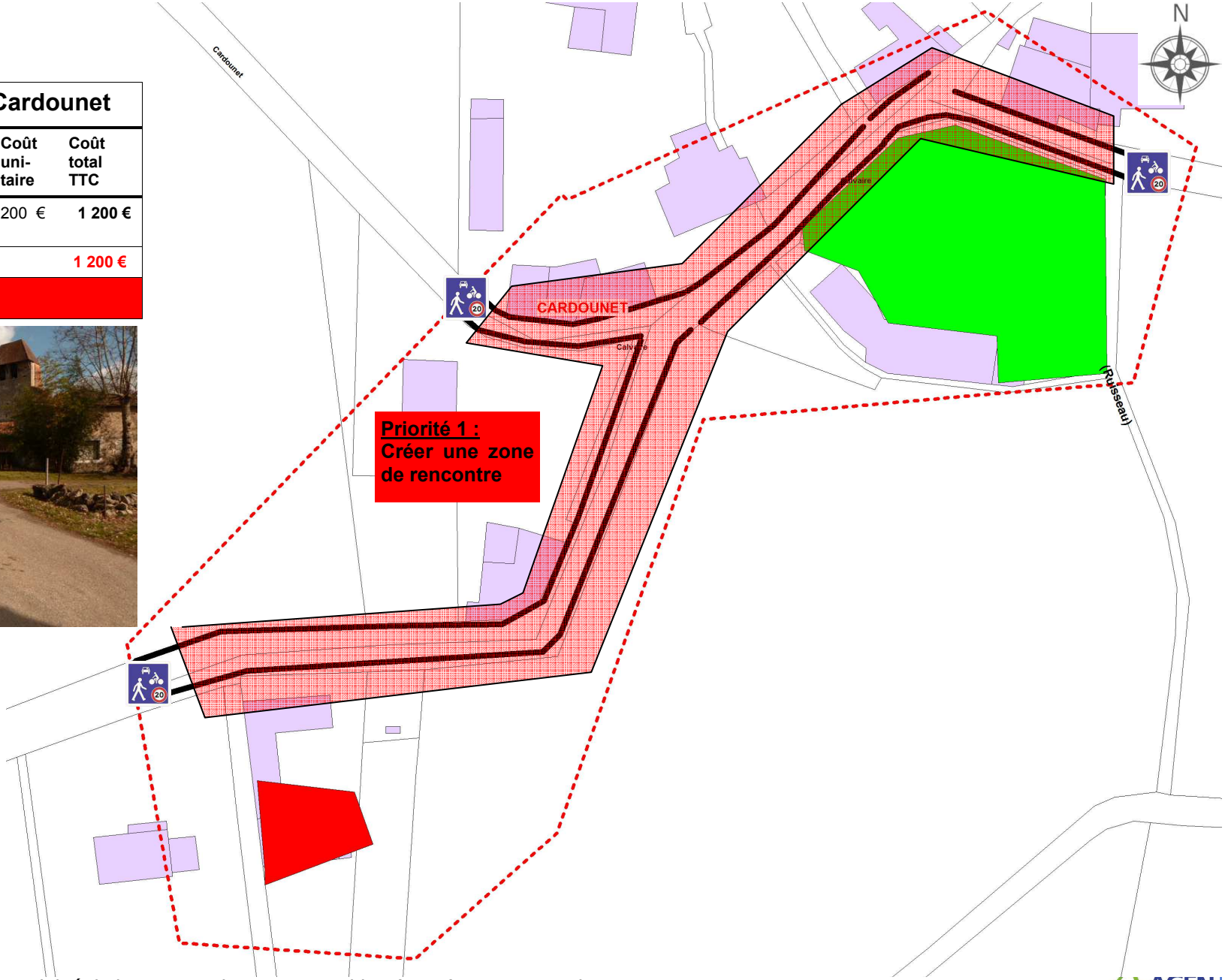
# Propositions d'actions - Cardounet

| St Hilaire de Lusignan—Cardounet | | | |
|---|---|---|---|
| **Aménagement** | **Longueur/ unité** | **Coût uni-taire** | **Coût total TTC** |
| **6 panneaux entrée/sortie zone de rencontre** | 6 | 200 € | **1 200 €** |
| | | | **1 200 €** |

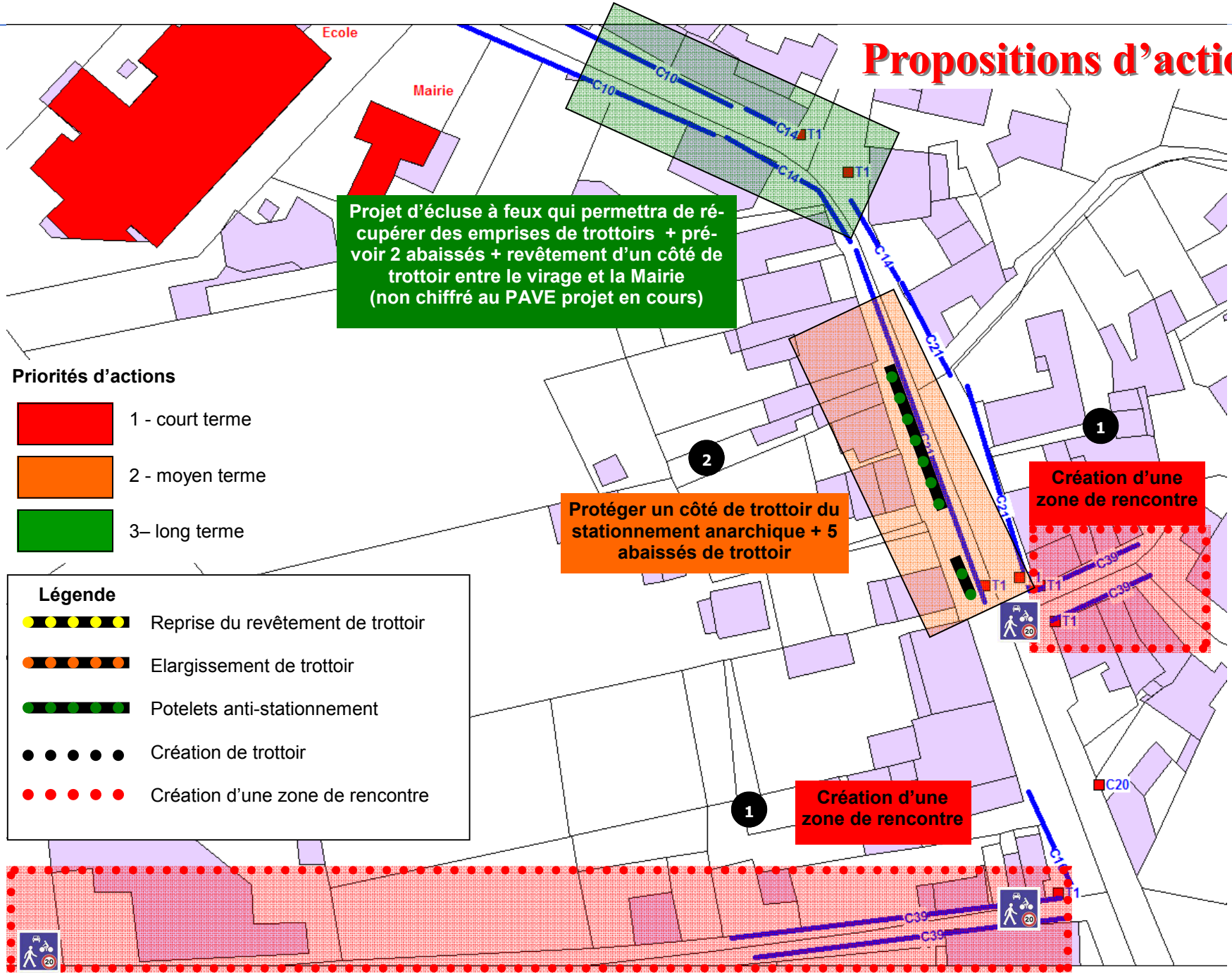
**Priorité 1**

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme



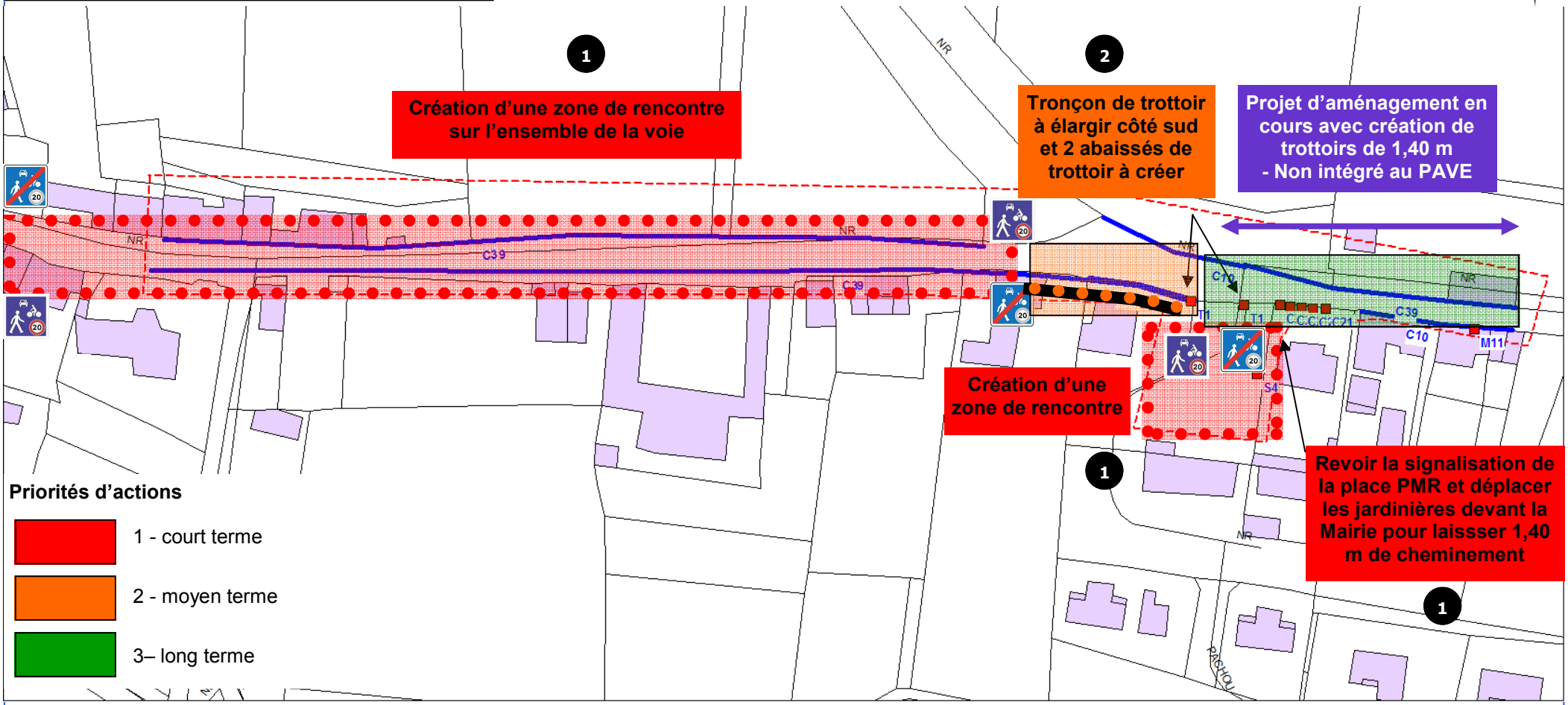
# Propositions d'actions



# Propositions d'actions

**Légende**

- Reprise du revêtement de trottoir
- Elargissement de trottoir
- Création de trottoir
- Création zone de rencontre




**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

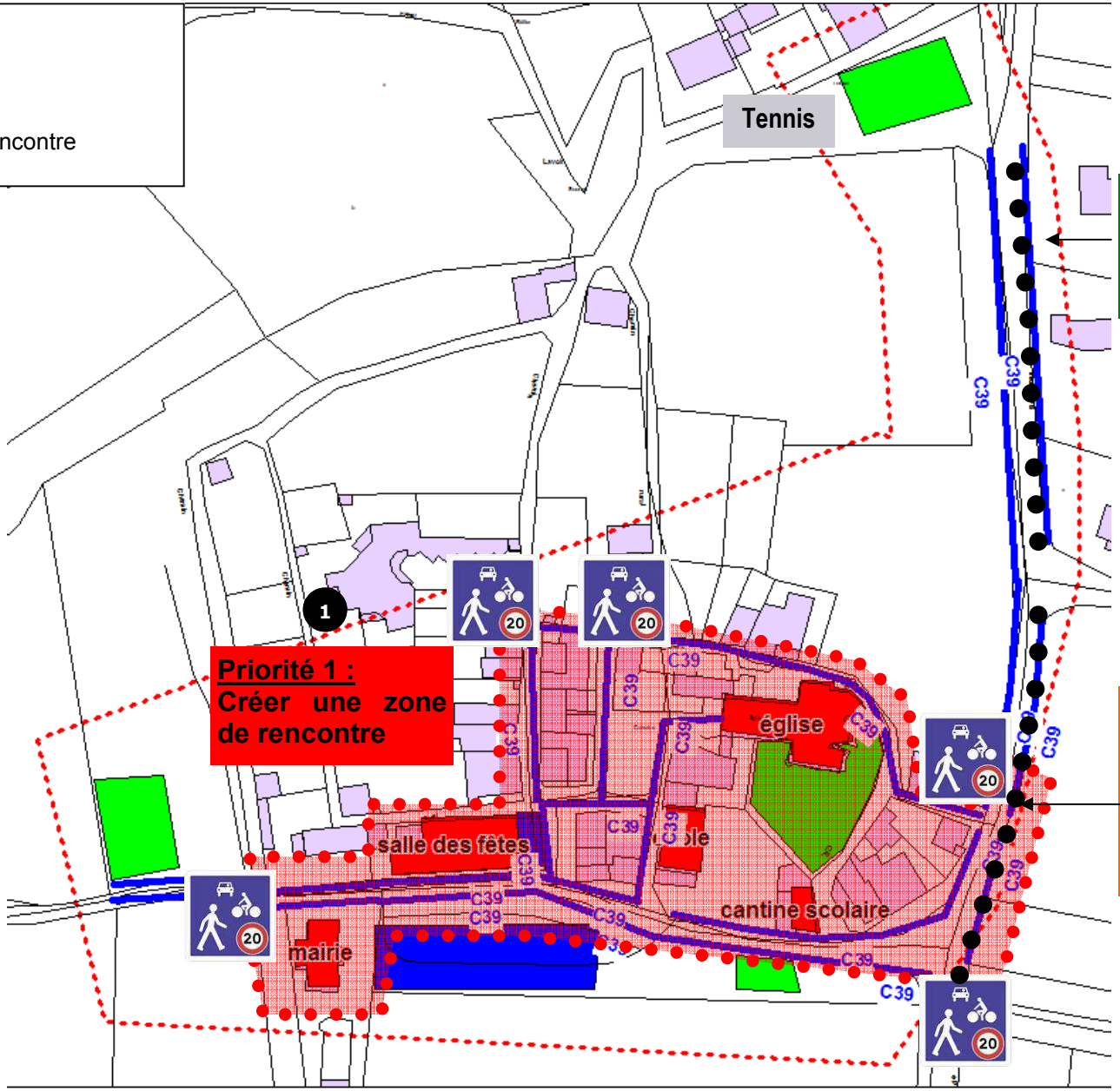
# Propositions d'actions - planche 1

**Légende**

- Création de trottoir
- Création zone de rencontre

**Priorités d'actions**

- 1 - court terme
- 2 - moyen terme
- 3– long terme

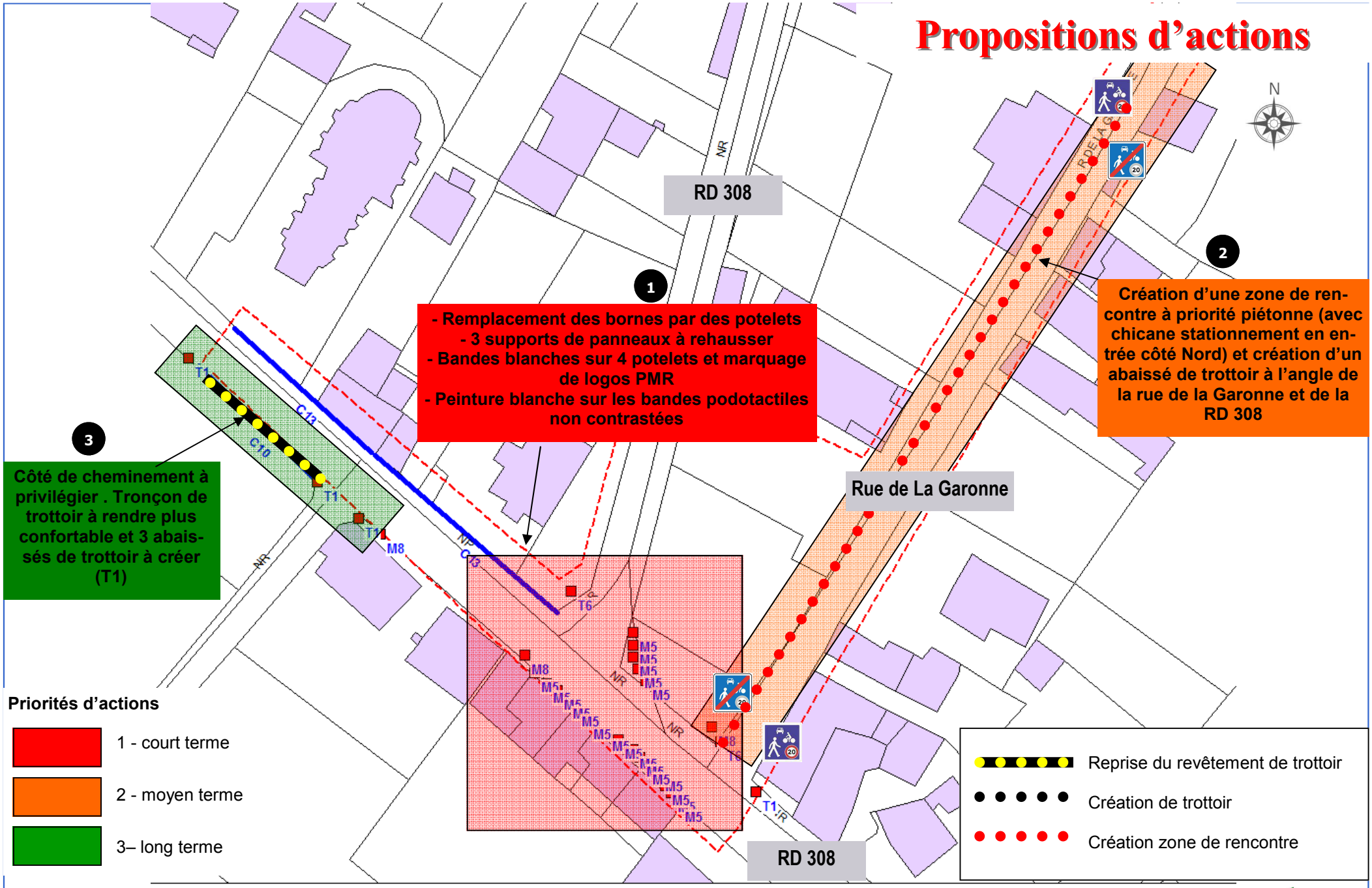



**Priorité 1 :**
**Créer une zone de rencontre**

**Priorité 2 :**
**Créer un cheminement piéton entre la sortie du lotissement et le carrefour en direction du tennis**

**Priorité 3 :**
**Créer un cheminement piéton entre le carre-four et le tennis**

# Propositions d'actions



## *Le programme prévisionnel de travaux*

5 priorités sont définies, en fonction de la proximité des services publics et des commerces. Les travaux concernent tous les éléments répertoriés « difficilement ou non accessibles » dans ce document (rouge, noir et obstacles).

Certains aménagements seront intégrés à des projets de réhabilitation plus larges (aménagement de quartier, assainissement, enfouissement de réseaux, réfection de voie, etc.), et sont donc susceptibles d'être programmés hors des plages indiquées. Dans le cas où l'aménagement ne serait pas compatible avec les « conditions technico-économiques du moment » (pente naturelle par exemple), un itinéraire de substitution serait proposé.

**Priorité 1**
Mise en accessibilité complète la traversée du bourg
**Réalisation avant fin 2015 (rouge)**

**Priorité 2**
Mise en accessibilité dans un rayon de 200 m
**Réalisation avant fin 2020 (jaune)**

**Priorité 3**
Mise en accessibilité le chemin vers le port de plaisance
**Réalisation avant fin 2020 (vert)**

**Priorité 4**
Mise en accessibilité dans un rayon de 100 m autour de la MARPA

**Réalisation avant fin 2020 (bleu)**

Révision du Plan de mise en accessibilité
**Réalisation avant fin 2022**