PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

PIÈCE N°1a :

RAPPORT DE PRESENTATION

TOME 1 : Partie I

- *Diagnostic sociodémographique, habitat, économique équipements, déplacements et transports*
- *Articulation avec les autres plans et programmes*

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

AGGLOMÉRATION AGEN

agglo-agen.fr

créham bkm

SOMMAIRE

Pages

PARTIE I :
DIAGNOSTIC AU REGARD DES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES, ET ARTICULATION DU PLUI AVEC LES AUTRES DOCUEMENTS D'URBANISME, PLANS OU PROGRAMMES SUPERIEURS 1

CHAPITRE 1 : POPULATION ET HABITAT 2

I. Les grandes tendances d'évolution socio-démographiques de l'agglomération 3

A. Les principales évolutions de la population 3

B. Les disparités socio-économiques entre les communes 14

II. Analyse de l'habitat 17

A. L'offre de logement 17

B. La dynamique de construction neuve entre 2000 et 2013 47

C. Le marché du logement sur l'agglomération 51

D. Les parcours résidentiels 62

III. Bilan du PLH 64

IV. Les formes urbaines 69

A. Principes de densité et d'urbanisation durable 69

B. Les typologies urbaines et formes dominantes 71

V. Analyse des capacités de développements urbains résidentiels, de densification et de mutation des espaces bâtis 82

A. Le bilan des capacités de développements urbains résidentiels issues des documents d'urbanisme 82

B. Les capacités de densification des espaces déjà bâtis 87

C. Les sites potentiels de mutations et de renouvellement d'espaces déjà bâtis 93

VI. Synthèse 97

CHAPITRE 2 : ACTIVITES ECONOMIQUES ET EMPLOI 98

I. Rappel des cadrages supra territoriaux 99

A. Le schéma économique départemental (SDE 47) 99

B. Le cadrage établi par le SCOT du Pays de l'Agenais 101

II. Les sites d'activités sur l'agglomération 110

A. Les sites d'activités inscrits dans les documents d'urbanisme 110

B. Sites potentiels de réhabilitation et de renouvellement urbain identifiés 117

C. Les projets en matière d'activités économiques 123

D. Caractéristiques et évolutions de la demande récente en termes de foncier et immobilier économique sur l'agglomération 132

E. Les carrières et gravières 133

F. Les grands équipements participant au dynamisme économique 138

III. Principales caractéristiques de l'emploi, du chômage et du tissu économique 139

A. Principales caractéristiques de l'emploi 139

B. Principales caractéristiques du chômage 150

C. Principales caractéristiques du tissu économique 153

IV. Le commerce sur l'agglomération agenaise 161

A. Un tissu commercial dense et diversifié 161

B. Une vacance commerciale et des difficultés de pérennisation 178

V. Le tourisme sur l'agglomération agenaise 181

A. La structuration de la branche tourisme 181

B Une offre touristique et d'hébergement diversifiée avec des potentiels de développement 183

C. Des projets de court à long terme pour renforcer l'économie touristique 188

D. Besoins identifiés et non comblés et potentialités non exploitées 189

VI. Synthèse 190

CHAPITRE 3 : EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION 191

I. L'organisation et le maillage territorial des principaux équipements et services 192

II. La répartition des compétences relatives aux équipements et services 196

A. Des compétences communautaires sur des équipements et services à caractère structurant et complémentaires à l'offre de proximité 196

B. Des compétences communales sur la plupart des équipements de proximité 198

III. Les équipements administratifs et de service publics 199

A. Les équipements supra territoriaux confortant la fonction centrale d'Agen 199

B. Les équipements publics locaux 200

IV. Les équipements scolaires et d'enseignement supérieur 201

A. Les équipements scolaires du 1er degré 201

B. Les équipements scolaires du 2nd degré 207

C. L'enseignement supérieur 210

V. Les équipements lies au service à la personne 212

A. Accueil enfance-jeunesse 212

B. Accueil des personnes âgées 216

C. Equipements liés à la santé 218

VI. Les équipements sportifs et culturels 223

A. Equipements sportifs 223

B. Equipements culturels 225

VII. Les équipements de desserte numérique du territoire 227

VIII. Synthèse 230

CHAPITRE 4 : DEPLACEMENTS ET TRANSPORTS 231

I. Caractérisation de la demande en déplacements sur l'agglomération 232

A. Le fonctionnement général de l'agglomération - Analyse par quadrants 232

B. La mobilité des personnes 235

B. Les objectifs du SCOT du pays de l'agenais 239

C. Le transport de marchandises 240

II. Les réseaux routiers et leurs fonctionnements 243

A. Le réseau routier actuel 243

B. Les trafics routiers 249

C. L'accidentologie routière 256

D. Les voies classées à grande circulation et l'application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'urbanisme 258

E. Synthèse des problématiques routières identifiées 266

III. Les projets majeurs de voiries 267

A. Les projets d'infrastructures rive gauche de la Garonne 267

B. L'aménagement de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot 269

C. Le projet "Agen cœur battant" 270

IV. Le réseau de transport collectif de l'agglomération 271

A. Le périmètre de transports urbains 271

B. Organisation et gestion institutionnelle 273

C. L'architecture du réseau de transports 273

D. La desserte du territoire par le réseau, actuelle et future 276

E. Les données d'offre et de performances du réseau 279

F. Les perspectives et enjeux d'évolution du réseau 282

V. Les réseaux de transports interurbains routiers 284

A. Les lignes des A.O.T. publiques 285

B. Les lignes privées non conventionnées 286

VI. Les réseaux ferroviaires 287

A. Les infrastructures ferroviaires actuelles 287

B. L'offre de transport ferroviaire actuelle 288

C. La gare d'Agen et le pôle multimodal 289

D. Le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse 292

VII. Le transport aérien 296

A. L'aéroport d'Agen – La Garenne 296

B. Les autres liaisons aériennes 298

VIII. Les capacités de stationnement et leur diversification (véhicules électriques ou hybrides, vélos, mutualisation) 299

A. Cadre général d'une politique de stationnement 299

B. L'offre actuelle de stationnement et sa gestion 300

C. Les sites de parkings d'intermodalités 306

D. Les stationnements pour véhicules hybrides ou électriques et de vélos 308

IX. Les déplacements cyclables 310

A. Contexte réglementaire et de la demande en matière de réseaux cyclables 310

B. Les aménagements cyclables recensés en 2012 321

C. Les enseignements du diagnostic cyclable initial 323

D. Les aménagements et l'offre cyclables sur l'agglomération élargie, et l'élaboration du schéma vélo 324

E. Les aménagements cyclables départementaux et régionaux 327

X. Synthèse 329

CHAPITRE 5 : ARTICULATION DU PLUI AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PLANS OU PROGRAMMES MENTIONNES A L'ARTICLE L.122-4 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT 331

I. Les documents avec lesquels le PLUi doit être compatible 332

A. Le SCoT du Pays de l'Agenais 332

B. Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour Garonne 2016-2021 339

C. Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) 343

D. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Adour-Garonne 343

E. Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers ou Assimilés 345

F. Le schéma départemental des carrières 345

II. Les documents que le PLUi doit prendre en compte 348

A. Les plans climat énergie territoriaux 348

B. Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) 350

PARTIE 1

DIAGNOSTIC AU REGARD DES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES, ET ARTICULATION DU PLUI AVEC LES AUTRES DOCUEMENTS D'URBANISME, PLANS OU PROGRAMMES SUPERIEURS

CHAPITRE 1 :
Population et Habitat

I. LES GRANDES TENDANCES D'EVOLUTION SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

A. LES PRINCIPALES EVOLUTIONS DE LA POPULATION

1. UNE CROISSANCE CONTINUE

L'état des lieux des évolutions démographiques s'appuient sur les données officielles de l'INSEE. Parmi ces données, il convient de distinguer les définitions de populations suivantes :

- ***Population totale***

Personnes qui habitent la commune ou qui conservent une résidence sur la commune.
Il s'agit du chiffre de population généralement communiqué par l'INSEE aux communes à l'issue des recensements, et qui comprend donc des personnes n'habitant pas habituellement sur le territoire (population « comptée à part »).

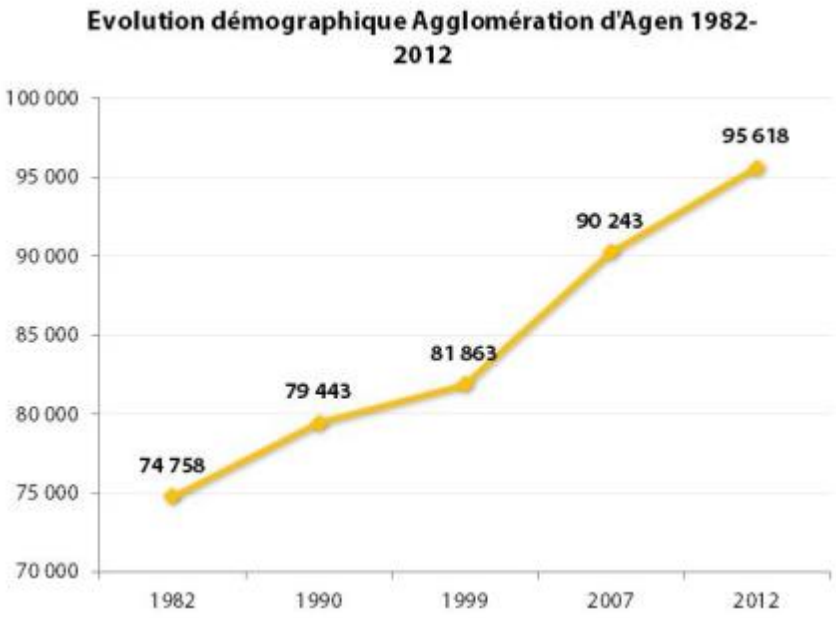
- ***Population municipale***

Personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, y compris :

- *les personnes résidant dans une communauté ou un établissement (étudiants, militaires, détenus en établissement pénitentiaire, pensionnaires de maisons de retraite, hospices ou foyers …)*
- *les personnes résidant en habitations mobiles*
- *les personnes sans abri*

- ***Population des ménages***

Personnes qui occupent de manière habituelle un logement sur la commune. Le nombre de ménages est égal au nombre de résidences principales sur un territoire.



Source : INSEE

L'Agglomération d'Agen connaît depuis une trentaine d'années une croissance démographique continue plus ou moins importante. De 1982 à 2012, l'agglomération a gagné 20.860 habitants et accueille aujourd'hui plus de 95.600 habitants. Après un net ralentissement durant la période 1990-1999 (0,3%/an) ressenti également à l'échelle départementale, le rythme de la croissance s'accélère nettement sur la dernière décennie avec un taux de croissance annuel de 1%/an.

Deux nuances sont cependant à préciser quant à la réalité de cette poussée démographique :

- Certaines catégories non comptées en 1999 ont été intégrées aux populations municipales de leur commune d'établissement dans les recensements suivants (étudiants, militaires en caserne …). Ce changement explique notamment une part importante de la hausse statistique de la population d'Agen entre 1999 et 2007 (estimé à environ 1/3 des 3.664 habitants supplémentaires entre les deux recensements).
- L'augmentation de la population à l'échelle de l'agglomération semble subir les effets de la crise de 2007, le rythme annuel de croissance passe ainsi à 0,5%/an entre 2007 et 2012.
  A noter que toutes les communes ne sont pas touchées de façon identique et la croissance sur les 19 nouvelles communes de l'agglomération reste importante.

	1982	1990	1999	2012
19 nouvelles communes	**16 375**	**19 294**	**20 608**	**24 624**
Taux annuel de croissance	*1982-1990* +2,1 %		*1990-1999* + 0,7 %	*1999-2012* + 1,4 %
PLUi 31 communes	**76 518**	**81 675**	**84 281**	**95 618**
Taux annuel de croissance	*1982-1990* + 0,8 %		*1990-1999* + 0,3 %	*1999-2012* + 1 %
Département	**298 522**	**305 989**	**305 396**	**332 119**
Taux annuel de croissance	*1982-1990* + 0,3 %		*1990-1999* - 0,02 %	*1999-2012* + 0,6 %

- **Un ralentissement de la croissance démographique du cœur urbain sur la période récente**

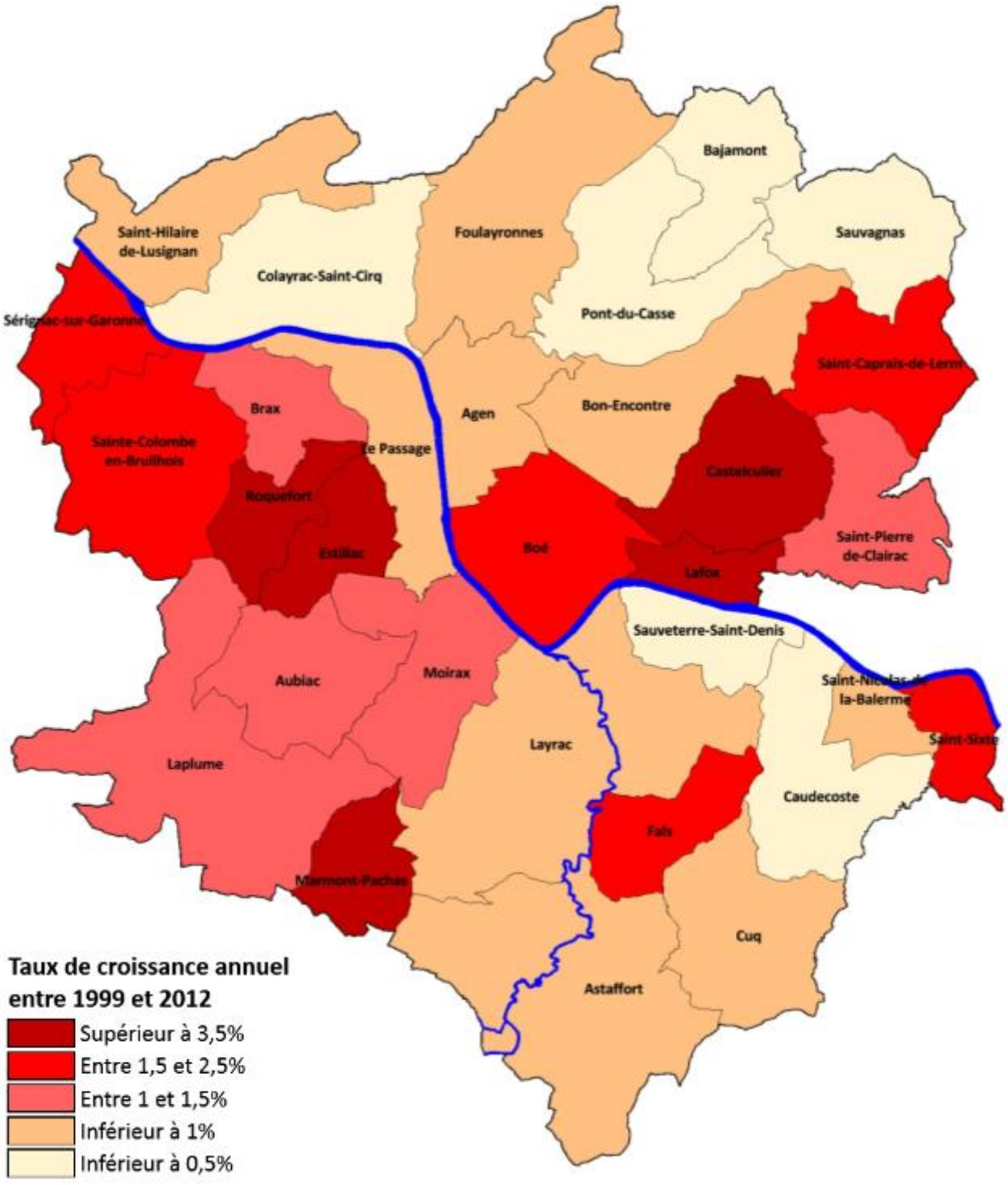
Cette baisse de la croissance sur la dernière période intercensitaire est notamment due au **ralentissement du regain démographique qu'a connu le cœur urbain entre 1999 et 2007**. Les communes d'Agen et du Passage sont ainsi passées d'un taux de croissance annuel de 1,3% entre 1999 et 2007 à un taux annuel de croissance nulle entre 2007 et 2012.

Les communes périurbaines qui constituent le cœur d'agglomération maintiennent leur croissance. Ce constat est à mettre en relation notamment avec la proximité des pôles d'emploi (Agen-Sud/Boé) et une accessibilité aisée depuis ces communes vers ces pôles d'emploi (RD813, RN21 et RD17). A noter cependant que la croissance de ces dernières années est essentiellement portée par les communes situées à l'Ouest du cœur urbain, à savoir Estillac, Roquefort et Brax. En effet, ces dernières enregistrent un taux de croissance annuel de 3% entre 2007 et 2010 et permet de compenser le net ralentissement que connaissent les autres communes périurbaines (0,6%/an entre 2007 et 2010). Cette tendance récente laisse présager un développement tourné vers l'Ouest de l'Agglomération, secteur d'ores et déjà identifié comme stratégique pour le développement de nombreux projets (Technopôle Agen-Garonne, LGV, projets routiers…).

Les communes périphériques rurales restent toujours attractives et affichent un taux de croissance annuel de 1,2% sur la dernière décennie.

	1982	**1999**	**2007**	**2012**
Agen	31593	30199	33863	33730
Agen-Le Passage	40146	39010	43187	43110
1ère couronne Boé, Lafox, Bon Encontre, Pont du Casse, Foulayronnes, Colayrac, Brax, Roquefort, Estillac, Castelculier	22262	28473	31665	33214
	19426	24346	26632	27453
dont secteur Ouest (Brax, Estillac, Roquefort)	*2836*	*4127*	*5034*	*5761*
2ème couronne	14110	16798	18399	19294
Taux annuel de croissance	**1982-2012**	**1999-2012**	**1999-2007**	**2007-2012**
Agen	0,2	0,9	1,4	-0,1
Agen-Le Passage	0,2	0,8	1,3	0,0
1ère couronne ★	1,3	1,2	1,3	1,0
	1,2	1,1	1,1	0,6
dont secteur Ouest (Brax, Estillac, Roquefort)	2,4	2,6	2,5	2,7
2ème couronne	1,0	1,1	1,1	1,0
Département	0,4	0,7	0,7	0,7

★*Boé, Lafox, Bon Encontre, Pont du Casse, Foulayronnes, Colayrac, Brax, Roquefort, Estillac, Castelculier*

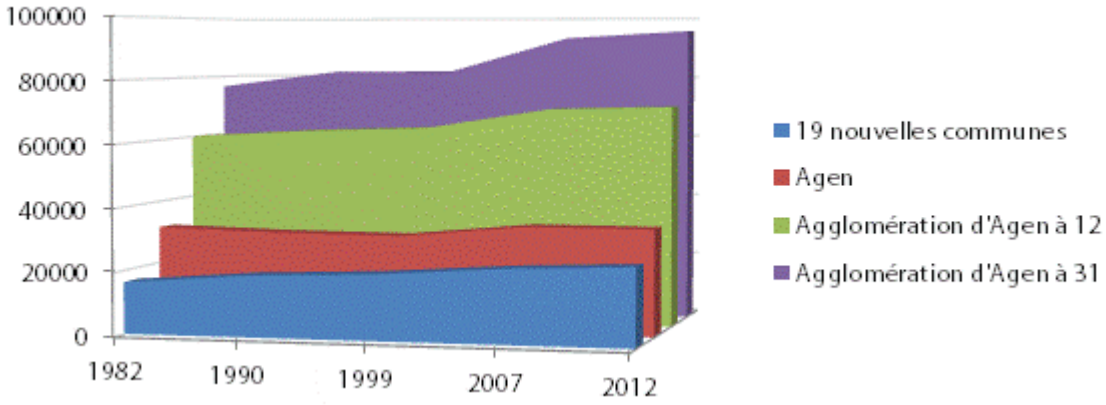


- **Une ville centre qui continue à perdre du poids au sein de l'agglomération, traduisant le phénomène de périurbanisation.**

En 1982, la population agenaise représentait plus de 40% de la population de l'Agglomération (périmètre 2015) alors qu'en 2012, ce poids n'était plus que de 35%.

De même, pendant cette période, la population de l'agglomération sans Agen est passée de 44.925 habitants à 61.888 habitants, soit un gain de près de 38% alors que la population de l'Agglomération (avec la ville d'Agen) n'a cru que de 25%.

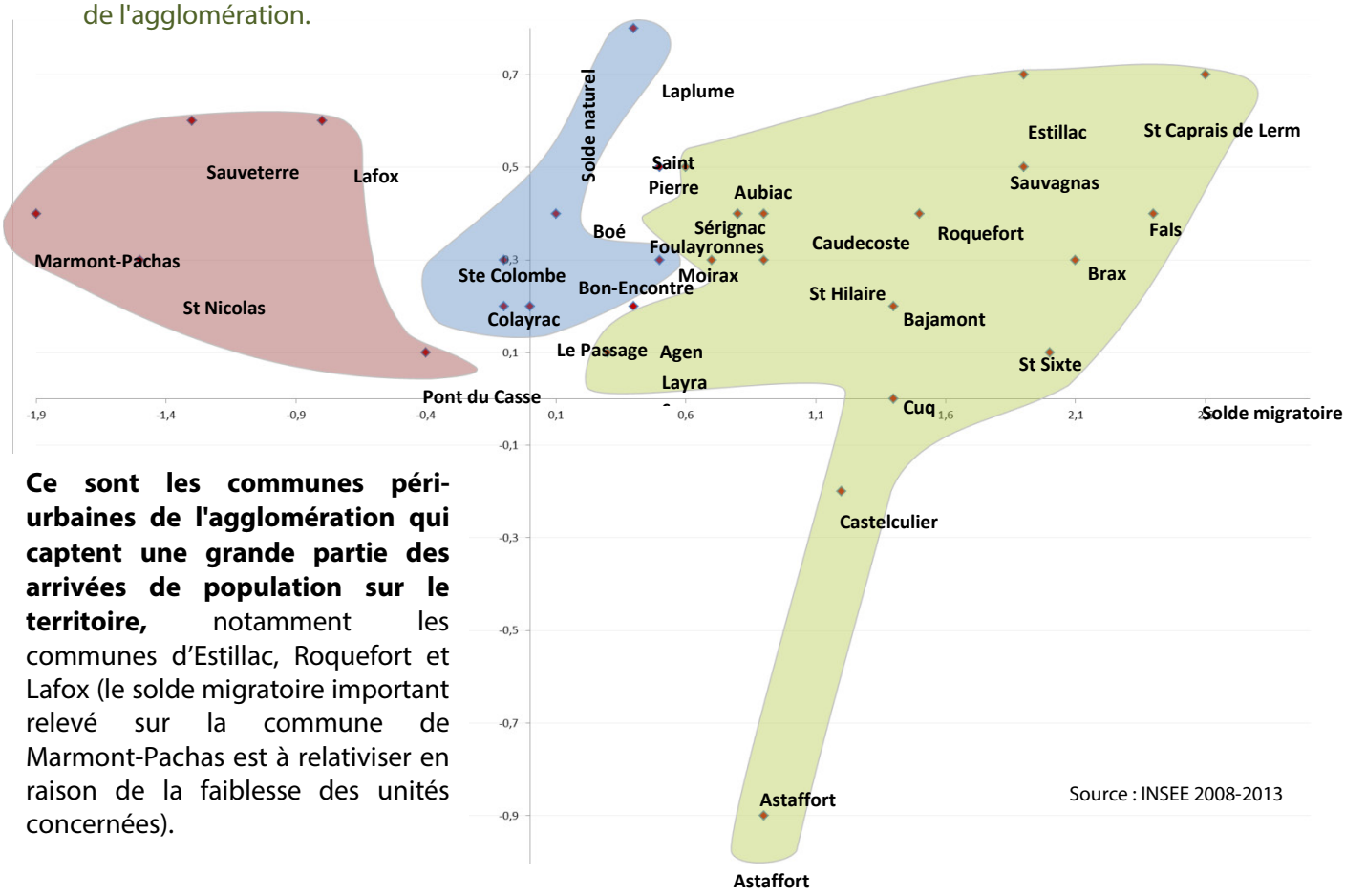
Entre 1982 et 2012, le développement démographique a donc principalement profité aux communes de la première et de la deuxième couronne, traduisant le phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain.



- **Des dynamiques de croissance variables selon les communes.**

Les origines de la croissance démographique varient selon les communes. Ces dernières peuvent être regroupées au sein de 3 groupes :

- Les communes dont la dynamique naturelle ne suffit pas à compenser la perte due au solde migratoire
- les communes dont la croissance est due à la dynamique naturelle : essentiellement les communes du Nord de l'agglomération
- les communes dont la croissance est due à l'attractivité : les communes de l'Ouest et du Sud de l'agglomération.



Ce sont les communes péri-urbaines de l'agglomération qui captent une grande partie des arrivées de population sur le territoire, notamment les communes d'Estillac, Roquefort et Lafox (le solde migratoire important relevé sur la commune de Marmont-Pachas est à relativiser en raison de la faiblesse des unités concernées).

Source : INSEE 2008-2013

2. STRUCTURE DE LA POPULATION PAR AGE

- **Un vieillissement de la population comparable à celui observé à l'échelle du département mais de grandes disparités selon les communes.**

Le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans a augmenté de 40% entre 1999 et 2012. Il est particulièrement important sur certaines communes de la première couronne de l'agglomération, ceci en raison notamment d'un vieillissement sur place des populations issues de la première vague de périurbanisation. Pour une partie d'entre elles, ceci peut être dû à un manque de renouvellement de leur population avec des soldes migratoires moins favorables.

Ainsi sur ces communes, le nombre de personnes de plus de 75 ans est passé de 1.652 à 2.899, soit une augmentation de 76% en 13 ans.

Notons quelques particularités :

- sur la commune de Roquefort, les personnes de plus de 75 ans ont été multipliées par 2.4 entre 1999 et 2012, passant de 57 à 137,

- la commune d'Agen connaît un vieillissement parmi les plus faibles de l'agglomération (les plus de 75 ans passant de 3.254 à 3.979 entre 1999 et 2012 soit une augmentation de 22%).

Il faut souligner que parmi certaines communes qui connaissent un vieillissement moindre de leur population, les personnes âgées de plus de 75 ans peuvent néanmoins représenter un poids important sur leur territoire. C'est notamment le cas sur les communes d'Agen et du Passage.

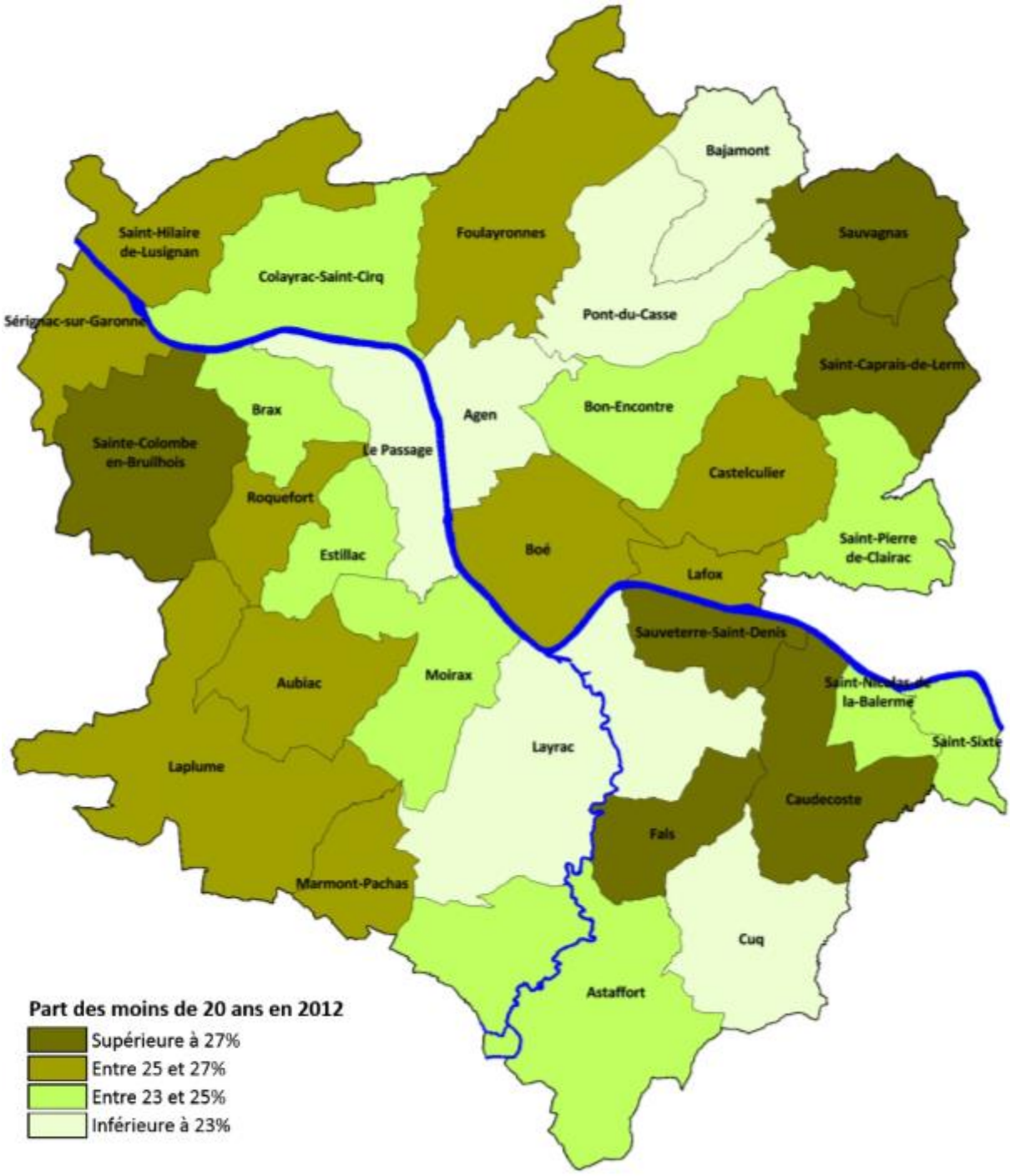
Globalement, l'indice de vieillissement sur l'Agglomération avec 85,8 personnes âgées de plus de 65 ans pour 100 personnes de moins de 20 ans se situe au-dessous du niveau départemental (107), lequel s'avère élevé (73 à l'échelle nationale et 90 à l'échelle régionale). **Néanmoins, le vieillissement observé de la population va générer un double phénomène qui devra être anticipé :**

- des besoins en logements adaptés et structures spécialisées que le Schéma Départemental de l'Autonomie en cours de révision va permettre d'appréhender plus finement,
- des besoins en équipements et services pour accompagner le renouvellement de la population dans les communes les plus touchées

- **Des communes périphériques qui accueillent une population plus jeune au détriment du cœur d'agglomération**

Parallèlement, **les communes péri-urbaines, plus particulièrement les communes au sud et à l'ouest de l'agglomération ont un indice de jeunesse supérieur à 1** (présence de plus de 1 jeune de moins de 20 ans pour 1 personne de plus de 60 ans). Ceci est à mettre en relation avec l'urbanisation plus récente de ces communes et l'accueil privilégié de familles avec enfants (primo-accession principalement).

A l'échelle de l'agglomération, l'indice de jeunesse (rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 60 ans) est inférieur à 1 (0,89), ce qui signifie qu'il y a moins de jeunes de moins de 20 ans que de personnes de plus de 60 ans. Notons qu'à l'échelle du département, cet indice est de 0,69, soit un déficit des plus jeunes par rapport aux populations les plus âgées.



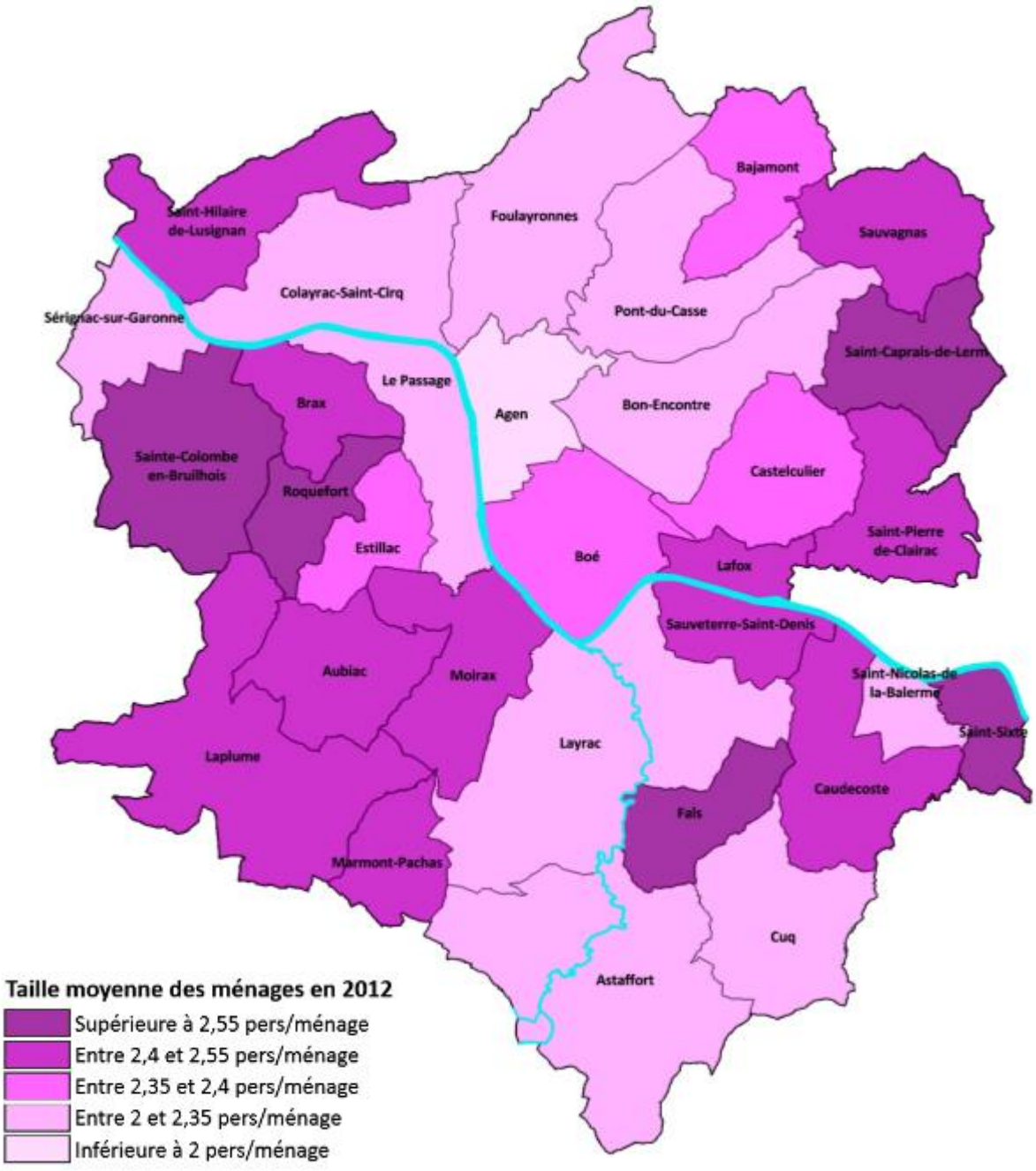
Pour ces communes, deux enjeux importants se posent :

- **En termes d'équipements, notamment scolaires (risque de saturation des équipements scolaires puis risque de fermeture de classes quelques années plus tard).**

  Cf Chapitre 3. Equipements et services à la population

- **En termes de diversification de l'offre en logement pour permettre le maintien et le développement d'une diversité sociale et générationnelle de la population.**

3. GLOBALEMENT, UNE TAILLE MOYENNE DES MENAGES QUI DIMINUE MAIS LE MAINTIEN D'UNE TAILLE ELEVEE SUR LA DEUXIEME COURONNE



Entre 1999 et 2012, la taille moyenne des ménages à l'échelle de l'agglomération est passée de 2,28 personnes à 2,11. En 1999, seule la commune d'Agen avait une taille moyenne des ménages faibles (1,89), sur les autres communes les moyennes étaient comprises entre 2,31 (Astaffort) et 3,25 (Marmont-Pachas).

Il s'agit d'un phénomène plus général de desserrement des ménages imputable :

- au vieillissement de la population,
- à la séparation des couples,
- à la décohabitation des jeunes.

En 2012, seules les communes périphériques conservent des tailles de ménages encore élevées (2.71 à Fals). L'urbanisation de ces dernières années est alimentée par l'arrivée de jeunes ménages dans un parc de logement pavillonnaire en accession à la propriété. La taille des ménages est donc encore élevée sur les communes de la deuxième couronne, comprise entre 2,21 et 2,71 ainsi que sur certaines communes périphériques urbaines (Roquefort, Ste-Colombe-en-Bruilhois, Brax).

Les communes les plus proches de la ville centre ont connu une croissance importante de leur population les précédentes décennies, mais elles enregistrent actuellement un phénomène de décohabitation, avec le départ des jeunes. Ainsi, on observe une taille moyenne des ménages plus faible, comprise entre 2,10 au Passage et 2,39 à Boé.

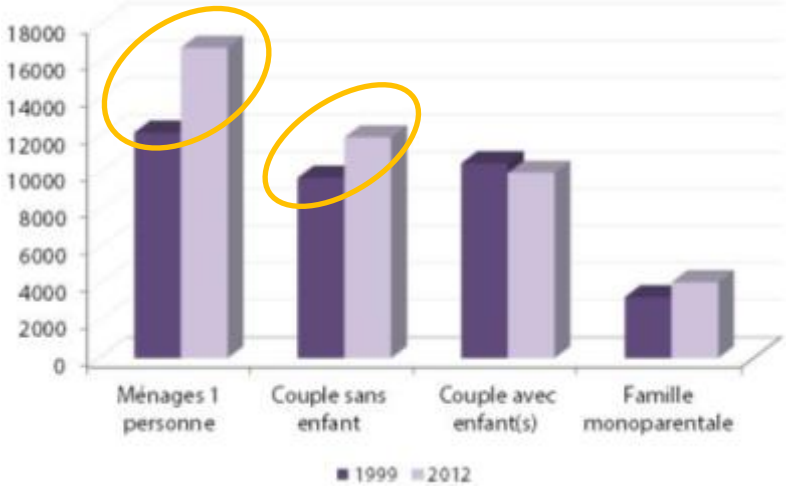
Plus de la moitié des ménages agenais ne sont composés que d'une seule personne (9.716 ménages sur 17.603). La ville centre présente ainsi la taille moyenne des ménages la plus faible de l'agglomération : en 2012, elle était de 1,78 personnes par ménage.

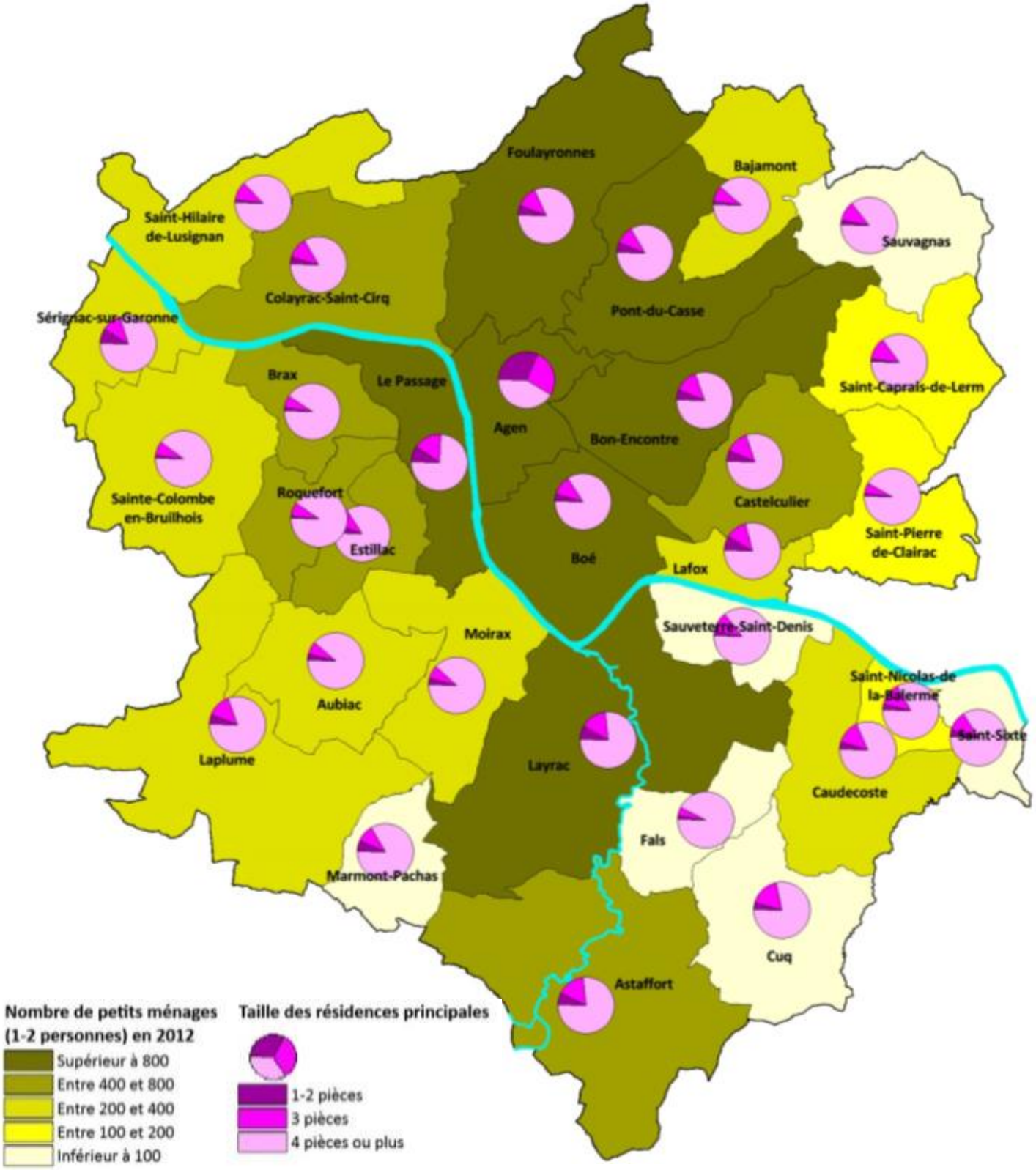
L'impact de la baisse de la taille des ménages est important sur l'évolution du parc de logements. En effet, en considérant la baisse de la taille des ménages, à population constante, le nombre de résidences principales nécessaires pour loger la population est plus important.

De plus, on observe un **décalage entre la taille des ménages et la taille et le type de logements occupés.**

En effet, le nombre de petits ménages (ménages 1 personne, couples sans enfant), est en augmentation et représente 65% du nombre de ménages en 2012. Parallèlement, près de 65% des logements recensés sur l'agglomération sont des logements de type 4 et plus.

Certaines communes ont ainsi un nombre important de logement sous-occupés. Pour ne citer qu'un exemple, le Passage compte 66% de petits ménages pour seulement 9,5% de petits logements.




Foulayronnes
Bajamont
Saint-Hilaire de-Lusignan
Sauvagnas
Colayrac-Saint-Cirq
Pont-du-Casse
Sérignac-sur-Garonne
Brax
Le Passage
Agen
Saint-Caprais-de-Lerm
Bon-Encontre
Sainte-Colombe en-Bruilhois
Roquefort
Castelculier
Estillac
Boé
Saint-Pierre de-Clairac
Lafox
Sauveterre-Saint-Denis
Moirax
Saint-Nicolas-de la-Balerme
Aubiac
Saint-Sixte
Laplume
Layrac
Caudecoste
Fals
Marmont-Pachas
Cuq
Astaffort
Nombre de petits ménages (1-2 personnes) en 2012
Supérieur à 800
Entre 400 et 800
Entre 200 et 400
Entre 100 et 200
Inférieur à 100
Taille des résidences principales
1-2 pièces
3 pièces
4 pièces ou plus

B. LES DISPARITES SOCIO-ECONOMIQUES ENTRE LES COMMUNES

1. DES ECARTS DE REVENUS IMPORTANTS SELON LES COMMUNES

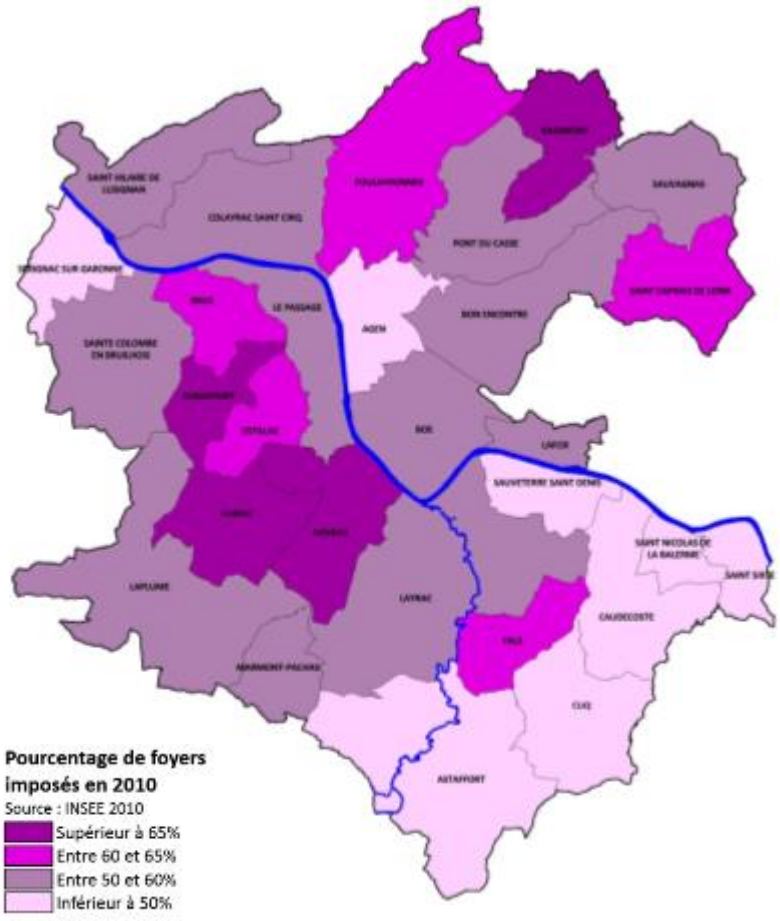
Les ménages du Lot et Garonne ont un revenu médian en 2012 de 18.132 € par Unité de Consommation. Le revenu médian de l'Agglomération en 2012 était de 19.214 € par Unité de Consommation, soit un revenu supérieur à celui du département. Le niveau maximal au niveau de l'agglomération est atteint sur Moirax (22.920 €), suivie par Aubiac et Foulayronnes alors qu'à Agen, il s'établit à 16.752 €, niveau le plus faible de l'agglomération.

Les hauts niveaux de revenus sont liés à la proportion de ménages résidants ayant à leur tête une personne exerçant une profession intermédiaire, une profession intellectuelle supérieure ou une fonction de cadre qui perçoit un salaire élevé. Ainsi sur les communes qui affichent un revenu médian élevé, ces CSP représentent plus de 40% de la population active.

A l'échelle du département environ 55% des ménages sont imposés contre près de 61% à l'échelle de l'agglomération.

On note des taux de foyers imposés plus importants sur les communes à l'ouest d'Agen.

C'est également sur ces communes (Moirax, Foulayronnes, Aubiac) que l'on trouve les plus forts taux de diplômés supérieurs (Bac+2 et plus) parmi la population âgée de 15 ans et plus ayant fini ses études.



NB : la prise en compte de la base du RGP INSEE de 2012 n'a pas permis l'actualisation de l'analyse de la répartition des foyers imposables pour les 31 communes de l'agglomération, ces données étant pour l'heure indisponibles.

2. LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONELLES

Les cadres supérieurs et les professions intermédiaires se localisent plutôt sur le centre de l'agglomération, les communes du nord-est et de l'ouest alors que les ouvriers se localisent plutôt sur les communes du sud et de l'est de l'agglomération.

En résumé, les tendances et structures démographiques :

- **Une agglomération de 95.618 habitants en 2012, soit un gain de 11.337 habitants permanents entre 1999 et 2012**

- **Des évolutions sur le long terme (1990-2012) qui mettent en évidence une baisse du poids démographique du cœur urbain (Agen et Le Passage représentent environ 46%), sans qu'il y ait pour l'instant de remise en cause des grands équilibres de l'Agglomération.**

- **Un vieillissement de la population qui va générer des besoins nouveaux en logements, en structures adaptées, en actions en faveur du maintien à domicile et plus globalement interroger les politiques publiques dans les années à venir. Une problématique sensible sur les communes de la première couronne, correspondant aux premières vagues de périurbanisation par les générations issues du baby-boom.**

II. ANALYSE DE L'HABITAT

A. L'OFFRE DE LOGEMENT

1. STRUCTURE DU PARC

- **Un parc de logement diversifié à l'échelle de l'agglomération**

Deux sources sont mobilisées pour l'analyse du parc de logements : l'INSEE et le Fichier du logement communal (FILOCOM). Ce fichier, issu de l'exploitation des données fiscales relatives à la taxe d'habitation, l'impôt sur le revenu et la taxe foncière, est mis à jour tous les deux ans. Aussi, il permet une analyse complète de données plus récentes.
N.B : Les données FILOCOM à l'échelle de l'Agglomération d'Agen sont établies à partir du périmètre de l'EPCI au 01/01/2015 (soit 29 communes).

	Parc total de logements en 2012
Agen	21 258
Astaffort	1 016
Aubiac	453
Bajamont	440
Boé	2 460
Bon-Encontre	2 852
Brax	818
Castelculier	1 046
Caudecoste	453
Colayrac-Saint-Cirq	1 340
Cuq	144
Estillac	906
Fals	150
Foulayronnes	2 292
Lafox	521
Laplume	651
Layrac	1 751
Marmont-Pachas	67
Moirax	502
Le Passage	4 850
Pont-du-Casse	1 876
Roquefort	741
Saint-Caprais-de-Lerm	279
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	667
Saint-Hilaire-de-Lusignan	642
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	178
Saint-Pierre-de-Clairac	369
Saint-Sixte	168
Sauvagnas	214
Sauveterre-Saint-Denis	203
Sérignac-sur-Garonne	546
PLUi 31 communes	49 853

(Source : Insee-2012)

Ainsi en 2012, l'agglomération agenaise comptait 49.853 logements relativement bien diversifiés en termes de forme, de statut d'occupation ou d'âge. Le parc de résidences secondaires est relativement faible à l'échelle de l'agglomération et représente environ 2% du parc total de logements.

Au niveau de la structure par âge, schématiquement le parc se répartit de la manière suivante :

- 23% des logements ont été construits avant 1946 : il s'agit des immeubles du centre-ville d'Agen, des maisons de ville des centres bourgs et des hameaux et des fermes dispersées dans les secteurs agricoles,
- 50% ont été construits entre 1946 et 1990. Cette période est marquée par la construction des grands ensembles d'habitat social sur la ville d'Agen et du Passage mais également le développement du pavillonnaire sur la première couronne d'Agen et notamment sur les communes de Boé, Bon Encontre, Colayrac-Saint-Cirq et Foulayronnes,
- 27% des logements datent des 20 dernières années, résultat de l'extension périurbaine en première couronne, mais également en seconde couronne sur la période la plus récente, où se sont développées les zones pavillonnaires et l'urbanisation en diffus, sur les coteaux principalement.

- **Un équilibre relatif entre propriétaires occupants et locataires à l'échelle de l'agglomération…**

Globalement, à l'échelle de l'agglomération, un peu plus de la moitié des occupants sont des propriétaires (54%), l'autre moitié des locataires (43%). Néanmoins, cet équilibre global masque de grandes disparités selon les secteurs et selon les communes.

Sur le cœur urbain, seulement 37% des logements sont occupés par leur propriétaire (31% sur la commune d'Agen), 43% sont locataires du parc privé et 18% le sont du parc HLM.

Cette répartition propriétaires/locataires est inversée sur la première couronne, où les propriétaires sont environ deux fois plus nombreux que les locataires, plus particulièrement sur les communes Ouest (Brax-Roquefort-Estillac).

Sur la seconde couronne, cette proportion de propriétaires s'accroît pour atteindre plus de 3 occupants sur 4.

	% de propriétaires	% de locataires privés	% de locataires HLM	% autres
Agen - Le Passage	36,6%	42,9%	18,3%	2,3%
dont Agen	*31,4%*	*46%*	*20%*	*2,3%*
1ère couronne	70,1%	18,4%	9,2%	2%
dont secteur Ouest	*74,3%*	*19%*	*4,9%*	*1,9%*
2nde couronne	75,9%	18,7%	2,9%	2,5%
Agglomération	**54,3%**	**30,8%**	**12,7%**	**2,3%**

Source : Insee - 2012

- **… mais des disparités importantes entre Agen et les autres communes**

En 2012, la répartition des résidences principales selon leur taille montre une prédominance des grands logements à l'échelle de l'agglomération :

	T1	T2	T3	T4	T5 et +
Agen - Le Passage	9%	18,5%	25%	25,5%	18%
1ère couronne	0,9%	4%	12%	34%	49%
2nde couronne	0,7%	4%	13%	28,6%	54,3%
Agglomération	**5%**	**11,5%**	**18,5%**	**29%**	**36,5%**

Source : Insee - 2012

Les parcs de logements communaux présentent de grandes disparités au sein du territoire aggloméré. Plus on s'éloigne de la ville centre, plus les logements sont de grande taille, ceci étant à mettre en relation avec la plus forte présence de logements individuels (type pavillon) occupés par leur propriétaire. La répartition sur les villes du cœur urbain est en revanche beaucoup plus homogène.

L'examen de la taille des logements oppose ainsi de manière nette la ville centre, où se concentrent les petits logements de l'agglomération (5.599 logements T1et T2, soit 32% du parc communal, principalement localisés dans le cœur historique) et les communes périphériques où l'on trouve une grande majorité de grands logements (T4 et plus).

Si l'augmentation des ménages isolés peut expliquer en partie la demande pour des petits logements, il n'en reste pas moins que cette offre s'est développée récemment sous l'impulsion des mesures de défiscalisation (Robien notamment).

Sur Agen, le déficit de grands logements offrant les aménités recherchées par les familles (stationnement, jardin, cour ou terrasse, …) a engendré leur départ vers les communes périphériques où l'offre foncière était plus abondante et plus accessible. Ainsi, on observe sur ces communes une surreprésentation des grands logements familiaux (type pavillon).

2. LE PARC VACANT ET INDIGNE

- **Un parc de logements vacants à reconquérir**

La vacance du parc de logements peut être analysée au travers de différentes sources distinctes :

- **INSEE**

Cette source comptabilise différentes situations de vacance : les logements neufs terminés qui n'ont pas encore d'occupant, les logements vides entre deux occupants, les logements vides avant les opérations de démolitions (ou grosses réhabilitations), les logements que les propriétaires ne souhaitent ou ne peuvent louer pour des raisons diverses …

En 2012, le recensement de l'INSEE a fait état d'un parc d'environ 5.202 logements vacants, dont 3.270, soit 63%, sont localisés sur la ville centre.

- **FILOCOM, d'après une base de la Direction Générale des Impôts**

Le fichier Filocom issu des services fiscaux, quant à lui, se base sur des données déclaratives souvent surestimées car : tout d'abord, tout logement sur lequel une taxe d'habitation a été perçue un jour est comptabilisé, même si ce logement n'existe plus, ensuite certains logements occupés sont exonérés de taxe d'habitation (ex. personnes âgées) mais ne sont pas pour autant vacants.
Calculer l'indice de dureté de la vacance permettrait d'être plus précis quant à l'interprétation de ces données. Il permet de relativiser un volume parfois important, et identifier la part de la vacance structurelle, qui est celle qui présente un enjeu en matière d'intervention.
Ce dernier est le rapport entre la vacance longue durée (>3ans) et la vacance courte durée (< 1an). Plus l'indice est bas, plus la vacance est essentiellement de nature conjoncturelle. A l'inverse, lorsqu'il est proche de 1, une part significative de la vacance est de nature structurelle. Cette vacance dure est associée à la présence d'un parc durablement hors marché pour diverses raisons (problèmes de succession, absence de stratégie patrimoniale, phénomène de rétention de la part des propriétaires, patrimoine nécessitant des travaux de réhabilitation…). C'est sur cette partie du parc qu'il existe des enjeux de récupération.

A l'échelle de l'Agglomération, 25% de cette vacance est structurelle. Ainsi, si Agen compte 4 443 logements vacants, seulement 26,4% seraient vacants depuis plus de 3 ans. L'indice de dureté est nettement inférieur à la référence départementale (1,2 dans le 47), révélant ainsi que la vacance des logements de la ville centre est principalement de courte durée, signe d'une rotation importante dans le parc de logements. En revanche, certaines communes du territoire communautaire connaissent une vacance beaucoup plus persistante avec 40% de vacance longue durée parmi les logements vacants. C'est le cas notamment de certaines communes rurales des territoires périphériques (1,7 à Astaffort, 1,5 à St Hilaire de Lusignan, 1,2 à Caudecoste…).

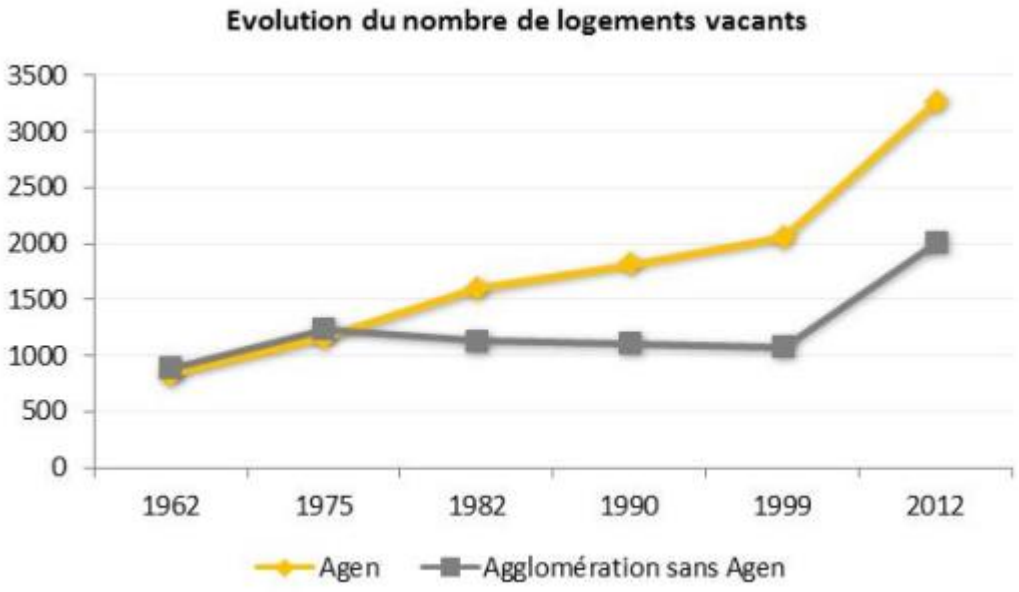
Ce phénomène représente un **enjeu de revitalisation des centres-bourgs et hameaux** et de mobilisation de ce parc inoccupé, notamment pour ces communes où le taux de vacance structurelle apparait particulièrement élevé.

Enfin, un **repérage de la vacance a été effectué par les services de l'Agglomération d'Agen** entre 2010 et 2014. Ce dernier croise trois sources d'information à savoir les données issues de la Matrice Cadastrale de Taxe d'Habitation, les données issues du recensement de la population et les données FILOCOM. Enfin, les propriétaires de ces logements identifiés comme vacants ont été contactés afin de confirmer la vacance du logement, ses caractéristiques et les intentions du propriétaire.

Les repérages ont été réalisés dans un but opérationnel afin d'identifier au mieux les logements subissant une vacance structurelle, ancienne, et sur lesquels il serait envisageable d'intervenir. Aussi, ils indiquent un nombre de logements vacants nettement inférieur aux statistiques INSEE ou FILOCOM. Néanmoins, ces repérages présentaient des limites en termes d'exhaustivité (2 communes n'ont pas été traitées, dont Agen) et de méthode (basée sur les connaissances et perceptions des élus), ce pourquoi ces résultats ne sont pas présentés ici.

	Logts vacants FILOCOM 2013	Logts vacants INSEE 2012	Part de logts vacants depuis + de 3 ans (/Filocom)
Agen	4 443	3 270	26,4%
Astaffort	165	128	**40%**
Aubiac	34	30	0%
Bajamont	42	36	0%
Boé	200	198	27%
Bon-Encontre	221	143	27,1%
Brax	34	23	0%
Castelculier	70	44	*Stat*
Caudecoste	48	41	**31,3%**
Colayrac-Saint-Cirq	121	99	**29,8%**
Cuq	20	12	0%
Estillac	56	56	23,2%
Fals	*secret stat*	7	*Stat*
Foulayronnes	127	80	**40,9%**
Lafox	35	38	0%
Laplume	50	54	0%
Layrac	214	150	**34,1%**
Marmont-Pachas	11	12	0%
Moirax	47	24	0%
Passage	434	385	21,2%
Pont-du-Casse	105	85	**41,9%**
Roquefort	36	27	0%
Saint-Caprais-de-Lerm	33	20	0%
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	60	38	26,7%
Saint-Hilaire-de-Lusignan	60	56	**41,7%**
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	21	6	0%
Saint-Pierre-de-Clairac	28	32	*stat*
Saint-Sixte	19	23	0%
Sauvagnas	26	16	0%
Sauveterre-Saint-Denis	23	24	0%
Sérignac-sur-Garonne	48	45	22,9%
Total Agglomération	**6 839**	**5 202**	**25,7%**

Des études complémentaires seraient nécessaires afin de mieux cerner la typologie et la dureté de cette vacance effective.



Source : INSEE, 2012

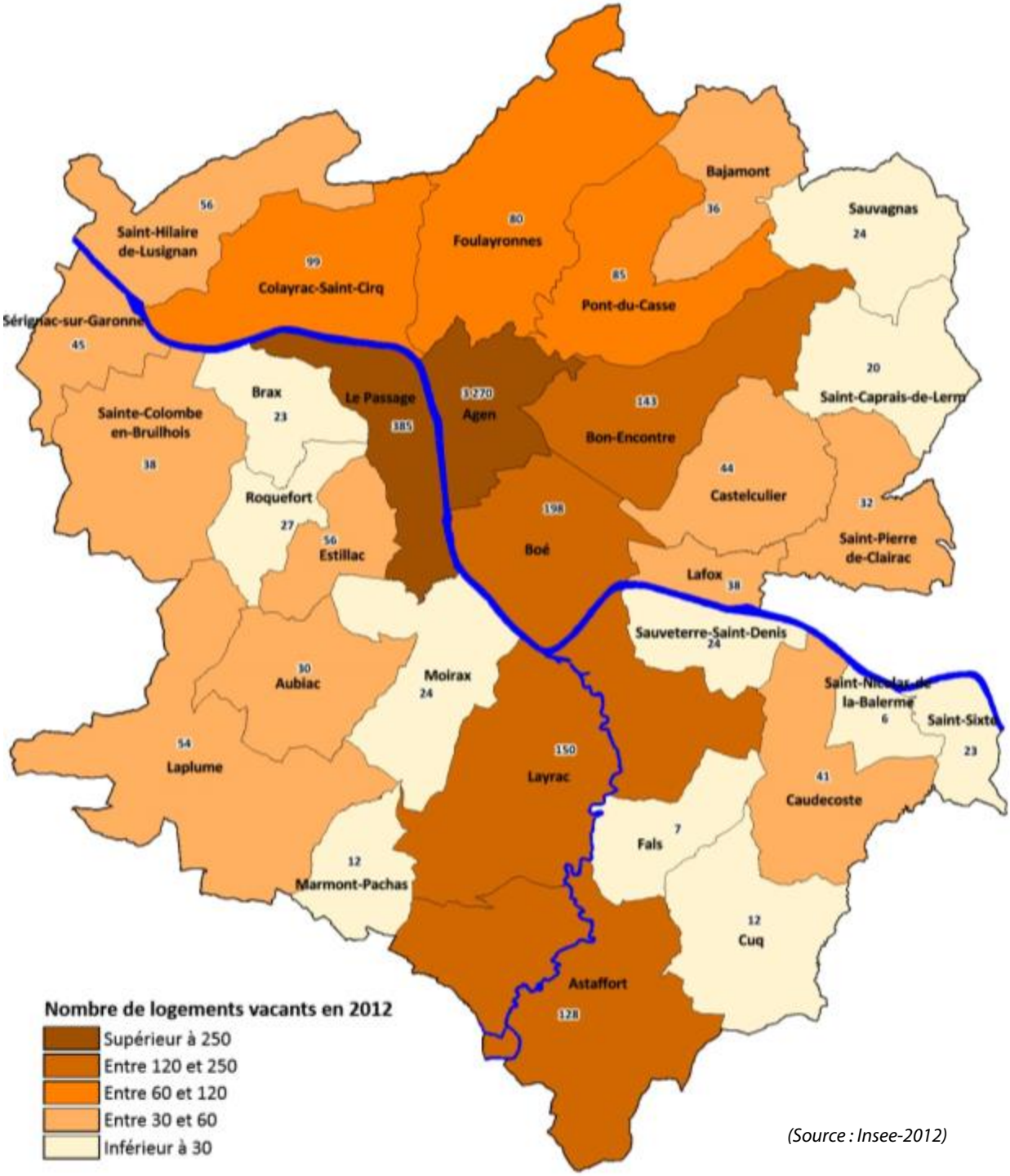
Quelques soit les sources utilisées, il s'avère que depuis 1968, **le nombre de logements vacants ne cesse de croître** sur Agen, cette croissance s'est même accélérée ces 13 dernières années (2.055 en 1999, 3.270 en 2012 soit une progression de 59% entre 1999 et 2012).
Sur le reste de l'agglomération, le nombre de logements vacants a été globalement stable de la fin des années 1960 à la fin des années 1990. Depuis le début des années 2000, on note une augmentation importante du nombre (+927 logements vacants).

Les mesures nationales prises pour développer l'offre locative sont en partie responsables de cette augmentation de la vacance sur Agen mais également sur le reste de l'agglomération sur la période récente. Ces mesures (défiscalisation) ont entraîné la production d'une offre en décalage avec la demande locale (petits logements, loyers élevés).

Ainsi, les logements vacants représentaient en 2012 plus de 15% du parc de logements sur Agen (Bordeaux : 7% - Périgueux : 12% - Pau : 15%). De ce fait, Agen dispose d'un taux de vacance proche de celui des principales villes régionales.

Entre 2003 et 2008, la Ville d'Agen a mis en place une politique incitative en faveur de la réhabilitation du parc ancien et la remise sur le marché des logements vacants via une OPAH-RU. Cette opération a permis de réhabiliter 245 logements locatifs dont 138 logements vacants et ainsi produire une offre en loyers conventionnés. En effet, sur ces 245 logements, 185 ont fait l'objet d'un conventionnement soit plus de 75% des logements réhabilités.

Même si le taux de vacance a légèrement augmenté sur le reste de l'agglomération, il demeure relativement faible (7%) et témoigne d'un marché du logement plus tendu. Un taux de vacance moyen de 6-7% peut être considéré comme un taux de vacance nécessaire au bon fonctionnement du parc de logements.



(Source : Insee-2012)

- **Des données statistiques sur le Parc Potentiellement Indigne préoccupantes sur le cœur d'agglomération et certaines communes périphériques**

NB : Les statistiques concernant le nombre de logements potentiellement indignes sont à manier avec précaution. Elles ne présentent en aucun cas la situation réelle du nombre de logements insalubres mais indiquent un risque. Ces données sont issues du croisement entre les catégories cadastrales 6, 7 et 8 des logements et les revenus des ménages occupant ces mêmes logements. Le postulat de départ est le suivant : un logement classé 6, 7 ou 8 et habité par un ménage aux revenus faibles a des risques d'être indigne (le ménage n'ayant pas les moyens financiers pour le réhabiliter). Il s'agit bien d'une ***PROBABILITE*** *et non d'une certitude.*

En 2013, 2.398 logements ont été désignés comme potentiellement indignes, soit 6,5% des résidences principales privées, contre près de 9% au niveau départemental.

77% des logements potentiellement indignes sont occupés par des petits ménages (1-2 pers.).
Plus de la moitié de ces logements sont situés sur la ville d'Agen et se concentrent très certainement dans le centre ancien. Sur la ville d'Agen, ce fichier fait état de 9% de logements potentiellement indignes soit un taux légèrement supérieur à la moyenne de l'Agglomération. A noter qu'en 2013, le Service Communal d'Hygiène et de Santé de la ville d'Agen a constaté 47 situations de non-respect du Règlement Sanitaire Départemental et 10 situations de non-respect au Code de la Santé Publique. A ce jour, 80 logements dégradés sont inscrits au fichier de la CAF avec interdiction de relouer tant que les travaux n'ont pas été réalisés.

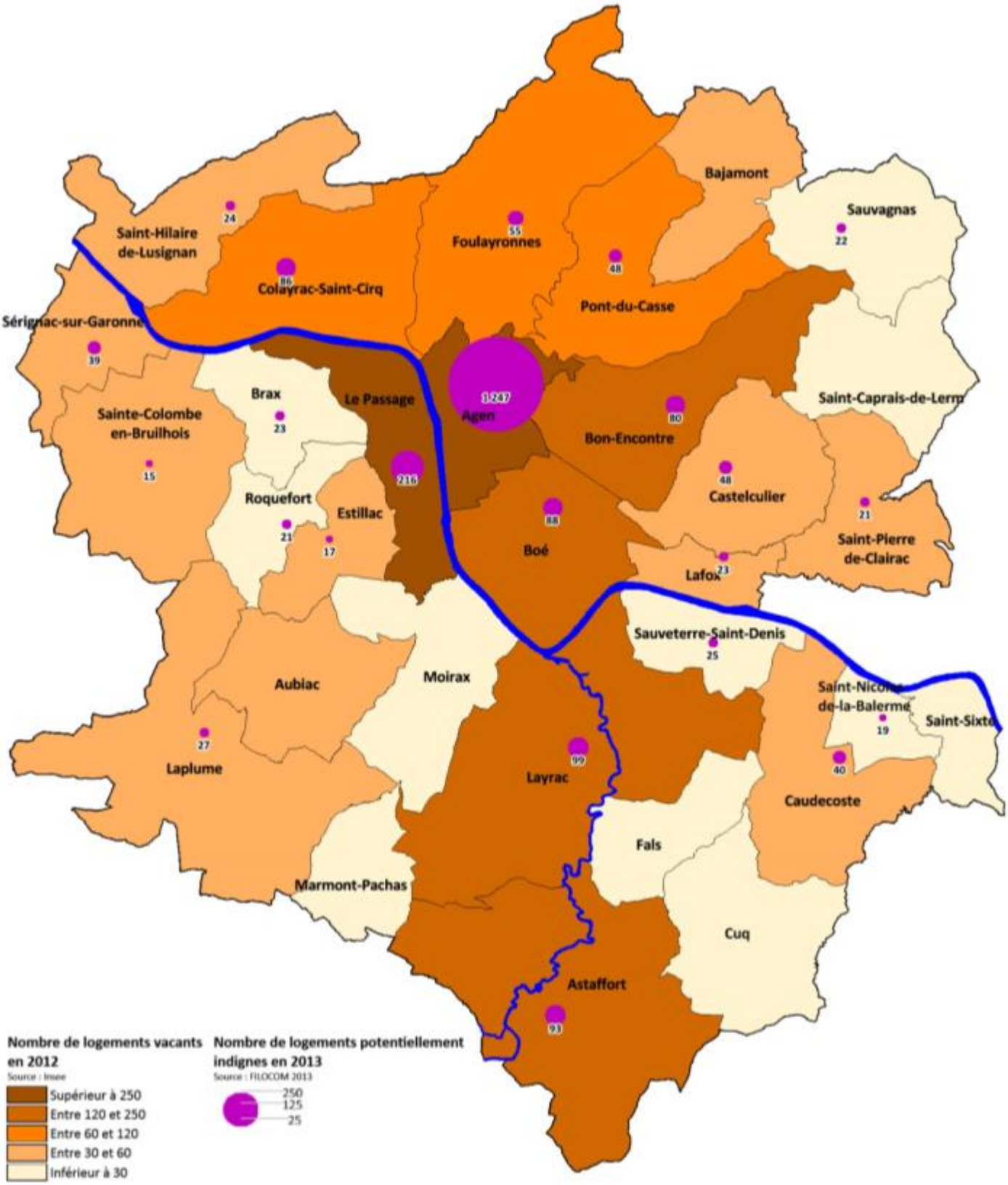
Le parc potentiellement indigne est également plus fortement représenté sur les communes les plus rurales, notamment en raison de la présence d'un parc ancien (maisons de centre bourg ou fermes isolées). Ainsi, sur les communes du secteur Est, les taux dépassent généralement 10%. D'autres communes du Nord de l'agglomération sont particulièrement touchées par ce phénomène (Sérignac-sur-Garonne, Colayrac-St-Cirq, Sauvagnas).

47% des logements concernés ont été construits avant 1915. Ainsi, les communes qui ont un parc ancien faible détiennent les plus faibles taux de logements potentiellement indignes (Estillac, Pont-du-Casse, Bon-Encontre, Brax, Bajamont…).

Néanmoins, si le phénomène demeure préoccupant, on note une diminution du nombre de logements privés potentiellement indignes (3.177 logements en 2011 et 2.398 en 2013 selon les données FILOCOM).

	Nombre total de logements potentiellement indignes
Agen	1 247
Astaffort	93
Aubiac	stat
Bajamont	stat
Boé	88
Bon-Encontre	80
Brax	23
Castelculier	48
Caudecoste	40
Colayrac-Saint-Cirq	86
Cuq	stat
Estillac	17
Fals	stat
Foulayronnes	55
Lafox	23
Laplume	27
Layrac	99
Marmont-Pachas	stat
Moirax	stat
Passage	216
Pont-du-Casse	48
Roquefort	21
Saint-Caprais-de-Lerm	stat
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	15
Saint-Hilaire-de-Lusignan	24
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	19
Saint-Pierre-de-Clairac	21
Saint-Sixte	stat
Sauvagnas	22
Sauveterre-Saint-Denis	25
Sérignac-sur-Garonne	39
Total Agglomération	**2 398**

Source : PPPi 2013 basé sur les données FILOCOM 2013


Saint-Hilaire de-Lusignan
24
Colayrac-Saint-Cirq
86
Foulayronnes
55
Bajamont
48
Pont-du-Casse
Sauvagnas
22
Sérigniac-sur-Garonne
39
Brax
23
Le Passage
216
Agen
1 247
Bon-Encontre
80
Saint-Caprais-de-Lerm
Sainte-Colombe en-Bruilhois
15
Roquefort
21
Estillac
17
Boé
88
Castelculier
48
Saint-Pierre de-Clairac
21
Lafox
23
Sauveterre-Saint-Denis
25
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas de-la-Balerme
19
Saint-Sixte
Laplume
27
Layrac
99
Caudecoste
40
Fals
Marmont-Pachas
Cuq
Astaffort
93
Nombre de logements vacants en 2012
Source : Insee
Supérieur à 250
Entre 120 et 250
Entre 60 et 120
Entre 30 et 60
Inférieur à 30
Nombre de logements potentiellement indignes en 2013
Source : FILOCOM 2013
250
125
25

- **Des dispositifs d'aides à l'amélioration de l'habitat**

Des outils pour traiter l'habitat indigne

La Commission Partenariale Départementale de Lutte contre l'Habitat Indigne (CPDLHI) créée en 2006 œuvre pour traiter cette problématique. Cette commission est composée de nombreux acteurs locaux (DDT, CAF, MSA, Agence Régionale de la Santé, ADIL 47, Conseil Général, Action Logement, Agglomération d'Agen…). Elle est pilotée par la DDT 47. Ses objectifs sont les suivants :

- Mobiliser l'ensemble des acteurs concernés tant par la dimension technique (état du logement), la dimension sociale (accompagnement et relogement de l'occupant), que la dimension sanitaire de l'habitat indigne (santé de l'occupant),
- Créer un guichet unique de recueil des signalements de cas de l'habitat indigne,
- Mettre en place un outil de repérage et d'évaluation des situations d'indignité,
- Orienter les affaires et suivre les procédures jusqu'au dénouement final

La CPDLHI fonctionne sur la base de signalements effectués par des locataires ou les services sociaux via le remplissage d'une fiche de saisine. La CPDLHI réalise des visites des logements signalés et un compte rendu dressant les lacunes du logement et listant les travaux à réaliser. Les propriétaires des logements sont avertis des travaux à réaliser. Si la procédure amiable ne fonctionne pas, la CPDLHI oriente le locataire vers des procédures plus coercitives.

Sur le territoire de l'AA, 1 600 dossiers ont été traités par la CPDLHI entre 2006 et 2012. 71% des dossiers sont clôturés, 29% sont encore actifs. La commune d'Agen regroupe à elle seule 30% des dossiers, quasiment tous clôturés. La durée moyenne de traitement d'un dossier est d'un an et demi.

Des outils d'amélioration et de reconquête du parc dégradé et vacant

OPAH Agen Cœur Battant (2013-2016)

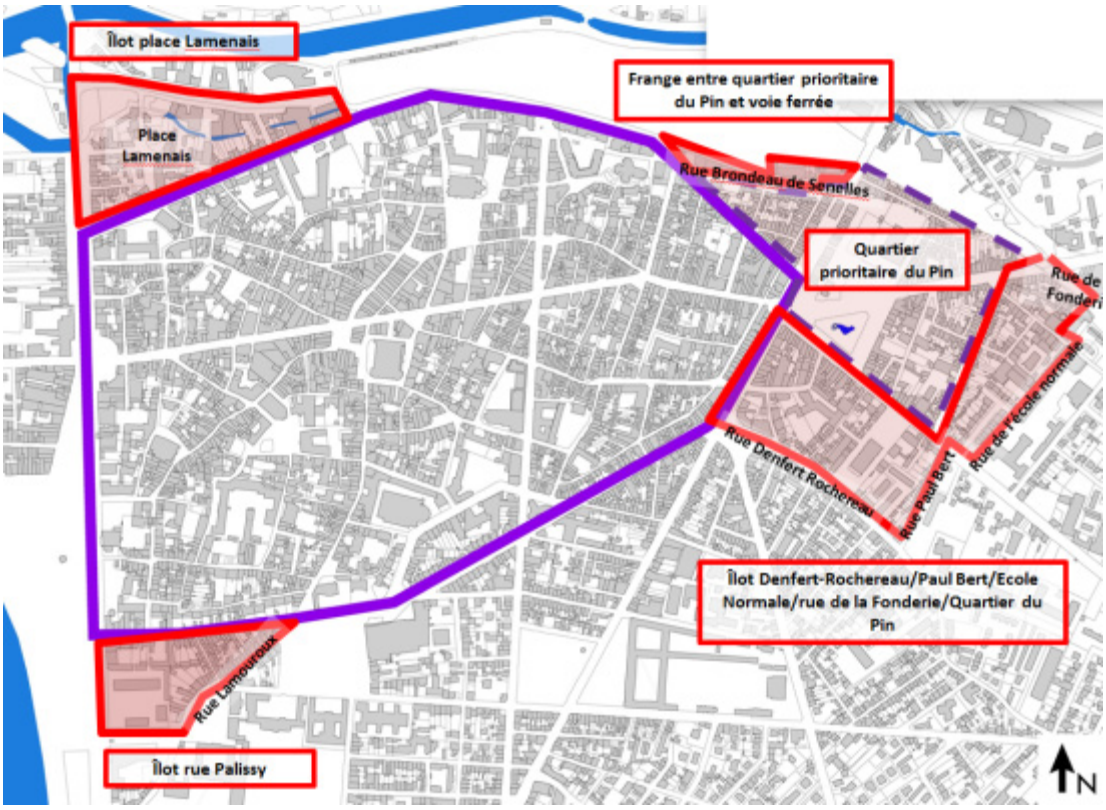
Cette Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat est à destination des propriétaires occupants et des propriétaires bailleurs souhaitant rénover leur logement. Différentes thématiques sont abordées à travers ce dispositif :

- les économies d'énergie
- l'adaptation du logement au vieillissement et au handicap,
- la rénovation de façade.

Objectif : réhabiliter environ 140 logements sur 3 ans, la majorité appartenant à des propriétaires bailleurs (une centaine de logements).

Le périmètre de cette opération a été dans un premier temps limité à l'hypercentre d'Agen.

Aujourd'hui, le périmètre est étendu au nouveau quartier prioritaire du Pin au titre de la Politique de la Ville ainsi qu'aux îlots périphériques Palissy et Lamenais.



Bilan au 25 mai 2016

132 propriétaires bailleurs ont été informés et conseillés, donnant suite à 78 visites techniques approfondies. 69 logements ont été déposés pour avis préalable, dont 61 ont reçu un avis favorable. 29 logements ont été déposés dont 26 agréés par l'Anah (6 PO, 20 PB).

PIG logements locatifs dégradés et logements vacants (juillet 2013-juillet 2016)

Dans un premier temps, 17 communes de l'Agglomération ont été concernées par ce dispositif à destination des propriétaires bailleurs (Astaffort, Bajamont, Bon-Encontre, Boé, Caudecoste, Colayrac-St-Cirq, Cuq, Fals, Foulayronnes, Lafox, Layrac, Le Passage, Saint-Caprais-de-Lerm, St-Hilaire-de-Lusignan, St-Nicolas-de-la-Balerme, Sauvagnas, Sauveterre-St-Denis). Les grands enjeux sont la lutte contre la vacance et l'habitat indigne, la production des logements locatifs à loyers maîtrisés et l'action en faveur de la réduction et de la maîtrise des consommations énergétiques.

L'objectif fixé est de réhabiliter 90 logements sur 3 ans, dont 30 logements indignes et très dégradés et 60 logements moyennement dégradés, répartis comme suit :

- 18 la première année
- 28 la deuxième année
- 44 la troisième année

Le dispositif a été lent à démarrer. La première année, un seul dossier de logement très dégradé a été agréé sur l'objectif des 18 logements annuels.

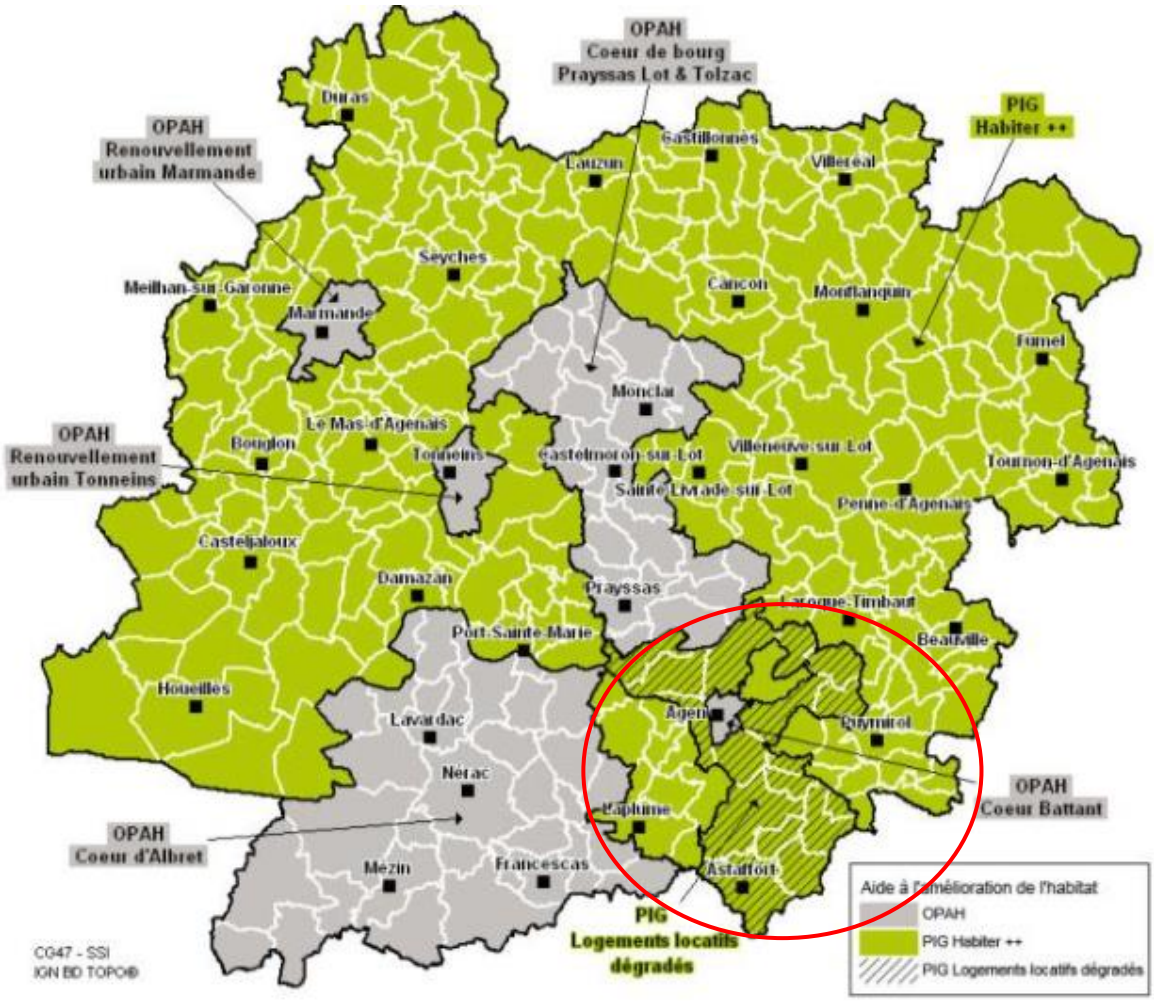
Plusieurs pistes d'amélioration ont été proposées : renforcement de la communication, coordination avec les autres programmes en cours (OPAH Agen Cœur Battant, PIG Habiter ++), élargissement du périmètre à l'ensemble des communes de l'agglomération a été posée, nécessitant de mesurer le potentiel de chaque commune en matière de réhabilitation et de mise sur le marché de logements locatifs conventionnés.
A la fin de l'année 2014, le dispositif a ainsi été élargi à 26 communes. Seules les communes d'Agen, Saint-Sixte, Aubiac, Castelculier et Saint-Caprais-de-Lerm ne sont pas concernées.

Bilan au 25 mai 2016
121 propriétaires bailleurs ont été informés et conseillés, donnant suite à 83 visites techniques approfondies. 60 logements ont été déposés pour avis préalable, dont 45 ont reçu un avis favorable. 33 logements ont été déposés dont 30 agréés par l'Anah.

PIG Habiter ++ (2013-2016)

Ce programme est lancé par le Conseil Général et mis en place à l'échelle du département (excepté le périmètre d'Agen Cœur Battant). Il vise les propriétaires occupants ou usufruitiers et propose des subventions pour des travaux de rénovation énergétique ou d'adaptation du logement.

L'objectif est d'améliorer 750 logements répartis sur l'ensemble du Lot-et-Garonne.



Bilans

Au 30 mars 2015, 144 dossiers ont été déposés parmi lesquels 112 l'ont été au titre de la thématique « énergie », 37 au titre de la thématique « adaptation » et 5 cumulant les deux. Le montant moyen TTC des travaux réalisés par les ménages est de 14.645€ et le montant moyen des subventions accordées est de 9.933€, couvrant environ 68% du coût des travaux.

Au 25 mai 2016, 199 dossiers ont été déposés, dont 193 ont reçu un agrément et 120 sont clôturés.

3. LE PARC SOCIAL PUBLIC ET PRIVE

- **Etat des lieux du parc**

Le parc social comprend un parc public faisant intervenir 3 bailleurs sur le territoire pour un total de 6.025 logements, 27 logements communaux conventionnés et 870 logements locatifs privés conventionnés.

	Parc Public au 01/01/2015	Parc Privé au 01/01/2015	Parc Communal 01/01/2015
Agen	3 703	681	
Astaffort	28	24	6
Aubiac	0	1	
Bajamont	10	0	
Boé	251	6	
Bon-Encontre	294	6	
Brax	42	2	
Castelculier	59	7	
Caudecoste	7	8	2
Colayrac-Saint-Cirq	116	9	
Cuq	0	1	
Estillac	47	1	
Fals	0	0	
Foulayronnes	348	33	
Lafox	22	2	
Laplume	26	14	
Layrac	111	30	4
Passage (Le)	616	21	
Marmont-Pachas	0	1	
Moirax	7	3	
Pont-du-Casse	220	1	8
Roquefort	58	3	
Saint-Caprais-de-Lerm	0	0	3
Sainte-Colombe-En-Bruilhois	0	0	
Saint-Hilaire-de-Lusignan	21	3	
Saint-Nicolas-de-La-Balerme	5	3	
Saint-Pierre-de-Clairac	0	2	
Saint Sixte	5	0	
Sauvagnas	0	2	
Sauveterre-Saint-Denis	3	4	
Sérignac-sur-Garonne	26	2	4
TOTAL AA	**6 025**	**870**	**27**

Source : DDT 47 - 2015

- **La structure du parc**

Un parc public inégalement réparti

Répartition du parc de logements sociaux par bailleur et par commune au 1er janvier 2015 :

	Agen Habitat	Ciliopée Habitat	Habitalys	TOTAL
Agen	2 794	712	43	3 549
Astaffort		14	15	29
Bajamont			10	10
Boé		130	117	247
Bon-Encontre	8	113	172	315
Brax		1	41	42
Castelculier			59	59
Caudecoste		7		7
Colayrac-Saint-Cirq	28	50	37	115
Estillac		51	26	77
Foulayronnes	26	54	244	324
Lafox		22		22
Laplume		21	4	25
Layrac	2	103	6	111
Moirax			7	7
Le Passage		277	316	593
Pont-du-Casse		139	69	208
Roquefort		31	14	45
Saint-Hilaire-de-Lusignan			21	21
Saint-Nicolas-de-la-Balerme			5	5
Saint-Sixte			5	5
Sauveterre-saint-Denis			3	3
Sérignac-sur-Garonne			26	26
TOTAL	**2.858**	**1.725**	**1.240**	**5.823**

Source : RPLS-2015

Selon le **Répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux,** 5.823 logements locatifs conventionnés publics sont présents sur l'agglomération. Le parc de logements locatifs social présente une répartition peu équilibrée. La commune d'Agen concentre à elle seule plus de 60% des logements sociaux de l'agglomération. Notons que 8 communes n'offrent aucun logement social public (Aubiac, Cuq, Fals, Marmont-Pachas, Saint-Caprais-de-Lerm, Ste-Colombe-en-Bruilhois et Sauvagnas), Saint-Pierre-de-Clairac.

3 opérateurs interviennent : Agen Habitat (2.858 logements), Ciliopée (1.725 logements) et Habitalys (1.240 logements).

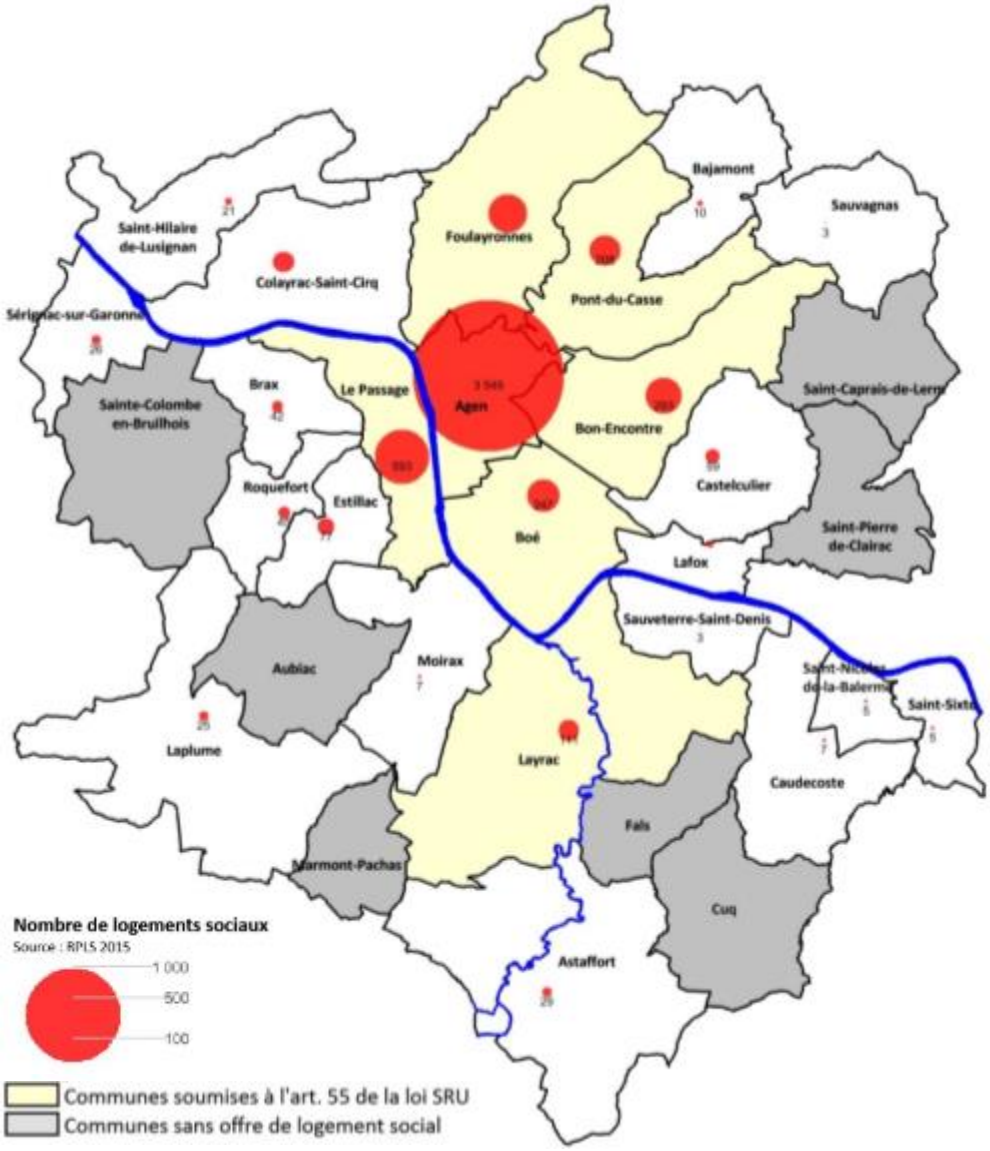
Les dispositions de la loi SRU

7 communes de plus de 3.500 habitants sont soumises à l'article 55 de la loi SRU imposant un nombre de logements sociaux supérieur à 20% du total des résidences principales. Pour les communes en dessous du seuil de 20%, un programme de rattrapage de construction de LLS est défini par période triennale pour résorber le déficit à l'horizon 2025.

Seule la commune d'Agen dispose d'un parc de plus de 20% de logements sociaux, les autres communes (Boé, Bon-Encontre, Foulayronnes, Layrac, Le Passage et Pont-du-Casse) sont déficitaires.

L'estimation du déficit estimé sur la base de l'inventaire de l'Etat au 1er janvier 2014 est de 1.001 logements à produire sur ces communes pour atteindre leur objectif.

Même si la production de logements sociaux sous forme de petites opérations est venue diversifier l'offre sur certaines communes, les équilibres n'ont pas été remis en cause.

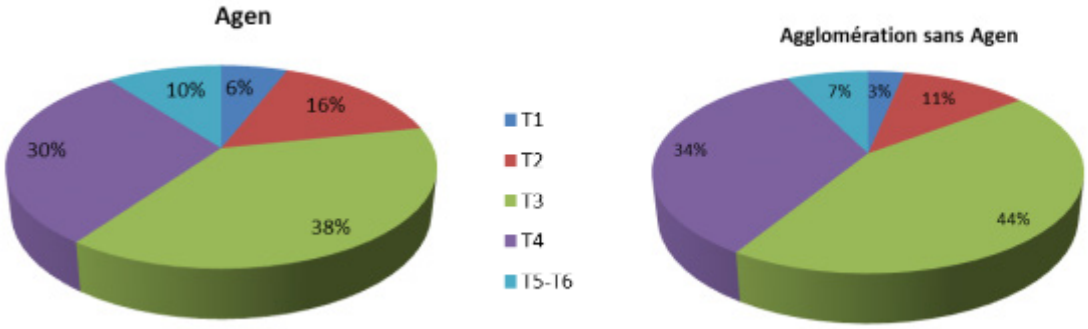


Typologie du parc

A l'échelle de l'agglomération, l'offre est majoritairement orientée sur le logement collectif en raison de la prédominance de ce parc sur les communes de la première couronne, notamment Agen (3.332 logements collectifs soit près de 93% de l'offre), mais aussi Foulayronnes et le Passage.

Si l'on exclut le parc d'Agen, l'offre entre individuel et collectif est beaucoup plus équilibrée. Le développement récent du parc, quasi-exclusivement sous forme de logements individuels, participe à ce rééquilibrage.

La typologie de l'offre diffère légèrement entre la ville centre et les autres communes. La part des petits logements est plus importante sur Agen et le Passage que dans le reste de l'agglomération (21% contre 14%).



Ancienneté du parc

Un parc constitué de produits logements de conception relativement « datés » au vu des financements majoritaires (HLMO et autres financements antérieurs à 1977 et PLA) avec des grands ensembles collectifs anciens (sur Agen et Le Passage notamment) qui ont fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine (Tapie) et de réhabilitations plus ou moins ambitieuses.

Catégories de financement	Nb logts	Part (%)
PLA ordinaire	2 289	39%
HLM/O PLR/PSR ILM/ILN	1 753	30%
PLUS	897	15%
PLA d'intégration PLA Loyer minoré/PLA Très Social/PLAinsertion	509	8,7%
PLS/PPLS/PCLS/PLA CCF	142	2 %
PLI	29	0,5%
autre financement	204	3,8%
TOTAL	**5716**	**100%**

Ancienneté du parc

	Date de 1ère mise en location		
	1950-1975	1975-2000	2000-2014
Agen	1306	1437	806
Astaffort		29	
Bajamont			10
Boé	3	135	109
Bon-Encontre		148	145
Brax		42	
Castelculier		32	27
Caudecoste		7	
Colayrac-Saint-Cirq		37	78
Estillac		25	52
Foulayronnes	120	109	95
Lafox			22
Laplume		16	9
Layrac		56	55
Moirax		6	1
Le Passage	170	133	290
Pont-du-Casse		159	49
Roquefort			45
Saint-Hilaire-de-Lusignan		12	9
Saint-Nicolas-de-la-Balerme			5
Saint-Sixte		5	
Sauveterre-saint-denis		3	
Sérignac-sur-Garonne			26
TOTAL AGGLOMERATION	**1599**	**2391**	**1833**
	27%	**41%**	**31%**

Source : RPLS 2015

- **Indicateurs de gestion**

Les données fournies par les bailleurs sont les suivantes :

La vacance

Le RPLS fait état de 242 logements vacants au 1er janvier 2015, dont 91% sont situés sur la seule commune d'Agen. Elle concerne notamment les opérations de Montanou, Rodrigues et Passelaygue.

Le taux de vacance moyen par trimestre au sein du parc d'Agen Habitat est d'environ 3,5%. Habitalys ne recense que 13 logements vacants au 31/12/2013 (soit environ 1% de son parc), dont seulement 3 sont vacants depuis plus de trois mois. Enfin, le parc de Ciliopée affiche un taux de vacance très faible, de l'ordre de 0,4%.

La rotation

Le taux de rotation en 2013 varie entre les bailleurs mais reste relativement élevé, notamment au sein des parcs d'Habitalys (18%) et Ciliopée (17%). Il est un peu moins important pour Agen Habitat et représente un taux de 13,25%.

Le parc social ne subit pas de pression importante et constitue un des chaînons essentiels du parcours résidentiel. A noter cependant que ce taux de rotation relativement élevé peut dissimuler une captivité de certains résidents. Ainsi au sein du parc d'Agen Habitat près de la moitié des mouvements sont liés à des mutations. On notera que le taux de refus des attributions est en baisse mais reste élevé avec 54% et interroge sur l'adaptation du parc à la demande.

Les impayés

Au sein du parc d'Agen Habitat, le volume d'impayés est particulièrement conséquent et représente environ 840 000€ pour la seule année 2013.
Habitalys relève un volume d'impayés faible, concernant environ 10% des ménages.

- **L'occupation sociale (source : bailleurs 2013)**

	Agen Habitat	Habitalys	Ciliopée
Personnes seules	47%	41.5%	42%
Familles monoparentales	20%	31%	33%
- de 30 ans	9%	10%	15%
+ de 60 ans	36%	29%	24%
Actifs	35%	52%	52%
Retraités	42% (inactifs regroupant retraités, étudiants, au foyer…)	25%	19%
Demandeurs d'emplois	23%	11%	9%
Ménages éligibles au PLAi	76%	70%	36%
APL	65%	55%	

L'observation de l'occupation sociale du parc montre des disparités au sein du parc des différents bailleurs. Agen Habitat et Habitalys accueillent une forte proportion de ménages précarisés alors que Ciliopée connait une occupation sociale moins défavorisée.

- **La demande**

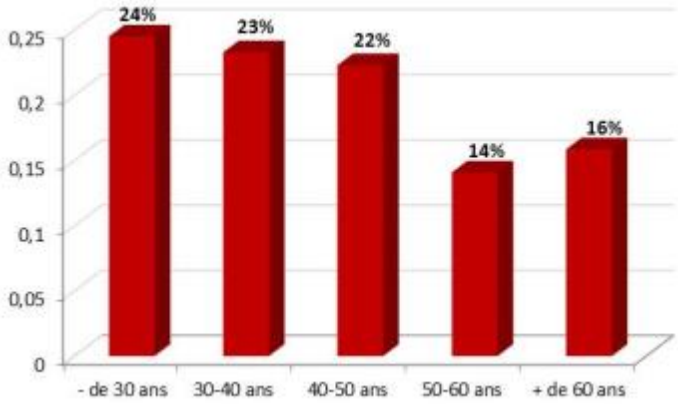
Les différents bailleurs disposent de systèmes de recueil de la demande différents, reposant sur des critères différents, difficilement comparables entre eux. Sont traités ici les statistiques du Numéro Unique dont l'exploitation (notamment à la commune) est limitée compte tenu des données secrétisées.

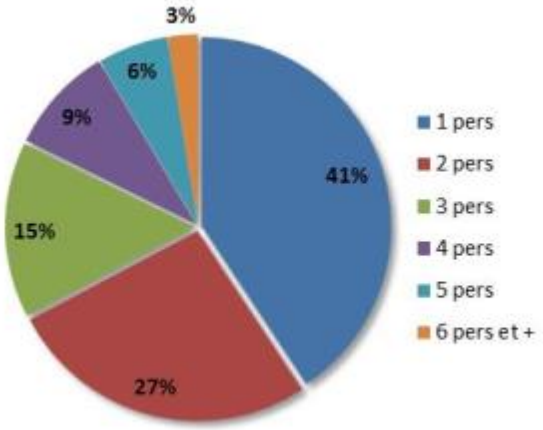
	Agglomération Agen	Département
Nb demandes	2 139	3 689
Demandes satisfaites	790	1 287
Taux de satisfaction	37%	35%

D'après le fichier du Numéro Unique, 2.139 demandes en instance sont recensées au 31/12/2014 soit une demande pour 2,7 logements. Le taux de satisfaction, c'est-à-dire le rapport entre le nombre de demandes en stock et le nombre d'attributions réalisées dans l'année est de 37%.

Age des demandeurs

24% des demandeurs ont moins de 30 ans, les demandeurs sont donc globalement plus jeunes que les locataires en place. 16% ont plus de 60 ans.



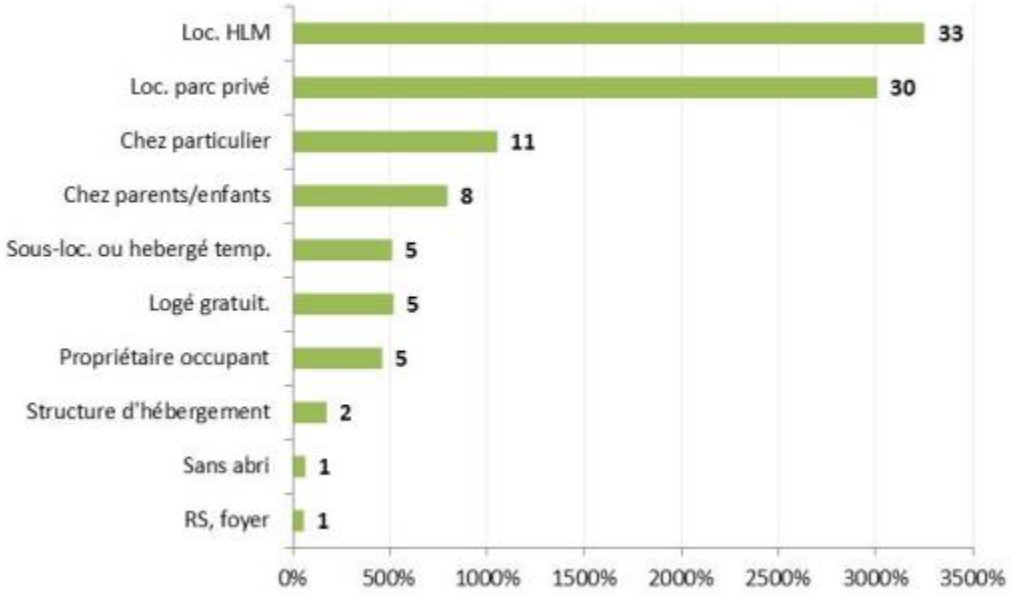


Taille des ménages

Ces dernières émanent principalement de petits ménages (68% de ménages de 1-2 personnes). A noter tout de même que 9% des demandeurs appartiennent à des familles de 5 personnes et plus. Les familles monoparentales représentent 26% de la demande.

Les données révèlent une tendance à la précarisation de la demande. 65% des demandeurs sont éligibles au PLAi. Globalement, les demandeurs sont plus jeunes et ont des ressources inférieures à celles des occupants du parc social.

Situation logement actuelle : 33 % de demandes correspondent à des demandes de mutation, 30 % émanent de locataires du parc privé



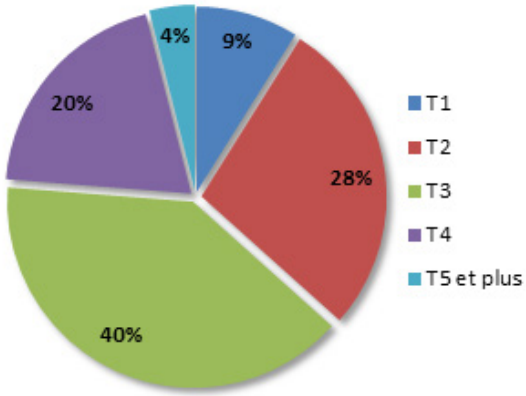
Motifs des demandes

Les trois principaux motifs de demande sont la taille du logement (trop petit), son prix trop élevé et enfin le fait que le demandeur soit sans logement propre.

Typologie des logements demandés : (données non fournies au 01/01/15)

Au 01/01/13, 40% des demandes concernent des logements de taille moyenne (T3) qui représentent un poids à peu près équivalent au sein du parc actuel (43%). Cependant, 37% des demandes portent sur des petits logements (T1-T2), typologie moins bien représentée (19% de l'offre).

NB : lors de l'enregistrement d'une demande, seul le plus petit logement est retenu, ce qui tend à surestimer la part des petits logements dans la demande globale comptabilisée par le SNE.



La pression sur le parc social public reste modérée : 36% pour une moyenne régionale de 48%, plus forte sur les communes SRU mais gagnant l'ensemble de la commune périurbaine.

	Parc social public	Demandes en attente	Indicateur de pression
Cœur urbain (2)	4.319	1.447	34%
Périurbain – loi SRU (5)	1.224	550	45%
Périurbain – autres communes	288	108	38%
Périphéries rurales	138	34	25%
Total AA 29 communes	**5.969**	**2.139**	**36%**

- **Les nouveaux quartiers prioritaires de la Ville** *(source Contrat de Ville 2015-2020)*

Ces périmètres se substituent depuis le 1er janvier 2015 aux zones urbaines sensibles (ZUS) et aux quartiers en contrat urbain de cohésion sociale (CUCS).

Ces quartiers rassemblent un peu plus de 13% de la ville d'Agen. Les conditions de vie y sont en moyenne plus difficiles que celles des autres habitants de l'agglomération : concentration plus forte de familles monoparentales, taux de chômage supérieur.
Cependant, les difficultés rencontrées dans ces quartiers ne sont pas équivalentes. Aussi, les quartiers HLM de Montanou et de la zone Sud Est cumulent des handicaps plus importants que celui du Pin avec notamment des écarts de revenus importants et un taux de chômage moyen nettement supérieur.

Quartier Montanou

. 1.620 habitants
. Revenu médian : 5.500 € (le plus faible des QPV Aquitaine)
. Part des bas revenus : 52,5 %
. 462 logements construits dans les années 60 et réhabilités dans les années 80 (DSQ) et 2000
. Taux de vacance : 7,2 % soit le quartier le moins attractif

Quartier du Pin

. 1.280 habitants
. Revenu médian : 11.400 € (supérieur à celui observé dans l'ensemble des QPV Aquitaine)
. Part des bas revenus : 28,6 %
. 22,7 % de logements sociaux
. 16 % de logements vacants
. Quartier péricentral autrefois en entrée de ville, confronté à une dégradation de l'habitat et du cadre de vie, associée à une paupérisation à l'origine de son entrée en territoire Politique de la Ville
. Intégré au nouveau périmètre OPAH

Zone Sud-Est : quartiers Rodrigues - Barleté - Tapie

. 1.980 habitants, QPV le plus peuplé
. Revenu médian : 7.100 € (soit le second revenu médian le plus faible des QPV Aquitaine après Montanou)
. Part des bas revenus : 40,7 %
. Deux ensembles de part et d'autre du boulevard de Colmar :
- Rodrigues-Paganel : ensembles de logements sociaux au sein d'un tissu pavillonnaire
- Barleté-La Goulfie : plusieurs ensembles collectifs et individuels d'âges différents, dont une cité Abbé Pierre occupée par des gens du voyage âgés et très pauvres

- **Les projets de réhabilitation du parc social**

Ciliopée	**2015**	La Masse	Agen	115
		Le Centre 1 et 2	Bon Encontre	34
Habitalys	**2015**	Croix de St Pierre	Boé	32
	2016	Plaine du Levant	Bon Encontre	18
Agen Habitat	**2015**	La Salève	Agen	
		Lalande	Agen	78
		Scaliger	Agen	

(Source : programmation 2015-2016)

- **Les projets de développement de l'offre locative sociale**

Communes	Projets						
	Bailleurs	Opération en cours de réalisation / non comptabilisés dans l'inventaire au 1er janvier 2015	Programmation 2015	Programmation 2016	2017	Autres projets /potentiels identifiés	Total par commune
Agen	Agen Habitat	71		28			
	Ciliopée	24		8			
		95	0	36	0	0	131
Le Passage	Agen Habitat	25		27			
	Ciliopée	48	14				
	Habitalys			61	26	?	
		73	14	88	26	0	201
Boé	Habitalys	24					
	Ciliopée	36					
		60	0	0	0	0	60
Bon-Encontre	Agen Habitat	4	24				
	Habitalys	22		27			
	Ciliopée	38		8			
		64	24	35	0	0	123
Foulayronnes	Agen Habitat				25		
	Habitalys	16	13				
						10	
		16	13	0	25	10	64
Layrac	Agen Habitat	20				3	
	Ciliopée		23			?	
	Habitalys			12			
		20	23	12	0	3	58
Pont-du-Casse	Ciliopée	49					
	Habitalys		48				
		49	48	0	0	0	97
Brax	Habitalys				41		41
Estillac	Ciliopée	19		34			
	Habitalys	13					
		32	0	34	0	0	66
Roquefort	Ciliopée			6			6
Colayrac	Agen Habitat	28					28
Bajamont	?					4	4
	Agen Habitat			10			10
Caudecoste	?					2	2
Fals						1	1
Moirax						?	0
St-Sixte						2	2
Sérignac-sur-Garonne	Habitalys					10	10
TOTAL		**437**	**122**	**221**	**92**	**32**	904

(Source : programmation 2016)

4. LES STRUCTURES D'ACCUEIL DES POPULATIONS SPECIFIQUES

- **Les personnes âgées et en situation de handicap**

En 2012, 9.973 personnes de 75 ans et plus résident sur l'agglomération, près de 4 sur 10 résident sur Agen et plus d'1 sur 2 sur le cœur urbain (Agen / Le Passage).

Les structures d'accueil et d'hébergement répertoriées dans le chapitre « Equipements et services à la population » comptabilisent 1.123 places en hébergement ou logement permanent (1.101 places) ou temporaire (22 places).

	Hébergement permanent		Hébergement temporaire	
	Nb de places	dont habilitées à l'aide sociale	Nb de places	dont habilitées à l'aide sociale
EHPAD	847 lits	263 lits	5 lits	
MARPA	69 places	20 places	3 places	
Logement-foyer	184 logements			
Maison d'accueil			15 lits	5 lits
Familles d'accueil	1		4	
TOTAL	**1.101**	**283**	**27**	**5**

L'offre en hébergement permanent est dominée par les EHPAD privés (54 %) et guère plus d'1/4 des places en EHPAD sont habilités à l'aide sociale.

Si le taux d'équipement sur l'agglomération (11,6 places pour 100 personnes de 75 ans et plus) se situe au-dessus de la moyenne départementale (10,7 %) ou régionale (11,4 %), un décalage entre l'offre privée et les capacités financières des ménages est observé par les acteurs locaux, qui pointent un double phénomène : une liste d'attente pour l'unique maison de retraite publique sur Agen et une soixantaine de places vacantes dans le privé.

Par ailleurs, l'offre « intermédiaire » entre le logement banalisé et l'hébergement en structure spécialisée constitue un segment non couvert (hormis les 2 foyers-logements présents sur Agen et Le Passage) tandis que, d'après les professionnels, les aspirations des personnes vieillissantes tendraient vers ce type de produit permettant le maintien dans un logement autonome mais adapté au vieillissement.

Le rapprochement des équipements et service est également recherché mais l'offre potentielle, présente dans les centres-villes et centres-bourgs, s'avère difficile à valoriser pour produire des logements adaptés au vieillissement et/ou au handicap (contraintes d'accessibilité en particulier).

Les projections démographiques vont inévitablement vers une augmentation de la population de 65 ans et plus, avec l'arrivée des générations issues du « baby-boom, qui mettent en exergue de nouveaux enjeux en matière d'habitat et de maintien à domicile.

Le Schéma pour l'Autonomie (fusion des anciens Schémas gérontologiques et Schémas des personnes en situation de handicap) est en cours d'élaboration et débouchera sur de nouvelles dispositions qui devront être prises en compte.

- **Les jeunes apprentis et étudiants**

La population étudiante est estimée en Septembre 2015 à 2.650 personnes, toutes les formations post-bac confondues (hors ENAP qui détient un statut particulier et assure l'hébergement des jeunes en formation).

L'accueil de nouvelles formations (ouverture de l'école informatique en Septembre 2015, nouveau Masters 1 et 2 sur Sud-Management) ainsi que le développement des formations à distance avec l'Université ouvrent des perspectives de croissance des effectifs actuels.

60 % des étudiants sont originaires du département avec souvent, d'après les observations recueillies, un recours à des allers-retours quotidiens au foyer familial pouvant apparaître moins coûteux.

L'offre en hébergement

Près de 1.000 places sont recensées pour l'accueil des étudiants et jeunes en formation (hors studios ENAP).

Gestionnaire	Type d'hébergement	Nombre de places ou logements
CROUS	Résidence des Tanneries Résidence La Cressonnière	72 T2 77 T1 et 3 T1 bis
Chambre des Métiers	Résidence sociale (ex-FJT) ouverte à tous les jeunes de 16 à 26 ans (accueil possible de 25% d'étudiants)	133 chambres ou T1 bis
Lycée Palissy	Résidence pour lycéens, notamment étrangers	96 studios
Einstein Valley	Résidence Columba	149 studios et T2
Ciliopée	Résidence Clos des Bâteliers (Le Passage) pour étudiants et jeunes travailleurs	57 logements
	Logements en centre ville	17 studios
Agen Habitat	Résidence Scaliger Résidence Beranger Les Autas (jeunes en difficultés)	64 petits logements 21 petits appartements 7 logements
Habitalys	Parc social	Quelques logements
Point Jeunes Ville d'Agen	PST propriétaires privés en centre ville Offre de particuliers	150 logements (dont 120 en gestion) 100 chambres, T1, T2, T3
Soliha	Dispositif CRA « Un, deux, toit »	7 binômes
Ciliopée / Chambre des Métiers	Dispositif « Apprentoit » (courts séjours et séjours fractionnés)	4 logements (Moirax et Astaffort)
Mission Locale	Fichier propriétaires	30 à 40 logements

Des problèmes de remplissage apparaissent dans les résidences du CROUS en milieu d'année scolaire en raison des abandons et départs en stage.

La demande émanant du public jeune ne fait pas l'objet d'un recensement et, concernant les étudiants, ni le CROUS, ni l'Université ou organisme de formation ne font état de demandes non satisfaites.

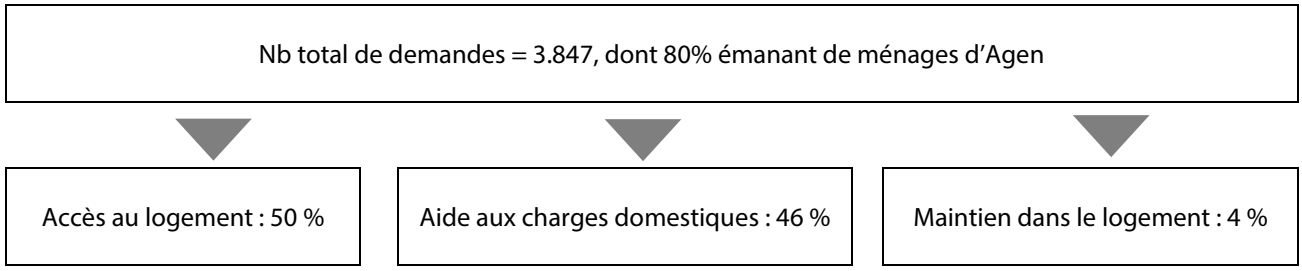
En revanche, l'accès à un logement autonome à prix abordable demeure difficile pour les jeunes désireux de décohabiter (notamment les jeunes reçus ou suivis pas la Mission Locale).

- **Les personnes en situation d'urgence et de grande précarité**

Des ménages fragilisés dans leur logement

Le parc locatif public et privé accueille une part importante de ménages en situation de précarité économique, comme en témoignent les indicateurs vus précédemment (part des ménages éligibles au Logement Très Social dans le parc public et privé, parc privé potentiellement indigne, saisines OPDLHI, …) et que vient confirmer l'analyse des demandes d'aide exprimées auprès du FSL (qui ont débouché ou pas sur l'octroi d'une aide).

Demandes FSL émanant des ménages domiciliés sur l'Agglomération d'Agen
(source : Conseil Départemental)



Les demandes d'aides concernent pour moitié **l'accès au logement**.

Le dispositif COPALIS (Commission de Proposition d'Attribution de Logements d'Insertion et Sociaux) permet de répondre aux besoins des ménages en difficultés, en raison de leurs faibles ressources ou de la précarité de leurs conditions d'existence, à travers la mobilisation des logements financés dans le cadre du PDALPD ou du contingent préfectoral. Il est noté parfois l'absence de candidat à proposer pour les logements mis à disposition par les organismes HLM.

La part des demandes portant sur les **charges domestiques**, qui représente 46% des dossiers, vient souligner l'enjeu que représente l'amélioration de la qualité du logement en matière de performance énergétique.

Une offre en hébergement diversifiée

L'offre en hébergement destinée aux publics en situation d'urgence ou de grande précarité existant sur le territoire permet de répondre à des besoins diversifiés comme en témoigne l'état des lieux ci-dessous :

	Nb de places par type de structure					
	CHRS	**Résidence sociale, pension de famille**	**Résidence d'accueil**	**ALT**	**Lits d'urgence**	**CADA**
La Roseraie (mère/enfants)	31*					
Clair Foyer	24*			20		
CERESO	30*					
La Pergola	34*					
UDAF Agen			20			
Amicale			20			
Hermitage		28 (dont 16 personnes vieillissantes)				
Ville d'Agen		22			10	
Emmaüs						
Coup de Pouce				*		
Relience						80
Solencite				4		

** Admission immédiate en urgence possible*

Outre l'offre en hébergement, plusieurs dispositifs viennent compléter les réponses apportées aux situations d'urgence et de grande difficulté :

- la halte de Soins Santé (5 places),
- le service d'aide aux jeunes mères des Autas (20 places),
- le dispositif expérimental d'aide aux femmes victimes de violence (Equipe Mobile d'Aide),
- le 115 et le recours possible à des nuîtés d'hôtels pour l'accueil des situations d'urgence en l'absence de solution d'hébergement mobilisable.

Pour les acteurs consultés, l'offre actuelle permet sur l'agglomération de couvrir correctement les besoins, sans qu'il y ait pour le moment à faire face à des problèmes de saturation.

- **Les gens du voyage**

En vertu de la loi du 5 juillet 2000, les 5 communes de plus de 5.000 habitants (Agen, Le Passage, Boé, Bon-Encontre, Foulayronnes) sont tenues de réaliser ou de participer financièrement à la réalisation et à la gestion d'aires d'accueil.

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage 2011-2016 prévoit le renforcement du dispositif des aires d'accueil permanent, la réalisation d'aires de grand passage et la prise en compte des familles sédentarisées ou en voie de sédentarisation et en situation précaire, à travers la mise en place d'une MOUS (maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) à l'échelle départementale, constituant l'interface entre le Schéma Départemental des Gens du Voyage et le Plan Départemental d'Accès au Logement des Populations Défavorisées.

Sur le territoire d'Agen Agglomération, les préconisations du Schéma sont les suivantes :

pour l'accueil :

- réalisation de 9 places supplémentaires sur l'aire de Bon-Encontre : le projet à l'étude se heurte aujourd'hui aux risques d'inondation du Saint Denis / Mondot qui bloquent les possibilités d'extension du terrain actuel,
- réalisation d'une aire d'accueil de 30 à 40 places sur le secteur de l'Agenais,
- réalisation d'une aire d'accueil de 25 places sur Foulayronnes : le terrain est identifié dans le PLUi actuel,
- réalisation d'une aire de grand passage sur le périmètre intercommunal : cet aménagement a été récemment réalisé sur la commune de Lafox

pour la sédentarisation :

La MOUS Gens du Voyage départementale prévoyait en 2014, à l'issue du diagnostic, la création de logements adaptés associant structure bâtie et caravane sur deux communes : Le Passage (2 terrains, 2 familles), Boé-Brimont (2 terrains, 7 familles). Aucune des propositions n'a pour le moment été mise en œuvre et devra vraisemblablement faire l'objet d'une actualisation pour entrer en phase opérationnelle.

De nouvelles dispositions pourront être définies dans le cadre de la révision prochaine du Schéma actuel et d'une réactivation de la MOUS départementale.

En résumé, évolution et caractéristiques de l'habitat :

- Une répartition entre propriétaires et locataires relativement équilibrée à l'échelle de l'Agglomération mais des disparités marquées entre le cœur urbain accueillant un parc locatif nettement majoritaire et le reste du territoire où la tendance est inversée.

- Un parc relativement ancien avec 23% des logements construits avant 1946 et 50% entre 1946 et 1990, dont les grands ensembles d'habitat social situés dans le cœur urbain.

- Un parc vacant qui continue à croître malgré les dispositifs mis en en place (PIG Logements locatifs vacants et dégradés, OPAH Agen Cœur Battant). Une problématique particulièrement aigue dans le centre d'Agen (63% des logements vacants de l'Agglomération selon l'INSEE RGP 2012) et dans une moindre mesure les autres centres anciens.

- Un parc privé potentiellement indigne en diminution (6,5% des résidences principales privées en 2013), mais qui reste préoccupant, notamment pour la ville d'Agen qui concentre plus de la moitié.

- Un parc global de 6.922 logements locatifs sociaux publics et privés, dont 6.025 logements dans le parc public, 870 logements dans le parc privé et 27 logements communaux (inventaire DDT47 au 1er janvier 2015). Une concentration sur le cœur urbain (et plus particulièrement la ville d'Agen) qui accueille les grands ensembles collectifs les plus anciens et fragiles.

- 6 communes déficitaires au titre de l'article 55 de la loi SRU soumises à des objectifs de rattrapage dont les conditions de réalisation risquent de s'avérer complexes au vu des capacités d'urbanisation des communes concernées, impactées par des risques naturels importants.

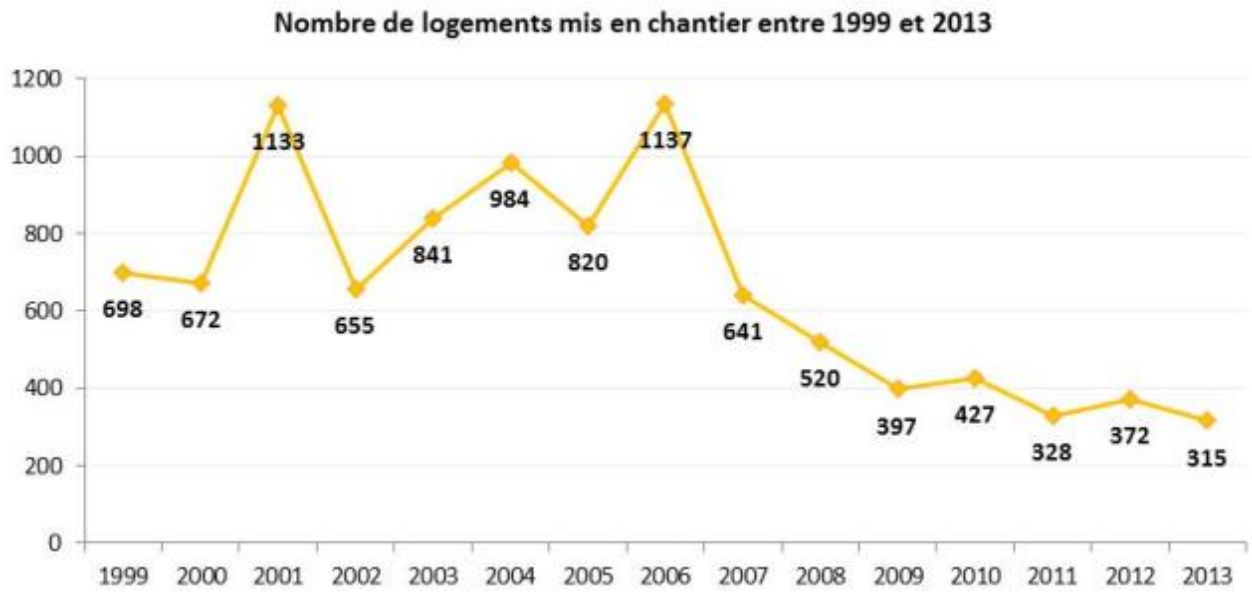
- Une demande estimée à 2.139 (SNE 31/12/14) avec une pression plus forte sur les communes SRU qui gagne l'ensemble de la couronne périurbaine

- Des besoins qui ne se réduisent pas à l'expression de la demande dont l'expression reste conditionnée par l'offre (son existence, sa qualité, sa visibilité). D'autres indicateurs sont révélateurs d'une demande potentielle : la fragilité socio-économique des ménages de l'agglomération et un parc privé occupé à 74% par des ménages dont les revenus les rendent éligibles au logement social.

- Par ailleurs, un secteur ouest dont le développement soulève la question de la diversification du parc de logements pour permettre aux différents profils de ménages d'accéder à un logement adapté, favoriser les parcours résidentiels et les proximités emploi/résidence.

B. LA DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION NEUVE ENTRE 2000 ET 2013

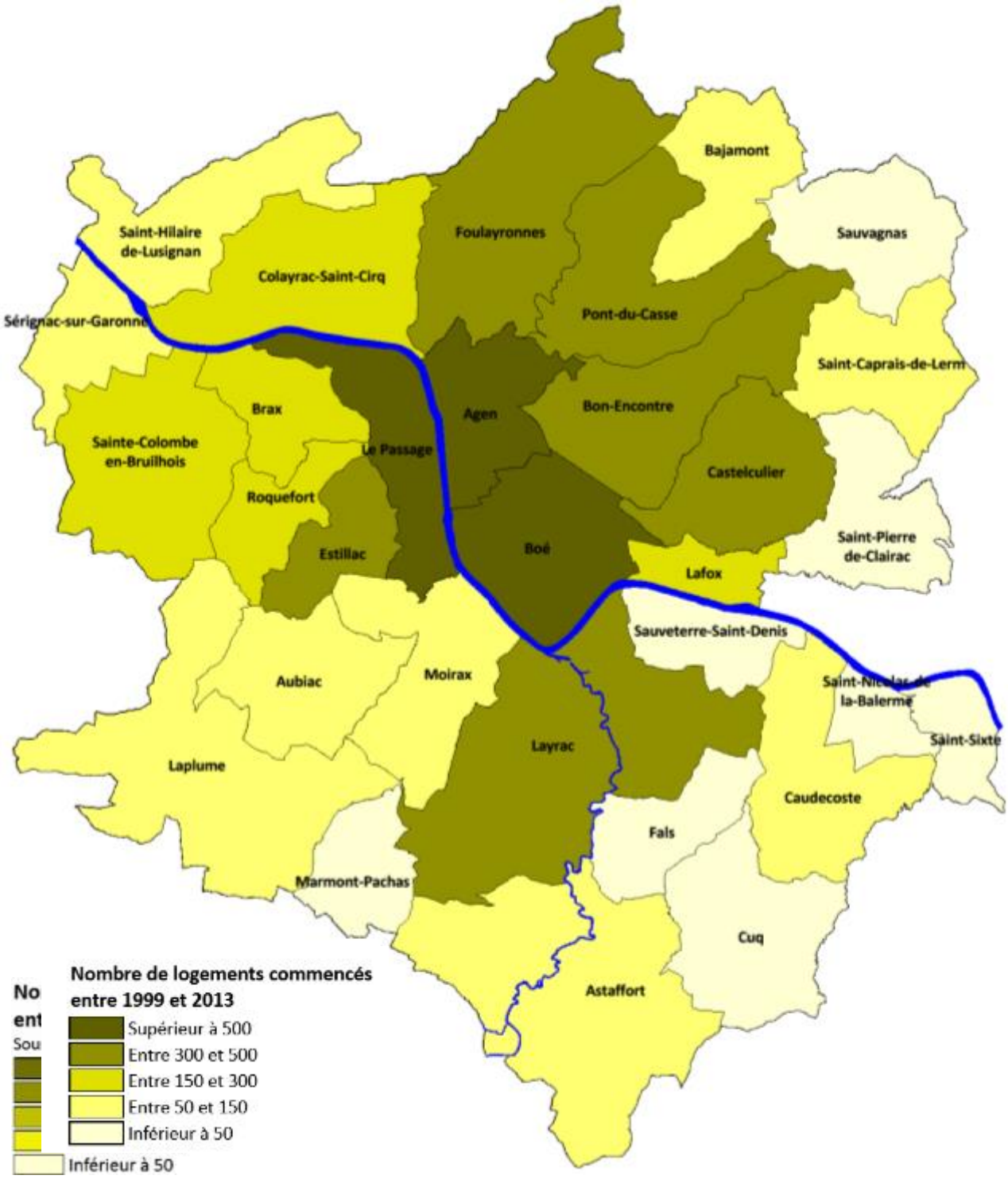
1. UN RYTHME ELEVE QUI SE TASSE A PARTIR DE 2006



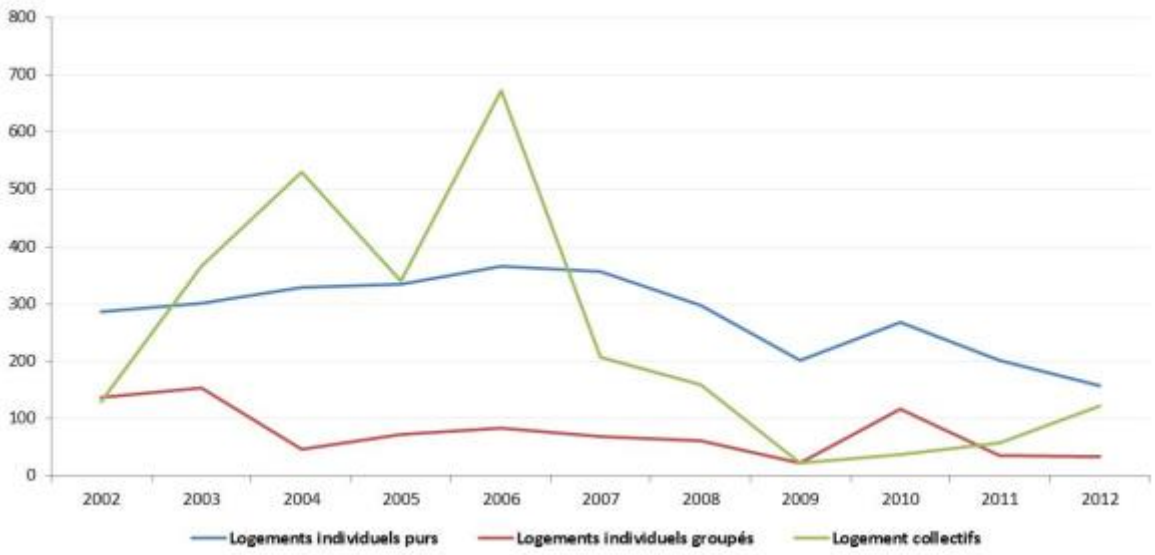
Source : Sitadel

Deux périodes peuvent être distingués sur la période 1999-2013 :

- 1999-2006 : un rythme moyen annuel de construction d'environ 870 avec un pic en 2006 (1.137). Ce sont notamment les dispositifs incitatifs de production de logements locatifs qui ont contribué à cette envolée de la construction.
- 2007-2013 : un rythme moyen annuel presque divisé par 2, soit environ 447 nouvelles constructions. Cette période correspond au début de la crise immobilière qui a sévi à partir de 2007. Les chiffres les plus récents tendent vers un fort ralentissement de la construction neuve avec seulement 241 logements commencés en 2014 (en date de prise en compte).

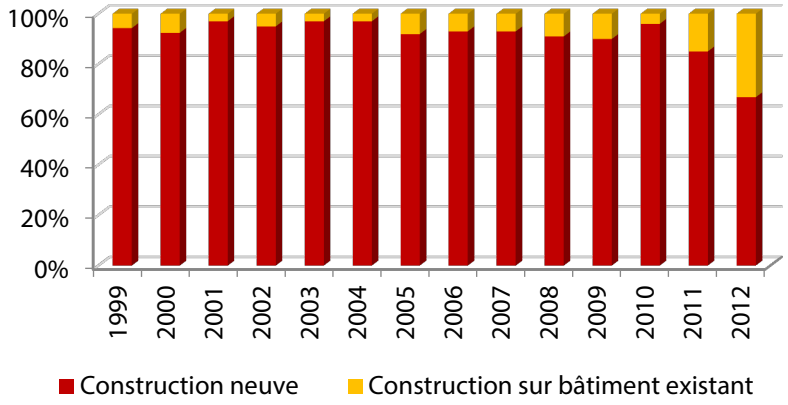

Bajamont
Saint-Hilaire
de-Lusignan
Foulayronnes
Sauvagnas
Colayrac-Saint-Cirq
Pont-du-Casse
Sérignac-sur-Garonne
Saint-Caprais-de-Lerm
Brax
Agen
Bon-Encontre
Sainte-Colombe
en-Bruilhois
Le Passage
Castelculier
Roquefort
Saint-Pierre
de-Clairac
Estillac
Boé
Lafox
Sauveterre-Saint-Denis
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas-de
la-Balerme
Saint-Sixte
Layrac
Laplume
Caudecoste
Fals
Marmont-Pachas
Cuq
Astaffort
Nombre de logements commencés
entre 1999 et 2013
Supérieur à 500
Entre 300 et 500
Entre 150 et 300
Entre 50 et 150
Inférieur à 50
Inférieur à 50

Sur la période 1999-2012, les opérations de construction de logements collectifs sont les plus fluctuantes et rythment les écarts de la production globale.

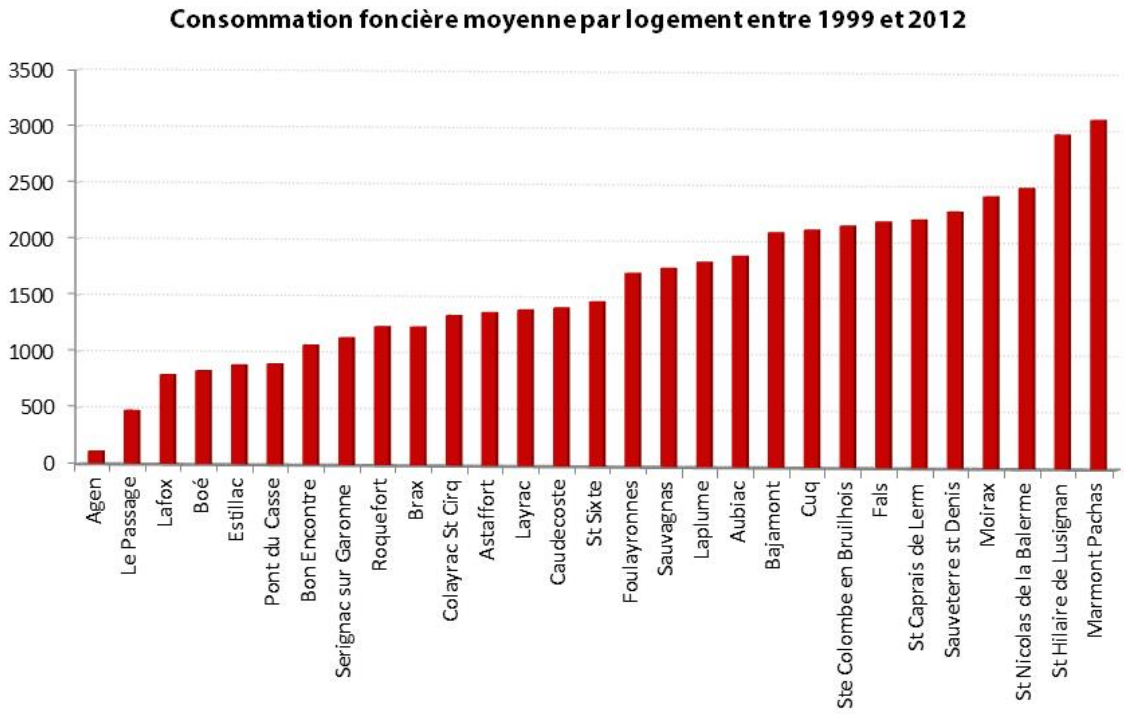


La construction de logements sur le bâti existant est en progression sur les deux dernières années. Cette catégorie constitue ainsi 15% en 2011 puis 33% de l'ensemble des logements mis en chantier en 2012 (alors qu'ils représentaient une moyenne de 6% entre 1999 et 2010). Ces données peuvent être le signe d'une amorce de renouvellement du mode de production des logements, moins consommateurs d'espace.

Part de logements mis en chantier par nature de projet entre 1999 et 2012



2. DES CONSTRUCTIONS NEUVES QUI INDUISENT UNE FORTE CONSOMMATION FONCIERE



Entre 1999 et 2012, chaque logement a consommé environ 800 m² de foncier à l'échelle de l'agglomération.

Plus on s'éloigne de la ville centre, plus la consommation foncière moyenne par logement est importante. Ainsi, alors qu'un logement consomme en moyenne 117m² de foncier sur la ville d'Agen, il en consomme environ 1.000m² sur Bon-Encontre, 2.000m² sur Bajamont et plus de 2.500m² sur les communes les plus rurales de Saint Nicolas de la Balerme, Fals, Saint Hilaire de Lusignan, Marmont-Pachas.

Tendre vers une densité plus importante, notamment sur les communes de deuxième couronne, afin de préserver les grandes entités agricoles, naturelles et paysagères qui fondent l'image et le cadre de vie de ces communes constituera un des enjeux du développement du territoire.

C. LE MARCHE DU LOGEMENT SUR L'AGGLOMERATION

1. LE MARCHE LOCATIF

Le marché locatif se concentre principalement sur la ville centre et le Passage et, dans une moindre mesure, sur les communes péri-urbaines.

L'offre se décompose en un parc ancien situé dans le centre-ville d'Agen ou à sa périphérie immédiate et un parc récent qui a considérablement augmenté ces dernières années sous l'impulsion des mesures de défiscalisation. Ce parc récent, implanté sur Agen mais également sur certaines communes de 1ère voire de 2nde couronne (Le Passage, Layrac, …), a eu plusieurs effets :

- dans un premier temps, une augmentation artificielle des loyers avec des loyers élevés en inadéquation avec le budget des demandeurs. Dans un second temps, les loyers ont baissé, faute de locataires.
- une production massive sur une courte période qui est venu déstabiliser le marché locatif et qui a eu pour conséquence une augmentation de la vacance.

Le marché locatif ancien et vétuste a été fortement fragilisé par cette concurrence nouvelle et contraint de réagir, en baissant les prix de mise en location ou en engageant des travaux de réhabilitation/adaptation.
Selon les acteurs de l'immobilier, cette vacance est aujourd'hui résorbée dans la plupart des opérations, toutefois, quelques immeubles connaissent encore des taux de vacance relativement élevés (résidences éloignées du centre de l'agglomération, gestionnaires non présents sur Agen). Même si la vacance s'est plus ou moins résorbée, ce parc subit une rotation importante et on observe une forte saturation du marché des petites surfaces, la grande majorité de ces logements De Robien étant des T2.

Les maisons individuelles représentent une faible partie du marché locatif. En règle générale, ces dernières ne connaissent pas le problème de saturation évoqué pour les appartements. On assiste même à une pénurie de certains biens (notamment maison avec 4 chambres sur grand terrain à destination principalement des familles en mutation).

	Agen	Agglomération d'Agen
Appartement T1-T2 (< 60m²)	9,88€/m²	9,94€/m²
Appartement T3 (60-79m²)	6,63€/m²	6,81€/m²
Appartement T4 (80-109m²)	5,82€/m²	6,22€/m²
Appartement T5 (110 - 130m²)	4,99€/m²	5,26€/m²
Appartement T6 et plus (>130m²)	3,72€/m²	4,07€/m²

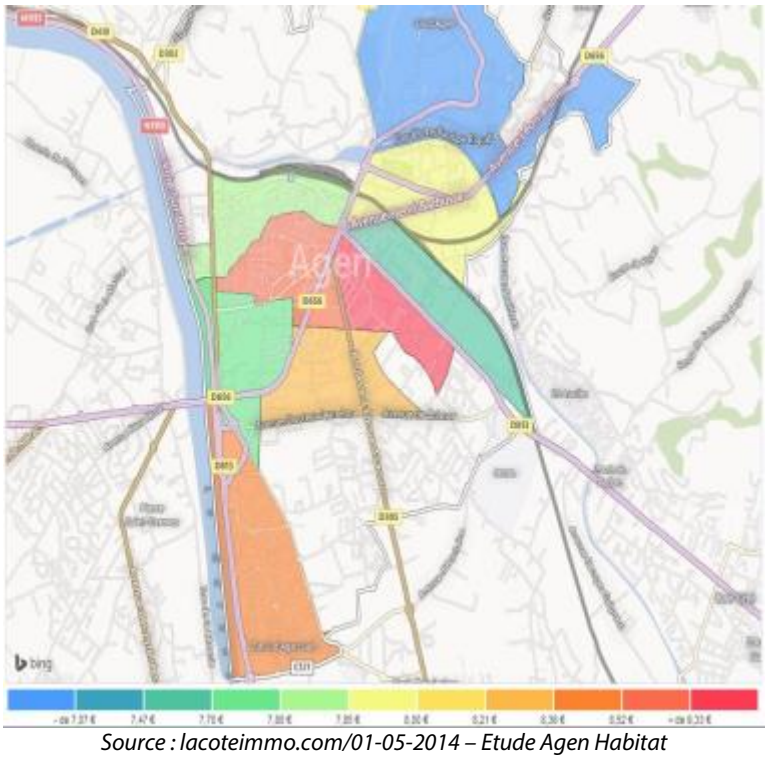
Source : Observatoire des loyers 2015 -DDT

LOYERS DE MARCHE 2013 en €/m² (Variation 2013 en%)

Communes	Studios et 1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et plus
Agen	11,0 (-0,2)	8,4 (1,2)	7,2 (1,6)	6,7 (-0.4)	6,4 (2,8)
CA Hors Agen	9,0 (-0,3)	8,6 (1,1)	7,8 (2,2)	7,4 (2,1)	6,4 (-0,8)
Mont-de-Marsan	10.8 (-3,3)	9.3 (0.5)	7.3 (-1.9)	6.5 (3,9)	6.5 (3)
CA Hors Mont-de-Marsan	10.3 (-5.9)	8.6 (-0.2)	8.3 (5.9)	7.2 (-0.2)	6.7 (-1.8)
Périgueux	10.7 (-2.6)	9 (5.2)	7.4 (-3.9)	6.7 (-1.5)	6 (-5.2)
CA Hors Périgueux	11.5 (-10.9)	8.5 (-5.8)	7.4 (-4.2)	7.6 (-0.6)	6.7 (-4.1)

(Source : CLAMEUR 2013 – Etude Agen Habitat)

Les jeunes (étudiants), les familles monoparentales et les séniors représentent la principale demande de logement dans le centre-ville d'Agen. Cependant, la localisation ou la configuration des logements n'est pas toujours adaptée à cette demande. Certains quartiers sont délaissés et trouvent ainsi difficilement preneurs tandis que d'autres sont plus recherchés tels que l'hypercentre ou le sud (quartiers de la Préfecture, Jayan, les Jacobins…) et pratiquent des loyers moyens plus élevés.

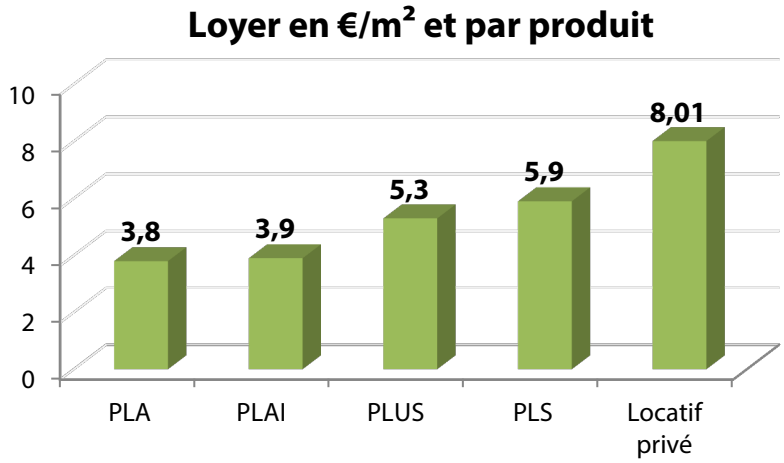


Source : lacoteimmo.com/01-05-2014 – Etude Agen Habitat

Le logement locatif (privé et public) offre des loyers diversifiés et pourrait en théorie répondre à l'ensemble des besoins de la population.

Les communes d'Agen et du Passage sont les deux seules communes du département où le loyer moyen dépasse 8€/m² (source : observatoire des loyers DDT 2015, cf page ci-après). Néanmoins, les

loyers du parc locatif privé cache des disparités prononcées et constitue pour partie un parc social de fait. Environ les ¾ des locataires d'Agen et du Passage ont des revenus inférieurs aux plafonds HLM, dont la moitié aux plafonds du logement très social, et dont on peut supposer qu'ils occupent des logements à bas loyers et vétustes.



La question de la salubrité et du confort des logements reste prégnante et amène à différents constats. Ces biens restent souvent vacants du fait de leur mauvais état ou sont loués à des ménages modestes voire très modestes, alimentant ainsi le marché d'un parc privé dégradé.

L'offre locative actuelle semble ainsi limitée, que ce soit par rapport aux typologies proposées ou à la qualité des logements, restreignant ainsi l'arrivée de nouveaux arrivants en quête d'une offre plus qualitative et adaptée à leurs besoins.

- **Compléments et actualisation des données sur le marché locatif privé (Source : Observatoire du parc locatif privé en Lot et Garonne-septembre 2013)**

DONNÉES DE CADRAGE : LOGEMENTS LOCATIFS PRIVÉS

(Source FILOCOM 2013)

39 435 logements locatifs privés en Lot-et-Garonne (parc des résidences principales).

Ce parc accueille les ¾ des ménages locataires et représente 26 % des résidences principales.
Ce taux est supérieur à la moyenne nationale (24,8 %), mais il est légèrement inférieur au taux régional (27,1 %).

61 % des logements locatifs privés ont été construits avant 1975.

Une surface moyenne des logements locatifs privés supérieure à la moyenne nationale:

74 m² pour le Lot-et-Garonne, contre 62 m² pour la France, et 67 m² en Aquitaine.

DONNÉES DE CADRAGE : OCCUPANTS DU PARC LOCATIF PRIVÉ

(Source FILOCOM 2013)

Un nombre de ménages logés dans le parc locatif privé en augmentation:

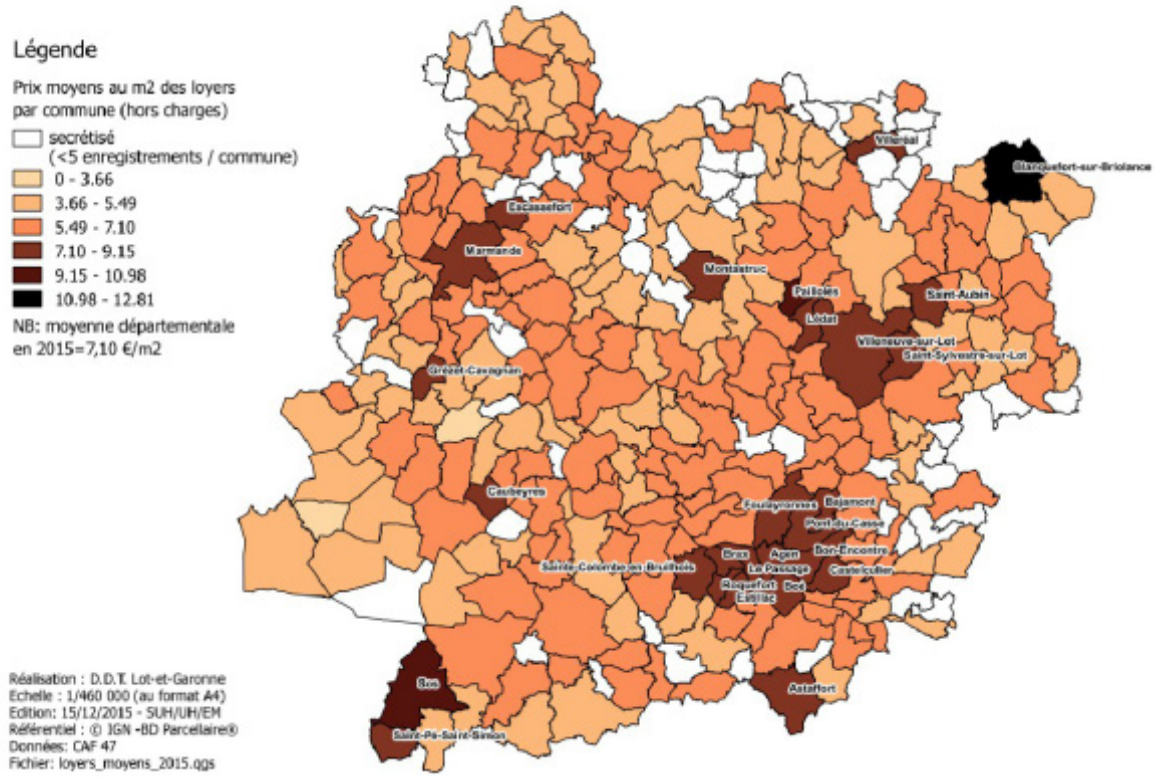
38 413 ménages logés dans le parc locatif privé (FILOCOM 2011 : 37 248).

Taille moyenne des ménages en baisse:

La taille moyenne des ménages occupants le parc locatif privé était de 2,04 en 2013 (2,06 en 2011).

LES LOYERS EN LOT-ET-GARONNE

Prix moyens au m2 des loyers en 2015



Commentaires

- Cette représentation graphique est le résultat de l'exploitation de plus de **21 000 références de loyers hors charges issues du fichier allocataires de la CAF 47.**
- Les communes représentées en couleur marron (3 dernières classes de la légende) correspondent à celles pour lesquelles le loyer moyen par m2 est supérieur à la **moyenne départementale (7,10 €/m2).**
- Les données de 53 communes ont été secrétisées, le nombre d'enregistrements les concernant (inférieur à 5) étant trop faible.
- Sur les communes où le loyer moyen au m² est le plus élevé, certaines ont toutefois un nombre d'enregistrements peu important ce qui peut conduire à des résultats moyens surprenants.
  C'est le cas notamment sur Blanquefort sur Briolance avec 12,81 €/m² pour 13 enregistrements et sur Pailloles avec 9,50 €/m² pour 5 enregistrements.
- Le même constat peut être fait pour les communes dont le loyer au m² est le plus faible comme par exemple à Leyritz Moncassin avec 3,52€/m² pour 6 enregistrements et Sauméjan avec 3,32€/m² pour 7 enregistrements.
- Par contre, le prix du loyer moyen au m² peut être considéré comme fiable pour les communes où l'on dispose de nombreux enregistrements (plus de 200),ce qui est le cas des communes où le nombre de logements locatifs privés est important : Agen, Villeneuve sur Lot, Marmande, Le Passage, Tonneins, Nérac, Sainte Livrade sur Lot, Casteljaloux, Fumel, Aiguillon, Miramont-de-Guyenne, Boé, et Bon Encontre.

LES LOYERS MOYENS PRATIQUÉS DANS LES TROIS PRINCIPALES INTERCOMMUNALITÉS DU LOT-ET-GARONNE ET EN MILIEU RURAL

Secteur	Moyenne des loyers					Evolution		Moyenne des loyers hors ville centre					Evolution		Moyenne des loyers ville centre seule					Evolution	
	2010	2011	2013	2014	2015	2010/2015	2014/2015	2010	2011	2013	2014	2015	2010/2015	2014/2015	2010	2011	2013	2014	2015	2010/2015	2014/2015
Agglomération d'Agen	7,69 €	8,02 €	8,01 €	8,12 €	8,24 €	7,15%	1,48%	6,77 €	7,15 €	7,05 €	7,18 €	7,28 €	7,53%	1,39%	8,01 €	8,34 €	8,46 €	8,56 €	8,70 €	8,61%	1,64%
Val de Garonne Agglomération	6,41 €	6,59 €	6,69 €	6,85 €	6,91 €	7,80%	0,88%	5,68 €	5,90 €	5,99 €	6,14 €	6,27 €	10,39%	2,12%	7,14 €	7,29 €	7,41 €	7,58 €	7,59 €	6,30%	0,13%
Agglomération du Grand Villeneuvois	6,49 €	6,67 €	6,83 €	6,88 €	7,00 €	7,86%	1,74%	6,02 €	6,17 €	6,37 €	6,40 €	6,62 €	9,97%	3,44%	6,69 €	6,89 €	7,05 €	7,10 €	7,18 €	7,32%	1,13%
Rural (Département hors trois Agglos)	5,53 €	5,76 €	5,84 €	5,94 €	6,03 €	9,04%	1,52%														

Commentaires

La tendance générale est à l'**augmentation du niveau moyen des loyers** pour l'ensemble des secteurs d'étude.

Toutefois **entre 2014 et 2015**, l'étude détaillée des données fait apparaître que:

- l'augmentation est globalement **plus faible sur le secteur marmandais** (+0,88%), dûe à une très faible augmentation du loyer moyen à Marmande (+0,13%),
- la hausse des loyers en agenais est homogène entre la ville centre et le reste de l'agglomération,
- c'est sur **l'agglomération villeneuvoise que la hausse est la plus importante** (+ 1,74%), avec une forte évolution hors commune de Villeneuve-sur-Lot (+3,44%).

NB: Pour information, la répartition par secteur du nombre d'enregistrements utilisés pour établir ces moyennes est la suivante :

7 064 enregistrements sur l'Agglomération Agenaise
3 949 enregistrements sur Val de Garonne Agglomération
3 848 enregistrements sur l'Agglomération du Grand Villeneuvois
6 439 enregistrements sur le reste du Département

LES LOYERS MOYENS AU M² PAR TYPE DE LOGEMENTS

Secteur	T1/T2 (moins de 60m²)					T3 (de 60 à 79 m²)					T4 (de 80 à 100 m²)					T5 (de 110 à 130 m²)					T6 (plus de 130 m²)				
	2010	2011	2013	2014	2015	2010	2011	2013	2014	2015	2010	2011	2013	2014	2015	2010	2011	2013	2014	2015	2010	2011	2013	2014	2015
Agglomération d'Agen	9,16 €	9,64 €	9,65 €	9,75 €	9,94 €	6,55 €	6,62 €	6,60 €	6,76 €	6,91 €	5,95 €	5,95 €	6,09 €	6,16 €	6,22 €	5,11 €	5,14 €	5,25 €	5,26 €	5,28 €	3,92 €	3,79 €	3,80 €	3,85 €	4,87
AGEN	9,23 €	9,58 €	9,62 €	9,72 €	9,88 €	6,40 €	6,45 €	6,51 €	6,58 €	6,63 €	5,61 €	5,66 €	5,77 €	5,75 €	5,82 €	5,00 €	5,08 €	5,13 €	5,05 €	4,99 €	3,77 €	3,65 €	3,46 €	3,55 €	3,72
Val de Garonne Agglomération	8,83 €	8,90 €	9,01 €	9,23 €	9,37 €	6,25 €	6,32 €	6,40 €	6,51 €	6,51 €	5,49 €	5,57 €	5,62 €	5,68 €	5,79 €	4,50 €	4,63 €	4,69 €	4,79 €	4,79 €	3,38 €	3,37 €	3,45 €	3,51 €	3,54
MARMANDE	9,14 €	9,03 €	9,17 €	9,41 €	9,45 €	6,49 €	6,49 €	6,59 €	6,72 €	6,68 €	5,73 €	5,78 €	5,79 €	6,57 €	5,95 €	4,73 €	4,85 €	4,77 €	4,79 €	4,79 €	3,54 €	3,47 €	3,61 €	3,64 €	3,71
Agglomération du Grand Villeneuvois	8,89 €	8,33 €	8,53 €	8,68 €	8,88 €	6,22 €	6,21 €	6,55 €	6,57 €	6,52 €	5,65 €	5,71 €	5,79 €	5,82 €	5,87 €	4,55 €	4,76 €	4,83 €	4,83 €	5,10 €	3,74 €	3,62 €	3,46 €	3,52 €	3,54
VILLENEUVE	8,15 €	8,36 €	8,55 €	8,58 €	8,73 €	6,30 €	6,36 €	6,59 €	6,58 €	6,56 €	5,68 €	5,76 €	5,81 €	5,88 €	5,88 €	4,75 €	4,74 €	4,86 €	4,78 €	4,83 €	3,67 €	3,47 €	3,40 €	3,53 €	3,5
Rural (Département hors trois Agglos)	7,85 €	8,14 €	8,25 €	8,42 €	8,78 €	5,73 €	5,84 €	5,89 €	5,96 €	6,03 €	5,15 €	5,28 €	5,38 €	5,35 €	5,38 €	4,34 €	4,46 €	4,46 €	4,51 €	4,52 €	3,29 €	4,02 €	3,29 €	3,44 €	3,43

Commentaires

Les niveaux de loyers moyens par types de logements en 2015 sont **dans l'ensemble assez proches de ceux de 2014, en légère hausse** excepté pour:

- les T3 à Val de Garonne Agglomération (loyer moyen stable entre 2014 et 2015), à Marmande (loyers moyens en baisse), à la CAGV (en baisse), et à Villeneuve-sur-Lot (en baisse)
- les T4 à Marmande (en forte baisse) et à Villeneuve-sur-Lot (loyer moyen stable),
- les T5 dans l'Agglomération d'Agen (loyer stable), à Agen (en baisse), à VGA (en baisse), à Marmande (stable)
- les T6 à Villeneuve-sur-Lot et en secteur rural (loyer moyen en légère baisse).

Les loyers moyens des **petits logements (<60m2) sont en hausse** sur l'ensemble des secteurs, **atteignant presque 10€/m2 sur l'agenais.**

Commentaires

D'une façon générale et quelque soit le secteur, on note une augmentation du prix des loyers **entre 2010 et 2015**, excepté pour:

- les logements de type T5 et T6 sur la commune d'Agen,
- les logements de type T6 sur le villeneuvois et la commune de Villeneuve-sur-Lot,

L'augmentation des prix des T1/T2 **entre 2010 et 2015** est modérée sur le marmandais (<5%), plus importante sur l'agenais et villeneuvois (environ 7 à 9%), et beaucoup plus élevée en secteur rural (11,85%).

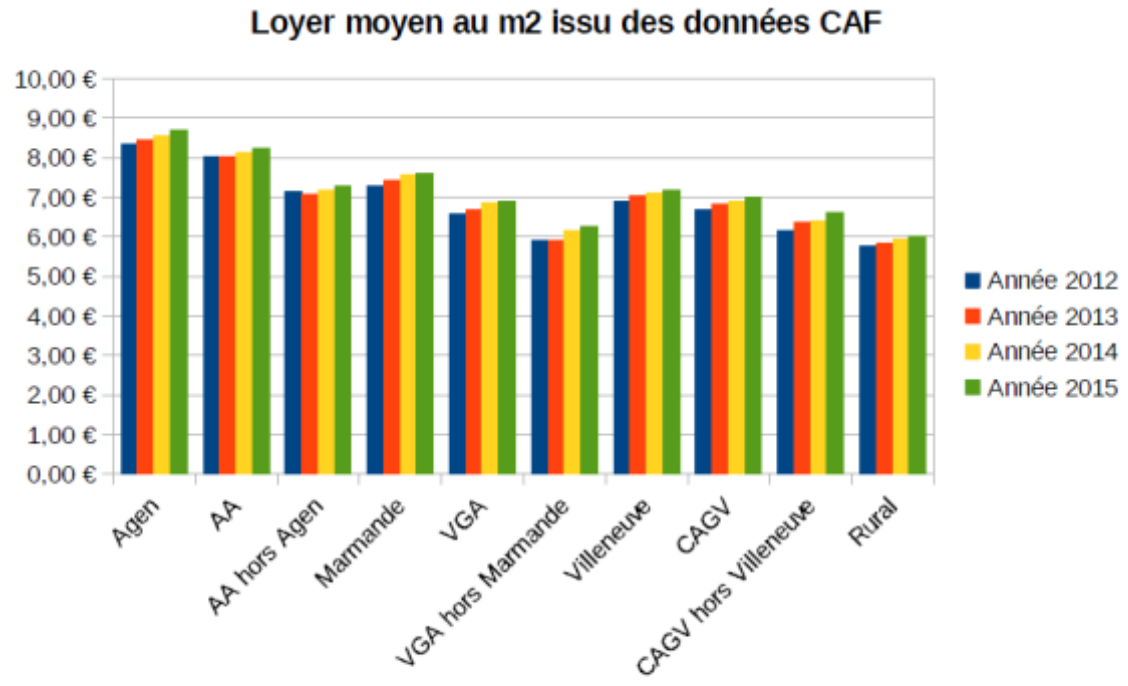
Pour les T3 et les T4, elle est assez homogène :

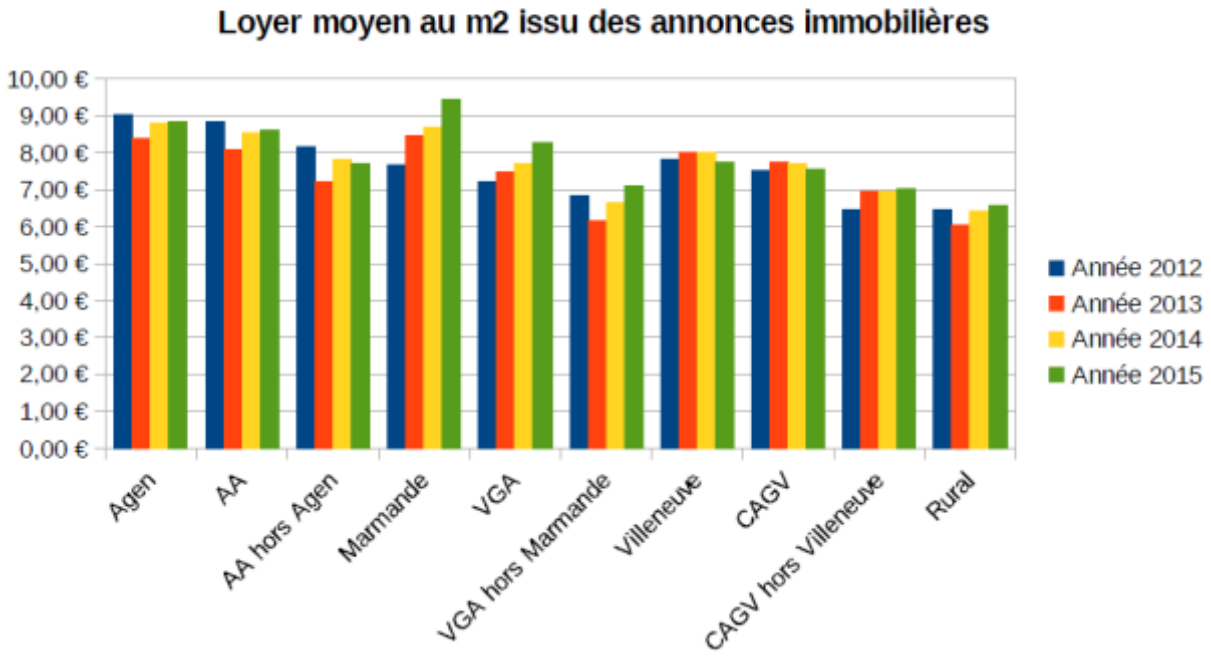
- T3 : augmentation d'environ 3 à 5%, bien que faible à Marmande (2,93%)
- T4: augmentation comprise entre 3,5% et 5,5%

L'évolution des loyers des T5 est très disparate selon les secteurs : faible dans l'agenais (<3%) et même négative à Agen, modérée dans le marmandais et le secteur rural (< 4,5%), et très élevée dans le grand villeneuvois (12,09%) même si elle n'est que de 1,68% à Villeneuve-sur-Lot.

L'évolution du prix moyen des loyers des grands logements (T6) est:

- en baisse sur le villeneuvois et sur la commune de Villeneuve-sur-Lot (environ -5%),
- également en baisse sur la commune d'Agen (environ -1%),
- en hausse sur les autres secteurs avec une augmentation plus marquée sur le marmandais.


Loyer moyen au m2 issu des données CAF
10,00 €
9,00 €
8,00 €
7,00 €
6,00 €
5,00 €
4,00 €
3,00 €
2,00 €
1,00 €
0,00 €
Agen
AA
AA hors Agen
Marmande
VGA
VGA hors Marmande
Villeneuve
CAGV
CAGV hors Villeneuve
Rural
Année 2012
Année 2013
Année 2014
Année 2015


Loyer moyen au m2 issu des annonces immobilières
10,00 €
9,00 €
8,00 €
7,00 €
6,00 €
5,00 €
4,00 €
3,00 €
2,00 €
1,00 €
0,00 €
Agen
AA
AA hors Agen
Marmande
VGA
VGA hors Marmande
Villeneuve
CAGV
CAGV hors Villeneuve
Rural
Année 2012
Année 2013
Année 2014
Année 2015

LES LOYERS DE MARCHE AU M² ISSUS DE "CLAMEUR" (Connaître les Loyers et Analyser les Marchés sur les Espaces Urbains et Ruraux - source: http://www.clameur.fr)

Territoire	Niveau de loyer au m²	variation 2013/2014
Agen	8,3 €	- 0,1 %
Agglomération Agenaise	8,2 €	+ 0,8 %
Marmande	8,1 €	+ 0,5 %
Val de Garonne Agglomération	7,9 €	+ 1,3 %
Villeneuve sur Lot	7,5 €	+ 1,2 %
Agglomération du Grand Villeneuvois	7,5 €	+ 0,8 %

Commentaires

Une tendance générale à la hausse est observée à partir de ces données sur l'ensemble du département de Lot-et-Garonne, excepté sur la commune d'Agen.

Suivant les secteurs, ces valeurs sont plus proches soit des données CAF (Agen, Agglo d'Agen, Marmande), soit des données issues des annonces du "Bon Coin" (VGA, Villeneuve-sur-Lot, CAGV).

Les écarts de loyers entre territoires provenant de "CLAMEUR" sont moins importants que pour les autres sources de données.

Le tableau suivant permet de comparer les données provenant de "CLAMEUR" avec celles issues des 2 autres sources:

Secteur	Année 2015		
	Loyer Moyen au m² issu des données CAF 47	Loyer Moyen au m² issu des données annonces immobilières	Loyer Moyen au m² issu de « CLAMEUR »
Agen	8,70 €	8,85 €	8,30 €
AA	8,24 €	8,60 €	8,20 €
AA hors Agen	7,28 €	7,72 €	/
Marmande	7,59 €	9,46 €	8,10 €
VGA	6,91 €	8,26 €	7,90 €
VGA hors Marmande	6,27 €	7,09 €	/
Villeneuve	7,18 €	7,73 €	7,50 €
CAGV	7,00 €	7,54 €	7,50 €
CAGV hors Villeneuve	6,62 €	7,03 €	/
Rural	6,03 €	6,58 €	/

LES LOYERS DU PARC SOCIAL

A titre indicatif sont présentées quelques données relatives aux niveaux de loyers pratiqués dans le parc social lot-et-garonnais:

- **Le loyer moyen au m² de surface habitable dans le parc public de Lot-et-Garonne est de 5 € en 2015** (source RPLS 2015)

- **A titre indicatif: Loyer moyen au m2 dans le parc public et dans le parc privé pour les 3 agglomérations et leurs villes centres (calculs réalisés sur un échantillon du parc locatif social):**

	Parc public	**Parc privé**
	Loyer PLUS HLM en €/m2 (*)	Loyer conventionné social ANAH en €/m2
Agglo d'Agen(hors ville centre)	5,38 à 5,59	5,40 à 6
Agen	5,48 à 5,65	6,5
VGA (hors ville centre)	5,06 à 5,24	5,4
Marmande	5,54	6
Agglo de Villeneuve (hors ville centre)	4,90 à 5,47	5,4
Villeneuve-sur-Lot	6,01	6

(*) Ces loyers moyens sont approximatifs car les niveaux de loyers peuvent être très différents suivant les opérations

2. LE MARCHE DES TRANSACTIONS

	Appartement	Maison
Neuf	1 600€/m²	180.000€
Ancien	1 210€/m²	150.000€

Source : Agglomération Agen

D'après les professionnels de l'immobilier, le marché de l'**immobilier** à **Agen** peine à se relever. Touché de plein fouet par la crise de 2008-2009, l'**immobilier** agenais reste en "convalescence". Aujourd'hui les prix ne baissent plus, ils stagnent.

Toutefois la crise a permis un réajustement des prix de l'**immobilier**. Ce recul des prix, associé aux conditions de crédit favorables en 2010, a permis de re-solvabiliser de nombreux prétendants à l'**achat immobilier**.

Par ailleurs, de nombreux biens ne trouvent pas preneurs sur le territoire et ce pour différentes raisons. Un des critères essentiels impactant la réussite des ventes est la localisation du bien immobilier. Si les ménages avaient tendance à s'éloigner du cœur d'agglomération pour trouver des biens moins chers, il semblerait qu'aujourd'hui la proximité de la ville centre (rayon de 10-15km) prime sur le reste. Ainsi, certains souhaitent s'installer en plein centre-ville pour bénéficier des commerces et services à proximité immédiate, s'affranchir des contraintes liées aux transports et aux temps de déplacement. C'est notamment le cas des retraités, bénéficiant souvent d'un budget plus confortable après la vente d'un premier bien. Cependant, l'offre présente en centre-ville peine à répondre à la demande et ce en raison notamment de la configuration même du bâti, souvent sur plusieurs niveaux, sans espace extérieur ni stationnement.

Les prix pratiqués sur ces communes (env. 200 000€) restent souvent trop élevés et ne correspondent pas au budget de l'essentiel des acheteurs à savoir les primo-accédants (budget moyen compris entre 120.000€ et 150.000€). De plus en plus, les formes d'habitat s'adaptent à cette nouvelle demande et a ainsi tendance à se regrouper sur les communes de 1ère couronne. Afin de concilier proximité des pôles d'emploi et de services et coût acceptable pour les acquéreurs potentiels, les terrains proposés à la vente sont de plus en plus petits et les constructions mitoyennes sont en augmentation.

Ainsi, des lotissements à Estillac ou Roquefort proposent des terrains de 550m², voire même de 300-350m². Les terrains d'environ 1.000m² sont de moins en moins nombreux sur ces secteurs et les terrains en diffus se raréfient, excepté dans les communes rurales éloignées telles que Caudecoste, St Nicolas de la Balerme mais pour lesquelles la demande diminue.
Enfin, de nombreux produits sont encore surcotés. C'est notamment encore le cas de maisons anciennes ou de maisons cubes énergivores, qui se vendent difficilement à plus de 110-120 000€.

Concernant les appartements, depuis 2012, on assiste à un repli des premiers investisseurs De Robien lesquels, arrivés au bout de leur période de défiscalisation, mettent en vente leur bien à des prix abordables et nettement inférieurs au prix d'achat de ces mêmes biens. L'arrivée sur le marché de ces produits a dans un premier temps permis de répondre à la demande des primo-accédants, notamment des jeunes couples, qui souhaitent acheter un **bien** à des prix abordables et se constituer une première épargne. Toutefois, de nombreux biens en fin de défiscalisation ont été mis en vente en 2014 ou le seront en 2015, au risque que le marché ne puisse absorber cette nouvelle offre.

Le nombre de prêts à taux zéro accordés en 2012 (91) est en forte baisse par rapport aux années 2010 (254) et 2011 (437). La principale différence entre ces deux périodes tient au fait qu'en 2012, le PTZ est recentré sur l'acquisition d'un bien immobilier neuf, l'acquisition dans l'ancien étant limitée à certaines communes (Astaffort, Bajamont, Laplume, Layrac, Sauveterre-St-Denis, Sérignac-sur-Garonne) et sous condition de travaux.
Ceci laisse supposer que les ménages trouvaient des produits plus compatibles avec leur budget dans le marché couvrant les biens immobiliers anciens. En effet, le montant moyen des acquisitions financées par le PTZ est de 166.529€ en 2012, contre 137.313€ en 2011 et 122.512€ en 2010.

La baisse des prix de l'**immobilier** agenais a également permis de relancer l'**achat** vente chez les particuliers déjà propriétaires. Ainsi, ils ont été nombreux en 2010 à revendre leur logement pour acheter un bien plus grand, souvent une maison de 4 ou 5 pièces avec un jardin. Le budget moyen des primo-accédants est compris entre 120.000€ et 150.000€ alors qu'il est d'environ de 150.000 à 200.000€ pour des ménages accédant pour la seconde fois.

3. LE MARCHE FONCIER

Le marché du foncier sur l'agglomération agenaise est dominé par les lotisseurs et constructeurs et organisé autour d'une offre de terrains à bâtir en lotissement pour des maisons individuelles.

On trouve encore quelques rares terrains à vendre en diffus, notamment dans les communes les plus rurales. Dans ce cas, ces parcelles ont des tailles souvent très élevées (supérieures à 2.500m^2) et sont vendues par des agriculteurs qui détachent un ou deux lots sur leur parcelle à cultiver.

Le prix du foncier en lotissement sur l'agglomération varie entre 25 et 80€ le m^2 selon les communes. On trouve les prix les plus élevés sur les communes de la première couronne les mieux desservies par les équipements, commerces et infrastructures (Le Passage : 60-80€ le m^2, Boé : 70€, Bon-Encontre : 55 à 60€ le m^2). Plus on s'éloigne de la ville centre, de ses équipements, commerces et emplois, plus le prix au m^2 diminue. Ainsi, sur les communes les plus rurales, le foncier se négocie à environ 25-30€ le m^2.

La montée des prix a souvent contraint les ménages à s'éloigner de plus en plus du centre de l'agglomération pour trouver un terrain qui corresponde à leur budget. Cependant, comme pour l'acquisition de biens immobiliers en 2nde couronne, l'achat de terrains à bâtir dans les communes rurales a aujourd'hui tendance à s'effondrer.
L'augmentation constatée des prix du foncier depuis une dizaine d'années a ainsi engendré une diminution de la taille moyenne des parcelles. On assiste à une forte augmentation de terrains de plus en plus petits (aux alentours de 500m^2).

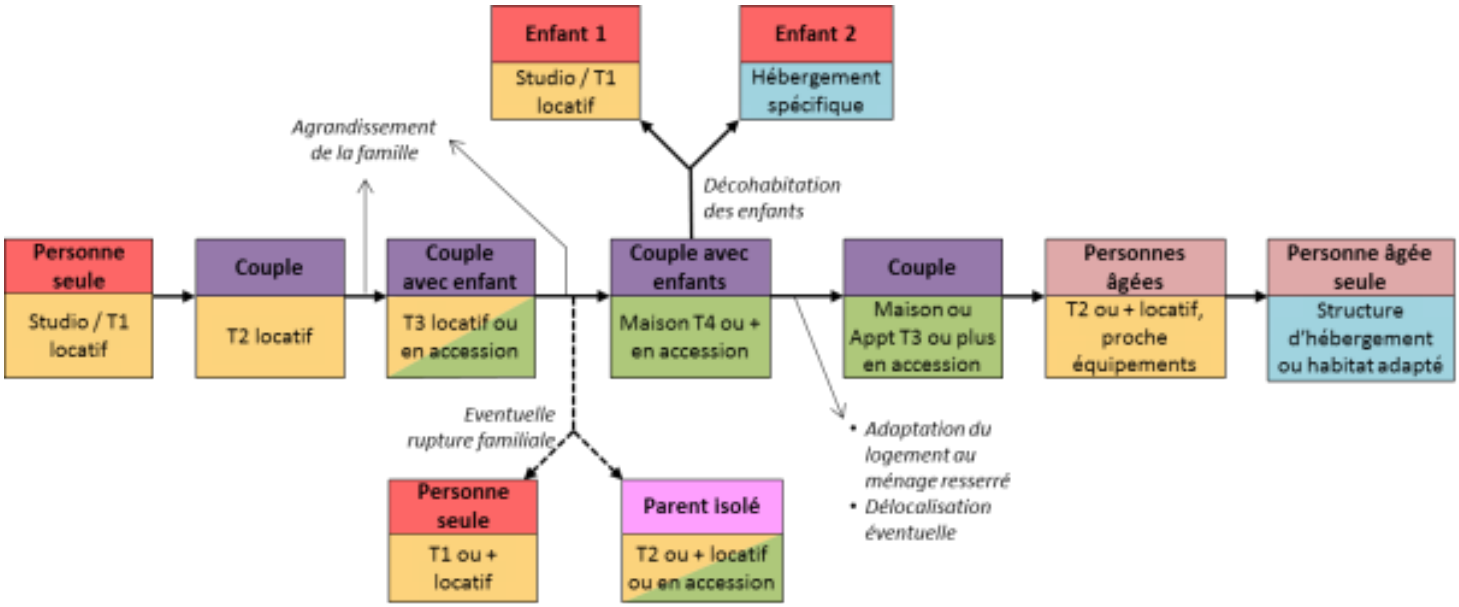
D. LES PARCOURS RESIDENTIELS

La multiplication des étapes familiales, vie seule, en couple, en couple avec ou sans enfant(s), seul avec ou sans enfant, recompositions familiales, … transforme le parcours classique du logement, de la location à l'accession à la propriété.

Ainsi, tout au long de notre vie, les besoins en logements évoluent en fonction de notre situation familiale. Ce sont au total près d'une dizaine de logements différents qui sont nécessaires pour satisfaire le parcours résidentiel d'une seule personne, d'où des besoins en logements très divers tant dans leur taille, leur forme, leur localisation mais également dans les loyers proposés.

Alors que la maison individuelle est le modèle de logement le plus développé et encore le plus construit (à l'exception de la ville d'Agen), cette offre ne répond pourtant qu'aux besoins ponctuels d'une famille.

Le logement locatif (sous toutes ses tailles et sous toutes ses formes) est le modèle de logement le plus demandé. Il est donc nécessaire de poursuivre sa production pour notamment diversifier l'offre à l'échelle de l'ensemble des communes.



Répondre aux besoins en logements correspondant aux différentes étapes de la vie implique d'agir en faveur de l'accès à la location ou de l'accession à la propriété pour les jeunes en début de parcours jusqu'au soutien à l'adaptation du parc au vieillissement ou à la production d'une offre nouvelle pour mieux répondre aux besoins et aspirations des séniors.

En résumé,

- Une production de logements dominée par la construction neuve avec néanmoins le développement récent de produits moins consommateurs d'espace (constructions de logements sur le bâti existant).

- Des niveaux de loyers globalement supérieurs à ceux des principales villes du département.

- Une offre locative concentrée sur le cœur urbain avec un parc ancien dégradé et peu attractif.

- Des candidats à l'accession dont les projets résidentiels se heurtent à des freins financiers importants : coût du foncier, accès aux crédits bancaires, voire surcoût de la construction engendré par les nouvelles règlementations (RT 2012).

- Un marché des transactions qui évolue pour s'adapter à de nouvelles aspirations et aux capacités financières des ménages : recherche de proximité des zones d'emploi, rapprochement des centres urbains, parcelles plus réduites,…

III.BILAN DU PLH

Le PLUi de l'Agglomération d'Agen en vigueur comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation en matière d'habitat tenant lieu PLH pour 12 communes membres au moment de son élaboration.

4 grandes orientations ont été définies et déclinées en 17 actions opérationnelles :

- Le développement d'une offre abordable
- L'amélioration et la réhabilitation du parc public et privé
- Le logement et l'hébergement des populations spécifiques
- L'animation et le suivi de la politique locale de l'habitat

Le PLH fixait comme objectif sur la période de validité du PLUi (2013-2024) une production d'environ 164 logements sociaux publics et privés par an. Cet objectif quantitatif global se décline dans le temps et par typologie de la manière suivante.

Sur la période 2013-2018, la production de logements conventionnés publics est fixée à environ 670 logements et environ 220 logements conventionnés privés :

- Agen : 60% de logements conventionnés publics, 40% de logements conventionnés privés (cf OPAH Agen Cœur Battant),
- sur les 11 autres communes du PLUi : 85% de logements conventionnés publics, 15% de logements conventionnés privés (cf PIG).

La production de logements conventionnés publics devra se faire principalement en collectif/intermédiaire.
Les PLAi devront représenter 30% de la production de logements conventionnés publics.
Environ 15% des logements conventionnés publics devront être réalisés en acquisition-amélioration sur les 6 premières années.

	Nombre de logements conventionnés à produire entre 2013 et 2024	dont nombre de logements conventionnés publics à produire entre 2013 et 2024	dont nombre de logements conventionnés privés à produire entre 2013 et 2024 (dans le cadre de l'OPAH "Agen cœur battant" et du PIG "logements locatifs dégradés et logements vacants
Agen	**630**	422	208
Bajamont	**18**	16	2
Boé	**276**	240	36
Bon Encontre	**300**	276	24
Colayrac	**130**	112	18
Foulayronnes	**156**	148	8
Lafox	**20**	18	2
Layrac	**180**	156	24
Le Passage	**235**	200	35
Saint Caprais	**10**	8	2
Saint Hilaire	**7**	5	2
Sauvagnas	**6**	4	2

Le tableau ci-dessous récapitule l'état d'avancement de chacune des actions :

Le développement d'une offre abordable	La mise en œuvre d'une politique foncière - Mise en place d'un observatoire et d'un Programme d'Action Foncière	<u>Réalisé en partie</u> : Observatoire du foncier en partie réalisé (DIA sur SIG + disponibilités foncières au titre du cadastre)
	- Faire des réserves foncières pour faciliter la mise en œuvre du programme des logements aidés - Mobiliser les outils existants pour une maîtrise publique du foncier et mettre en cohérence les PLU avec les orientations du PLH	En partie réalisé : quelques acquisitions **portées par l'EPFL (attente retour)** 3 Secteurs de Mixité Sociale mises en œuvre Droit de Préemption Urbain : **attente retour EPFL**
	La production de logements locatifs conventionnés : - Produire 164 logements conventionnés par an	En partie réalisé Financement logements locatifs (engagement de l'AA) : 2013-2015 : 245 PLUS et PLAI financés / moyenne 3 750 € / log 2013-2016 : 43 logements conventionnés financés / moyenne 3 500 € / log
	- Mettre en place des Secteurs de Mixité Sociale	En partie réalisé : 3 SMS mis en œuvre (Vignes de Delbès et Ecoquartier St Férréol à Bon-Encontre et Monseigne à Layrac)
	- Rechercher un meilleur équilibre de l'occupation du parc social	En partie réalisé
	La production d'une offre en accession à prix maîtrisés	2 opérations PSLA : Michel Serres lancées en 2010 – 10 PSLA dont 4 levées d'option entre 2013 et 2014 (opé cloturée) Tuque de Grabiac : lancée en 2013 – 10 PSLA dont 9 levées d'option + 1 à venir en en 2017

L'amélioration et la réhabilitation du parc privé ou public	La participation aux projets de réhabilitation du parc public	-Bajon (Agen/Agen Habitat) – 72 log / moyenne 1 760 € / log -Croix de St Pierre (Boé/Habitalys) – 31 log / moyenne 1 425 € / log
	La participation à la mise en place, mise en œuvre et suivi de l'OPAH « Agen Cœur Battant » (2013-2016) - Production de logements à loyers maîtrisés, - Adaptation du logement au vieillissement et au handicap - Amélioration de la performance énergétique des logements - Incitation à la réfection de façades et énergie <u>Objectifs à 5 ans :</u> 37 Propriétaires Occupants 104 Propriétaires Bailleurs 50 façades	En cours de réalisation <u>Extension du périmètre</u> **Bilan au 25 mai 2016 :** - 132 propriétaires bailleurs informés - 26 logements agréés par l'Anah
	Engager un "PIG logements locatifs dégradés, logements vacants" sur les 17 autres communes (2013-2016) Objectif : Remise sur le marché d'environ 90 logements vacants	En cours de réalisation **Bilan au 25 mai 2016 :** - 121 propriétaires bailleurs informés - 30 logements agréés par l'Anah
	Repérage de l'habitat indigne et intervention de la collectivité sur les communes hors Agen - Sensibilisation/information à destination des élus - Mobilisation des acteurs locaux - Transmission des dossiers auprès des services compétents pour un traitement dans le cadre du PIG notamment	En cours de réalisation (journée de sensibilisation/information organisée en partenariat avec l'ADIL, la DDT, l'ARS)
	Résorption de la vacance du parc De Robien - Réalisation d'une étude approfondie sur les caractéristiques de ce parc - Mise en place d'outils pour requalifier ce parc	Non réalisé
Le logement et l'hébergement des populations spécifiques	Le logement des jeunes - Promotion et communication sur les projets de développement d'une offre alternative à destination des apprentis (« Apprentoit », « 1,2 Toit ») - Soutien aux actions de médiation	Réalisé

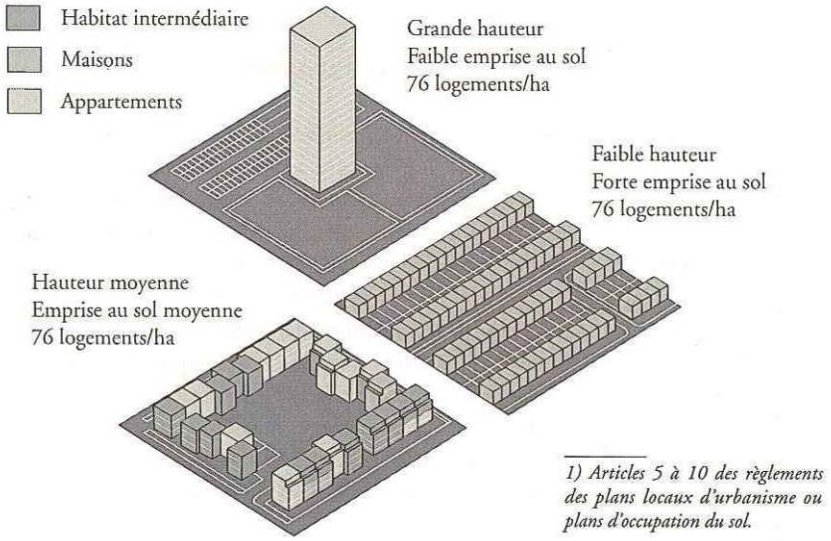
	Le logement des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite - Lancer une étude sur les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite - Recenser et localiser les logements accessibles et adaptés dans le parc locatif social - Veiller à un niveau d'accessibilité satisfaisant des parties communes lors des opérations de réhabilitation du parc existant	Non réalisé Réalisé en partie dans la mesure où le régime d'aide de l'AA prévoit une bonification pour les projets d'acquisition/ amélioration prévoyant des travaux d'adaptation du logement aux PMR + régime d'aide en partie avec le CG 47 pour financer des parties communes dans des projets de résidence pour personnes âgées (cependant, très peu utilisé…) Le nouveau régime d'aides prévoit de rendre obligatoire la mise en accessibilité des parties communes et rez-de-chaussée lors d'une réhabilitation
	Les Gens du Voyage - Mettre en œuvre le schéma et veiller aux besoins de sédentarisation	Terrain repéré à Foulayronnes pour une aire d'accueil au lieu-dit Guyot, non réalisée Terrain localisé à Lafox pour l'accueil et le grand passage (en cours de négociation) Participation à la MOUS sédentarisation des gens du voyage
	L'hébergement d'urgence et le logement temporaire - Améliorer la connaissance des besoins en place d'hébergement et de stabilisation	Non réalisé
Le logement et l'hébergement des populations spécifiques *(suite)*	Le logement des personnes défavorisées - Développer une offre plus adaptée aux personnes les plus défavorisées (30% de PLAi dans les opérations de logements conventionnés publics) - Encourager le développement de l'auto-réhabilitation dans les quartiers prioritaires politique de la ville - Positionner l'Agglomération en soutien aux associations responsables de l'accompagnement social auprès des familles fragiles	Réalisé Passage de 30% de PLAi à 34% 77 PLAI financés entre 2013 et 2015 = 31% Non réalisé

L'animation et le suivi de la politique locale de l'habitat	Mise en place d'un observatoire de l'habitat et du foncier - Actualisation des données et bilan annuel des actions du PLH	En cours de réalisation : tableau de bord interne de suivi de la programmation existant - à consolider Démarche pour formaliser un cadre d'échange avec les principaux partenaires notamment les bailleurs sociaux - en cours
	Création d'un atelier permanent de l'urbanisme et de l'habitat	Non réalisé
	Suivi de la politique locale de l'habitat - Mise en place d'un comité de suivi - Tenue d'une réunion technique annuelle - Tenue d'un séminaire habitat	Non réalisé

IV.LES FORMES URBAINES

A. PRINCIPES DE DENSITE ET D'URBANISATION DURABLE

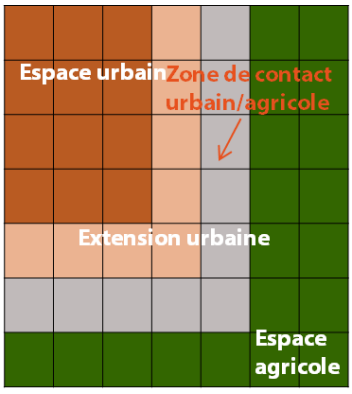
La densité urbaine identifie le rapport entre des éléments construits (le bâti) et les espaces non construits (parcelle, ilot, quartier). Elle peut être faible ou forte et plus ou moins bien perçue selon qu'un équilibre « subtil » s'établit entre ces différents indicateurs : la concentration de population, l'intensité de l'activité, la densité du bâti, la proportion d'espaces verts publics….



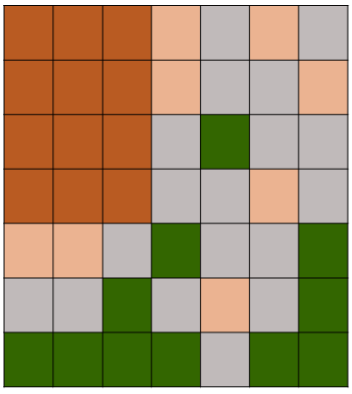
1) Articles 5 à 10 des règlements des plans locaux d'urbanisme ou plans d'occupation du sol.

Deux éléments primordiaux sont à prendre en compte :

- la continuité avec l'urbanisation existante, pour, entre autres, minimiser l'impact du projet sur les espaces naturels et agricoles
- la desserte par les transports collectifs urbains et les connexions avec les itinéraires piétons et cycles

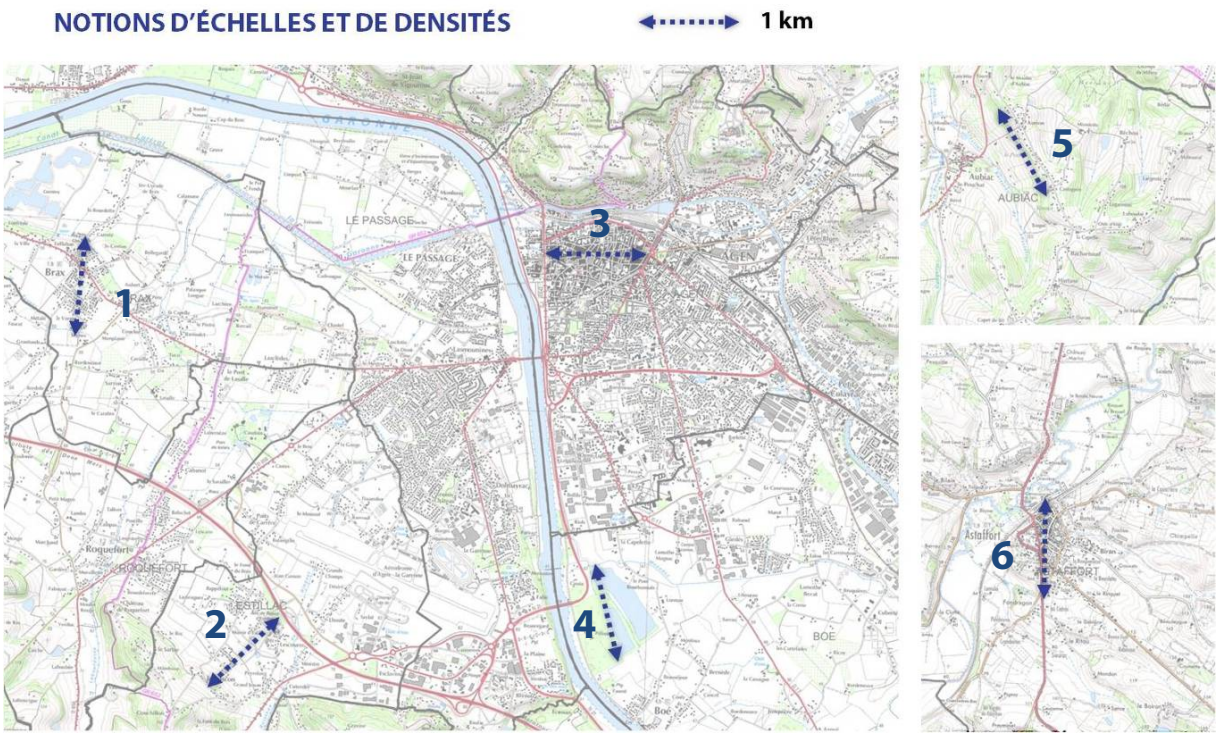


Des **extensions contiguës** de la zone urbaine limitent les zones de contact et préservent les espaces agricoles et naturels



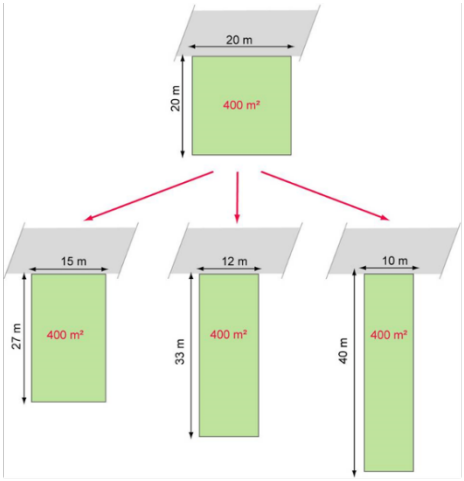
Des **extensions éparses** augmentent de manière considérable les zones de contact et engendrent une déstructuration du foncier agricole et donc une fragilisation de l'agriculture

Quelques notions d'échelles comparées sur le territoire de l'Agglomération permettent de remettre en perspective les formes urbaines produites et les consommations foncières induites par l'étalement urbain.



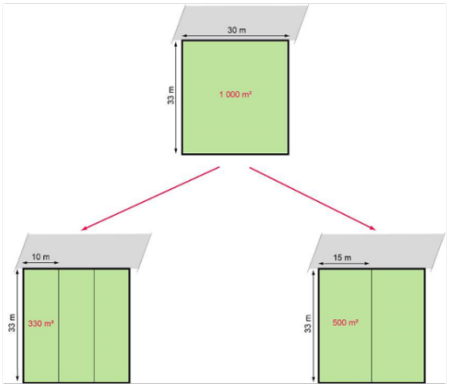
1 : Bourg de Brax (nord-sud) ; 2 : Estillac au niveau du bourg (entre A62 et pied de coteaux) ; 3 : Centre ville d'Agen (Bld de la République) ; 4 : Parc de Pelissier (nord-sud) ; 5 : Urbanisation linéaire en crête (Aubiac) ; 6 : Bourg d'Astaffort (nord-sud)

La forme du parcellaire produit, notamment dans le cadre d'opération d'ensemble (lotissements, …), influe également sur la densité.



Même surface parcellaire mais formes diverses

➢ **Economie d'espace de voirie par lot**



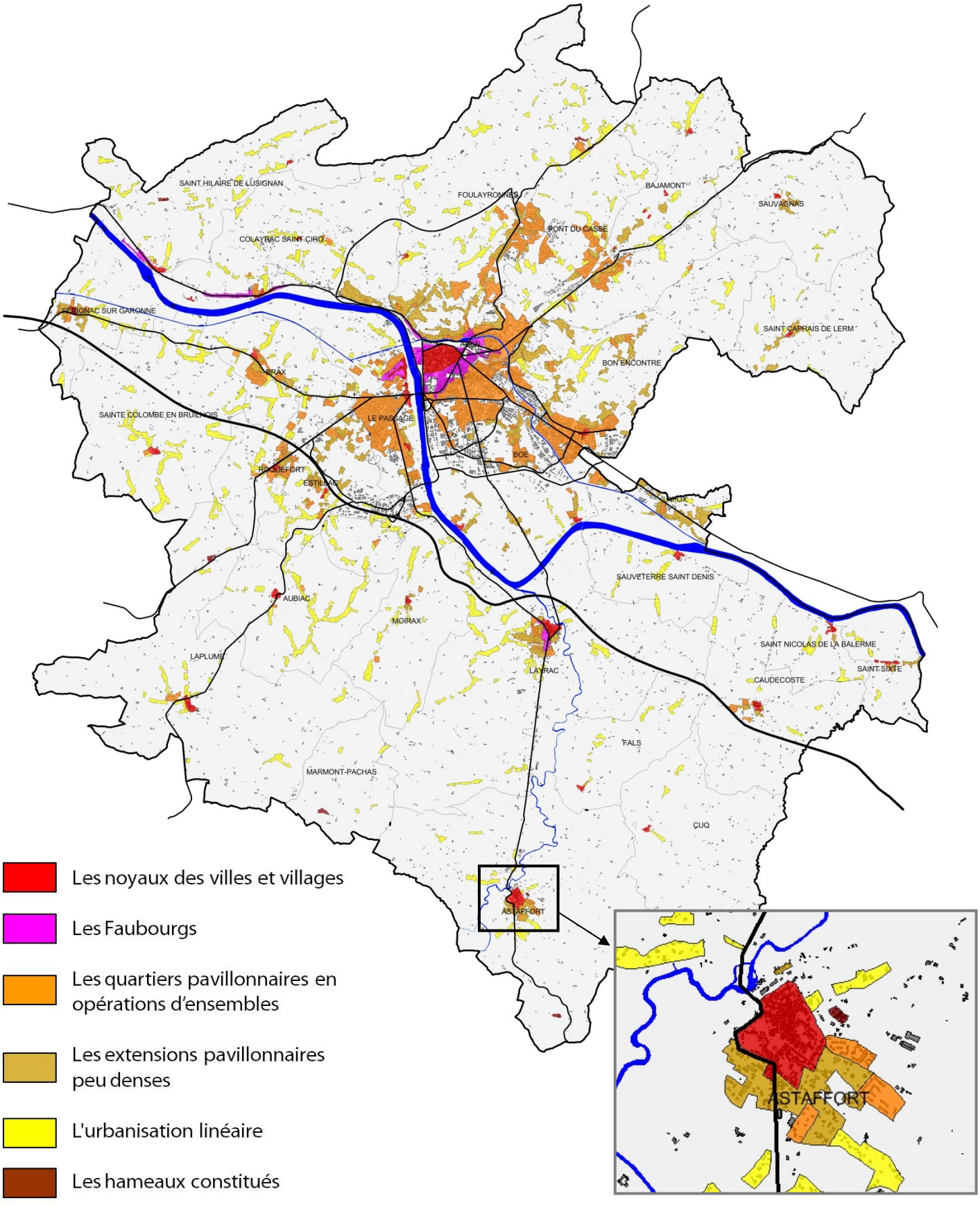
Même surface de terrain mais densités diverses

➢ **Economie d'espace de voirie par lot**

➢ **Densité plus élevée pour un même terrain d'opération**

B. LES TYPOLOGIES URBAINES ET FORMES DOMINANTES

1. TYPOLOGIE URBAINE ET REPARTITION SUR LE TERRITOIRE



Les noyaux des villes et villages

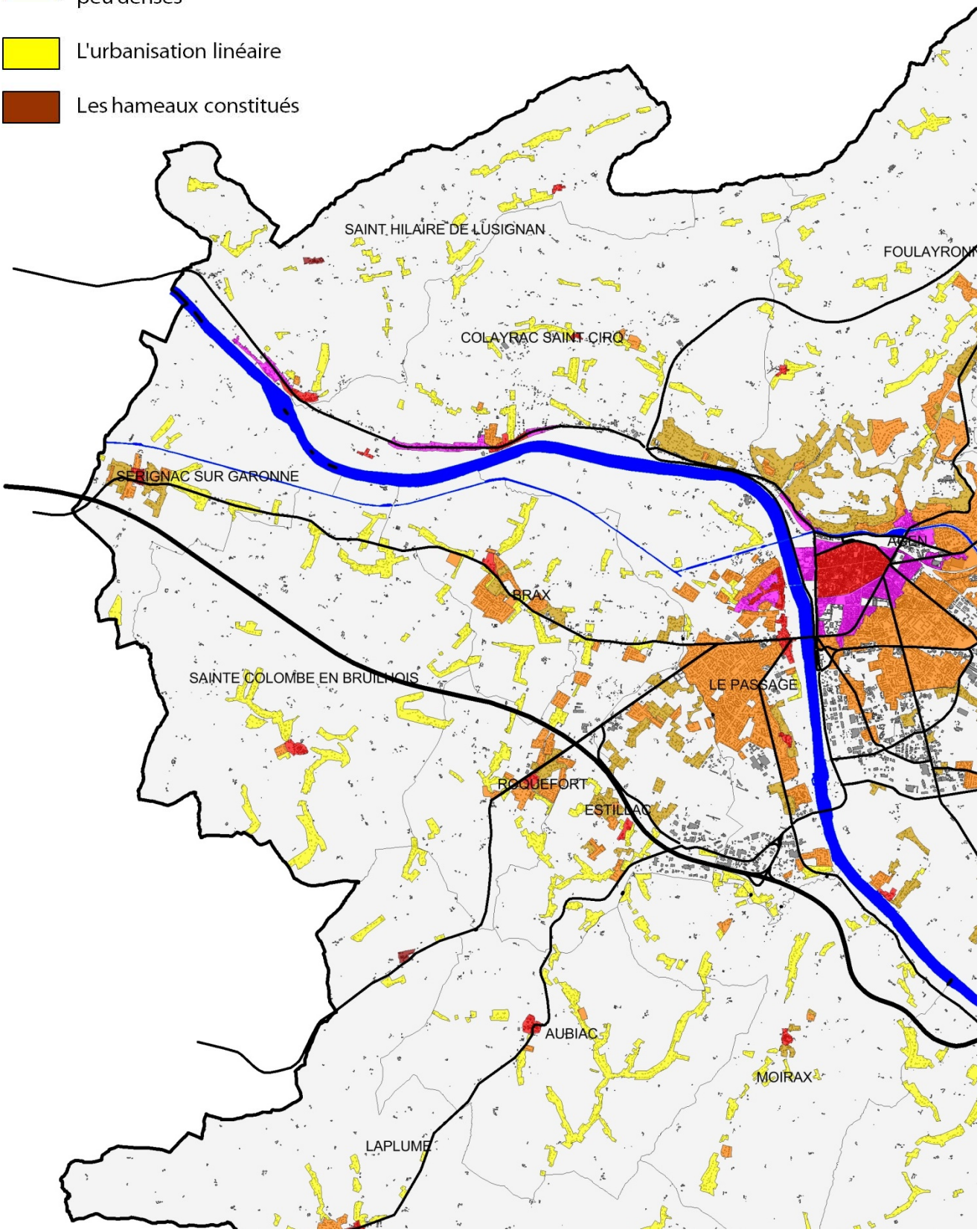
Les Faubourgs

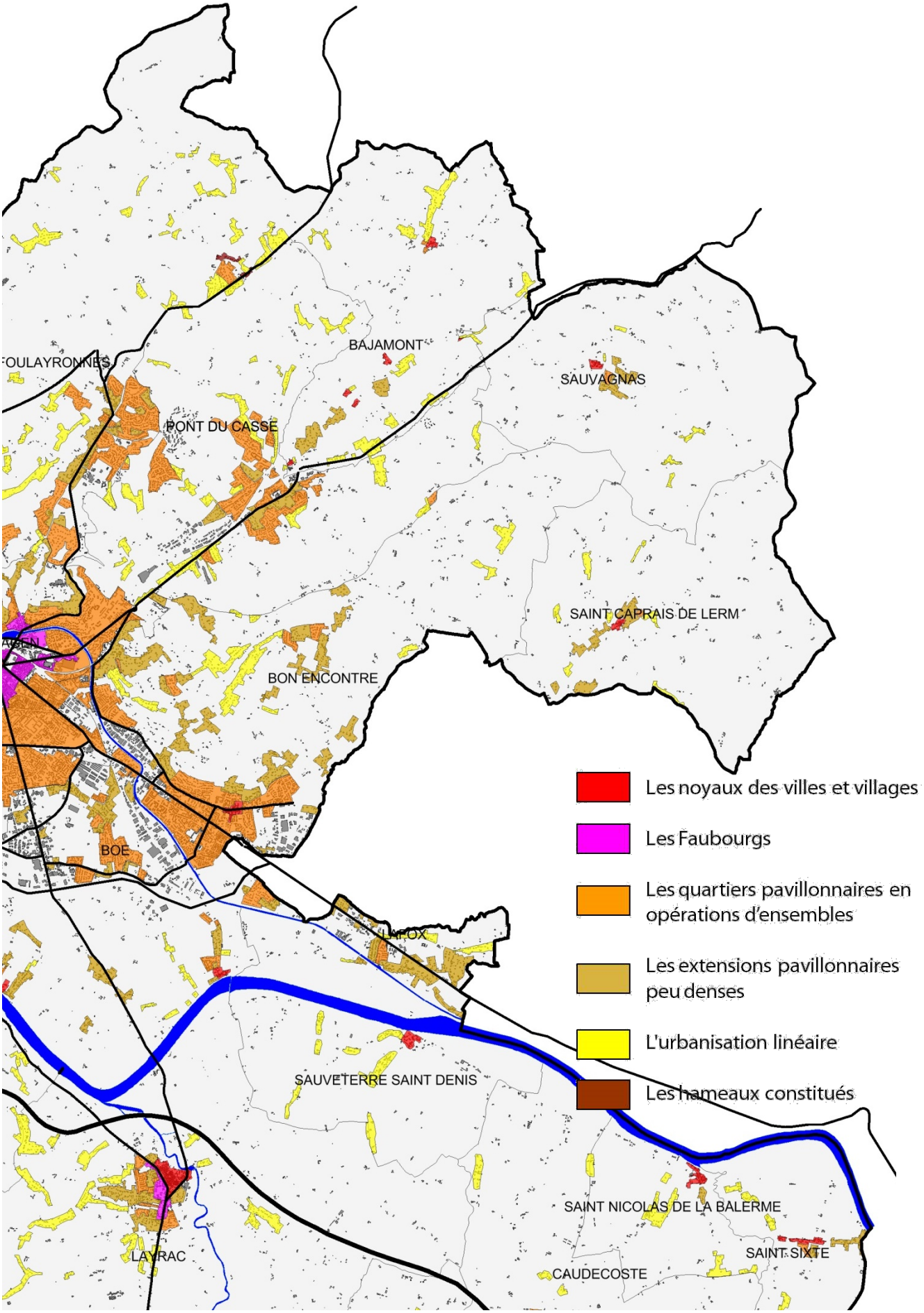
Les quartiers pavillonnaires en opérations d'ensembles

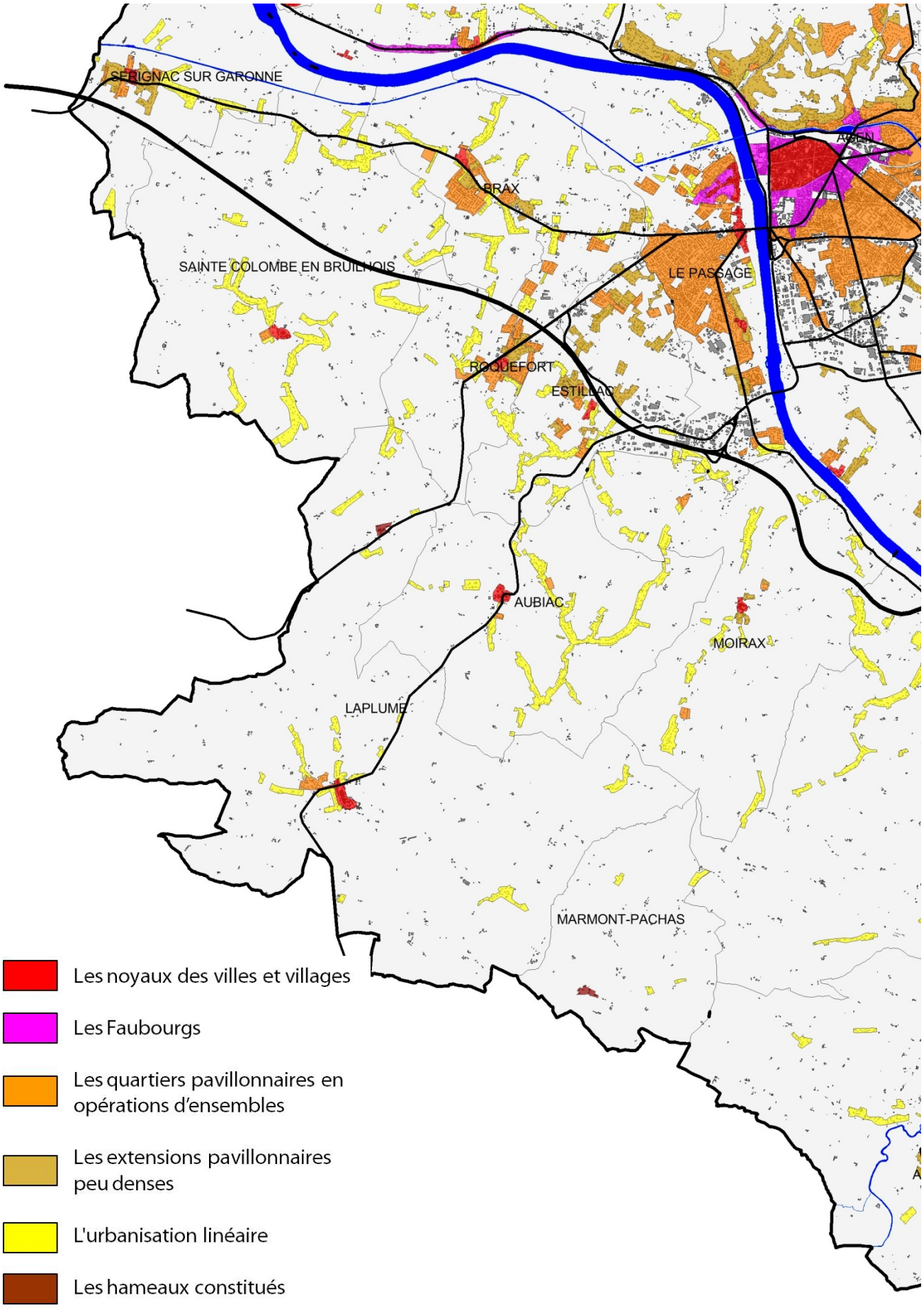
Les extensions pavillonnaires peu denses

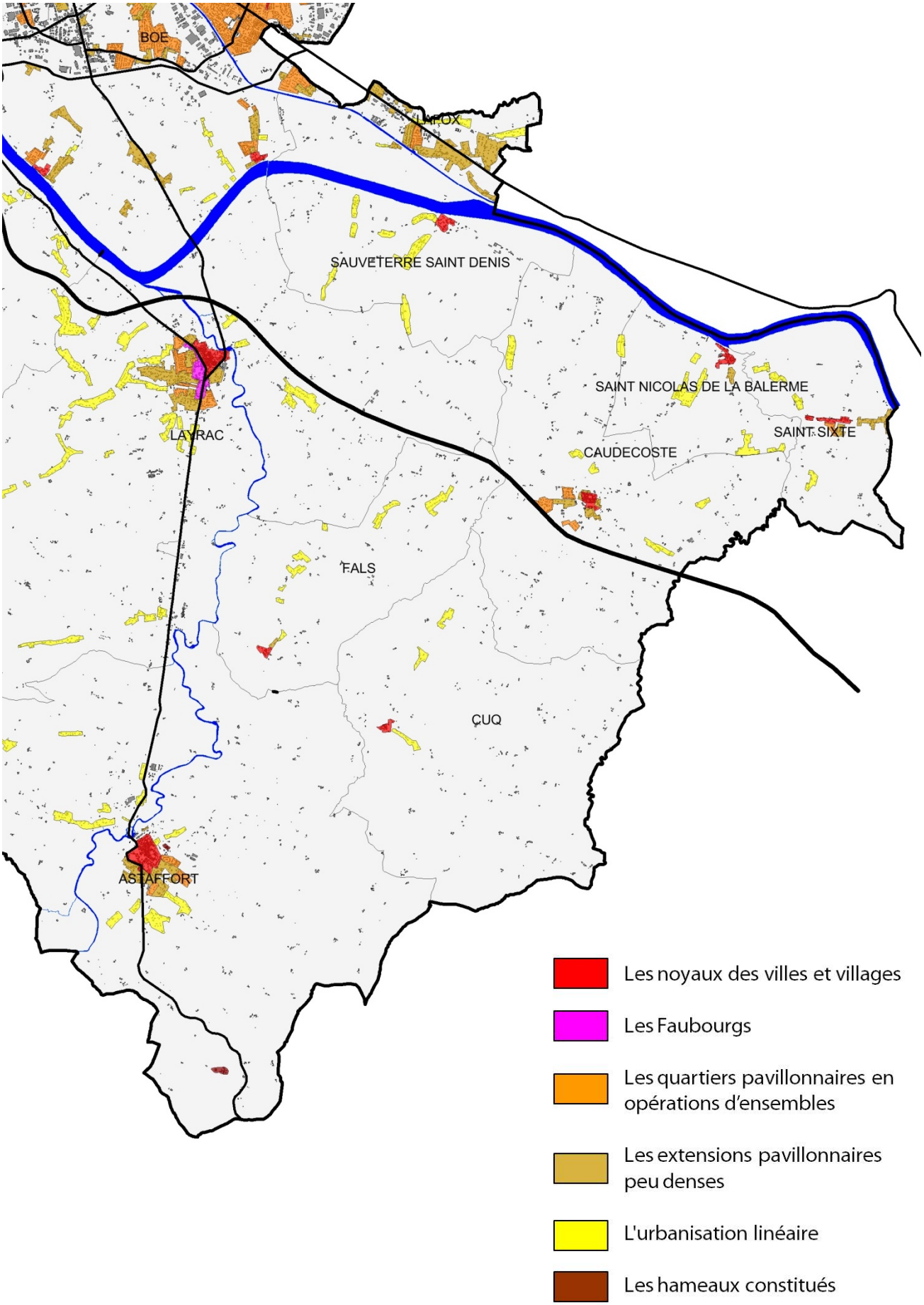
L'urbanisation linéaire

Les hameaux constitués




BAJAMONT
SAUVAGNAS
PONT DU CASSE
SAINT CAPRAIS DE LERM
BON ENCONTRE
BOE
SAUVETERRE SAINT DENIS
SAINT NICOLAS DE LA BALERME
SAINT SIXTE
CAUDECOSTE
LAYRAC
Les noyaux des villes et villages
Les Faubourgs
Les quartiers pavillonnaires en opérations d'ensembles
Les extensions pavillonnaires peu denses
L'urbanisation linéaire
Les hameaux constitués


SERIGNAC SUR GARONNE
BRAX
SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS
LE PASSAGE
ROQUEFORT
ESTILLAC
AUBIAC
MOIRAX
LAPLUME
MARMONT-PACHAS
Les noyaux des villes et villages
Les Faubourgs
Les quartiers pavillonnaires en opérations d'ensembles
Les extensions pavillonnaires peu denses
L'urbanisation linéaire
Les hameaux constitués


BOE
LAYRAC
SAUVETERRE SAINT DENIS
SAINT NICOLAS DE LA BALERME
SAINT SIXTE
CAUDECOSTE
FALS
CUQ
ASTAFFORT
Les noyaux des villes et villages
Les Faubourgs
Les quartiers pavillonnaires en opérations d'ensembles
Les extensions pavillonnaires peu denses
L'urbanisation linéaire
Les hameaux constitués

LES TYPOLOGIES URBAINES
Noyaux des villes et villages

Ex : ASTAFFORT
Densité brute : 47 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 210 m²

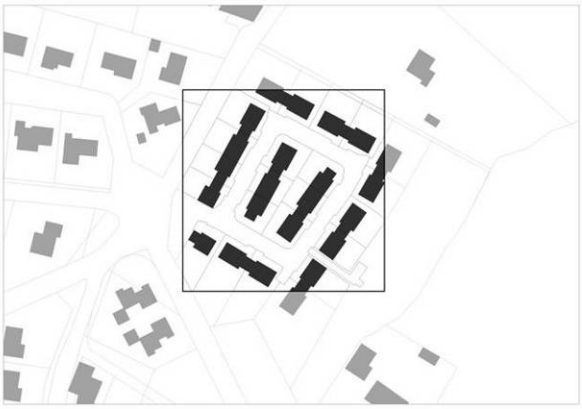
- Tissu bâti continu
- Hauteur bâtie : R+1 à R+1 avec combles
- Implantation : à l'alignement
- Jardins / cours privatifs à l'arrière, en cœur d'îlot
- Stationnement : privatif (garage) ou public (placette, rue)

ASTAFFORT – centre bourg

LES TYPOLOGIES URBAINES
Faubourgs

Ex : AGEN (rue de la Colonne)
Densité brute : 40 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 250 m²

- Tissu bâti continu ou semi-continu
- Hauteur bâtie : R+1 à R+1 avec combles
- Implantation : à l'alignement ou en recul
- Jardins / cours privatifs à l'arrière, en cœur d'îlot
- Stationnement : privatif (garage) et public (rue)



LES TYPOLOGIES URBAINES
Quartier pavillonnaire en opération d'ensemble

Ex : ROQUEFORT, Lescaze
Densité brute : 23 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 400 m²

- Tissu bâti semi-continu : maisons jumelées 2 à 2 ou plus
- Hauteur bâtie : RDC à R+1
- Implantation : en recul (voie en boucle)
- Jardinet à l'avant et jardin à l'arrière
- Stationnement : privatif (garage , sur parcelle) ou stationnement de midi

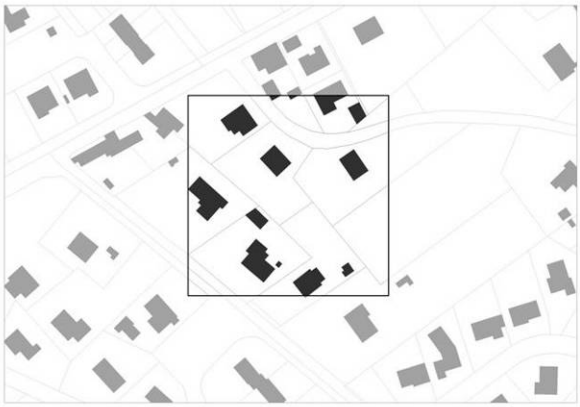
LAFOX - Clos des Mariniers

LES TYPOLOGIES URBAINES
Quartier pavillonnaire en opération d'ensemble

Ex : BRAX, Touron
Densité brute : 15 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 720 m²

- Tissu bâti discontinu
- Hauteur bâtie : RDC à R+1
- Implantation : en recul
- Construction au milieu du jardin
- Stationnement : privatif (garage , sur parcelle) ou stationnement de midi

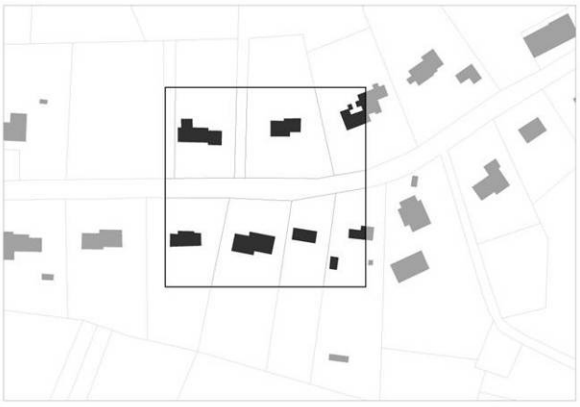
ASTAFFORT - Lotissement Duprat



LES TYPOLOGIES URBAINES
Extension pavillonnaire lâche

Ex : PONT DU CASSE, Peyroux
Densité brute : 6 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 1350 m²

- Tissu bâti discontinu
- Hauteur bâtie : RDC à R+1
- Implantation : en recul
- Construction au milieu du jardin
- Stationnement : privatif (garage ou sur parcelle)



LES TYPOLOGIES URBAINES
Urbanisation linéaire

Ex : AUBIAC, La Boubée
Densité brute : 5 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 2500 m²

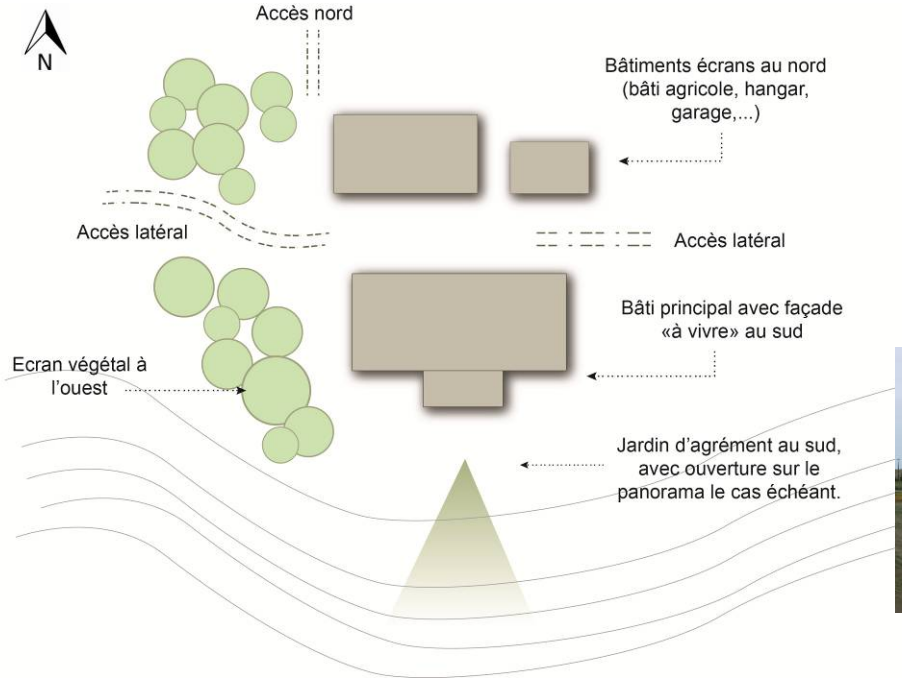
- Tissu bâti discontinu
- Hauteur bâtie : RDC à R+1
- Implantation : en recul
- Construction au milieu du jardin
- Stationnement : privatif (garage ou sur parcelle)

LES TYPOLOGIES URBAINES
Hameau

Ex : LAPLUME, Pleichac
Densité brute : 9 constructions / ha
Taille moyenne de parcelle : 450 m²

- Tissu bâti semi-continu
- Hauteur bâtie : R+1, R+1 et combles
- Implantation : A l'alignement ou en recul
- Jardins à l'arrière de la parcelle
- Stationnement : privatif (garage ou sur parcelle) ou sur espace public (rue ou placette)

A ces 6 catégories que nous avons identifiées et caractérisées, s'ajoute **l'urbanisation diffuse** que l'on retrouve sur la quasi-totalité du territoire de l'Agglomération. Cette urbanisation diffuse est le plus souvent liée à l'activité agricole et présente certaines caractéristiques d'implantation décrites ci-après.



Bâti agricole isolé

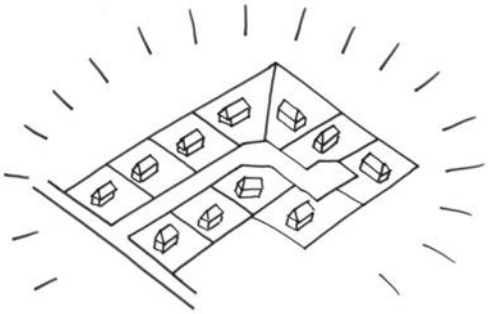
Falls/ Rielles

2. LES FORMES URBAINES DOMINANTES

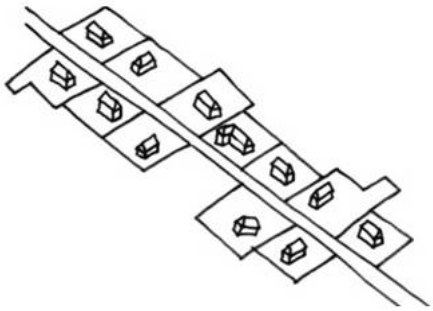
Les formes d'habitat suivantes, courantes sur les secteurs périurbains et ruraux de l'Agglomération d'Agen, focalisent une part importante des enjeux de maîtrise quantitative et qualitative du développement urbain actuel, en raison de leurs nombreux impacts négatifs : discontinuités urbaines et ruptures d'échelle avec les tissus anciens, fortes consommations d'espaces agricoles du fait des faibles densités bâties et du mitage générés, banalisation et perte d'identité des paysages ruraux, capacités d'évolution ou de renouvellement très faibles, fragilisation des centres-villes et centres-bourgs par effets de concurrence et d'éloignements dans l'accueil de nouveaux habitants.

Au final, ces modèles de développement de l'habitat produisent des espaces bâtis, mais ne créent pas "d'urbanité", propice aux relations entre habitants, et entre les habitants et leur territoire.

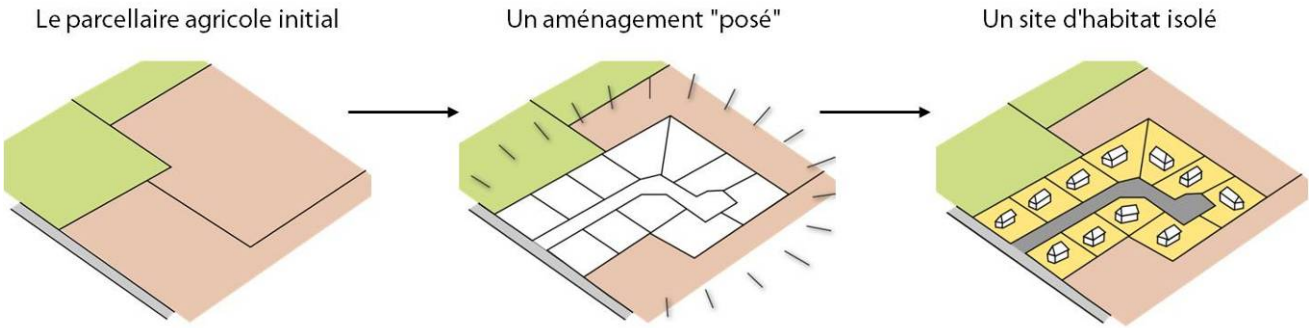
Le lotissement "objet"



Les extensions linéaires

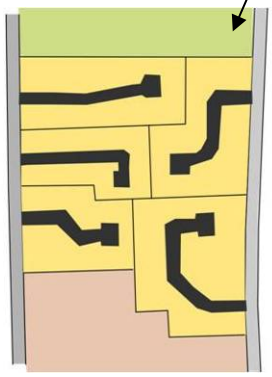


LE LOTISSEMENT « OBJET »



Les principaux dysfonctionnements constatés de ce modèle de développement :

- une absence d'accroches urbaines, à la fois au tissu existant et entre opérations, produisant une juxtaposition d'espaces enclavés,
- une pauvreté des espaces collectifs,
- le surdimensionnement des voiries,
- un paysage bâti uniformisé (pavillonnaire au milieu d'un grand-moyen lot), accentué par des architectures et matériaux standardisés,
- des franges le plus souvent non traitées, en confrontation directe avec les espaces agricoles



Une "collection" de lotissements-objets

LES EXTENSIONS LINEAIRES

Les principaux dysfonctionnements constatés de ce modèle de développement :

- un développement sans rapport avec les structures bâties initiales et avec les centralités de bourgs,
- une absence de limites claires à ce type d'urbanisation, hormis celles éventuellement fixées par les réseaux,
- une absence d'espaces collectifs,
- une insécurité routière du fait de la multiplication des accès et du brouillage des entrées de bourgs,
- un grand paysage fermé et privatisé (implantations bâties privilégiées en ligne de crête ou haut de coteaux),
- la création de "résiduels" et de "proximités" agricoles, difficiles à exploiter

V. ANALYSE DES CAPACITES DE DEVELOPPEMENTS URBAINS RESIDENTIELS, DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES BATIS

A. LE BILAN DES CAPACITES DE DEVELOPPEMENT URBAINS RESIDENTIELS ISSUES DES DOCUMENTS D'URBANISME

Un bilan des capacités initiales d'accueil d'habitat sur le territoire de l'Agglomération d'Agen a été réalisé, sur la base des éléments suivants :

- Les documents d'urbanisme en vigueur au moment du lancement de la révision du PLUi ont été étudiés, c'est-à-dire le PLUi initial applicable à 12 communes et les PLU, POS et Cartes communales des nouvelles communes avant leur intégration dans le PLUi élargi.

  Concernant les communes entrées à l'Agglomération d'Agen en cours de procédure de révision :

  - un bilan identique a été réalisé sur Castelculier sur la base de son PLU communal,
  - cette analyse n'a pas pu être réalisée sur la commune de St Pierre de Clairac, puisque non dotée d'un document d'urbanisme communal.

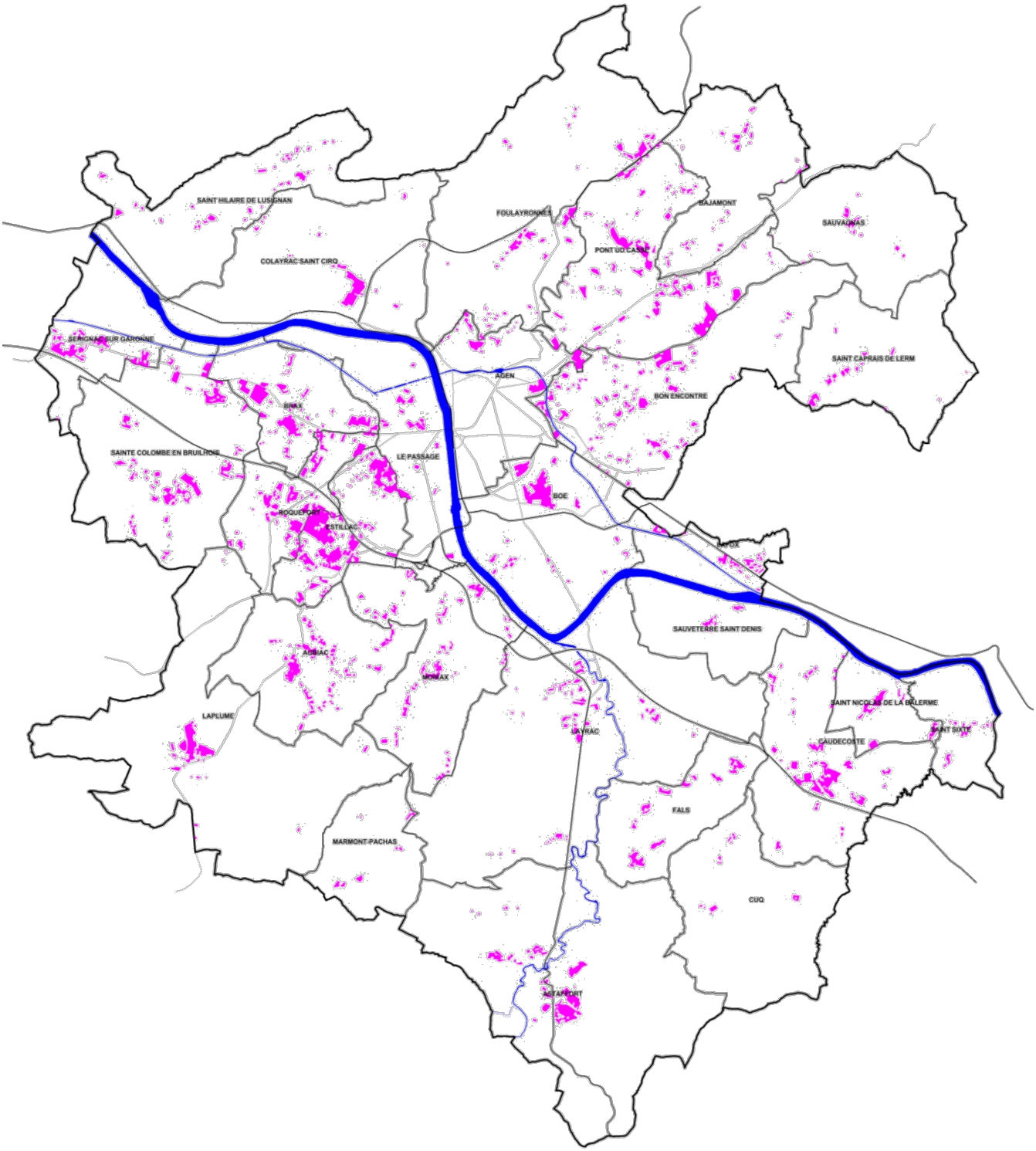
- L'ensemble des zones constructibles à vocation d'habitat ou mixte de ces documents d'urbanisme ont été prises en compte : zones urbaines, zones à urbaniser et divers secteurs constructibles (de type STECAL) en zones agricoles et naturelles,

- L'étude a visé les terrains encore non bâtis fin 2013, identifiés à partir des documents cadastraux ou de photos aériennes, précisés par des vérifications de terrain et les données fournies par les collectivités. Ont été pris en compte les terrains encore non bâtis dans des opérations d'ensembles (ZAC ou lotissement), engagées ou en cours d'engagement.

- L'étude a conduit à exclure les terrains compris, soit dans les zones inconstructibles des Plans de prévention des risques (inondation, mouvements de terrains ou technologiques) applicables en 2013, soit concernés par des prescriptions particulières définies par ces documents d'urbanisme (Espaces boisés classés, emplacements réservés, …).

Le potentiel de fonciers constructible issu de cette première analyse a été évalué à 1.170 ha (cf. carte ci-après) sur 29 communes, auquel s'ajoutent 25 ha sur la commune de Castelculier, soit un total estimé proche de 1.200 ha sur 30 communes.

Terrains urbanisables pour l'habitat identifiés dans les zones constructibles des documents d'urbanisme en vigueur (avant révision-élargissement du PLUi – hors Castelculier)



Cette première identification de terrains a été croisée avec les nouvelles cartes d'aléas d'inondation issues de la prise en compte de la crue de 1875, qui ont généré une extension et une aggravation des niveaux d'aléas autour de la Garonne et de ses principaux affluents.

Il est précisé que n'ont pas pu être intégrées dans cette analyse, réalisée en début d'année 2014 :

- les ajustements ultérieurs (en cours d'année 2015 et 2016) de ces aléas "1875" intervenus dans le cadre des concertations entre l'Etat et les communes dans l'optique de la révision du PPRi Garonne,
- les nouvelles cartes d'aléas d'inondation liés aux parties amont des affluents (notamment en rive gauche dans le secteur du Bruilhois), et les évolutions de cartes d'aléas de mouvements de terrains (pour certaines encore en cours d'étude), également intervenues tardivement pendant la révision du PLUi

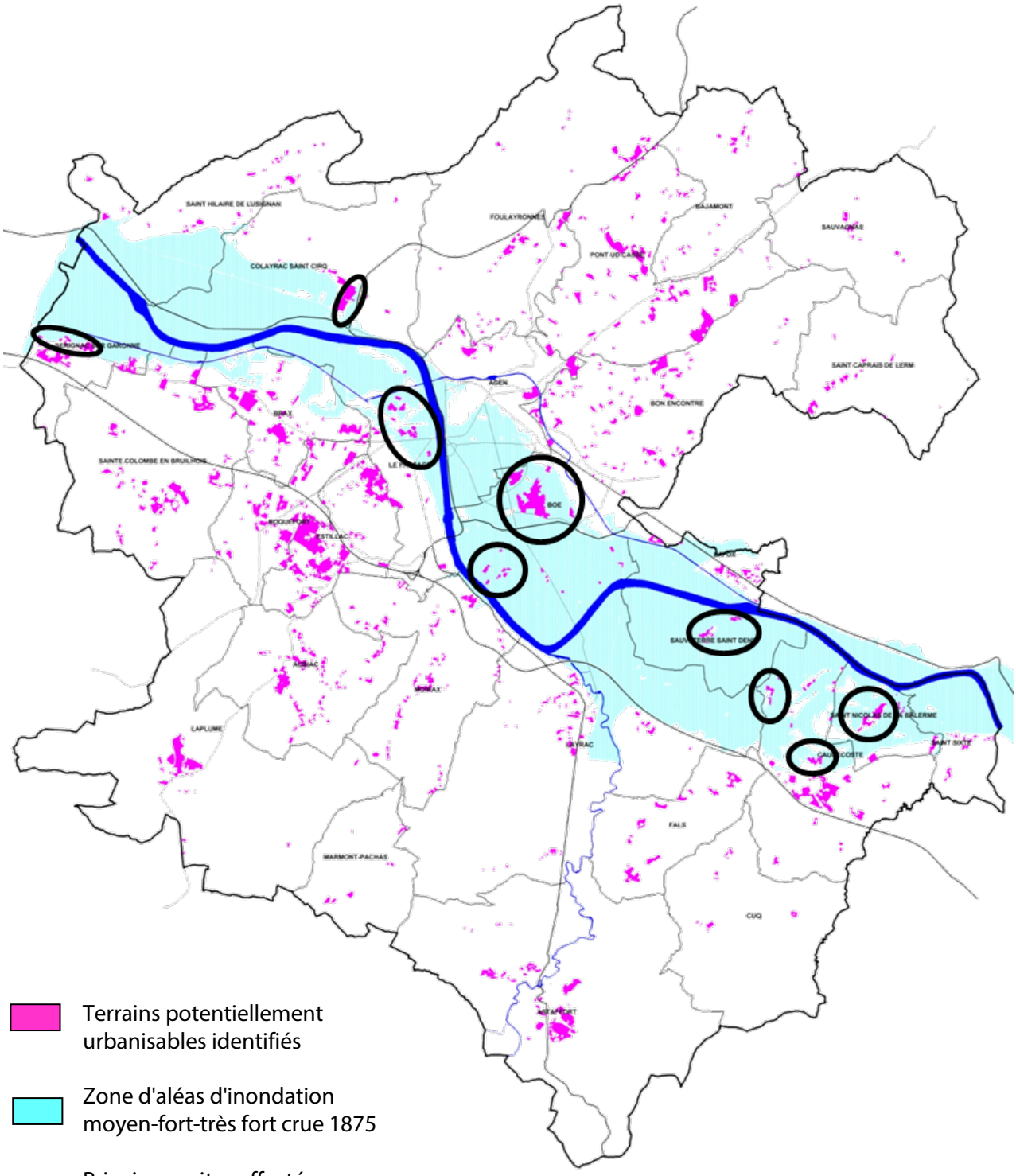
Le croisement avec la carte des aléas d'inondation 1875, plus particulièrement les zones d'aléas fort -très fort, ou bien d'aléas moyen en secteurs d'expansion de crues, met en évidence les éléments suivants :

– Au total, 13 communes limitrophes à la Garonne sont impactées par ces évolutions d'aléas et parfois sur la majeure partie de leur territoire (notamment Sauveterre St Denis, St Nicolas de la Balerme, Boé, Le Passage). Castecluier constitue une 14ème, toutefois sans que cela impacte des terrains envisagés comme constructible dans son PLU.

– Environ une 100aine d'hectares de terrains non bâtis en zones constructibles des documents d'urbanisme étaient compris dans les zones d'aléas moyen-fort-très fort réputées inconstructibles.

– Les communes et sites les plus fortement impactés par ces aléas sont :
  - des quartiers péricentraux d'Agen,
  - différents sites d'urbanisation future envisagés dans le cœur d'agglomération, à Boé (58 ha) et Le Passage (12ha),
  - des sites d'urbanisation future envisagés côté Est à Caudecoste (8,7 ha), St Nicolas (7,2 ha), Sauveterre (4,6 ha) notamment
  - des sites d'urbanisation future envisagés côté ouest, à Colayrac (4,5 ha) et Sérignac (2,3 ha) notamment.

Croisement entre les terrains urbanisables identifiés pour l'habitat et les zones d'aléas d'inondation crue 1875 (hors Castelculier)



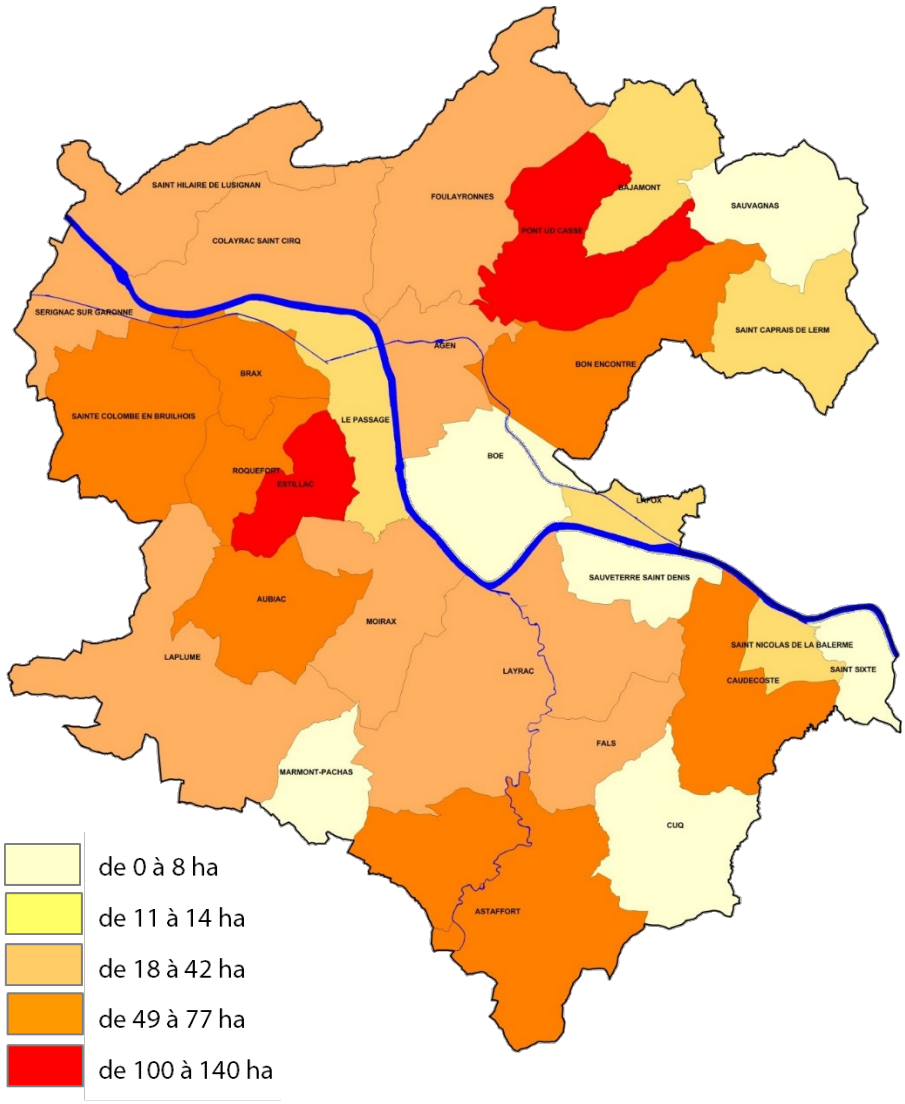
Après croisement avec les nouvelles cartes d'aléas d'inondation "crue 1875", le potentiel de fonciers constructible sur 30 communes est ainsi évalué à environ 1.100 ha dont :

- environ 270 ha sur les 12 communes du 1er PLUi,
- environ 825 ha sur 18 nouvelles communes devant intégrer le PLUi

La répartition de ce potentiel constructible à l'échelle des 30 communes étudiées ainsi qu'aux échelles communales (cf. carte ci-dessous) met en évidence :

- la distorsion en termes de grande répartition territoriale entre :
  - d'une part un PLUi "grenellisé" en 2013 sur 12 communes, dont les communes les plus urbaines, qui représente 47% du territoire étudié mais seulement 25% du potentiel constructible identifié,
  - d'autre part, des documents d'urbanisme communaux, dont certains anciens (POS, PLU "première génération"), qui représente 53 % du territoire étudié et 75 % du potentiel constructible identifié.
- L'importance du potentiel urbanisable dans certaines communes rurales du sud du territoire (Aubiac, Astaffort, Caudecoste notamment)
- Un potentiel constructible particulièrement élevé, à 100 ha ou plus, sur 2 communes (Estillac, Pont du Casse).

Superficies potentiellement constructibles à vocation d'habitat par commune, hors aléas moyen-fort-très fort de la crue 1875 :



B. LES CAPACITES DE DENSIFICATION DES ESPACES DEJA BATIS

L'analyse des capacités de densification dans les espaces bâtis a porté sur les espaces à vocation principale d'habitat sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération.
Cette vocation principale d'accueil d'habitat a été confirmé par :

- le caractère essentiellement résidentiel des espaces bâtis existants des centres-villes et centres-bourgs, en faubourgs, espaces pavillonnaires, hameaux et en urbanisation linéaire,
- les zonages et les règlements, d'une part du PLUi dans les étapes finales de projet de révision, d'autres part des autres documents ayant un impact sur les possibilités d'occupation des sols (plus particulièrement les zonages d'aléas naturels ou technologiques).

Une première évaluation de ces capacités avait été réalisée en 2014 dans le cadre de l'étude du diagnostic de la révision du PLUi.

Cette première évaluation a été ensuite actualisée en 2015-2016 pour tenir compte :

- des contraintes nouvelles issues des nombreuses évolutions de cartes d'aléas inondation ou de mouvements de terrain intervenues sur ces années,
- des opérations récentes de lotissements et de constructions réalisés.

Au final, l'évaluation des potentiels de densification dans les espaces déjà bâtis intègre les terrains suivants :

1. **Les terrains interstitiels, communément appelés "dents creuses"**, c'est à dire les terrains (parcelles) non urbanisées placés au sein des enveloppes précédemment identifiées d'espaces déjà bâtis résidentiels, et pouvant potentiellement accueillir de nouvelles constructions d'habitat compte tenu de leur superficie et de leur configuration.

   Le territoire de l'Agglomération comporte nombre de secteurs d'espaces bâtis résidentiels peu denses, caractéristiques notamment des phénomènes d'urbanisation linéaires qui ont prévalus sur les coteaux, dans lesquels une urbanisation supplémentaire pourrait être considérée comme une consommation nouvelle d'espaces agricoles, naturels ou forestiers.

   Dans ces secteurs, afin de bien caractériser la nature de "dents creuses" des terrains et de les distinguer d'un potentiel de consommation nouvelle d'ENAF, il a été utilisé les critères suivants :

   - le caractère interstitiel du terrain, c'est-à-dire compris entre deux constructions ou plus ;
   - une urbanisation potentielle qui ne remet pas en cause ou ne réduit pas sensiblement la fonctionnalité d'espaces agricoles et naturels existants. Ainsi, les terrains constituant une partie ou une continuité évidente d'ensembles agricoles ou boisés plus vastes, n'ont pas été considérés comme des "dents creuses" ;
   - des critères quantitatifs, venant préciser ou abonder les critères décrits précédemment : une façade sur voie ne dépassant pas selon le contexte 40 à 50 mètres, et une superficie ne dépassant pas selon le contexte 4000 à 5000 m² d'un seul tenant. Au-delà de ces tailles ou superficies, il a été considéré que le terrain concerné constituait une rupture dans l'urbanisation existante et/ou un espace potentiellement d'intérêt pour l'exploitation agricole ou le maintien d'espaces naturels de proximité.

2. **Les terrains non bâtis compris dans les opérations de lotissements autorisées,** c'est à dire des espaces qui ne peuvent plus être considérés comme ayant une vocation agricole ou naturelle, et des "lots" qui bénéficient d'une cristallisation de leurs droits à construire.

3. **Les parties potentiellement mutables par division parcellaire de terrains déjà bâtis,** considéré au regard :
   - de leur positionnement, notamment leur possibilités d'accroches aux voies et réseaux publics existants, ce qui conduit à exclure les parties de terrains en "arrières plans" pour lesquels la création d'une nouvelle desserte apparaît peu probable,
   - de leur configuration, avec des superficies minimales d'environ 500 m^2 en contexte urbain dense, d'environ 800 m^2 en contexte urbain de moyenne densité, et d'environ 1500 m^2 en contextes peu denses et non desservis par l'assainissement collectif,
   - le cas échéant d'informations fournies par les communes quant à leur connaissance des contextes locaux.

Cette évaluation des capacités de densification a pour but de fournir **un éclairage sur les évolutions possibles d'espaces résidentiels déjà urbanisés sur le territoire communautaire, hors consommations nouvelles d'espaces agricoles, naturels ou forestiers**.

Elle ne peut toutefois être considérée comme une évaluation fixe et précise, car il est souvent difficile de fixer des limites claires et constantes entre des espaces à considérer comme déjà bâtis en périphérie des villes et bourgs, et ceux réellement disponibles à la construction, ceci pour plusieurs raisons :

- une grande partie des espaces ruraux du territoire ont connu dans le passé une urbanisation extensive et souvent fragmentée, dont le caractère "*déjà bâti*" (au sens du Code de l'Urbanisme) et encore constructible (au regard des orientations fixées par le SCOT) est soumis à l'interprétation.

  Dans le cas présent, il a été considéré qu'un petit ensemble de maisons (généralement moins de 8) très peu dense et sans organisation particulière constituait du bâti "isolé" ne pouvant générer des "dents creuses".

  A l'inverse, les secteurs d'urbanisation linéaire, courants sur le territoire, qui apparaissaient suffisamment constitués et former des entités claires au regard des espaces agricoles ou boisés environnants, ont été pris en compte comme pouvant être potentiellement densifiés par occupation de terrains non bâtis dans leur enveloppe ou par redécoupage parcellaire ;

- l'urbanisation partielle constatée sur de très nombreuses grandes parcelles dans les secteurs ruraux et périurbains rendant dans une certaine mesure aléatoire l'évaluation des possibilités de redivision foncière. Ces redivisions dépendent en effet des contraintes techniques très locales (réseaux électriques, d'eau potable, de dessertes de fonds de parcelles …), et plus globalement de choix individuels de propriétaires dans la gestion et la valorisation d leur patrimoine foncier.

- Enfin, le nombre très important d'autorisations de lotir ou de construire pour l'habitat délivrés annuellement à l'échelle de 31 communes rend complexe l'actualisation régulière des informations, dans le temps dédié aux études sur le PLUi. Les capacités évaluées correspondent ainsi à "une image" des espaces bâtis sur l'Agglomération en milieu d'année 2016.

Exemples de terrains pris en compte dans les capacités de densification des espaces déjà bâtis sur l'Agglomération d'Agen

densification potentielle en dent creuse

densification potentielle par division parcellaire

Les capacités "brutes" de densification des espaces déjà bâtis à des fins d'habitat ont ainsi été évaluées au total à environ 135 ha sur les 31 communes de l'Agglomération, dont :

- environ 101 ha en occupation de terrains non bâtis interstitiels ("dents creuses") ou en occupation de terrains encore non bâtis dans les opérations de lotissements autorisées,
- environ 34 ha en divisions parcellaires de terrains déjà partiellement bâtis.

Cette capacité "brute" se répartit comme suit par grande entité de l'Agglomération d'Agen :

	Capacités brutes en occupation de "dents creuses" et de terrains libres d'opérations (ha)	Capacités brutes en divisions parcellaires (ha)	Total des capacités brutes de densification évaluées (ha)
Pôle urbain RD	35,5	7,4	**42,9**
Pôle urbain RG	26,1	11,9	**38,0**
Polarités rurales	14,3	4,0	**18,3**
Territoires ruraux Nord	10,7	3,8	**14,5**
Territoires ruraux Sud	14,3	6,9	**21,3**
TOTAL	**101,0**	**34,0**	**135,0**

Pôle urbain rive droite : Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Colayrac, Foulayronnes, Lafox, Pont du Casse
Pôle urbain rive gauche : Brax, Estillac, Le Passage, Roquefort, Ste Colombe
Polarités rurales : Astaffort, Caudecoste, Laplume, Layrac
Territoires ruraux Nord : Bajamont, St-Caprais-de-Lerm, Sauvagnas, St-Hilaire-de-Lusignan, St Pierre de Clairac
Territoires ruraux Sud : Aubiac, Cuq, Fals, Marmont-Pachas, Moirax, St-Nicolas-de-la-Balerme, St-Sixte, Sauveterre-Saint-Denis, Sérignac-sur-Garonne

Dans l'optique de son intégration dans les choix du PLUi comme réponse aux besoins futurs d'accueil résidentiel, cette capacité "brute" devra toutefois être pondérée pour tenir compte :

- de la non mise sur le marché foncier de certains terrains en "dents creuses" (pondération envisagée de 15% sur 10 ans),
- du caractère hypothétique des décisions de redivisions parcellaires (pondération envisagée de 50% sur 10 ans).

Après application de ces coefficients de pondération, les capacités potentielles sont évaluées à un total d'environ 103 ha, et se répartissent comme suit :

	Capacités potentielles en occupation de "dents creuses" et de terrains libres d'opérations (ha)	Capacités potentielles en divisions parcellaires (ha)	Total des capacités potentielles de densification évaluées (ha)
Pôle urbain RD	30,2	3,7	**33,9**
Pôle urbain RG	22,2	5,9	**28,2**
Polarités rurales	12,2	2,0	**14,1**
Territoires ruraux Nord	9,1	1,9	**11,0**
Territoires ruraux Sud	12,2	3,5	**15,6**
TOTAL	**85,8**	**17,0**	**102,8**

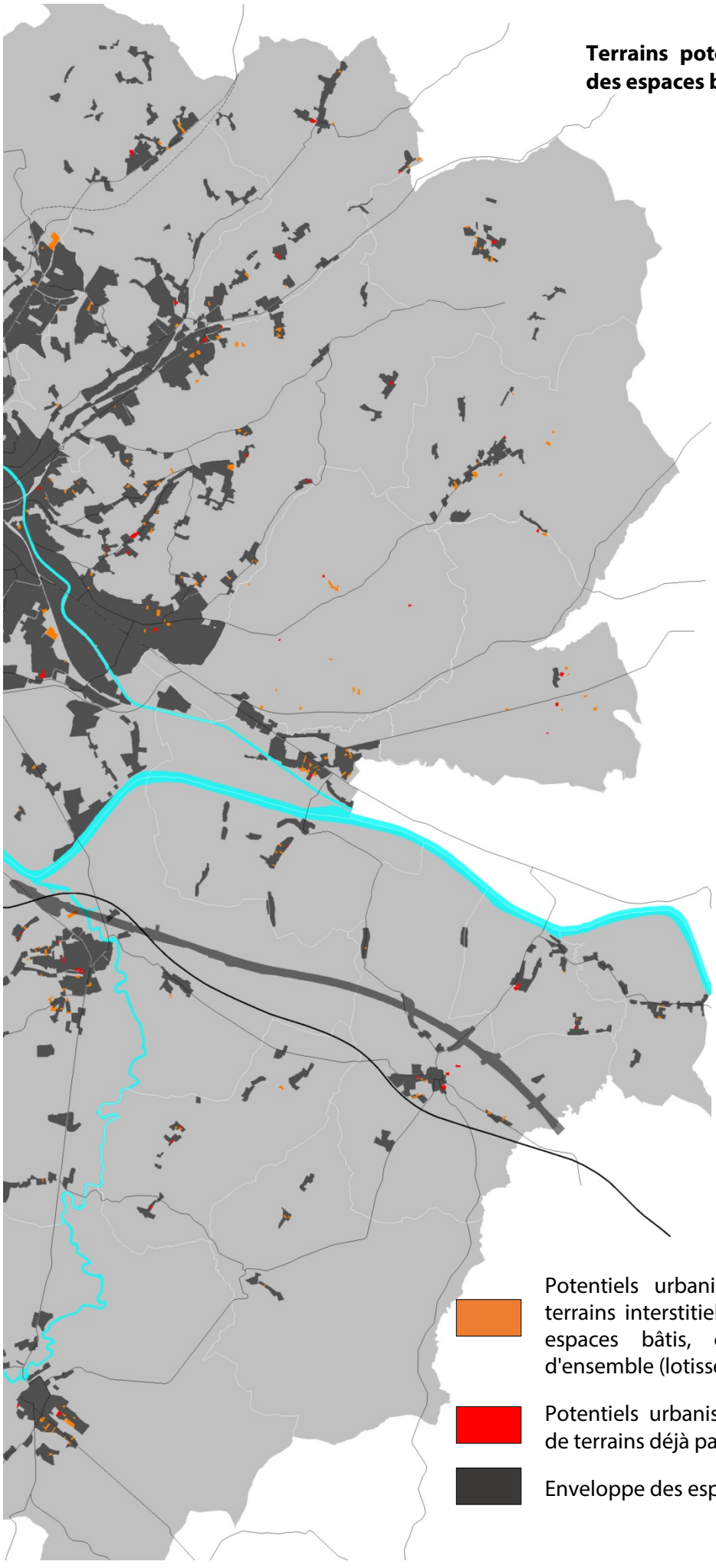
Terrains potentiels de densification des espaces bâtis (partie Ouest)

Potentiels urbanisables pour l'habitat sur des terrains interstitiels ("dents creuses") au sein des espaces bâtis, et au sein des opérations d'ensemble (lotissements) en cours de réalisation

Potentiels urbanisables par divisions parcellaires de terrains déjà partiellement bâtis

Enveloppe des espaces déjà bâtis

Terrains potentiels de densification des espaces bâtis (partie Est)



Potentiels urbanisables pour l'habitat sur des terrains interstitiels ("dents creuses") au sein des espaces bâtis, et au sein des opérations d'ensemble (lotissements) en cours de réalisation

Potentiels urbanisables par divisions parcellaires de terrains déjà partiellement bâtis

Enveloppe des espaces déjà bâtis

C. LES SITES POTENTIELS DE MUTATIONS ET DE RENOUVELLEMENT D'ESPACES DEJA BATIS

En dehors des sites d'opérations déjà engagées, tels que les sites de ZAC à vocation mixte à Agen - Donnefort et de ZAC à vocation économique à Castelculier – Carbounères, **plusieurs sites déjà bâtis représentant un potentiel de mutations et de renouvellement urbains** ont été identifiés sur le territoire de l'Agglomération d'Agen.

Commune	Site	Superficie	Potentiel de mutation
Agen	Site ERDF	env. 3 ha	Site positionné en entrée Est de la ville (av. Henri Barbusse), à reconvertir après départ de l'occupation actuelle. Potentiel envisagé d'une 60aine de logements, à confirmer
Boé	Brimont	env. 7 ha	Site d'ancienne activité industrielle située dans le prolongement de la ZI du Coupat entre Canal et voie ferrée. Possible pollution des sols à traiter. Site envisagé pour une vocation économique future
Boé	Tournadel	env. 3 ha	Site limitrophe au débouché de la liaison Beauregard – RD813. Anciennes emprises militaires (dépôt d'essence des armées, nécessitant des travaux de dépollution. Site envisagé pour une vocation économique future
Bon-Encontre	Varennes	env. 6 ha	Site d'ancienne activité industrielle et de terrains ou bâti (silos) délaissés, et qui a fait l'objet de travaux de dépollution et d'une levée des réserves portant sur ces problématiques de pollution. Site envisagé pour une vocation habitat en partie sud (sur environ 2,5 ha) avec un potentiel évalué de 50 à 75 logements, et une vocation économique ou mixte en partie nord
Bon-Encontre	Gramont	env. 2 ha	Propriété bâtie et boisée de l'Evéché, en bordure de la route de Cazalet, comprenant un bâtiment principal à réhabiliter. Potentiel envisagé d'une 30aine de logements

Commune	Site	Superficie	Potentiel de mutation
Le Passage	Ancienne caserne SDIS	3800 m²	Site de l'ancienne caserne SDIS en bordure de la route des Pyrénées. Terrains propriété de l'Agglomération d'Agen. Vocation à déterminer, en tenant compte de la proximité immédiate des ateliers municipaux
Foulayronnes	Anciennes archives départementales	env. 1,1 ha	Vaste immeuble actuellement non occupé. Possibilité et potentiel de reconversion de l'immeuble à étudier
Laplume	Site de la Gendarmerie	env. 0,6 ha	Décision de déménagement de la Gendarmerie qui devrait être prise d'ici la fin 2016 (sur Laplume ou Astaffort) Réhabilitation envisagée avec création possible d'une 10aine de logements
Caudecoste	Ancienne activité	6500 m²	Site d'une ancienne activité artisanale à l'entrée du bourg. Vocation habitat souhaitée, sous réserve des contraintes de dépollution préalable du site
Caudecoste	Château de Beaujardin	3700 m² (partie bâti)	Château inoccupé et dégradé. Souhait communal d'hébergements spécifiques (type RPA).

En dehors de ces sites spécifiques, les potentiels de mutations et de renouvellements se situent dans 2 types d'espaces :

- les cœurs de ville d'Agen et du Passage, par des actions ciblées de reconversion d'emprises bâties délaissées,

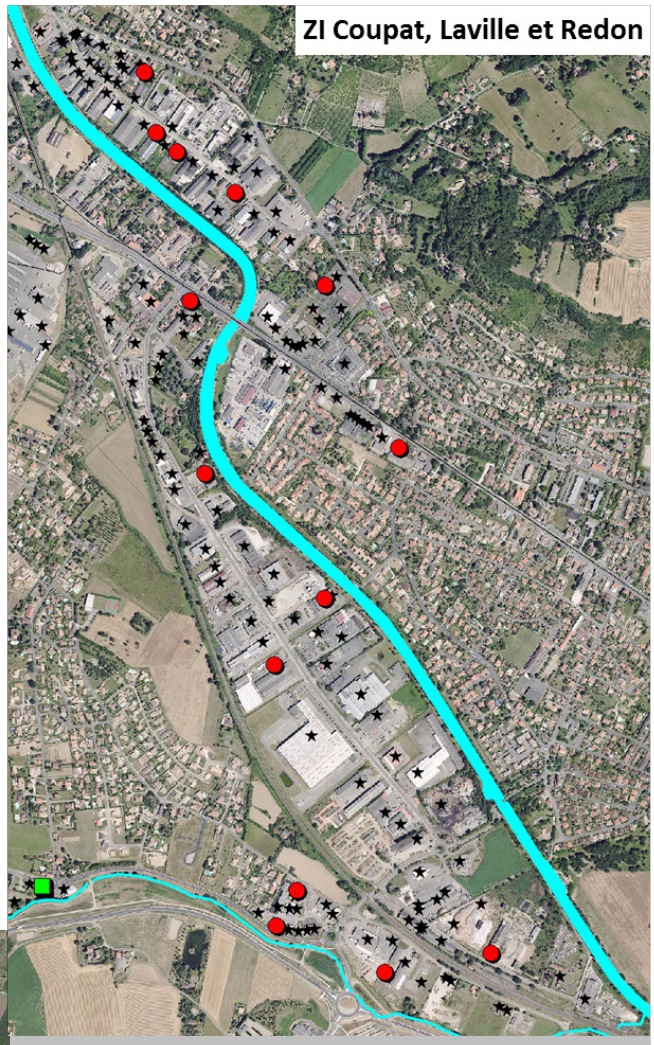
- Les zones économiques anciennes en rive droite (Agen sud, Boé nord, Bon-Encontre, Castelculier), par la reprise en main des locaux durablement vacants.

  Un premier repérage de locaux vacants dans ces secteurs d'activités a été réalisé à partir de données 2014-2015 constitués par la DDT47, qui sera à préciser et à actualiser.

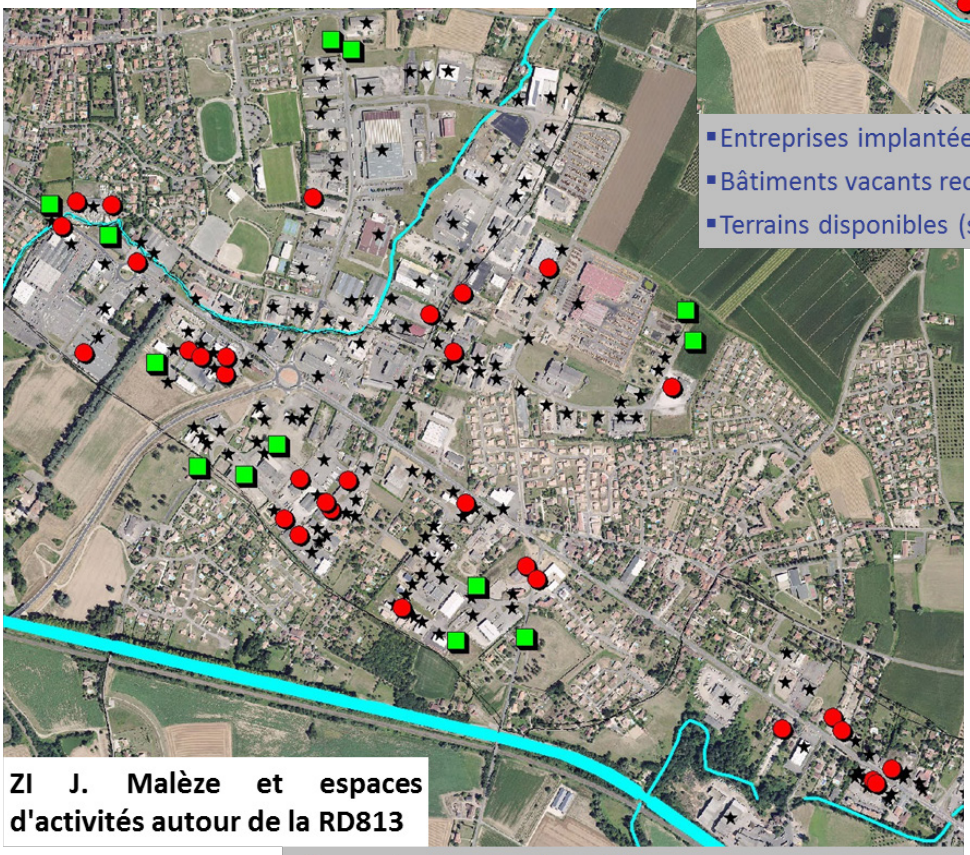
Sites de bâtiments vacants identifiés (recensement 2014-2015

Terrains de disponibilité potentielle (sous réserve des aléas naturels ou technologiques)

ZI Coupat, Laville et Redon



- Entreprises implantées : 137
- Bâtiments vacants recensés : 14 (9 %)
- Terrains disponibles (selon limites des zones PLU) : 0



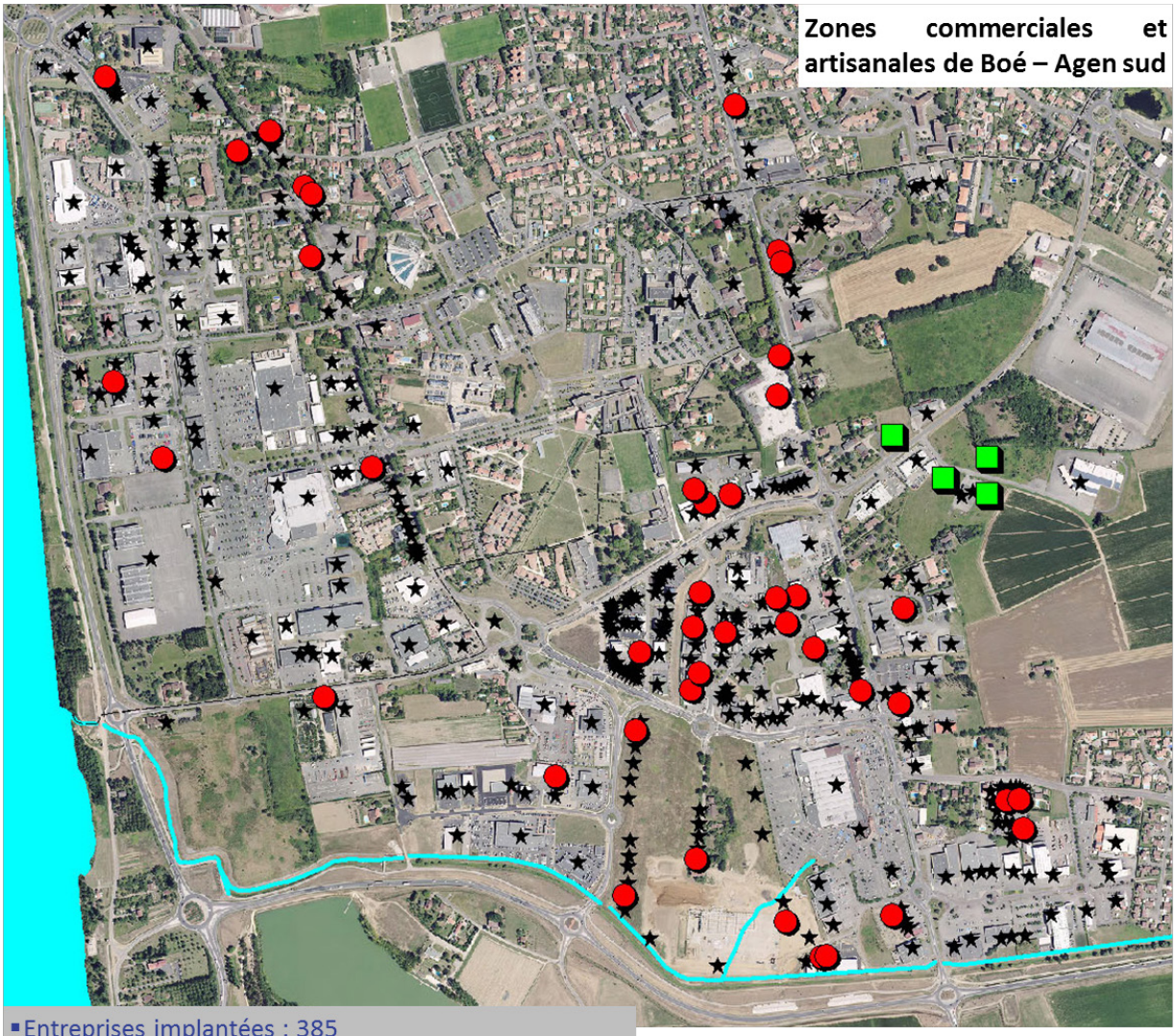
ZI J. Malèze et espaces d'activités autour de la RD813

- Entreprises implantées : 162
- Bâtiments vacants recensés : 31 (16 %)
- Terrains disponibles (selon limites des zones PLU) : 13

Sites de bâtiments vacants identifiés (recensement 2014-2015

Terrains de disponibilité potentielle (sous réserve des aléas naturels ou technologiques)

Zones commerciales et artisanales de Boé – Agen sud



- Entreprises implantées : 385
- Bâtiments vacants recensés : 42 (10 %)
- Terrains disponibles (selon limites des zones PLU) : 4

VI.SYNTHESE

Atouts	Faiblesses
▪ *Une agglomération dont la population progresse, un bassin d'habitat et d'emploi attractif sur la vallée de la Garonne* ▪ *Un parc de logement globalement équilibré à l'échelle de l'agglomération entre propriétaires occupants et locataires.* ▪ *Des projets de construction de nouveaux logements sociaux sur la majeure partie des communes* ▪ *3 bailleurs sociaux en capacité de produire sur l'ensemble du territoire et de s'adapter aux différents contextes urbains et ruraux* ▪ *Des actions volontaristes engagées en matière de renouvellement urbain et de reconquête du parc ancien et vacant* ▪ *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 sous-utilisé pouvant offrir une nouvelle source de revenus pour un adaptation du logement ou autre projet résidentiel*	▪ *Des évolutions démographiques depuis 1990 qui mettent en évidence une baisse du poids de la ville centre et du cœur d'agglomération* ▪ *Une périurbanisation qui se poursuit à un rythme important, et selon un mode de production de logement très consommateur d'espace* ▪ *Des disparités marquées dans le profil des ménages des différentes communes, en termes de structure par âge, de catégories socioprofessionnelles et de revenus des ménages.* ▪ *Des répartitions des logements locatifs, privés et sociaux, déséquilibrées entre Agen fortement dotée, les communes SRU dotées mais déficitaires et les communes périphériques de la rive gauche peu dotées pour lesquelles la diversification résidentielle constitue un enjeu important* ▪ *Des parcs de logements vacants qui progressent sur plusieurs communes, du fait de la production de produits défiscalisés (développement d'une offre inadaptée) mais également en raison de problèmes structurels (logements anciens et dégradés)* ▪ *Une augmentation de la population âgée prévisible (génération du papy-boom) qui va induire des besoins nouveaux en matière d'habitat et de services*

Enjeux et besoins répertoriés

- *Reconquête du parc vacant, vétuste et indigne dans le centre d'Agen en les centres anciens*
- *Renforcement et équilibrage de l'offre en logements locatifs et sociaux*
- *Production de formes d'habitat privilégiant le renouvellement urbain, la valorisation du parc existant*
- *Développement de formes d'habitat plus économes, adaptées aux capacités financières des ménages et moins consommatrices d'espaces*
- *Engagement d'actions publiques au service de l'habitat (maîtrise foncière, soutien à la reconquête du parc ancien et vacant, à la production d'offre abordable…)*
- *Prise en compte des effets et des différents besoins induits par le vieillissement de la population*

CHAPITRE 2 :
Activités économiques et Emploi

I. RAPPEL DES CADRAGES SUPRA TERRITORIAUX

A. LE SCHEMA ECONOMIQUE DEPARTEMENTAL (SDE 47)

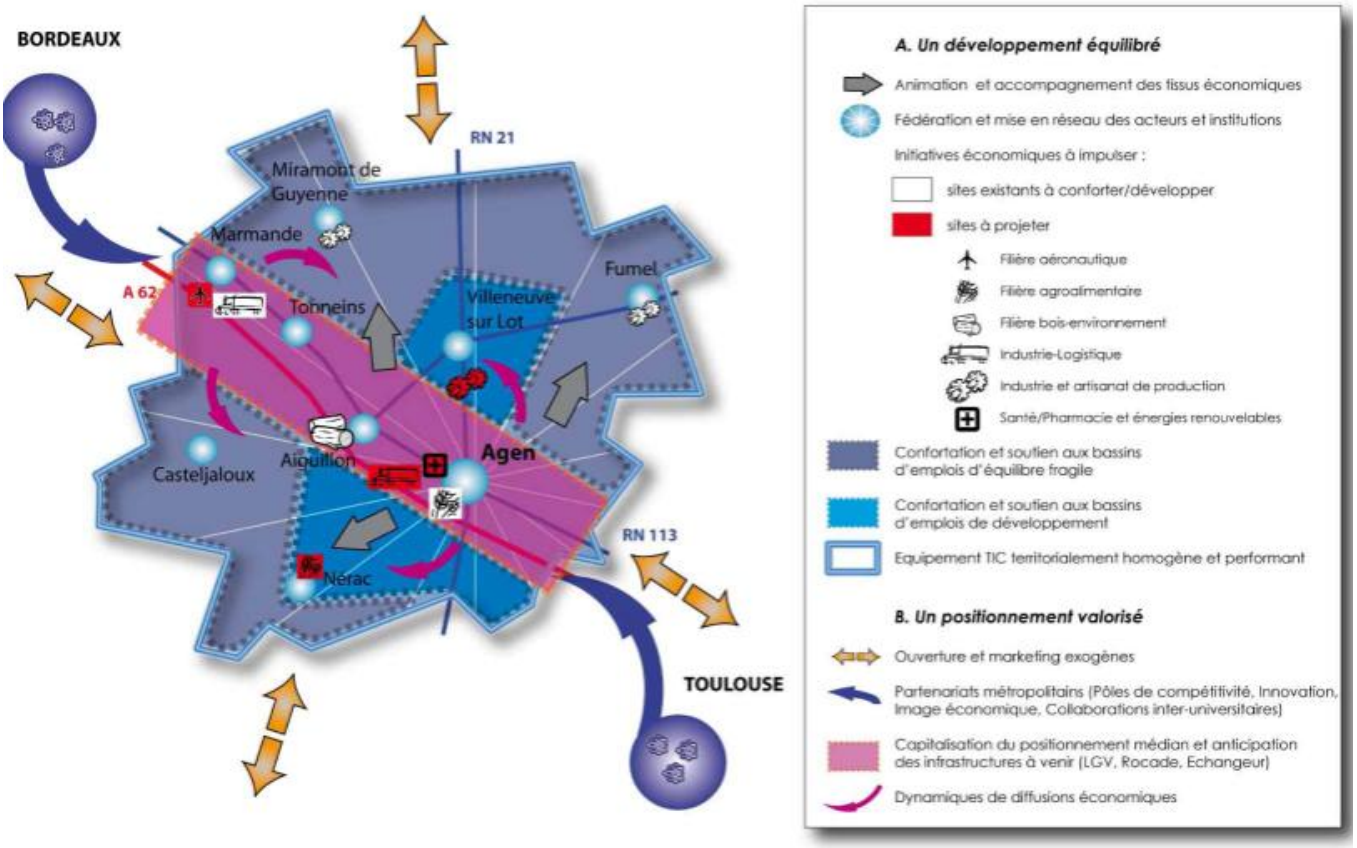
Acté en 2009, l'objectif du schéma de développement économique du Lot-et-Garonne est d'établir une position stratégique de l'économie départementale et de définir les outils d'accompagnement de l'économie selon 3 axes :

- les infrastructures et le foncier,
- les secteurs d'activités et les filières,
- l'organisation des acteurs.

Au regard du positionnement du département, la stratégie économique à mettre en place à l'échelle départementale implique de :

- valoriser la position médiane, le long de l'axe Garonne sur l'A62 entre Bordeaux et Toulouse,
- améliorer un désenclavement nord-sud RN 21,
- parfaire un maillage routier interne,
- anticiper et préparer les territoires.

Scénario 2 : Le développement prospectif volontariste



Le diagnostic du SDE 47 fait ressortir que le Pays de l'Agenais (dans lequel s'inscrit l'Agglomération d'Agen), est en expansion. C'est là où[1] « la dynamique et l'activité économiques sont les plus notables, avec des fleurons en termes agroalimentaire (Delpeyrat, Bigard, Méricq, …) de santé/ chimie/ nutrition (BMS, de Sangosse, …) et de logistique (TFE, …), confortés par la présence attractive de l'Agropole (zone économique dédiée à l'industrie agro-alimentaire, pépinière d'entreprises, …) ».

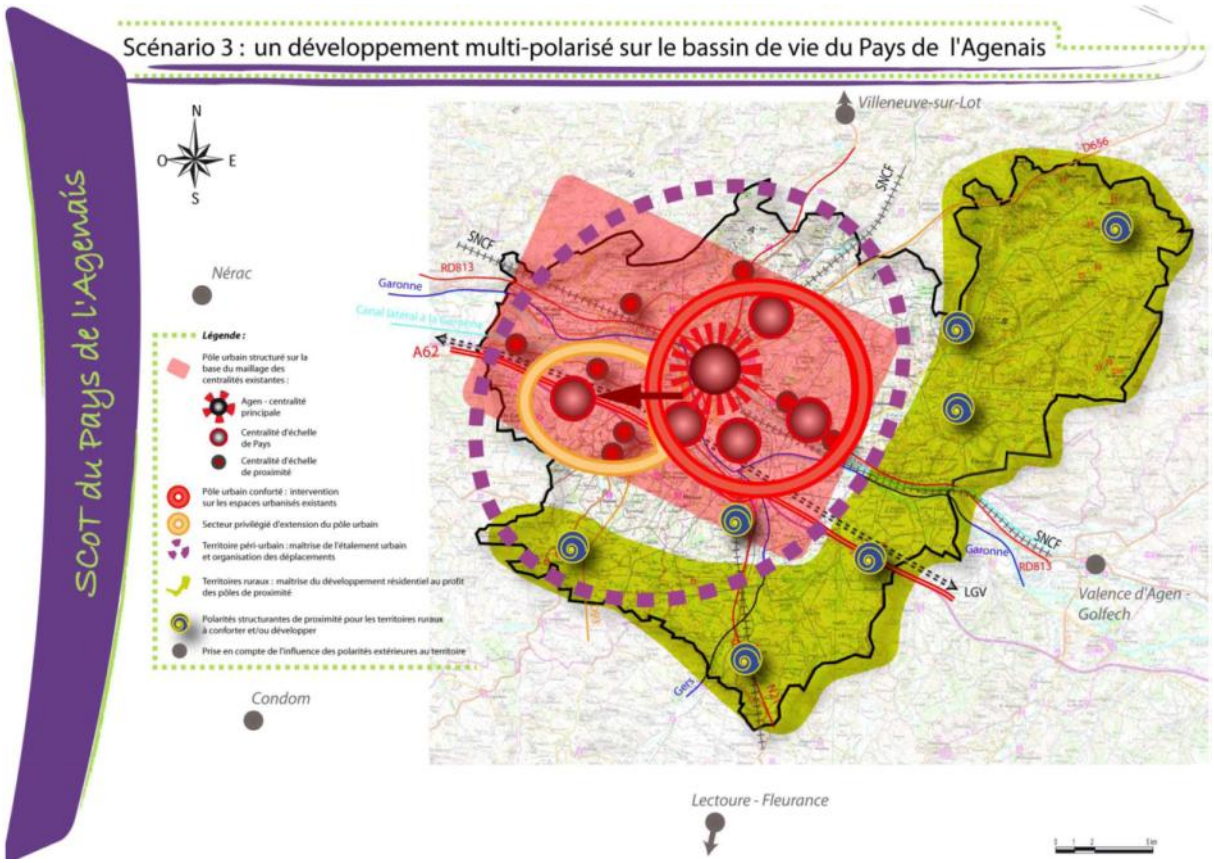
Le scénario de développement économique choisi par le département et exposé ci-dessus place l'Agglomération d'Agen dans un secteur d'enjeu, de capitalisation du positionnement médian et d'anticipation des infrastructures à venir (LGV, échangeurs, …). Ce schéma inscrit également l'objectif de conforter le site Agropole et plus largement la filière agroalimentaire existante ainsi que de créer un nouveau site destiné à développer les filières industrie/ logistique et santé/ pharmacie et énergies renouvelables. Le SDE 47 souligne la nécessité de structurer les zones d'activités avec la mise en place de zones qualitatives départementales d'intérêt régional (35ha + label) et des zones départementales d'équilibre territorial (10 ha + règlement de zone).

[1] *Source : SDE 47*

B. LE CADRAGE ETABLI PAR LE SCOT DU PAYS DE L'AGENAIS

1. LA STRATEGIE A L'ECHELLE DU PAYS DE L'AGENAIS

Le parti d'aménagement retenu dans le cadre du SCOT est la voie d'un développement multi-polarisé par territoires du bassin de vie de l'Agenais.



En termes de cadrage économique, l'ambition de positionner le Pays de l'Agenais comme pôle régional du Grand Sud-Ouest se décline en 6 points :

- Accueillir, programmer de nouvelles infrastructures et optimiser la desserte existante
- Le SCOT entend renforcer l'accessibilité du Pays de l'Agenais pour faciliter les échanges avec l'extérieur (rôle des principales infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et numérique) et à l'intérieur du territoire (LGV, gare LGV, liaisons ferroviaires régionales, pont de Camélat, échangeurs autoroutier A62, maintien aéroport Agen-La Garenne, ….
- Cf. chapitre relatif aux déplacements qui précise les projets en terme d'infrastructures de transport en cours et à venir à court, moyen et long terme sur le territoire de l'Agglomération.
- Mettre en œuvre une politique économoique territoriale « ouverte »
- Il s'agit concrètement de mettre en place un réseau de partenariat et d'association de « réseau économique territorial » avec les villes « polarisées » par Agen pour pouvoir assumer une interface économique interrégionale, entre Bordeaux et Toulouse.

- **Mettre en œuvre une politique économoique territoriale « ouverte »**

L'activité économique et l'emploi se localisent en privilégiant les secteurs urbains et les zones d'activités économiques. Les secteurs urbains accueillent une grande diversité d'activités artisanales, commerciales et des services à la personne et aux entreprises. Les zones d'activités accueillent des entreprises dont l'activité n'est pas compatible avec une implantation en ville et la proximité d'habitat. Ces secteurs d'activités doivent maintenant impérativement répondre aux nouvelles exigences environnementales. Le SCOT créé les conditions de ce développement de manière durable en proposant une politique de localisation des activités économiques en fonction de leurs caractéristiques, de leurs besoins, des choix de localisation de l'habitat et de l'environnement.

Les objectifs stratégiques du SCOT sont notamment :

✓ **<u>Développer une nouvelle offre foncière</u>** :

- aux portes de l'Agglomération et autour des nœuds intermodaux A62, LGV, RN21, aéroport, canal des Deux Mers, et sur certains pôles du territoire (TAG à sainte-Colombe). Cette nouvelle offre foncière vise à accueillir les activités de logistique, de production industrielle, tertiaires et les activités de recherche & développement.

- sur certains pôles du territoire : pour accueillir les activités artisanales et de services de proximité, les activités agronomiques, agroalimentaires et les activités d'extraction de granulat.

✓ **<u>Economiser l'espace</u>** :

Il s'agit ici de réfléchir à l'optimisation, la densification et la requalification des sites existants et de favoriser le renouvellement et la mutation des sites (MIN, …). Il s'agit également d'implanter des activités tertiaires au cœur des espaces urbains desservis par les transports en commun et au sein des espaces urbanisés

- ✓ **<u>Aménager de manière qualitative les espaces d'accueil d'activités économiques</u>** :

Les futurs sites d'activités économiques doivent intégrer une réflexion en termes d'aménagement qualitatif et durable. Ils doivent aussi assurer une mixité des fonctions (habitat, équipements, économie), notamment pour l'implantation des activités tertiaires qui génèrent peu de nuisances.

Les sites existants doivent faire l'objet d'une réflexion sur leur requalification pour revaloriser le potentiel existant avant d'aménager de nouvelles zones, notamment dans le but de gérer de manière économe le foncier.

- **Conforter les pôles économiques structurants du territoire**

Le SCOT cible spécifiquement plusieurs pôles et filières structurants et porteurs sur le territoire intercommunal dont l'objectif est de les conforter et de les développer. Les sites identifiés sont :

- l'Agropole (industrie agroalimentaire),
- le pôle de justice (ENAP, tribunaux, …),
- le pôle santé/ pharmacie (BMS, institut de la Garonne qui propose une offre technologique aux PME/PMI dans le domaine pharmaceutique, …),
- le pôle fret/ transports/ logistiques, pôle éco-construction (ZAC Donnefort à Agen),
- le pôle énergie renouvelable (photovoltaïque).

- **Affirmer et conforter le Pays de l'Agenais en tant que pôle régional de formation et d'enseignement supérieur**

Le Pays de l'Agenais s'engage dans une démarche visant à favoriser l'innovation, la recherche & développement et l'ingénierie. Cette stratégie a pour ambition de :

- capitaliser et développer l'économie de la connaissance dans le domaine de la recherche & développement,
- développer les formations techniques supérieures,
- favoriser l'innovation et le développement de passerelles entre la recherche et l'industrie,
- favoriser la création et l'implantation de jeunes entreprises dynamiques et économiquement viable.

Dans ce cadre, les objectifs du SCOT sont de proposer et soutenir le développement d'une offre immobilière variée permettant l'accueil et le démarrage de structures de formation, d'enseignement supérieur et de recherche, en lien avec la stratégie de développement économique.

- **Mettre en œuvre la stratégie de développement touristique autour de l'itinérance**

Il s'agit de mettre en œuvre un Schéma Local d'Organisation Touristique (SLOT) qui définit les modalités de collaboration entre la Région, le département et le Syndicat Mixte du Pays de l'Agenais. Ce schéma a pour but de structurer l'offre du Pays de l'Agenais et de perfectionner l'organisation touristique du territoire autour de deux grands axes :

- un axe « produit/ filière » : structuration d'une offre autour d'une thématique phare, identifiée comme fédératrice pour le territoire,

- un axe organisation touristique : organiser un maillage entre les offices de tourisme et syndicats d'initiatives

Dans ce cadre, les objectifs du SCOT sont de :

- valoriser le potentiel touristique de la partie Est du territoire de l'Agenais (structures d'hébergements, hôtellerie de plein air, …,

- valoriser le tourisme d'affaire notamment sur le pôle urbain,

- conforter et développer les grands équipements touristiques (Walibi, Villascopia, …),

- valoriser le potentiel que représente la Garonne en réconciliant la Ville et le fleuve, notamment par la reconversion et le réaménagement des berges,

- développer les liens entre le canal latéral de la Garonne et les coteaux, comme éléments forts d'accès à la nature,

- accompagner la reconversion des anciennes carrières et gravières sur le territoire, vers des projets touristiques de loisirs (à l'image de la ferme pédagogique Trotte lapin à Moirax).

2. LES PRESCRIPTIONS DU SCOT EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le SCOT impose une programmation en matière de potentiel foncier de développement économique en distinguant deux grandes catégories de zones d'activités : celles d'intérêt départemental et/ ou interdépartemental et les autres, d'intérêt local.

Les 4 sites ciblés en tant que zones économiques d'intérêt départemental et/ ou interdépartemental, sont tous en projet sur l'Agglomération à des états plus ou moins avancés.

Pour ce qui est de la programmation des autres sites de développement économique, le SCOT précise une enveloppe foncière pour « finaliser les zones d'activités » mais ne les identifie pas spatialement.

D'ores et déjà, on peut en conclure que les sites d'activités inscrits dans les différents documents d'urbanisme qui sont vierges de toute construction et non attenants à une zone d'activité existante ne sont pas compatibles avec le SCOT.

Les tableaux suivants sont des extraits du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT qui expose la programmation imposée :

Le SCoT impose la programmation suivante : est identifié ci-dessous, le potentiel foncier de développement économique à destination des zones d'activités économiques de positionnement départemental et/ou interdépartemental :

Zones Stratégiques de positionnement départemental et/ou interdépartemental	en projet (ha)	Restant à finaliser (ha)	2013-2018	2019-2024	2025-2030	Hiérarchisation des ZAE
ZAC de **Foulayronnes**		5,5	5,5			2
ZAC de Donnefort **(Agen)**		4	4			2
Agropole 3 **(Estillac)**		13	13			2
TAG **(Ste-Colombe-en-Bruilhois)**	212		50 à 60 ha	à définir ultérieurement	à définir ultérieurement	1
TOTAL	**212**	**22,5**	**77,5**	**0**	**0**	

L'ouverture des capacités d'accueil des ZAE sur les phases 2 et 3 est conditionnée à la réalisation, à chaque phase d'évaluation du SCoT, d'une étude de densification et de renouvellement des ZAE existantes. Il est rappelé que cette prescription n'interdit pas les créations /extensions de ZAE, mais qu'il s'agit d'expliquer pourquoi il est pertinent de réaliser ces projets, et notamment les limites ou difficultés rencontrées pour densifier l'existant. Il est également précisé que la zone de Donnefort correspond à la requalification d'un site urbain.

Est identifié ci-dessous le potentiel foncier de développement économique de proximité plutôt à vocation artisanal sans exclure les activités industrielles de petite ou moyenne taille :

Agglomération d'Agen (29 communes)	ZAE restant à finaliser (en ha)	Possibilité de développement économique sur la phase 1 (2013/2018) en ha
TOTAL	18,5	18,5

Communauté de Communes Porte d'Aquitaine en Pays de Serres	restant à finaliser	Possibilité de développement économique sur la phase 1 (2013/2018)
TOTAL	6	2
TOTAL pays	**24,5**	**20,5**

Les EPCI et/ou communes isolées pourront aménager tout ou partie des superficies indiquées ci-contre sur la période 2013/2018. Dans le cas où elles n'auraient pas utilisé la totalité des superficies restantes à aménager, elles pourront le répercuter sur les phases 2 et 3 suivantes (2019/2024 et 2025/2030).

L'extension de ces capacités en ZAE en phase 2 et 3 est conditionnée à la réalisation, à chaque phase d'évaluation du SCoT, d'une étude de densification et de renouvellement des ZAE existantes. Il s'agira notamment de justifier la constitution de nouvelles zones au regard de leurs fonctions économiques, des capacités résiduelles des autres zones et des capacités de reconquête d'anciens espaces d'activités inoccupés. Cette évaluation sera à réaliser avant la première évaluation du SCoT dans les documents d'urbanisme ou par une étude spécifique. Il est rappelé que cette prescription n'interdit pas les créations /extensions de ZAE, mais il s'agit d'expliquer pourquoi il est pertinent de réaliser ces projets, et notamment les limites ou difficultés rencontrées pour densifier l'existant.

Les possibilités de développement du foncier à vocation économique sur la période 2013-2018 ont été déterminées en fonction de la croissance démographique estimée en lien avec la stratégie de développement de l'habitat par secteur géographique et prennent en compte les projets prioritaires envisagés par les collectivités.

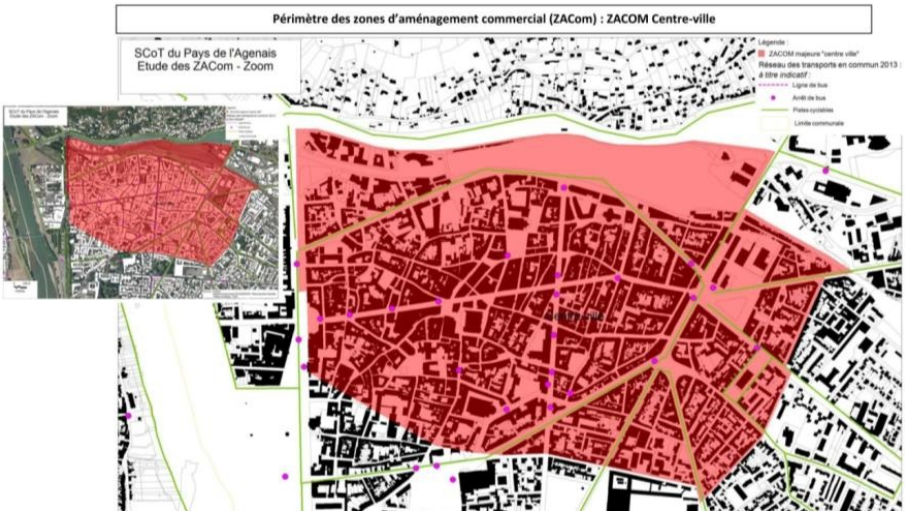
3. ENCADRER ET STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

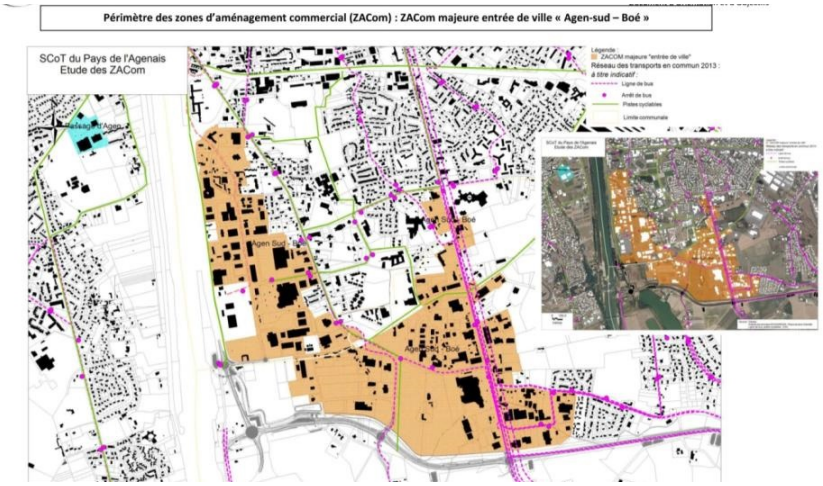
Le SCOT encadre également le développement des commerces, dans l'objectif de bâtir une stratégie commerciale basée sur la multi-polarisation. Pour cela, le SCOT a identifié des pôles d'accueil hiérarchisés et 3 niveaux de commerces qui s'intègrent dans les pôles d'accueil en fonction d'une hiérarchie préalablement définie.

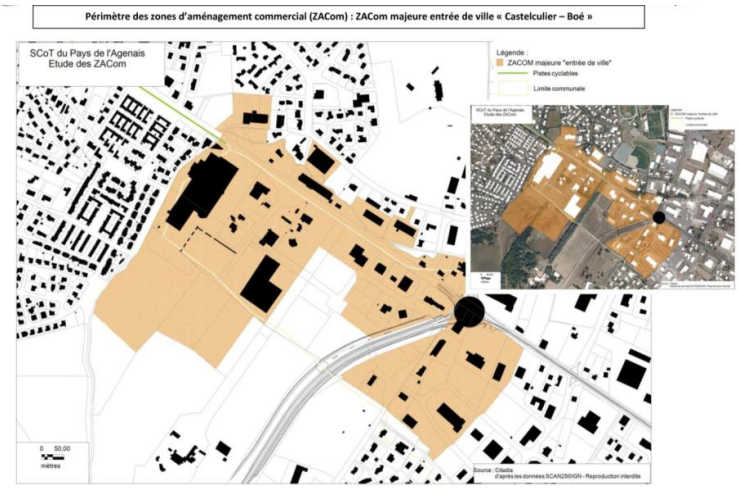
- **Les différents pôles d'accueil de commerces**

✓ **<u>Les ZACOM majeures « centre-ville » et « entrées de ville »</u>**

Elles sont au nombre de 3 sur l'Agglomération et se localisent sur les communes du cœur d'agglomération : Agen, Boé et Castelculier. Ces zones sont vouées à rester les pôles majeurs commerciaux rayonnant au-delà du territoire intercommunal voire départemental par l'accueil des plus grandes superficies d'enseignes commerciales. Les plans ci-après présentent les périmètres de ces ZACOM.

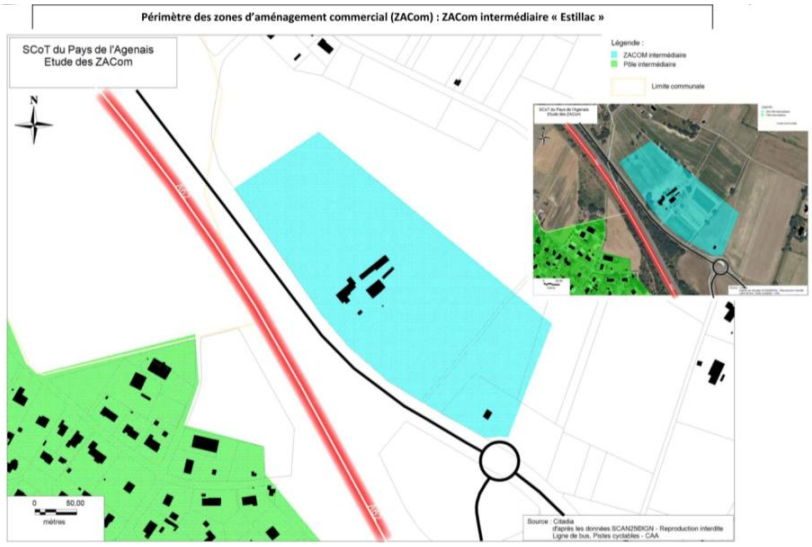


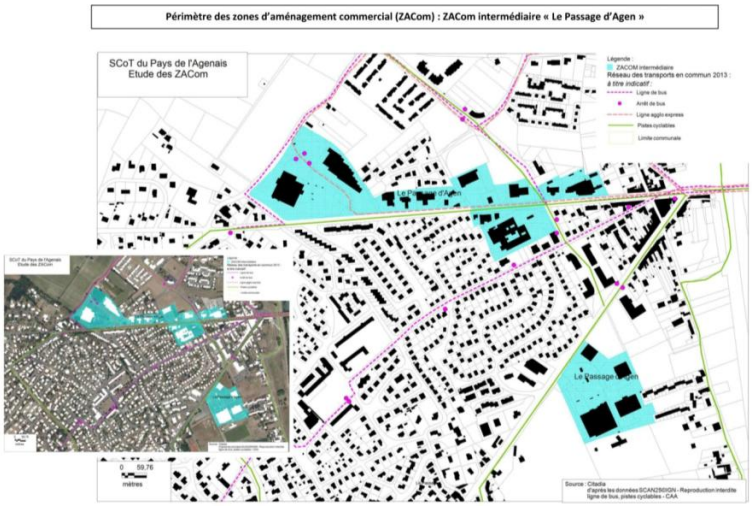


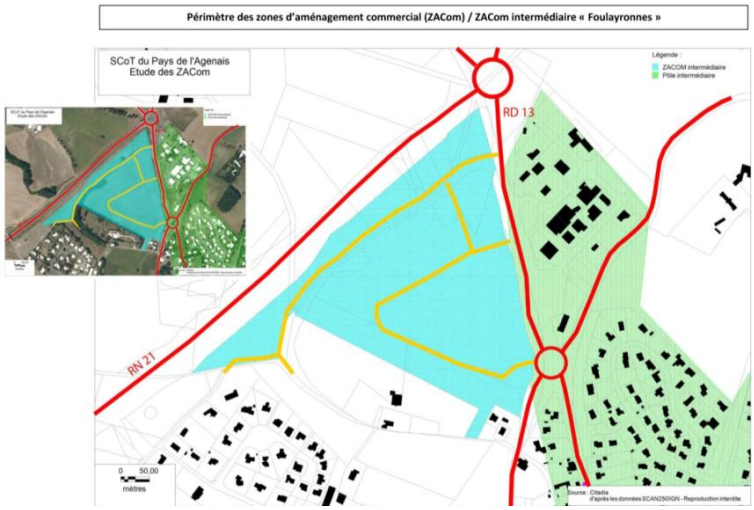


- ✓ **<u>Les ZACOM intermédiaires</u>**

Elles sont au nombre de 4 sur l'Agglomération et se localisent sur les communes de Boé/ Bon-Encontre, Estillac, Foulayronnes et Le Passage. Elles sont vouées à accueillir des activités commerciales de moindre superficie et de rayonnement local. Les plans ci-après présentent les périmètres.

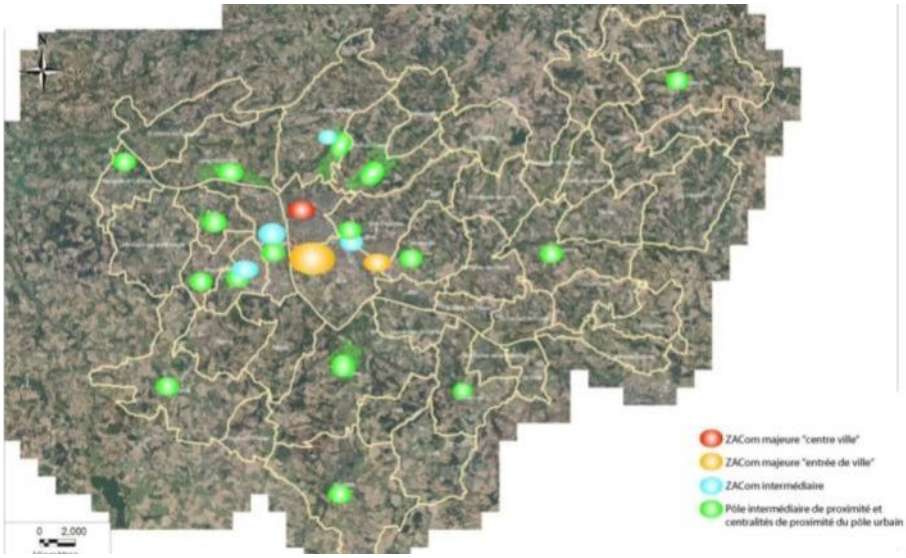






✓ **<u>Les pôles intermédiaires de proximité</u>**

Ils se diffusent au sein du territoire intercommunal et visent à permettre le maintien et/ ou l'extension de pôles commerciaux de proximité. On retrouve ces pôles sur les communes de Sérignac, Colayrac, Foulayronnes, Pont-du-Casse, Castelculier, Bon-Encontre, Brax, Roquefort, Estillac, Laplume, Moirax, Astaffort, Caudecoste.



✓ **<u>Les enveloppes urbaines des communes</u>**

Le SCOT donne une définition précise de la notion d'enveloppe urbaine. Il s'agit d'espaces urbains agglomérés autour du centre-ville ou du centre-bourg ne présentant pas de discontinuité supérieure à 200 mètres environ. A l'intérieur de cette enveloppe urbaine, les activités de commerces peuvent être implantées.

- **Modalités d'accueil des commerces en fonction des pôles identifiés**

Le SCOT précise les types de commerces qui peuvent être implantées selon la hiérarchie des pôles d'accueil commercial présentés ci-avant. Le tableau qui suit récapitule les prescriptions du SCOT en cette matière.

Tableau indicatif traduisant les objectifs et effets attendus en matière d'aménagement commercial

Localisation / Niveau de commerces	Ensemble du territoire	Pôles de proximité	ZACom intermédiaires	ZACom centre-ville	ZACom majeure Entrée de ville
	***Enveloppe urbaine** (*) des communes*	***Enveloppe urbaine** (*) des centralités de proximité du pôle urbain, des polarités structurantes de proximité pour les territoires ruraux ainsi que certaines centralités d'échelle Pays (**)* ***Pont-du-Casse, Ste Colombe, Castelculier, Bon-Encontre, Lafox, Colayrac St Cirq, Estillac, Brax, Foulayronnes, Sérignac, Roquefort, Laplume, Layrac, Astaffort, Caudecoste, Puymirol, La Sauvetat-de-Savères et Beauville***	***Le Passage d'Agen*** ***Bon-Encontre*** ***Estillac*** ***Foulayronnes***	***Agen centre-ville***	***Agen Sud/Boé*** ***Castelculier/Boé***
Commerce de proximité (< 300 m²)	*Oui*	*Oui*	*Oui*	*Oui* ***(à privilégier)***	*Oui* ***(à limiter)***
Commerce intermédiaire (≥ à 300 m² et < 1500 m²)	*Non*	*Oui* *Sous conditions applicables aux commerces intermédiaires*	*Oui* *Sous conditions applicables aux ZACom intermédiaires*	*Oui*	*Oui*
Commerce intermédiaire (≥ à 1500 m² et < 5000 m²)	*Non*	*Non*	*Oui* *Sous conditions applicables aux ZACom intermédiaires*	*Oui* *Sous conditions applicables à la ZACom de centre-ville*	*Oui* *Sous conditions applicables aux ZACom majeures d'entrée de territoire*
Commerce majeur (≥ à 5000 m²)	*Non*	*Non*	*Non*	*Oui* *Sous conditions applicables à la ZACom centre-ville*	*Oui* *Sous conditions applicables aux ZACom majeures d'entrée de ville*

(*) Enveloppe urbaine : L'enveloppe urbaine est constituée d'espaces urbains agglomérés autour du centre-ville ou du centre bourg ne présentant pas de discontinuité supérieure à 200 mètres environ. Elle correspond donc au territoire de la commune présentant une zone bâtie continue (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions. (Elle peut couvrir plusieurs communes contiguës et présentant des continuités urbaines)

(**) Cf. carte du PADD page 10 pour les notions de centralités d'échelle pays, centralités de proximité du pôle urbain et polarités structurantes de proximité pour les territoires ruraux.

II. LES SITES D'ACTIVITES SUR L'AGGLOMERATION

A. LES SITES D'ACTIVITES INSCRITS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Un recensement des sites destinés à accueillir des activités économiques a été établi, à partir des documents d'urbanisme existants. L'objectif est de localiser et cartographier les sites d'accueil pour les activités économiques, existant avant la révision du PLUi sur l'agglomération et de quantifier leurs capacités disponibles.

1. UN FOISONNEMENT DE SITES D'ACCUEIL D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Le recensement effectué fait état de presque 90 sites d'accueil d'activités économiques, représentant environ 1.360 ha occupés ou non (cf. carte). Ces sites sont répartis au sein des communes de l'Agglomération, avec néanmoins une concentration dans un axe centre-sud, de Castelculier à Roquefort. Parmi l'ensemble de ces sites identifiés, on peut préciser que :

- 12 sont de compétences communautaires et le reste de compétence communale,
- 1 site représente un projet majeur «TECHNOPOLE AGEN GARONNE » sur 214,8 ha,
- 4 sites sont identifiés au SCOT du Pays de l'Agenais comme zones stratégiques (TAG, Agropole, Le Rouge et Donnefort),

Seules 7 communes n'ont pas de sites spécifiquement dédiés à l'accueil économique sur leur territoire.

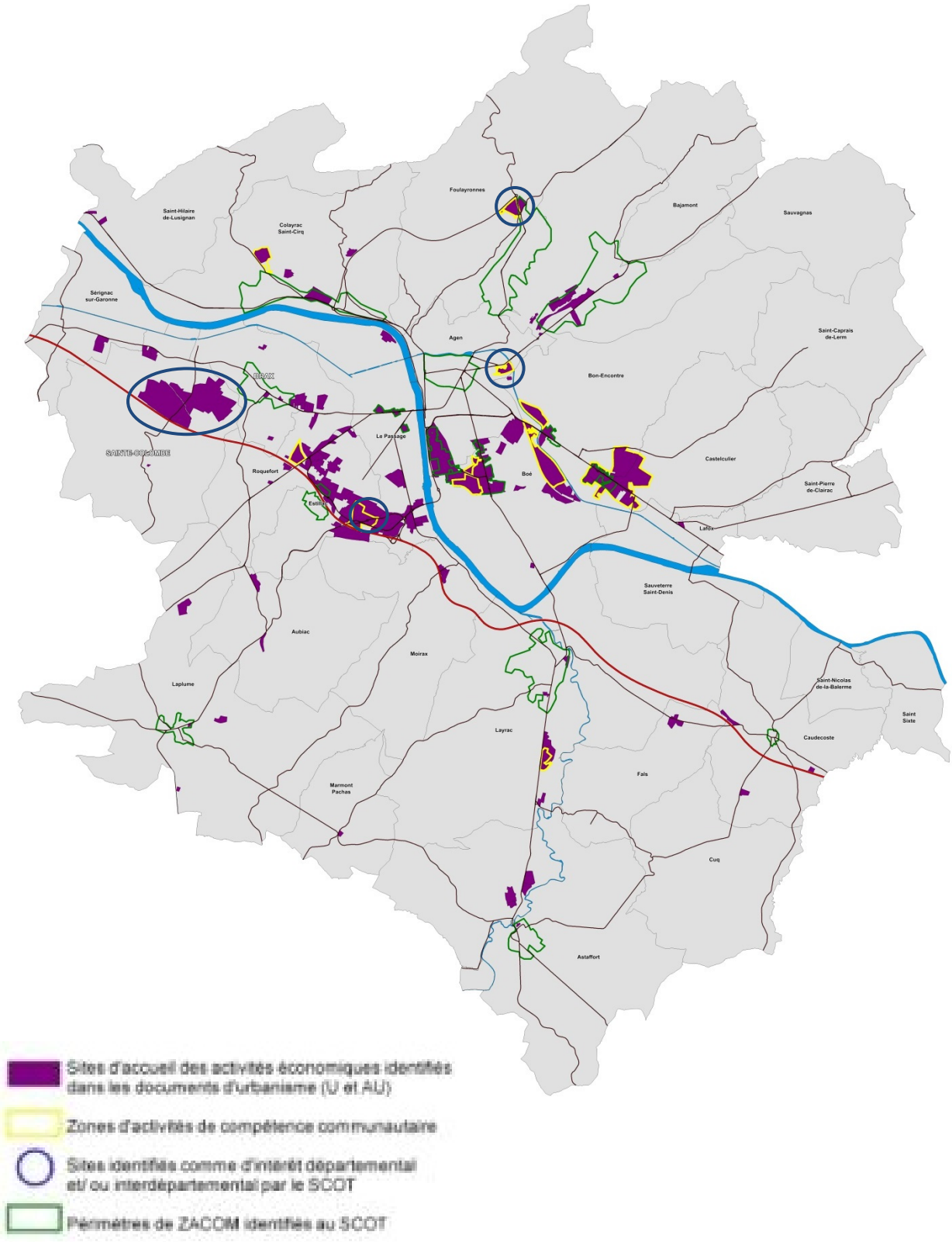
Ce recensement se caractérise par sa diversité des sites : taille, vocation, rayonnement, compétence de gestion. Cette multiplicité de sites d'accueil économiques, pour la majorité sous l'effigie communale, atteste à la fois une capacité potentielle d'accueil qui pourrait être opportune pour le développement économique au sein de l'Agglomération mais peut également générer des difficultés dans l'organisation et l'élaboration d'une stratégie communautaire globale. C'est ce que l'on observe si on analyse plus précisément les vocations d'accueil de ces sites où la tendance à une vocation mixte traduit à la fois une absence de stratégie en amont de la conception et de la commercialisation, mais aussi de la difficulté à appréhender le marché économique et ses tendances sur le long terme.

- **Des sites majoritairement à vocation mixte**

La majorité des sites d'accueil d'activités économiques n'ont pas de vocation spécifique et se traduisent par une vocation mixte. Il est intéressant néanmoins de noter que deux « secteurs géographiques » ont une vocation spécifique claire et reconnu : commercial et agro-industrie.

Le pôle commercial majeur de l'Agglomération est concentré sur les communes de Boé (de part et d'autre des RD 305 et 17) et d'Agen (au sein de la ZAC Agen Sud). Les enseignes qui sont implantées sur ces sites sont les hypermarchés ainsi que des enseignes nationales de différents secteurs (ameublement, outillage, prêt-à-porter, électroménager, …). Le taux de remplissage y est presque de 100% du fait de l'ancienneté de création de ces zones (années 70-80), à l'exception de la dernière zone commerciale ouverte à l'été 2013, qui possède encore des terrains et/ ou bâtiments libres. Ce pôle commercial se déploie sur environ 14% de la superficie des sites d'accueil d'activités économiques recensés sur l'Agglomération.

Identification des sites dédiés à l'accueil d'activités économiques dans les documents d'urbanisme



Sources : SCOT et documents d'urbanisme en vigueur

Cartographie : Créham

Le secteur agro-alimentaire est regroupé sur le site de l'Agropole, implanté sur les communes du Passage et d'Estillac. Il s'agit d'une zone d'activités et de services (aide à la création d'entreprise en production, process, formations, …). D'une superficie actuelle d'environ 70ha (soit environ 5,5% de la surface des sites d'accueil d'activités économiques recensés sur l'Agglomération), ce site accueillait fin 2010 presque 130 entreprises et près de 2.400 emplois. Il s'agit d'un des plus gros pôles d'emplois de l'Agglomération.

Il est prévu une extension à court terme d'environ 13ha (Agropole 3) pour conforter ce site, répondre à la demande et bénéficier des retombées des grands projets d'infrastructure (contournement ouest de l'Agglomération, nouvel échangeur autoroutier notamment).

- **Des sites dispersés et disparates**

Presque toutes les communes ont un site d'accueil d'activités économiques localisé sur leur territoire. Ces sites sont très hétérogènes tant dans leur taille que dans leur potentialité d'attractivité.

Concernant la taille des sites, la superficie moyenne des sites d'accueil d'activités économiques sur l'Agglomération est d'environ 15 ha. Toutefois, on observe une forte disparité selon les sites. En témoigne les plus petits sites d'environ 1 à 2 ha (Aubiac, Brax, Caudecoste, Laplume, Layrac, Marmont-Pachas, Moirax, Roquefort, Saint-Hilaire, …) et le plus grand site qui se localise à Saint-Colombe : le TECHNOPOLE D'AGEN GARONNE avec une superficie de 214,8 ha[2].

Les disparités en termes de superficie peuvent s'expliquer par deux facteurs principaux :

- la proximité avec d'autres sites économiques et une population/ clientèle importants ce qui génère une attractivité et une émulation économiques positives,

- la proximité avec des infrastructures d'importance régionale ou plus et d'axes routiers performants permettant de relier rapidement ces grandes infrastructures.

Concernant la proximité avec les infrastructures de déplacement, on observe que toutes les communes de l'Agglomération ne bénéficient pas de ces grandes infrastructures. Au regard de celles existantes et à venir (cf. schéma des grandes infrastructures), on voit clairement apparaître que les communes d'Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Le Passage, Estillac, Roquefort, Brax, Sainte-Colombe, Colayrac et Foulayronnes sont ou seront à terme à la croisée des plus grandes infrastructures du département (voies de contournement de l'Agglomération, Autoroute A62 et échangeurs routiers). Naturellement, elles devraient être les communes les plus attractives pour accueillir les activités économiques et notamment celles d'envergure et de rayonnement départemental et plus. De ce fait, ces communes risquent de subir une forte pression foncière qu'il sera nécessaire de maîtriser tant dans la temporalité que dans la stratégie économique qui sera mise en place.

En revanche, pour les communes du sud de l'Agglomération ainsi que celles aux extrémités nord-ouest et nord-est, elles sont éloignées de ces infrastructures et des grands pôles d'habitat que représentent les communes du cœur d'Agglomération. On peut alors supposer que ces sites seront moins attractifs ou capteront une clientèle économique à rayonnement local.

[2] *Source : Dossier de Réalisation de la TECHNOPOLE AGEN-GARONNE*

2. DISPONIBILITES FONCIERES

- **En termes quantitatifs**

L'analyse des disponibilités foncières existantes sur les sites d'accueil d'activités économiques recensés au travers des documents d'urbanisme fait état d'une superficie disponible d'environ 455 ha, au regard du diagnostic réalisé en 2014. Les compléments apportés en 2016, suite à l'intégration des communes de Castelculier et de Saint-Pierre-de-Clairac identifient un potentiel foncier d'environ 1,8 ha sur les zones d'activités de Castelculier.

Toutefois, cette superficie disponible n'est pas à considérer à cet état brut et doit faire l'objet d'un filtrage à plusieurs niveaux. Ainsi, environ 40 ha sont considérés comme non mobilisables, du fait de contraintes fortes :

- sites impactés par la réalisation de grandes infrastructures inscrites au schéma global d'aménagement adopté par le Conseil d'Agglomération du 21 février 2013 : ligne LGV, 2ème échangeur autoroutier, liaison entre la RD 119 et la RD 656, pont et Barreau de Camélat (cf. chapitre déplacement).

  Au regard de l'état d'avancement des études de ces différentes infrastructures et des éléments connus et transmis, les superficies impactées sont approximativement de l'ordre de 34,5 ha.

  Il est important de préciser que les terrains qui resteront disponibles près de ces grandes infrastructures seront très certainement soumis à une forte pression foncière. Ces terrains d'enjeux devront faire l'objet d'une vigilance lors de la détermination de la stratégie économique à court, moyen et long terme sur l'Agglomération.

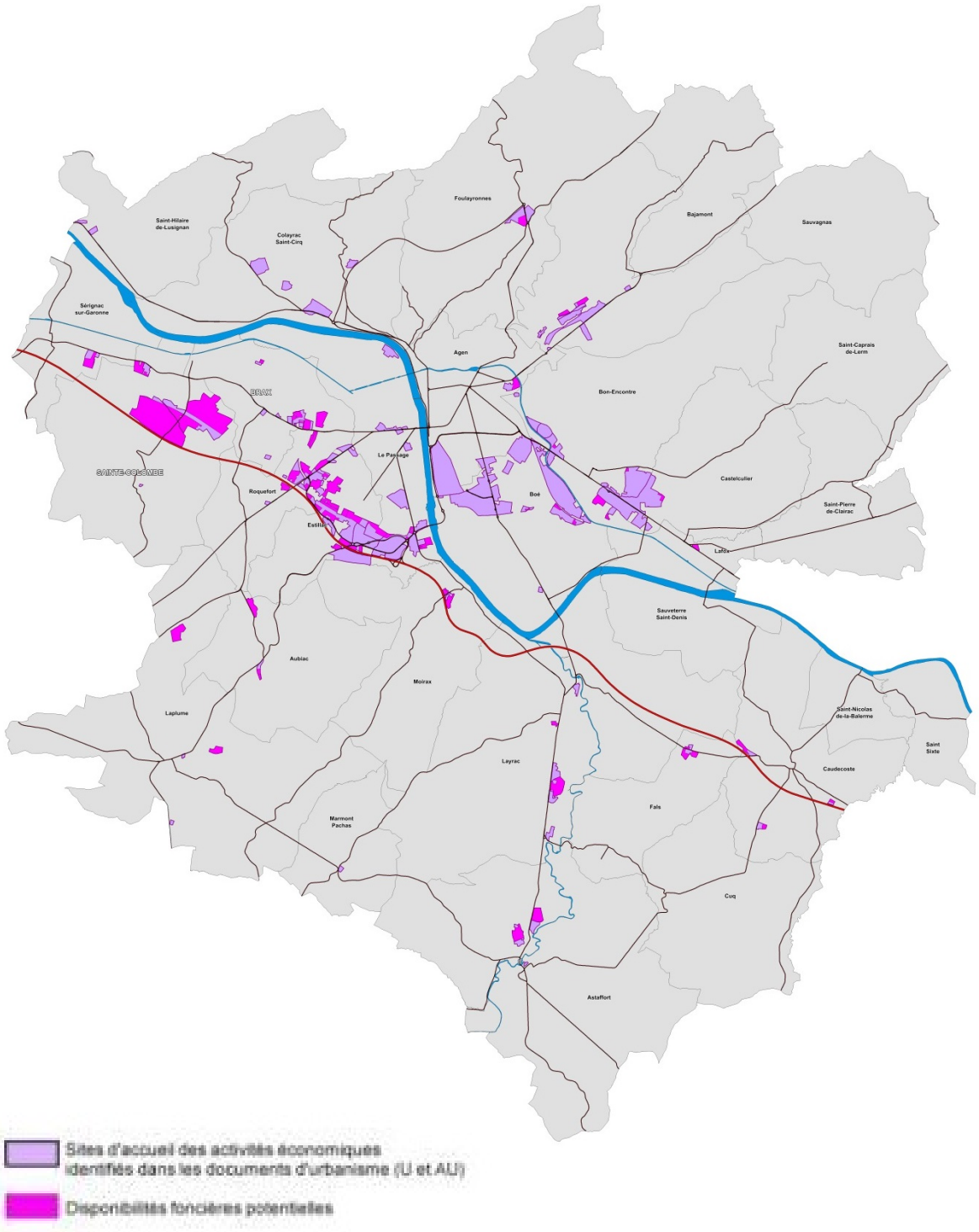
- sites impactés par « l'aléa crue de 1875 » : le risque inondation de la Garonne sur la base de la crue de référence 1875, impacte de nombreux sites destinés à l'accueil d'activités économiques (ceux implantés sur Boé, Agen, Le Passage, Colayrac et Saint-Hilaire notamment).

  Il a été fait le choix de soustraire l'ensemble des disponibilités comptabilisées sur les sites qui sont impactés par cet aléa. Néanmoins, la quasi-totalité de ces sites étant déjà tous occupés, les superficies disponibles soustraites représentent 5 ha environ.

Au final, les disponibilités foncières établies sur l'Agglomération sont de l'ordre de 416 ha environ, comprenant (cf. carte) :

- 214,8 ha correspondant au TECHNOPOLE AGEN GARONNE,
- 100 ha en un ensemble quasi continu sur Estillac, Brax et Roquefort,
- 50 ha distribués sur 3 communes : Astaffort, Layrac et Laplume,
- les 52 ha restant correspondent à des sites de petites superficies disséminés sur les communes ainsi qu'aux disponibilités restantes dans l'enceinte de sites économiques identifiés

Identification des disponibilités foncières potentielles à vocation économique



Source : Documents d'urbanisme en vigueur

Cartographie : Créham

- **En termes qualitatifs**

Cette répartition fait apparaître un gisement foncier d'accueil d'activités économiques relativement important localisée sur des secteurs géographiques de l'Agglomération qui sont éloignés des grands axes d'infrastructures de déplacement (secteurs sud et est en particulier). On peut supposer que ce positionnement réduit la cible des entreprises susceptibles de venir s'implanter sur ce sites : entreprises à rayonnement prioritairement local et ne nécessitant la plupart du temps pas de grandes emprises foncières.

Par ailleurs, il est également à préciser que les superficies répertoriées en tant que sites d'accueil d'activités économiques n'appartiennent pas toutes aux collectivités (commune ou agglomération). En témoigne, par exemple, l'acquisition en cours par l'Agglomération de terrains privés sur la zone « La Garenne » classée UX sur la commune de Fals. De manière générale, ces terrains privés peuvent être potentiellement un frein dans l'accueil d'implantation d'activités économiques (blocage foncier, temps pour mettre à disposition le terrain pour une implantation d'activité effective : procédure d'acquisition, renforcement ou extension de réseaux, …).

De plus, selon le service économique de l'Agglomération, le foncier actuellement disponible n'est pas en adéquation avec la demande et notamment en terme de demande d'activités logistiques. Les terrains de grandes superficies et très proches des grandes infrastructures routières sont actuellement inexistants sur l'Agglomération.

- **Cohérence avec le SCOT du Pays de l'Agenais**

Certains des sites identifiés correspondent à des projets économiques qui sont cohérents avec les prescriptions du SCOT. Il s'agit des zones dites stratégiques : TAG, Agropole, Le Rouge, Donnefort). Ces projets équivalent à :

- 77,5 ha mobilisables en phase 1 (2013-2018),
- 157 ha mobilisables sur les phases suivantes, correspondant au développement progressif de la TAG.

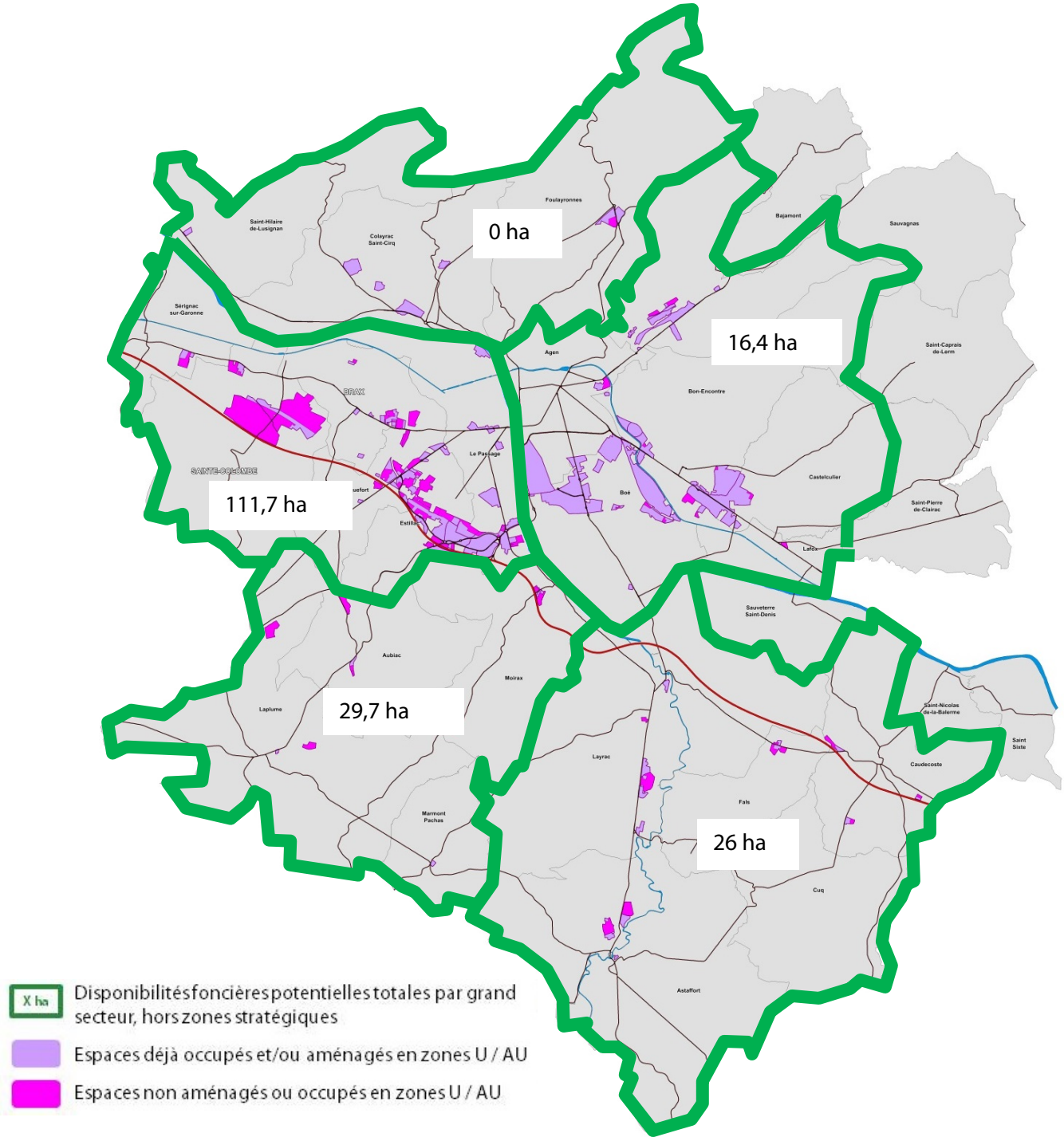
Néanmoins, on observe des disponibilités foncières potentielles qui dépassent très largement les prévisions du SCOT pour les zones dites de « proximité » :

- une enveloppe de 18,5 ha prévue au SCOT pour les zones « restant à urbaniser »,
- un potentiel total d'environ 184 ha identifié dans les documents d'urbanisme.

Il est prévu, dans le cadre du SCOT, la possibilité d'étendre de manière supplémentaire les capacités foncières économiques, mais ces extensions sont conditionnées à une justification au regard des possibilités de densification ou de renouvellement des zones existantes.

Dans le cadre de la révision du PLUi, il s'avérera opportun de mener une réflexion sur la stratégie économique à mettre en place à l'échelle de l'Agglomération afin de répondre au mieux aux besoins enregistrés, tant en terme quantitatif (superficies de sites d'accueil adaptés aux types d'entreprises recherchées) que qualitatif (localisation stratégique, image et intégration des sites d'activités dans leur environnement).

Identification des disponibilités foncières potentielles hors zones stratégiques définies par le SCOT



Sources : SCOT et documents d'urbanisme en vigueur

Cartographie : Créham

B. SITES POTENTIELS DE REHABILITATION ET DE RENOUVELLEMENT URBAIN IDENTIFIES

Le tableau ci-après distingue les emprises de terrains industriels ou commerciaux délaissés ou en friche qui ont été identifiés en cours d'étude, sur lesquels, pour certains des réflexions sont en cours.

Commune	Site	Vocation préférentielle	Surface potentielle
Boé	Secteur Brimont	Activités	~ 10 ha
Bon-Encontre	Varennes	Mixte ou habitat	~ 7 ha
Colayrac-St-Cirq	Bar de l'av de la Libération	Mixte	< 0,5 ha
	Site Artilin (industriel)	Activités	~ 1 ha
	Site Dartus (commercial)	Activités	< 0,5 ha
	Site Bellandi (commercial)	Activités	< 0,5 ha
Le Passage	Ilot av de Verdun	Mixte	< 0,5 ha
	Ex Jardiland	Activités	~ 1 ha
	Ex Ets Delagne	Activités	~ 1 ha
	Ex Vival - rue Garonne	Activités	< 0,5 ha
	Ex Ets Garonne Boissons	Activités	< 0,5 ha

Le service économique de l'Agglomération d'Agen a réalisé en 2012 un état des lieux des locaux vacants sur le territoire intercommunal (cartes ci-après). Il est à préciser que cet état des lieux n'est pas exhaustif mais qu'il permet d'avoir une connaissance générale de la problématique de l'immobilier vacant sur l'Agglomération.

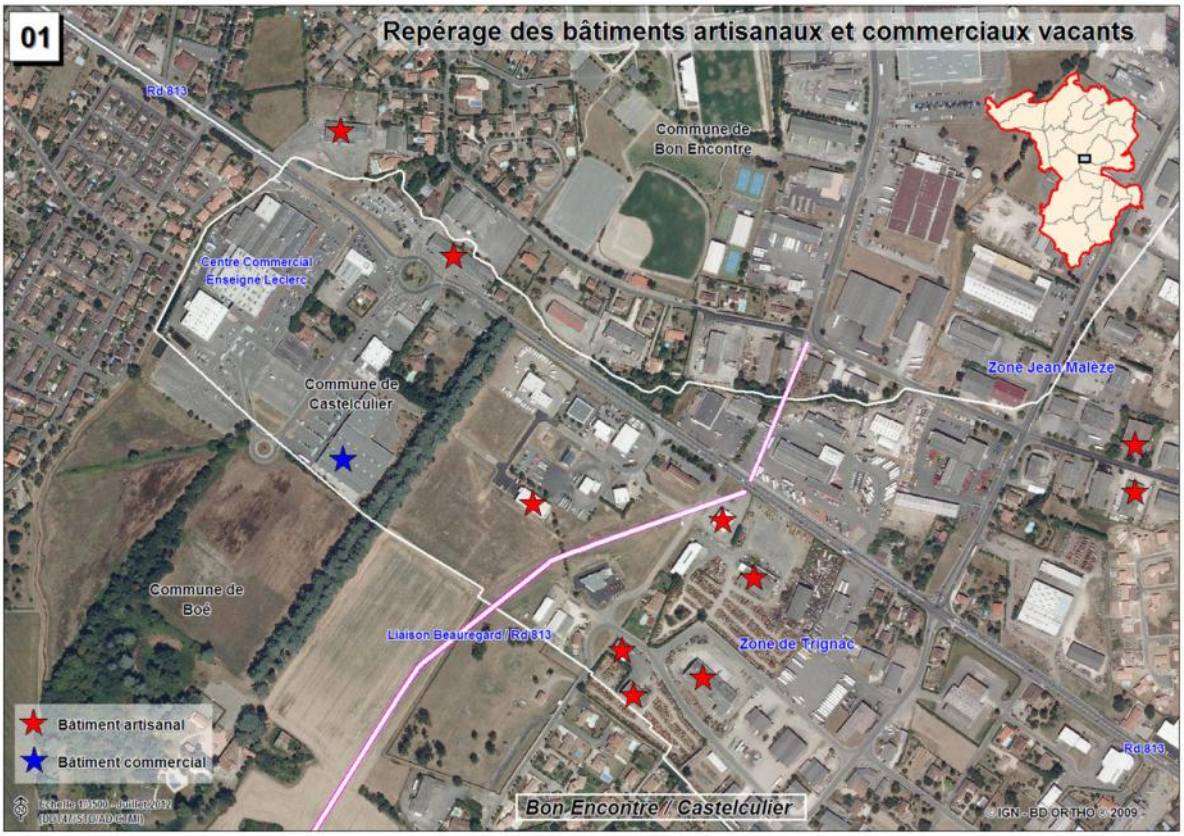
Ainsi, sur une base d'environ 880 entreprises localisées soit sur des zones d'activités soit sur d'autres pôles économiques (type activités en centre bourg, …), 86 locaux vacants ont été identifiés. Ces 86 locaux représentent une superficie totale d'environ 71.700 m² vacants.

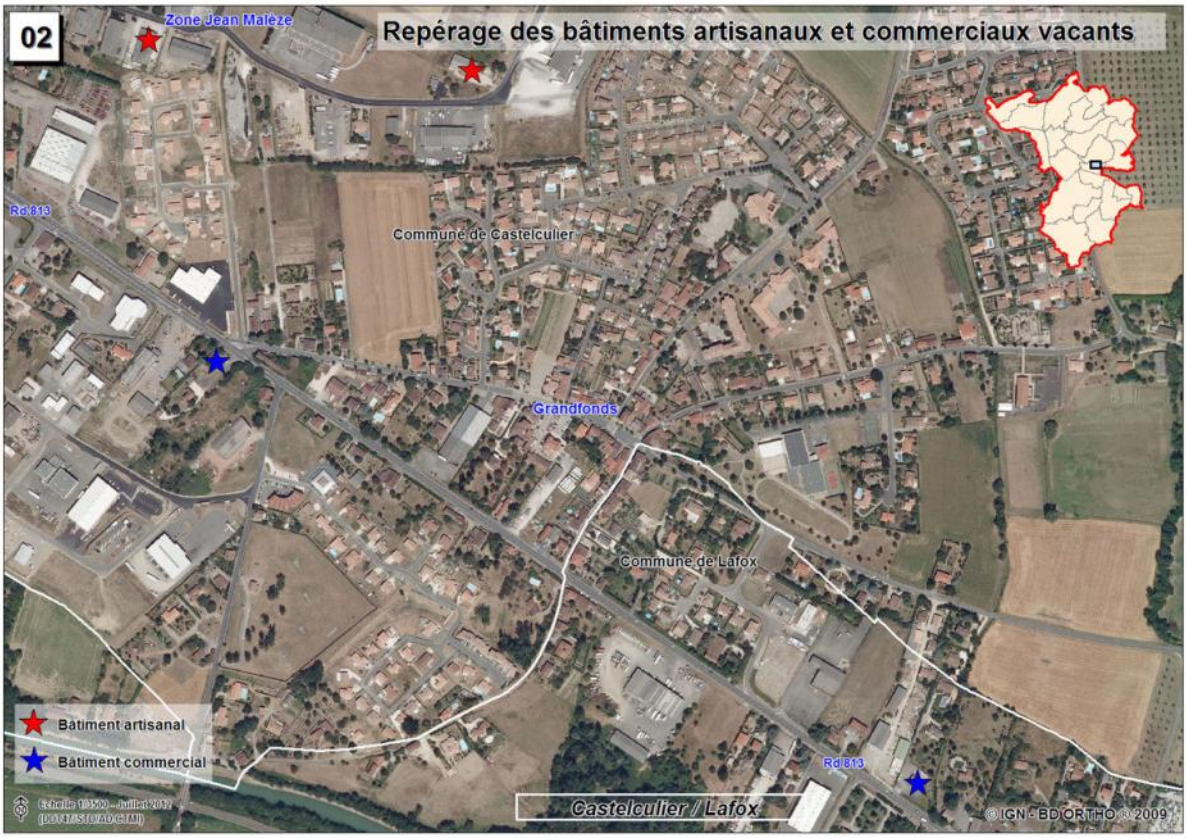
Il s'agit principalement de :

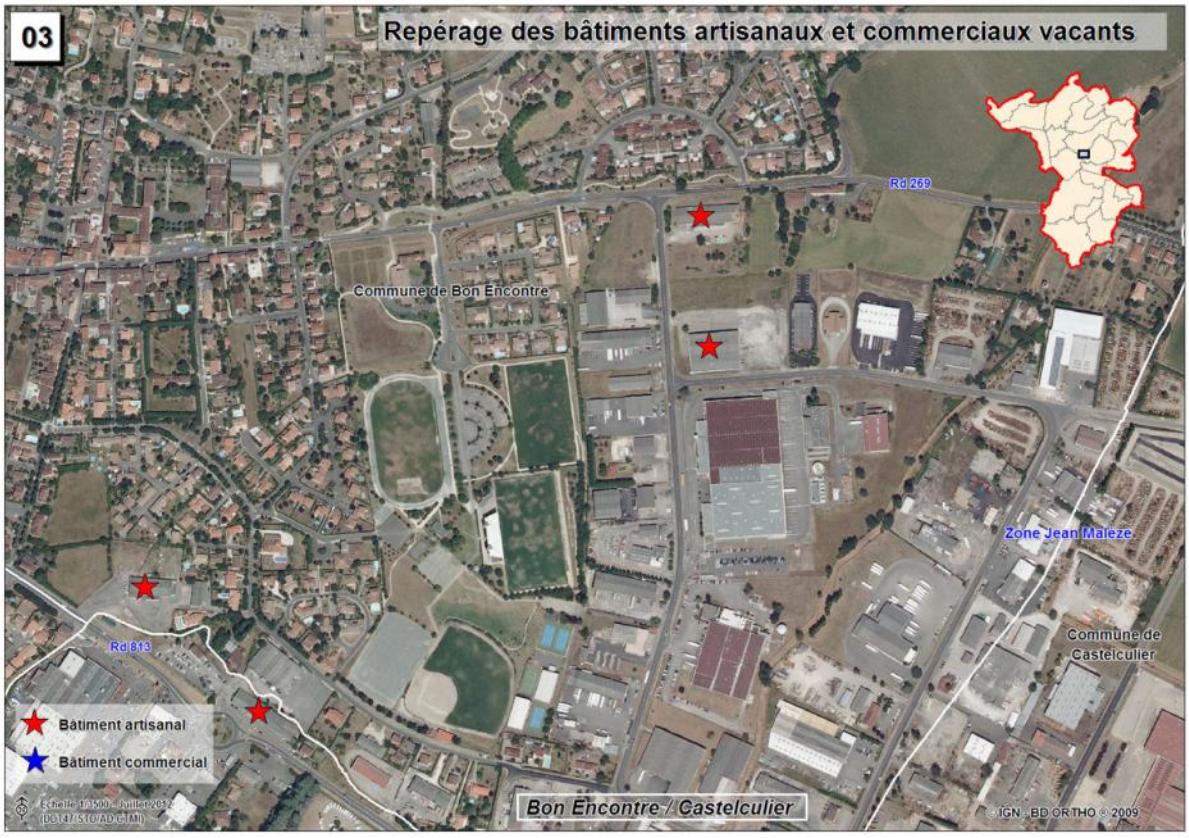
- locaux vacants de commerces (33), renvoyant à l'interrogation de la CCI de sur-densification de l'activité commerciale sur le territoire intercommunal,
- locaux vacants d'activités mixtes (33),

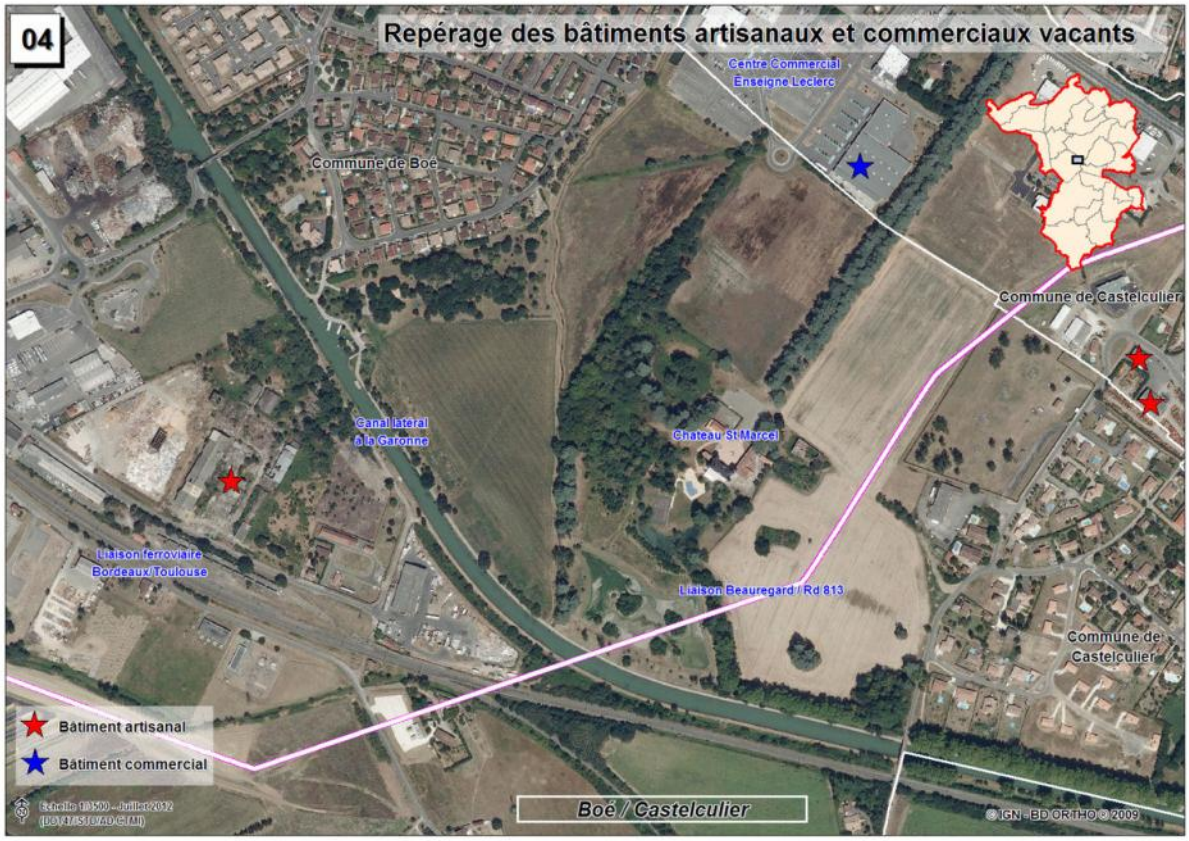
Le nombre de locaux vacants correspondant à des bureaux est plus anecdotique (12 locaux). Il en va de même pour les locaux vacants correspondant à des entrepôts (7 locaux).

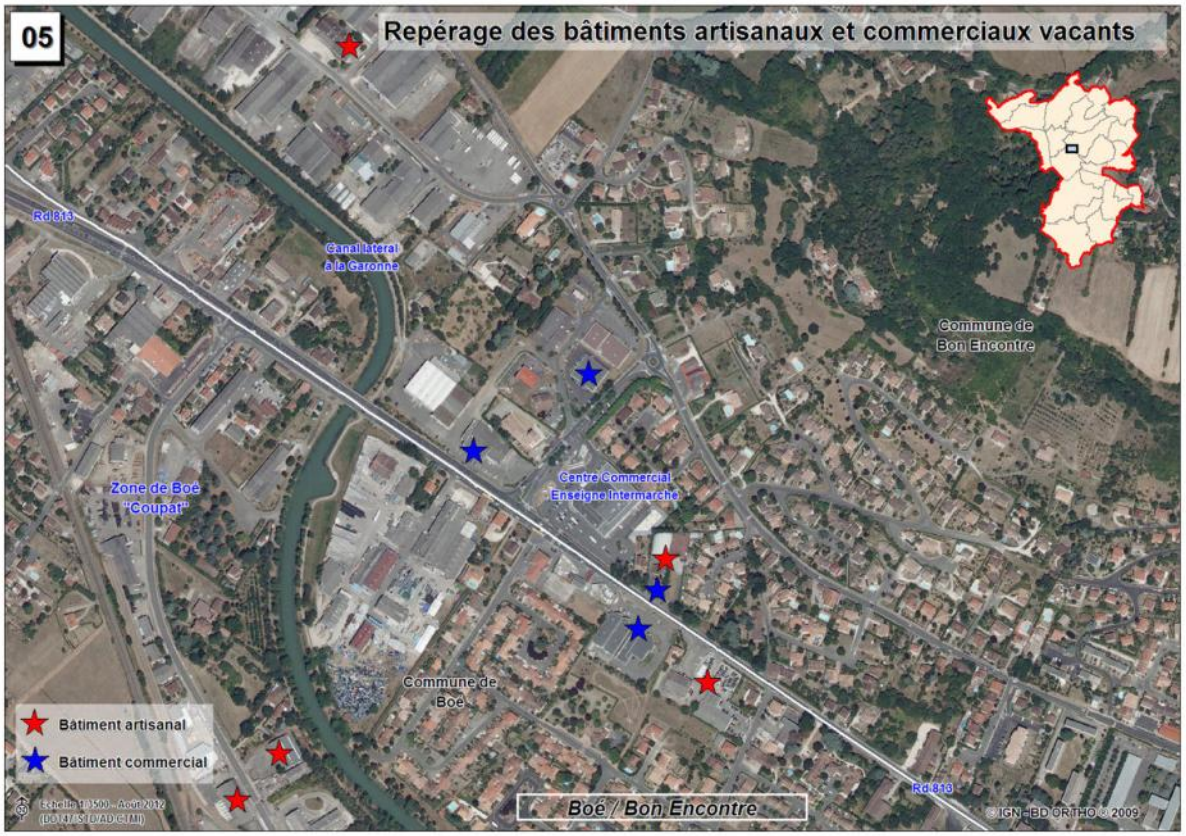
En terme de superficie vacante, on observe qu'environ 38% de la superficie vacante recensée correspond à des locaux d'entreprises mixtes et environ 30% à des entrepôts libres.

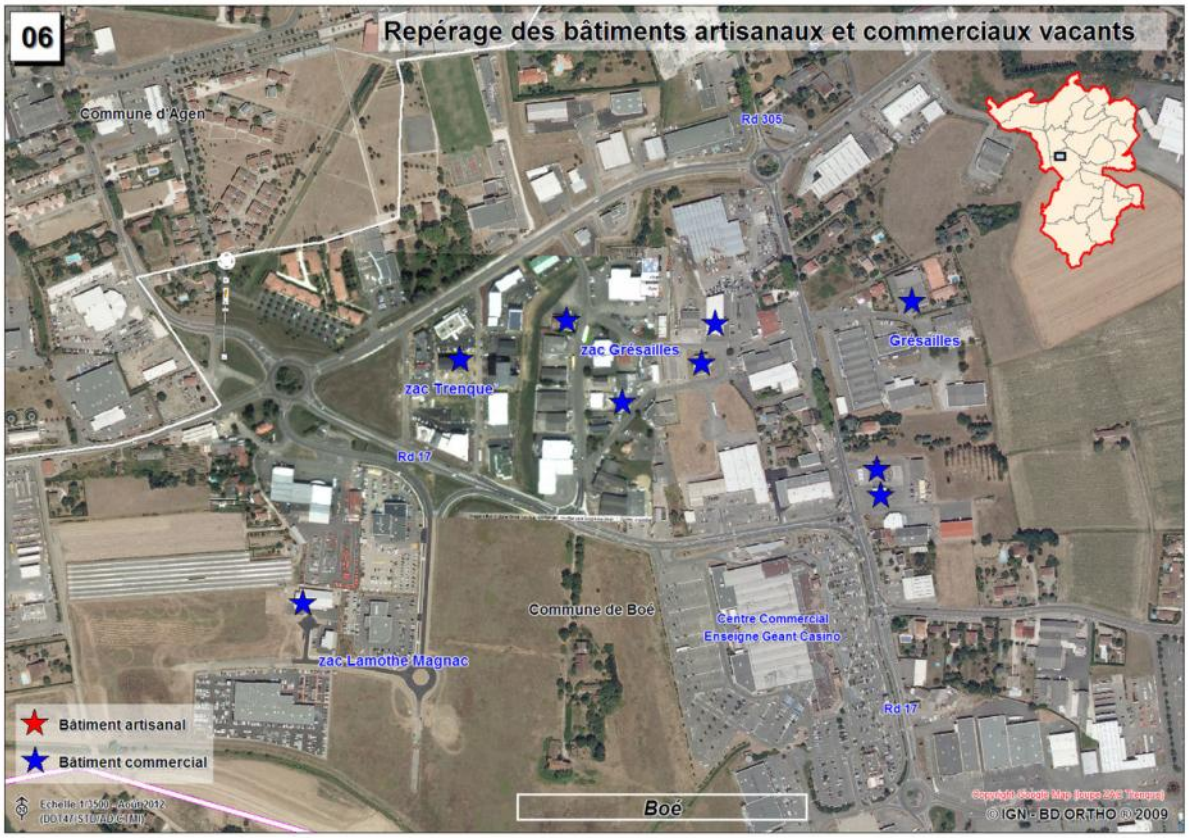

01
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Rd 813
Commune de Bon Encontre
Centre Commercial Enseigne Leclerc
Commune de Castelculier
Zone Jean Malèze
Commune de Boé
Liaison Beauregard / Rd 813
Zone de Trignac
Rd 813
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Bon Encontre / Castelculier
© IGN - BD ORTHO - 2009


02
Zone Jean Malèze
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Rd 813
Commune de Castelculier
Grandfonds
Commune de Lafox
Rd 813
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Castelculier / Lafox
© IGN - BD ORTHO - 2009


03
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Rd 269
Commune de Bon Encontre
Zone Jean Maleze
Commune de Castelculier
Rd 813
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Bon Encontre / Castelculier
© IGN - BD ORTHO © 2009


04
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Centre Commercial Enseigne Leclerc
Commune de Boé
Commune de Castelculier
Canal latéral à la Garonne
Chateau St Marcel
Liaison ferroviaire Bordeaux/Toulouse
Liaison Beauregard / Rd 813
Commune de Castelculier
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Boé / Castelculier
© IGN - BD ORTHO © 2009


05
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Rd 813
Canal latéral à la Garonne
Commune de Bon Encontre
Zone de Boé "Coupat"
Centre Commercial Enseigne Intermarché
Commune de Boé
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Boé / Bon Encontre
Rd 813
© IGN - BD ORTHO © 2009


06
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Commune d'Agen
Rd 305
Grésailles
zac Grésailles
zac Trenque
Rd 17
Commune de Boé
Centre Commercial Enseigne Geant Casino
zac Lamothe Magnac
Rd 17
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Boé
© IGN - BD ORTHO © 2009

07
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Fleuve Garonne
St Jacques
Commune du Passage d'Agen
Commune d'Agen
Rn21
zac Agen Sud
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Agen
IGN - BD ORTHO © 2009

07
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Fleuve Garonne
St Jacques
Commune du Passage d'Agen
Commune d'Agen
Rn21
zac Agen Sud
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
Agen
IGN - BD ORTHO © 2009

09
Repérage des bâtiments artisanaux et commerciaux vacants
Commune de Pont du Casse
Rd 656
Zones d'activité Jean Malere et Borie
Rd 656
Ligne ferroviaire Agen Penne d'Agenais
Pont du Casse
Bâtiment artisanal
Bâtiment commercial
© IGN - BD ORTHO © 2009

C. LES PROJETS EN MATIERE D'ACTIVITES ECONOMIQUES

A l'échelle de l'Agglomération, plusieurs projets relatifs aux activités économiques ont été recensés, de plus ou moins grande envergure.

- **L'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE (TAG), sur les communes de Sainte-Colombe en Bruilhois et de Brax [3]**

Le projet phare de l'Agglomération d'Agen en matière économique se localise sur les communes de Sainte Colombe-en-Bruilhois et de Brax. Il s'agit de l'opération d'aménagement dénommée « TECHNOPOLE AGEN GARONNE », visant à développer une zone à usage principal d'activités économiques et d'équipements publics porté par l'agglomération agenaise.

Préalablement à la création de la ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE, une ZAD a été créée par l'arrêté préfectoral en date du 21 février 2012 et l'arrêté modificatif du 02 avril 2012 portant création de la ZAD.

L'opération d'aménagement TECHNOPOLE AGEN GARONNE a fait l'objet d'une procédure de ZAC portée par l'Agglomération d'Agen, réalisée en régie directe, qui a donné lieu aux décisions suivantes :

- La délibération du conseil communautaire du 26 septembre 2013 prenant en considération les observations du public sur l'étude d'impact du projet mise à disposition,

- L'approbation du bilan de la concertation par le Conseil d'Agglomération d'Agen, par délibération du 26 septembre 2013,

- L'approbation du dossier de création de la ZAC par le Conseil d'Agglomération d'Agen conformément à l'article L.311-1 et R.311-2 du Code de l'urbanisme, par délibération du 26 septembre 2013,

- L'approbation du programme des équipements publics de la ZAC par le Conseil d'Agglomération d'Agen, par délibération du 30 janvier 2014

- L'approbation du dossier de réalisation de la ZAC par le Conseil d'Agglomération d'Agen, par délibération du 30 janvier 2014,

- Par arrêté préfectoral du 7 avril 2014, M. le Préfet a autorisé au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau) le projet d'aménagement sur les communes de Brax et de Sainte Colombe-en-Bruilhois,

- Par arrêté préfectoral du 28 juillet 2015, le projet a obtenu une dérogation à l'interdiction de destruction, capture et déplacement d'espèces animales protégées et destruction de sites de repos ou d'aires de reproduction d'espèces animales protégées.

[3] Source : Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet TECHNOPOLE AGEN GARONNE et la mise en compatibilité du POS de Sainte-Colombe-en-Bruilhois, Avril 2015

a) ***Contexte et historique de l'opération d'aménagement du TECHNOPOLE AGEN GARONNE***

- L'Agglomération d'Agen envisage de **conforter et développer l'emploi** sur un territoire qui accueille aujourd'hui 43 % des emplois actifs et 41 % du PIB du Lot-et-Garonne (source INSEE), au moment opportun où des infrastructures majeures sont attendues sur ce secteur d'avenir pour l'ensemble du département du Lot-et-Garonne.

- L'Agglomération d'Agen doit faire face à une **pénurie de foncier économique à court terme.** Les études économiques ont en effet montré que le territoire agenais ne disposait pas d'une offre foncière suffisante afin de répondre à des grands projets industriels et logistiques, et aux besoins des entreprises agenaises qui souhaiteraient étendre leurs activités. En effet, il y a une quasi pénurie de foncier économique à 5 ans sur le Pays de l'Agenais (et singulièrement sur l'agglomération agenaise).

  De plus, l'Agropole, symbole d'une opération réussie dans la durée, est aujourd'hui quasiment saturé. A ce titre, **des demandes d'implantations ou d'extensions ne peuvent être positivement honorées,** ce qui, sur une zone économique particulièrement dynamique, d'intérêt «Pays » mais également de niveau départemental et régional s'avère véritablement problématique. Il importe donc d'anticiper le développement économique dans le temps et de prévoir la poursuite de la dynamique Agropole au-delà de l'extension prévue sur une trentaine d'hectares (et dont le remplissage est très avancé)

- **L'Agglomération d'Agen doit se repositionner pour faire face aux concurrences développées sur des agglomérations de rang comparable.** En effet, la plupart des agglomérations de plus de 50 000 habitants du « grand Sud–Ouest » (Brive, Tarbes, Montauban, Castelnaudary, le Sud des Landes et la conurbation basque, Périgueux, le Grand Pau, Albi, ….) organisent une offre économique conséquente, sur des sites généralement de plusieurs centaines d'hectares (Grand sud logistique Monbartier 460ha, parc d'activités Cahors Sud 530ha, Atlantisud 300ha, Eurocentre 300ha, etc.) et au parti pris d'aménagement délibérément qualitatif et haut de gamme. Force est de reconnaître que l'agglomération agenaise (hormis l'Agropôle qui est en passe de saturation) ne peut à ce jour rivaliser sur ce créneau, faute de disponibilités foncières suffisantes, et d'une offre existante généralement d'assez faible.

- **Dès 2005, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot-et-Garonne alertait les collectivités sur la nécessité de prévoir des capacités d'accueil importantes pour le développement économique** du bassin de vie agenais à moyen et long terme (projet identifié dans le contrat de Pays de l'Agenais de 2005).

En 2008-2009, les études menées par le Syndicat Mixte du Pays de l'Agenais (Etude CODE 2008) dans le cadre de son Schéma de Développement Economique du Pays de l'Agenais et le Département de Lot-et-Garonne (Schéma départemental de Développement économique voté en octobre 2009) ont **confirmé ce besoin,** et le positionnement du périmètre d'étude sur le territoire de la commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois (au sud et au nord de l'autoroute A62).

b) ***Intégration de l'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE dans les schémas cadre***

En 2009, le Syndicat Mixte du Pays de l'Agenais a acté la stratégie et le positionnement d'un projet économique d'envergure dans le Schéma de Développement Economique du Pays de l'Agenais.

Ce schéma proposait que la CAA (Communauté d'Agglomération d'Agen) et la CCCLB (Communauté de Communes du Canton de Laplume-en-Bruilhois) soient porteurs du projet à travers un syndicat mixte auquel le Conseil Général s'associerait.
De plus, toujours en 2009, l**e schéma départemental de développement économique voté par le Conseil Général du Lot-et-Garonne** a confirmé ce positionnement comme l'un des 3 pôles économiques majeurs du département.

Ce projet initial de zone économique sur Sainte Colombe-en-Bruilhois **prévu par le Schéma de Développement Economique du Pays de l'Agenais** avait un périmètre situé de part et d'autre de l'A62. Afin de ne pas impacter plus lourdement ce territoire et de préserver une partie importante du foncier agricole, la CAA et la CCCLB, en accord avec les élus de la commune, ont décidé de limiter le périmètre d'étude actuel au Nord de l'A62, au cœur du fuseau LGV arrêté en septembre 2010.

Réunie le 1er juillet 2011, la Commission Départementale de Coopération Intercommunale a entériné la création du Syndicat Mixte Agen Garonne par ses deux membres fondateurs, la CAA et la CCCLB. Ce syndicat mixte est aujourd'hui dissout en raison de la fusion de ces deux intercommunalités qui forment désormais la nouvelle Agglomération d'Agen.

Afin d'anticiper sur l'avenir des terrains nécessaires à cet aménagement, **une Zone d'Aménagement Différé (ZAD)** a été créée par arrêté préfectoral du 21 février 2012 avec un arrêt modificatif en date du 2 avril 2012. Le périmètre de ZAD couvre une superficie de 234 ha sur une partie de la commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois et de la commune de Brax.
Cette procédure permet l'exercice du droit de préemption sur une durée de 6 ans (renouvelable une fois à compter de la publication de l'arrêté) par l'établissement public foncier local (EPFL) Agen Garonne désigné comme titulaire du droit de préemption.

Le 27 juillet 2012, le comité syndical du Syndicat Mixte Agen-Garonne a approuvé les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement et engagé.

Le 21 février 2013, le conseil communautaire de la nouvelle Agglomération d'Agen a approuvé à une large majorité l'ensemble des dispositions de la politique communautaire en matière économique, en faveur de l'emploi et sur la programmation de grandes infrastructures.

En effet, en matière de grandes infrastructures, **le projet TECHNOPOLE AGEN GARONNE s'insère dans une réflexion globale à l'échelle du territoire de l'agglomération agenaise** et concernant l'Ouest de l'agglomération en rive gauche de la Garonne, secteur majeur de son développement urbain et économique.

Des études d'infrastructures sont en cours de réalisation pour répondre aux enjeux de développement de déplacements sur le secteur d'Agen rive gauche.

→ ETAT / Concessionnaire / Autoroutes du Sud de la France (ASF) :

- Etudes et procédures en cours pour la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A62
- Positionnement à proximité du projet de TECHNOPOLE AGEN GARONNE (zone d'implantation à l'étude)
- Hypothèse de démarrage des travaux en 2017

→ SNCF Réseau:

- Etudes et procédures en cours pour la construction du Grand Projet Sud-Ouest (GPSO), prolongement de la Ligne Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, une base travaux, une base de maintenance, une nouvelle gare et la liaison ferroviaire entre la gare Agen-centre et la nouvelle gare
- Enquête publique réalisée en 2014
- Décret ministériel du 2 juin 2016, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux –Dax et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanismes des communes de Brax et de Saint Colombe-en- Bruilhois.
- Objectif mise en service de la LGV en 2024 (Bordeaux-Toulouse), 2027 (Bordeaux-Dax).

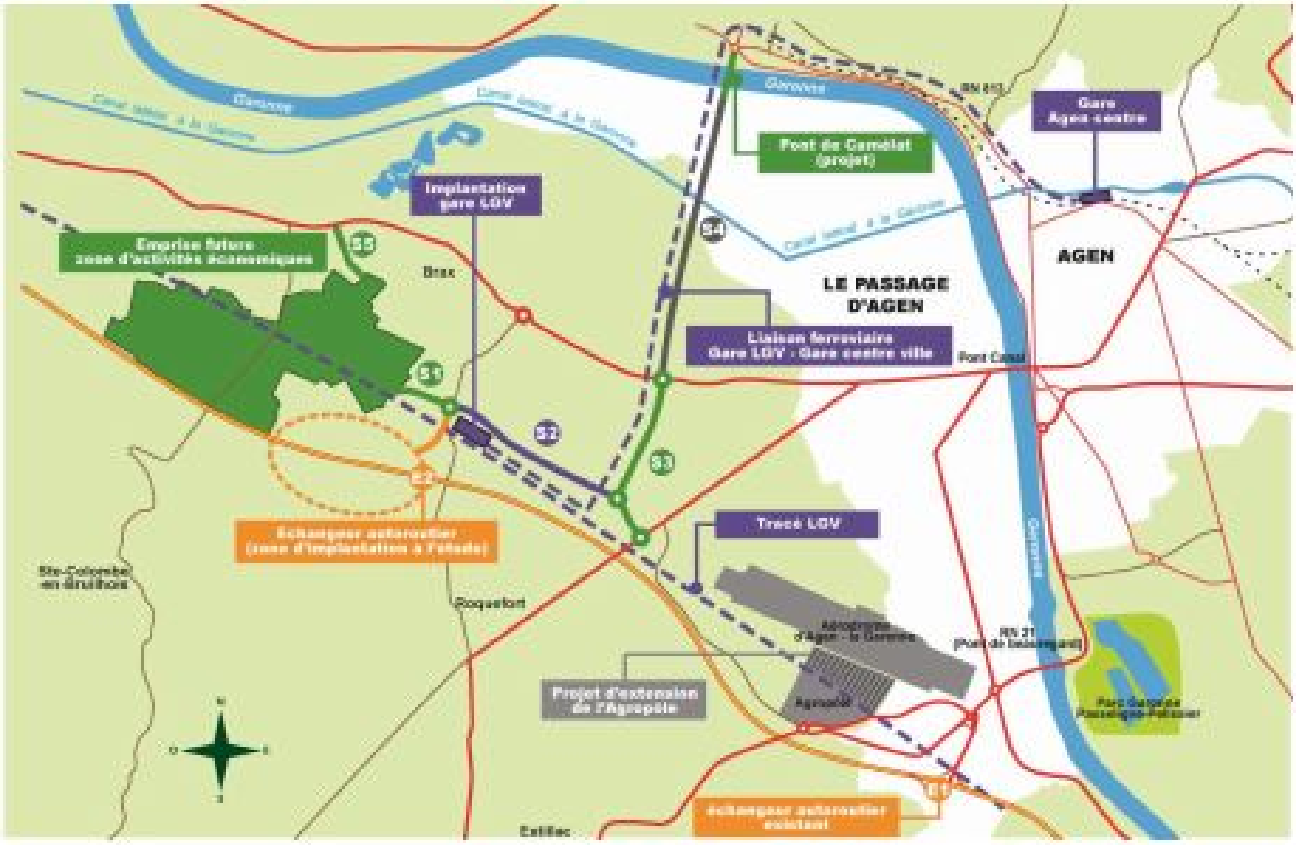
Il faut rappeler que la mise en œuvre du TAG n'est en aucun cas dépendante des infrastructures du projet LGV-GPSO.
Le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE et le projet de la LGV-GPSO se superposent localement et ont nécessité des échanges entre les deux maîtres d'ouvrage afin de parvenir à un ensemble cohérent au plan technique. La mise en œuvre du projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE s'est adaptée à l'évolution du positionnement de la ligne LGV et de ses équipements.
La base travaux de SNCF Réseau est entièrement localisée dans l'emprise de la ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE, ce qui limite l'impact sur les terrains agricoles du territoire : après la fin des travaux de SNCF Réseau, les terrains occupés par la base travaux seront utilisés pour l'implantation des activités économiques.

→ Agglomération d'Agen :

- Programmation des infrastructures et de desserte nécessaire aux deux rives de l'Agglomération d'Agen
- Aménagement progressif d'une zone d'activités économiques à Sainte Colombe-en Bruilhois
- Réalisation de dessertes routières nécessaires au projet situées sur le territoire communal de Brax.

Schéma des projets d'infrastructures en rive gauche

Validé par délibération de l'Agglomération d'Agen le 21 février 2013



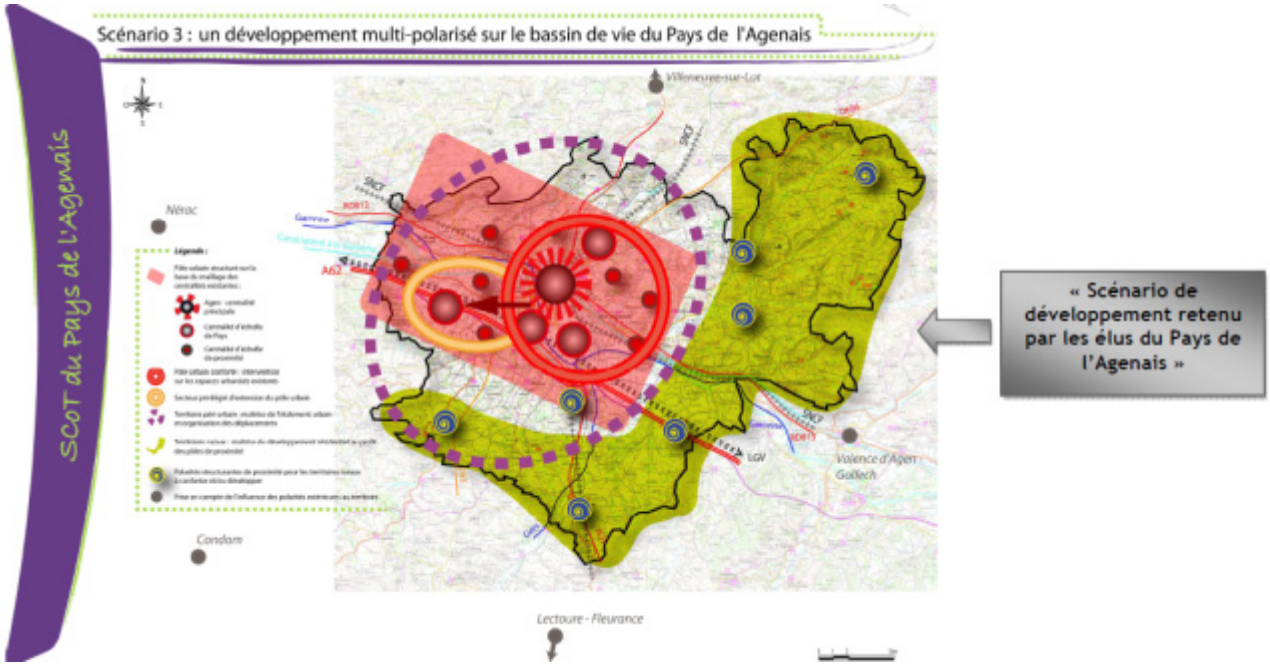
Source : Agglomération d'Agen - 2013

c) ***La cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de l'Agenais***

Le Syndicat Mixte du Pays de l'Agenais a engagé en 2009 la révision du Schéma Directeur de la Région Agenaise (SDRA) pour élaborer un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et ainsi se munir d'un outil de planification mieux à même de prendre en compte les évolutions du territoire, d'assurer la cohérence entre les différentes actions comme l'habitat, les équipements, le développement économique, la qualité du cadre de vie, etc.

Le SCOT du Pays de l'Agenais a été approuvé le 28 février 2014. Son PADD fixe le développement urbain de l'agglomération à l'ouest de la Ville d'Agen, en rive gauche de la Garonne.

Extrait du PADD du SCOT – version approuvée le 28 février 2014



Le PADD du SCOT exprime comme ambition politique "l**e positionnement du Pays de l'Agenais comme pôle régional dans l'armature du Grand Sud Ouest**". Cet objectif se traduit notamment par une volonté de développer une nouvelle offre foncière économique aux portes de l'agglomération et autour des nœuds intermodaux de la rive gauche de la Garonne, constitués (A62, RD656, Aérodrome, canal des deux mers) ou à renforcer (LGV, future gare TGV, nouvel échangeur autoroutier, pont de Camélat et liaison RN21-A62).

La stratégie présentée dans le PADD du SCoT définit les objectifs du territoire en termes d'infrastructures et de développement économique, et notamment

- l<u>es projets de grandes infrastructures de déplacements</u> avec lesquels s'articule la stratégie de développement économique et urbain,
- <u>le site du TECHNOPOLE AGEN GARONNE</u> sur la commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois, identifié comme principal pôle de foncier économique projeté sur le Pays de l'Agenais.

Le projet de TECHNOPOLE AGEN GARONNE est destiné, dans le PADD du SCOT, à **l'accueil d'entreprises diversifiées** : industrielles, de logistique, tertiaires et de recherche /développement, avec un lien affirmé avec les secteurs d'activités de "l'économie verte".
Cet objectif est pris en compte dans le positionnement économique et l'offre de services intégrés dans le programme de la TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

Comme le confirment les travaux du SCOT réalisés au sein du Pays de l'Agenais, le territoire agenais ne présente plus les capacités foncières suffisantes pour accueillir des projets de développement économique et plus particulièrement des implantations à vocation industrielle.

Parallèlement à la localisation et au dimensionnement des projets économiques, **le PADD du SCOT exprime deux autres objectifs d'ordre qualitatif** :

- un objectif d'économie de l'espace, à traduire notamment par la densification et la requalification des sites économiques existants, ainsi que par une implantation privilégiée des activités tertiaires à proximité des espaces urbains.
- un objectif d'aménagement qualitatif et durable des zones d'accueil économique, notamment par leur végétalisation, l'organisation des mobilités et des modes doux, le développement des énergies renouvelables,…

Le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE inscrit dans les orientations du PADD représente une nouvelle offre foncière pour l'accueil d'activités économiques. Le projet envisagé prend en compte les objectifs d'économie, de l'espace et d'aménagement qualitatif et durable notamment par :

- la densification des espaces bâtis (hauteur, recul sur voie…),
- des liaisons avec les infrastructures routières (RD119, RD292, futur échangeur) et ferroviaire et avec la future gare LGV,
- la création de grands espaces végétalisés et de continuités piétons / cycles, dont la coulée verte Nord et les abords du ruisseau de Bagneauque,
- des outils de gouvernance permettant le suivi des objectifs de qualité d'offre économique et de la qualité environnementale.

Dans un 1er temps, seule une partie du TECHNOPOLE AGEN GARONNE sera ouverte à l'urbanisation selon le phasage retenu par le maître d'ouvrage.

La surface de cette première phase d'opération, ouverte à l'urbanisation, est compatible avec la programmation définie dans le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT du Pays de l'Agenais, prévoyant 50 à 60 ha d'espaces utilisés sur la période 2013 – 2018.

PRESCRIPTIONS :

Le SCoT impose la programmation suivante : est identifié ci-dessous, le potentiel foncier de développement économique à destination des zones d'activités économiques de positionnement départemental et/ou interdépartemental :

Zones Stratégiques de positionnement départemental et/ou interdépartemental	en projet (ha)	Restant à finaliser (ha)	2013-2018	2019-2024	2025-2030	Hiérarchisation des ZAE
ZAC de Foulayronnes		5,5	5,5			2
ZAC de Donnefort (Agen)		4	4			2
Agropole 3 (Estillac)		13	13			2
TAG (Ste-Colombe-en-Bruilhois)	212		50 à 60 ha	à définir ultérieurement	à définir ultérieurement	1
TOTAL	212	22,5	77,5	0	0	

L'ouverture des capacités d'accueil des ZAE sur les phases 2 et 3 est conditionnée à la réalisation, à chaque phase d'évaluation du SCoT, d'une étude de densification et de renouvellement des ZAE existantes. Il est rappelé que cette prescription n'interdit pas les créations /extensions de ZAE, mais qu'il s'agit d'expliquer pourquoi il est pertinent de réaliser ces projets, et notamment les limites ou difficultés rencontrées pour densifier l'existant. Il est également précisé que la zone de Donnefort correspond à la requalification d'un site urbain.

d) ***Programme opérationnel de l'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE***

- ✓ Action économique foncière, pour préparer l'acquisition de foncier disposant de paramètres objectifs qualifiés :
  - accessibilité/visibilité optimum depuis les axes routiers structurants (A 62 et échangeur, RD119, future rocade Ouest et pont de Camélat, voire gare TGV et aéroport),
  - structuration cohérente, terrains plats, sans coupure ni mitage,
  - absence de contraintes hydrauliques, topographiques ou géologiques,
  - proximité recherchée des zones économiques majeures de l'Agglomération d'Agen et des services (commerces, services publics, transports en commun, …).
- ✓ Cibles économiques à viser
  - faire de l'Agenais un Pays économiquement diversifié, sans thématique pré-affectée, mais davantage généraliste, avec 2 créneaux préférentiels : les IAA, le fret / la logistique,
  - prévoir (ou amplifier) des filières d'accompagnement sur les créneaux de la pharmacie/santé, l'aéronautique, les technologies de l'environnement et du développement durable (notamment en lien avec le cluster eau et adaptation au changement climatique), le numérique.
- ✓ Intégrer une dimension de qualité environnementale
  - une teneur généraliste, intégrant également dans le cahier des charges la volonté d'une qualité environnementale, avec, par exemple, une thématique prioritaire d'appel reposant sur les « énergies renouvelables et les nouvelles filières de valorisation environnementales »,
  - aménagement dans un souci d'exigences environnementales. Par délibération du 25 septembre 2014, l'Agglomération d'Agen a engagé une démarche de certification HQE Aménagement auprès de CERTIVEA afin d'accompagner la mise en œuvre du projet et de mettre en valeur la qualité de l'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

- **L'extension de l'Agropole « Agropole 3 » sur Estillac et Le Passage**

Il s'agit d'une extension du site Agropole sur une trentaine d'hectares. Cette extension est prévue sur les terrains militaires disponibles entre le tissu existant de l'Agropole et l'aéroport. Les communes concernées sont Le Passage et Estillac.

- **L'implantation de deux pôles commerciaux/ tertiaires sur Estillac**

Au lieu-dit « le Bosq », il est envisagé la création d'un site commercial et d'activités tertiaires. Ce projet économique, d'un peu plus d'1 ha, s'inscrit au sein d'un projet plus large de nouveau quartier avec une offre d'environ 80 terrains à bâtir pour de l'habitat. Ce projet économique est envisagé pour une réalisation à court terme.

Au lieu-dit « Grands-Champs », il est envisagé la réalisation d'un projet commercial.

Ces deux projets s'inscrivent sur une échelle locale et visent à répondre à la demande de proximité. Par ailleurs, cette intention économique est affichée au sein du document d'urbanisme actuellement en vigueur sur la commune puisque ces 2 secteurs de projets sont classés en AUy, correspondant à des secteurs destinés à accueillir des activités économiques.

- **L'implantation d'un parc photvoltaïque à Caudecoste**

Au lieu-dit « Camp Barrat », il est envisagé la mise en place d'un parc photovoltaïque. L'étude d'impact qui a été réalisée dans le cadre de ce projet précise que ce parc serait composé de 5.280 panneaux photovoltaïques.

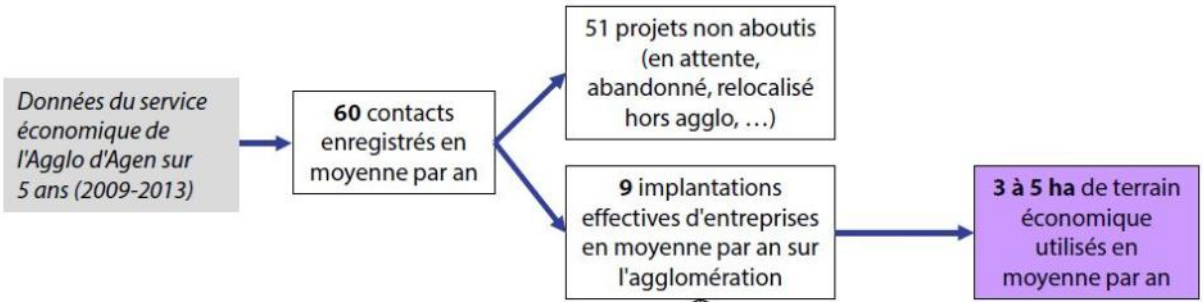
- **Un projet d'activités artisanales à Laplume**

Sur le secteur dit « la patte d'oie », au carrefour des RD 931 et RD15, est implanté une enseigne commerciale. La commune souhaite conforter ce pôle économique par la mise en place d'un site qui serait spécifiquement dédié aux métiers du savoir faire.

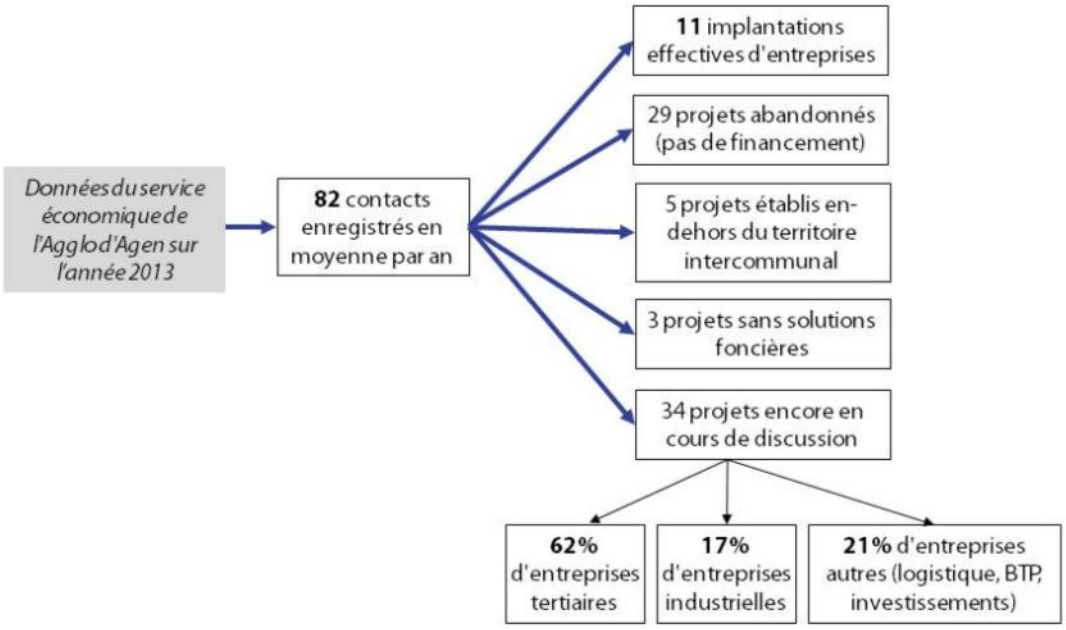
L'objectif visé est de permettre aux artisans locaux dispersés de pouvoir se regrouper sur un site et de favoriser une synergie autour de cette thématique.

D. CARACTERISTIQUES ET EVOLUTIONS DE LA DEMANDE RECENTE EN TERMES DE FONCIER ET IMMOBILIER ECONOMIQUE SUR L'AGGLOMERATION

D'après les éléments transmis par le service économique de l'Agglomération d'Agen, on observe que le territoire intercommunal est attractif. En moyenne, entre 2009 et 2013 :



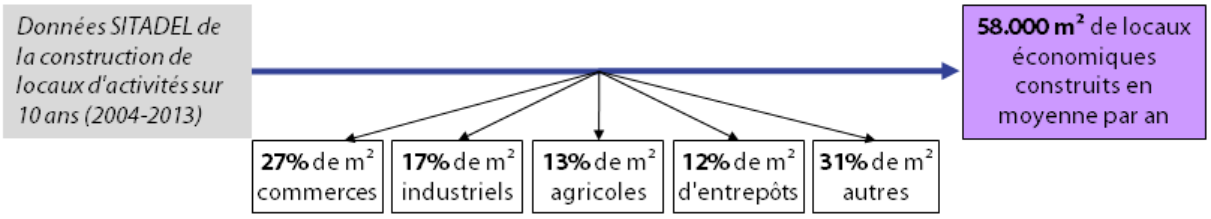
Plus précisément, sur l'année 2013, sur les 82 demandes d'implantations d'activités enregistrées :



Les données complémentaires transmises par le service économique de l'Agglomération d'Agen sur les années 2014 et 2015, incluant les 31 communes de l'intercommunalité font apparaître la poursuite de la tendance observée dans le paragraphe précédent :

- environ 60 contacts nouveaux par an en moyenne sur 2014-2015,
- environ 12% de projets aboutis avec une implantation effective sur le territoire intercommunal.

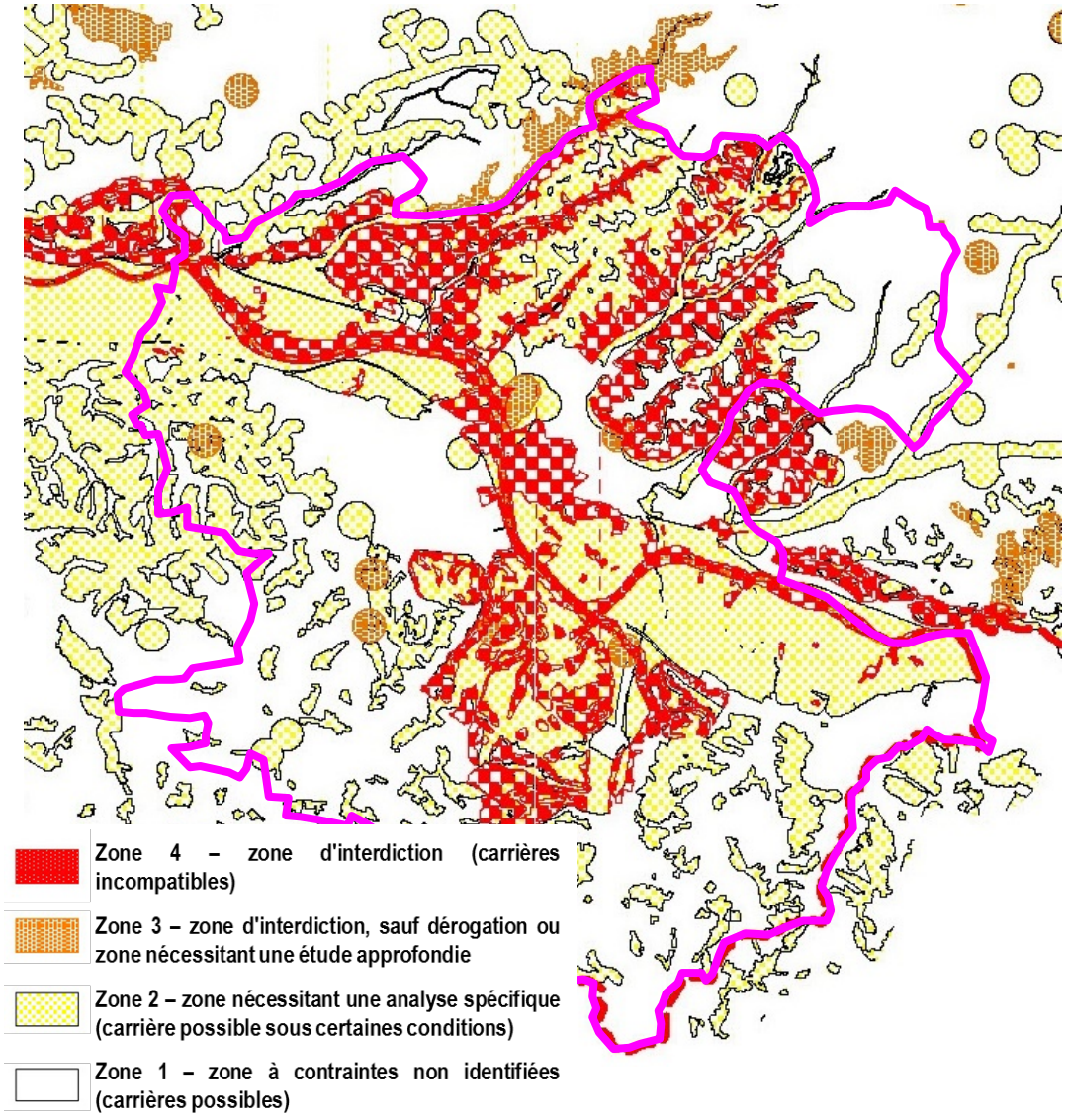
Pour rappel, synthèse des typologies de constructions hors locaux résidentiels entre 2004 et 2013 :



E. LES SITES DE CARRIERES ET GRAVIERES

Le Schéma Départemental des Carrières du Lot-et-Garonne a été approuvé le 29 juin 2006. Il présente une carte de zonage de synthèse au 1/100 000ème comportant quatre zonages :

Zonage de synthèse du Schéma Départemental des Carrières du Lot-et-Garonne



Le potentiel d'exploitation sur l'Agenais réside principalement dans les sables et graviers dans les plaines alluviales, pour lesquels le Schéma envisageait le maintien des niveaux d'extractions sur 10 ans (besoin estimé de 2,5 MT par an).

Des gisements de calcaires subsistent toutefois sur les plateaux, pour lesquels le Schéma envisageait la création de nouveaux sites d'extraction (insuffisance des réserves)

Enfin, le schéma définit des secteurs interdits à l'exploitation pour des raisons environnementales ou topographiques.

La Loi ALUR de 2014 a prévu la création des Schémas Régionaux des Carrières, qui doivent remplacer les actuels schémas départementaux.

Le passage à l'échelle régionale doit s'accompagner :

- d'une actualisation des ressources disponibles des besoins,
- d'un élargissement (études et concertation) aux enjeux environnementaux et agricoles,
- d'une approche par "bassins de consommation", prenant en compte la logistique,
- d'une meilleure intégration des possibilités de recyclage et de valorisation des matériaux.

Toutefois, à notre connaissance, l'élaboration d'un Schéma Régional des Carrières Aquitaine n'a pas encore été engagée,

Dans ce contexte, le SCOT du Pays de L'Agenais définit les orientations suivantes :

- Prendre en compte le foncier nécessaire pour les besoins liés à l'extraction des matériaux des carrières et gravières, en cherchant à regrouper les sites et limiter l'impact sur les espaces agricoles.
- Identifier les carrières en activité et les carrières qui sont susceptibles de changer d'affectation.
- D'inciter à l'élaboration de programmes de réaménagement futur vers de nouvelles activités pédagogiques et de découverte autour de la nature, ou de conserver ces espaces comme réservoirs de biodiversité et espaces fonctionnels pour les migrations.

Sur le territoire de l'Agglomération, le bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) dénombre 10 sites d'exploitations de gravière ou carrière. Ces sites sont situés sur les communes de :

- Boé : 1 au sud de la commune, vers le lieu-dit « Arque »,
- Brax : 1 au nord-ouest de la commune, vers les lieux-dits « Mauga/ Fonfrède/ Revignan),
- Layrac : 4 en partie nord-est de la commune, vers les lieux-dits « La Gravade/ Petit Baron » et « Larrouy/ Augustin », « Gayraud/ Béoulaygue », « Le Pesqué »,
- Sainte-Colombe : 2, dont 1 en partie nord de la commune vers le lieu-dit « Camont » et l'autre en partie nord-ouest de la commune vers le lieu-dit « Paulet »,
- Saint-Nicolas : 1 au sud de la commune, vers les lieux-dits « Coutet/ Les Couleaux »,
- Saint-Sixte : 1 au nord-est de la commune, vers les lieux-dits « Le Double/ Les Cabalès/ Pardien ».

L'ensemble de ces exploitations et leur périmètre d'extraction sont localisés sur les documents d'urbanisme sous le classement spécifique Ng/ Ngi (indice i : risque inondation). Ce classement correspond à des secteurs d'extraction et d'exploitation des gravières, ou à des secteurs dans lesquels l'ouverture et l'exploitation des carrières et gravières est possible.

Seule l'exploitation implantée sur la commune de Saint-Sixte ne dispose pas de classement de zonage particulier à cette activité (commune régie par une carte communale). Toutefois, ce site d'activité arrive à date d'expiration et la commune est d'ores et déjà en train de mener une réflexion sur la reconversion de ce site, éventuellement une piste touristique serait évoquée.

Le bilan actualisé de l'état actuel des sites d'exploitations sur l'Agglomération met en évidence les enseignements suivants :

- Une activité aujourd'hui tournée uniquement sur l'extraction de sables et graviers (fermeture de l'ensemble des carrières de calcaire).

- Les communes de Layrac, Boé, St Nicolas-de-la-Balerme et Brax sont les principales concernées par les exploitations en cours ou projetées.

- Il y a une spécificité des projets identifiés sur Sainte Colombe : une base travaux LGV (64 ha), et une réouverture possible d'une carrière de calcaire (3,8 ha)

- Un constat de réduction d'activités de 10 % et des réserves théoriques très limitées sur l'Agenais (5,5 ans en sables et graviers, 2,5 ans en calcaire) dans un rapport de 2012 de mise en œuvre du S.D.C.

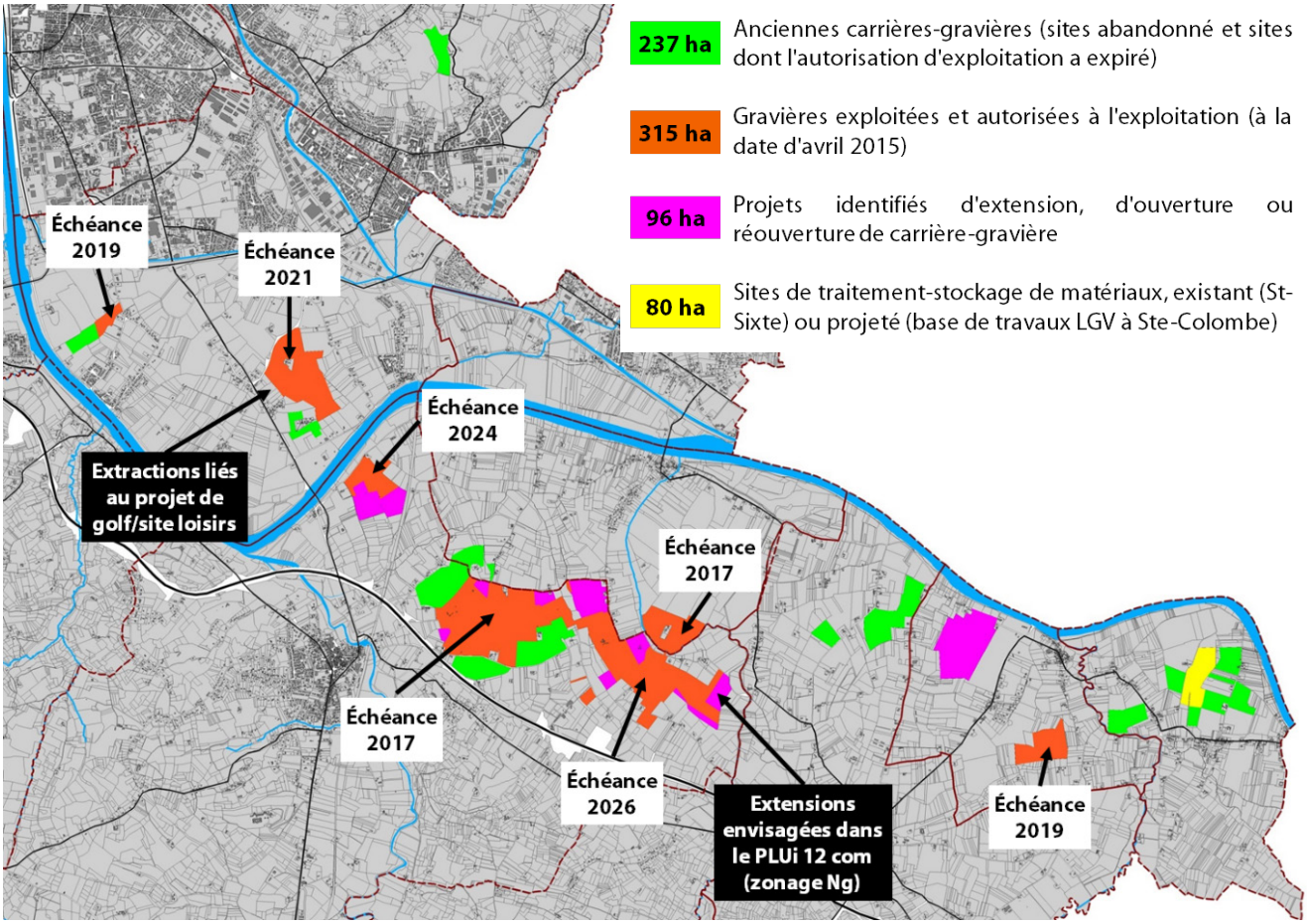
- Des gisements jugés comme très faibles sur les principaux sites de Layrac par l'exploitant concerné.

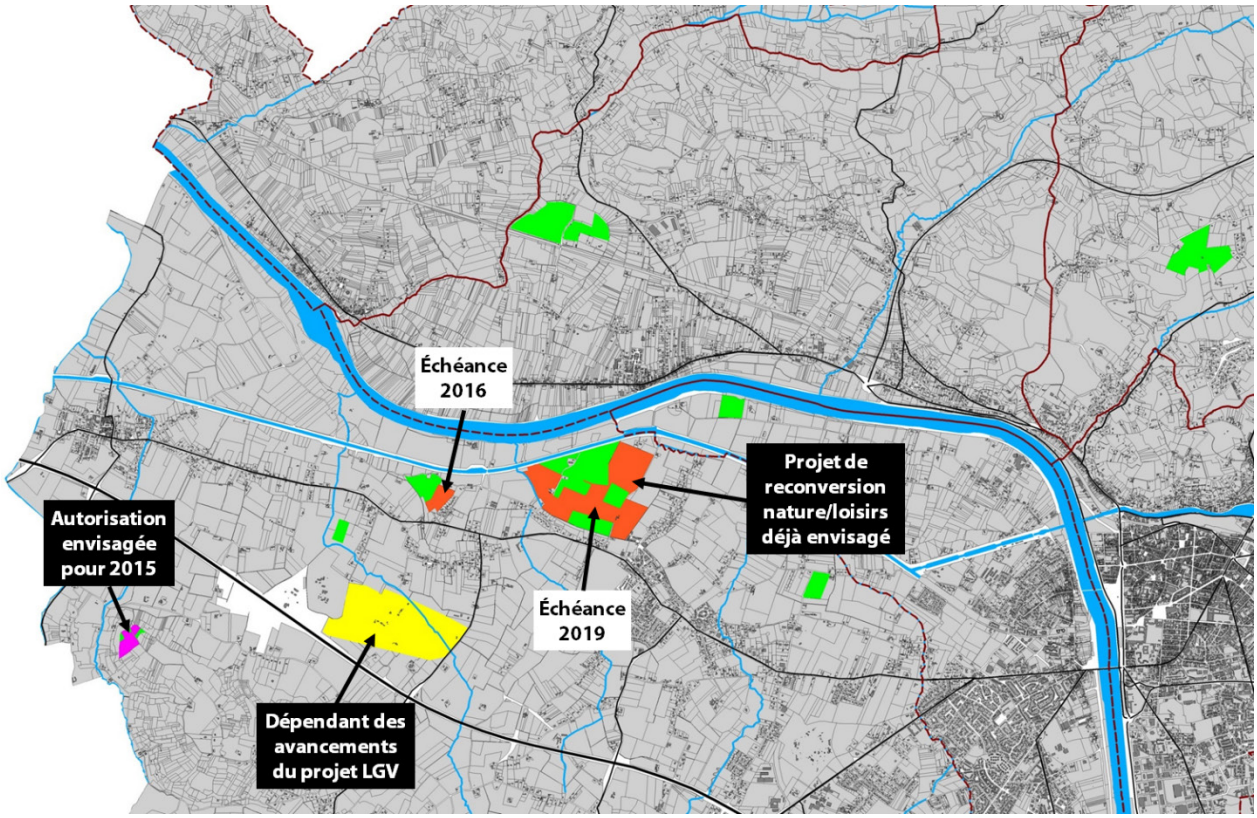
- De nombreux sites dont l'autorisation d'exploiter va cesser à court terme (2016-2019).

- Un secteur agenais largement exportateur en sables et graviers, mais aussi importateur en calcaire pour répondre aux besoins urbains locaux.

- D'importants besoins en matériaux envisagés dans la perspective de la LGV.

Synthèse cartographique et quantitatif des sites d'exploitations anciens, actuels et envisagés

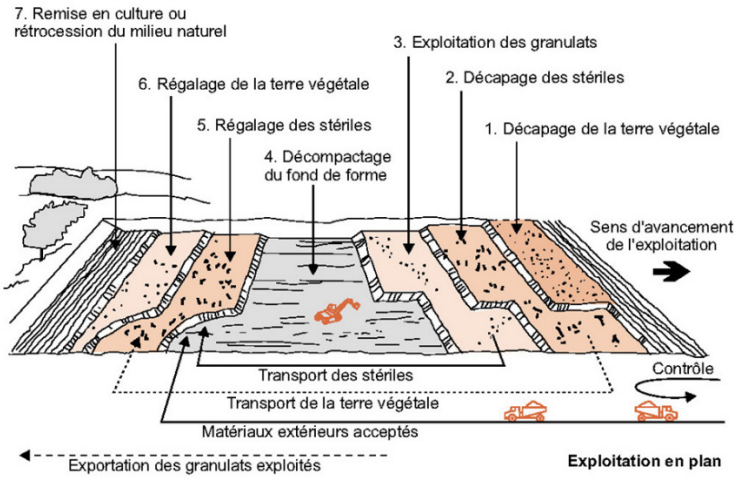




Synthèse des incidences et des perspectives liées aux carrières et gravières :

- Un impact direct et principal sur les terres agricoles alluviales de la plaine de la Garonne :
  - 138 ha utilisés par les ouvertures de gravières (notamment à Layrac, Brax, St Sixte) entre 1999 et 2012, soit environ 12 % de l'ensemble des consommations d'ENAF,
  - une reconstitution possible de terres agricoles sur au moins une partie des sites, sous certaines conditions (intégration de cet objectif dès l'engagement de l'exploitation, réutilisation progressive des terres stockées, remise en culture progressive …)

Principe de réaménagement agricole à l'avancée



Plan paysager de réaménagement du site de gravière à St Nicolas-de-la-Balerme (1/3 en terres agricoles)

- Un impact important sur les paysages perçus localement (excavations, stockage de matériaux, installations diverses, disparition de structures végétales…),
  … qui peut être toutefois être considéré comme temporaire et compensé à terme dans la perspective d'une réhabilitation adaptée du site (reconstitution de trames végétales, mise en eau, création de nouveaux usages – ex. au Château d'Allot à Boé).

- Des sites d'anciennes carrières en attente de projets de réaménagement et de réaffectation : à Bon-Encontre, Foulayronnes, Colayrac …

Sites de gravières à Brax

Installations de traitement matériaux à Saint Slxte

- Des incidences de voisinages (poussières, bruit, vibrations, déplacements de camions...) qui semblent difficiles à éviter,
  … une absence d'alternative au réseau routier pour le transport des matériaux (insuffisance ou nécessité de partage des voies et chemins, traversées de hameaux ou bourgs), qui apparait être la principale contrainte dans le choix des sites, et justifier l'absence de prévision d'ouverture de nouvelles carrières sur les hauteurs de l'Agglomération.

- Des sites de gravières réhabilitées qui constituent potentiellement des lieux intéressants d'accueil pour la faune liée à l'eau (oiseaux, amphibiens...) sous réserve d'une renaturation maîtrisée des sites.

F. LES GRANDS EQUIPEMENTS PARTICIPANT AU DYNAMISME ECONOMIQUE

Il est à souligner que la présence de grands équipements, au sein du territoire intercommunal, participe au dynamisme économique. Leur participation à cette dynamique est plurielle : porteurs d'emplois, structures d'accueil pour de l'événementiel, équipements structurants pour un secteur économique particulier, ou encore cible touristique, ...

On peut ainsi citer : l'aérodrome, l'hippodrome, le stade Armandie, le Canal latéral à la Garonne, le parc des Expositions et le Centre des Congrès, l'ENAP, le MIN ou encore le marché aux bestiaux.

Il va de soi que ces équipements, dont la liste précédente n'est pas exhaustive, sont à la croisée de différentes problématiques d'enjeu intercommunal : l'activité économique, les équipements et services à la population, les déplacements, …

III. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI, DU CHOMAGE ET DU TISSU ECONOMIQUE

A. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'EMPLOI

1. 2010 : CONCENTRATION DES EMPLOIS SUR LA VILLE CENTRE ET LES COMMUNES DE PREMIERE COURONNE

L'Agglomération d'Agen enregistre en 2010, 47.409 emplois, soit environ 37,5% de la totalité des emplois enregistrés sur le département. Cette proportion s'est renforcée par rapport à 1999 (34,2%).

De manière générale, les emplois du territoire intercommunal sont majoritairement situés sur la ville centre et les communes de première couronne. Ceci s'explique en partie par la présence sur ces communes, de zones d'activités qui concentrent beaucoup d'emplois. Plus on s'éloigne d'Agen, cœur de l'agglomération, et des infrastructures routières performantes (A62, RD 8123, RN 21, …), moins le nombre d'emplois sur les communes est élevé et plus les communes présentent un caractère résidentiel.

Ainsi, on constate sur l'Agglomération (cf. tableau et carte) :

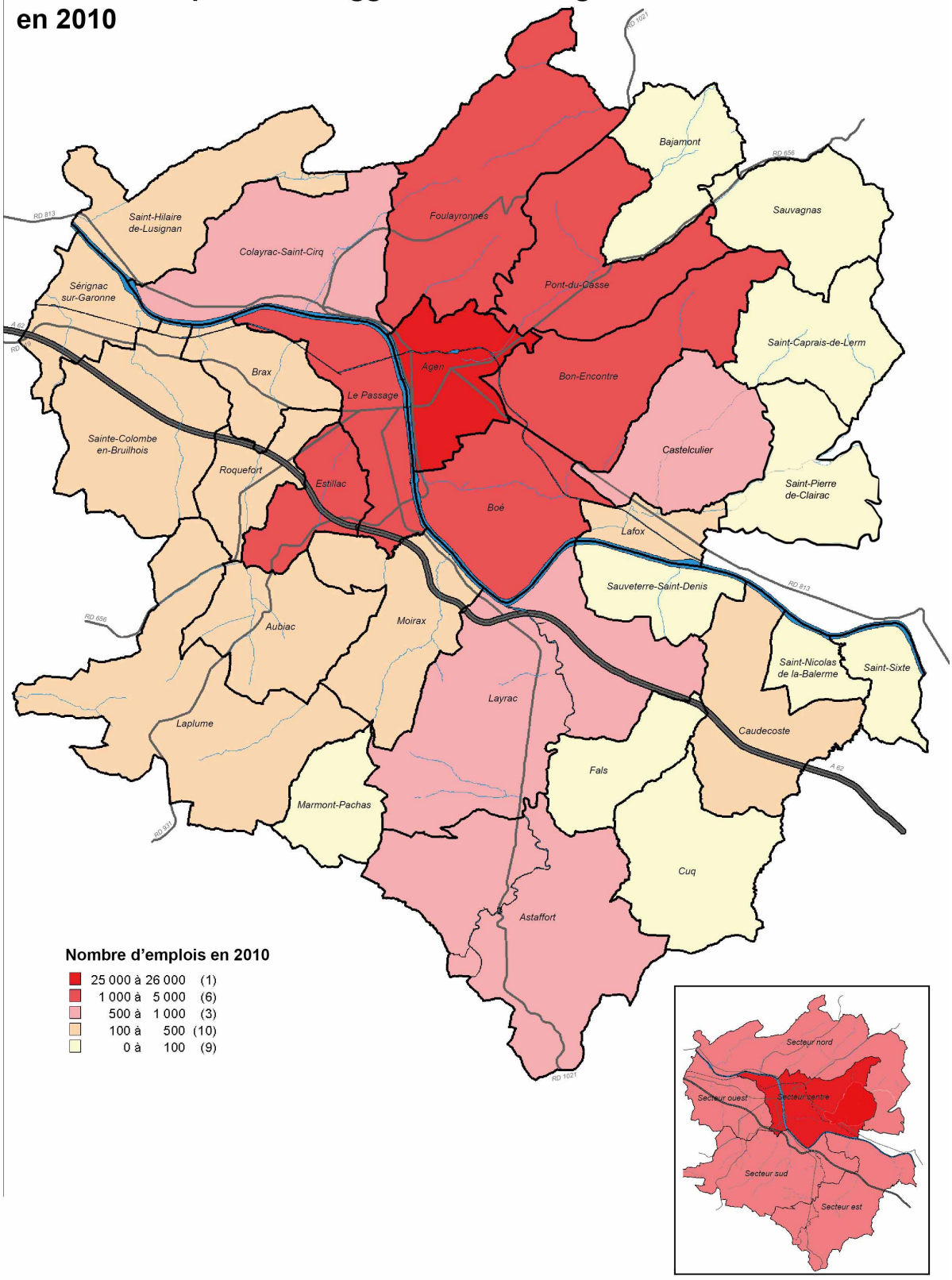
- la ville d'Agen, avec 25.298 emplois, regroupe 53,3% des emplois du territoire intercommunal,

- 6 autres communes de la première couronne d'Agen (pourvoyeuses de 1.000 à 5.000 emplois) enregistrent 16.113 emplois, soit 34 % des emplois recensés sur le territoire intercommunal (Boé, Bon-Encontre, Estillac, Foulayronnes, Le Passage et Pont-du-Casse),

- le résiduel des emplois (soit 12,7% représentant 5.998 emplois) se disperse de façon hétérogène sur toutes les autres communes.

En 2010, près de 90% des emplois (soit 41.411 emplois) recensés sur l'Agglomération d'Agen sont concentrés sur 7 des 29 communes qui constituent le territoire intercommunal. Il s'agit de la ville d'Agen et des communes de la première couronne (Boé, Bon-Encontre, Estillac, Foulayronnes, Le Passage et Pont-du-Casse).

Nombre d'emplois sur l'Agglomération d'Agen en 2010



Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Cartographie : Créham

	Nombre d'emplois en 1999	Nombre d'emplois en 2010	Evolution relative 1999-2010	Evolution brute 1999-2010
Agen	21 229	25 298	19,17%	4 069
Boé	2 797	3 748	34,00%	951
Bon-Encontre	2 704	2 915	7,80%	211
Lafox	194	295	52,06%	101
Le Passage	2 998	4 156	38,63%	1 158
Castelculier	614	895	45,77%	281
Secteur Centre	*30 536*	*37 307*	*22,17%*	*6 771*
Bajamont	65	83	27,69%	18
Colayrac-Saint-Cirq	639	761	19,09%	122
Foulayronnes	1 075	1 347	25,30%	272
Pont-du-Casse	1 580	1 935	22,47%	355
Saint-Hilaire-de-Lusignan	168	190	13,10%	22
Saint-Caprais-de-Lerm	51	36	-29,41%	-15
Sauvagnas	48	64	33,33%	16
Saint-Pierre-de-Clairac	81	76	-6,17%	-5
Secteur Nord	*3 707*	*4 492*	*21,18%*	*785*
Brax	195	310	58,97%	115
Estillac	809	2 012	148,70%	1 203
Roquefort	200	383	91,50%	183
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	326	307	-5,83%	-19
Sérignac-sur-Garonne	175	191	9,14%	16
Secteur Ouest	*1 705*	*3 203*	*87,86%*	*1 498*

	Nombre d'emplois en 1999	Nombre d'emplois en 2010	Evolution relative 1999-2010	Evolution brute 1999-2010
Aubiac	70	122	74,29%	52
Laplume	287	297	3,48%	10
Layrac	695	827	18,99%	132
Marmont-Pachas	26	18	-30,77%	-8
Moirax	100	142	42,00%	42
Secteur Sud	*1 178*	*1 406*	*19,35%*	*228*
Astaffort	544	583	7,17%	39
Caudecoste	183	154	-15,85%	-29
Cuq	43	31	-27,91%	-12
Fals	24	37	54,17%	13
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	75	78	4,00%	3
Saint-Sixte	51	57	11,76%	6
Sauveterre-Saint-Denis	57	61	7,02%	4
Secteur Est	*977*	*1 001*	*2,46%*	*24*
Agglomération d'Agen	**38 103**	**47 409**	**24,42%**	**9 306**
Département Lot-et-Garonne	**111 414**	**126 262**	**13,33%**	**14 848**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

2. 1999-210 : UNE EVOLUTION DE L'EMPLOI DYNAMIQUE, MAIS QUI CACHE DES DISPARITES TERRITORIALES

La croissance du nombre d'emplois enregistrée sur le territoire intercommunal est supérieure à celle observée à l'échelle départementale (respectivement 24,42% et 13,33%). Cependant, cette croissance globale cache des disparités territoriales :

- **en termes d'évolution relative :**

La carte jointe montre un phénomène de dilution de la création d'emplois vers les communes limitrophes aux communes du secteur central, tant en partie Ouest (Brax, Estillac, Roquefort) qu'en partie Est (Fals) et Sud (Aubiac) du territoire intercommunal. Ces 6 communes enregistrent les évolutions relatives de leur nombre d'emplois entre 1999 et 2010 les plus fortes de l'Agglomération, soit une évolution du nombre de leurs emplois supérieure à 50%. Il est intéressant de préciser qu'Estillac se distingue puisqu'il s'agit de l'unique commune qui a doublé son nombre d'emplois (*2,5 plus précisément).

Les communes situées aux extrémités du territoire intercommunal sont celles qui enregistrent les évolutions relatives de leur nombre d'emplois les plus faibles. Parmi ces communes, six enregistrent une évolution relative inférieure à zéro, signifiant une diminution du nombre d'emplois : Caudecoste, Cuq, Marmont-Pachas, Saint-Caprais-de-Lerm, Sainte-Colombe-en-Bruilhois et Saint-Pierre-de-Clairac.

- **en termes d'évolution brute :**

Presque toutes les communes ont bénéficié d'une augmentation de leur nombre d'emplois sur leur territoire. Toutefois, cette évolution brute n'a pas le même poids selon les communes.

Plus précisément, l'augmentation du nombre d'emploi est essentiellement concentrée sur une commune : Agen, avec 4.069 emplois créés entre 1999 et 2010.

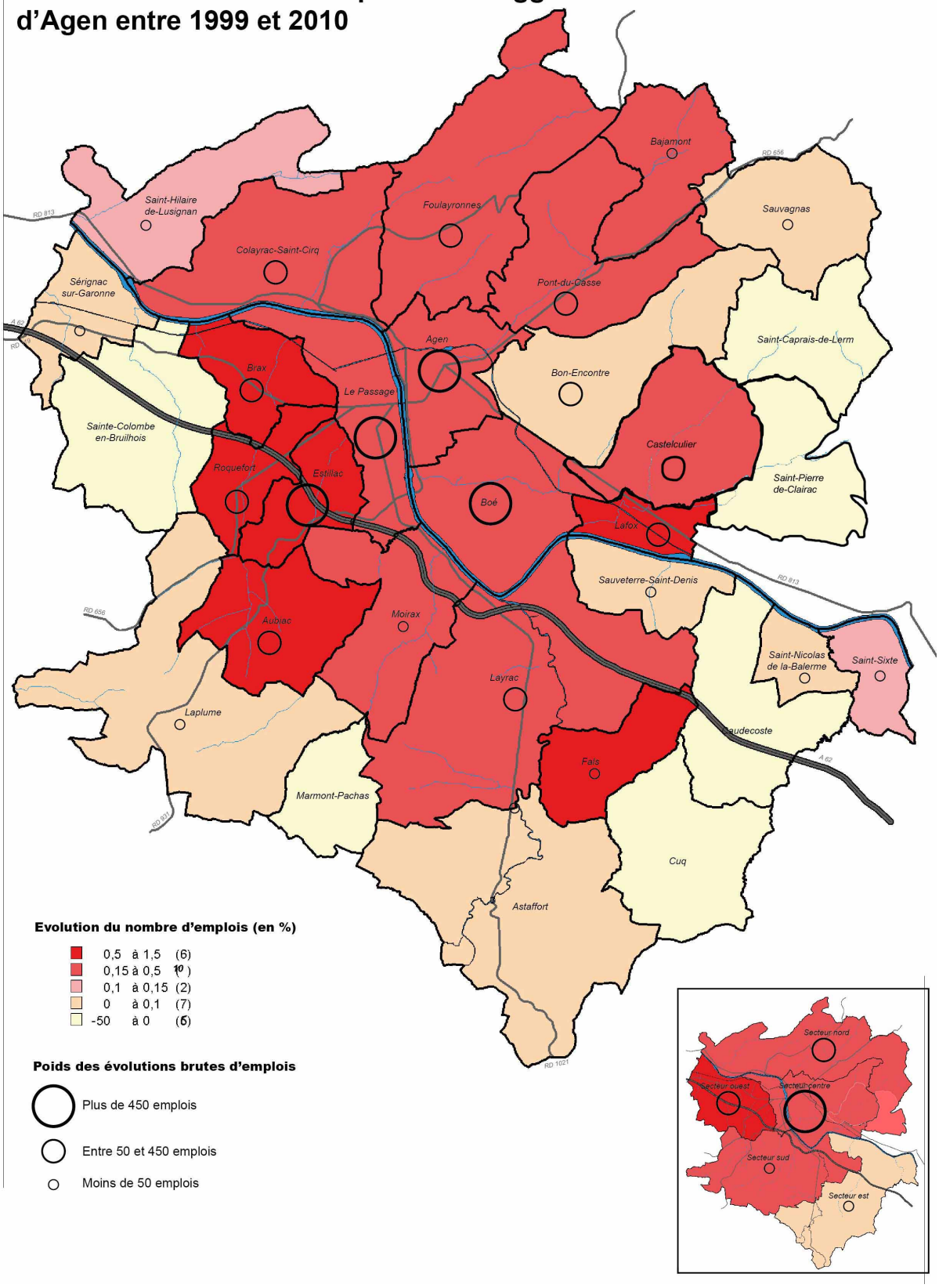
Deux autres communes tirent leur épingle du jeu, dans une moindre mesure. Il s'agit d'Estillac et du Passage, avec respectivement 1.203 et 1.158 emplois créés entre 1999 et 2010.

Les autres communes enregistrent des augmentations de leur nombre d'emplois dans des proportions variées mais bien plus faibles. Les plus faibles augmentations sont essentiellement concentrées sur les communes le secteur est de l'Agglomération (cf. carte).

Certaines communes ont enregistrées entre 1999 et 2010 une augmentation de leur nombre d'emplois pouvant parfois être importante à leur échelle territoriale communale (plus de 50% pour certaines communes ; cf. carte). Toutefois, à l'échelle intercommunale, les plus fortes évolutions brutes d'augmentation du nombre d'emplois observées ces dernières années sont concentrées sur la Ville d'Agen et 3 autres communes : Boé, Estillac et Le Passage.

Il est intéressant d'observer que sur l'Agglomération, ces nouveaux emplois ont été créés à un rythme plus lent que l'arrivée de nouvelle population (ratio entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois offerts à l'échelle intercommunale a diminué entre 1999 et 2010), signal peut être d'une insuffisance de l'emploi pour répondre à l'attractivité démographique du territoire et à l'arrivée constante de nouvelle population active.

Evolution du nombre d'emplois sur l'Agglomération d'Agen entre 1999 et 2010



Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Cartographie : Créham

3. UNE DYNAMIQUE DE L'EVOLUTION DE L'EMPLOI QUI S'INSCRIT POURTANT AU SEIN D'UNE PROGRESSION DES EMPLOIS PARMI LES PLUS FAIBLES DES GRANDES AIRES URBAINES D'AQUITAINE

Le chapitre précédent fait apparaitre clairement la dynamique de l'évolution de l'emploi sur l'Agglomération, progression largement supérieure à la moyenne départementale.

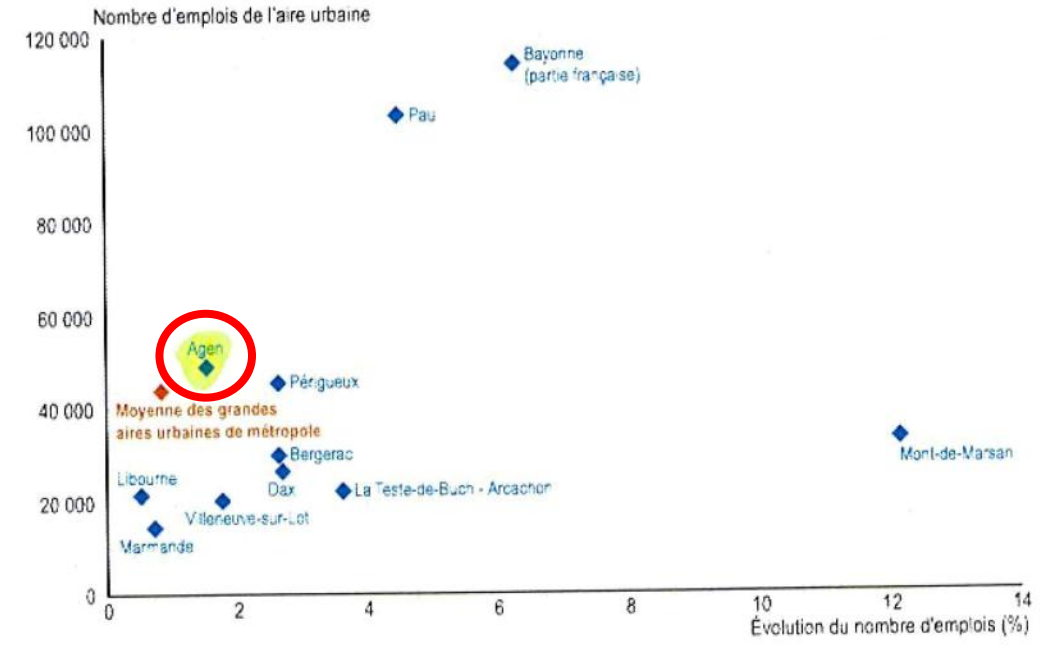
Cette dynamique s'inscrit également au sein d'une aire géographique dont l'évolution de l'emploi est parmi les plus faibles en Aquitaine, ce qui accentue d'autant plus le côté attractif et le dynamisme économique existant sur l'Agglomération.

En effet, le « 4 pages » Aquitaine d'INSEE du mois de Juin 2014 analyse l'évolution de l'emploi dans les grandes aires urbaines aquitaines entre 2006 et 2001. Sur le schéma, on constate que l'aire urbaine d'Agen se positionne parmi celles dont l'emploi a le moins progressé sur la période 2006-2011 (9ème place sur les 11 aires urbaines aquitaine).

Les emplois sur l'aire urbaine d'Agen entre 2006 et 2001 progressent de 2%, soit moitié moins que la moyenne globale de l'ensemble des 11 grandes aires urbaines d'aquitaine (évolution estimée à 4,2%). Il reste toutefois à signaler que la progression moyenne des grandes aires de métropole est de 0,8% sur la même période.

3 L'emploi progresse dans toutes les grandes aires urbaines d'Aquitaine

Les grandes aires urbaines aquitaines selon l'emploi et son évolution entre 2006 et 2011



Champ : emploi total

Note de lecture : entre 2006 et 2011, dans l'aire urbaine de Pau, qui compte 103 000 emplois, l'emploi total progresse de 4,4 %.

Sources : Insee, Recensements de la population 2006 et 2011 exploitations complémentaires lieu de travail

Insee Analyses Aquitaine n° 001 - Juin 2014

4. DES EMPLOIS ESSENTIELLEMENT PORTES PAR L'ACTIVITE TERTIAIRE

- **Une prépondérance du secteur tertiaire**

Entre 1999 et 2010, le nombre d'emplois sur l'Agglomération a augmenté d'environ 9.300. Ces créations d'emplois ont bénéficié à chacun des grands secteurs d'activités, à l'exception du secteur de l'agriculture. C'est le seul secteur d'activités qui enregistre une baisse du nombre d'emplois, passant en-dessous la barre des 1.000 emplois en 2010.

En termes de représentativité des secteurs d'activités au sein de l'Agglomération, la structure reste globalement inchangée entre 1999 et 2010. En 2010 :

- près des 4/5 des emplois de l'Agglomération relèvent du secteur tertiaire. Il s'agit du secteur qui enregistre le plus grand nombre d'emplois créés avec 7.481emplois nouveaux entre 1999 et 2010,
- l'industrie est le second secteur le plus représenté et enregistre 600 emplois nouveaux entre 1999 et 2000,
- le secteur de la construction reste en troisième position, malgré une forte augmentation du nombre d'emplois équivalente à 1.128 emplois nouveaux entre 1999 et 2010,
- l'agriculture reste le secteur le moins représenté dans l'économie de l'Agglomération en termes de nombre d'emplois et enregistre une perte de 297 emplois entre 1999 et 2010.

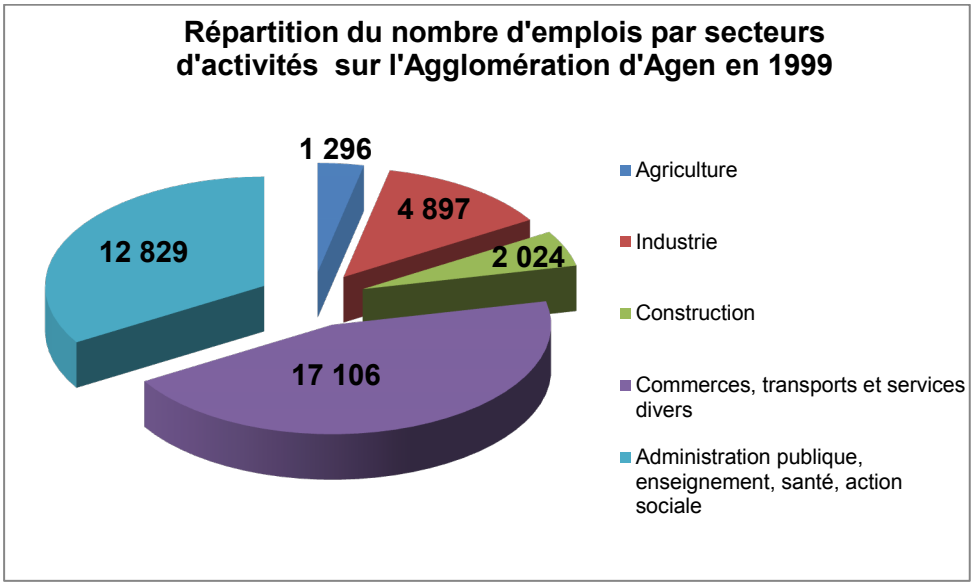
Les données transmises par la CCI relatives aux créations et radiations des commerces et services sur l'Agglomération entre 2011 et 2013 tendent à affirmer que le secteur tertiaire continu d'être un secteur dynamique et porteur d'emplois sur l'Agglomération. En effet, le différentiel entre les créations d'emplois (dues à la création de nouveaux commerces et services) et les destructions d'emplois (dues à la fermeture de commerces et services) est positif en 2012 et 2013.

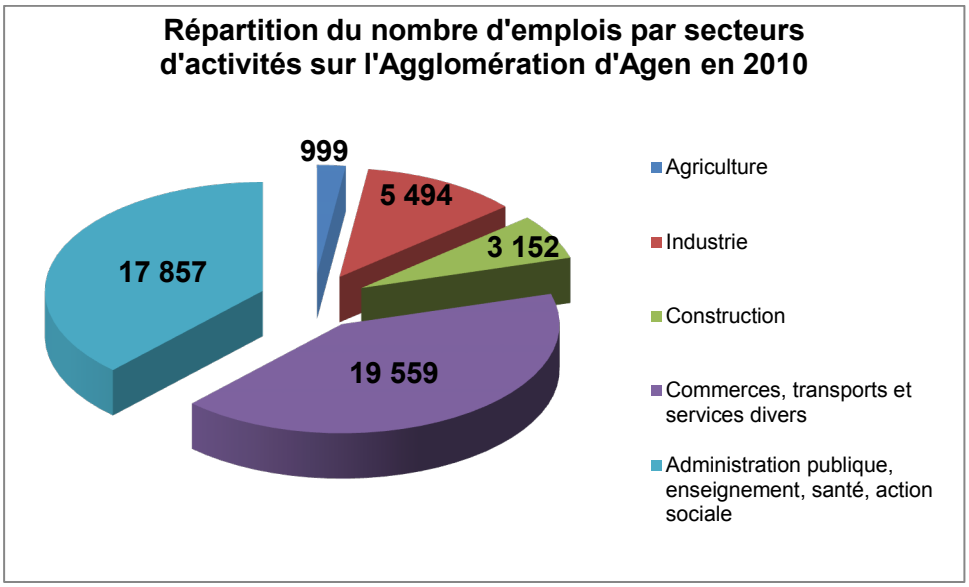
Agglomération d'Agen	Créations Commerces et Services	Radiations Disparitions Commerces et Services	Effectif salariés Commerces et services
2011	262	696	571 – 705 = -134
2012	299	701	915 – 749 = 166*
2013	393	509	440 – 396 = 44

** : les 299 créations de commerces et services ont créées 915 emplois en 2012 et les 701 radiations en ont supprimé 749. Soit un gain de 166 emplois.*

Les compléments apportés par la CCI, sur les Communes de Castelculier et de Saint-Pierre-de-Clairac en 2014, attestent également cette dynamique sur ces 2 communes, avec 15 emplois créés.

Communes de Castelculier et Saint Pierre de Clairac	Créations Commerces et Services	Radiations-Disparitions Commerces et Services	Effectif salariés Commerces et services
2014	15	19	41 – 26 = 15





Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Cartographie : Créham

	Nombre d'emplois en 1999 par secteurs d'activités					Nombre d'emplois en 2010 par secteurs d'activités					Evolution relative du nombre d'emplois entre 1999 et 2010 par secteurs d'activités					Evolution brute du nombre d'emplois entre 1999 et 2010 par secteurs d'activités				
Communes	**Agriculture**	**Industrie**	**Construction**	**Commerce transports et services divers**	**Adm. publique enseignement, santé, action sociale**	**Agriculture**	**Industrie**	**Construction**	**Commerces, transports et services divers**	**Adm. publique, enseignement, santé, action sociale**	**Agriculture**	**Industrie**	**Construction**	**Commerces, transports et services divers**	**Adm. publique, enseignement, santé, action sociale**	**Agriculture**	**Industrie**	**Construction**	**Commerces, transports et services divers**	**Adm. publique, enseignement, santé, action sociale**
Agen	123	1 659	482	9 205	8 879	140	1 624	803	10 009	12 386	13,43%	-2,10%	66,57%	8,74%	39,49%	17	-35	321	804	3 507
Boé	42	311	183	2 017	215	39	384	386	2 335	614	-6,77%	23,52%	110,88%	15,78%	185,55%	-3	73	203	318	399
Bon-Encontre	23	686	256	1 091	630	40	587	317	1 335	679	72,85%	-14,39%	23,93%	22,40%	7,80%	17	-99	61	244	49
Lafox	12	8	22	159	41	8	29	62	134	59	-33,28%	263,14%	181,03%	-16,03%	43,65%	-4	21	40	-25	18
Le Passage	37	948	187	1 302	585	32	1 207	289	1 697	801	-12,71%	27,27%	54,37%	30,34%	36,91%	-5	259	102	395	216
Castelculier	29	63	77	464	90	24	60	72	502	149	-17,24%	-4,76%	-6,49%	8,19%	65,56%	-5	-3	-5	38	59
Secteur centre	*266*	*3 675*	*1 207*	*14 238*	*10 440*	*283*	*3 891*	*1 929*	*16 012*	*14 687*	*6,29%*	*5,88%*	*59,78%*	*12,46%*	*40,68%*	*17*	*216*	*722*	*1 774*	*4 247*
Bajamont	8	8	20	22	26	8	0	19	18	14	-0,73%	-100%	-4,44%	-18,20%	-46,44%	0	-8	-1	-4	-12
Colayrac-St-Cirq	71	60	152	275	120	33	69	180	336	151	-53,13%	15,74%	18,25%	22,33%	26,11%	-38	9	28	61	31
Foulayronnes	30	51	27	512	432	16	46	63	515	658	-48,11%	-9,73%	133,51%	0,61%	52,34%	-14	-5	36	3	226
Pont-du-Casse	22	153	197	494	774	20	136	232	623	853	-10,55%	-10,92%	17,88%	26,21%	10,15%	-2	-17	35	129	79
Saint-Caprais-de-L	16	4	0	27	4	8	4	0	0	15	-51,13%	0,74%	0,00%	-100,00%	275,82%	-8	0	0	-27	11
Saint-Hilaire-de-L	44	43	32	81	26	41	32	17	64	52	-7,46%	-25,17%	-45,91%	-20,65%	101,30%	-3	-11	-15	-17	26
Sauvagnas	18	3	12	11	7	45	4	8	18	16	149,73%	37,42%	-31,29%	60,33%	126,28%	27	1	-4	7	9
Saint-Pierre-de-C	36	8	0	25	21	36	8	8	20	23	0,00%	0,00%	100,00%	-20,00%	9,52%	0	0	8	-5	2
Secteur nord	*245*	*330*	*440*	*1 447*	*1 410*	*206*	*300*	*528*	*1 595*	*1 782*	*-15,94%*	*-9,06%*	*19,92%*	*10,22%*	*26,39%*	*-39*	*-30*	*88*	*148*	*372*
Brax	29	24	20	60	56	20	31	17	136	81	-31,52%	28,55%	-13,00%	127,11%	45,14%	-9	7	-3	76	25
Estillac	9	437	55	406	85	4	772	177	830	197	-54,17%	76,74%	221,16%	104,51%	131,18%	-5	335	122	424	112
Roquefort	16	16	58	126	38	24	129	60	128	81	50,11%	709,31%	4,19%	1,43%	114,36%	8	113	2	2	43
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	88	32	14	92	157	36	28	3	89	180	-59,09%	-12,74%	-76,94%	-3,74%	14,47%	-52	-4	-11	-3	23
Sérignac	38	12	20	66	52	50	4	40	71	74	32,73%	-65,74%	98,51%	8,12%	43,11%	12	-8	20	5	22
Secteur ouest	*180*	*521*	*167*	*750*	*388*	*134*	*965*	*297*	*1 254*	*613*	*-25,31%*	*85,17%*	*78,08%*	*67,24%*	*58,09%*	*-46*	*444*	*130*	*504*	*225*
Aubiac	16	0	20	32	32	3	8	38	66	25	-78,88%	100,00%	90,07%	105,23%	-20,97%	-13	8	18	34	-7
Laplume	104	42	17	103	36	62	12	69	82	111	-40,68%	-71,09%	307,56%	-20,55%	207,51%	-42	-30	52	-21	75
Layrac	168	117	56	227	274	67	158	87	242	293	-60,24%	35,27%	55,51%	6,50%	6,83%	-101	41	31	15	19
Marmont-Pachas	16	4	0	4	8	17	0	0	4	0	3,82%	-100%	0,00%	4,03%	-100,00%	1	-4	0	0	-8
Moirax	36	25	14	21	17	24	24	52	36	55	-33,02%	-4,32%	272,48%	69,13%	221,96%	-12	-1	38	15	38
Secteur sud	*340*	*188*	*107*	*387*	*367*	*173*	*202*	*247*	*429*	*483*	*-49,24%*	*7,67%*	*130,40%*	*10,84%*	*31,73%*	*-167*	*14*	*140*	*42*	*116*
Astaffort	69	171	37	157	172	54	79	53	188	158	-22,24%	-53,71%	44,49%	19,66%	-8,17%	-15	-92	16	31	-14
Caudecoste	48	8	25	49	24	60	28	29	36	52	25,76%	247,80%	15,28%	-26,75%	118,52%	12	20	4	-13	28
Cuq	40	0	0	8	0	12	0	12	4	0	-69,01%	0,00%	100,00%	-48,36%	0,00%	-28	0	12	-4	0
Fals	20	4	4	12	8	20	0	21	4	24	0,31%	-100%	425,46%	-66,52%	200,77%	0	-4	17	-8	16
Saint-Nicolas	32	0	28	37	4	12	4	12	16	40	-62,53%	400,00%	-56,49%	-56,19%	901,88%	-20	4	-16	-21	36
Saint-Sixte	28	0	5	5	8	16	20	12	0	8	-42,07%	100,00%	144,36%	-100,00%	1,09%	-12	20	7	-5	0
Sauveterre	28	0	4	16	8	29	4	12	21	8	1,84%	100,00%	202,19%	29,58%	1,71%	1	4	8	5	0
Secteur est	*265*	*183*	*103*	*284*	*224*	*203*	*135*	*152*	*269*	*291*	*-23,32%*	*-26,02%*	*47,62%*	*-5,34%*	*29,80%*	*-62*	*-48*	*49*	*-15*	*67*
Agglomération d'Agen	**1 296**	**4 897**	**2 024**	**17 106**	**12 829**	**999**	**5 494**	**3 152**	**19 559**	**17 857**	**-22,92%**	**12,19%**	**55,74%**	**14,34%**	**39,19%**	**-297**	**597**	**1 128**	**2 453**	**5 028**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

- **Une potentielle fragilité du secteur de l'industrie**

La fragilité du secteur de l'industrie au sein de l'Agglomération se traduit sur 2 niveaux :

- la faible part que représente le secteur industriel,
- une forte spécialisation.

Malgré le fait que l'industrie soit le second secteur d'activités le plus représenté sur l'Agglomération, son poids reste relativement faible (à peine plus de 11% en terme d'emplois). Cela s'inscrit dans un contexte élargi de faiblesse de l'activité industrielle. En effet, le Lot-et-Garonne est le dernier département d'Aquitaine au nombre de salariés dans l'industrie et l'Aquitaine est moins industrialisée que d'autres régions françaises[4].

Par ailleurs, le secteur de l'industrie au sein de l'Agglomération est concentré quasi exclusivement autour de deux activités : l'activité pharmaceutique et celle agroalimentaire.

Activité pharmaceutique : une étude INSEE de Juin 2012 *(15 zones d'emplois aquitaines plus ou moins armées face aux mutations économiques)* a souligné « qu'Agen est spécialisée dans l'industrie pharmaceutique et que cette zone concentre le tiers des emplois aquitains ».

On parle d'une Agglomération « BMS dépendante », traduisant que cette filière s'appuie sur une seule entreprise : Bristol, Myers, Squibb. Cette dépendance constitue une véritable fragilité économique pour l'Agglomération.

Activité agroalimentaire : on retrouve cette activité concentrée sur le site de l'Agropole. En 2010, environ 2.500 salariés y sont dénombrés. A l'inverse de la filière pharmaceutique, celle agroalimentaire s'appuie sur une multitude d'entreprises (126 entreprises installées en 2010 sur l'Agropole).

Les données transmises par la CCI relatives aux créations et radiations des industries sur l'Agglomération entre 2011 et 2013 tendent à affirmer la fragilité du secteur industriel, notamment en termes d'emplois. En effet, le différentiel entre les créations d'emplois (dues à la création de nouvelles industries) et les destructions d'emplois (dues à la fermeture d'industries) est négatif en 2011, 2012 et 2013.

Agglomération d'Agen	Créations Industries	Radiations Disparitions Industries	Effectif salariés Industries
2011	60	232	87 - 370 = -283*
2012	88	263	213 – 560 = -347
2013	87	215	119 -258 = -139

** : les 60 créations d'industries ont créées 87 emplois en 2011 et les 232 radiations en ont supprimé 370. Soit une perte de 283 emplois.*

[4] *Source : DOEE de la CAA*

B. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU CHOMAGE

1. 2010 : UN TAUX DE CHOMAGE GLOBAL INFERIEUR A LA MOYENNE DU DEPARTEMENT AVEC DES DISPARITES TERRITORIALES

L'Agglomération d'Agen enregistre en 2010, 5.441 chômeurs, soit un taux de chômage d'environ 8,3% à l'échelle de l'Agglomération. Ce taux de chômage est inférieur à celui du département, qui est de 12,5% en 2010, soulignant ainsi la dynamique en termes d'emplois de l'agglomération agenaise.

Malgré tout, ce taux global masque des disparités territoriales :

- 3 communes sur les 31 que compte l'Agglomération enregistrent en 2010 un taux de chômage égal ou supérieur à la moyenne départementale : Agen avec 18,1% et Le Passage avec 13%.

  Agen concentre plus de la moitié des chômeurs comptabilisés sur l'Agglomération, avec 2.859 chômeurs sur 5.441 au total et Le Passage concentre environ 10% des chomeurs de l'Agglomération.

- les plus forts taux de chômage sont concentrés sur des communes du secteur centre (Agen, Boé, Lafox et Le Passage) et du secteur est (Astaffort, Caudecoste, Saint-Nicolas et Sauveterre), avec un taux de chômage autour de 10%,

- plus de la moitié des communes (18) ont un taux de chômage en 2011 inférieur à celui global de l'Agglomération.

2. DES EVOLUTIONS CONTRASTEES ENTRE 1999 ET 2010

A l'échelle de l'Agglomération, le taux de chômage a diminué entre 1999 et 2010. Si ce taux était, tant en 1999 qu'en 2010, inférieur au taux départemental, l'écart entre les deux taux se creuse en 2010 signe d'une évolution positive et dynamique de la création d'emplois sur l'Agglomération par rapport au département.

En effet, le taux de chômage sur l'Agglomération était de 3,5 points inférieur à celui départemental en 1999 et cette différence évolue à 4,2 points en 2010.

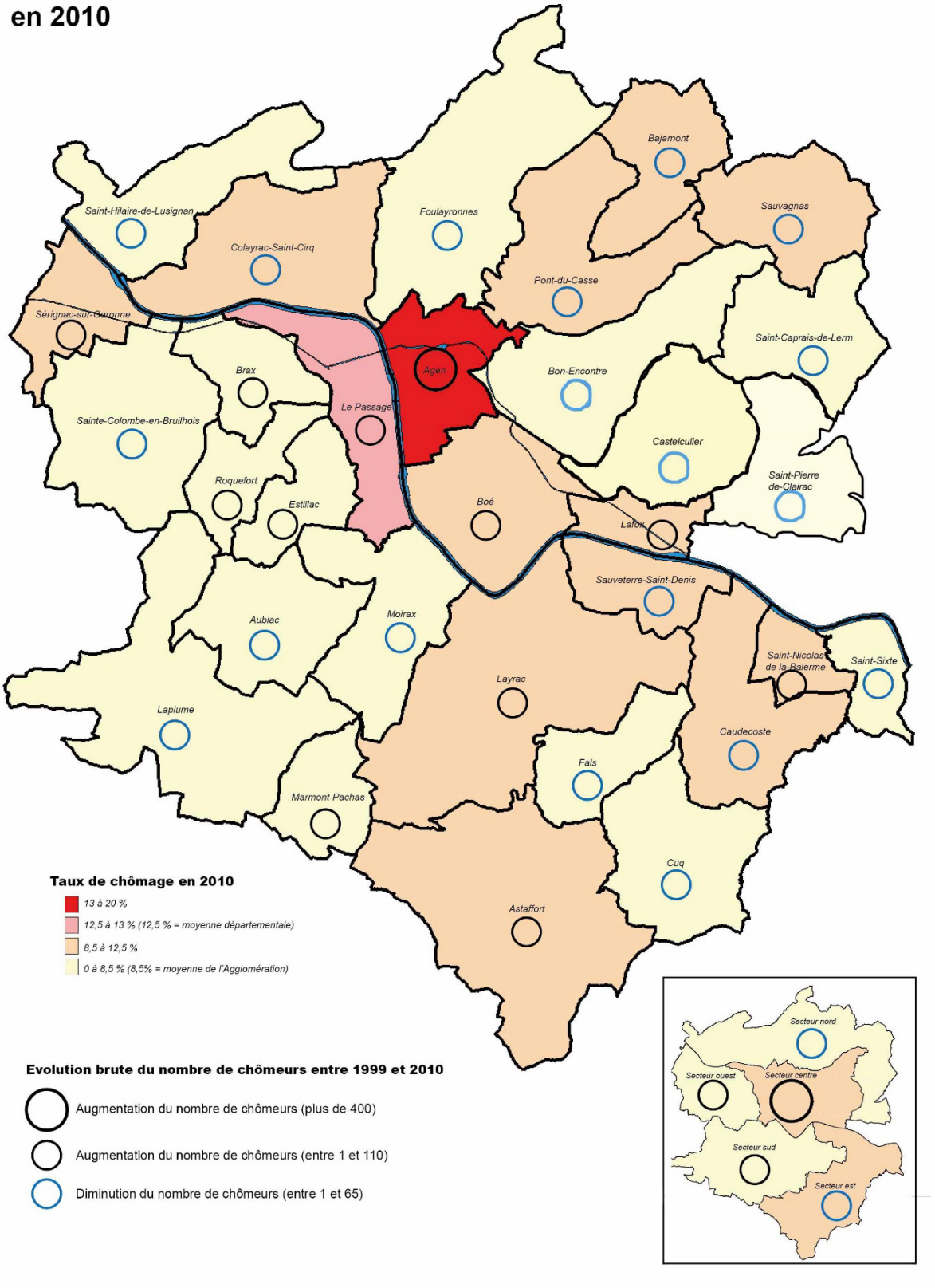
Les communes centrales de l'Agglomération (Agen et Le Passage) se démarquent par une évolution brute du nombre de chômeurs la plus importante : 438 chômeurs de plus sur Agen et 109 sur Le Passage. On peut également noter une augmentation sur Layrac avec 57 chômeurs de plus.

A l'inverse, 18 communes voient leur nombre de chômeurs diminuer, sur des proportions variables, entre moins 1 et moins 64 chômeurs. Il est intéressant de noter la dynamique particulière des communes du nord de l'Agglomération qui enregistrent toutes une diminution du nombre de chômeurs sur leur territoire entre 1999 et 2010.

communes	Nombre de chômeurs en 1999	Nombre de chômeurs en 2010	Taux de chômage en 1999 (%)	Taux de chômage en 2010 (%)	Evolution brute entre 1999 et 2010
Agen	2421	2 859	17,3	18,1	438
Boe	231	268	11,4	10,5	37
Bon-Encontre	293	231	11,1	8,3	-62
Lafox	45	60	11,3	10,1	15
Le Passage	443	552	11,8	13,0	109
Castelculier	99	86	12,4	7,9	-13
Secteur centre	3 433	4 056	12,6	12,0	623
Bajamont	47	41	10,4	8,7	-6
Colayrac-Saint-Cirq	166	113	13,1	8,9	-53
Foulayronnes	210	193	9,4	8,2	-17
Pont-du-Casse	227	163	11,1	8,5	-64
Saint-Caprais-de-Lerm	27	17	11,7	5,9	-10
Saint-Hilaire-de-Lusignan	67	36	11,0	5,5	-31
Sauvagnas	14	10	7,4	4,4	-4
Saint-Pierre-de-Clairac	40	26	11,8	6,4	-14
Secteur nord	798	599	10,6	7,2	-199
Brax	64	80	6,7	6,8	16
Estillac	62	71	9,4	7,3	9
Roquefort	38	59	6,6	7,1	21
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	52	48	7,7	5,9	-4
Serignac-sur-Garonne	26	60	7,3	10,9	34
Secteur ouest	242	318	7,5	7,6	76
Aubiac	11	8	9,2	6,5	-3
Laplume	45	35	8,0	5,1	-10
Layrac	116	173	8,2	9,7	57
Marmont-Pachas	2	4	4,7	5,4	2
Moirax	37	30	7,1	5,1	-7
Secteur sud	211	250	7,4	6,4	39
Astaffort	93	94	11,9	10,7	1
Caudecoste	51	49	12,1	11,2	-2
Cuq	11	11	9,6	8,4	0
Fals	14	13	10,1	6,9	-1
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	19	21	11,6	10,5	2
Saint-Sixte	15	8	13,8	5,2	-7
Sauveterre-Saint-Denis	31	22	15,8	10,8	-9
Secteur est	234	218	12,1	9,1	-16
Agglomération d'Agen	**4 918**	**5 441**	**10,4**	**8,3**	**523**
Département	**17 966**	**17 898**	**13,9**	**12,5**	**-68**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Taux de chômage sur l'Agglomération d'Agen en 2010



Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Cartographie : Créham

C. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU TISSU ECONOMIQUE

1. UNE ECONOMIE TOURNEE VERS LA REPONSE AUX BESOINS LOCAUX

Les données CLAP (Connaissance Locale de l'Appareil Productif) fournies par l'INSEE permettent une analyse de la sphère économique. L'activité est décomposée en 2 sphères qui permettent de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux :

-la sphère présentielle correspond aux activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes,

-la sphère non présentielle regroupe les activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Les statistiques CLAP comptabilisent ainsi en 2011, sur l'Agglomération :

- 9.122 établissements,

- 39.833 emplois salariés (hors agriculture, défense et intérim)

La sphère présentielle est la sphère économique la plus importante de l'Agglomération. Elle représente environ 62% de l'ensemble des établissements (5.652 sur 9.122) et environ 72% de l'ensemble des emplois de l'agglomération (28.512 sur 39.833). ***Ces chiffres traduisent donc l'importance de l'Agglomération comme lieu de consommation locale.***

On retrouve la moitié de ces activités liées à cette économie locale regroupées sur la ville centre, Agen. En effet, on y retrouve 50% des établissements et 60 % des emplois de cette sphère.

La part du domaine public dans la sphère présentielle est aussi essentiellement concentrée sur la ville d'Agen avec 71% des emplois et 53% des établissements. Ce constat s'explique en partie par le statut d'Agen en tant que « Ville-Préfecture » (concentration des services administratifs) et ***traduit aussi le rôle structurant d'Agen aux niveaux scolaire et autres équipements publics.***

La sphère non présentielle, en revanche, est un plus diluée spatialement. On retrouve toujours une concentration sur la ville d'Agen, mais également une déconcentration en termes d'emplois sur les pôles économiques de la 1ère couronne (Le Passage, Boé, Bon Encontre et Estillac).

- emplois : Agen =2.656 emplois, soit environ 25%,

Le Passage = 1.920 emplois, soit environ 18%,

Estillac = 1.827 emplois, soit environ 17%,

Boé = 1.414 emplois, soit environ 13%,

Bon-Encontre = 941 emplois, soit environ 9%.

- établissements : Agen =1.025 établissements, soit environ 31%,

Le Passage = 226 établissements, soit environ 7%,

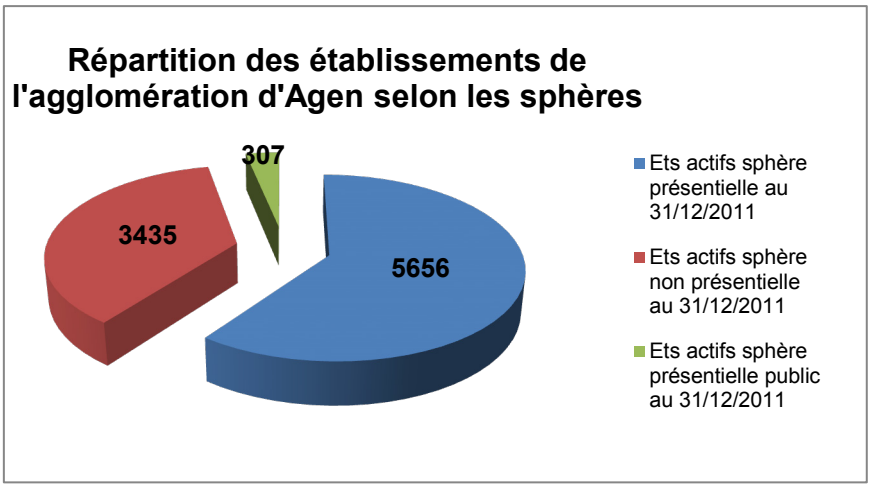
Boé = 301 établissements, soit environ 9%,

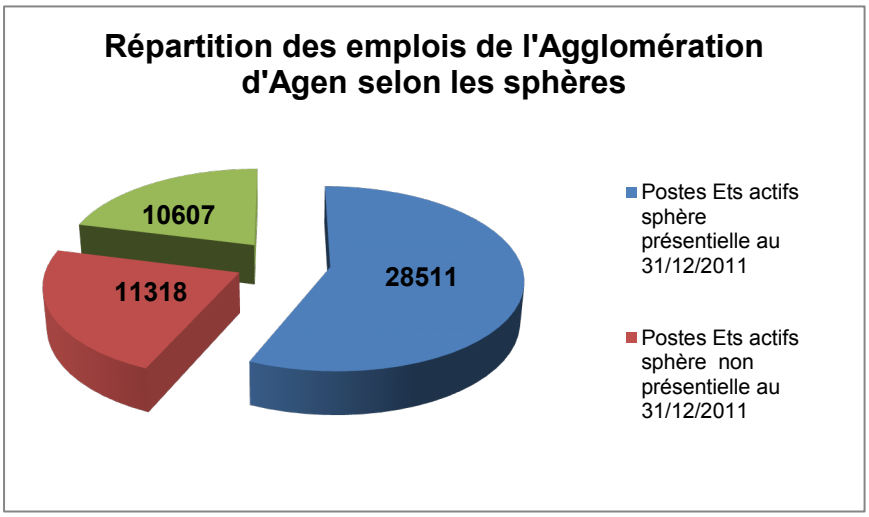
Bon Encontre = 203 établissements, soit environ 6%,

Estillac = 173 établissements, soit environ 5%.

En terme spatial, l'économie locale présentielle est fortement concentrée sur la ville d'Agen alors que l'économie extra-locale s'étend sur les communes de 1ère périphérie, du fait notamment de l'implantation de vastes zones commerciales sur ces communes périphériques.

Toutefois, il n'est pas certain que la seule économie présentielle puisse combler à l'avenir la fragilité du secteur productif et notamment industriel. Les différents échanges avec les élus locaux et acteurs économiques du territoire, dans le cadre de l'élaboration du SCOT, ont souligné « que la place de l'économie productive et en particulier des emplois industriels et innovants est à renforcer notamment pour attirer des jeunes actifs[5] ».





[5] *Source : Diagnostic territorial du SCOT du Pays de l'Agenais*

	Ets actifs sphère présentielle au 31/12/2011	Ets actifs sphère non présentielle au 31/12/2011	Ets actifs sphère présentielle public au 31/12/2011	Ets actifs sphère non présentielle public au 31/12/2011	Postes Ets actifs sphère présentielle au 31/12/2011	Postes Ets actifs sphère non présentielle au 31/12/2011	Postes Ets actifs sphère présentielle public au 31/12/2011	Postes Ets actifs sphère non présentielle public au 31/12/2011
Agen	2863	1025	162	1	16801	2656	7528	0
Boé	413	301	11	0	2471	1414	171	0
Bon-Encontre	258	203	12	0	1339	941	373	0
Lafox	64	30	2	0	162	120	23	0
Le Passage	410	226	24	0	1892	1920	335	0
Castelculier	141	126	3	0	502	520	53	0
Secteur centre	*4 149*	*1 911*	*214*	*1*	*23 167*	*7 571*	*8 483*	*0*
Bajamont	32	22	1	0	30	11	10	0
Colayrac-Saint-Cirq	153	128	6	0	424	241	49	0
Foulayronnes	164	135	10	0	799	194	486	0
Pont-du-Casse	170	108	16	0	1749	456	1151	0
Saint-Hilaire-de-Lusignan	52	50	3	0	46	50	24	0
Saint-Caprais-de-Lerm	12	32	2	0	10	6	10	0
Sauvagnas	14	37	2	0	12	6	6	0
Saint-Pierre-de-Clairac	33	37	2	0	13	12	9	0
Secteur Nord	*630*	*549*	*42*	*0*	*3 083*	*976*	*1 745*	*0*
Brax	86	68	5	0	121	82	21	0
Estillac	98	173	6	0	585	1827	96	0
Roquefort	72	90	2	0	274	261	29	0
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	52	82	2	0	231	41	22	0
Sérignac-sur-Garonne	54	37	5	0	79	40	24	0
Secteur Ouest	*362*	*450*	*20*	*0*	*1 290*	*2 251*	*192*	*0*
Aubiac	49	31	2	0	40	20	11	0
Laplume	67	80	6	0	150	42	27	0
Layrac	148	135	4	0	371	218	59	0
Marmont-Pachas	3	14	1	0	2	2	2	0
Moirax	31	41	2	0	47	14	15	0
Secteur Sud	*298*	*301*	*15*	*0*	*610*	*296*	*114*	*0*
Astaffort	109	93	5	0	232	144	47	0
Caudecoste	41	54	4	0	49	28	17	0
Cuq	12	23	2	0	3	2	1	0
Fals	11	28	1	0	12	4	2	0
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	12	22	2	0	44	19	6	0
Saint-Sixte	15	18	2	0	9	28	3	0
Sauveterre-Saint-Denis	13	21	2	0	13	2	6	0
Secteur Est	*213*	*259*	*18*	*0*	*362*	*227*	*82*	*0*
Agglomération d'Agen	**5 652**	**3 470**	**309**	**1**	**28 512**	**11 321**	**10 616**	**0**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

2. UNE MAJORITE DE MICRO-ENTREPRISES

En 2011, le tissu économique de l'Agglomération se caractérise par la prédominance des très petites entreprises. Sur les 9.122 établissements comptabilisés, 8.360 ont moins de 10 salariés, ce qui représente 91% du tissu économique de l'Agglomération :

- 5.760 établissements ont 0 salariés, soit 63% du tissu économique de l'Agglomération,
- 2.600 établissements ont entre 1 et 9 salariés, soit 28,5% du tissu économique de l'Agglomération.

	Nb étab.de 0 salarié	Nb étab.de 1 à 9 salariés	Nb étab.de 10 à 19 salariés	Nb étab.de 20 à 49 salariés	Nb étab.de 50 salariés et +	TOTAL
Agen	2 327	1 244	153	104	60	3 888
Boé	349	272	49	34	10	714
Bon-Encontre	283	130	19	16	13	461
Lafox	57	28	7	1	1	94
Le Passage	397	160	41	24	14	636
Castelculier	156	87	12	9	3	267
Secteur centre	*3 569*	*1 921*	*281*	*188*	*101*	*6 060*
Bajamont	44	8	2	0	0	54
Colayrac-Saint-Cirq	199	64	11	5	2	281
Foulayronnes	216	64	10	7	2	299
Pont-du-Casse	176	68	21	7	6	278
Saint-Caprais-de-Lerm	39	5	0	0	0	44
Saint-Hilaire-de-Lusignan	83	16	3	0	0	102
Sauvagnas	43	8	0	0	0	51
Saint-Pierre-de-Clairac	60	10	0	0	0	70
Secteur nord	*860*	*243*	*47*	*19*	*10*	*1 179*
Brax	108	42	3	1	0	154
Estillac	133	88	20	20	10	271
Roquefort	120	26	7	8	1	162
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	110	19	3	1	1	134
Sérignac-sur-Garonne	57	32	2	0	0	91
Secteur Ouest	*528*	*207*	*35*	*30*	*12*	*812*
Aubiac	64	15	0	1	0	80
Laplume	103	38	5	1	0	147
Layrac	208	60	8	6	1	283
Marmont-Pachas	14	3	0	0	0	17
Moirax	58	12	1	1	0	72
Secteur sud	*447*	*128*	*14*	*9*	*1*	*599*
Astaffort	149	43	4	5	1	202
Caudecoste	70	23	2	0	0	95
Cuq	31	4	0	0	0	35
Fals	32	7	0	0	0	39
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	22	11	0	1	0	34
Saint-Sixte	25	6	2	0	0	33
Sauveterre-Saint-Denis	27	7	0	0	0	34
Secteur est	*356*	*101*	*8*	*6*	*1*	*472*
Agglomération d'Agen	**5 760**	**2 600**	**385**	**252**	**125**	**9 122**
Département	**24720**	**8896**	**1017**	**655**	**289**	**35 577**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

3. DES IMPLANTATIONS D'ACTIVITES SUR LE CŒUR D'AGGLOMERATION ET LE LONG DES AXES ROUTIERS MAJEURS

Comme toute agglomération, on retrouve les établissements principalement implantés sur la ville centre et dans sa périphérie proche. Ainsi, Agen regroupe 38,5% de l'ensemble des établissements recensés en 2011 et concentre environ 80% des plus grands établissements (50 salariés et plus).

Les communes de 1ère couronne (Boé et Le Passage notamment) accueillent à elles deux 1.350 établissements (entre 600 à 700 établissements sur chacun des territoires communaux), soit environ 15% des établissements implantés sur l'Agglomération. Ceci s'explique par la présence sur ses communes de sites d'activités spécifiques capables d'accueillir des activités (Agropole, ZA Marot et ZA Lamothe-Magnac notamment).

Parmi les autres communes de l'Agglomération, celles qui sont traversées par les axes de communication majeurs du territoire (A62, RN1021, RD 813, RD 656, RD 931, RD 17 notamment) tirent également leur épingle du jeu. Ainsi, Colayrac, Foulayronnes, Pont-du-Casse, Layrac et Estillac comptabilisent entre 200 et 300 établissements sur leur territoire communal. A noter également la Commune de Castelculier dont la partie du territoire traversée par la RN1021 est fortement marquée par l'implantation d'activités économiques.

Enfin, on observe que les activités économiques sont davantage implantées sur la partie ouest de l'Agglomération et qu'à contrario, les communes de la partie est de l'Agglomération sont celles qui recensent le moins d'établissements implantés sur leur territoire communal. Parallèlement, les axes majeurs de circulation sont situés sur la partie nord et ouest de l'Agglomération.

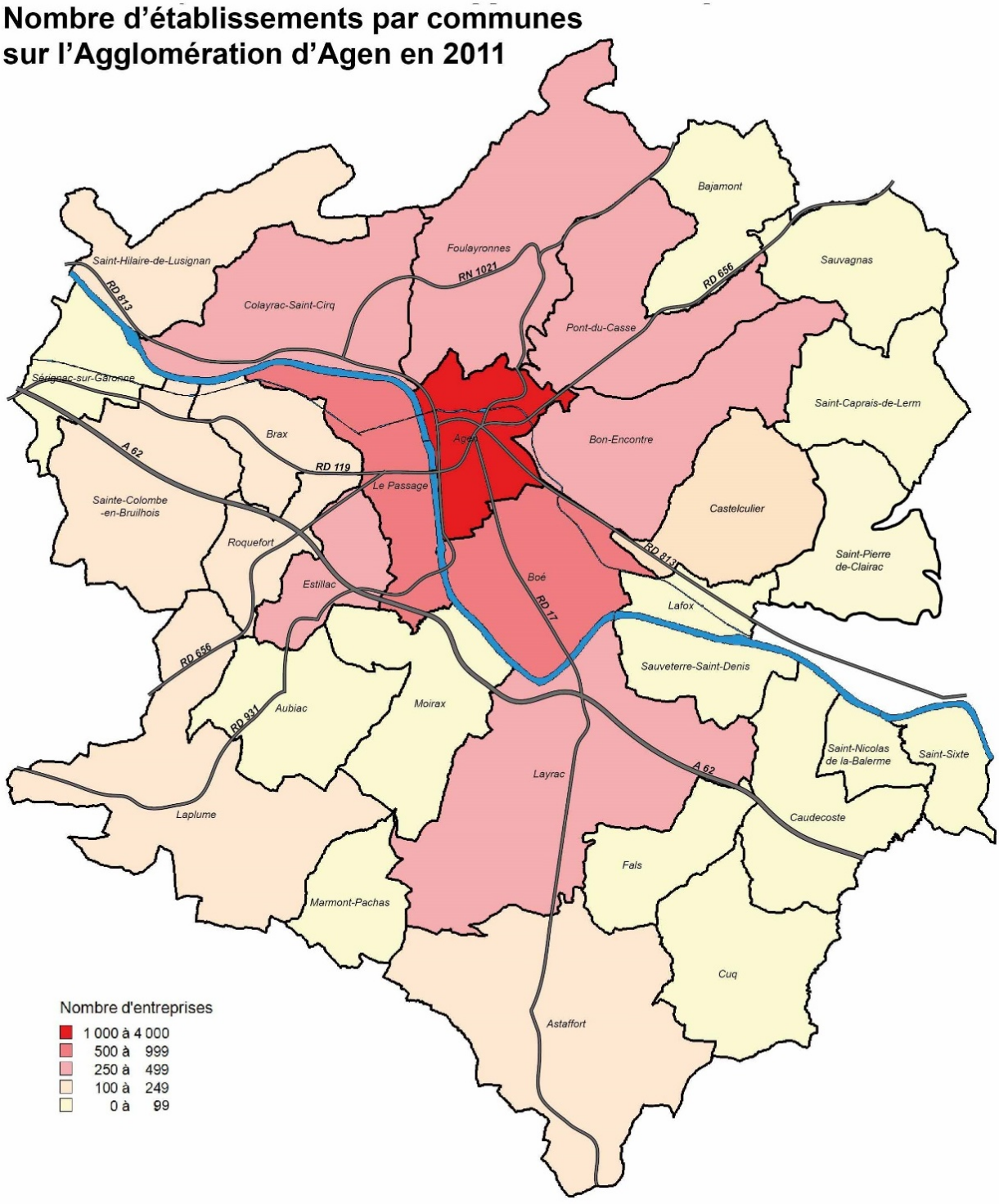
Ainsi, en 2011, on voit clairement apparaître que les entreprises sont majoritairement implantées sur les communes en partie centrale de l'Agglomération.

Cette dernière est ensuite scindée en deux parties :

- les communes côté Ouest : elles bénéficient d'un réseau d'infrastructures de déplacement performant et qui devrait se renforcer ces prochaines années (nouvel échangeur autoroutier, ligne LGV, …). Ces communes enregistrent entre 100 et 250 établissements sur leur territoire, à l'exception de Moirax, Marmont-Pachas et Aubiac,

- les communes côté Est : ce sont les communes qui enregistrent le moins d'établissements économique sur leur territoire.

Nombre d'établissements par communes sur l'Agglomération d'Agen en 2011



Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Cartographie : Créham

4. DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

- **Des créations d'entreprises qui se sont accélérées depuis 2009**

En 2011, environ 31% des entreprises créées sur le département l'ont été sur l'Agglomération (732 entreprises créées sur 2.345 à l'échelle du département), ce qui confirme le dynamisme économique et le poids de l'Agglomération au sein du département.

Au sein de l'Agglomération, c'est la ville d'Agen qui bénéficie le plus de la dynamique de création d'entreprise avec plus de 300 entreprises créées chaque année entre 2009 et 2011. Dans une toute autre mesure, les communes de la 1ère couronne profitent également de cette dynamique. Il s'agit du Passage, de Boé et de Bon-Encontre, enregistrant respectivement une moyenne de 67, 49 et 47 créations d'entreprises en moyenne entre 2009 et 2011. Il est intéressant d'observer que la commune de Roquefort se démarque en 2011 en enregistrant 41 créations d'entreprises, soit presque le double qu'en 2010 et 8 fois plus qu'entre 2006 et 2009. Ce sursaut pourrait être un signe précurseur de la dilution des activités économique sur les communes ouest de l'Agglomération, comme on a pu voir d'autres signes dans les chapitres précédents (évolution du nombre d'emplois, nombre d'établissements, …).

L'évolution des créations d'entreprises entre 2006 et 2013 fait apparaître une accélération du nombre de créations d'entreprises depuis 2009 :

- Nombre moyen de créations d'entreprises sur l'Agglomération entre 2006 et 2008 : 420,
- Nombre moyen de créations d'entreprises sur l'Agglomération entre 2009 et 2011 : 769.

- **Rythme de construction des locaux d'activités et surfaces autorisées**

Les données SITADEL permettent de connaître les surfaces de plancher (hors locaux résidentiels) qui ont été autorisées et leur répartition par catégorie d'activités sur l'Agglomération. Sur la période des données qui ont été transmises (2004 à 2013), on observe :

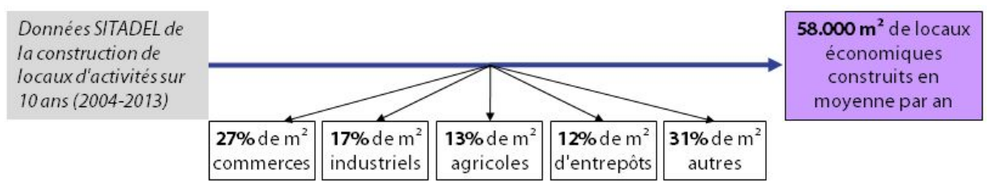
- environ 602.873 m^2 de locaux d'activités ont été construits entre 2004 et 2013, soit une moyenne d'environ 60.287 m^2 par an,
- une augmentation constante des surfaces construites entre 2004 et 2007, puis une évolution en dent de scie depuis 2008, correspondant au début du climat de fragilité économique ressenti au niveau national et mondial. Malgré tout, il est important de noter que la moyenne globale sur les 2 périodes reste sensiblement similaire,
- la démarcation de Boé qui, sur 3 années, concentre près de la moitié ou plus de la moitié des surfaces autorisées sur l'ensemble de l'Agglomération, ce qui s'explique en partie par les zones d'activités ou commerciales qui ont été créées sur cette commune. En 2007, Boé concentre 42% des surfaces, puis 48% en 2011 et 64% en 2013 (réalisation du parc commercial O'green).
- une faiblesse de la construction hôtelière sur ces 10 dernières années (1,4% des surfaces autorisées entre 2004 et 2013). Ceci pourrait être un frein à l'ambition touristique (tourisme de grand public et tourisme d'affaire) que se donne l'Agglomération,
- la prépondérance de la construction à destination des locaux de commerces puisque c'est cette catégorie qui a la plus grande somme de surface autorisée entre 2004 et 2013 (27% des surfaces autorisées entre 2004 et 2013),
- l'industrie est le second secteur qui a le plus eu de surfaces autorisée (17%), talonné par le secteur de l'agriculture (13%) et les entrepôts (13%). Les autres catégories de construction ne dépassent pas 10% des surfaces autorisées sur l'Agglomération entre 2004 et 2013.

Evolution et ventilation des surfaces autorisées en m² des locaux (hors résidentiels) entre 2004 et 2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agen	20 936	8 270	11 143	5 720	1261	9 420	7 435	19 268	18 199	7 609
Boé	11 224	4 111	19 539	30 469	7771	10 943	5 985	45 261	5 261	41 810
Bon-Encontre	506	206	1 126	1 268	2332	125	2 266	662	948	1 976
Lafox	71	706	0	87	-	2 002	215	-	-	740
Le Passage	2 922	16 667	7 972	6 171	6768	2 204	4 515	7 577	1 991	1 419
Castelculier		2 493	1 758	777	5036	1 229	2 824	1 004	6 199	0
Secteur Centre	*35 659*	*32 453*	*41 538*	*44 492*	*23 168*	*25 923*	*23 240*	*73 772*	*32 598*	*53 554*
Bajamont	52	-	-	77	80	16	15	-	-	42
Colayrac-Saint-Cirq	786	843	249	4 961	11975	2 917	4 682	1 061	231	15
Foulayronnes	1	978	0	2 516	474	167	1 253	4 797	2 343	3 985
Pont-du-Casse	3 720	3 170	2 016	2 648	0	4 596	971	4 593	1 021	1 116
Saint-Hilaire-de-Lusignan	0	465	-	-	103	805	-	91	10	4
Saint-Caprais-de-Lerm	774	1 178	-	-	43	77	8	18	-	-
Sauvagnas	-	-	407	597	0	-	47	-	4	2
Saint-Pierre-de-Clairac		100	0	315	1128	60	1 068	0	1 037	100
Secteur Nord	*5 333*	*6 734*	*2 672*	*11 114*	*13 803*	*8 638*	*8 044*	*10 560*	*4 646*	*5 264*
Brax	319	0	619	1 635	568	1 674	669	1 493	1 523	505
Estillac	1 547	14 082	6 843	12 077	3667	3 525	3 964	4 229	8 637	1 776
Roquefort	2	98	1 023	420	498	15 393	2 980	2 030	271	944
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	465	739	552	25	-	59	60	216	39	497
Sérignac-sur-Garonne	300	120	132	0	74	-	35	24	371	-
Secteur Ouest	*2 633*	*15 039*	*9 169*	*14 157*	*4 807*	*20 651*	*7 708*	*7 992*	*10 841*	*3 722*
Aubiac	228	0	204	-	-	-	118	986	42	229
Laplume	-	938	156	0	641	1 825	1 403	442	2 145	839
Layrac	1 139	1 045	563	599	4271	2 338	1 137	482	13	80
Marmont-Pachas	410	-	-	-	-	-	-	698	-	121
Moirax	1	65	-	916	0	-	2	28	1	-
Secteur Sud	*1 778*	*2 048*	*923*	*1 515*	*4 912*	*4 163*	*2 660*	*2 636*	*2 201*	*1 269*
Astaffort	2 449	777	325	466	2177	9	793	206	-	1 449
Caudecoste	-	-	3 470	528	-	1 749	19	80	66	84
Cuq	-	91	0	-	105	-	525	0	-	2
Fals	25	-	827	144	103	-	-	-	-	2
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	79	0	43	0	7	377	-	-	18	118
Saint-Sixte	-	-	357	-	-	362	1 007	-	3	2
Sauveterre-Saint-Denis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Secteur Est	*2 553*	*868*	*5 022*	*1 138*	*2 392*	*2 497*	*2 344*	*286*	*87*	*1 657*
Agglomération d'Agen	**47 956**	**57 142**	**59 324**	**72 416**	**49 082**	**61 872**	**43 996**	**95 246**	**50 373**	**65 466**

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010

Synthèse des typologies de constructions hors locaux résidentiels entre 2004 et 2013 :



IV. LE COMMERCE SUR L'AGGLOMERATION AGENAISE

A. UN TISSU COMMERCIAL DENSE ET DIVERSIFIE

En 2013, 626 commerces sont comptabilisés sur l'Agglomération[6].

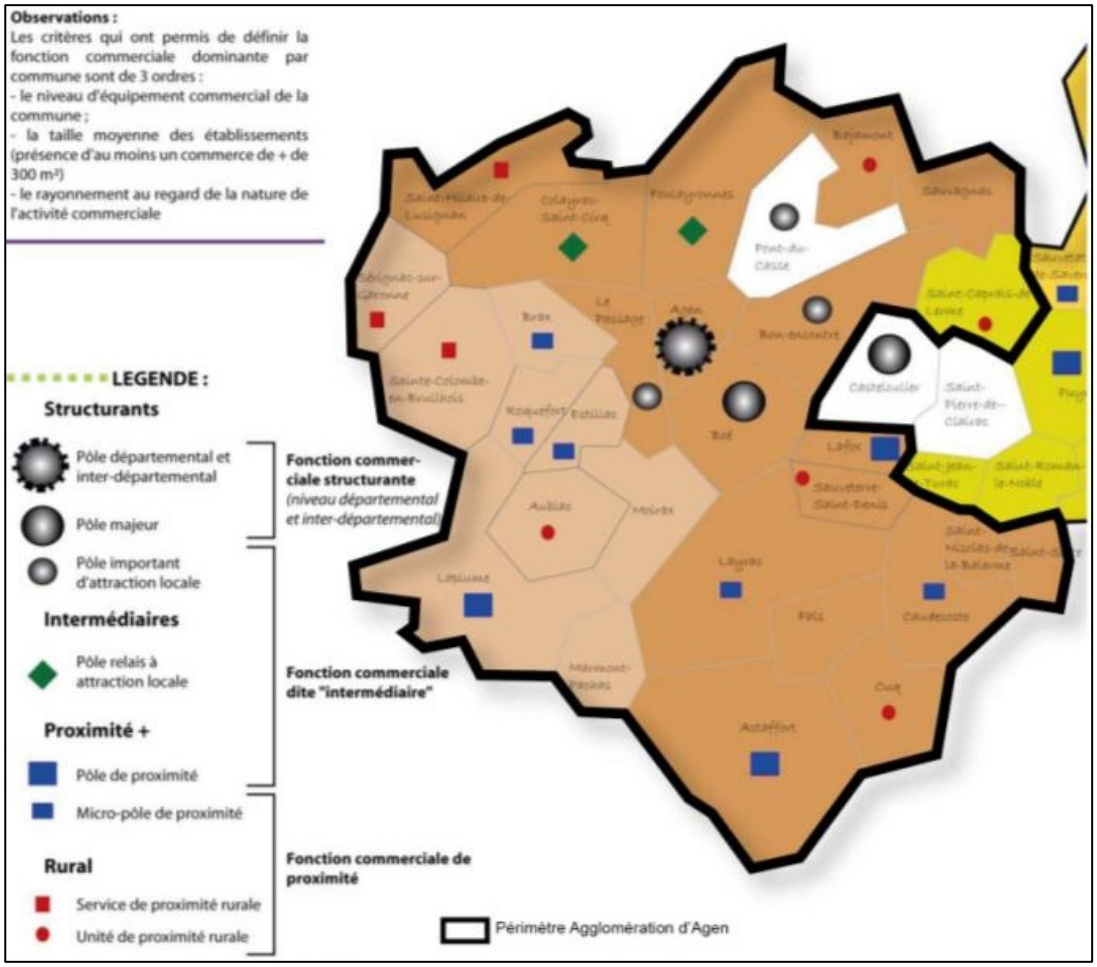
	Nombre de commerces		Nombre de commerces		Nombre de commerces
Agen	350	Brax	7	Astaffort	8
Boé	92	Estillac	6	Caudecoste	3
Bon-Encontre	24	Roquefort	6	Cuq	1
Lafox	8	Sainte-Colombe	3	Fals	1
Le Passage	31	Sérignac	4	Saint-Nicolas	0
Castelculier	22	*Secteur Ouest*	*26*	Saint-Sixte	0
Secteur Centre	*527*	Aubiac	2	Sauveterre	1
Bajamont	0	Laplume	6	*Secteur Est*	*14*
Colayrac-Saint-Cirq	16	Layrac	13	**CAA**	**626**
Foulayronnes	8	Marmont-Pachas	0		
Pont-du-Casse	9	Moirax	0		
Saint-Hilaire	4	*Secteur Sud*	*21*		
Saint-Caprais	1				
Sauvagnas	0				
Saint-Pierre	0				
Secteur Nord	*38*				

Source : INSEE – Statistiques locales – données 2010-2013

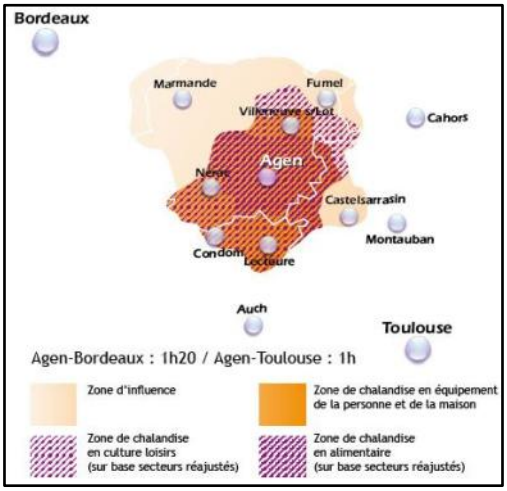
[6] *Source : INSEE – Base permanente des équipements : commerces*

Le tissu commercial s'organise selon un système polycentrique, bâti autour de la ville phare Agen. Autour d'Agen gravitent des pôles majeurs et d'attraction locale, puis plus loin, des pôles intermédiaires relais et enfin aux périphéries de l'Agglomération, des pôles de proximité et des unités rurales.

Carte des fonctions commerciale dominante par commune (extrait du SCOT du Pays de l'Agenais)



1. LES POLES STRUCTURANTS…



La Ville d'Agen est qualifiée de pôle départemental et interdépartemental (cf. carte). Selon une étude commandée par l'Agence du Commerce « Cœur d'Agen », la ville d'Agen est au cœur d'une zone de chalandise en équipement de la maison et de la personne d'un peu plus de 210 000 habitants, un peu moins de 160 000 habitants pour le secteur culture-loisirs avec une zone légèrement différente. En cumul, la zone de chalandise atteint 225 000 habitants (étude SM Conseil), soit environ 92 679 ménages.

La Ville d'Agen regroupe plus de la moitié des commerces implantés sur l'Agglomération (environ 56%) et des enseignes importantes. On retrouve ces commerces sur deux pôles essentiellement :

- le premier pôle est le centre-ville et notamment l'axe des boulevards de la République et Carnot ainsi que les rues alentours. On y retrouve des commerces diversifiés : équipements de la personne, alimentaire, équipement de la maison, cafés, restauration, hôtellerie, …. Ces commerces se trouvent confrontés à la concurrence existante sur les grandes zones d'activités d'Agen et de Boé, ce qui génère une rotation commerciale, au mieux, et une fermeture des commerces au pire. Ces derniers temps, il est observé une évolution qui tend à amenuiser davantage la dynamique commerciale du centre ville. En effet, les commerces fermés sont rachetés pour l'ouverture de mutuelles ou de banque dans les secteurs phares du centre ville. Ces nouvelles activités changent l'image du centre ville puisque ce sont des enseignes fermées le samedi, contrastant avec les commerces ouverts.

- le deuxième pôle est la périphérie avec les zones d'activités d'Agen-Sud et de Lamothe-Magnac, cette dernière étant clairement identifiée comme une zone commerciale. Sur ces zones sont surtout implantés les commerces relatifs à l'équipement de la maison, bricolage, animalerie.

Les Villes de Boé et de Castelculier sont les deuxièmes plus importantes en termes de fonction commerciale sur le territoire intercommunal. Elle **sont qualifiées de pôle majeur** et concentrent environ 18% des commerces enregistrés sur l'Agglomération. Ceci s'explique en grande partie par la présence de zones d'activités : Lamothe Magnac, Fabas, Gardes, Jean Malèze. Le poids du secteur commercial sur Boé a pris plus d'importance du fait de l'ouverture en fin d'année 2013 d'un nouveau parc commercial : O'Green, qui décline déjà une vingtaine d'enseigne en place, dont plusieurs enseignes phare (Leroy Merlin, Boulanger, Gifi, CASA). La réalisation de ce nouveau parc commercial et notamment la programmation traduit la volonté politique et stratégique de limiter/ éviter la concurrence commerciale avec le centre ville. En effet, le cahier des charges de O'Green stipulait l'interdiction d'enseigne d'équipements à la personne et de la culture, afin de ne pas déstabiliser ce créneau de commerce établi en centre ville d'Agen.

Pour compléter les pôles structurants du territoire intercommunal, **Bon-Encontre, Le Passage et Pont-du-Casse sont désignées comme pôles importants d'attraction locale**. Il s'agit de communes de la première couronne d'Agen, qui accueillent des nombreuses enseignes commerciales, de moindre envergure toutefois. A elles 3, elles concentrent 10% des commerces de l'Agglomération.

2. … COMPLETES PAR UN MAILLAGE DE POLES DE PROXIMITE

Sur le reste du territoire intercommunal, les communes au nord et à l'ouest de l'Agglomération, telles que **Colayrac, Foulayronnes ou encore Castelculier, Brax, Estillac ou Roquefort**, qui bénéficient d'une évolution démographique notable et qui sont proches des communes centre de l'Agglomération, offrent à leur population un niveau de commerce de proximité relativement varié (supermarché, commerces de bouche de proximité, fleuriste, bureau de tabac, électroménager, quincaillerie/ droguerie, …) qui permettent d'offrir à la population les produits de consommation à usage très courants. Cette offre commerciale présente un véritable enjeu car elle procure un niveau de service commercial suffisant pour les besoins quotidiens. D'autant plus que ces commerces rayonnent sur les communes rurales alentours. Ces communes **sont ainsi qualifiées de pôles intermédiaires ou de pôles de proximité**. Les communes rurales chefs lieux de canton comme **Laplume ou Astaffort**, entrent également dans cette catégorie, mais les entretiens avec les élus de ces communes rurales ont mis en exergue la difficulté de maintenir en vie ces petits commerces de proximité face à l'attraction qu'exerce les grands centres commerciaux d'Agen et de Boé notamment

Pour les autres communes, pôle rural, elles accueillent au mieux quelques commerces de proximité courants (boulangerie, charcuterie, bureau de tabac/ journaux), ou alors un point multi-services, et de façon plus anecdotique, quelques commerces hétéroclites (magasin de chaussures, station service, droguerie). Ce niveau de commerces ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins primaires de la population locale.

Par ailleurs, face à ce tissu commercial existant et aux projets connus en cette matière, la CCI met l'accent sur le développement important de l'activité commerciale sur le territoire intercommunal, pouvant mener à une sur-densification commerciale du territoire. De plus, la CCI met l'accent sur d'éventuels projets commerciaux d'échelle locale qui pourraient venir concurrencer des pôles déjà existants et fragiliser leur activité voire générer leur fermeture.

3. SYNTHESE DE L'ETUDE SPECIFIQUE MENEE EN 2015 SUR LA THEMATIQUE DU COMMERCE

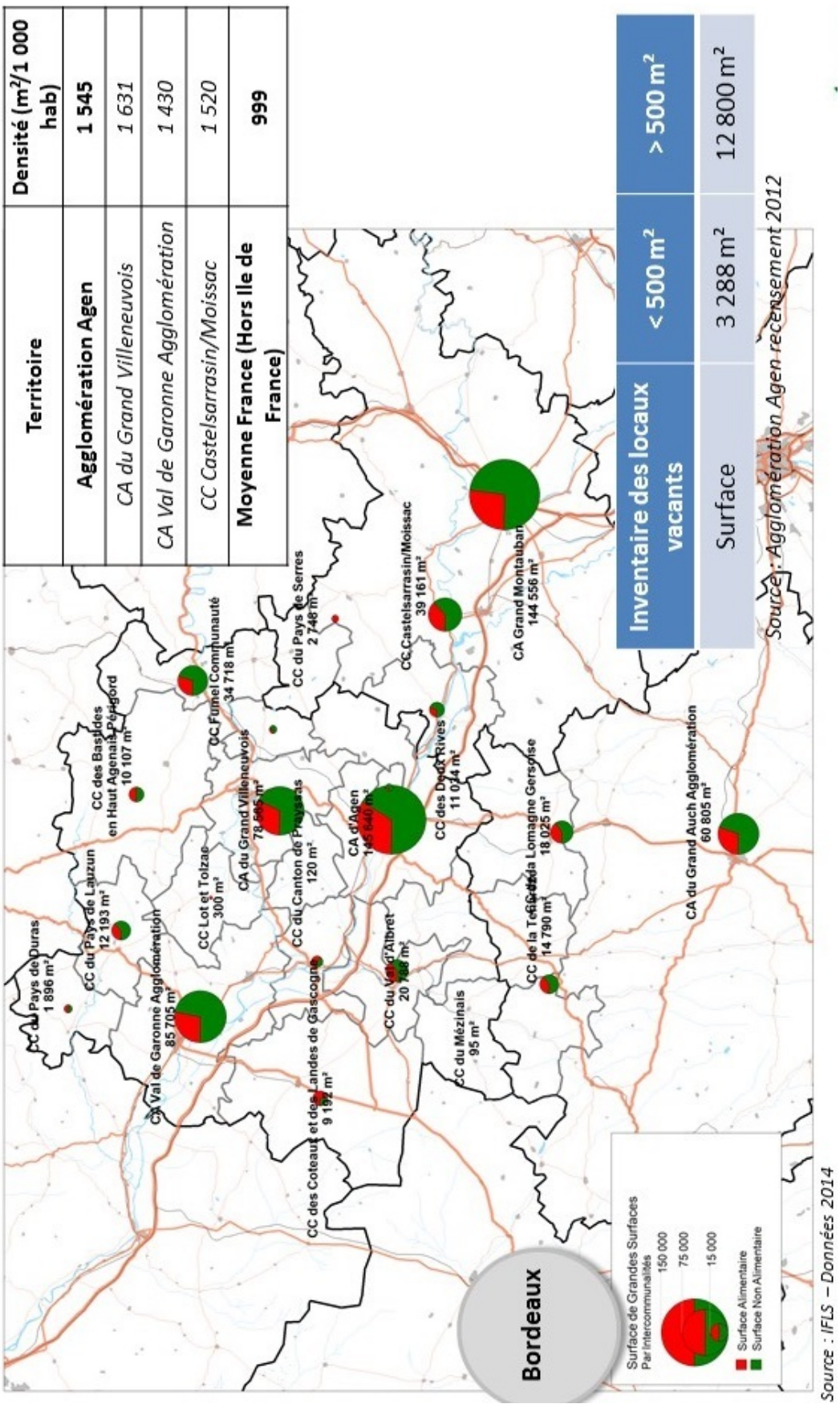
- **Définition des fréquences d'achats**

Fréquences d'achats	Types d'activités concernées	Aire d'influence minimale	Formats de vente concernés	Modes principaux d'accès et de transports pour les achats
Quotidienne	Boulangerie, boucherie – charcuterie, tabac – presse, fleurs, alimentation, services …	> 1.200 à 2.500 habitants	Commerces traditionnels sédentaires et non sédentaires	Modes doux Transports en commun Voiture
Hebdomadaire	Supermarchés / hypermarchés, alimentaires spécialisés…	8.000 hab. (+1 000 m^2)	Moyennes surfaces alimentaires	Modes doux Transports en commun Voiture
Occasionnelle « lourde »	Bricolage, jardinage	>10.000 habitants	Grandes et moyennes surfaces spécialisées (GSS) non alimentaires	Voiture
Occasionnelle « légère »	Habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie papeterie CD/DVD, jeux - jouets, petite décoration, …	> 15.000 hab. à 20.000 habitants		Modes doux Transports en commun Voiture
Exceptionnelle	Mobilier, électroménager, aménagement, de la maison (cuisines, salles de bains), concessionnaires automobiles…	> 40.000 à 50.000 habitants		Voiture
Atypique	Pas d'activités spécifiques Concepts commerciaux d'envergure	> 200.000 habitants	Formats exceptionnels	Voiture

- **Positionnement du territoire**

a) <u>Un équipement fortement dimensionné dans un contexte concurrentiel dense</u>

Territoire	Densité (m²/1 000 hab)
Agglomération Agen	**1 545**
CA du Grand Villeneuvois	*1 631*
CA Val de Garonne Agglomération	*1 430*
CC Castelsarrasin/Moissac	*1 520*
Moyenne France (Hors Ile de France)	**999**



Avec une densité commerciale de 1.545 m^2pour 1.000 habitants, bien au-dessus des moyennes nationales, l'Agglomération d'Agen dispose d'un équipement commercial dense et diversifié. La part importante du plancher commercial non alimentaire témoigne de la diversité de cette offre.

Cette forte densité témoigne également d'une zone de chalandise relativement large, de l'ordre de 260.000 habitants, dépassant largement les limites du territoire intercommunal. Cette zone d'influence est limitée par la présence de deux grandes métropoles à moins d'1h30, mais également par la présence d'agglomérations qui disposent également d'un équipement commercial dense, même s'il reste inférieur en volume et moins diversifié que celui de l'Agglomération d'Agen (Val de Garonne Agglomération, Grand Villeneuvois, Communauté de Communes de Castelsarrasin Moissac).

L'appareil commercial généré de l'Agglomération, de par son importance mais également la diversité des enseignes présentes, constitue un facteur d'attractivité du territoire. Dans un contexte concurrentiel qui reste dense, les marges de manœuvre pour renforcer cette attractivité sont relativement faibles (besoins de consommation bien couverts, zone de chalandise large, …).

Cette attractivité générée par l'équipement commercial risque cependant de s'amenuiser en lien avec le vieillissement des équipements commerciaux structurants de périphérie. Des enjeux de requalification sont notables sur certains pôles, et le diagnostic met en évidence la présence de friches commerciales dont la surface prend de l'ampleur.

Le PLUi devra répondre au risque de perte d'attractivité progressive des espaces de périphérie et proposer des orientations garantissant l'équilibre entre renouvellement urbain sur les espaces marchands existants, réutilisation des friches et utilisation de foncier en extension urbaine pour de nouvelles implantations. L'enjeu est ici de s'appuyer sur les nouveaux développements pour requalifier les zones commerciales existantes et vieillissantes.

- **Armature commerciale**

b) <u>Une offre concentrée sur le cœur urbain et les pôles majeurs</u>

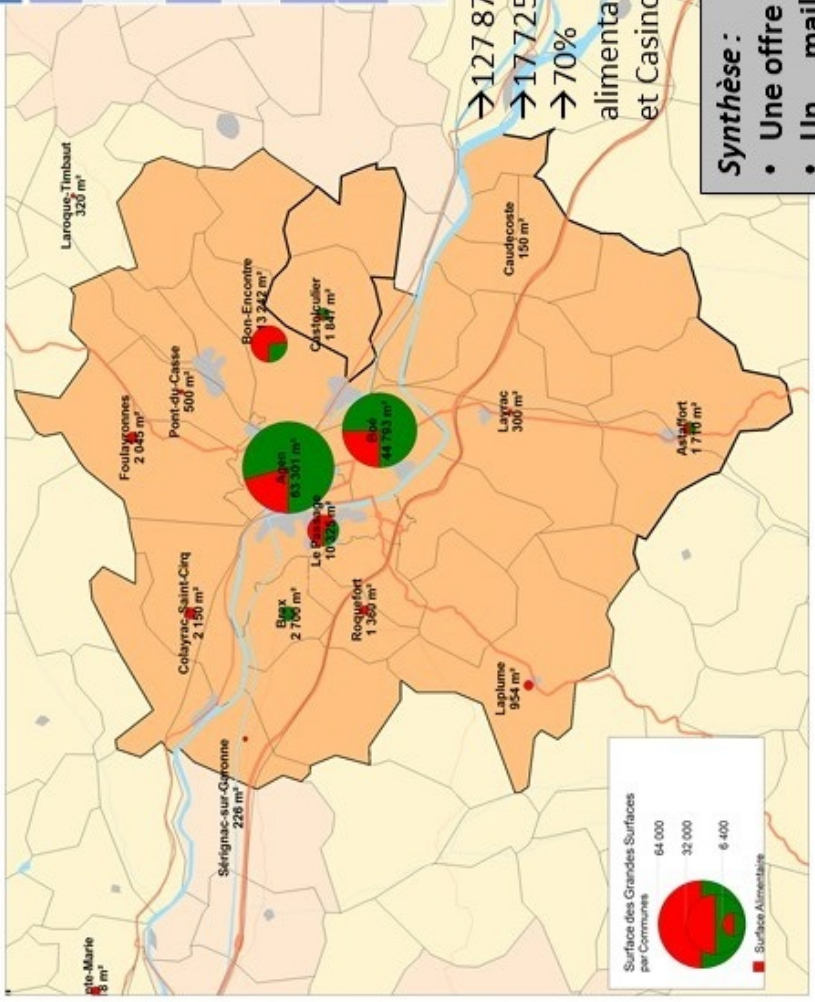
secteur	M² Grandes surfaces	% offre
Cœur urbain	73 626 m²	50 %
Dont Agen	*63 301 m²*	*43 %*
Dont CV	*11 024 m²*	*7,5 %*
Couronne périurbaine	67 090 m²	46 %
Dont Boé	*44 793 m²*	*31 %*
Périphéries rurales	3 040 m²	2 %
Castelculier	1 847 m²	1%
Total	**145 603 m²**	**100 %**

→127 878 m² en rive droite de la Garonne
→17 725 m² en rive gauche de la Garonne
→70% du chiffre d'affaire* des grandes surfaces alimentaires est réalisé par les enseignes Intermarché (38%) et Casino (32%) à l'échelle de l'Agglomération d'Agen

Synthèse :

- **Une offre concentrée dans le cœur d'agglomération**
- **Un maillage de supermarchés / hypermarchés principalement en couronne périurbaine, plus ponctuellement en périphérie rurale**
- **Des enseignes qui dominent le marché alimentaire à l'échelle de l'agglomération : Casino et Intermarché**

Répartition des planchers commerciaux par commune



Sources: IFLS 2014

**Estimation AID Observatoire 2015, bases :*
- M² de surface de vente selon IFLS 2014 et panorama 2015
- Rendements moyens au m² observés en 2014-2015 hors carburant (observatoire AID Observatoire et société.com)

Perspectives d'évolutions démographiques dans le cadre du PLUi et densités commerciales

(analyse à partir de la situation fin 2015-début2016)

	Evolution de la population 2012-2025		M² commerciaux /1000 hab	
	absolue	%	en 2012	en 2025
1. Centre et périurbain principal (RD)	+ 1729	+ 4%	2581 m²	*2491 m²*
2. Secteur centre-ouest (RG)	+ 2969	+ 18%	856 m²	*728 m²*
3. Autres communes périurbaines (RD)	+ 1979	+ 15%	349 m²	*304 m²*
4. Pôles ruraux structurants (RG)	+ 1352	+ 17%	391 m²	*335 m²*
5. Autres communes rurales (RD-RG)	+ 1794	+ 18%	23 m²	*20 m²*
Ensemble Rive Droite	+ 4576	+ 7%	1950 m²	*1823 m²*
Ensemble Rive Gauche	+ 5247	+ 17%	590 m²	*502 m²*

Densité théorique à m² commerciaux constants entre 2012 et 2025

Communes par secteur :

1. *Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier*
2. *Le Passage, Brax, Roquefort, Estillac, Ste Colombe*
3. *Colayrac, Foulayronnes, Pont du Casse, Lafox*
4. *Layrac, Astaffort, Laplume, Codecoste*
5. *les 14 autres communes*

Actuellement :

Densité commerciale alimentaire rive droite : 660 m² / 1 000 hab.
Densité commerciale alimentaire rive gauche : 320 m² / 1 000 hab.
Densité commerciale alimentaire France : 390 m² / 1 000 ha .

En 2025

à m² constants :

- Densité commerciale alimentaire rive droite : 615 m² / 1.000 hab.
- Densité commerciale alimentaire rive gauche : 274 m² / 1.000 hab.

c) Des disparités fortes entre rive droite et rive gauche de la Garonne

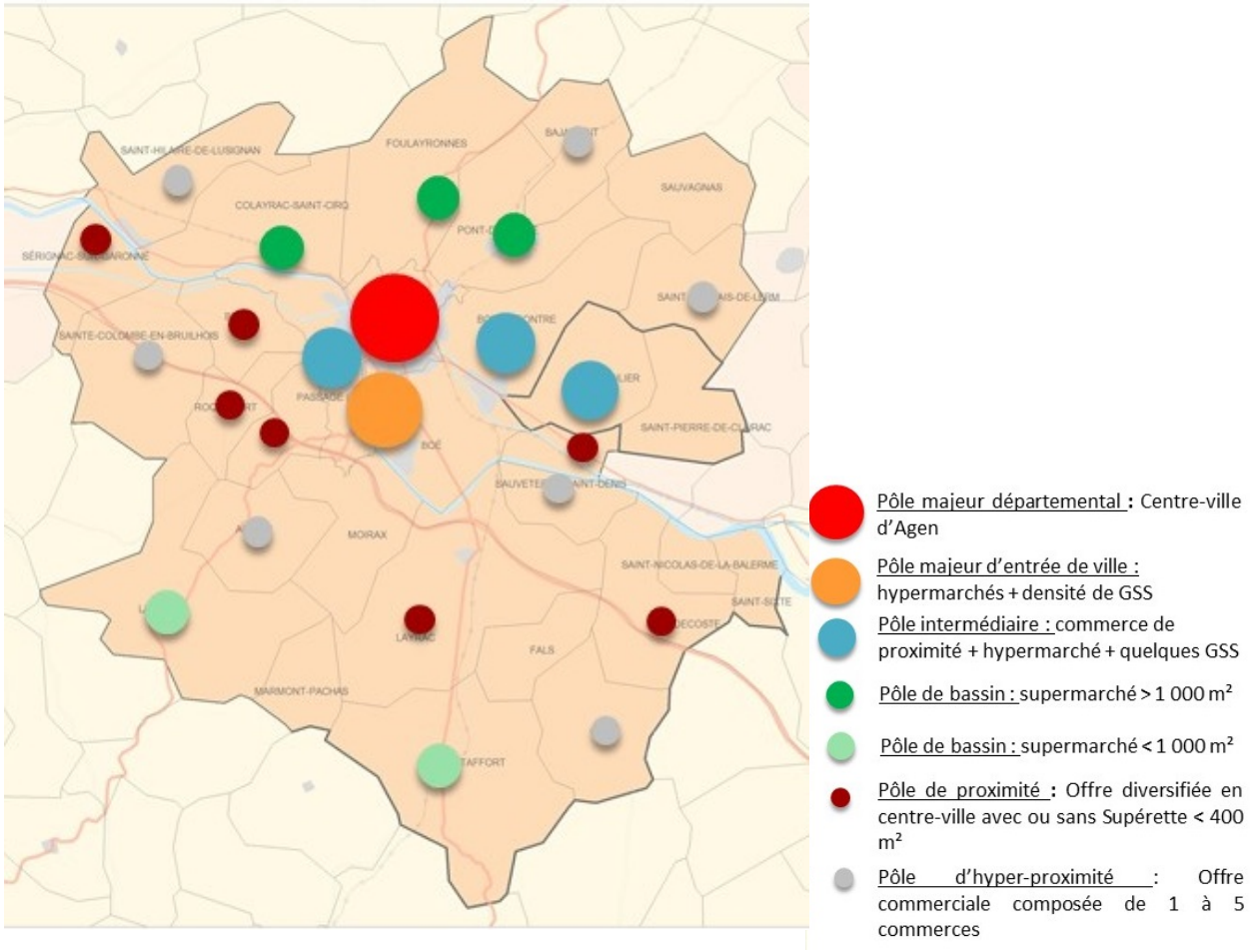
L'analyse plus fine de l'armature commerciale de l'Agglomération d'Agen met évidence des niveaux d'équipement très variables selon les secteurs :

- Une offre concentrée :
  - En rive droite de la Garonne : 88% des m² de GMS pour 67% des habitants
  - Dans le cœur urbain (50 % des m² de GMS) et la couronne périurbaine (46% des m² de GMS)
- Un niveau d'équipement plus faible en rive gauche de la Garonne.

Au regard des perspectives d'évolution démographique, des besoins nouveaux importants seront à satisfaire en rive gauche renvoyant à des enjeux :

- **d'équilibrage, de l'offre commerciale entre polarités rive droite / rive gauche s'agissant notamment des besoins réguliers,**
- **de maintien, voire de confortement, du maillage commercial pour les besoins courants dans les secteurs de villes ou bourgs les moins équipés,**
- **plus globalement de rapprochement des consommations pour des besoins générant des déplacements fréquents.**

d) Armature commerciale du SCOT du Pays de l'Agenais : quelle évolution ?



L'armature commerciale de l'agglomération s'appuie sur :

- Un pôle majeur départemental, le Centre-ville d'Agen, cœur de l'agglomération, répondant à toutes les catégories de besoins et dont le rayonnement dépasse largement les limites du territoire
- Un pôle majeur d'entrée de ville, caractérisé par la présence d'hypermarchés et d'une densité de moyennes surfaces non alimentaires répondant à toutes les catégories de besoins de consommation, dont le rayonnement dépasse largement les limites de l'agglomération : Agen Sud – Boé
- Des pôles « intermédiaires » caractérisés par la présence d'un hypermarché, de quelques moyennes surfaces et d'une offre de complément à travers un panel de commerces de proximité. Ces pôle rayonnent à l'échelle de bassins de vie internes au territoire et répondent principalement à des besoins réguliers, plus partiellement à certains besoins occasionnels : Le Passage, Castelculier, Bon Encontre
- Des pôles de bassin accueillant un supermarché supérieur à 1.000 m^2 ou inférieur à 1.000 m^2 desservant plusieurs communes essentiellement sur des besoins réguliers,
- Des pôles de proximité accueillant une offre de proximité diversifiée en centralité, desservant une ou plusieurs communes et répondant de manière assez complète aux besoins quotidiens.
- Des pôles d'hyper proximité rayonnant à l'échelle d'une commune et répondant partiellement à des besoins quotidiens à travers une offre modérée (1 à 5 commerces).

En compatibilité avec les dispositions du SCoT, le PLUi doit définir l'évolution de l'armature commerciale, en cohérence avec l'évolution de l'armature urbaine et les logiques d'accueil de population. Il devra notamment assurer une répondre à des enjeux de limitation des déplacements liés aux achats à travers :

- **le maintien et le confortement du maillage de l'offre de proximité (achats quotidiens) …en lien avec les logiques d'accueil de population,**
- **la desserte cohérente du territoire sur les différentes catégories de besoins (achats hebdomadaires, occasionnels, exceptionnels).**

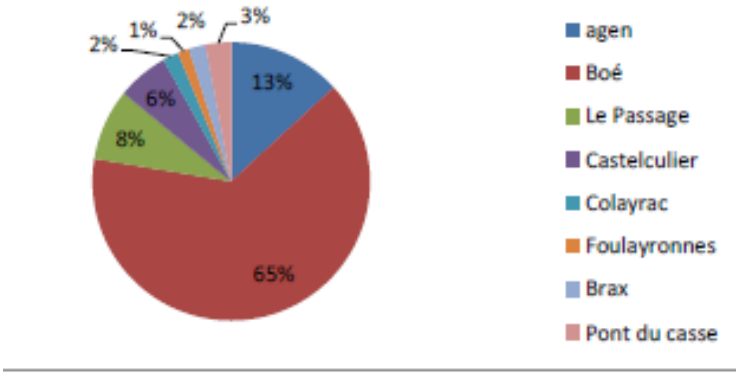
- **Un rythme de développement important des surfaces commerciales**

Bilan des autorisations commerciales 2004-2011 (SCOT du Pays de l'Agenais)

Année	total m²
2004	3 082
2005	13 848
2006	5 640
2007	11 287
2008	9 845
2009	5 376
2010	28 700
2011	13 256
	91 034

Source : Dosslers CDEC / CDAC de 2004 à 2011

Localisation des principaux projets commerciaux entre 2004 et 2011



Source : Dosslers CDEC / CDAC de 2004 à 2011

Surfaces autorisées depuis 2011

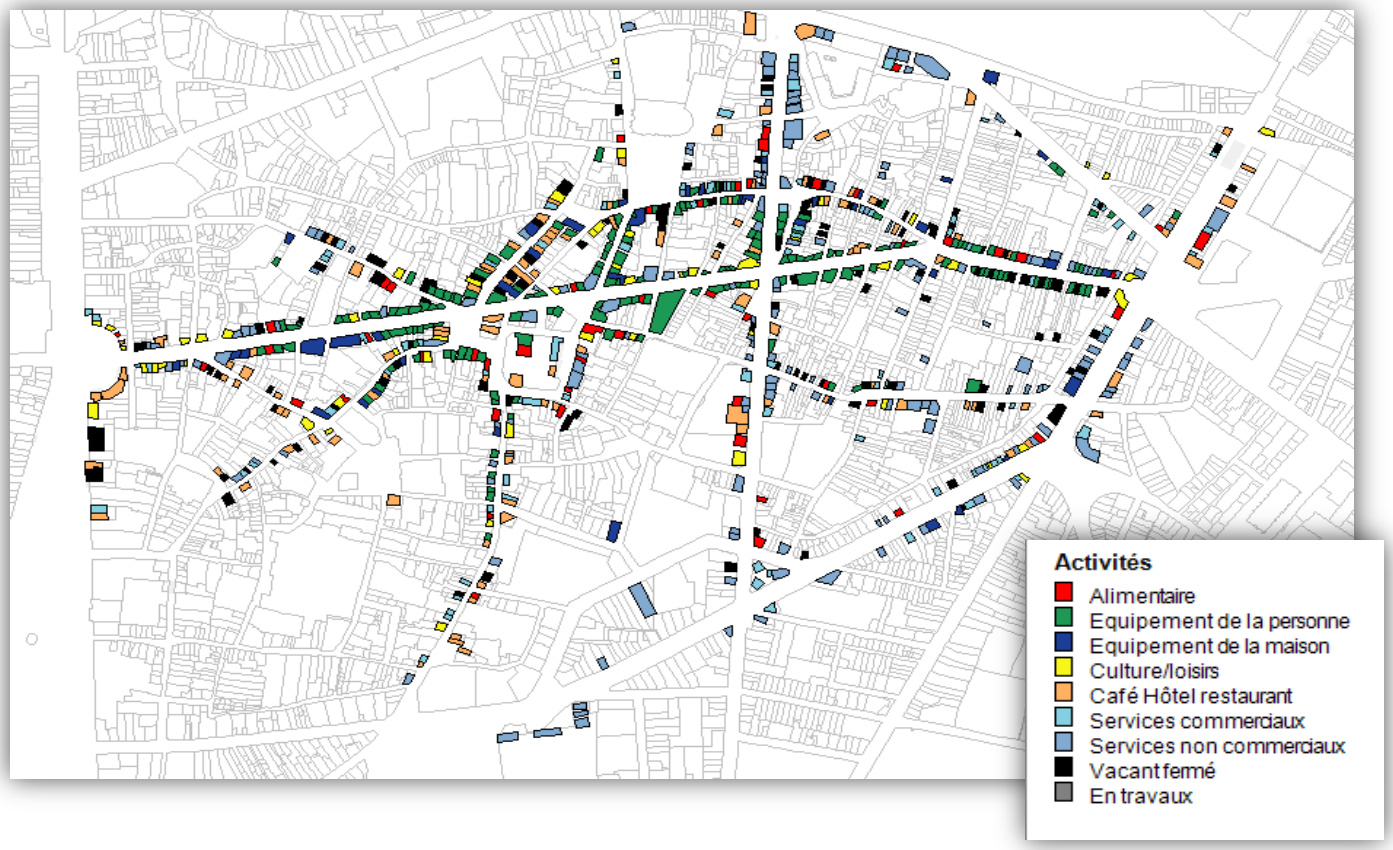
Année	Surface autorisée
2012	677 m²
2013	4 674 m²
2014	4 988 m²
2015	3 098 m²

Agen	27%
Boé	48%
Castelculier	4%
Colayrac	7%
Layrac	13%

Conclusion :

- **85 % des autorisations délivrées en CDAC sur le cœur urbain et les pôles majeurs**
- **Des développements essentiellement dans des espaces périphériques y compris d'ensembles commerciaux intégrant des petites cellules**
- **Un rythme d'autorisation très élevé : >110 m² par an pour 1 000 habitants**

- **Zoom sur le centre-ville d'Agen**



Le centre-ville d'Agen accueille près de 800 cellules commerciales. L'étude sur la vacance commerciale menée en 2011 sur le centre-ville mettait en évidence :

- Un tissu commercial important, la densité commerciale est de 26 commerces pour 1000 habitants. Les communes de taille similaire observent une densité de 20 commerces pour 1000 habitants.
- Des signes de fragilisation du commerce de centre-ville :
  - un taux de locaux vacants important (15%)
  - Une représentativité faible des activités purement commerciales (39%) et relativement forte des activités de services (32%)
  - Une présence limitée des activités alimentaires

Le centre-ville est marqué par la présence d'activités en équipement de la personne, situation caractéristique des centres d'agglomération.

- **Logiques d'implantation des commerces**

Des équilibres centre/périphérie fragiles :

- 15% de locaux vacants dans le cœur d'agglomération *(source : recensement 2011)*
- Des développements qui se sont en très grande majorité effectués en périphérie ces dernières années, y compris des activités de commerce traditionnel (< 300 m^2)

Des enjeux de polarisation de l'offre commerciale :

- Un phénomène marqué d'étirement de l'offre commerciale le long des voies de circulation, dans des logiques de captage des flux routiers…
- …des implantations diffuses qui fragilisent les commerces de centre-ville et de centre-bourg

Des actions et dispositifs menés pour maintenir le commerce en centre-ville et centres-bourgs :

- Dispositifs FISAC
- Projet Agen Cœur Battant...

Enjeux :

Le PLUi devra garantir le maintien d'une fonction commerciale attractive dans le cœur d'agglomération et les centralités du territoire, notamment à travers :

- **la recherche de complémentarités entre offre de centralité et de périphérie.**
- **L'affirmation des périmètres marchands de centralité et la mise en place de règles incitatives pour le maintien et le développement commercial.**
- **la mise en place de contraintes à l'implantation des commerces sur certains secteurs sujets à des pressions d'implantation, et de nature à fragiliser l'offre de centralité.**

- **Prospective en matière de développement commercial**

Une révolution dans les modes de consommation

- Une part des dépenses des ménages en non alimentaire qui se réduit de plus en plus notamment en équipement de la personne et en culture-loisirs
- Une part des dépenses en alimentaire en légère hausse avec un ralentissement observé depuis 2008
- Un ralentissement marqué dans l'évolution des dépenses des ménages induisant des potentialités de développement contraintes

Evolution de la dépense des ménages français

	Tendancielle 2000-2013	Tendancielle 2008-2013
Alimentaire	1,7%	1,3%
Eqt de la personne	-0,6%	-2,0%
Eqt de la maison	1,0%	-0,7%
Cult. & Loisirs	0,8%	-1,2%
Total général	1,1%	**-0,0008%**

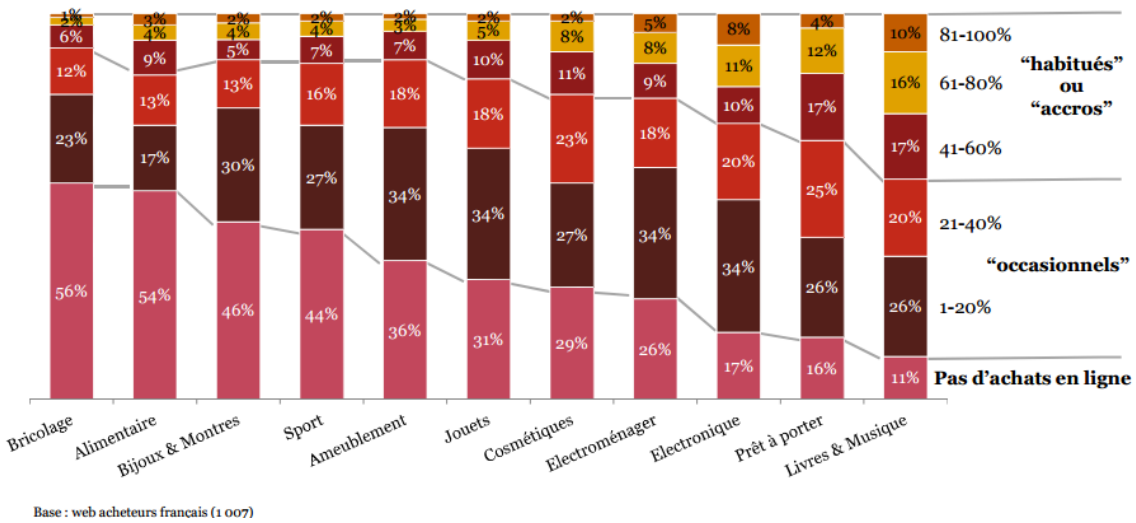
Zoom sur le e-commerce

Les parts de marché du e-commerce au niveau national en 2013

	Poids en % de PDM
Commerce de détail	5,5
Equipement de la personne et textile de maison	12
Equipement de la maison	18
Alimentation + Drive	3

- Vente e-commerce: 51,1 milliards d'€ en 2013
- Poids du chiffre d'affaire du e-commerce en hausse 13,5% entre 2012 et 2013
- Hausse de 5% du nombre d'acheteurs en ligne sur l'année 2013

La part des achats effectués en ligne par les français en 2013 (Source : données Fevad (étude de 2014), Pwc (étude de 2014)



- **Rappel du SCOT**

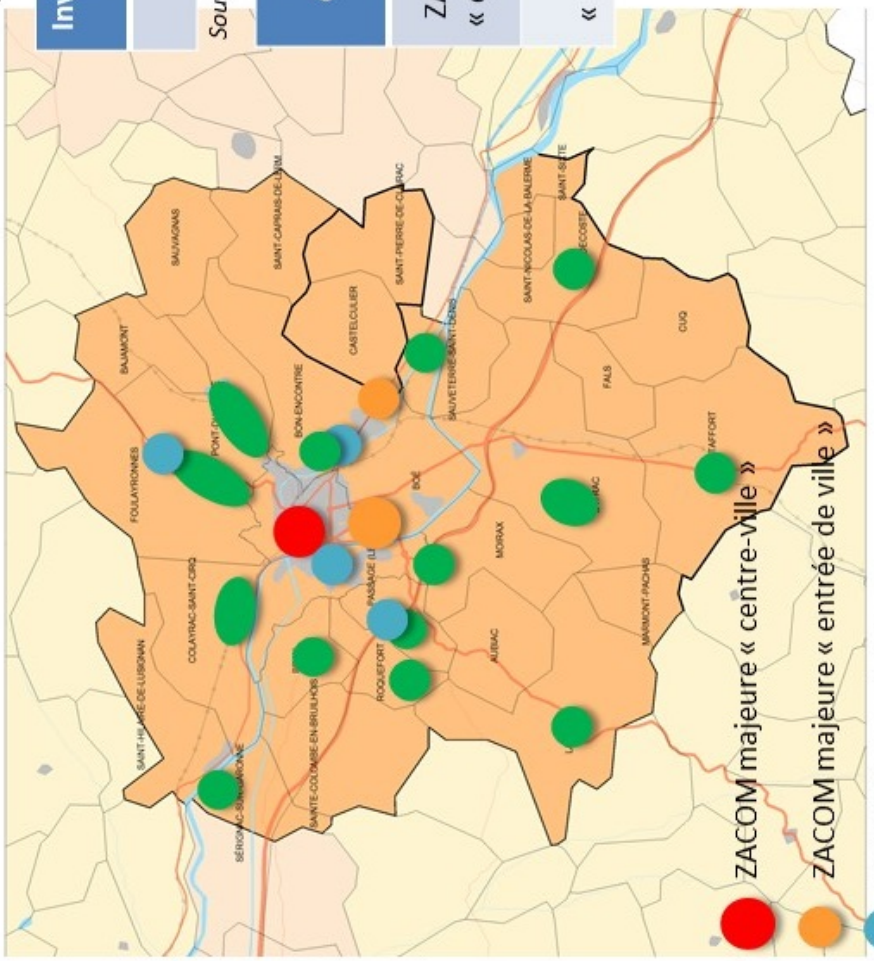
Inventaire des disponibilités foncières pour du commerce :

Inventaire des locaux vacants	< 500 m²	> 500 m²
Surface	3 288 m²	12 800 m²

Source : Agglomération Agen recensement 2012

Foncier disponible en ZACOM	Foncier nu	Potentiel surface de vente
ZACOM Majeure « entrée de ville »	8,5 ha environ + potentiel densification	15 000 à 20 000 m²
ZACOM « intermédiaire »	19 ha environ	30 000 à 40 000 m²

Armature commerciale du SCoT du Pays de l'Agenais



L'analyse des tendances de consommation met en évidence plusieurs points marquants :

- Un ralentissement de la consommation sur les dernières années avec une consommation des ménages qui diminue sur certaines catégories de produits,
- Une dématérialisation de la consommation et des parts de marché du e-commerce qui ne cessent d'augmenter.

Ces deux tendances renvoient inévitablement à des besoins largement plus réduits en création de m² commerciaux nouveaux dans les prochaines années que ce qu'ils ont été dans les périodes précédentes, notamment en non alimentaire. Ces tendances posent également la question de l'évolution de la vocation des espaces périphériques (rapport surface de stockage / surface de vente), et des risques d'apparition de friches commerciales.

- Des tendances favorables au retour du commerce dans les cœurs urbains et villageois (recherche de proximité, de simplicité de consommation, de qualité de service, développement de formats alimentaires de proximité / urbains et perte de parts de marché des hypermarchés…)
- Des tendances qui accentuent les pressions d'urbanisation sur certains lieux de flux (axes routiers structurants, gares) avec un consommateur qui cherche à gagner du temps dans un contexte d'éloignement croissant entre lieux d'habitation et lieux de travail.

Le potentiel de développement en m² de grandes surfaces a été estimé sur les prochaines années (projection AID). La projection montre qu'il se réduit significativement par rapport au rythme de développement connu sur les dernières années

→ *110 m² par an pour 1 000 habitants autorisés entre 2004 et 2015*

→ *Un potentiel estimé à 15 à 20 m² par an pour 1 000 habitants sur les prochaines années*

Cette approche prospective met en évidence que le PLUi de l'Agglomération d'Agen doit répondre à des enjeux particulièrement forts :

- **Accompagner le maintien voire le regain d'attractivité commerciale des centralités**
- **Assurer la résorption de la vacance commerciale prioritairement à de nouvelles urbanisations**
- **Conserver des espaces commerciaux attractifs et compétitifs pour éviter qu'ils ne perdent davantage en attractivité et développent davantage de vacance, dans un contexte où il faut donner au consommateur une raison de se déplacer face à des formes de vente dématérialisées.**

Il s'agit bien de répondre à ces enjeux dans le cadre d'un potentiel de développement contraint, et en conséquence de trouver le juste équilibre entre renouvellement urbain et urbanisations nouvelles, entre renforcement des centres et développements périphériques.

B. UNE VACANCE COMMERCIALE ET DES DIFFICULTES DE PERENNISATION

Le commerce sur le territoire intercommunal est confronté, sur certains secteurs spécifiques, à deux difficultés : la vacance et la difficulté de pérennisation des commerces.

1. UNE VACANCE COMMERCIALE A RESORBER

La vacance commerciale est une problématique sur le territoire intercommunal, sur laquelle il n'existe pas pour l'heure un observatoire, des outils et des réponses à l'échelle intercommunale. D'où la difficulté de recensement et d'appréciation de cette problématique.

Le centre d'Agen est un des secteurs le plus touché par le phénomène de la vacance, notamment sur le Boulevard de la République sur la section entre le rond-point du Pin et les 4 feux au croisement avec le boulevard Carnot. Pour pallier ce phénomène, la Ville d'Agen a fait le choix d'instaurer par délibération en 2011, un périmètre de sauvegarde du commerce de proximité, sur des axes commerciaux préalablement définis. A l'intérieur de ce périmètre de sauvegarde du commerce de proximité, la Ville peut exercer son droit de préemption lors de la cession de fonds artisanaux, fonds de commerces et baux commerciaux.

Il semblerait également que le nouveau parc commercial de Boé (O'Green) ait quelques difficultés pour terminer de remplir des locaux d'activités restants.

Par ailleurs, des entretiens et contributions réalisés avec les élus et techniciens des communes de l'Agglomération ont permis de recueillir quelques données sur la vacance. Ainsi, Caudecoste pointe la vacance du bâtiment et du terrain (environ 2.000m^2) d'anciens commerces de grains puis aliments pour animaux, à un endroit stratégique en entrée de bourg, au croisement des RD 114 et 129.

Saint-Nicolas-de-la Balerme indique la fermeture depuis 2010 de l'hôtel-restaurant qui s'était établi au château Saint-Philippe, sur les bords de la Garonne.

Le Passage identifie les locaux de l'ancienne jardinerie, également localisée à un endroit stratégique d'entrée de ville et en façade de la RD 656.

Localisation et photo du bâtiment commercial vacant à Caudecoste

2. DES DIFFICULTES DE PERENNISATION DES COMMERCES SELON LES SECTEURS GEOGRAPHIQUES

Certains secteurs commerciaux ont été ciblés pour la difficulté de pérennisation des commerces implantés.

Sur la Ville d'Agen, il s'agit des commerces localisés sur le Boulevard de la République, sur la section entre le rond-point du Pin et les 4 feux au croisement avec le boulevard Carnot. Selon la CCI, le turn-over y est particulièrement important et nuit à l'image commerciale du centre-ville d'Agen.

Au regard des contributions apportées par les élus et techniciens, il apparaît que certains bourgs ruraux soient confrontés à un déficit de clientèle mettant en difficulté ou pouvant mettre à terme en difficulté l'existence de leur commerce de proximité en centre-bourg. Ce manque de clientèle comporte plusieurs facteurs qui peuvent s'imbriquer entre eux : concurrence des commerces implantés sur les grandes zones d'activités commerciales, migrations pendulaires des populations, perte de population sur le territoire, … Pour ces communes, telles qu'Astaffort, Laplume, Moirax ou encore Sauveterre, la stabilité de cet équipement commercial est un véritable enjeu et le devenir commercial dans lequel il se projette est au mieux la stabilité, au pire la fermeture progressive de leur commerce de proximité.

3. UNE DENSITE GLOBALE LEGEREMENT PLUS FAIBLE QU'A L'ECHELLE DEPARTEMENTALE MAIS GOMMANT UNE SPECIFICITE LOCALE

Dans le cadre du SCOT du Pays de l'Agenais une analyse sur la densité commerciale en 2008 a été menée à partir des surfaces de vente de plus de 300m², correspondant aux grandes et moyennes surfaces. La densité commerciale permet de rapporter la surface de vente d'un périmètre donnée à 1.000 habitants.

Pour comparaison, au 1er janvier 2009, la densité commerciale par habitant dans le département du Lot-et-Garonne était de 2.585 m² pour 1.000 habitants.

Les données illustrées dans le tableau permettent d'identifier deux caractéristiques importantes de la densité commerciale sur l'Agglomération d'Agen :

- une densité commerciale globale à l'échelle de l'Agglomération qui est légèrement inférieure que celle du département,
- une densité commerciale sur la Ville de Boé 4 fois plus élevée que celle du département, et 3 fois plus importante sur la ville de Castelculier, traduisant la très forte spécificité commerciale de ces villes et pouvant interroger sur l'équilibre commercial à l'échelle de l'Agglomération et la pérennisation des commerces sur cette ville.

Principales villes du Pays de l'Agenais	Surfaces de vente en m²	Population 2008	Densité commerciale (surface de vente en m²/1000 habitants)
AGEN	73 311	33 245	2205
ASTAFFORT	1 710	2 016	848
BOE	56 721	5 342	10618
BON-ENCONTRE	10 246	5 961	1719
BRAX	2 700	2 418	1117
CASTELCULIER	15 955	2 256	7072
COLAYRAC-SAINT-CIRQ	6 170	2 859	2158
FOULAYRONNES	7 477	4 909	1523
LAFOX	801	1 169	685
PASSAGE	500	9 350	53
PONT-DU-CASSE	1 123	4 305	261
ROQUEFORT	5 165	1 691	3054
TOTAL	**181 879**	**75 521**	**2408**

Source : Citadia conseil, d'après les données INSEE 200 8 et les données CCI 2008.

4. LE « E-COMMERCE » : UNE NOUVELLE DONNE

Il est apparu assez récemment le développement du « e-commerce » qui modifie et qui va certainement continuer à modifier les comportements de la population et ainsi générer une nouvelle géographie du commerce sur le territoire intercommunal. A ce jour, les données disponibles sur ce point sont insuffisantes pour pouvoir faire une analyse correcte.

Néanmoins, il est observé sur l'Agglomération le développement des « Drive » et des « courses à domicile » de la part de plusieurs enseignes (Leclerc, Formafruit, Géant Casino, Thiriet, …).

Ce nouveau mode de consommation induit une logistique particulière : points de retrait, entrepôts de stockage des marchandises… qui induisent une organisation et des besoins en terme de fonciers et de locaux.

V. LE TOURISME SUR L'AGGLOMERATION AGENAISE

A. LA STRUCTURATION DE LA BRANCHE TOURISME

En 2013, l'Agglomération d'Agen a élargi ses compétences en prenant une compétence supplémentaire : le tourisme. L'objectif visé est de mettre en place un véritable management touristique global du territoire intercommunal pour générer une nouvelle dynamique économique.

Ainsi, les statuts de l'Agglomération d'Agen mentionnent qu'elle est compétente pour :

- la création et la gestion d'un Office de tourisme communautaire,

- la création d'un schéma communautaire des sentiers de randonnée touristique déclarés d'intérêt communautaire,

- les ports et haltes nautiques déclarés d'intérêts communautaire et compétente de droit pour les mêmes équipements déjà créés par de précédents EPCI.

1. LA CREATION ET LA GESTION D'UN OFFICE DE TOURISME COMMUNAUTAIRE

Avant le transfert de la compétence tourisme à l'Agglomération, il existait sur le territoire intercommunal plusieurs offices de tourisme sans maillage et connexion entre eux, ne facilitant pas une lecture touristique lisible globale à l'échelle intercommunale.

C'est pourquoi, le Conseil d'Agglomération a validé la création au 1er janvier 2014 de l'Office de tourisme intercommunal (OTI) de l'Agglomération d'Agen. Son objectif est de constituer un véritable maillage touristique raisonné à l'échelle intercommunale. Ce maillage s'appuie sur des accueils touristiques locaux qui sont essentiellement les anciens offices de tourisme. En 2014, on dénombre :

- 5 accueils touristiques locaux permanents: Agen, Astaffort, Boé, Bon-Encontre et Layrac,
- 3 accueils touristiques locaux saisonniers : Sérignac-sur-Garonne ouvert de Mai à Septembre et Aubiac, Moirax et Laplume ouverts juillet et Août.

L'Office de tourisme intercommunal a les missions suivantes :

- Promotion et valorisation,
- Conception et commercialisation des produits touristiques (circuits, packaging, …)
- Gestion des ressources touristiques.

L'OTI en est aujourd'hui à ses prémices. Néanmoins, dès le début 2015, il est prévu qu'il propose deux produits touristiques, sous forme de wk. Ces produits touristiques seront par la suite à développer afin de participer au développement de la filière touristique.

2. LA CREATION D'UN SCHEMA COMMUNAUTAIRE DES SENTIERS DE RANDONNEE TOURISTIQUE

De nombreux sentiers de randonnées sont d'ores et déjà identifiés sur le territoire intercommunal, en partenariat avec le Centre Départemental du Tourisme de Lot-et-Garonne (CDT 47).

En 2014, ces sentiers de randonnées recouvrent les 2/3 des communes de l'Agglomération. Néanmoins, 10 communes n'ont pas d'identification de sentiers communautaire. Il s'agit de : Brax, Boé, Lafox, Fals, Ste Colombe, St Nicolas, St Sixte, Sauveterre, Sauvagnas et Roquefort.

Toutefois, comme dit précédemment, la prise de compétence tourisme par l'Agglomération est très récente et donc, le travail est en cours pour proposer des circuits de randonnées touristique sur l'ensemble des communes de l'Agglomération.

3. LES PORTS ET HALTES NAUTIQUES

Sur la base d'une étude de valorisation des berges du Canal Latéral à la Garonne, réalisé entre Octobre 2012 et Octobre 2013, un programme d'actions qui comporte notamment la mise aux normes des haltes nautiques de Boé et de Sérignac-sur-Garonne et le développement du port d'Agen, va être proposé à l'Agglomération. La validation des actions qui seront mises en place sur les prochaines années est prévu d'ici la fin de l'année 2014.

B. UNE OFFRE TOURISTIQUE ET D'HEBERGEMENT DIVERSIFIEE AVEC DES POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT

1. L'OFFRE TOURISTIQUE SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL

L'Agglomération souhaite mettre en avant deux segments de marchés touristiques : le grand public et le tourisme d'affaire. Pour cela, elle se base sur ses ressources locales (richesse patrimoniale, historique, …) et se donne également les moyens d'attirer les touristes (création de site de loisirs, création d'équipements structurants, …).

- **Le tourisme « grand public »**

Il se décline autour de 2 grand axes : le tourisme de loisirs et le tourisme d'itinérance (pédestre, équestre, fluvial notamment). Quelques principaux sites et monuments moteurs pour le tourisme à destination du grand public ont été recensés (source service tourisme CAA et CDT 47), en-dehors du paysage et du cadre de vie qu'offre l'Agglomération et qui participent à son attractivité touristique (liste non exhaustive).

✓ **Le tourisme de loisirs**

Culture et histoire :

Agen : l'activité touristique se centralise autour du centre historique et de ses principaux bâtiments associés (musée, théâtre, …). Parmi eux, le musée des Beaux Arts est l'un des sites les plus fréquentés, avec une moyenne annuelle d'environ 22.700 visiteurs entre 2008 et 2012. Dans une moindre mesure, l'Eglise des Jacobins et les expositions qui y sont régulièrement réalisées attirent en moyenne autour de 8.000 visiteurs par an. Les berges de Garonne, du canal et le Pont canal sont également des sites fréquentés par les touristes, même s'il n'existe pas de quantification.

Depuis 2005, Agen organise un évènement musical 1 fois par an, le week-end avant la rentrée des classes : le grand pruneau show. Lors de ce week-end, de multiples scènes gratuites sont installées sur plusieurs places de la ville et accueillent des groupes de musiques et chanteurs de tout genre. A cette occasion, des poches de pruneaux sont offertes aux visiteurs pour faire découvrir la gastronomie locale. Cet évènement rassemble de plus en plus de monde et 80.000 personnes ont été recensées en 2013.

Castelculier : se trouvent les vestiges de l'une des plus vastes villas gallo-romaine d'Aquitaine. La Commune a décidé de valoriser cet atout culturel et historique via le projet Villascopia. A ce jour, les thermes sont totalement dégagés et mis en scène dans un spectacle qui utilise la technologie scénovision : images de synthèses en 3D, vidéo projection et son multi diffusé font revivre et mettent en relief le raffinement et le savoir-vivre des habitants de l'époque. Le voyage dans le temps s'effectue en 3 étapes : le spectacle (fiction représentant la vie de personnages réels), l'exposition (objets issus des fouilles) et le jardin archéologique (zone thermale et plantes d'époques). En 2012, plus de 5.000 visiteurs sont venus à Villascopia, malgré tout, la fréquentation baisse sur ce site au regard de s données obtenues entre 2008 et 2012.

Nature et découverte :

Pont-du-Casse : a développé un jardin botanique (Darel). Il s'agit d'une réserve de la flore de la région où, sur plus de 2ha, poussent les plantes de prairie, des bois et des cultures de la région : tulipe rouge de l'agenais, prairie à orchidées sauvages, plantes médicinales, condimentaires et messicoles notamment.

Colayrac-St-Cirq : accueille des jardins exotiques. Il est proposé aux visiteurs de découvrir des centaines de variétés de plantes originaires des 5 continents à la fois sous serre, accompagné du chant des oiseaux exotiques mais aussi par les jardins extérieurs à thème (bleu, zen, mexicain, australiens, de toxiques). Selon les données transmises par le Comité Départemental du Tourisme de Lot-et-Garonne, environ 8.700 visiteurs ont été enregistrés en 2009 et 2010.

Boé : En mi-année 2012, le Parc Naturel de Passeligne a été inauguré. Il propose aux touristes un espace d'environ 60 ha pour moitié de terre et moitié lacs. On trouve sur ce site environ 14km de cheminements cycliste ou piéton, des terrains de foot, de rugby ou encore de volley. Au mois d'Août, des ballades en poney sont proposés aux visiteurs. La restauration sur place est possible par le biais des tables de pique-nique et la buvette. Ce parc fait partie du Parc Naturel Urbain et Fluvial « Agen-Garonne » (PNUFAG) visant à créer un poumon vert au sein de l'Agglomération. Ainsi, les berges de Garonne, depuis le Gravier jusqu'au seuil de Beauregard ont été aménagées et permettent des liaisons douces qui viennent se connecter avec celles du site de Passeligne.

Moirax : le site de Trotte-Lapin est un site de découverte et de sensibilisation à l'environnement qui est ouvert toute l'année au public. Il propose des animations au grand public et des sorties éducatives à destination des scolaires.

Bajamont, Boé, Foulayronnes : elles ont toutes 3 un lac dans lequel la pêche peut être pratiquée et où sont régulièrement mis à l'eau différents poissons à pêcher.

Sportif :

Deux parcours de golf sont recensés sur l'agglomération, sur les 7 que dénombre le département. L'un à Boé / Agen, sur le site du château d'Allot, à moins de 10 minutes de la sortie d'autoroute. Il propose un parcours de 9 trous, associé notamment à un club house et un restaurant. L'autre golf se situe sur la commune de Bon Encontre. Il propose également un parcours de 9 trous, légèrement vallonné et qui domine la vallée de la Garonne.

Caudecoste - Layrac : ces deux communes ont chacune un circuit de karting ouvert au grand public

Pont-du-Casse : Une nouveauté a vu le jour sur cette commune en 2011. Il s'agit d'un site de loisirs proposant un accrobranche, une ferme animalière et des hébergements insolites. Il se positionne en site phare sur l'agglomération car il n'existe que deux autres sites similaires sur le Lot-et-Garonne (à Marmande et à Lacapelle-Biron, respectivement à environ 50 minutes et 1h10 en voiture depuis Agen). L'état de la fréquentation fait état de 13.600 visiteurs en 2011.

Enfin, un autre site touristique est important à souligner, aux abords de l'agglomération : **le parc Walibi sur Roquefort**. Il s'agit d'un produit touristique phare, qui attire près de 350.000 visiteurs par an, se positionnant ainsi comme le premier parc de loisirs du Sud-Ouest. La fréquentation de ce parc est en hausse. Toutefois, l'agglomération ne capte pas de retombée économique particulière de ce site car les visiteurs viennent généralement sur la journée et repartent le soir sans venir sur l'agglomération ou consommer (hébergement, restauration, …). Il y aurait donc un enjeu sur lequel réfléchir pour retenir ces visiteurs sur l'agglomération.

✓ **Le tourisme d'itinérance**

Les randonnées pédestres, cyclistes et équestres :

Comme vu précédemment, l'Agglomération vise à mettre en place un schéma communautaire des sentiers de randonnées touristiques. En 2014, des chemins de randonnées sont identifiés sur environ 2/3 des communes de l'Agglomération. Ils sont issus du plan départemental d'itinéraire de petites et moyennes randonnées. Les niveaux de difficultés sont variés et permettent de répondre à un large panel de public. Ces circuits s'appuient sur des paysages et des points de vue particuliers, sur des richesses patrimoniales reconnues, …

On peut rappeler également que la voie verte du Canal Latéral à la Garonne est inscrite au "Schéma national des vélos-routes et voies vertes", et s'inscrit ainsi dans des parcours de randonnées de moyennes et longues distance, très fréquentés au printemps et en été.

Ce secteur de tourisme est difficilement quantifiable. En effet, il n'est pas évident de distinguer sur les circuits les familles locales en promenade et les touristes. En témoigne le recensement sur la voie verte cyclable de Boé, qui a dénombré 70.000 passages l'an dernier. Or, cette section est empruntée à la fois par les touristes, mais également par les locaux lors de promenade ou dans les trajets domicile/ travail.

Le tourisme fluvial :

Il s'appuie sur le port de Plaisance d'Agen et les haltes nautiques de Boé et Sérignac-sur-Garonne.

L'étude précédemment évoquée sur la valorisation des berges du Canal Latéral à la Garonne mentionne que la section du canal traversant l'Agglomération d'Agen capte 13% de la fréquentation globale du Canal. Il y a donc un fort potentiel de développement du tourisme fluvial sur le territoire intercommunal. C'est notamment pourquoi l'Agglomération souhaite accentuer cette dynamique et a en a pris la compétence des ports et haltes nautiques.

- **Le tourisme d'affaire**

Ce type de tourisme est essentiellement concentré sur la ville d'Agen, plus précisément autour du Centre de Congrès et du Parc des Expositions.

La réalisation du Centre de Congrès, qui a ouvert ses portes à l'été 2014, est une étape majeure dans la volonté de développer le tourisme d'affaire sur l'Agglomération. Cet équipement adapté et qui manquait à l'Agglomération (cf. étude de faisabilité d'un Centre de Gongrès de 2008) permet d'étoffer les types de manifestations organisées (notamment des concerts) et de postuler à des manifestations de plus grande envergure, en témoigne le 122ème Congrès national des sapeurs-pompiers de France qui se tiendra à Agen fin septembre 2014.

Pour des manifestations de moindre envergure, l'Agglomération propose d'autres structures, qui, pour certaines ont néanmoins des limites. Elles peuvent être identifiées en deux familles :

- les sites accueillant des évènements de façon marginale et sans possibilité de développement : ENAP, faculté de Droit, théâtre municipal, …
- - les sites accueillant des évènements ponctuels avec des possibilités de développement : espaces séminaires de la CCI, espace culturel F. Mitterrand, site du château d'Allot à Boé, hippodrome d'Agen/ Le Passage…

Le tourisme d'affaire sur l'agglomération s'appuie également sur l'aéroport d'Agen/La Garenne qui propose, entre autres, une ligne régulière Paris Orly - Agen, avec 3 aller-retours quotidiens du lundi au vendredi et 1 aller-retour le dimanche soir. Ce sont également environ 1.000 avions privés par an qui se posent pour les hommes d'affaires, notamment (Source : aéroport Agen – La Garenne).

Un des objectifs de développement du tourisme d'affaire est d'augmenter la durée de séjours des visiteurs jusqu'à 1 semaine, contre les 2 à 3 jours actuels.

2. DES CAPACITES D'HEBERGEMENT A RENFORCER TANT AU NIVEAU QUALITATIF QUE QUANTITATIF

L'hébergement touristique sur l'Agglomération s'appuie sur 5 types d'hébergement : les hôtels, les résidences hôtelières, les campings, les gîtes/ chambres d'hôtes et les aires de stationnement des camping-cars.

- **Les hôtels**

Les données transmises par le service tourisme de la CAA font état de 24 hôtels répertoriés sur l'agglomération, dont près de la moitié sur Agen, principalement sur deux endroits de la ville : au centre-ville et aux abords de la sortie d'autoroute.

Sur la commune du Passage, 4 autres hôtels sont répertoriés et également implantés aux abords de la sortie d'autoroute. Les autres hôtels se situent sur les communes de Boé, Bon Encontre, Castelculier, Layrac et Pont du Casse, soit dans les grandes zones d'activités (pour Boé, Castelculier), soit en centre-ville pour les autres communes.

La capacité d'hébergement hôtelière associée est d'environ 781 lits. Cette offre est actuellement suffisante pour accueillir les visiteurs grands publics sur l'Agglomération. En revanche, pour des manifestations d'envergure utilisant notamment le Centre des Congrès, cette offre est insuffisante, tant en terme quantitatif que qualitatif. En effet, malgré des Conventions actuellement signées avec les hôtels pour mobiliser 250 à 450 chambres en court délai, le nombre de lits n'est pas assez important pour faire face à la demande d'hébergement que nécessitent des grandes manifestations auxquelles prétend l'Agglomération grâce à la réalisation du Centre de Congrès.

Par ailleurs, la localisation excentré de certains hôtels par rapport au Centre de Congrès ne permet pas de répondre à la demande. Il est donc nécessaire de développer le parc hôtelier et notamment à proximité du Centre de Congrès afin de pouvoir l'utiliser dans toute sa capacité.

En terme qualitatif, l'offre est également insatisfaisante sur l'Agglomération d'Agen. La majorité des hôtels sont classés de 1 à 2 étoiles, voire non classés. Seuls 2 hôtels sont classés en 3 et 4 étoiles. Or, c'est cette gamme qui est recherchée dans l'hébergement hôtelier.

Par ailleurs, il est important de préciser que la nouvelle réglementation pour la Classification des hôtels de tourisme en France, mise en place depuis juillet 2012 pose des difficultés pour les hôtels indépendants. En effet, pour conserver leur classement ces derniers doivent nécessairement investir pour répondre à la nouvelle réglementation. Or, les hôtels indépendants n'ont pas toujours les moyens financiers de réaliser ces travaux. Sur l'Agglomération, cela pourra se traduire par la fermeture d'hôtels.

- **Les résidences hôtelières**

3 résidences hôtelières implantées sur Agen sont dénombrées en 2014, offrant 330 appartements. Ces formules sont notamment très appréciées des étudiants et pour les séjours d'affaires.

- **Les gites et chambres d'hôtes**

En 2014, 81 établissements sont recensés par le service tourisme de la CAA, totalisant une capacité d'hébergement d'environ 490 lits. L'offre paraît suffisante pour répondre à la demande et en moyenne l'Agglomération recense environ 2 à 3 projets de création de gite ou chambre d'hôte par an, sur son territoire.

- **L'hôtellerie de plein air**

Trois campings, localisés à Astaffort, Boé et Saint-Hilaire sont recensés en 2014 avec une capacité d'environ 130 emplacements au total. L'offre existante sur l'Agglomération ne permet pas de répondre aux besoins et il s'avère nécessaire d'augmenter la capacité d'emplacements sur l'Agglomération. Face à l'absence de projet privé en ce sens, l'Agglomération est en réflexion pour trouver une solution.

La tendance générale touristique de ces dernières années montre une augmentation de la fréquentation des campings. Ceci s'explique notamment par le contexte économique et social qui a modifié le comportement des touristes qui privilégient de plus en plus le camping.

- **Les aires de stationnement de plein air**

L'Agglomération a tenu une réflexion sur la problématique de la gestion des camping-cars au sein de l'Agglomération. Un 1er schéma communautaire des aires de services pour camping-cars 2012-2014 a localisé 4 aires de stationnement sur les communes d'Astaffort, Boé, Foulayronnes et Saint-Hilaire-de-Lusignan. Ces 4 aires sont dorénavant en service et proposent 8 emplacements de camping-cars.

Elles ne sont toutefois pas suffisantes pour répondre aux besoins de l'Agglomération. Il est nécessaire que cette offre soit étoffée.

La structuration de la branche touristique à l'échelle intercommunale est récente et encore en cours. Néanmoins, la filière touristique est désormais considérée à part entière comme un vecteur économique à développer. La constitution récente de l'OTI et les prémices de la mise en œuvre d'une politique globale à l'échelle intercommunale laisse présager un renforcement de l'économie touristique à l'avenir. Toutefois, il s'avère nécessaire de renforcer tant qualitativement que quantitativement certaines des filières d'hébergement existantes sur l'Agglomération.

C. DES PROJETS DE COURT A LONG TERME POUR RENFORCER L'ECONOMIE TOURISTIQUE

1. DES PROJETS POUR ETOFFER L'OFFRE TOURISTIQUE

La Commune de Castelculier souhaite développer le site de Villascopia. L'idée est d'enrichir la visite et l'apport culturel et historique du site, qui propose toujours les mêmes prestations depuis plusieurs années. Elle espère ainsi attirer davantage de visiteurs et faire revenir des personnes ayant déjà visité le site et susceptibles d'être intéressées par ces nouvelles prestations. Pour cela, il est envisagé de recréer les thermes en réel, tels qu'ils étaient au 4e siècle.

A plus long terme, la volonté serait de créer une offre d'hébergement à proximité ainsi qu'un centre thermoludique, équipements actuellement inexistants à l'échelle du Pays. Ce type d'équipement existe en Lot-et-Garonne, sur la commune de Casteljaloux, et connaît un taux de remplissage satisfaisant, d'autant plus que le marché du bien-être est en plein essor. Il s'agirait alors d'une opportunité potentielle pour Castelculier de lancer un nouveau produit phare sur l'agglomération.

L'Agglomération entend poursuivre le développement touristique sur les berges du Canal Latéral à la Garonne. Pour cela, sur la base des conclusions d'une étude réalisée entre octobre 2012 et octobre 2013, les élus devront se prononcer d'ici la fin de l'année 2014, sur un programme pluriannuel à mettre en œuvre. Entre autre, il s'agirait notamment de remettre aux normes les haltes nautiques de Boé et de Sérignac-sur-Garonne, de développer le site du port de plaisance d'Agen et de conforter l'utilisation de la voie verte par la mise en place de mobilier urbain (type tables de pique-nique, …), d'une signalétique pour diriger les visiteurs vers des lieux notables à proximité de la voie verte ainsi que par des points d'animation et de repos (type guinguette).

2. DES PROJETS EN TERME DE CAPACITE D'HEBERGEMENT

Plusieurs projets visant à pallier les insuffisances en termes de capacité d'hébergement sur l'Agglomération ont été recensés.

A Estillac, un village vacances va être livré au printemps 2015. Localisé aux portes de Walibi, ce projet apportera 450 lits supplémentaires dans l'Agglomération, sous la forme d'une résidence de tourisme regroupant 100 à 105 appartements. Cette résidence sera complété par un espace aqualudique (salle de sport, sauna, piscine) et un espace séminaire. Ce projet vise à répondre à la fois :

- au besoin saisonnier d'un hébergement à côté du parc Walibi, pour les visiteurs souhaitant rester 2 jours sur le parc,
- au besoin annuel de renforcement de la capacité d'hébergement de l'Agglomération, notamment avec la mise en service du Centre de Congrès.

L'Agglomération continue sa réflexion autour de la gestion des camping-cars et est en train d'établir un second schéma communautaire des aires de services pour camping-cars 2015-2018. L'objectif est d'installer une aire de service pour camping-cars sur chaque axe de circulation majeure au sein de l'Agglomération, à savoir la RD 656 côté ouest et côté est de l'Agglomération, la RD 813 en direction de Toulouse et la RD 931.

D. BESOINS IDENTIFIES ET NON COMBLES ET POTENTIALITES NON EXPLOITEES

Au regard de l'état des lieux de l'offre touristique et des hébergements présents sur l'Agglomération ainsi que des projets recensés, il apparaît un besoin en matière d'hébergement sur l'Agglomération. Ce besoin est à la fois quantitatif et qualitatif et peut se décliner de la manière suivante :

- en relation avec le Centre de Congrès, une offre hôtelière de gamme 3 étoiles à proximité de cet équipement (besoin estimé pour ce type d'équipement d'environ 200 chambres dans des établissements de 3 à 4 étoiles facilement accessible à pied depuis le Centre de Congrès),
- une offre hôtelière de plein air,
- des aires de services pour camping-car.

Ce manque d'hébergement à la fois quantitatif et qualitatif pourrait, à court terme, être un frein au développement touristique de l'agglomération malgré une offre touristique certaine et attractive et des projets novateurs et porteurs.

Au regard de l'environnement économique et notamment agricole dans lequel se positionne l'Agglomération, il s'avère nécessaire de recenser et structurer le patrimoine gastronomique. En effet, plusieurs chefs étoilés officient sur le territoire de l'Agglomération, qui bénéficie en même temps d'une image de « verger » de l'Aquitaine.

Dans ce contexte, l'OTI souhaiterait conforter et accentuer la lisibilité des vitrines de la gastronomie locale existantes (maison des produits régionaux, …) et mettre en place tout un panel de produits commerciaux lié à la valeur ajoutée de la gastronomie locale tel que cours de cuisine, séjours gastronomiques, …

VI. SYNTHÈSE

Atouts	Faiblesses
▪ *Une agglomération attractive et dynamique en termes de développement économique et d'emploi* ▪ *Un maintien ou une évolution positive de l'emploi sur tous les secteurs d'activités, hormi le secteur agricole* ▪ *Une offre commerciale qui s'est notablement renforcé ces dernières années, et dont l'attractivité dépasse aujourd'hui largement les limites de l'agglomération* ▪ *Quelques grandes entreprises industrielles et pôles d'activités de notoriété régionale* ▪ *Des projets significatifs de création de zones économiques, avec en particulier le site d'excellence régionale "TECHNOPOLE AGEN GARONNE" en rive gauche de la Garonne* ▪ *Une économie et une offre touristique en cours de structuration à l'échelle intercommunale*	▪ *Une forte concentration des emplois sur quelques communes* ▪ *Un déséquilibre apparent de l'appareil commercial à l'échelle de l'agglomération : forte progression des grands pôles centraux, mais déficit ou difficile maintien sur les communes rurales.* ▪ *Une offre foncière qui est bien plus importante que les prescriptions inscrites au SCOT, hors les 4 sites stratégiques,* ▪ *Plusieurs zones ou sites d'activités anciens et dégradés, nécessitant des actions de requalification*
Enjeux et Besoins répertoriés	
▪ *Réhabilitation et recherche de densification des zones d'activités existantes* ▪ *Soutien à l'appareil commercial de proximité sur les différentes parties du territoire, en lien avec les périmètres ZACOM du SCOT* ▪ *Valorisation du potentiel de développements lié à l'économie touristique et des loisirs et développement quantitatif et qualitatif des hébergements* ▪ *Coordination des stratégies foncières d'agglomération en matière d'accueil d'activités, d'habitat et d'équipements, en intégrant les notions d'équilibrage et de proximités*	

CHAPITRE 3 :
Equipements et Services à la population

L'étude du volet « Equipements » s'est donné pour objectifs :

- le recensement des différents types d'équipements présents sur l'agglomération, qu'il s'agisse des équipements ayant vocation à rayonner au-delà de l'agglomération, des équipements contribuant à l'organisation et la structuration de la vie locale, des équipements/services à la personne, ou encore des équipements de loisirs sportifs et culturels, …,
- l'étude de la couverture des besoins au regard de la répartition de la population et de l'accessibilité de l'offre.

Cette étude a pris appui sur différentes sources (consultation directe des Communes, d'acteurs et partenaires locaux, Schéma de Services du Pays de l'Agenais élaboré en 2009, diagnostic et état initial de l'environnement du SCoT) dont les observations ont été synthétisées et mises en perspectives.

I. L'ORGANISATION ET LE MAILLAGE TERRITORIAL DES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS ET SERVICES

La reprise de l'analyse territoriale par niveaux de services, proposée dans le Schéma de Services du Pays de l'Agenais (2009), aide à définir des pôles de services et équipements de proximité, intermédiaires et de centralité[1]. Les temps de trajet vers ces différents types de pôle (durée moyenne des trajets par la route) fournissent une indication concernant leurs aires d'influence respectives.

Le travail cartographique, réalisé pour le territoire Pays et transposé à l'échelle de l'agglomération, offre ainsi une première lecture de l'organisation du territoire du point de vue de la répartition de l'offre de services et équipements.

Les constats sont les suivants :

– Un unique pôle de centralité regroupant la majorité des services dont le temps d'accès acceptable (pour les acteurs locaux interrogés)[1] peut dépasser 25 minutes (services départementaux, hôpital, grands équipements culturels, lycée, médecins spécialistes, …) concerne la ville centre de l'agglomération.

  Celui-ci est accessible en :

  - moins de 10 minutes pour les 4 communes les plus proches, soit pour plus de la moitié des habitants de l'agglomération (Agen compris),
  - entre 10 et 20 minutes pour 20 communes (2ème couronne), soit 4 habitants de l'agglomération sur 10,
  - et en plus de 20 minutes par 4 communes (troisième couronne), 5% de la population de l'AA.

[1] La méthode utilisée par le cabinet XPS repose sur un échantillon de **30 services types** (10 de proximité, 14 intermédiaires et 6 de centralité). Chacune de ces catégories est définie en fonction du temps de trajet pour accéder aux services (en voiture et par la route) jugé acceptable par les acteurs locaux *(enquête auprès des membres de la commission « Services » du Conseil de Développement).*

- **Pôle de proximité** = au moins 7 des 10 services de proximité, dont le temps d'accès acceptable est inférieur à 15 minutes ;
- **Pôle intermédiaire** = au moins 9 des 14 services intermédiaires, dont le temps d'accès acceptable est de 15 à 25
- **Pôle de centralité** = au moins 5 des 6 services de centralité, dont le temps d'accès acceptable est supérieur à 25 minutes.

– On compte quatre pôles dits intermédiaires, définis comme tels parce qu'accueillant un nombre significatif de services utilisés de façon au moins hebdomadaire ou pour lesquels le temps d'accès acceptable est de 15 à 25 minutes (collèges, complexe sportif, hypermarché…), à savoir *Boé, Bon encontre, Le Passage d'Agen et Pont du Casse*. Ces communes participent à conforter un noyau central autour d'Agen.

  Par conséquent :

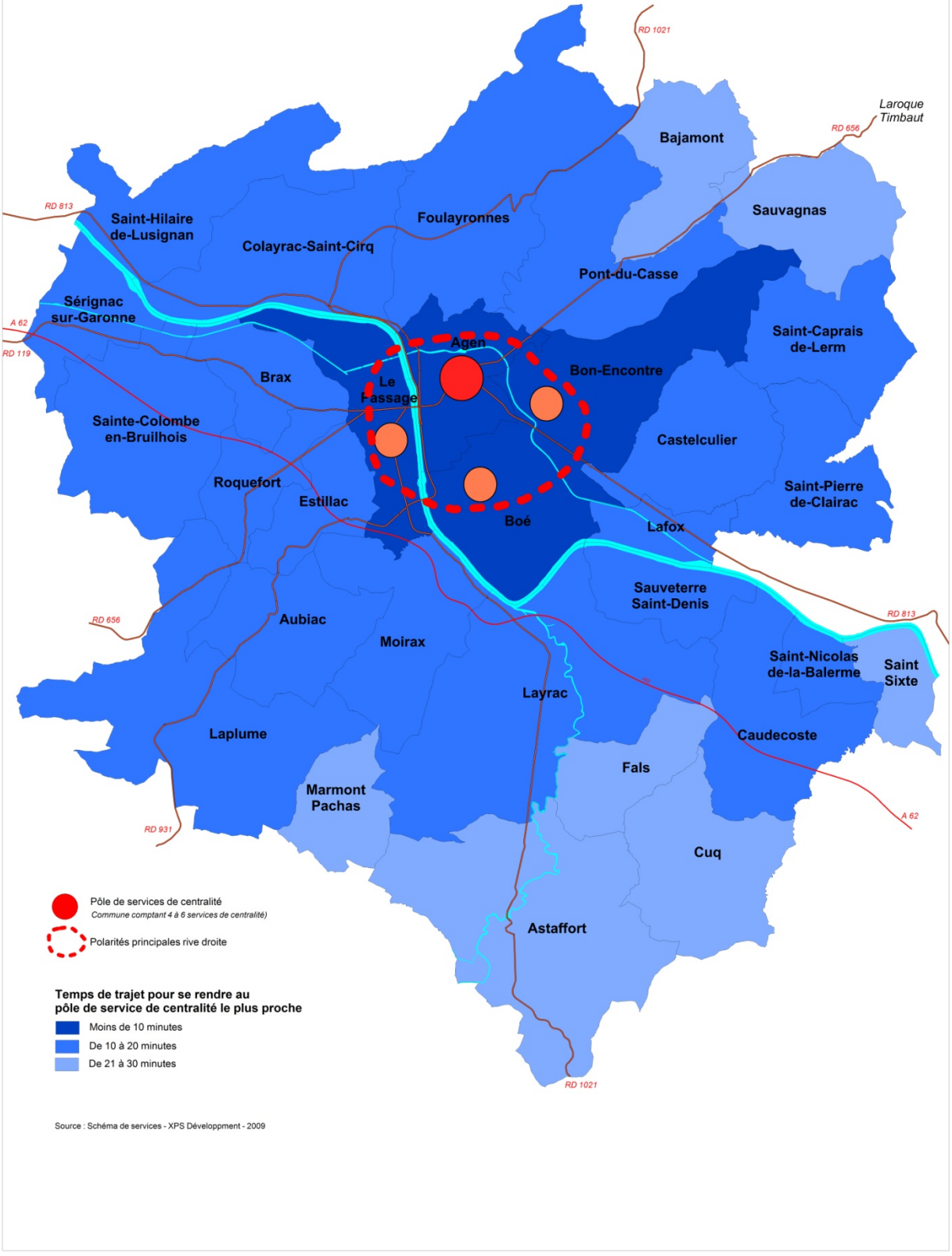
  - 11 communes sur 31 (un tiers) se trouvent à 10 minutes maximum d'un pôle dit intermédiaire,
  - et 20 communes se situent à plus de 10 minutes d'un pôle dit intermédiaire, (70% de la population de l'agglomération), dont 8 à plus de 15 minutes *(Astaffort, Cuq, Marmont Pachas, Laplume, Saint Caprais de Lerm et Saint Nicolas de la Balerme, Saint Sixte, Sérignac sur Garonne*), soit un peu plus de 7 %.

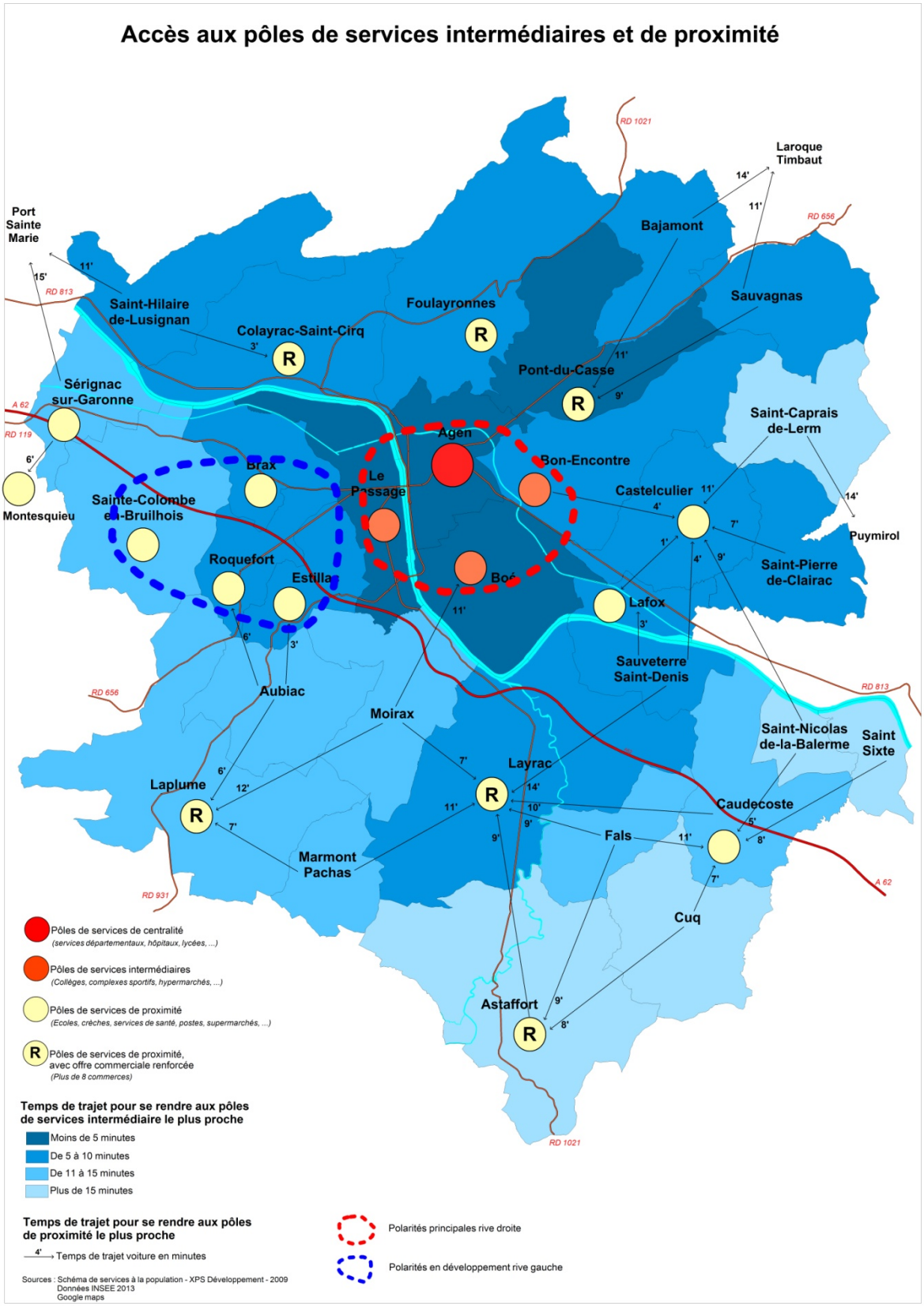
– En deuxième et troisième couronne une douzaine de pôles de services de proximité maillent le territoire de l'agglomération. Il s'agit de bourgs accueillant des services auxquels on peut avoir recours plusieurs fois par semaine ou pour lesquels de temps de trajets acceptable est estimé à moins de 15 minutes (école, crèche, service de santé, poste, …). Certains de ces pôles de proximité présentent la particularité d'être « renforcés » par une offre commerciale plus significative.

  Dans la partie vallée de la Garonne, la présence de nombreux pôles de proximité coïncide avec une plus forte densité de population et signe une forte dynamique démographique à l'ouest *(+30% d'habitants au cours de la dernière décennie).* Ces pôles de proximité ne semblent pas, rayonner sur les communes voisines, contrairement aux pôles des secteurs de coteaux (Nord-Est et Sud), qui se présentent davantage comme des bourgs confortés par le développement d'offres de services à vocation intercommunales (ex. : MMS, MSP, crèches) desservant les communes voisines moins bien dotées.

Des communes limitrophes comme celles Laroque–Timbault, Port-Sainte-Marie, *Castelculier et Puymirol* jouent également un rôle de pôle de proximité de par les services qui y sont proposés, lesquels peuvent être utilisés par les habitants de l'agglomération.

Accès aux pôles de services de centralité




Accès aux pôles de services intermédiaires et de proximité
RD 1021
Laroque Timbaut
14'
11'
RD 656
Port Sainte Marie
15'
11'
RD 813
Bajamont
Sauvagnas
Saint-Hilaire de-Lusignan
Colayrac-Saint-Cirq
3'
Foulayronnes
Pont-du-Casse
9'
Sérignac sur-Garonne
A 62
RD 119
6'
Agen
Saint-Caprais de-Lerm
Bon-Encontre
Brax
Le Passage
Castelculier
4'
7'
1'
14'
Puymirol
Montesquieu
Sainte-Colombe en-Bruilhois
Roquefort
Estillac
Boé
Lafox
3'
Saint-Pierre de-Clairac
Sauveterre Saint-Denis
RD 656
Aubiac
Moirax
RD 813
Saint-Nicolas de-la-Balerme
Saint Sixte
Layrac
14'
10'
Laplume
12'
Caudecoste
5'
8'
Fals
Marmont Pachas
RD 931
A 62
Cuq
Astaffort
8'
RD 1021
Pôles de services de centralité
(services départementaux, hôpitaux, lycées, ...)
Pôles de services intermédiaires
(Collèges, complexes sportifs, hypermarchés, ...)
Pôles de services de proximité
(Ecoles, crèches, services de santé, postes, supermarchés, ...)
Pôles de services de proximité, avec offre commerciale renforcée
(Plus de 8 commerces)
Temps de trajet pour se rendre aux pôles de services intermédiaire le plus proche
Moins de 5 minutes
De 5 à 10 minutes
De 11 à 15 minutes
Plus de 15 minutes
Temps de trajet pour se rendre aux pôles de proximité le plus proche
Temps de trajet voiture en minutes
Polarités principales rive droite
Polarités en développement rive gauche
Sources : Schéma de services à la population - XPS Développement - 2009
Données INSEE 2013
Google maps

II. LA REPARTITION DES COMPETENCES RELATIVES AUX EQUIPEMENTS ET SERVICES

A. DES COMPETENCES COMMUNAUTAIRES SUR DES EQUIPEMENTS ET SERVICES A CARACTERE STRUCTURANT ET COMPLEMENTAIRES A L'OFFRE DE PROXIMITE

Parmi les compétences optionnelles et facultatives exercées par l'Agglomération d'Agen un certain nombre se rapportent plus particulièrement aux équipements et services.

COMPETENCES OPTIONNELLES :

- protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (collecte et traitement des ordures ménagères et des déchets assimilés, opérations liées aux réseaux et aux services locaux de télécommunications, réseaux d'éclairage public, …) ;
- construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire ;
- soutien et accompagnement de l'action sociale initiée par les communes membres :
  - création et fonctionnement de maisons médicales pluridisciplinaires des professionnels de santé après diagnostic de l'offre médicale produit par la Commission Départementale de la Démographie Médicale (CODDEM),
  - accompagnement des communes, sous forme de garantie d'emprunt à leurs investissements dans le cadre de réalisation de structures d'accueil de jour pour personnes âgées,
  - gestion des structures petite enfance et des Centres de Loisirs Sans Hébergement de l'ex-CCCLB et déclarés par elle d'intérêt communautaire.

COMPETENCES FACULTATIVES

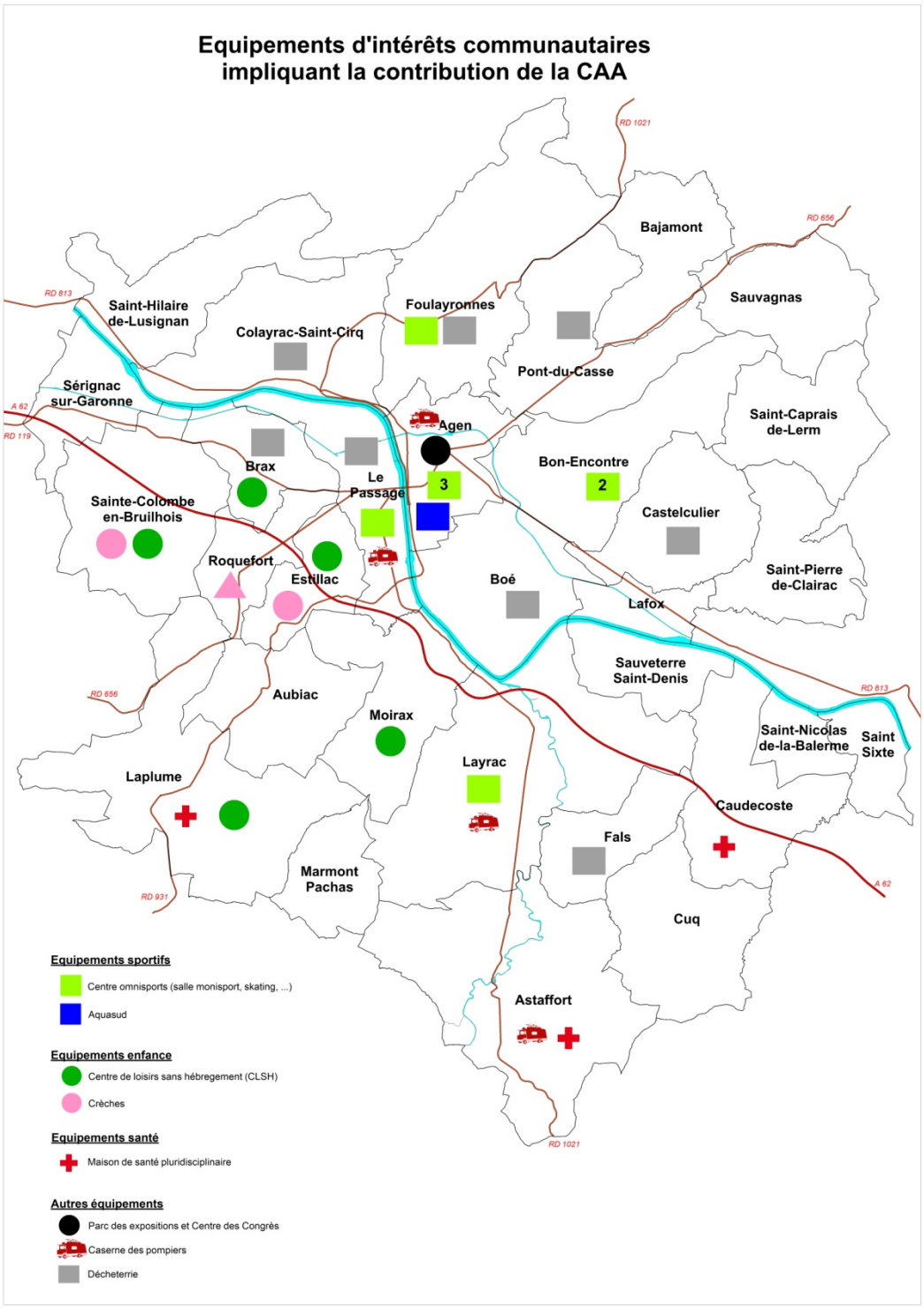
- enseignement supérieur et recherche,
- incendie et secours (bornes d'incendie sur le domaine public, équipements opérationnels de secours et d'incendie (caserne), aux côtés du SDIS,…).

En regard de ces compétences, la CAA exerce des responsabilités sur différentes catégories d'équipements participant au bon fonctionnement d'une offre de services :

- 1 centre de congrès,
- 5 déchetteries,
- 4 casernes de sapeurs-pompiers,
- 3 maisons pluridisciplinaires de santé (mises en place entre 2014 et 2015).
- 10 équipements sportifs majoritairement localisés en cœur d'agglomération;
- 4 accueils de loisirs sans hébergement (équipements intercommunaux de l'ex-CCLB),
- 3 accueils petite enfance (équipements intercommunaux de l'ex-CCLB).

On notera, concernant les trois dernières catégories d'équipements gérés par la CAA, qu'elles n'englobent pas l'ensemble de l'offre de même nature présente sur le territoire de l'agglomération. Il existe en effet d'autres équipements sportifs, ALSH, accueils petite enfance relevant de la compétence communale (voir plus loin).

L'élargissement de la CAA aux ex-communautés de communes d'Astaffort et du Canton de Laplume en Brulhois a notamment conduit à intégrer des équipements placés sous l'égide de ces anciens EPCI.


Equipements d'intérêts communautaires
impliquant la contribution de la CAA
RD 1021
RD 656
RD 813
A 62
RD 119
RD 931
Bajamont
Sauvagnas
Saint-Hilaire
de-Lusignan
Foulayronnes
Colayrac-Saint-Cirq
Pont-du-Casse
Sérignac
sur-Garonne
Agen
Saint-Caprais
de-Lerm
Brax
Le
Passage
3
Bon-Encontre
2
Sainte-Colombe
en-Bruilhois
Castelculier
Roquefort
Estillac
Boé
Saint-Pierre
de-Clairac
Lafox
Sauveterre
Saint-Denis
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas
de-la-Balerme
Saint
Sixte
Layrac
Laplume
Caudecoste
Fals
Marmont
Pachas
Cuq
Astaffort
Equipements sportifs
Centre omnisports (salle monisport, skating, ...)
Aquasud
Equipements enfance
Centre de loisirs sans hébregement (CLSH)
Crèches
Equipements santé
Maison de santé pluridisciplinaire
Autres équipements
Parc des expositions et Centre des Congrès
Caserne des pompiers
Décheterrie

B. DES COMPETENCES COMMUNALES SUR LA PLUPART DES EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

Les communes de l'agglomération agenaise gardent quant à elles, la compétence en matière d'équipements dits « de proximité », tels que :

- les équipements culturels et sportifs qui ne sont pas reconnus d'intérêt communautaire ;
- les écoles primaires ;
- les structures « petite enfance » et les structures d'accueil de loisirs (hors communes de l'ex-CCLB), …

III. LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET DE SERVICE PUBLICS

A. DES EQUIPEMENTS SUPRA TERRITORIAUX CONFORTANT LA FONCTION CENTRALE D'AGEN

Organisée autour de la ville préfecture d'Agen, l'agglomération est dotée de nombreux équipements et services publics dont le rayonnement dépasse largement les limites de son territoire. Du fait de leur centralité, ceux-ci suscitent des échanges et des flux de déplacement avec les territoires voisins.

Parmi ces équipements on citera notamment plusieurs administrations et/ou services départementaux dont les sièges sont implantés sur la ville centre de l'agglomération :

- Administration territoriale : Préfecture, Conseil Général, Communauté d'Agglomération, Mairie d'Agen,
- Agriculture et environnement : Chambre d'agriculture, DREAL, … ,
- Culture et tourisme : Centre Départemental de Documentation Pédagogique, CDT 47, … ,
- Economie : CCI, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, …,
- Energie : EDF-GDF,
- Education : Inspection Académique, CIO, Etablissements d'enseignement supérieur, …
- Emploi : URSSAF, DDTEFP, … ,
- Impôts : Trésorerie générale ,
- Justice : Cour d'Appel, Tribunal de Grande Instance, Tribunal de Commerce, Maison d'Arrêt,
- Santé : Centre hospitalier, Hôpital de jour,
- Social : CAF, MSA, CPAM,
- Sécurité : Escadron départemental de sécurité routière, …

La ville d'Agen accueille également quelques équipements d'échelle nationale :

- l'ENAP (Ecole Nationale d'Administration Pénitentiaire) qui relève de la direction de l'administration pénitentiaire. Délocalisée en 1994, l'ENAP est le seul établissement de formation initiale pour les personnels pénitentiaires. Elle assure également la formation continue des cadres, acteurs de formation et différents « spécialistes ». En 2010, les formations dispensées ont concernées environ 5 300 personnes.

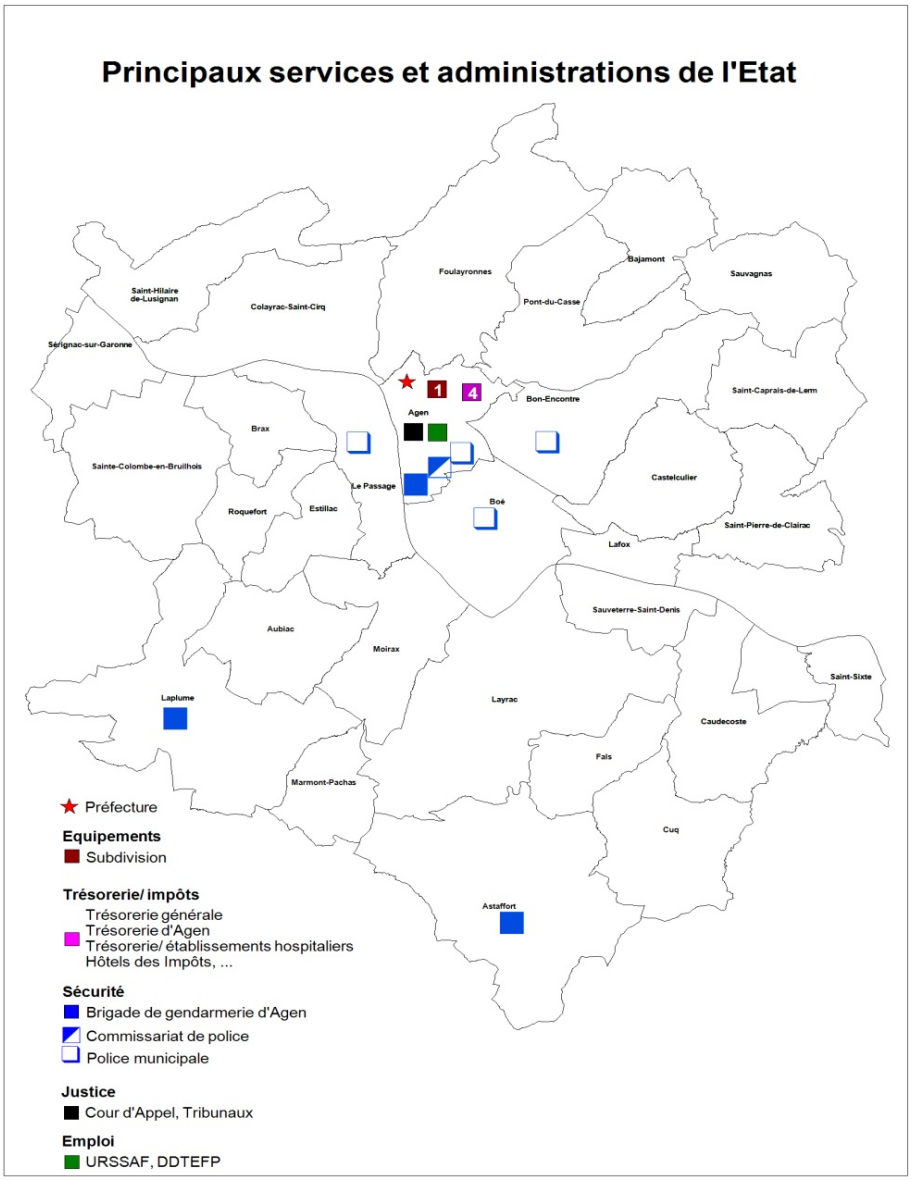
  Dans le cadre du programme national de renforcement des effectifs pénitentiaires, un projet d'extension et de renforcement des équipements de l'ENAP a été défini, permettant de répondre aux besoins induits par ce programme en termes de formation.
  Le projet consiste en la création de nouveaux espaces d'une superficie totale d'environ 20.000 m^2, positionnés sur le site actuel de l'ENAP dans une logique de regroupement sur un même lieu des différents métiers de la probation et de la surveillance, conforme à l'esprit "campus" de l'ENAP.

- le 48ème régiment de l'Armée de Terre implanté sur le quartier Toussaint en 1995 en lieu et place de l'école des sous-officiers d'active des transmissions.

B. LES EQUIPEMENTS PUBLICS LOCAUX

Aux équipements supra territoriaux s'ajoutent des équipements de services publics locaux, également centralisés principalement sur Agen. On trouve notamment des services liés à :

- l'équipement : la subdivision d'Agen ;
- la trésorerie et les impôts : la Trésorerie d'Agen et l'Hôtel des Impôts ;
- la sécurité : la brigade de Gendarmerie d'Agen, le commissariat de Police, les polices municipales d'Agen, Boé et Le Passage.



IV. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

A. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES DU 1ER DEGRE

- **Les écoles maternelles et élémentaires jouent bien leur rôle de service public de proximité maillant le territoire**

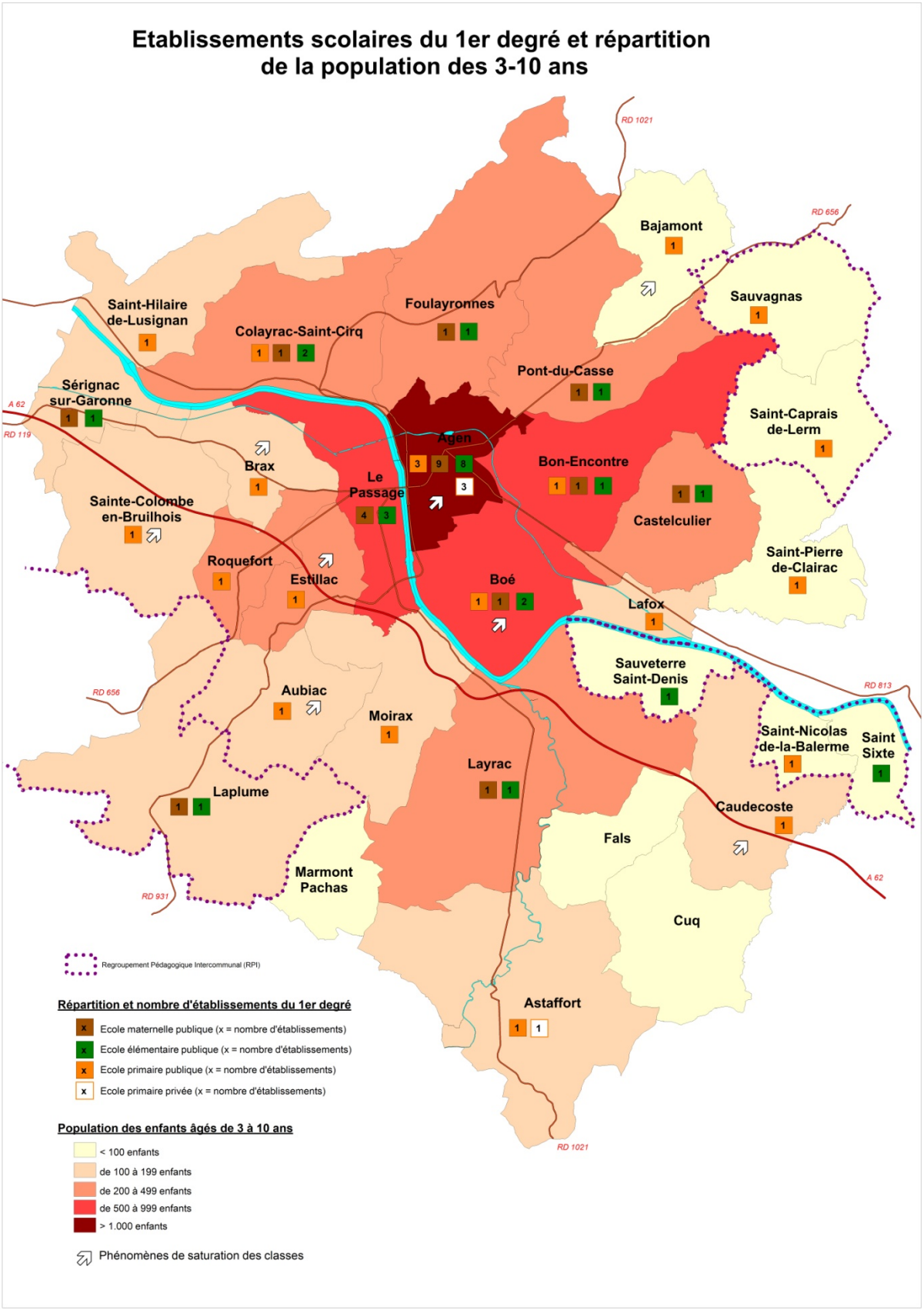
La plupart des communes du territoire sont dotées d'au moins une école. Ce maillage relativement dense de l'offre scolaire maternelle et élémentaire est soutenu par la présence de RPI sur les communes les moins peuplées.

Seulement 3 des 31 communes ne disposent pas d'une école maternelle et/ou élémentaire : *Cuq, Fals et Marmont-Pachas*.

Ces communes accueillaient respectivement en 2012, 33 ; 36 et 15 enfants en âge d'être scolarisés dans le 1er degré (classes maternelles ou élémentaires).

Sur les 19 écoles publiques que compte Agen, 8 sont inscrites dans un Réseau de Réussite Scolaire (zones urbaines difficiles admettant notamment la scolarisation des enfants dès 2 ans).

7 communes évoquent des problèmes de saturation de leurs classes qui pourraient motiver des agrandissements ou création d'écoles *: Agen, Aubiac, Bajamont, Boé, Brax, Caudecoste, Estillac*.


Etablissements scolaires du 1er degré et répartition de la population des 3-10 ans
RD 1021
RD 656
Bajamont
Sauvagnas
Saint-Hilaire de-Lusignan
Foulayronnes
Colayrac-Saint-Cirq
Pont-du-Casse
Sérignac sur-Garonne
A 62
RD 119
Saint-Caprais de-Lerm
Agen
Brax
Le Passage
Bon-Encontre
Sainte-Colombe en-Bruilhois
Castelculier
Saint-Pierre de-Clairac
Roquefort
Estillac
Boé
Lafox
Sauveterre Saint-Denis
RD 813
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas de-la-Balerme
Saint Sixte
Layrac
Laplume
Caudecoste
Fals
Marmont Pachas
RD 931
A 62
Cuq
Astaffort
RD 1021
Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI)
Répartition et nombre d'établissements du 1er degré
Ecole maternelle publique (x = nombre d'établissements)
Ecole élémentaire publique (x = nombre d'établissements)
Ecole primaire publique (x = nombre d'établissements)
Ecole primaire privée (x = nombre d'établissements)
Population des enfants âgés de 3 à 10 ans
< 100 enfants
de 100 à 199 enfants
de 200 à 499 enfants
de 500 à 999 enfants
> 1.000 enfants
Phénomènes de saturation des classes

Communes	Population des ménages en 2012 *(INSEE)*	3-10 ANS en 2012 (INSEE)	***Ratio des enfants d'âge primaire** (3-10 ans) **sur population des ménages en 2012***	Nbre d'écoles en 2015	Nbre de classes en 2014 ou 2015	Nombre d'enfants scolarisés en 2014 ou 2015	***Evolution 2012-2014/2015***	Capacités disponibles en regard des perspectives en 2014-2015
Agen	31 393	2710	*0,086*	22 dont 3 privées	103		⇗ + 3 classes en élémentaire	Nécessité d'ouverture de 6 classes supplémentaires pour la rentrée 2015 dans sur des établissements déjà saturés, Pas de projet de construction à si court terme.
Astaffort	1 956	202	*0,103*	2 dont 1 privée	8	206	stabilité relative	Pas de perspectives d'ouverture de classe à court terme. Toutefois, si l'école privée (44 élèves) venait à fermer, une ouverture de classe devrait être envisagée. Pas de disponibilité au niveau des locaux, mais possibilité d'agrandissement sur le terrain.
Aubiac	1 010	102	*0,101*	1	4	110	stabilité relative	Projet d'équipement scolaire
Bajamont	933	89	*0,095*	1	4	91	⇗ + 1 classe	Possibilité d'ouverture d'une classe supplémentaire en lien avec l'arrivée de nouveaux ménages. Classe supplémentaire aujourd'hui dans un Ageco et motivant un projet d'agrandissement de l'actuelle école,
Boé	5 268	549	*0,104*	2	21	530	⇗ + 3 classes	En 2016 : construction de locaux périscolaires + 1 classe en prévision d'éventuels besoins. Des possibilités d'extension envisageable sur place.
Bon-Encontre	6 165	568	*0,092*	3	21	527	stabilité	Pas d'évolution prévue pour les 2 à 3 ans à venir Développement envisageable au-delà en lien avec la construction de qqs lotissements
Brax	1 946	200	*0,103*	1	7	178	évolution attendue à court ou moyen terme	Evolution des effectifs attendue avec incertitude sur le rythme des ouvertures de classes. Possibilité d'ouverture de 2 classes supplémentaires dans les locaux existants récemment agrandis en prévision. Au-delà, pas d'autre extension possible.
Castelculier	2 314	240	*0,104*	2	10	250	stabilité	Pas de projet d'ouverture, Evaluation de 15 nouveaux logements par an pour le maintien des effectifs.
Caudecoste	971	101	*0,104*	1	6	147	⇗	Nouveau lotissement (54 logements) =>augmentation prévisible de la population scolaire, Pas de possibilité d'ouverture de classe dans les locaux existants,
Colayrac-Saint-Cirq	2 834	261	*0,092*	2	11	260	stabilité	Peu de perspective d'augmentation, Possibilité d'accueil d'une classe supplémentaire dans les locaux existants (éventuellement pour l'école de Corn si celle-ci devait fermer)
Cuq	274	33	*0,121*	0				
Estillac	1 947	208	*0,107*	1	8	210	stabilité relative	Ouvertures de classes en perspective : 1 classe disponible + éventuellement actuels locaux de la mairie, laquelle devrait être déplacée,
Fals	382	36	*0,094*	0				
Foulayronnes	5 076	513	*0,101*	2	19	494	stabilité relative	Travaux de réfection agrandissement récents. Pas de perspective d'ouverture de classe supplémentaire. Projet de démolition-reconstruction de l'école maternelle sans augmentation du nombre de classes.
Lafox	1 161	117	*0,101*	1	5	120	stabilité	Légère augmentation d'effectifs attendue sans prévision d'ouverture de classe, Pas de disponibilité dans les locaux existants => si nécessaire extension des locaux à prévoir,
Laplume	1 433	150	*0,105*	2	8	190	stabilité	Aucune disponibilité supplémentaire
Layrac	3 476	316	*0,091*	2	13	330	stabilité relative	Ecole maternelle prévue pour 6 classes (5 à ce jour), aménagements possibles si augmentation des effectifs en élémentaire/ réflexion en cours sur restauration scolaire pour évolution possible des locaux ou des modalités de mise en œuvre.

Communes	Population des ménages en 2012 *(INSEE)*	3-10 ANS en 2012 (INSEE)	***Ratio des enfants d'âge primaire** (3-10 ans) **sur population des ménages en 2012***	Nbre d'écoles en 2015	Nbre de classes en 2014 ou 2015	Nombre d'enfants scolarisés en 2014 ou 2015	***Evolution 2012-2014/2015***	Capacités disponibles en regard des perspectives en 2014-2015
Le Passage	9 333	808	*0,087*	7	35	920	⇗	Légère évolution des effectifs scolaires et gros effectifs en maternelles. Locaux offrant des possibilités d'ouverture de classes supplémentaires
Marmont-Pachas	119	16	*0,134*	0				
Moirax	1 155	131	*0,113*	1	4	114	stabilité	Effectifs prévisionnels stables en augmentation légère, Possibilité d'ouverture d'une cinquième classe dans les locaux existants,
Pont-du-Casse	4 011	381	*0,095*	2	14	350	⇗ + 1 classe	Pas d'ouverture de classe prévue dans les 2-3 ans à venir. Locaux comportant des disponibilités pour d'éventuelles nouvelles classes et accueil périscolaire
Roquefort	1 869	233	*0,124*	1	8	197	stabilité	Possibilité d'ouverture d'une à deux classes supplémentaires dans les locaux existants.
Saint-Caprais-de-Lerm	637	94	*0,148*	1	4	67	⇗	Perspective de 58 élèves pour 2015-2016 (+11%) et de RPI avec Sauvagnas, afin de pérenniser les classes, Aucune latitude supplémentaire au niveau des locaux.
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	1 624	191	*0,118*	1	6	160	⇗	Projet d'équipement scolaire
Saint-Hilaire-de-Lusignan	1 415	158	*0,112*	1	7	145	stabilité	Possibilité d'ouverture d'une à deux classes supplémentaires dans les locaux existants.
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	385	38	*0,099*	1	2			
Saint-Pierre-de-Clairac	835	89	*0,107*	1	2	31		
Saint-Sixte	372	36	*0,097*	1	1	28	stabilité	Capacité d'accueil pour une classe supplémentaire
Sauvagnas	494	57	*0,115*	1	2	38	stabilité	Pas de possibilité d'ouverture de classes supplémentaires dans les locaux existants et des possibilités d'agrandissement hypothétiques.
Sauveterre-Saint-Denis	448	37	*0,083*	1	1	20	stabilité	
Sérignac-sur-Garonne	1 136	119	*0,105*	2	6	147	stabilité	Pas d'évolution prévue à court et moyen terme. Possibilité d'une classe supplémentaire en élémentaire et d'un agrandissement en maternelle.
CAA	**92 372**	**8 782**	**3**	**42**	**340**	**5 860**		

- **Des créations de classes supplémentaires à envisager au cours des quinze prochaines années**

Au regard des évolutions de population projetées pour chacune des communes de la CAA et des ratios estimés à l'horizon 2027[2], la population scolarisée dans le premier degré devrait augmenter d'un peu plus de 10 % (un millier d'enfants supplémentaires à scolariser).

Ces évolutions devraient nécessiter la création *a minima* d'une soixantaine de classes supplémentaires, au cours des quinze années à venir.

Hormis les communes du cœur d'agglomération *(Agen, Le Passage*), plusieurs communes du quadrant Sud Garonne – Ouest devraient être particulièrement concernées *(Aubiac, Estillac, Roquefort, Sainte Colombe en Bruilhois)*, ainsi que des communes rurales périphériques *(Sauvagnas, Saint Caprais de Lherm, Sérignac sur Garonne, Saint Hilaire de Lusignan, …)*.

	Population des ménages en 2027	***Ratio des enfants d'âge primaire (3-10 ans) sur population totale en 2027 (ratio 2012 moins coefficients de vieillissement entre -0,04 et +0,03)***		**Nombre d'enfants de 3-10 ans en 2027** *(ESTIMATION)*		***Deltas***		***Estimation du nombre total de classes nécessaire en 2027***		***Estimation du nombre de classes supplémentaires ou en moins en 2027***	
Agen	32 700	*0,088*	*0,087*	2888	2856	*178*	*146*	120	119	**17**	**16**
Astaffort	2 250	*0,123*	*0,113*	277	254	*75*	*53*	12	11	**4**	**3**
Aubiac	1 300	*0,121*	*0,111*	157	144	*55*	*42*	7	6	**3**	**2**
Bajamont	1 180	*0,065*	*0,080*	77	94	*-12*	*6*	3	4	**-1**	**0**
Boé	5 700	*0,089*	*0,097*	509	551	*-40*	*2*	21	23	**0**	**2**
Bon-Encontre	6 300	*0,062*	*0,077*	392	486	*-177*	*-82*	16	20	**-5**	**-1**
Brax	2 600	*0,063*	*0,083*	163	215	***-37***	***15***	**7**	**9**	**0**	**2**
Castelculier	2 800	*0,106*	*0,105*	296	293	*56*	*53*	12	12	**2**	**2**
Caudecoste	1 300	*0,106*	*0,105*	138	137	*37*	*36*	6	6	**0**	**0**
Colayrac-Saint-Cirq	3 200	*0,077*	*0,085*	247	271	*-14*	*10*	10	11	**-1**	**0**
Cuq	320	*0,141*	*0,131*	45	42	*12*	*9*	2	2	**2**	**2**
Estillac	3 000	*0,109*	*0,108*	326	323	*118*	*115*	14	13	**6**	**5**
Fals	450	*0,079*	*0,087*	36	39	*0*	*3*	1	2	**1**	**2**
Foulayronnes	5 850	*0,086*	*0,094*	503	547	*-10*	*34*	21	23	**2**	**4**
Lafox	1 350	*0,071*	*0,086*	96	116	*-21*	*-1*	4	5	**-1**	**0**
Laplume	1 700	*0,125*	*0,115*	212	195	*62*	*45*	9	8	**1**	**0**
Layrac	4 000	*0,076*	*0,083*	304	334	*-12*	*18*	13	14	**0**	**1**

[2]Les ratios pour chacune des communes en 2027 ont été définis au vu de la part d'enfants de 3-10 ans observée en 2012, à laquelle a été appliqué un « coefficient de vieillissement » estimé par rapport aux données d'évolution observées au cours des 13 années précédentes (1999-2012).

	Population des ménages en 2027	*Ratio des enfants d'âge primaire (3-10 ans) sur population totale en 2027 (ratio 2012 moins coefficients de vieillissement entre -0,04 et +0,03)*		Nombre d'enfants de 3-10 ans en 2027 *(ESTIMATION)*		*Deltas*		*Estimation du nombre total de classes nécessaire en 2027*		*Estimation du nombre de classes supplémentaires ou en moins en 2027*	
Le Passage	9 550	*0,104*	*0,119*	998	1141	***190***	***333***	**42**	**48**	**7**	**13**
Marmont-Pachas	200	*0,115*	*0,114*	23	23	*7*	*7*	1	1	**1**	**1**
Moirax	1 300	*0,072*	*0,079*	93	103	***-38***	***-28***	**4**	**4**	**0**	**0**
Pont-du-Casse	4 600	*0,065*	*0,080*	298	367	*-82*	*-13*	12	15	**-2**	**1**
Roquefort	2 500	*0,126*	*0,125*	316	314	***84***	***81***	**13**	**13**	**5**	**5**
St-Caprais-de-Lerm	850	*0,217*	*0,207*	185	176	*91*	*82*	8	7	**4**	**3**
Ste-Colombe-en-Bruilhois	**2 225**	*0,177*	*0,162*	394	361	***203***	***170***	**16**	15	**10**	**9**
St-Hilaire-de-Lusignan	1 600	*0,142*	*0,132*	226	210	*68*	*52*	9	9	**2**	**2**
St-Nicolas-de-la-Balerme	400	*0,127*	*0,117*	51	47	*13*	*9*	2	2	**0**	**0**
St-Pierre-de-Clairac	965	*0,122*	*0,121*	118	117	*29*	*28*	5	5	**3**	**3**
St-Sixte	400	*0,098*	*0,113*	39	45	*3*	*9*	2	2	**1**	**1**
Sauvagnas	600	*0,145*	*0,130*	87	78	*30*	*21*	4	3	**2**	**1**
Sauveterre-Saint-Denis	460	*0,085*	*0,084*	39	38	*2*	*1*	2	2	**1**	**1**
Sérignac-sur-Garonne	**1 400**	*0,125*	*0,115*	175	161	***56***	***42***	**7**	**7**	**1**	**1**
CAA										**64**	**80**

B. LES EQUIPEMENTS SCOLAIRES DU 2ND DEGRE

- **Des collèges en cœur d'agglomération tendant à concentrer une population parfois éloignée**

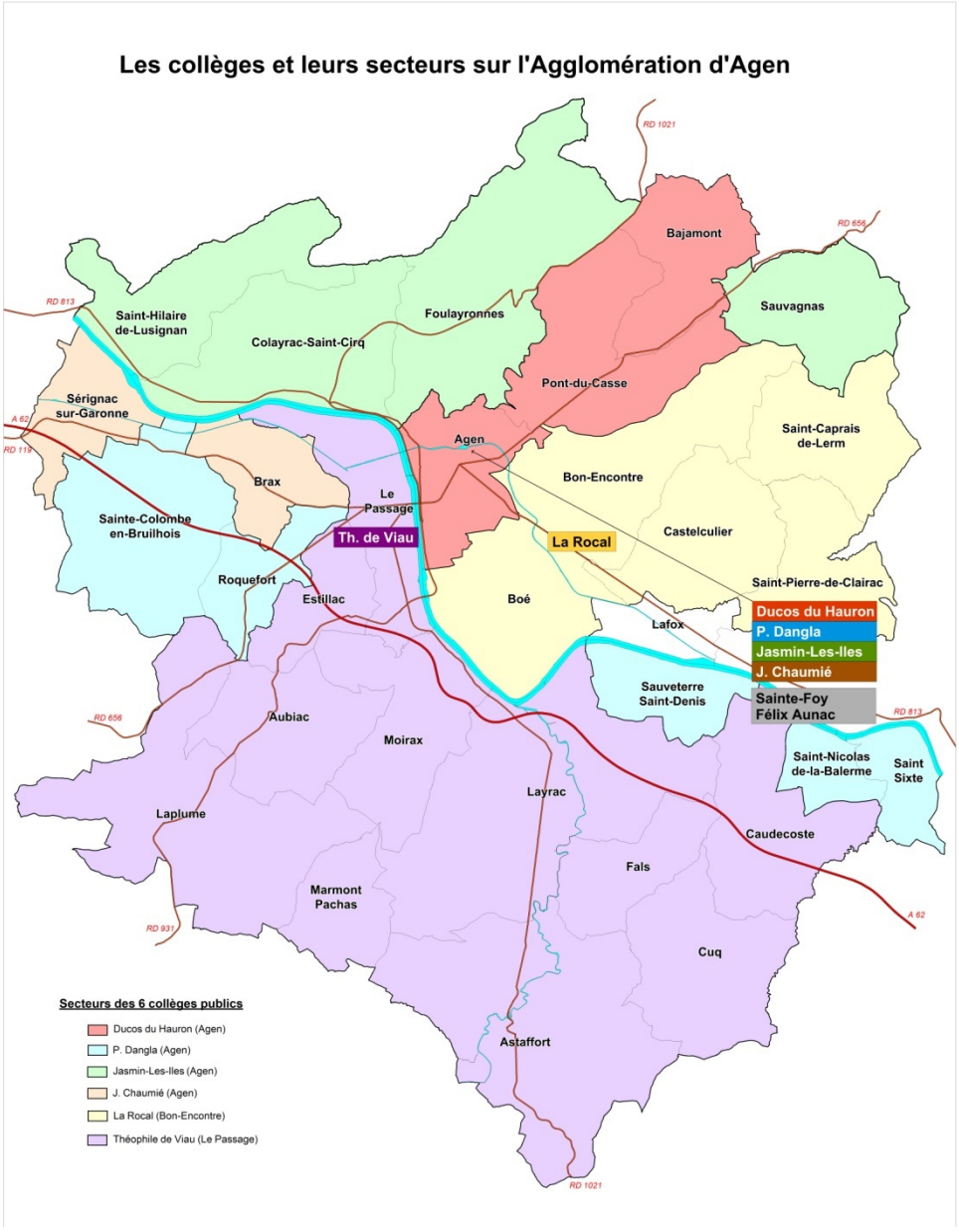
Agen et deux communes limitrophes - *Le Passage et Bon-Encontre* - regroupent les collèges de l'agglomération. Ces trois communes de cœur d'agglomération disposent donc de :

8 collèges qui scolarisent 4 911 élèves en 2015, soit un tiers des élèves du département, ceci sachant que les jeunes résidant sur l'agglomération et en âge de fréquenter un collège (11-14 ans) représentent 28 % de cette catégorie d'âge en Lot et Garonne. On peut considérer que ces établissements recrutent au-delà de l'agglomération, pour 12% de leurs effectifs environ.

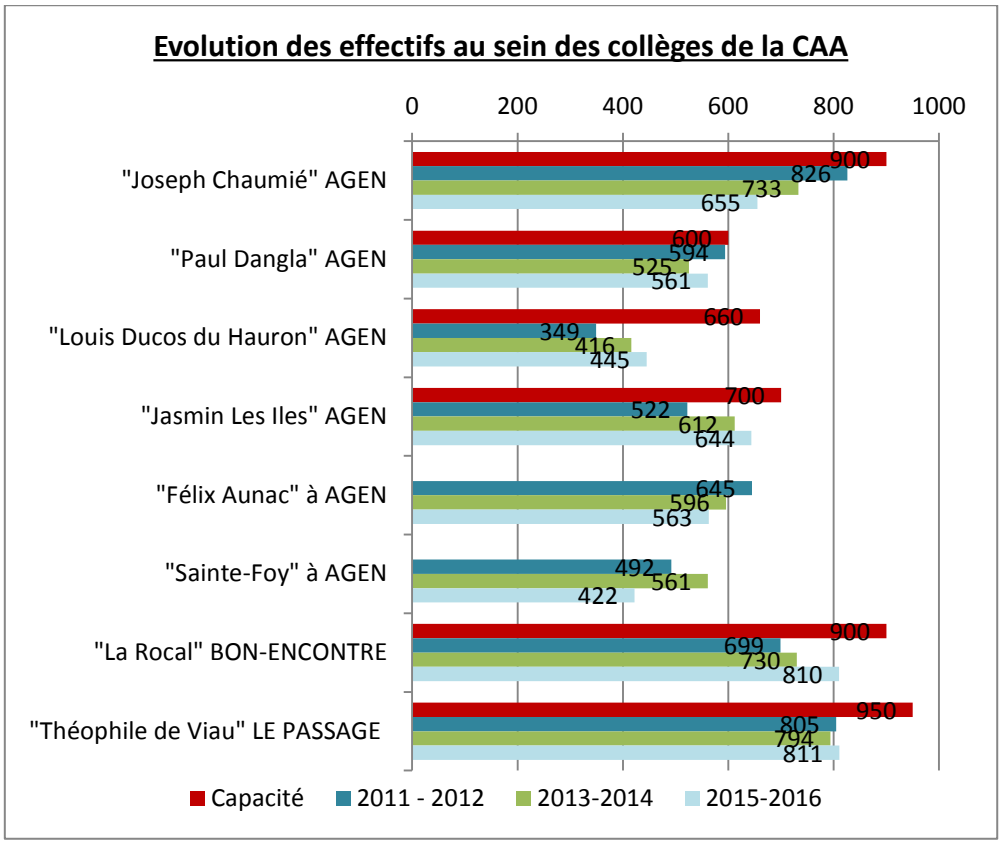
Parmi ces 8 établissements, **6 collèges sont sur la commune d'Agen et accueillent 75% des collégiens de l'agglomération.**

On notera que **2 collèges accueillent plus de 800 élèves** sur Bon-Encontre *(collège La Rocal)* et Le Passage *(collège Théophile De Viau)*.

Les communes situées au sud du territoire sont les plus éloignées de leur collège de secteur *(collège Théophile De Viau* au Passage *et collège P. Dangla* à Agen*)*. Les collégiens de sept de ces communes sont ainsi à plus de 15 kms de leur établissement scolaire, soit environ 200 élèves (5% des enfants de cette classe d'âge résidant sur le territoire).



Au cours de la période récente des quatre dernières années, les effectifs apparaissent assez stables dans leur globalité. Néanmoins, on observe des variations parfois importantes d'un établissement à l'autre. Hormis le collège Chaumié, quasiment tous les établissements voient leurs effectifs augmenter, en lien avec la croissance démographique que connait le territoire.



Ainsi, la CAA compte 8 collèges pour un peu plus de 90 000 habitants, pour une moyenne nationale d'environ 1 collège pour 10 000 habitants.

Si l'on considère par ailleurs, la répartition de la population sur le territoire de la CAA, on peut observer quelques disparités (voir carte ci-contre) :

- les communes du quadrant Sud Garonne-Ouest, qui accueillaient en 2012, 21 247 habitants (près de 26 000 habitants attendus à l'horizon 2027), ne disposent que d'un seul collège situé sur la commune du Passage, soit proche de la ville centre ;
- les communes du quadrant Nord Garonne- Est, qui accueillaient en 2012, 30 772 habitants (près de 36 000 habitants attendus en 2027) ne comptent également qu'un seul établissement situé à Bon Encontre, mais bénéficient d'une meilleure accessibilité aux établissements agenais situés sur la rive droite de la Garonne ;
- les communes du quadrant Sud Garonne-Est se situent elles en-deçà du seuil des 10 000 habitants.

La création d'un second collège au sein du quadrant Sud-Garonne-Ouest permettrait un meilleur équilibre de l'offre en cohérence avec la répartition de la population.

La localisation des collèges et la répartition de la population sur le territoire de l'Agglomération d'Agen

Secteurs des 6 collèges publics

Agen
2012 : 31393 habitants
1194 10-14 ans
2027 : 32700 habitants
environ 1350 10-14 ans

Quadrant nord Garonne
2012 : 30772 habitants
1667 10-14 ans
2027 : 34995 habitants
environ 1500 10-14 ans

Quadrant sud Garonne - Ouest
2012 : 21247 habitants
1110 10-14 ans
2027 : 25775 habitants
environ 1300 10-14 ans

Quadrant sud Garonne - Est
2012 : 8143 habitants
422 10-14 ans
2027 : 9580 habitants
environ 500 10-14 ans

- **Des lycées accueillant en cœur d'agglomération des jeunes résidant largement au-delà des limites de l'aggomération**

6 lycées (dont 3 lycées d'enseignement technologiques et 3 lycées professionnels et agricole) accueillent environ 4 300 élèves, soit 40% des lycéens lot et garonnais.

On recense ainsi sur le territoire :
- 3 lycées d'enseignement général et technologique (LEGT), dont un privé. Ces 3 établissements localisés sur Agen proposent des BTS (824 étudiants). Les deux établissements publics comptent autour de 1 500 élèves *(lycée B. Palissy = 1 390 élèves et lycée De Baudre = 1 774 élèves)* [3], auxquels s'ajoutent les 366 élèves du lycée privé Saint Caprais.
- 2 lycées professionnels *(LP) : le lycée A. Lomet (547 élèves) à Agen et le lycée J. Monnet (346 élèves)*[4] *à Foulayronnes.*
- 1 lycée agricole privé sur Agen.

C. L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Les équipements d'enseignement supérieur constituent un pôle intermédiaire entre les agglomérations bordelaise et toulousaine.

Le site Agenais regroupe trois universités délocalisées (Bordeaux 1, 2 et 3), mais aussi l'ENAP et plusieurs filières BTS : on recense près de 4 000 étudiants.

Outre l'ENAP, les structures d'enseignement supérieur (hors BTS) accueillent environ 1 800 étudiants, soit 84% des étudiants du département et se déclinent comme suit :

– le campus Michel Serres (Département Universitaire des Sciences d'Agen (DUCA), Département Qualité Logistique Industrielle et Organisation (QLIO), Département Gestion Administrative et Commerciale (GACO) = 530 étudiants ;

– le Centre Universitaire du Pin (Départements langues étrangères et études juridiques) = 600 étudiants ;
  - l'Institut de formation des soins infirmiers,
  - l'Institut universitaire de Formation des Maîtres,
  - la Chambre des Métiers ;

– l'IUFM = 200 étudiants ;

– la Chambre des métiers = 70 étudiants ;

– la CCI 47 Sud Management = 280 étudiants ;

– les Instituts de formation en soins infirmiers = 230 étudiants.

[3] *Sources : Académie de Bordeaux 2013-2014.*
[4] *Idem*

Cette offre agenaise d'enseignement supérieur constitue une alternative à l'offre bordelaise et toulousaine. Elle favorise l'accès aux études supérieures et à la formation des étudiants locaux et limite l'évasion potentielle vers le pôle universitaire toulousain plus proche géographiquement que le pôle bordelais.

Une réflexion conduite sous l'égide de l'AA a permis l'élaboration d'un schéma local de l'enseignement supérieur et de la recherche *(cf. : SLESRA – 2014)*. Celui-ci définit cinq niveaux d'ambition :

I : Promouvoir de façon continue et sous un label commun l'offre d'Enseignement Supérieur et les ressources locales en matière de recherche et de développement technologique.

II : Renforcer l'offre d'Enseignement Supérieur et de Recherche du territoire en capitalisant ses atouts.

III : Renforcer les liens entre Enseignement Supérieur -Recherche et territoire.

IV : Promouvoir la qualité de la vie étudiante sur Agen et le Lot-et-Garonne.

V : Concevoir un dispositif de pilotage pérenne partagé entre l'Agglomération d'Agen et le Conseil Général, fondé sur le dialogue avec les établissements d'Enseignement Supérieur & de Recherche, l'État et la Région et permettant la prise en compte des attentes des acteurs du territoire.

Les orientations et propositions d'actions issues de ce travail pourront conduire à réfléchir et envisager une nouvelle organisation des sites d'enseignement supérieurs sur Agen. On relèvera notamment l'action I-4. ayant pour objet : *la réalisation d'une étude prospective proposant plusieurs scénarios de localisation des établissements d'Enseignement Supérieur de l'Agglomération d'Agen à l'horizon 2030.*
Il s'agira notamment d'examiner l'opportunité de relocaliser les établissements universitaires sur un site commun, de façon à remédier à leur dissémination actuelle et repenser les implantations universitaires en lien avec les nouveaux enjeux de l'aménagement urbain (société de la connaissance, ville numérique, tiers-lieux, télétravail, coworking, mobilités douces,...), l'arrivée de la LGV avec création d'une gare dédiée et la réalisation du Technopôle Agen Garonne.

V. LES EQUIPEMENTS LIES AU SERVICE À LA PERSONNE

A. ACCUEIL ENFANCE-JEUNESSE

- **Des équipements d'accueil petite enfance qui tendent à répondre aux évolutions démographiques sur les différents secteurs**

Les structures d'accueil petite enfance sont destinées à l'accueil pré scolaire des enfants de moins de 3 ans. Le développement des structures crèches sur le territoire s'est fait en cohérence avec la densité de la population enfantine : 691 places d'accueil en crèches sont aujourd'hui proposées sur le territoire.

Malgré une assez bonne couverture moyenne, l'offre d'accueil petite enfance n'est pas répartie de façon tout à fait homogène selon les secteurs.

On compte aujourd'hui que l'agglomération 22 places-crèches pour 100 enfants de moins de 3 ans et 34 places chez une assistante maternelle; soit 56 places théoriques pour 100 enfants, (*France = 48,1 places pour 100 enfants de moins de 3 ans, en 2012 (hors accueil à domicile et scolarisation avant 3 ans*[5]).

C'est le secteur Sud-Est qui est les moins bien doté en regard du nombre d'enfants âgés de 0 à 2 ans. Il compte en effet plusieurs communes sans offre d'accueil en crèche, lesquelles connaissent des taux de croissance annuelle assez positifs et une part de jeunes enfants assez importante.

Deux communes au nord du territoire ne disposent d'aucune offre d'accueil en dépit d'une croissance démographique positive : St Caprais-de-lerm et Sauvagnas dont les taux de croissance annuels entre 2007 et 2010 étaient respectivement égaux à +2,9 et +2,3. On notera que Sauvagnas est à 20 minutes de l'offre d'accueil la plus proche de la AA (Bajamont).

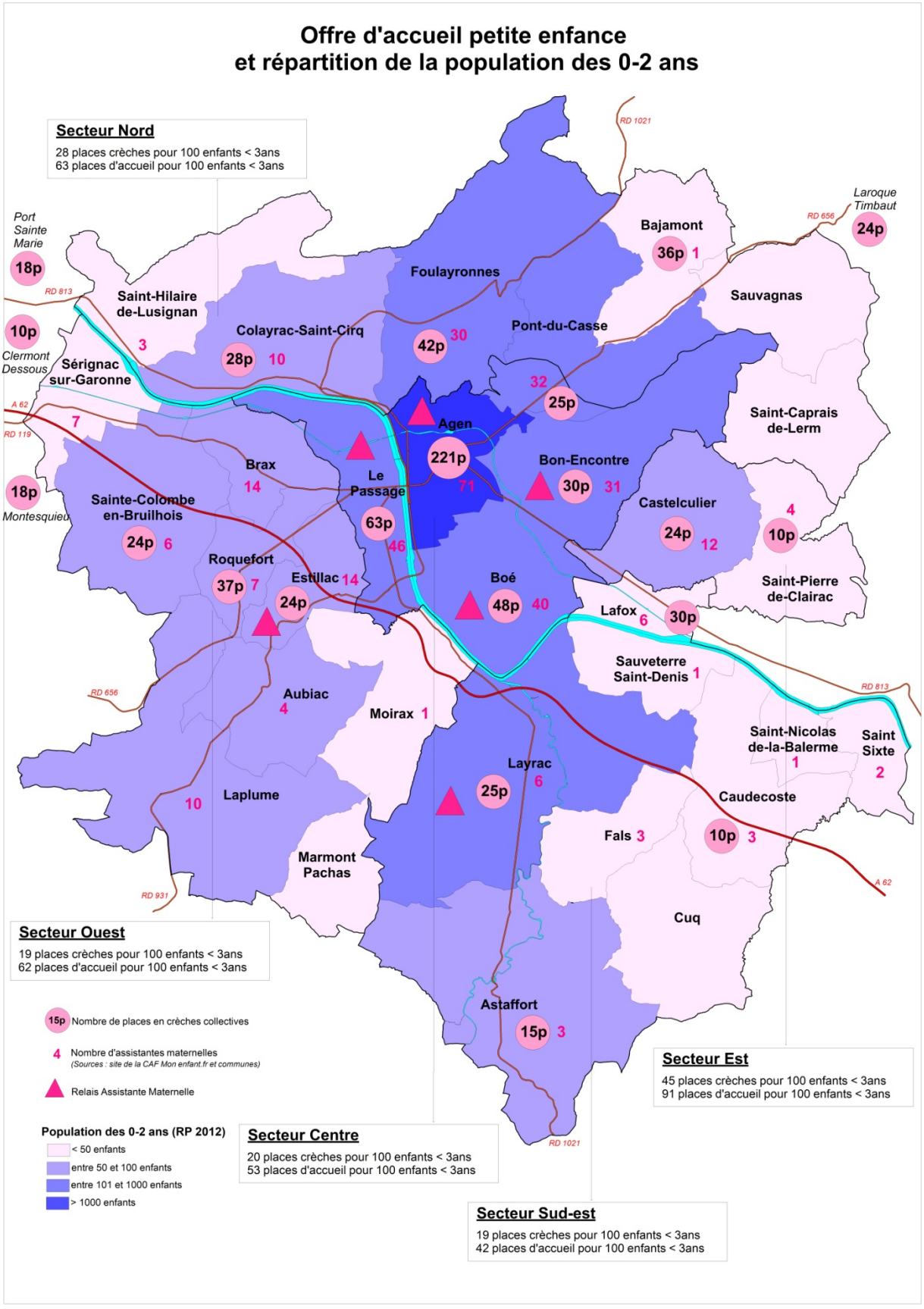
Le secteur ouest (ancienne CCLB), qui connait les évolutions de population les plus importantes, est aujourd'hui relativement bien doté en offre d'accueil petite enfance, une offre dont le développement se poursuit. Ainsi, Roquefort a augmenté récemment sa capacité d'accueil crèche de 6 places et prévoit l'ouverture d'une crèche de 40 places.

On notera également le caractère nouveau de certaines propositions avec des crèches en horaires atypiques, des crèches d'entreprises, des micro-crèches, sur Agen notamment où les objectifs de développement de l'offre prennent principalement appui sur le secteur privé.

[5] Source : DRESS dans Gazette du 9-12-2014

Taux de couverture par l'offre d'accueil petite enfance
par commune et par secteurs géographiques

	Population en 2012	population des 0-2 ans en 2012	Nbre de places en crèche	*Ratio sur les 0-2 ans*		Nombre de places AMI estimées	TOTAL NBRE DE PLACE	*Ratio sur les 0-2 ans*	
SECTEUR NORD									
Bajamont	933	30	36	*121,9%*	*28,0%*	3	39	132%	*62,9%*
Colayrac-Saint-Cirq	2834	88	28	*31,9%*		30	58	66%	
Foulayronnes	5076	176	42	*23,9%*		90	132	75%	
Saint-Caprais-de-Lerm	637	18	0	*0,0%*		0	0	0%	
Saint-Hilaire-de-Lusignan	1415	44	0	*0,0%*		9	9	20%	
Sauvagnas	494	23	0	*0,0%*		0	0	0%	
SECTEUR CENTRE									
Agen	31393	1189	221	*18,6%*	*19,6%*	213	434	36%	*53,0%*
Boé	5268	173	48	*27,7%*		120	168	97%	
Bon-Encontre	6165	188	30	*16,0%*		93	123	65%	
Pont-du-Casse	4011	112	25	*22,3%*		96	121	108%	
Le Passage	9333	310	62	*20,0%*		138	200	65%	
SECTEUR OUEST									
Aubiac	1010	51	0	*0,0%*	*19%*	12	12	24%	*62%*
Laplume	1433	57	0	*0,0%*		30	30	52%	
Marmont-Pachas	119	3	0	*0,0%*		0	0	0%	
Moirax	1155	29	0	*0,0%*		3	3	10%	
Brax	1946	57	0	*0,0%*		42	42	73%	
Estillac	1947	66	24	*36,1%*		42	66	99%	
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	1624	60	24	*39,9%*		18	42	70%	
Roquefort	1869	75	37	*49,3%*		21	58	77%	
Sérignac-sur-Garonne	1136	43	0	*0,0%*		21	21	49%	
SECTEUR SUD EST									
Astaffort	1956	55	15	*27,1%*	*19%*	9	24	43%	*42%*
Caudecoste	971	27	10	*36,5%*		9	19	69%	
Cuq	274	6	0	*0,0%*		0	0	0%	
Fals	382	15	0	*0,0%*		9	9	58%	
Layrac	3476	113	0	*22,1%*		21	46	41%	
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	385	17	0	*0,0%*		3	3	18%	
Saint-Sixte	372	13	0	*0,0%*		6	6	48%	
Sauveterre-Saint-Denis	448	17	0	*0,0%*		3	3	18%	
SECTEUR EST									
Lafox	1161	35	30	*85,6%*	*45,1%*	18	48	137%	*91 %*
Castelculier	2314	82	24	*29,2%*		36	60	73%	
Saint-Pierre-de-Clairac	835	25	10	*40,6%*		12	12	49%	
CAA	**92372**	**3199**	**691**	***21,6%***	***21,6%***	**1107**	**1 764**	**55%**	***56%***


Offre d'accueil petite enfance
et répartition de la population des 0-2 ans
Secteur Nord
28 places crèches pour 100 enfants < 3ans
63 places d'accueil pour 100 enfants < 3ans
Secteur Ouest
19 places crèches pour 100 enfants < 3ans
62 places d'accueil pour 100 enfants < 3ans
Secteur Centre
20 places crèches pour 100 enfants < 3ans
53 places d'accueil pour 100 enfants < 3ans
Secteur Est
45 places crèches pour 100 enfants < 3ans
91 places d'accueil pour 100 enfants < 3ans
Secteur Sud-est
19 places crèches pour 100 enfants < 3ans
42 places d'accueil pour 100 enfants < 3ans
15p Nombre de places en crèches collectives
4 Nombre d'assistantes maternelles
(Sources : site de la CAF Mon enfant.fr et communes)
Relais Assistante Maternelle
Population des 0-2 ans (RP 2012)
< 50 enfants
entre 50 et 100 enfants
entre 101 et 1000 enfants
> 1000 enfants
Port Sainte Marie
18p
Saint-Hilaire de-Lusignan
3
Foulayronnes
Bajamont
36p 1
Laroque Timbaut
24p
Sauvagnas
10p
Clermont Dessous
Sérignac sur-Garonne
Colayrac-Saint-Cirq
28p 10
42p 30
Pont-du-Casse
32
25p
Saint-Caprais de-Lerm
7
Agen
221p
71
Brax
14
Le Passage
Bon-Encontre
30p 31
18p
Montesquieu
Sainte-Colombe en-Bruilhois
24p 6
63p
46
Castelculier
24p 12
4
10p
Roquefort
37p 7
Estillac 14
24p
Boé
48p 40
Saint-Pierre de-Clairac
Lafox 6
30p
Sauveterre Saint-Denis 1
Aubiac
4
Moirax 1
Saint-Nicolas de-la-Balerme
1
Saint Sixte
2
Layrac
6
25p
Caudecoste
Laplume
10
Fals 3
10p 3
Marmont Pachas
Cuq
Astaffort
15p 3
RD 1021
RD 813
RD 656
A 62
RD 119
RD 931

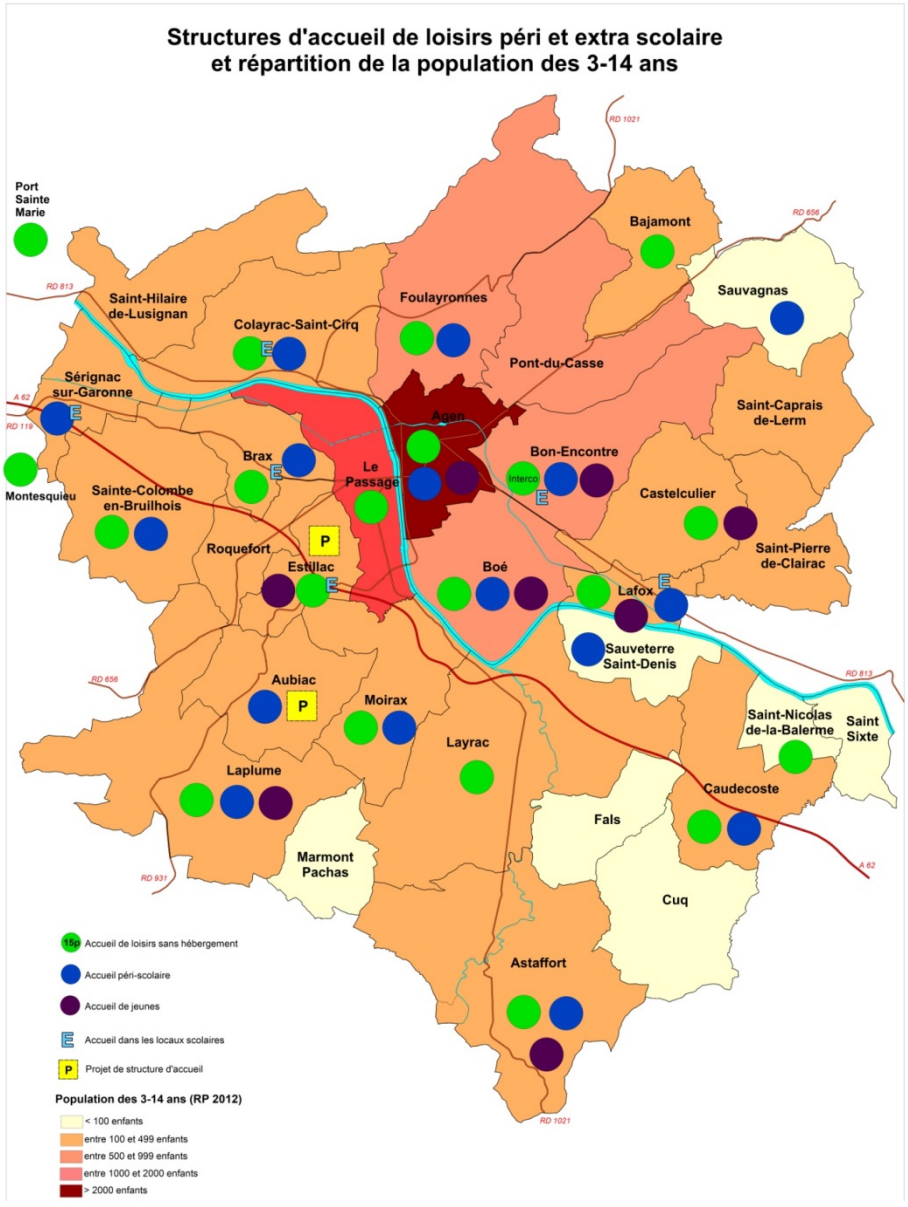
- **Des équipements d'accueil et de loisirs enfance jeunesse développés dans une logique d'offre de proximité**

Ces équipements sont destinés à des enfants de 3 à 5 ans et/ou 6 à 17 ans, en dehors du temps scolaire.

<u>21 accueils de loisirs sans hébergement, 14 accueils périscolaires et 7 accueils jeunes sont répartis sur les 22 des 31 communes.</u> Seules 6 communes n'offrent aucun service d'accueil extra ou périscolaires :

- *Cuq, Fals, Marmont-Pachas, St Sixte* au sud qui accueillent moins de 100 enfants âgés entre 3 et 14 ans
- *St Hilaire de Lusignan et St Caprais-de-lerm* communes qui accueillent entre 200 et 300 jeunes âgés de 3 à 14 ans.

Si la plupart des centres de loisirs bénéficient de locaux propres, on notera que nombre d'entre eux sont encore implantés dans des écoles *(Colayrac, Bon Encontre, Brax, Estillac, Lafox Sérignac-sur-Garonne)*, ce qui peut motiver quelques projets de création de locaux mieux adaptés.



B. ACCUEIL DES PERSONNES AGEES

En 2012, 9 634 personnes de 75 ans et plus résidaient sur l'AA, soit 1 habitant sur 10 *(Département = 12,8%)* et 3 180 personnes de 85 ans et plus, soit 3,4% *(Département = 4,3%)*.

La population âgée est davantage présente sur les deux communes les plus denses : 52% des personnes de 75 ans et plus de l'AA résident à Agen ou Le Passage.

1 123 places d'hébergement[6] sont proposées sur le territoire. S'ajoutent à cette offre d'hébergement 60 places d'accueil de jour et 84 places sur la commune voisine de *Puymirol*.

On compte ainsi sur l'agglomération, 116 places pour 1 000 personnes de 75 ans et plus[7] (124.8 places pour 1 000 avec l'offre Puymirolaise) - *(Département = 113,5 ‰ Région Aquitaine = 120‰; France métropolitaine = 126,6 ‰ - source Statiss 2012)*.

Cette offre d'hébergement, majoritairement localisée sur Agen (746 places, soit 6 places sur 10), tend à se développer sur les communes de la première couronne où se constituent des offres de proximité *(Layrac, Estillac, St Nicolas de Balerme)*. En revanche, des communes comme *Bon-Encontre, Colayrac et Foulayronnes*, qui comptent chacune 250 à 600 personnes de 75 ans et plus, ne disposent pas d'offre d'hébergement.

Le quadrant Sud Garonne- Ouest s'avère le moins pourvu en structure d'hébergement (59,4 places pour 1.000 personnes de 75 ans et plus).

Le quadrant Nord Garonne-Est est le moins doté (35,2 places pour 1.000 personnes de 75 ans et plus), mais peut bénéficier de l'offre plus abondante de la Ville centre (194,4 places pour 1 000 personnes de 75 ans et plus).

Quelques communes *(ex. : Brax, Caudecoste)* évoquent des projets de création de structures d'accueil complémentaires à l'offre actuelle.

Un peu plus d'un quart des places (26%) sont habilitées à l'Aide Sociale.

[6] Hors famille d'accueil.

[7] Hors accueils de jour.

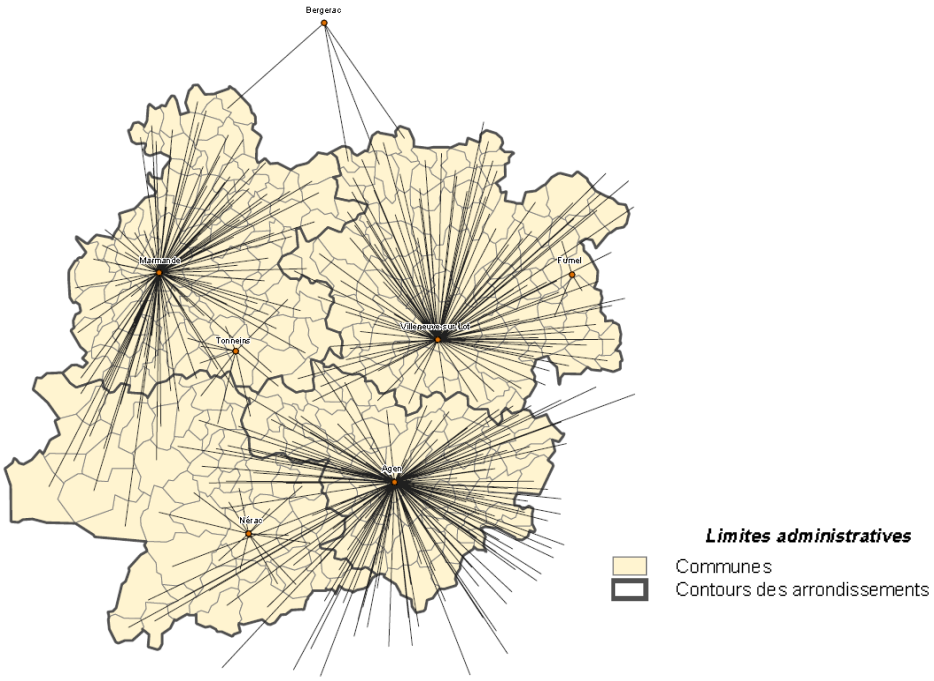
Répartition de l'offre d'hébergement pour personnes âgées par communes et par secteurs

Communes et secteurs	Population 2012			Places habilitées Aide sociale			Places non habilitées AS				Totaux	
	Pop° des ménages	75 ans et +	% 75 ans et +	Héberg. permanent	Héberg. temporaire	Total héberg. AS	Héberg. permanent	Héberg. temporaire	Accueil de jour	Total héberg. non AS	Total héberg. AS + non AS	Ratio sur 1000 75 ans et +
Ville centre	**31 393**	**3 864**	*12%*	**187**	**0**	**187**	**564**	**0**	**25**	**564**	**751**	***194,37***
Agen	31 393	3864		187			564		25			
Quadrant Sud Garonne Ouest	**21 572**	**2 089**	*10%*	**10**	**5**	**15**	**97**	**12**	**10**	**109**	**124**	***59,37***
Aubiac	1 010	62										
Brax	1 946	174										
Estillac	1 947	129			5	5		10	10	10	15	
Laplume	1 433	127										
Marmont-Pachas	119	3										
Moirax	1 155	67										
Le Passage	9 333	1158		5		5	85	2		87	92	
Roquefort	1 869	133										
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	1 624	104										
Saint-Hilaire-de-Lusignan	1 415	130										
Sérignac-sur-Garonne	1 136	131		5		5	12			12	17	
Quadrant Sud Garonne Est	**8 264**	**867**	*10%*	**81**	**0**	**81**	**63**	**5**	**25**	**68**	**149**	***171,92***
Astaffort	1 956	280		74		74					74	
Caudecoste	971	101										
Cuq	274	29										
Fals	382	24										
Layrac	3 476	333		7		7	63	5		68	75	
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	385	28							25			
Saint-Sixte	372	25										
Sauveterre-Saint-Denis	448	47										
Quadrant Nord Garonne Est	**31 143**	**2 815**	*9%*	**10**	**0**	**10**	**88**	**1**	**0**	**89**	**99**	***35,17***
Bajamont	933	59										
Boé	5 268	480		5			12	1		13	13	
Bon-Encontre	6 165	655										
Castelculier	2 314	242					64			64	64	
Colayrac-Saint-Cirq	2 834	306										
Foulayronnes	5 076	401										
Lafox	1 161	71										
Pont-du-Casse	4 011	351		5			12			12	12	
Saint-Caprais-de-Lerm	637	26										
Saint-Pierre de Clairac	835	62										
Sauvagnas	494	30										
CAA	**92372**	**9634**	***10%***	**288**	**5**	**293**	**812**	**18**	**60**	**830**	**1123**	***116,56***

C. EQUIPEMENTS LIES A LA SANTE

- **Des équipements à l'échelle de l'arrondissement d'Agen**

Attractivité des établissements de santé



Les grands établissements de santé sont présents exclusivement sur Agen et Pont-du-Casse.
L'AA est équipée de :

- Un Centre hospitalier réparti en 3 sites :
  . l'Hôpital Saint-Esprit (38 lits),
  . l'Hôpital de Monbran : Gériatrie – Psychiatrie – Réadaptation (94 lits) ; les bâtiments de l'hôpital de Monbran sont actuellement en vente et le transfert des lits vers l'hôpital Saint Esprit est en cours,
  . le Centre de Gérontolgie de Pompeyrie : EHPAD et soins de longue durée (182 lits).

- Un Centre Hospitalier départemental La Candélie (à Pont-du-Casse) avec 2 hôpitaux de jour sur Agen :
  . l'Hôpital de jour Van Gogh,
  . l'Hôpital de jour Les Trois Rosiers.

- Deux sites de cliniques sur Agen *(Esquirol – St Hilaire et Calabet).*

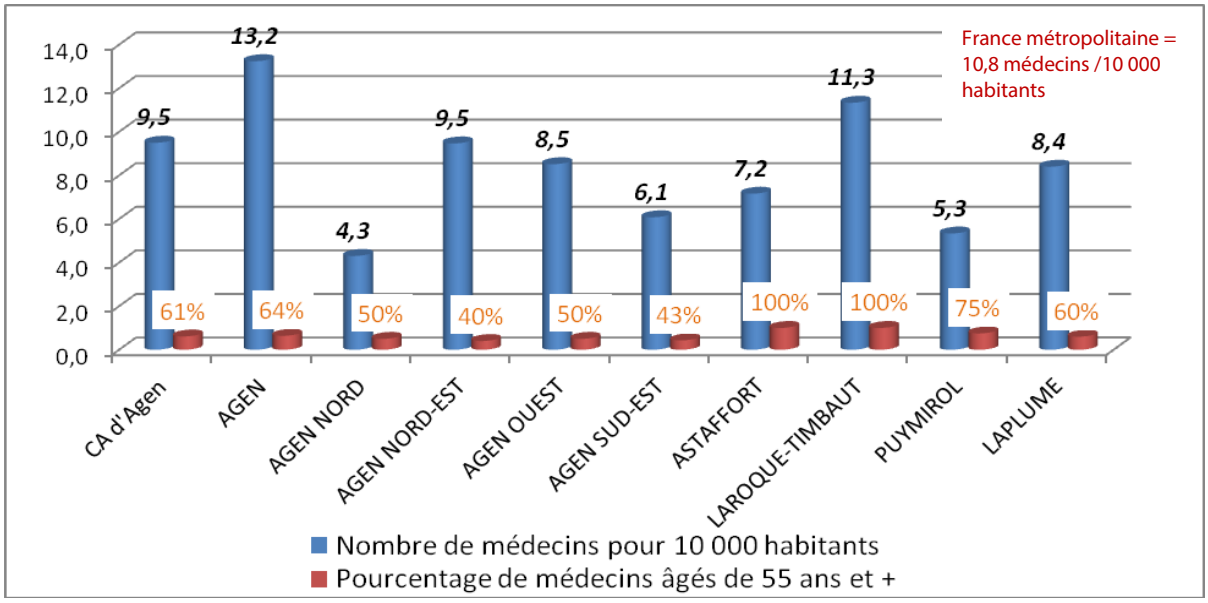
- **… mais la plupart des secteurs menacés par la diminution sévère du nombre de praticiens**

La présence médicale sur l'agglomération (médecins généralistes) est en diminution et légèrement inférieure aux moyennes départementales, régionales et départementales: 9,5 médecins généralistes pour 10 000 habitants, pour 9,1 en Lot et Garonne, 12,2 en Aquitaine et 10,8 en France métropolitaine *(URCAM 2013)*.
De plus, 6 médecins généralistes sur 10 sont âgés au moins de 55 ans et sont donc susceptibles de cesser leur activité dans les dix prochaines années.

La plupart des cantons connaissent ainsi des situations particulièrement critiques :

- Agen Nord : 4,3 médecins pour 10 000 habitants (Colayrac-Saint-Cirq, Foulayronnes, Saint-Hilaire-de-Lusignan), dont 50% âgés de 55 ans ou plus ;
- Puymirol : 5,3 médecins pour 10 000 habitants (Castelculier, Lafox, Saint-Caprais-de-Lerm, Saint-Pierre-de-Clairac) , dont 75% âgés de 55 ans ou plus ;
- Laplume ; 8,4 médecins pour 10 000 habitants, dont 60% âgés de 55 ans ou plus ;
- Agen Sud-Est : 6,1 médecins pour 10 000 habitants, dont 43% âgés de 55 ans ou plus, …

Répartition du nombre de médecins généralistes selon les secteurs de la CAA (*URCAM -2013)*

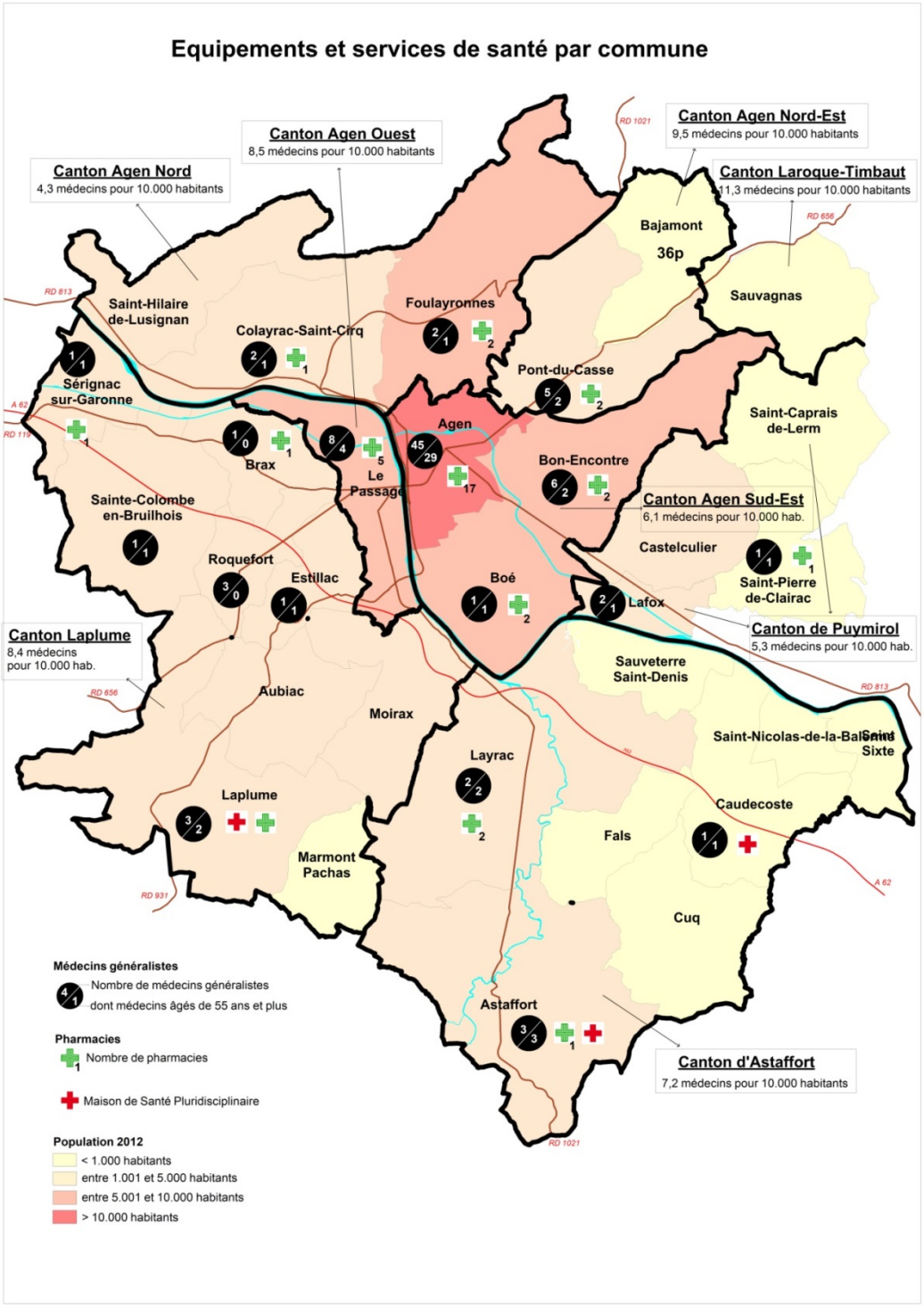


Afin de pallier ce déficit, trois Maisons de Santé Pluridisciplinaires ont récemment été mises en place sur les communes de Laplume, Astaffort et Caudecoste. Celles-ci ont permis l'implantation de 26 professionnels de santé (médecins , dentistes, kinésithérapeutes, infirmiers, diététiciens, podologues, …) et ainsi assurer une meilleure couverture des besoins sur ces cantons particulièrement concernés par la désertification médicale.

Plusieurs communes des secteurs ouest et nord (Brax, Sérignac-sur-Garonne[8], Pont du Casse) envisageraient également de développer des projets similaires.

[8] En lien avec des communes plus extérieures à la CAA (Port-Sainte-Marie, Saint Laurent, …)

Avec une quarantaine de pharmacies, le territoire de l'AA paraît être en revanche bien pourvu au regard du nombre d'habitants sur les différents communes. Considérant les conditions d'ouverture d'une pharmacie[9], peu de cantons seraient en déficit (voir tableau ci-après).



1. [9] La création, le transfert ou le regroupement d'une pharmacie est soumis aux conditions de population. L'ouverture d'une nouvelle pharmacie dépend du nombre d'habitants recensés dans la commune où elle va être située (numerus clausus).
L'ouverture d'une pharmacie, par transfert ou création, est possible dans les communes qui comptent plus de 2 500 habitants. Ensuite, l'ouverture ou le transfert de nouvelles pharmacies sont autorisés par tranche de 4 500 habitants. Ainsi, une seconde pharmacie peut être implantée dans une commune qui compte plus de 7 000 habitants.

Répartition des médecins généralistes par communes et par cantons et estimation de la couverture

Cantons et communes	Nombre de médecins généralistes	dont âgés de plus de 55 ans	%	Part pour 10 000 habitants
CA d'Agen	**82**	**50**	**60%**	**9.3**
AGEN	**45**	**29**	***64%***	**14,3**
Agen	45	29		
AGEN NORD	**4**	**2**	**50%**	**4,3**
Colayrac-Saint-Cirq	2	1		
Foulayronnes	2	1		
Saint-Hilaire-de-Lusignan				
AGEN NORD-EST	**5**	**2**	**40%**	**10,1**
Bajamont	0			
Pont-du-Casse	5	2		
AGEN OUEST	**8**	**4**	**50%**	**8,6**
Le Passage	8	4		
AGEN SUD-EST	**7**	**3**	**43%**	**4,8**
Boé	1	1		
Bon-Encontre	6	2		
ASTAFFORT	**6**	**6**	***100%***	**7,3**
Astaffort	3	3		
Caudecoste	1	1		
Cuq	0			
Fals	0			
Layrac	2	2		
Saint-Nicolas-de-la-Balerme	0			
Saint-Sixte	0			
Sauveterre-Saint-Denis	0			
LAROQUE-TIMBAUT	**5**	**5**	**100%**	**11,3**
Sauvagnas	0			
PUYMIROL	**4**	**3**	**75%**	**5,3**
Castelculier	1			
Lafox	2	1		
Saint-Caprais-de-Lerm	0			
Saint-Pierre-de-Clairac				
LAPLUME	**10**	**5**	**60%**	**8,2**
Aubiac	0			
Brax	1	0		
Estillac	1	1		
Laplume	3	2		
Marmont-Pachas	0			
Moirax	0			
Roquefort	3			
Sainte-Colombe-en-Bruilhois	1	1		
Sérignac-sur-Garonne	1	1		
Département			**56%**	**9,1**
Région			**44%**	**12,2**

Source : URCAM 2012

Répartition des pharmacies par communes et par cantons et estimation de la couverture

	Nombre de pharmacies existantes	Potentiel d'ouveture	Delta cantons
AGEN	**17**	**8,00**	***9,00***
Agen	17	8,00	
AGEN NORD	**3**	**2,51**	**0,49**
Colayrac-Saint-Cirq	1	1,08	
Foulayronnes	2	1,56	
Saint-Hilaire-de-Lusignan			
AGEN NORD-EST	**2**	**1,62**	**0,38**
Bajamont			
Pont-du-Casse	2	1,41	
AGEN OUEST	**5**	**2,53**	**2,47**
Le Passage	5	2,53	
AGEN SUD-EST	**4**	**3,00**	**1,00**
Boé	2	1,65	
Bon-Encontre	2	1,80	
ASTAFFORT	**3**	**2,31**	**0,69**
Astaffort	1		
Caudecoste			
Cuq			
Fals			
Layrac	2	1,23	
Saint-Nicolas-de-la-Balerme			
Saint-Sixte			
Sauveterre-Saint-Denis			
LAROQUE-TIMBAUT	**1**	**1,42**	**-0,42**
Sauvagnas			
PUYMIROL	**2**	**2,11**	**-0,11**
Castelculier	1		
Lafox			
Saint-Caprais-de-Lerm			
Saint-Pierre-de-Clairac			
LAPLUME	**3**	**3,10**	**-0,10**
Aubiac		0,67	
Brax	1	0,85	
Estillac		0,87	
Laplume	1	0,76	
Marmont-Pachas		0,47	
Moirax		0,70	
Roquefort		0,84	
Sainte-Colombe-en-Bruilhois		0,81	
Sérignac-sur-Garonne	1		
CA d'Agen	**40**	**26,60**	***13,51***

VI. LES EQUIPEMENTS SPORTIFS ET CULTURELS

A. EQUIPEMENTS SPORTIFS

- **Une offre d'équipements sportifs à vocation intercommunale**

Le développement d'équipements communautaires contribue à renforcer l'offre et soutenir le dynamisme de cette dimension de la vie locale :

- Aquasud (2 bassins 50 m et 25 m + des espaces extérieurs). Cette structure qui constitue la seule piscine publique de l'AA accueille les publics, les clubs et les écoles du territoire, voire au-delà ;
- le Centre Omnisport Jacques Clouché (COJC) inauguré en 2009, propose sur 8000 m^2 différents modules permettant la pratique d'activités diversifiées et l'accueil de rencontres sportives de haut niveau, grâce à un module central de plus de 2000 spectateurs.
- 8 gymnases répartis sur les communes d'*Agen (4), Bon-Encontre, Foulayronnes, Layrac et Le Passage* permettent l'accueil d'échanges sportifs intercommunaux.

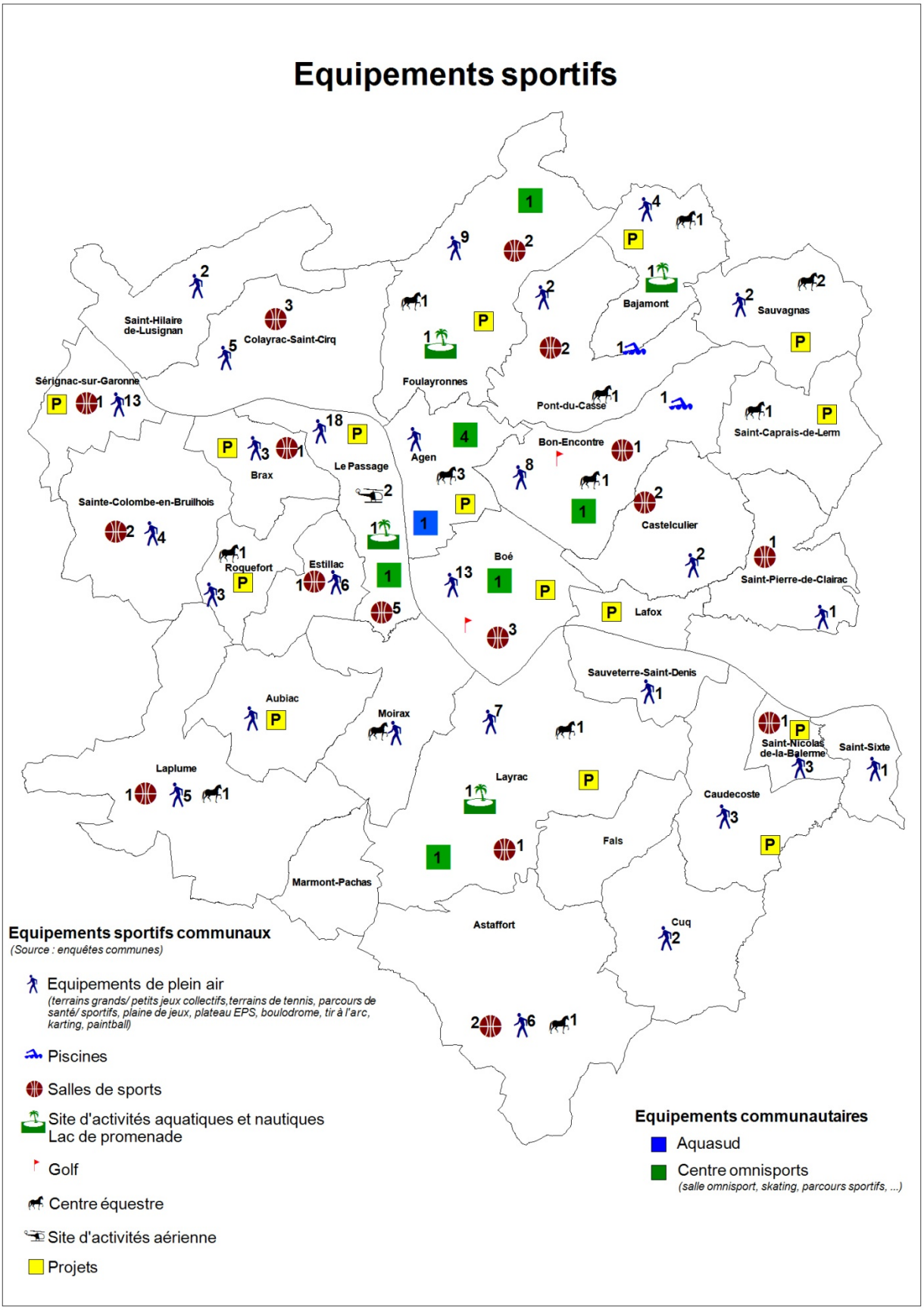
On notera à cet égard la présence d'une offre privée prenant appui sur des équipements à grande emprise :

- Walibi implanté sur la commune de Roquefort au sein d'un parc boisé de 35 hectares **;**
- l'hippodrome de la Garenne situé au Passage d'Agen. Cet hippodrome de galop et de trot dispose de plusieurs pistes, des tribunes offrant 3.000 places assises et couvertes et un restaurant panoramique de 300 places ;
- les golfs de Boé et de Bon –Encontre, ce dernier faisant l'objet d'un projet d'extension ;
- les centres équestres répartis sur plusieurs communes.

- **De nombreux projets communaux témoins de l'attente d'une offre de proximité renforcée**

L'agglomération est globalement bien dotée en équipements sportifs avec au moins 1 terrain de grands ou petits jeux sur quasiment chaque commune.

Pour autant, plusieurs communes envisagent d'acquérir des équipements supplémentaires : Aubiac (salle de sport), Brax (city stade), Foulayronnes (gymnase), Bajamont, Caudecoste (piste de karting), Lafox, Layrac, Saint Caprais de Lerm, Saint Nicolas de la Balerme (aire de jeux), Sauvagnas, …ou bien formulent des projets d'agrandissement ou de rénovation des équipements existants : *Agen (Le stadium),* Le Passage *(salle de tennis de table).*


Equipements sportifs
Saint-Hilaire de-Lusignan
Colayrac-Saint-Cirq
Sérignac-sur-Garonne
Foulayronnes
Bajamont
Sauvagnas
Pont-du-Casse
Saint-Caprais-de-Lerm
Agen
Bon-Encontre
Brax
Le Passage
Sainte-Colombe-en-Bruilhois
Castelculier
Roquefort
Estillac
Boé
Saint-Pierre-de-Clairac
Lafox
Sauveterre-Saint-Denis
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas de-la-Balerme
Saint-Sixte
Laplume
Layrac
Caudecoste
Fals
Marmont-Pachas
Astaffort
Cuq
Equipements sportifs communaux
(Source : enquêtes communes)
Equipements de plein air
(terrains grands/ petits jeux collectifs,terrains de tennis, parcours de santé/ sportifs, plaine de jeux, plateau EPS, boulodrome, tir à l'arc, karting, paintball)
Piscines
Salles de sports
Site d'activités aquatiques et nautiques
Lac de promenade
Golf
Centre équestre
Site d'activités aérienne
Projets
Equipements communautaires
Aquasud
Centre omnisports
(salle omnisport, skating, parcours sportifs, ...)

B. EQUIPEMENTS CULTURELS

- **La plus grande partie de l'offre culturelle se concentre sur Agen et les communes de la première couronne.**

Cette offre est multiple et variée :

- sur la ville centre surtout,qui accueille à elle seule trois théâtres, deux musées et deux cinémas (dont l'un avec huit salles) et qui gére six équipements en régie directe (le théâtre Ducourneau, l'École Nationale de Musique et de Danse, le musée des Beaux-Arts, le centre culturel André Malraux, la bibliothèque municipale et les archives municipales) ;

- sur les communes de la première couronne, dans une moindre mesure, où l'on compte 5 écoles de musique, ainsi que sur la plupart de ces communes des bibliothèques et des salles des fêtes susceptibles d'accueillir des manifestations culturelles.

- **L'insuffisance et/ou l'inadaptation des lieux de diffusion et de pratiques culturelles ou de rencontres festives** reste une préoccupation pour près de la moitié des Communes (12 sur 31), dont la plupart sont porteuses de projets :

- Agen :
  - l'absence de salle de spectacle de grande jauge a induit le réaménagement du Parc des expositions en Centre de congrès,
  - rénovation du théâtre Ducourneau, du complexe cinématographique art et essai, du musée des Beaux-Arts,

- Aubiac : création d'une bibliothèque

- Bajamont : salle des fêtes,

- Colayrac : salle d'activité socio-culturelle,

- Estillac : salle de spectacle et/ou local associatif,

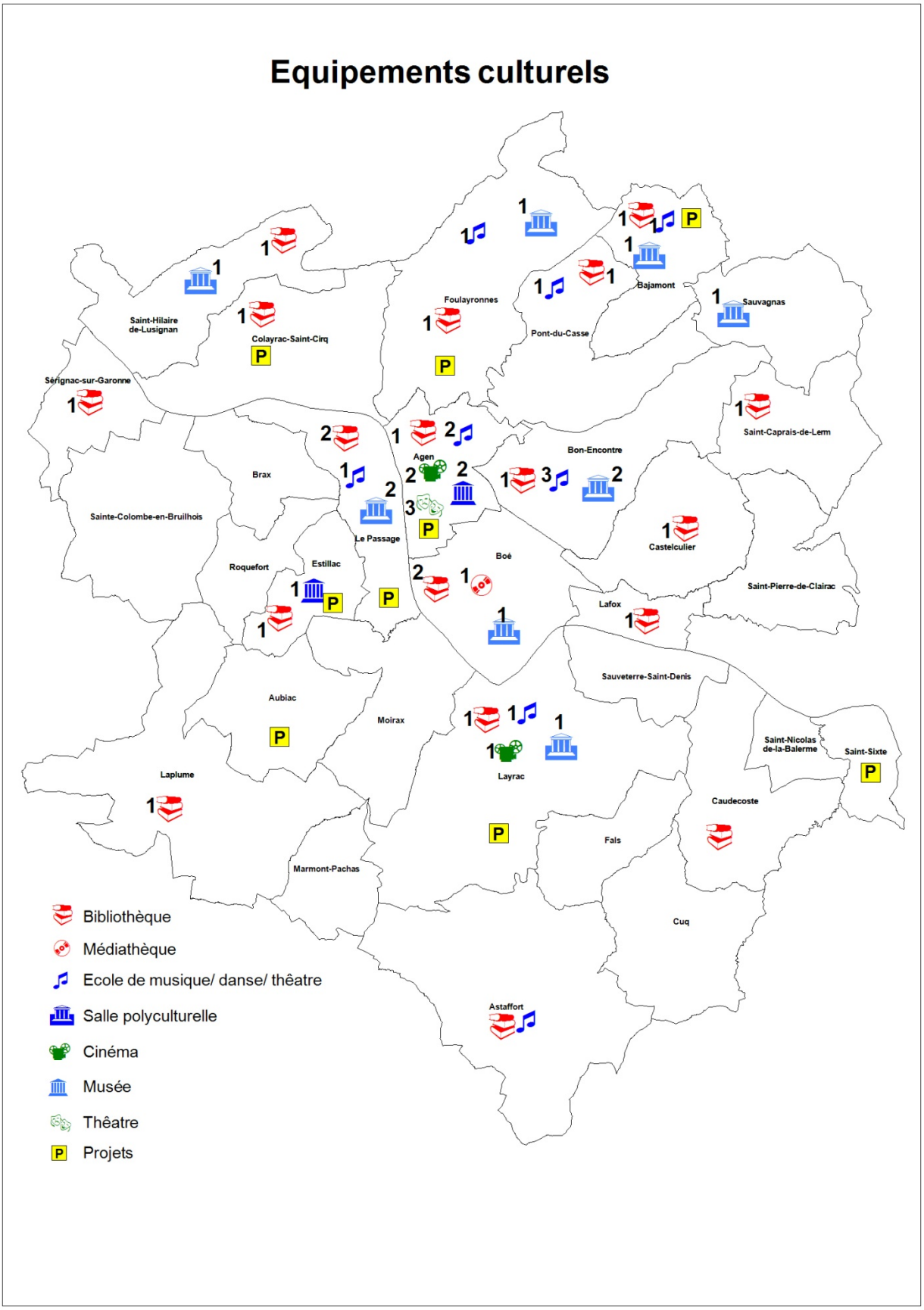
- Layrac : complexe socio-culturel,

- Le Passage : salle culturelle multi-fonctionnelle (spectacle, conférences, …),

- Estillac : salle de spectacle et/ou local associatif,

- St Sixte : salle polyvalente,

- Sérignac-sur-Garonne : projet d'une salle des fêtes, d'un tiers lieux et rénovation de la bibliothèque.


Equipements culturels
Saint-Hilaire de-Lusignan
Colayrac-Saint-Cirq
Sérignac-sur-Garonne
Foulayronnes
Pont-du-Casse
Bajamont
Sauvagnas
Saint-Caprais-de-Lerm
Agen
Bon-Encontre
Brax
Sainte-Colombe-en-Bruilhois
Le Passage
Castelculier
Roquefort
Estillac
Boé
Lafox
Saint-Pierre-de-Clairac
Sauveterre-Saint-Denis
Aubiac
Moirax
Saint-Nicolas de-la-Balerme
Saint-Sixte
Layrac
Laplume
Caudecoste
Fals
Marmont-Pachas
Cuq
Astaffort
Bibliothèque
Médiathèque
Ecole de musique/ danse/ théâtre
Salle polyculturelle
Cinéma
Musée
Théâtre
Projets

VII. LES EQUIPEMENTS DE DESSERTE NUMERIQUE DU TERRITOIRE

La desserte numérique, en haut et très haut débit, est aujourd'hui indispensable pour l'attractivité économique, résidentielle et en grands équipements d'une agglomération.

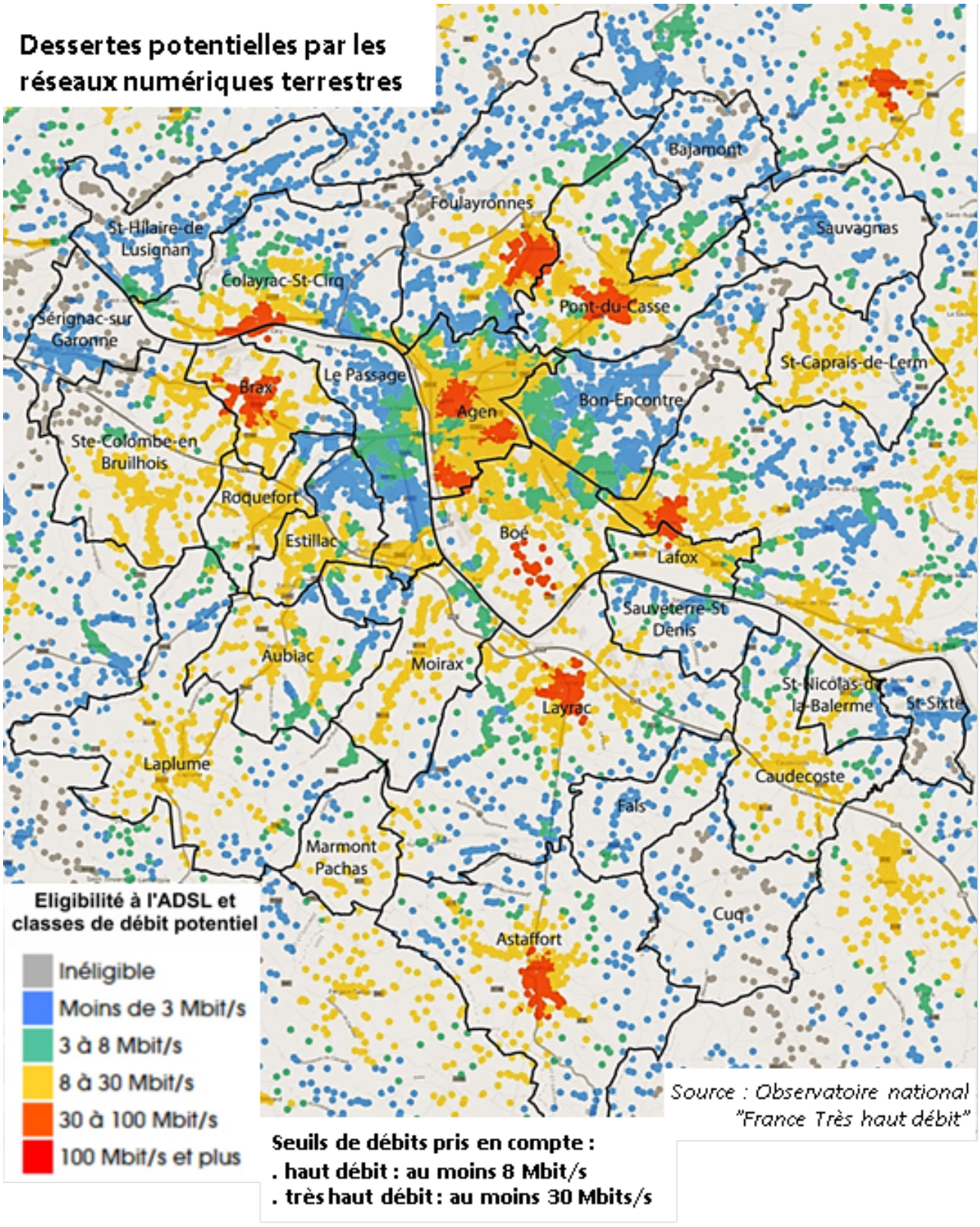
L'examen des modalités et niveaux de desserte sur le territoire de 'l'Agglomération d'Agen début d'année 2014 *(source : observatoire national France Très Haut Débit")* met en évidence les éléments suivants :

- Une absence de réseau fibre optique de desserte "jusqu'au domicile" sur le territoire.
- Une desserte HD/THD dépendante des équipements associées aux réseaux cuivre (nombre et localisation des centraux-répartiteur, longueur des lignes …), relayés par le WIMax sur les secteurs collinaires.
- Les communes potentiellement les mieux desservies (HD+THD pour 90 % ou plus des logements et locaux) sont Lafox, Agen et Brax, avec des accès THD relativement importants (> 40%) sur Astaffort, Brax, Layrac, Foulayronnes.
- Les secteurs les moins bien desservis (HD absent ou desservant peu de constructions, nombreuses inéligibilités) concernent Sérignac, St Sixte, Cuq, Sauvagnas, St Hilaire, Sauveterre, Le Passage, Fals, Bon-Encontre, Bajamont.

Proportions par commune des logements et locaux professionnels desservis par le haut ou très haut débit
(source : observatoire national France Très Haut Débit" 2014)

Commune	logements et locaux prof très haut débit (30 à 100 Mbits)	logements et locaux prof haut débit (8 à 30 Mbits)	Total > 8 Mbits
Agen	37%	55%	**91%**
Astaffort	65%	22%	**87%**
Aubiac	0%	71%	**71%**
Bajamont	0%	27%	**27%**
Boé	3%	62%	**65%**
Bon Encontre	0%	26%	**26%**
Brax	49%	41%	**90%**
Caudecoste	0%	79%	**79%**
Colayrac St Cirq	28%	35%	**63%**
Cuq	0%	1%	**1%**
Estillac	0%	55%	**55%**
Fals	0%	17%	**17%**
Foulayronnes	40%	22%	**62%**
Lafox	14%	79%	**92%**
Laplume	0%	73%	**73%**
Layrac	48%	33%	**81%**
Le Passage	0%	14%	**14%**
Marmont Pachas	0%	81%	**81%**
Moirax	0%	63%	**63%**
Pont du Casse	28%	57%	**85%**
Roquefort	0%	83%	**83%**
Sauvagnas	0%	2%	**2%**
Sauveterre st Denis	0%	5%	**5%**
Serignac sur Garonne	0%	0%	**0%**
St Caprais de l'Herm	0%	82%	**82%**
St Hilaire de Lusignan	0%	4%	**4%**
St Nicolas de la Balerme	0%	75%	**75%**
St Sixte	0%	0%	**0%**
Ste Colombe en Bruilhois	1%	87%	**88%**

Dessertes potentielles par les réseaux numériques terrestres



Source : Observatoire national "France Très haut débit"

Seuils de débits pris en compte :
. haut débit : au moins 8 Mbit/s
. très haut débit : au moins 30 Mbits/s

Les projets de déploiement du très haut débit :

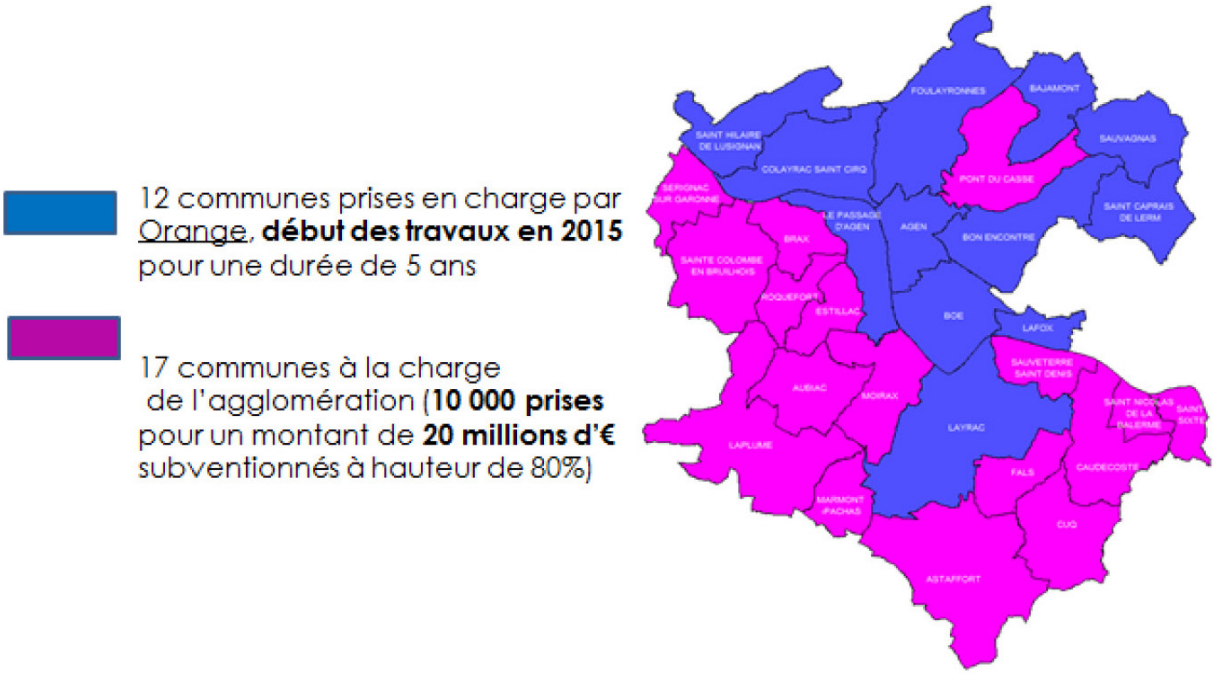
En avril 2011, le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne a adopté un Schéma Départemental d'Aménagement Numérique. Ce schéma fixe un objectif de couverture à 60% des abonnées lot-et-garonnais raccordés par la fibre optique d'ici 10 ans, puis de tendre vers une couverture globale au-delà.

Un Syndicat Mixte départemental, réunissant la Région, le Département, les EPCI et le SDEE a été mise en place.

Par ailleurs en janvier 2012, la région Aquitaine a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêts d'Investissement (AMII) pour développer des services et usages numériques innovants dans les territoires ruraux et péri-urbains aquitains.
La zone "AMII" qui a été définie sur l'Agglomération d'Agen ne concerne que les 12 communes de l'Agglomération d'Agen en 2011, soit 12 communes
L'entreprise Orange a été retenue pour équiper ces 12 communes.

La répartition des objectifs et de la charge du déploiement a été ainsi fixée comme suit :

- 60.000 prises couvertes par les opérateurs privés, dans l'agglomération d'Agen à 12 communes et dans les villes de Villeneuve-sur-Lot et de Marmande. L'AMII de l'Agglomération d'Agen représente à elle-seule 40.000 prises ;
- 110.000 prises à la charge des collectivités sur le reste du territoire.



Les déploiements sur les 12 communes ont démarrés et s'effectuent en parallèle sur deux zones : les déploiements FTTH sur la Ville d'Agen (22.000 prises), et les déploiements FTTH sur les 11 autres communes.

Des priorités ont été fixées sur certaines des 11 communes :

- des communes centrales, Passage d'Agen, Bon-Encontre et Estillac, ainsi que St Sixte,
- des communes affectées par des défauts de couverture ADSL générant d'importantes zones grises : Sérignac, Saint Hilaire, Cuq, Marmont Pachas, Bajamont, Sauvagnas, Fals, Saint Sixte, Colayrac, Sainte Colombe, Sauveterre.

VIII. SYNTHESE

Atouts	Faiblesses
▪ *Un accès facilité à des équipements et services publics d'échelle départementale (voire nationale) localisés sur la ville centre.* ▪ *L'émergence de pôles d'équipements intermédiaires en première couronne autour d'Agen qui confortent le cœur d'agglomération et placent la plupart des communes à moins de 10 minutes d'un tel pôle.* ▪ *Une douzaine de bourgs maillant le territoire : pôles de proximité dotés de services répondants à des usages quotidiens et accessibles en moins de 15 minutes.* ▪ *Des compétences communautaires sur les équipements structurants en faveur du développement de la vie locale (sport), de l'attractivité du territoire et du développement économique et résidentiel* ▪ *Une offre scolaire primaire qui maille le territoire et joue relativement bien son rôle de service public de proximité* ▪ *Un pôle d'enseignement supérieur entre Bordeaux et Toulouse qui tend à se conforter et cherche à se diversifier en cohérence avec les atouts et opportunités du territoire* ▪ *Une dynamique de développement des services à la personne (enfance, jeunesse, personnes âgées) et des équipements de loisirs qui s'exprime à travers de nombreux projets.*	▪ *La concentration des flux sur et autour d'Agen notamment du fait de la présence des grands équipements et services publics* ▪ *Cinq communes situées en seconde couronne sous dotées en équipements dits de proximité se trouvent à plus de 15 minutes d'un pôle d'équipements et de services constituant le cœur d'agglo.* ▪ *Des établissements d'enseignements secondaires regroupés sur Agen et quelques communes de première couronne* ▪ *Une répartition inégale de l'offre d'équipements de loisirs et de services à la personne (santé, petite enfance, personne âgée, …).* ▪ *Une difficulté pour les petites communes à faire face à des besoins croissants d'équipements de loisirs et de services à la personne.*
Enjeux et Besoins répertoriés	
▪ *Soutien aux communes périphériques moins bien dotées et davantage contraintes dans leur accès aux équipements et services* ▪ *Hiérarchisation des pôles d'équipements et de services de proximité en regard de leur vocation : support d'animation de la vie locale / fonction structurante de la vie intercommunale ou capacité à fédérer les communes voisines (sur les coteaux notamment)* ▪ *Mise en cohérence de la répartition de l'offre d'équipements d'enseignement, de loisirs et de services à la personne avec les perspectives d'évolution démographique maîtrisées* ▪ *Coordination de l'organisation et du développement de l'offre d'équipements et de services dans la partie ouest de la vallée de la Garonne concernée par des perspectives d'expansion démographique et d'évolution des besoins.*	

CHAPITRE 4 :
Déplacements et Transports

I. CARACTERISATION DE LA DEMANDE EN DEPLACEMENTS SUR L'AGGLOMERATION

A. LE FONCTIONNEMENT GENERAL DE L'AGGLOMERATION - ANALYSE PAR QUADRANTS

Les pratiques sur le territoire, tels que le choix du lieu d'habitat, l'accès au lieu de travail, les sites de commerces, d'équipements ou de loisirs fréquentés …, sont largement conditionnés par l'organisation géographique de l'agglomération et la structuration de ses espaces urbains.

La lecture d'ensemble de l'agglomération agenaise, en lien avec les territoires extérieurs, met en évidence les facteurs déterminants pour les déplacements suivants :

- la plaine de la Garonne entre Brax à l'ouest et Castelculier à l'est concentre la majeure partie des continuités urbaines, de la population, des principaux sites d'activités et commerciaux, des sites de grands équipements, ainsi que les voies majeures de liaisons avec les grandes métropoles régionales et les autres pôles lot-et-garonnais ;

- la rupture topographique des premiers coteaux, en rive droite comme en rive gauche de la Garonne, marque une transition vers les "centres-bourgs" ainsi que des espaces d'habitat moins denses et plus dilués, mais attractifs de par leur environnement général. Cette contrainte topographique est également un facteur d'allongement des temps de parcours, voire de véritables difficultés pour les relations directes entre secteurs ruraux sur les hauteurs ;

- les vallées aux bords desquelles se sont installés et développés centres-villes, centres-bourgs et quartiers, correspondent aux passages de nombreuses voies d'entrée sur l'agglomération et d'irrigation du territoire, principales (RN21 – vallée du Gers, RD656 – vallée de la Masse …) ou secondaires (tel que les RD215/RD1616 – vallée de la Séoune).

- le cours de la Garonne constitue une limite forte dans la mesure où ses franchissements sont aujourd'hui peu nombreux, que la rive droite constitue la polarité principale et historique, et que la rive gauche connait un fort développement.

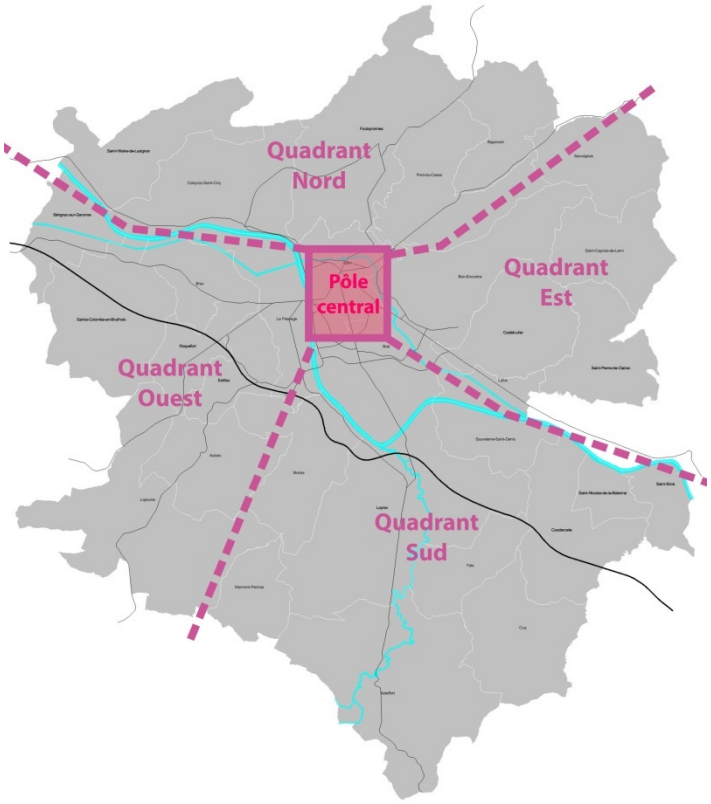
Ces éléments, facteurs de proximités ou de contraintes, déterminent un fonctionnement général et les principaux flux de déplacements. Associés aux différentes composantes de l'agglomération, ils permettent de distinguer les secteurs suivants :

- **la ville d'Agen,** en tant que site de polarisation, principal lieu de résidences et pôle majeur d'attractivités en termes d'emplois et d'équipements,

- **des "quadrants" géographiques**, définis à partir des principaux écrans naturels que sont la Garonne et les coteaux, des axes du réseau routier principal et de l'organisation générale des communes.

Quatre quadrants peuvent ainsi être délimités au sein de l'agglomération et en relation avec les secteurs environnants :

- le quadrant Ouest, qui comprend Le Passage, Brax, Estillac, Roquefort, Ste Colombe, Aubiac, Laplume, Sérignac et s'articule étroitement avec l'A62, et les axes des RD119, RD931, RD656, RD656E.
- le quadrant Nord, qui comprend St Hilaire, Colayrac, Foulayronnes, Pont du Casse et Bajamont, et traversé notamment par les RD813, RN21/RN1021, RD656 ;
- le quadrant Est, qui comprend Bon-Encontre, Castelculier, Lafox, St Pierre, St Caprais et Sauvagnas, traversé notamment par la RD813 et des routes secondaires desservant les coteaux;
- le quadrant Sud, qui comprend Boé, Layrac, Astaffort, Moirax, Marmont-Pachas, Caudecoste, Cuq, Fals, Sauveterre, St Nicolas, St Sixte, et traversé notamment par la liaison Beauregard-RD813, la RN21, la RD17 et quelques axes départementaux importants (RD129, RD114, RD15);



A partir de l'analyse sectorielle par quadrants (cf. tableau page suivante), il peut être fait les constatations suivantes :

- La ville d'Agen constitue sans conteste le pôle d'attractivité majeur en termes d'emplois (plus de la moitié à l'échelle des 31 communes) et de population (plus du tiers des habitants), ce qui détermine une attractivité rayonnant sur un très large périmètre.
  Le caractère polarisant de la ville-centre en termes de déplacements, sur un espace au final relativement retreint, apparaît ainsi particulièrement fort comparativement à d'autres agglomérations de taille similaire.

- En dehors du pôle central de la ville d'Agen, les répartitions démographiques et d'emplois apparaissent relativement équilibrées entre les différents quadrants géographiques, avec toutefois un poids démographique un plus élevé du quadrant Ouest, du fait du Passage et de communes qui portent l'essentiel de la croissance démographique récente (Brax, Estillac, Roquefort). Le Passage, Estillac forment également un ensemble territorial qui "pèsent" en termes d'emplois (près de 6200 emplois) et de polarités économiques.

- Les sites industriels et commerciaux sur Boé, Bon-Encontre et Castelculier (quadrants sud et ouest) comptent parmi les plus importants et attractifs de l'agglomération, et constituent ainsi des éléments générateurs de déplacements majeurs, dans le prolongement du pôle central.
  A un moindre niveau, les sites économiques et commerciaux à Pont du Casse constituent également des éléments générateurs d'importants déplacements sur l'axe Nord.

- Les communes de Layrac, Astaffort et Laplume se détachent en tant que polarités importantes des espaces ruraux sud et ouest, compte tenu des sites d'activités, de l'offre commerciale et pour partie des équipements existants ou prévus sur leurs territoires.

- Compte tenu des contraintes du territoire et des axes "naturels" de déplacements, les relations entre les quadrants Est et Sud semblent fortes, avec la RD813 comme articulation principale.
  A l'inverse, les liaisons apparaissent actuellement plutôt faibles entre les quadrants Nord et Ouest du fait de l'écran de la Garonne.

- Entre les autres quadrants limitrophes (Sud et Ouest, Nord et Est), les relations de proximités sont notamment déterminées par quelques infrastructures importantes et donc particulièrement concentrées sur celles-ci : Pont de Beauregard, déviation sud, RD813, RD656.

- Les relations socio-économiques extérieures et donc les axes de déplacements en entrée ou sortie de l'agglomération s'effectuent principalement en direction de l'ouest et du sud (communes de la plaine rive gauche et des hauteurs), et du nord (avec le Villeneuvois).
  Vers l'est, les relations d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération apparaissent plus diffuses (communes rurales de l'est du département) et plus lointaines (notamment avec les villes midi-pyrénéennes).

Sectorisation par quadrants : poids socio-économiques et principales composantes urbaines

	Population 2012 (% total agglo)	**Emplois 2010** (% total agglo)	**Principaux pôles de centralités urbaines**	**Principaux sites d'emplois, d'activités, de commerces**	**Principaux sites d'équipements**
Ville d'Agen	33730 (35 %)	25298 (53 %)	Centre historique circonscrit par les boulevards et avenues	Emplois tertiaires privés et publics Rues commerçantes du centre-ville élargi ZAC Agen sud	Multiples équipements centraux Gare - pole multimodale Hopitaux Pôles administratifs des boulevards Aquasud, ENAP, Université et autres équipements à Agen sud
Quadrant Ouest (8 com.)	20416 (21 %)	7778 (16 %)	Vieux-bourg et "nouveau" centre du Passage Centres de Roquefort, Brax et Estillac Bourg de Laplume	Agropole, Mestre Marty, Sun Valley et autres zones et sites d'activités sur l'axe A62/échangeur/RD656E/RD656 Projet TECHNOPOLE AGEN GARONNE Site UPSA Centres commerciaux au Passage Supermarchés et commerces de proximité à Roquefort, Brax, Laplume	Collège et complexe sportif au Passage Aéroport de la Garenne Hypodrome de la Garenne Walibi Equipements sportifs et de loisirs communaux Centres de loisirs et pour la petite enfance
Quadrant Nord (5 com.)	14703 (15 %)	4316 (9 %)	Centre-ville de Foulayronnes Centre-ville de Pont du Casse Centre-bourg de Colayrac-St Cirq	Zones économiques de Pont du Casse Bourg de Colayrac Zone Le Rouge et village d'entreprise à Foulayronnes Centres commerciaux et commerces de proximité à Pont du Casse et Foulayronnes Commerces de proximité à Colayrac	Pôle d'équipements, complexes sportifs et de loisirs à Pont du Casse et à Foulayronnes Lycée professionnel de Foulayronnes Centre Hospitalier La Candélie Sites de loisirs et de tourisme à Bajamont, Foulayronnes, Pont du Casse
Quadrant Est (6 com.)	11672 (12 %)	4281 (9 %)	Centres-ville de Bon-Encontre Centre ville de Castelculier	ZI de Laville, et de J.Malèze ZA à Castelculier Axe de la RD813 jusqu'à Lafox (commerces, artisanat divers) ZA le Redon	Collège de Bon-Encontre Pôles d'équipements sportifs-loisirs à Bon-Encontre et Castelculier Villascopia à Castelculier Secteur de loisirs et hébergements à Darel Golf de Bon-Econtre
Quadrant Sud (11 com.)	15087 (16 %)	5736 (12 %)	Quartiers de Boé (Boé-Village, Boé-Cités …) Centre-bourg de Layrac Centre-bourg d'Astaffort Centre-bourg de Caudecoste	M.I.N et marché aux bestiaux ZI Le Coupat à Boé Ensemble des zones commerciales et artisanales de Boé-nord Zones économiques sur l'axe RD21 (la Roubiague, Bordeneuve) ZAE de la Garenne à Fals Supermarchés et commerces de proximité à Layrac, Astaffort, Caudecoste	Pôle sportif et de loisirs de Cancelles Golf et équipements tourisme à Boé Equipements sportifs à Layrac Base de Goulens

B. LA MOBILITE DES PERSONNES

1. LA MOBILITE QUOTIDIENNE LIEE AU TRAVAIL

D'un point de vue quantitatif, les déplacements des personnes pour se rendre à leur lieu de travail ne sont pas majoritaires dans l'ensemble des trajets effectués par les ménages. La majeure partie de ces déplacements se fait aujourd'hui pour d'autres motifs, du type achats, loisirs, visites, démarches administratives, …

Toutefois, le caractère essentiel des échanges domicile-travail est d'être concentré sur des périodes courtes, ce qui en fait un des principaux facteurs dimensionnant des infrastructures et des réseaux de transport.

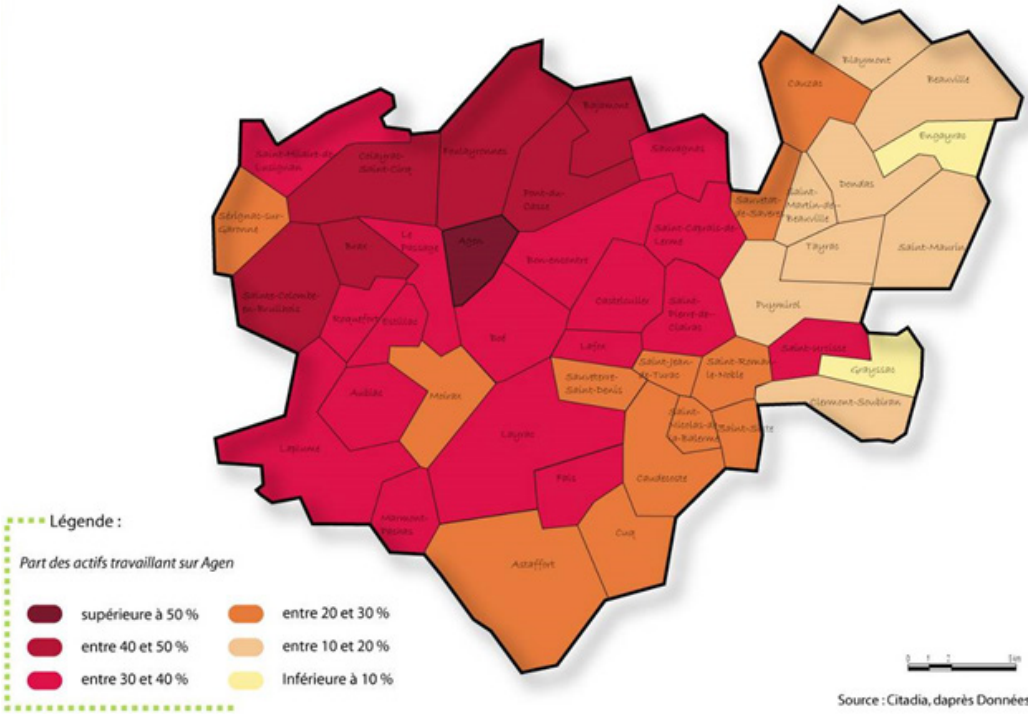
De plus, ces déplacements ont souvent un rôle structurant dans les choix, contraints ou non, effectués par les ménages :

- choix du mode de transport utilisé à l'échelle de la journée,
- choix du lieu de pratique des achats, la dispersion des actifs hors des limites d'une commune ou de la communauté favorisant ainsi l'évasion commerciale en faveur des sites extérieurs,
- dans une certaine mesure, choix du lieu de scolarisation des enfants.

L'examen des données INSEE sur les navettes domicile-travail permet de faire les constats suivants :

- **les échanges quotidiens se font essentiellement selon un schéma en étoile**, avec le pôle central (Agen) comme principale destination matinale. On peut estimer que les près de 25.300 emplois de la ville-centre sont occupés :
  - pour plus d'un tiers par des habitants d'Agen,
  - pour un peu moins d'un quart par des habitants venant d'une part de l'ouest, d'autre part du nord
  - pour environ 10 % ou moins par des habitants venant de l'Est ou Sud.
- Dans ses échanges domicile-travail vis-à-vis de l'extérieur, **l'agglomération est très nettement plus pourvoyeuse d'emplois que d'actifs**. Les échanges s'opèrent notamment avec les secteurs extérieurs Ouest proches, avec Villeneuve sur Lot, ou avec des secteurs plus lointains (Aiguillon, Toulouse, voire Bordeaux).
- **Les flux quotidiens les plus importants**, sont à l'intérieur du pôle central d'Agen (environ 8.800 personnes), entre les secteurs extérieurs Ouest et Agen, puis entre le quadrant Nord de l'agglomération et la ville d'Agen.
- **Les mouvements internes à chaque quadrant** sont également à prendre en compte du fait de leur importance, en relation avec les pôles d'emplois quantitativement secondaires que sont Le Passage, Estillac Boé, Bon-Encontre et Pont du Casse (entre 2.000 et 4.100 emplois chacun).
  Les échanges les plus marqués s'opèrent entre le quadrant Sud et les quadrants Ouest et Est limitrophes.

Part des actifs travaillant sur Agen (source : SCOT – Citadia)

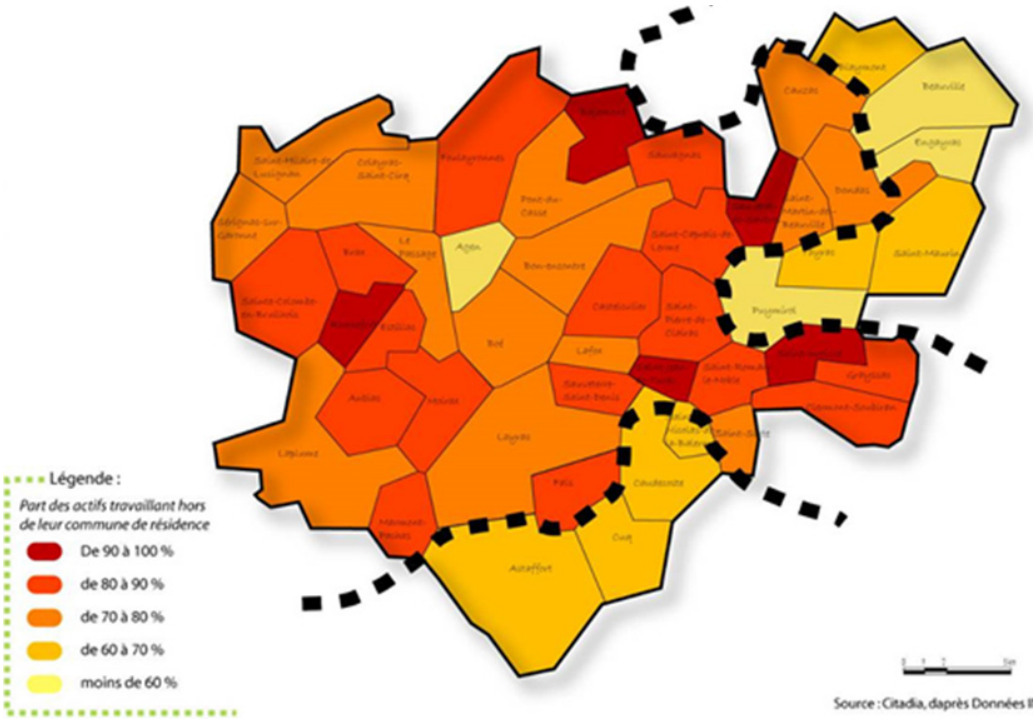


Considérée à l'échelle de chacune des communes de l'agglomération, **la mobilité liée au travail est proportionnellement plus importante sur les secteurs Est et Nord.**

Ainsi la proportion d'actifs qui travaillent sur leur commune de résidence est seulement de 9 % à Bajamont, 11 % à St-Caprais-de-Lerm, 16 % à Lafox, 17 % à St Pierre de C. et 19 % à Foulayronnes et Castelculier. Sauvagnas fait exception dans cette "couronne rurale" de l'agglomération, avec plus de 30 % de ses habitants travaillant sur le territoire communal.

A l'inverse, sur la ville d'Agen, cette catégorie représente 63 % des actifs ayant un emploi, soit nettement plus que sur les autres communes de l'agglomération.

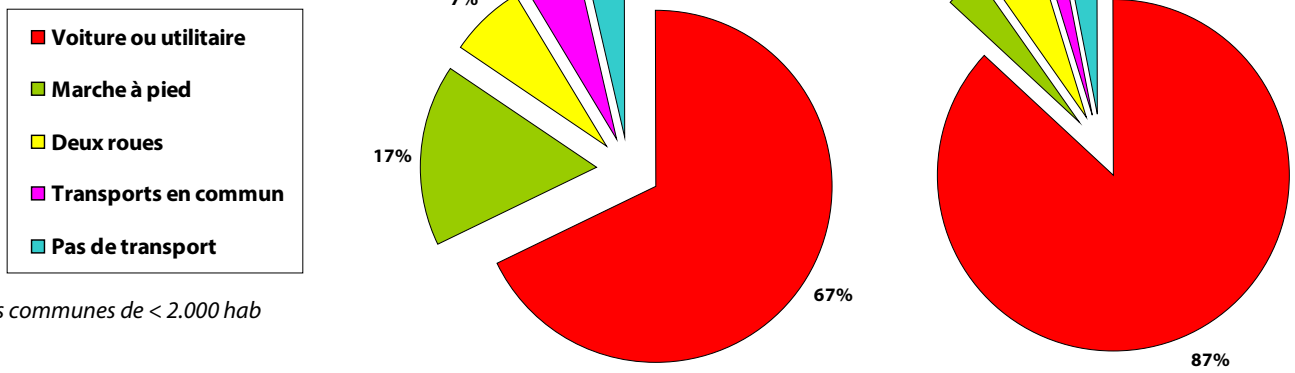
Part des actifs travaillant sur hors de leur commune de résidence (source : SCOT – Citadia)



Cette spécificité de la ville-centre va de pair avec **un taux de motorisation sensiblement plus faible comparée au reste de l'agglomération** : près de 25 % des agenais n'ont pas de voiture alors que ce taux se situe généralement entre 5 et 10 % sur les autres communes.
De même, seulement 19 % des ménages agenais possèdent 2 véhicules, contre en moyenne 55 % des ménages dans les autres communes.

Parallèlement, **les actifs d'Agen utilisent moins la voiture (ou le véhicule utilitaire) pour aller travailler** (67 %) comparé aux actifs d'autres communes de l'agglomération (87 %), même si ce mode de transport demeure de loin le plus courant.
Après le véhicule individuel, la marche à pied et le deux-roues (motorisé ou non) sont les modes les plus utilisés, la part du transport en commun étant faible (5 % à Agen, 2 % en moy. sur les autres communes).

Moyen de transport principal des actifs pour aller travailler
(source : INSEE)



(*)*hors communes de < 2.000 hab*

2. LA MOBILITE LIEE AUX AUTRES MOTIFS

En l'absence d'enquête "ménages - déplacements" sur l'agglomération agenaise intégrant les différents motifs de déplacements, il est difficile d'évaluer précisément les flux des ménages liés aux pratiques d'achats, d'accès aux équipements et services, ou bien de loisirs.

En termes de répartition sur le territoire, on peut noter que :

- les pôles commerciaux et les grands équipements, générateurs de déplacements, sont concentrés pour l'essentiel sur la ville d'Agen et le secteur Agen-Sud / Boé Nord, ou bien se localisent dans un rayon de faible distance autour de ce cœur d'agglomération (axe de la RD813, entrée de ville du Passage, nord d'Agen),
- De nombreuses communes disposent d'une offre commerciale intéressante de moyenne gamme ou de proximité, répondant aux besoins des habitants des différentes villes et "quadrants" de l'agglomération, et permettant de limiter la longuer des déplacements sur ce motif : Foulayronnes, Pont du Casse, Castelculier, Colayrac, Layrac, Astaffort, Roquefort, Brax, Laplume
- les sites attractifs pour les loisirs semblent plus distribués sur le territoire et sont diversifiés : complexes sportifs, équipements culturels, sites de plein air aménagés (tel que les bords du canal),…
- d'un point de vue général, l'agglomération agenaise constitue un lieu attractif pour les secteurs environnants sur un large périmètre pour l'accès à des équipements importants (Hôpitaux, Walibi, Aquasud …) qui couvre au moins la moitié est du département (en fonction du service ou de l'équipement recherché).

Une enquête OD/MD (origine/destination - montées/descentes) a été réalisée en 2014 sur le réseau de transport en commun de l'Agglomération.
Les résultats globalisés de cette enquête (source Kéolis) fournissent les indications suivantes :

- Les lignes de bus sont utilisées à 46% par des scolaires, à 16 % pour les loisirs (dont achats) et à 10 % pour le travail.
- De ce fait, la majorité (55%) des usagers ont moins de 18 ans, tandis que seulement 6% ont plus de 65 ans,
- 9 voyageurs sur 10 empruntent le réseau au moins une fois par semaine, et près des trois quarts fréquent le réseau au moins une fois par jour,
- 95% des usagers habitent sur une commune de l'Agglomération (enquête réalisée sur 29 communes), dont 59% sur Agen, et une part importante sur les autres communes du pôle urbain rive droite (11% sur Le Passage, 6% sur Boé, 4% sur Bon-Encontre, 4% sur Foulayronnes). Ces seules 5 communes représentent ainsi 84% des usagers enquêtés.

C. LES OBJECTIFS DU SCOT DU PAYS DE L'AGENAIS

Le SCOT du Pays de l'Agenais fixe des objectifs en termes de changements des modes de déplacements effectués par les habitants des parties centrales de l'Agglomération.

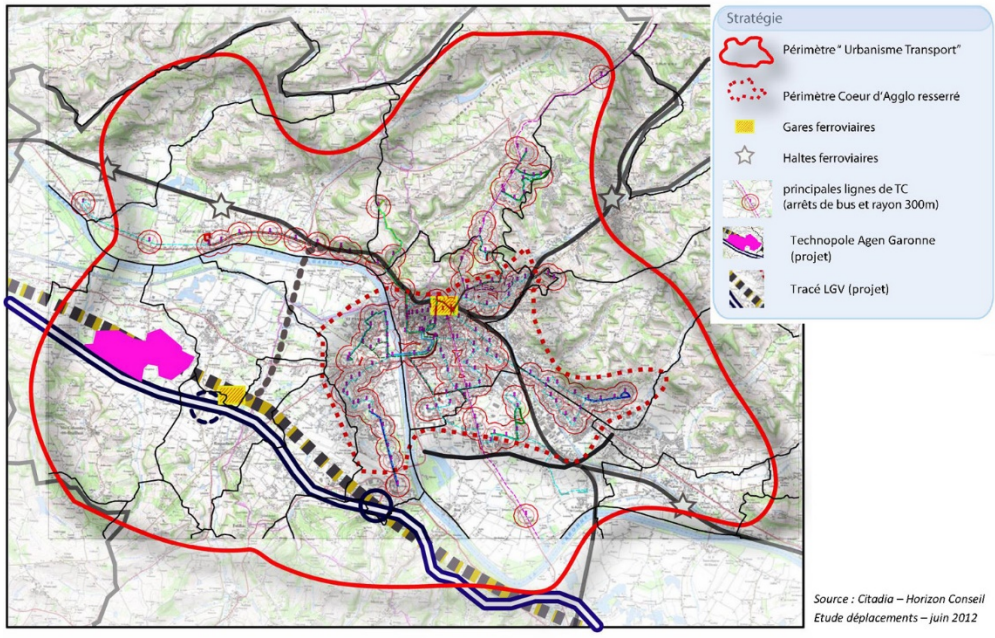
Ces objectifs vise les secteurs compris dans le "Périmètre Urbanisme – Transport" délimité par le SCOT, qui s'étend sur les rives droite et gauche de la Garonne, et visent :

- une réduction des distances moyennes de déplacements de 6 kms à 5 kms,
- un réduction de la part modale de la voiture, au profit des modes alternatifs.

Les objectifs chiffrés de report modal sont définis comme suit par le SCOT à l'horizon 2030 :

Périmètre urbanisme transport (15 communes)			
	Point de départ 2009	objectif de report modal (2030)	
	part actuelle en %	évolution	objectif cible en %
Pas de transport	**4**		**4**
Marche à pied	**10**		**10**
2 roues	**6**	*+ 5*	**11**
Voiture	**78**	*-12*	**66**
Transport en commun	**2**	*+ 7*	**9**

Source : étude déplacements – Pays de l'Agenais - Citadia - Horizon Conseil - juin 2012 et Insee 2009.



Source : Citadia – Horizon Conseil
Etude déplacements – juin 2012

Compte tenu des pratiques constatées ou évaluées sur le territoire de l'Agglomération, ces objectifs supposent :

- une diffusion des pratiques régulières des transports collectifs, au-delà des habitants et des limites de la ville d'Agen où elles semblent actuellement se concentrer, y compris sur des secteurs encore peu desservis (plaine rive gauche),
- l'élargissement des motifs d'usages, visant en particulier le captage des déplacements liés au travail (seulement 10% des motifs dans l'enquête de 2014),
- une action volontariste sur l'offre en réseaux cyclables et la promotion du mode vélo.

D. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

1. LA PROBLEMATIQUE GENERALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport des marchandises constitue, en milieu urbain, un problème délicat en raison :
- du volume de trafic poids lourds souvent important,
- des nuisances générées par ce type de véhicules (bruit et pollution),
- des problèmes dus au stationnement de véhicules pour motif livraison, qui souvent réduisent la capacité des sections de voirie ou gênent la circulation des transports collectifs.

Le transport de marchandises en ville constitue un domaine particulièrement complexe qui intègre de multiples intervenants et de multiples composantes : de nombreux opérateurs, des marchandises variées, des modes de transports différents, plusieurs modes d'organisation, de nombreuses réglementations, et une multiplicité d'acteurs économiques et institutionnels avec des intérêts parfois divergents. S'il est indispensable, le transport de marchandises ne dicte pas sa loi, mais doit au contraire s'adapter aux contraintes et aux spécificités de chaque secteur économique et urbain.

Il s'agit ici d'évaluer la capacité qu'offre l'organisation du territoire à satisfaire un fonctionnement du fret efficace, contribuant à l'amélioration générale de l'environnement urbain.

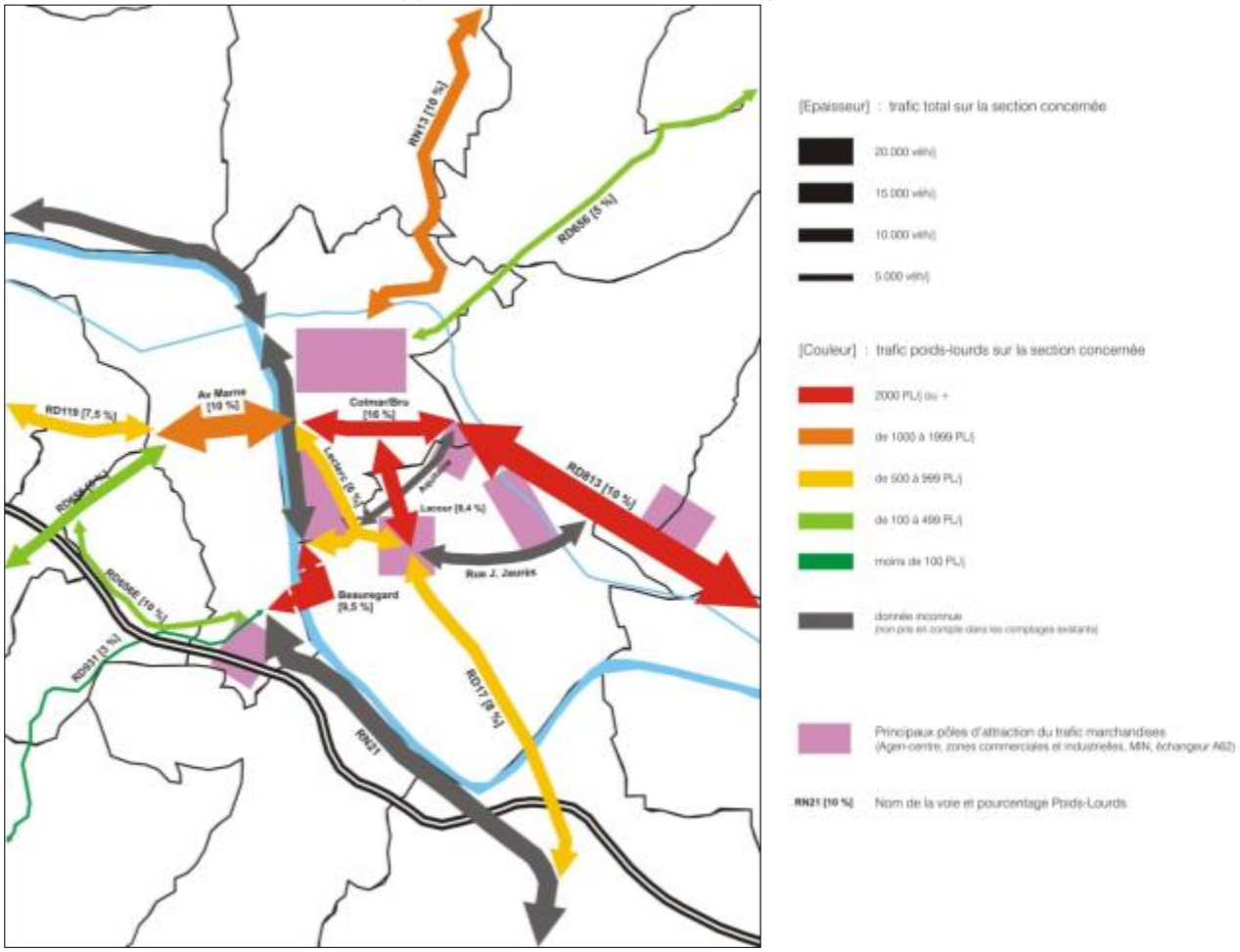
2. CARACTERISTIQUES GENERALES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'AGGLOMERATION

Au niveau des transports routiers de moyenne ou longue distance, l'autoroute A62 constitue l'atout principal pour l'accessibilité des entreprises situées sur l'agglomération, puisqu'elle permet de relier rapidement Agen aux métropoles bordelaise et toulousaine, ainsi qu'aux autres grandes agglomérations françaises et européennes.
Il n'existe pas de plateforme logistique ferroviaire ou intermodale sur le territoire.

Une fois sur le territoire de l'agglomération, le trafic marchandises s'effectue en mode routier principalement sur les voies pénétrantes, avant de se redistribuer. On estime que :
- plus de la moitié des mouvements sont effectués par des véhicules de plus de 3,5 tonnes,
- et que près de deux-tiers des mouvements sont effectués pour le commerce et le secteur tertiaire.

Le plan ci-après synthétise les principaux trafics poids-lourds recensés sur les voies traversant et irriguant l'agglomération. Ces trafics sont notamment présents :
- sur la RD813, où ils représentent 10% du trafic total,
- sur les avenues Bru et Colmar, où ils représentent 16% du trafic total,
- sur le boulevard Edouard Lacour – RD305, où ils représentent 8,4% du trafic total,
- sur le Pont Beauregard où ils représentent 9,5% du trafic total,
- sur la RD13 et l'av.de la Marne au Passage, où ils représentent près de 10 % des trafics totaux.

Les trafics poids lourds dans l'agglomération *(sources comptages de circulation CG47)*



On considère généralement que les transports de livraisons ou d'enlèvements des établissements commerciaux, industriels et tertiaires représentent près de 80 % des flux de marchandises en ville (hors achats des particuliers). Les autres flux sont notamment liés aux chantiers BTP, aux déchets, aux services postaux, aux déménagements, à la livraison à domicile et aux hôpitaux.

Au regard de cette répartition, **les principaux sites générateurs de flux de marchandises sur l'Agglomération d'Agen sont** :

- le centre d'Agen en tant que pôle majeur de commerces, d'équipements et plus généralement d'emplois tertiaires,
- les zones commerciales et de grands équipements du secteur Agen sud – Boé Nord,
- le M.I.N., principale plateforme logistique sur l'Agglomération, où transitent annuellement 140.000 tonnes de fruits et légumes et 120.000 véhicules,
- les zones industrielles et artisanales de Boé, du Passage/Estillac, de Pont du Casse, de Bon-Encontre/Castelculier, ces dernières accueillant par ailleurs un nombre important de transporteurs routiers,
- les sites d'exploitation de gravières et de transformation de matériaux, notamment recensés à Layrac, Boé et à St Nicolas de la Balerme.

3. LES PROBLEMATIQUES PARTICULIERES RECENSEES

- **à Agen**, la gestion difficile des livraisons dans le centre-ville,
- **à Bon-Encontre**, l'inadéquation des voiries de la zone de Redon au regard du nombre important de poids-lourds,
- **A Colayrac-St-Cirq**, les flux importants de poids lourds sur la RD813 dans la traversée du bourg, un trafic qui pourrait emprunter l'A62,
- **à Foulayronnes,** les problématiques de transit de poids-lourds en lien avec les zones économiques de Pont du Casse, ainsi que leur stationnement fréquent sur l'avenue du Caoulet,
- **au Passage,** un trafic poids lourds très important notamment sur les avenues de la Marne et des Pyrénées, … avec parallèlement la contrainte que constitue la réglementation des convois exceptionnels qui, venant de Mont-de-Marsan par les RD119-RD156, traverse le territoire en direction d'Agen.
- **à Layrac et Astaffort**, l'importance du trafic et du stationnement gênant de poids-lourds sur la RN21.

II. LES RESEAUX ROUTIERS ET LEURS FONCTIONNEMENTS

A. LE RESEAU ROUTIER ACTUEL

1. L'ARCHITECTURE GLOBALE DU RESEAU ROUTIER

Le réseau qui irrigue l'agglomération agenaise présente une architecture globale en étoile, centrée sur la plaine de la Garonne et plus particulièrement sur les territoires urbains d'Agen, du Passage et de Boé.

Cette structure en étoile, si elle n'est pas exclusive au secteur agenais au sein du Lot-et-Garonne, apparaît ici d'autant plus marquée en raison de la double position de l'agglomération :

- en tant que principal pôle urbain au sein du réseau de villes du département (Villeneuve-sur-Lot, Tonneins, Marmande, Nérac, …),
- en tant que pôle intermédiaire entre Bordeaux et Toulouse sur l'axe de flux économiques que constitue la vallée de la Garonne.

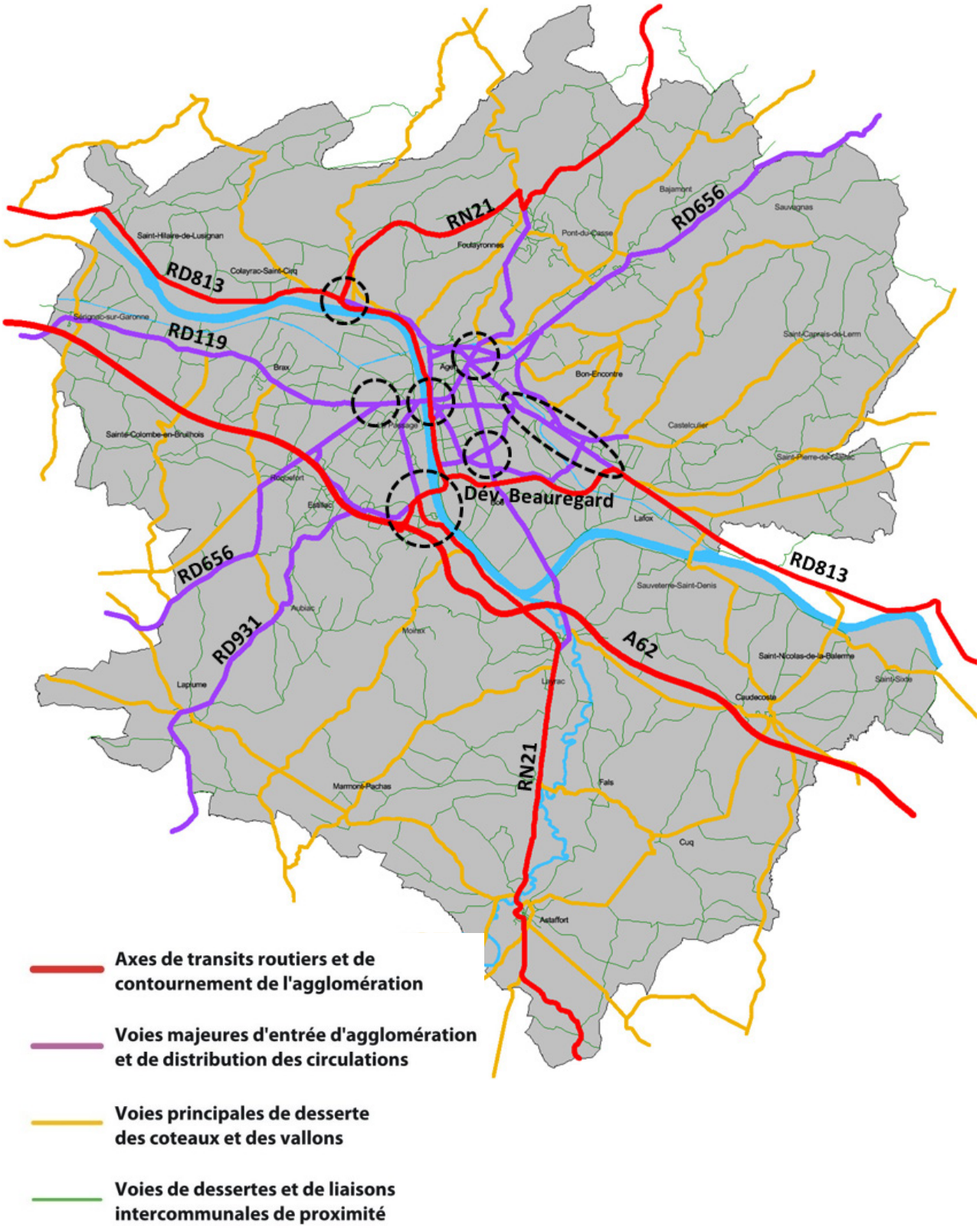
Les différentes pénétrantes et branches secondaires qui se diffusent depuis ce cœur urbain, jusque sur les coteaux et plateaux nord et sud, forment un maillage relativement serré, avec toutefois des fonctions principales et des qualités de services très différentiées selon les routes.

L'organisation du réseau routier, au sein de l'agglomération et en relation avec les territoires extérieurs, permet ainsi de distinguer la hiérarchie suivante :

- les grands axes, supports des circulations de transit et d'une fonction de contournement de l'agglomération,
- les voies majeures de distribution des circulations, au sein des espaces urbains et en relation avec les axes de transits routiers,
- les voies principales irriguant à un niveau plus local les secteurs d'habitat des hauteurs de l'agglomération, notamment les coteaux et plateaux nord,
- les voies à vocation de dessertes locales et de liaisons de proximité, à l'échelle des secteurs, des communes ou bien entre communes limitrophes.

Ce réseau a bénéficié de divers renforcements, intervenus notamment au cours de ces dix dernières années, qui ont notamment permis une meilleure intégration au réseau national à grande circulation, ainsi qu'une desserte améliorée de la partie sud du centre d'agglomération.

Structure principale et hiérarchisation du réseau routier sur l'Agglomération d'Agen



2. LES GRANDS AXES DE TRANSIT ET DE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION

- **L'autoroute A62**

L'A62 est un maillon dans le schéma des grandes relations routières aux échelles régionales, nationales et internationales. Elle permet de relier (via l'A10, l'A20 et l'A61) Paris, les secteurs atlantiques, les régions méditerranéennes et l'Espagne. C'est un également un élément essentiel de désenclavement du Lot-et-Garonne, et donc un point de convergence privilégié des routes qui parcourent le département.

L'A62 se superpose à l'axe historique est-ouest de la vallée de la Garonne, mettant Agen à environ 1 heure de Bordeaux et à environ 50 mn de Toulouse. Sur cet axe, l'A62 capte également une partie des flux interurbains s'effectuant à l'échelle départementale, notamment entre Marmande et Agen.

L'agglomération agenaise est desservie par un seul échangeur autoroutier (trois existants à l'échelle du département), situé en rive gauche de la Garonne, sur le territoire de la commune du Passage.
Ce positionnement en rive opposée des principaux espaces urbains de l'agglomération, ajouté à l'effet de coupure exercé par le fleuve, constituent une contrainte forte et génèrent aux heures les plus chargées des difficultés d'accès au site de l'échangeur pour la majeure partie nord-est du territoire de l'Agglomération d'Agen.

- **La RD813**

Inscrit en rive droite de la Garonne, la RD813 (ancienne RN113) est l'axe est-ouest historique de développement d'Agen et plus largement des espaces urbains (villes ou bourgs) des communes de la plaine, de Saint Hilaire à l'Ouest jusqu'à Lafox à l'Est.
Si cette voie ne constitue plus l'épine dorsale de fonctionnement de l'agglomération, elle demeure un axe d'entrée majeur et un support de grandes liaisons avec les secteurs alentours du Lot et Garonne et du Tarn et Garonne.

- **Les RN21 et RN1021**

La RN21 constitue l'axe principal Nord-Sud à l'échelle de l'agglomération et du département, mettant en relation les deux rives de la Garonne. Il s'inscrit dans un itinéraire d'intérêt régional Périgueux – Tarbes.

La mise en œuvre du programme de modernisation et de sécurisation de l'itinéraire de la RN21 entre Agen et Villeneuve-sur-Lot a abouti à la création en 2004 de la déviation RN1021 entre Colayrac et Foulayronnes. Cet itinéraire de contournement nord, sans accès direct entre le sud d'Artigues et le rond-point de Camelat, a notamment permis de soulager les territoires de Foulayronnes et d'Agen des circulations de transit qui autrefois les traversaient.

- **La Voie sur berge**

Elle constitue un axe spécifique de continuité des grandes voies nationales et départementales qui, bien que positionnée à proximité immédiate du cœur urbain, a pour rôle de dévier le trafic d'échange du centre de l'agglomération.
Elle présente ainsi un itinéraire sans échanges directs entre le rond du Camélat et le pont de Beauregard, avec seulement des points de carrefours répartis le long des secteurs d'Agen et de Boé Nord.

- **La déviation "Beauregard – RD813"**

Après la RN1021, cette route constitue le second véritable itinéraire de déviation réalisé sur l'agglomération, en rive droite de la Garonne. Elle constitue un lien transversal de connexion entre les grands axes départementaux et nationaux au sud de l'agglomération, un rôle autrefois dévolu aux avenues Jean Bru et Colmar.
De par sa proximité avec le centre d'agglomération, elle constitue également un axe facilitant l'accès aux secteurs sud à forte concentration d'activités économiques et d'équipements.

3. LES VOIES MAJEURES D'ENTREE D'AGGLOMERATION ET DE DISTRIBUTION DES CIRCULATIONS

Ces voies majeures forment le réseau principal de circulation et d'échanges à l'intérieur de l'agglomération.
Elles sont ainsi vouées à supporter des charges de circulations intenses et des trafics diversifiées : migrations alternantes, transit de courtes ou moyennes distances, transports collectifs internes et externes à l'agglomération, flux de marchandises …

Au sein de cette catégorie, on peut distinguer deux typologies de voies :

- **Les voies ou sections de voies qui assurent les continuités avec les axes nationaux et départementaux de contournement**, et qui constituent ainsi des liaisons privilégiées d'entrée ou de sorties de l'agglomération :
  - au nord : la RD813, la RD13 et la RD656 jusqu'à Sauvagnas,
  - au sud : la RD931, la RD656, la RD656E, la RD 119 et la RD17 jusqu'à Layrac.

- **Le réseau primaire maillant les principaux espaces urbains**, d'Agen, du Passage, de Boé, de Bon-Encontre et de Foulayronnes. On peut citer en particulier :
  - Le réseau de boulevard et avenues qui cernent les quartiers anciens et sud d'Agen : boulevard de la République, boulevards Scaliger et Dumon, quais sud du canal, avenue Barbusse, avenues Jean Bru et Colmar, avenue du G^{al} de Gaulle,
  - les axes larges et rectilignes des avenues de Verdun, des Pyrénées, de la Marne et de la route de Nérac sur le Passage,
  - les continuités d'itinéraires à forte connotation économique en partie Nord de Boé : avenue d'Espagne - d'Aquitaine- Pechabout ; rue Jaurès – avenue de la Résistance ; RD305 - RD17,
  - la continuité des avenues Lajunie, Camus, France, rue Fallière à Bon encontre, qui transitent en grande partie en parallèle de la RD813,
  - l'avenue du Caoulet à Foulayronnes.

4. LES VOIES PRINCIPALES DE DESSERTE DES COTEAUX ET DES VALLONS

Ces voies forment un réseau particulier, qui irrigue à un niveau local les bourgs, quartiers et espaces ruraux des hauteurs de l'agglomération.
La spécificité et les usages de ces voies sont étroitement liées à la configuration topographique de l'agenais et aux besoins croissants de relations entre :

- d'une part la plaine en rive droite et en rive gauche Ouest, où se concentrent activités, équipements et grands infrastructures de déplacements,
- d'autre part les secteurs d'habitat des coteaux et plateaux, issus de développements récents ou bien plus anciens (centres-bourgs et hameaux).

Ainsi, ces voies secondaires sont généralement peu circulées en journée, mais supports de nombreuses flux aux heures de pointes (migrations alternantes, itinéraires d'évitements).

Ce réseau est constitué principalement de voies départementales secondaires, ainsi que de voies communales, qui présentent le plus souvent des configurations clairement rurales : largeurs limitées, accotements étroits et généralement végétalisés.

Il comprend notamment les voies suivantes :

- **à Colayrac St Cirq et St Hilaire de Lusignan**, la RD 107 – route de Prayssas et la RD125 ;
- **à Foulayronnes et Pont du Casse**, la RD302 – avenue de Vérone, la côte de Gaillard, la RD13, l'avenue ou route de la Candelie qui constitue le lien privilégié entre les deux communes ;
- la route d'Agen, continuité de voie périurbaine entre les quartiers Nord **d'Agen** et les secteurs économiques et d'habitat sur **Pont du Casse**, sur un trajet parallèle à la RD656 ;
- **à Bon-Encontre**, le réseau de routes collinaires qui aboutit à St Ferréol et se prolonge vers Sauvagnas : routes de Darel, de Cazalet, de Pécau, de Ste Radegonde, de Paradou, de Cassou ;
- les RD269, RD 215 et RD16 qui desservent et relient **Castelculier, St Caprais de Lerm et St Pierre de Clairac** à l'axe de la RD813 ;
- les RD114, RD308, RD129, RD290, RD204, RD284, qui desservent les coteaux et plaines du sud-est de l'agglomération (**Astaffort, Cuq, Fals, Caudecoste, Sauveterre, St Nicolas, St Sixte, en partie Layrac**), permettent les relations avec la RN21 et l'accès aux franchissements de la Garonne (à Sauveterre et St Nicoals) puis du Canal,
- l'axe continu de la RD15 sur le plateau sud, **d'Astaffort à Laplume**, ainsi que les RD282 et RD268 desservant **Layrac, Marmont-Pachas et Moirax**,
- les RD292, RD296 et RD286 qui relient les communes et hauteurs **d'Aubiac, Roquefort, Ste Colombe en Bruilhois, Sérignac sur Garonne** à la RD119 dans la plaine

5. LES FRANCHISSEMENTS

- **La Garonne**

La Garonne constitue la principale barrière naturelle sur l'agglomération, franchissable en voiture en 5 points :

- le pont de Pierre, seul ouvrage dans le cœur de ville utilisable par des véhicules,
- le pont routier de Beauregard,
- le pont de la RD17 à Boé – Layrac,
- le pont de Lafox vers Sauveterre St Denis, de petit gabarit et en sens unique,
- le Pont de Saint Nicolas de la Balerme (le plus récent).

Par ailleurs, sont également présent :

- les deux liaisons piétons- cycles que constituent le Pont canal et la Passerelle entre Agen et Le Passage,
- le pont ferroviaire Boé- Lafox.

Les points de franchissements automobiles sont ainsi peu nombreux et séparés de plusieurs kilomètres. Cette situation ne facilite pas les relations entre les deux rives urbaines et économiques de l'agglomération, tant par les véhicules particuliers que par le transport collectif. Elle contraint fortement les flux de grande circulation, comme l'attestent les encombrements récurrents en amont du pont de Beauregard (amélioré toutefois depuis l'aménagement du carrefour côté Le Passage) et du Pont de Pierre.

En dehors de l'Agglomération d'Agen, les franchissements les plus proches se situent :

- à l'est, entre les communes de St-Romain-le-Noble et St-Nicolas-de-la-Balerme, avec l'ouverture récente d'un nouveau pont (Eté 2010),
- à l'ouest, le premier franchissement se situe à Port Sainte Marie, soit à environ 22 km du pont de Pierre.

Les parties Ouest de l'Agglomération apparaissent ainsi les plus pénalisés dès lors qu'il s'agit de franchir le fleuve.

- **Le Canal**

Le canal de Garonne constitue également un obstacle relativement important sur certaines parties de l'agglomération.

En rive gauche de la Garonne, il est franchissable en 14 points, pour la plupart placés de manière rapprochée sur la commune d'Agen (6 points sur environ 3 km). Les autres points de franchissement s'étalent en différents points sur les communes de Boé, Bon-Encontre et jusqu'à Lafox (soit un linéaire d'environ 8 km).
Cette situation apparait plus particulièrement contraignante à la jonction des territoires d'Agen, de Bon-Encontre et de Boé (secteurs de Donnefort, Marquisat, Jourdain, Redon, ZI de Laville, Petit Colayrac) en raison de la conjonction "d'écrans" que constituent le canal, la voie ferrée et les grands sites économiques.

En rive droite de la Garonne (commune du Passage), 6 franchissements du canal sont à disposition des habitants et des promeneurs sur Le Passage, auxquels s'ajoutent 4 autres sur Brax, Ste Colombe et Sérignac.

B. LES TRAFICS ROUTIERS

- **Les principaux flux de circulation se localisent assez naturellement dans la plaine de la Garonne, lieu où se concentrent et se croisent trafics de transit, échanges interurbains et dessertes économiques et résidentielles.**

Au sein de ce couloir, l'A62 constitue le principal axe de circulation, avec près de 21.000 véhicules/jour. Toutefois la densité du trafic, tant en véhicules légers qu'en poids-lourds, est tout particulièrement marquante au niveau d'Agen-sud / Boé-nord et au droit de ce site en rive droite (le Passage).
Sur ce secteur, les moyennes de trafics y dépassent ou sont proches des 15.000 véhicules/jours en moyenne sur quasiment l'ensemble des voies, notamment :

- l'avenue Tissoire jusqu'au pont de Beauregard, qui prolonge ainsi l'axe de la RN1113,
- l'avenue du Gal Leclerc – RD17, jusqu'au carrefour avec la RD305,
- l'avenue Jean Bru et ses connections avec le boulevard Lacour,
- le boulevard de la Liberté jusqu'à l'avenue Luxembourg,
- le pont de Pierre et son débouché sur l'avenue de la Marne.

… et à un peu niveau moindre :

- les avenues Verdun et Pyrénées au Passage,
- l'axe de la RD305,
- l'avenue Colmar.

L'ensemble de ce secteur constitue ainsi d'évidence le lieu de rencontre de flux multiples, lesquels se répartissent ensuite sur les différents axes de sortie et d'irrigation de l'agglomération :

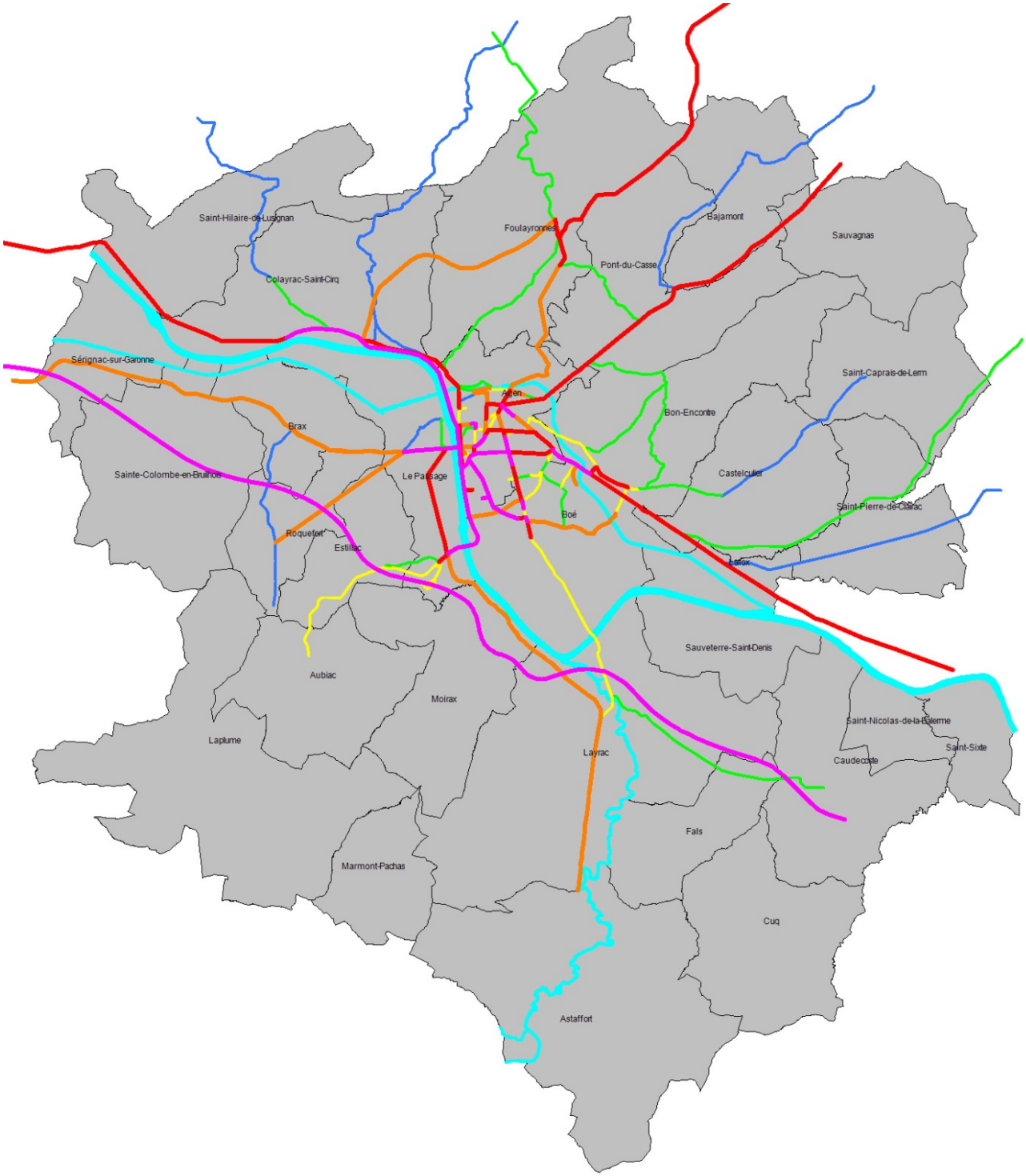
- au sud, depuis le rond-point de Beauregard vers l'A62, Agropole et les communes de rive droite,
- à l'est, depuis le sud des zones commerciales de Boé, vers Layrac, le secteur du M.I.N. et les communes de L'est de l'agglomération,
- à l'ouest, depuis l'avenue de la Marne vers les communes périphériques et Nérac,
- au nord, vers le centre d'Agen et les coteaux nord.

- **En partie Est et nord de l'agglomération, les niveaux de trafics journaliers mettent en évidence certains nœuds stratégiques d'échanges :**
  - La place du Pin, à la jonction de multiples grands voies urbaines et périurbaines : RD656, rue jean Jaurès, cours du 14 juillet, boulevard de la République,
  - l'avenue Jean Nogues – RD813, notamment au droit de l'avenue Colmar, du M.I.N, de la rue Bru et de l'avenue Camus sur Bon-Encontre,
  - Le rond-point de Camélat, à la rencontre de la RD813, des axes de contournements RN113 et RN1021.

- **Sur les autres voies et secteurs de l'agglomération, les volumes de circulation se situent à un niveau généralement moindre.**

  Les trafics moyens relevés demeurent toutefois supérieur à 5000 véhicules / jour (seuil à partir duquel s'opèrent les classements en voies bruyantes) sur de nombreux axes départementaux et nationaux, notamment :
  - la RN21 et la RN1021, au nord et au sud de l'agglomération,
  - les RD119 et RD656 en entrée ouest,
  - la continuité des quais du canal, au nord du centre d'Agen,
  - les liaisons est-ouest sur Boé (rue Jean Jaurès – av. Résistance et av.d'Aquitaine – Péchabout),
  - la liaison av. A. France – RD813 à Bon-Encontre,
  - la RD17 entre Boé et Layrac,
  - la RD13 – avenue du Caoulet à Foulayronnes

Les trafics routiers recensés (trafics moyens journaliers annuels)



- **L'évolution des trafics**

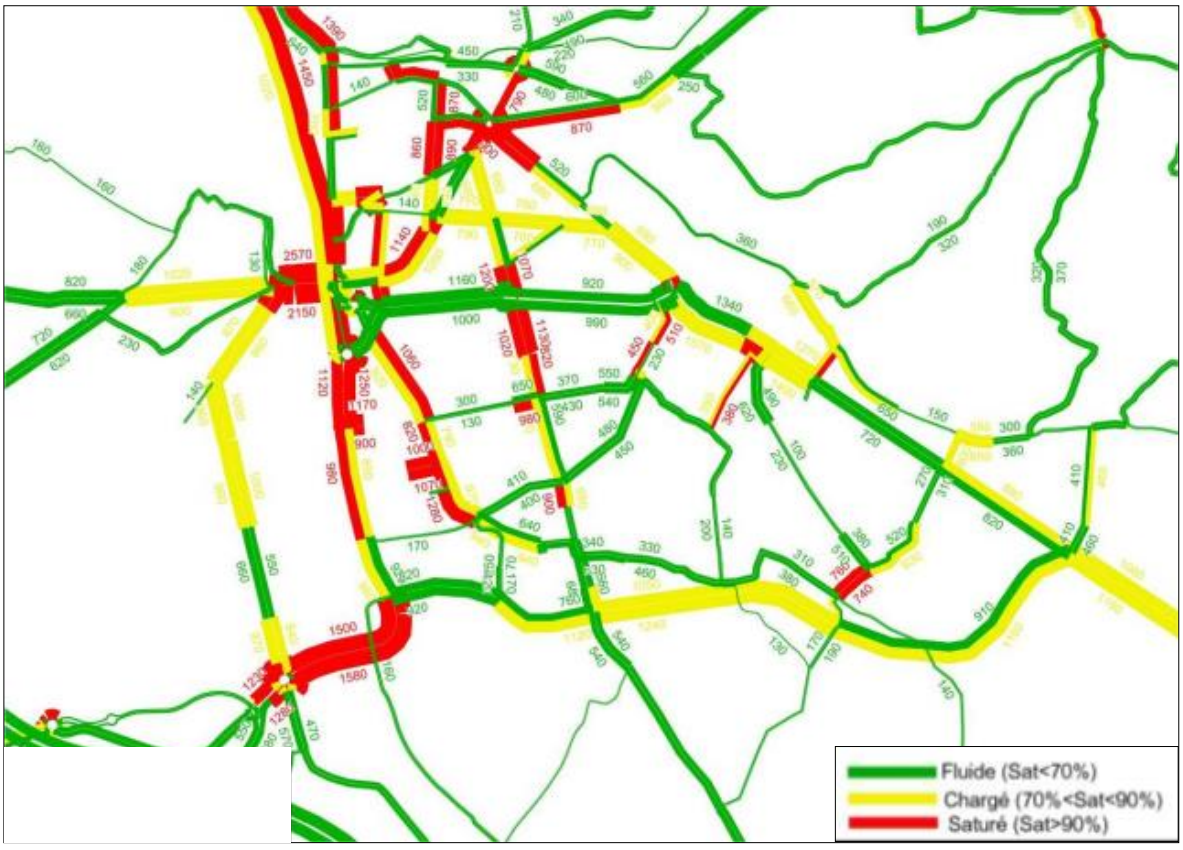
Les études de circulation menées en vue de la création de la liaison Beauregard – RD813 ont abouti à l'évaluation des niveaux de qualité de service du réseau routier, c'est-à-dire sa capacité à absorber les flux de trafics à des heures chargées (*source : étude EMTIS)*.

A long terme, le modèle simulé selon **une situation en 2030** affiche des capacités routières dépassées et des effets de saturations nettement accentués et étalés de part en part du centre de l'agglomération.
Sur la liaison Beauregard – RD813, les estimations 2030 laissent apparaître des trafics variant de 800 à 1.250 véhicules par sens, soit à cette échéance des niveaux très chargés (environ 80% de la capacité des voies).

Ainsi, et de façon générale, cette simulation permet de constater une hausse de la dégradation des conditions de circulation sur le réseau de voirie centrale de l'agglomération agenaise.
Trois points sont particulièrement mis en évidence :

- le fait que **la liaison Beauregard – RD813 constitue une réponse de moyen, voire de court terme,** aux problématiques de congestion du réseau routier,
- **le centre-ville d'Agen et ses accès** seraient particulièrement contraints à l'avenir, nécessitant dès lors un effort important porté sur le développement des transports collectifs et des déplacements doux,
- **le franchissement de la Garonne** s'avère être l'un des problèmes majeurs de l'agenais, dont les effets se diffusent largement sur les voies et secteurs situés en amont. Cette problématique, déjà constatée aujourd'hui, justifie les réflexions actuelles sur l'aménagement des grands axes de l'agglomération et sur la réalisation d'un nouveau franchissement.

Niveaux de qualité de service des routes – état envisagé en 2030 avec liaison Beauregard-RD813



Les études menées dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'aménagement des Infrastructures rive gauche ont été réalisées afin de modéliser les trafics affectant plus particulièrement les communes de la plaine Ouest concernées par un développement urbain important, tant résidentiel qu'économique :

- dans une situation existante en 2010,
- dans une situation dite de référence en 2025, intégrait les éléments suivants :
  - L'aménagement complet de la liaison de contournement Sud (Beauregard RD813)
  - La mise à 2x2 voies de la RN21 entre Agen et Villeneuve/Lot.
  - les hypothèses de croissances tendancielles des déplacements (*hypothèses ministérielles*).
  - L'aménagement de la Gare LGV.
  - L'aménagement de la ZAE TECHNOPOLE AGEN GARONNE
- dans une situation aménagée avec la mise en service du barreau de liaison Camélat – A62

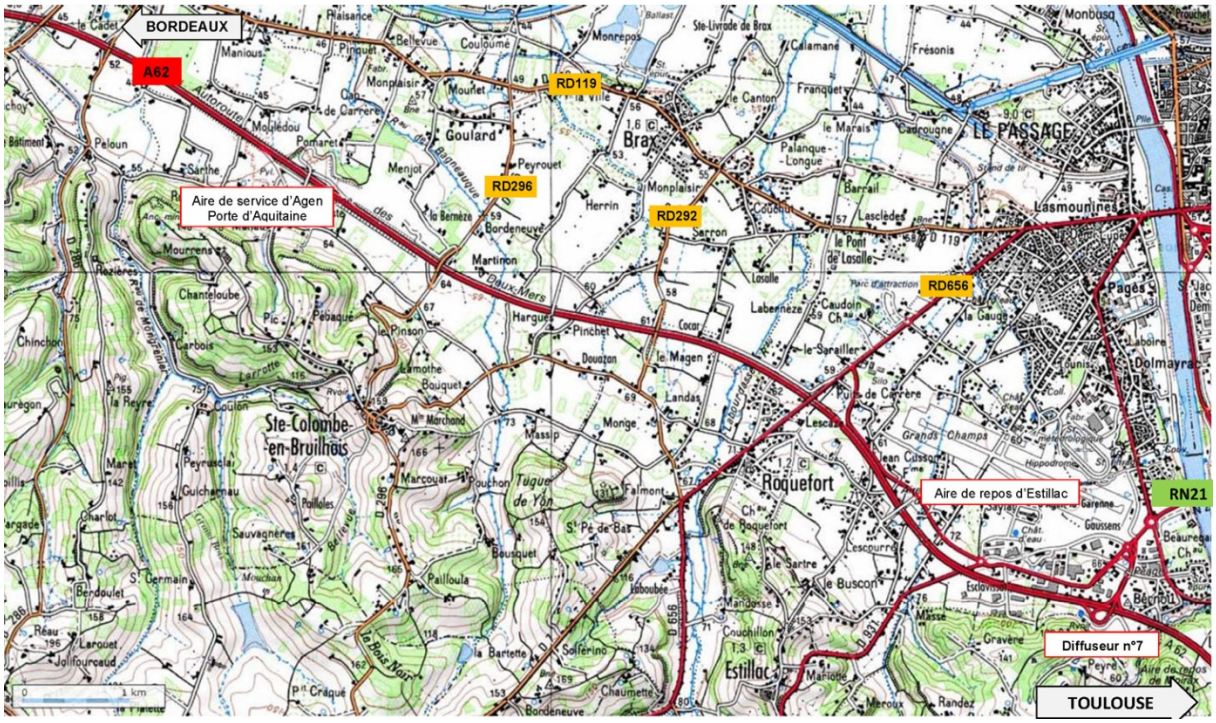
Les résultats cartographiés de ces modalisations sont indiqués ci-après.

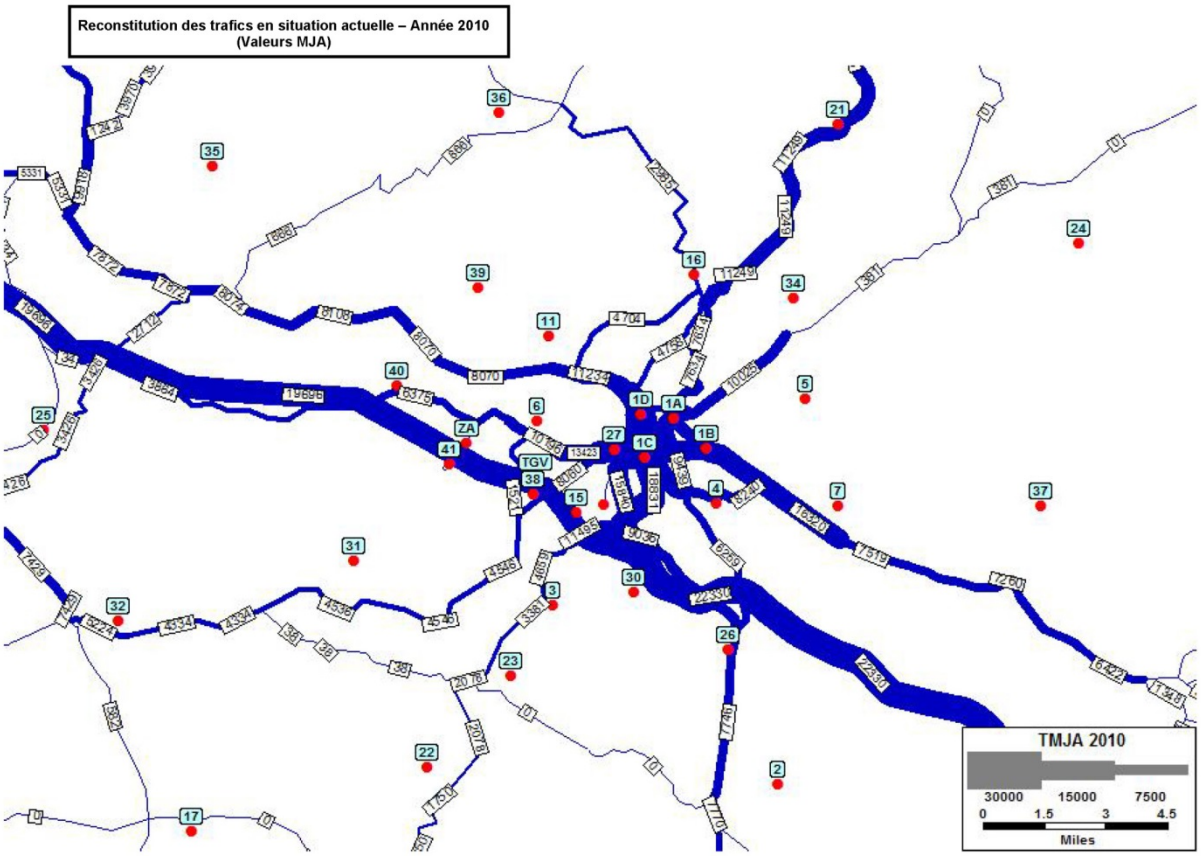
Les trafics estimés sur le réseau en situation de référence 2025 font état de niveau de circulation relativement soutenus sur les principales voiries assurant les accès à l'agglomération agenaise.

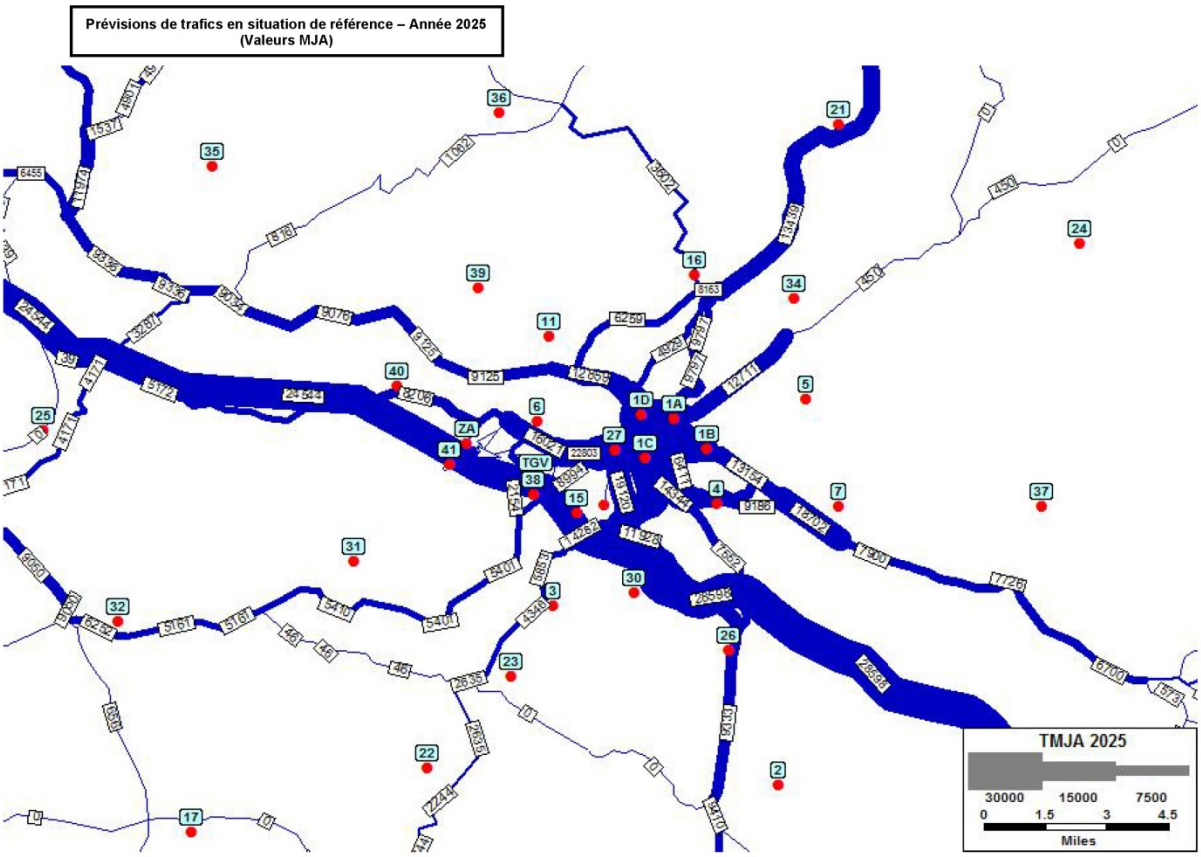
Ces derniers varient respectivement de 19 000 à prés de 35 000 véh/j, les sections les plus chargées étant la RD656 en entrée Ouest (environ 35 000 véh/j en entrée Ouest d'Agen) ainsi que la RN21 au Sud (29 300 véh/j).
Des phénomènes de saturation sont ainsi à redouter sur les franchissements actuels de la Garonne (Ponts de Pierre et de Beauregard) assurant les échanges entre les deux rives

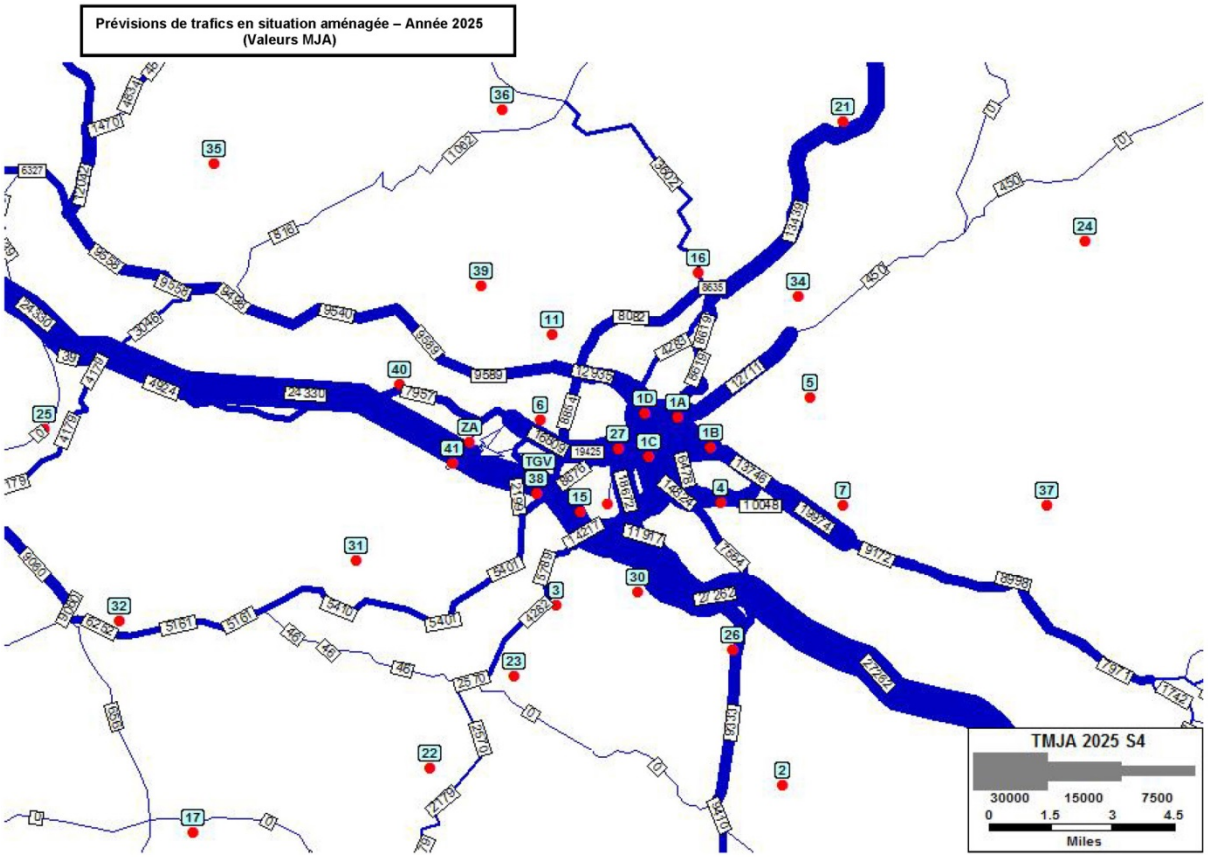
Les autres accès au tissu urbain d'Agen se caractérisent par des niveaux de trafics plus modérés, proches des 20 000 véh/j sur la RD813 au Nord (19 000 véh/j) et d'environ 13 700 véh/j sur la RD813 au Sud-Est.
Les trafics générés par la gare TGV et la ZAE se font principalement ressentir sur l'axe RD119 / RD656 en entrée Est d'Agen qui voit ses trafics majorés de 5 000 à plus de 10 000 véh/j par rapport à la situation actuelle (année 2010) et ceci suivant les sections de voirie considérées dont les augmentations associées demeurent étroitement liées aux divers lieux d'accès des futures ZAE et gares TGV.
En ce qui concerne l'autoroute A62, elle se caractérise par des niveaux de circulation pouvant varier de 24 500 à environ 28 600 véh/j, les sections les plus chargées étant celles orientées vers le Sud en direction de Toulouse

Zone d'étude


BORDEAUX
A62
RD119
RD296
RD292
RD656
Aire de service d'Agen
Porte d'Aquitaine
Aire de repos d'Estillac
RN21
Diffuseur n°7
TOULOUSE
Ste-Colombe-en-Bruilhois
Roquefort
Estillac
Brax
LE PASSAGE
Lasmounines
Pagès
Dolmayrac


Reconstitution des trafics en situation actuelle – Année 2010
(Valeurs MJA)
TMJA 2010
30000
15000
7500
0
1.5
3
4.5
Miles


Prévisions de trafics en situation de référence – Année 2025
(Valeurs MJA)
TMJA 2025
30000
15000
7500
0
1.5
3
4.5
Miles


Prévisions de trafics en situation aménagée – Année 2025
(Valeurs MJA)
TMJA 2025 S4
30000
15000
7500
0
1.5
3
4.5
Miles

Le réseau en situation aménagée 2025 (mise en service du barreau de liaison permettant de relier Camélat à l'autoroute A62 et d'assurer un nouveau franchissement de la Garonne au sein de l'agglomération agenaise) permettrait de capter un niveau de circulation de 8 850 véh/j à l'année horizon 2025.
Ces effets se traduiraient par :

- un allègement de plus de 5 000 véh/j des trafics propres à la D656 en approche et franchissement de la Garonne au niveau du Pont de Pierre ;
- un délestage de plus de 4 000 véh/j du franchissement de la Garonne au droit du Pont de Beauregard (RD813).

A ceci s'ajoutent d'autres phénomènes faisant apparaître des effets de stabilisation, voire même de diminution des trafics sur les accès Nord au tissu urbain agenais et plus particulièrement sur la RD813 et la voie sur Berge (RN1113) dont les trafics respectifs diminuent d'environ 500 véh/j et 1600 véh/j.
Ces effets résultent de l'attractivité du nouveau franchissement qui favorise le passage des flux de transit Nord-Sud du type Villeneuve/Lot – Toulouse, permettant ainsi d'alléger la traversée du tissu urbain de l'agglomération agenaise.

Le tableau communiqué (ci-dessous) compare l'évolution des principaux trafics calculés sur la zone dans les 3 situations (actuelle 2010 ; référence 2025 ; aménagée avec la liaison Camelat 2025).

	Situation actuelle 2010	Situation de référence 2025	Situation aménagée 2025
Autoroute A62 entre les échangeurs d'Aiguillon (6) et d'Agen Sud (7)	19 421 v/j	sans objet	sans objet
Autoroute A62 entre les échangeurs d'Aiguillon (6) et d'Agen futur ZAE	dito	24 544 v/j	24 330 v/j
Autoroute A62 entre les échangeurs d'Agen futur ZAE et d'Agen Sud (7)	dito	23 158 v/j	22 256 v/j
RD 292 (entre la ZAE et la RD119)			4 477 v/j
RD656 (entre Roquefort et le carrefour Sarailler RD656E)	9 372 v/j	9 728 v/j	9 948 v/j
RD656 (entre le carrefour Sarailler et la RD119)	8 183 v/j	8 994 v/j	8 676 v/j
RD119 (à l'ouest du carrefour avec la RD656)	10 320 v/j	22 803 v/j	19 425 v/j
RD119 (à l'est du carrefour avec la RD656)	15 748 v/j	28 737 v/j	25 041 v/j
Liaison Camelat - A62	sans objet	sans objet	8 854 v/j
RD931 (au nord du carrefour RN21)	17 281 v/j	19 120 v/j	18 672 v/j
RN21 (au sud du carrefour avec la RD931)	9 036 v/j	11 928 v/j	11 917 v/j
RN21 (pont de Beauregard)	21 200 v/j	24 801 v/j	20 694 v/j
RN21 (voie rive droite Garonne)	21 321 v/j	29 255 v/j	25 685 v/j
RD656 (pont de pierre)	33 773 v/j	47 681 v/j	42 148 v/j
RD931 (au nord du pont de pierre)	26 299 v/j	39 854 v/j	32 997 v/j
RD813 (au nord du pont de pierre en prolongement de la RD931)	16 816 v/j	19 017 v/j	18 447 v/j
RN1113 (voie sur berge rive droite au nord du pont de pierre)	6 505 v/j	8 854 v/j	7 218 v/j

C. L'ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE

Les éléments ci-après proviennent du Porter à la Connaissance de L'Etat pour la révision du PLUi, qui comprend une analyse détaillée de l'accidentologie sur la période 2009 à 2013.

Sur cette période 2009 à 2013, il a été enregistré 30 accidents mortels et 410 accidents corporels. Cependant, entre ces deux dates, le nombre d'accident a baissé de 54 % et l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est deux fois moins élevé que celui du département pour la même période.

55 % des accidents ont eu lieu sur les routes départementales et 33 % sur des voies communales.
87 % de ceux qui ont eu lieu sur RD l'ont été sur celles ayant le plus fort trafic : RD656, RD813, RD931, RD305, RD119 et RD17.
Les jeunes de 18 à 24 ans sont les plus concernés (20 % des victimes).

L'accidentologie du territoire de la communauté d'agglomération d'Agen est caractérisée par deux zones distinctes :

- la zone urbanisée, avec 68 % des accidents mais un indice de gravité faible (4,3) ;
- la zone péri-urbaine, avec 32 % des accidents hors agglomération mais plus graves et mortels (indice de gravité de 13,6).

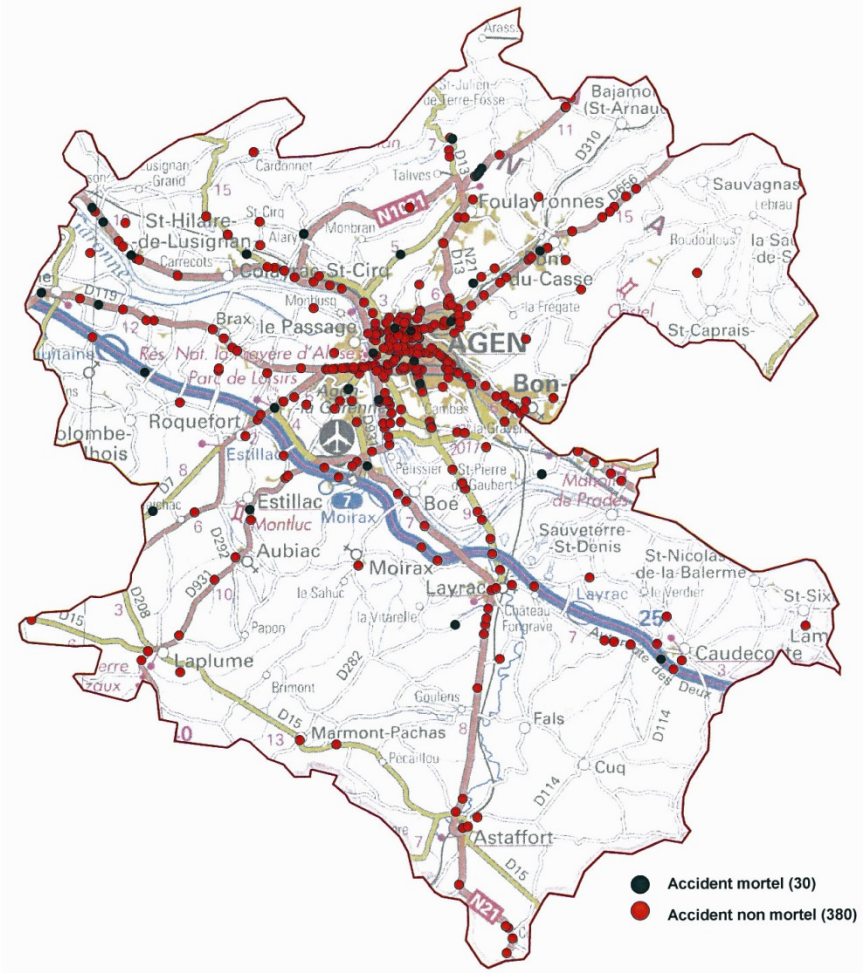
Les accidents se produisent hors intersection, en agglomération et concernent les véhicules légers, les deux-roues motorisés et les piétons.

Répartition des accidents selon la commune

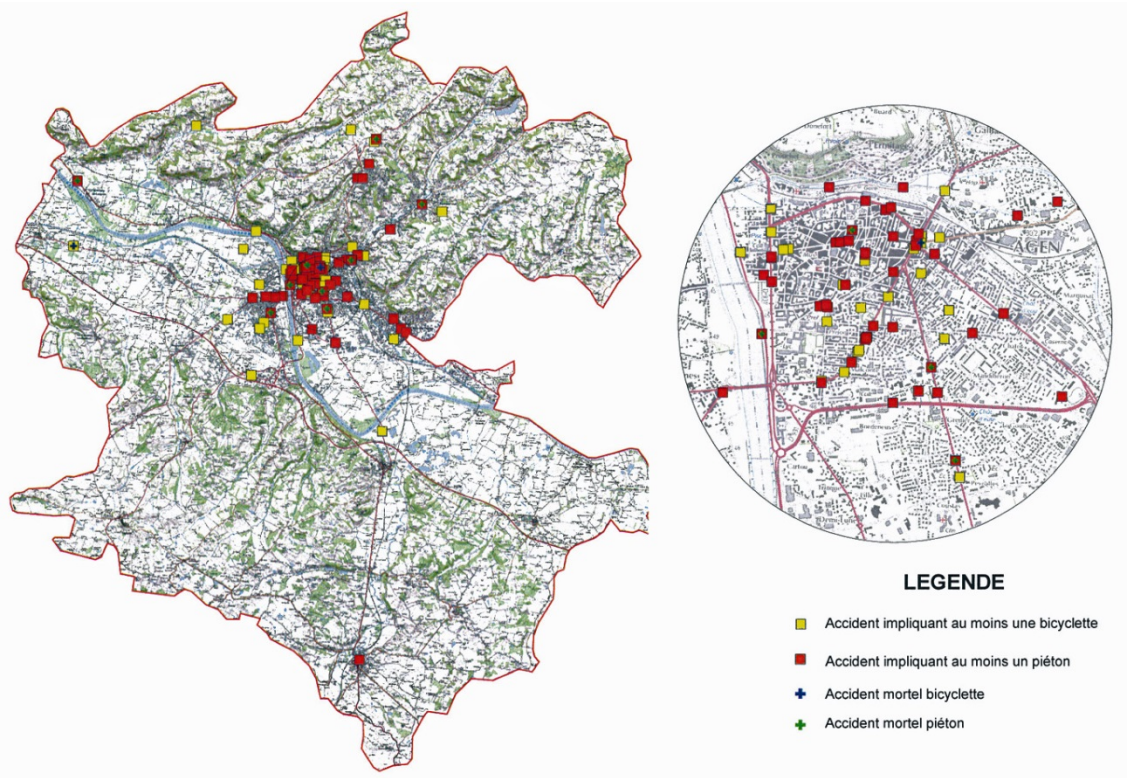
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			Indice de gravité (Ig) (1)
		Tués	BH	BL	
Agen	184	7	69	166	3,8
Le Passage	29	2	16	20	6,8
Boe	25	0	12	21	-
Foulayronnes	18	4	13	12	22,2
Colayrac-St-Cirq	17	2	9	15	11,7
Pont-du-Casse	16	3	9	7	18,7
Layrac	16	1	16	3	6,2
Bon-Encontre	13	0	7	11	-
Astaffort	10	0	8	7	-
St-Hilaire-de-Lusignan	9	3	5	2	17,6
Estillac	9	2	7	2	22,2
Bajamont	8	0	13	5	-
Brax	7	0	8	4	-
Caudecoste	6	1	5	4	16,6
Laplume	6	1	7	0	16,6
Moirax	6	0	3	4	-
Sérignac-sur-Garonne	5	2	2	3	40,0
Ste-Colombe-en-Bruilhois	5	1	7	2	20,0
Lafox	5	1	6	2	20,0
Roquefort	5	0	1	9	-
Aubiac	4	0	5	1	-
Marmont Pachas	2	0	2	0	
Fals	2	0	2	0	-
St-Caprais-de-Lerm	1	0	1	0	-
Saint-Sixte	1	0	1	0	-
Sauvagnas	1	0	1	0	-
Cuq	0	0	0	0	-
St Nicolas de la Balerme	0	0	0	0	-
Sauveterre-St-Denis	0	0	0	0	-
Total	**410**	**30**	**235**	**300**	**7,3**

(1) Nbre de tués pour 100 accidents

Cartographie des accidents selon leur gravité 2009 - 2013



Cartographie des accidents impliquant au moins un vélo ou un piéton 2009 - 2013



D. LES VOIES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION ET L'APPLICATION DES ARTICLES L111-6 ET L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Les routes ou sections de routes classées à grande circulation au titre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur le territoire de l'Agglomération d'Agen sont les suivantes :

- Au titre des axes autoroutiers :
  - A62 et les bretelles de son échangeur
- Au titre des itinéraires de déviations routières :
  - La RN1021 (Colayrac, Foulayronnes),
  - La RN1113 (Colayrac, Agen, Boé, Le Passsage),
  - La déviation sud Beauregard-RD813 (Boé, Castelculier).
- Au titre des autres routes classées à grande circulation :
  - La RN21 (nord et sud),
  - La RD813 Est (d'Agen, Boé, Bon-Encontre, Castelculier, Lafox),
  - La RD656 (sur le Passage et Estillac),
  - La RD656E (sur Estillac et Roquefort),
  - La RD119 (de la demi-lune au Passage à la limite ouest du territoire de Sérignac),
  - La RD931 (de la demi-lune sur Le Passage jusqu'au croisement avec la RD656E sur Estillac),
  - Les avenues Jean Monnet-Bru-Colmar sur Agen.

Dans les espaces non urbanisés, et conformément à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme, le principe réglementaire applicable est un recul minimal d'implantation des constructions nouvelles (sauf cas d'extensions, de constructions nécessitant la proximité des voies et de bâtiments agricoles) :

- de 100 mètres depuis l'axe de l'A62 et des déviations routières,
- de 75 mètres depuis l'axe des autres voies classées à grande circulation.

Ces espaces non urbanisés (cf. cartes pages suivantes) concernent l'essentiel des abords

- de l'A62, hormis aux environs de l'échangeur et d'Estillac), de la RN1021,
- de la RN21 nord, hormis aux environs des ZAE et du hameau d'Artigues à Foulayronnes,
- de la RN21 sud, hormis aux environs des bourgs, périphéries et sites d'activités à Layrac et Astaffort,
- ainsi que du côté sud de la déviation Beauregard – RD813.

A l'inverse, **les espaces à considérer comme déjà urbanisés (cf. cartes pages suivantes)** représentent l'essentiel des abords :

- des boulevards d'Agen et de leurs prolongements Est et Ouest (RD813),
- des axes Est-Ouest depuis l'échangeur autoroutier jusqu'à Sérignac (RD656E, RD656, RD119), hormis des linéaires plus ou moins importants d'espaces non bâtis positionnés entre les villes ou bourgs (notamment le long de la RD119), ou entre opérations économiques ou d'habitat (abords RD656 et RD656E).

Dans ces espaces considérés comme déjà urbanisés, les règles d'implantation et d'organisation des constructions sont à définir par le Règlement du PLUi, en cohérence avec l'environnement urbain existant, les enjeux de sécurité routière et les dispositions spécifiques des règlements de voiries.

Dans certains espaces actuellement non urbanisés, des reculs adaptés des constructions peuvent être définis conformément à l'article L111-8 du Code de l'urbanisme, dans le cadre de la définition d'un projet d'ensemble, prenant en compte les critères de sécurité, de nuisances, de qualité de l'urbanisme et des paysages.

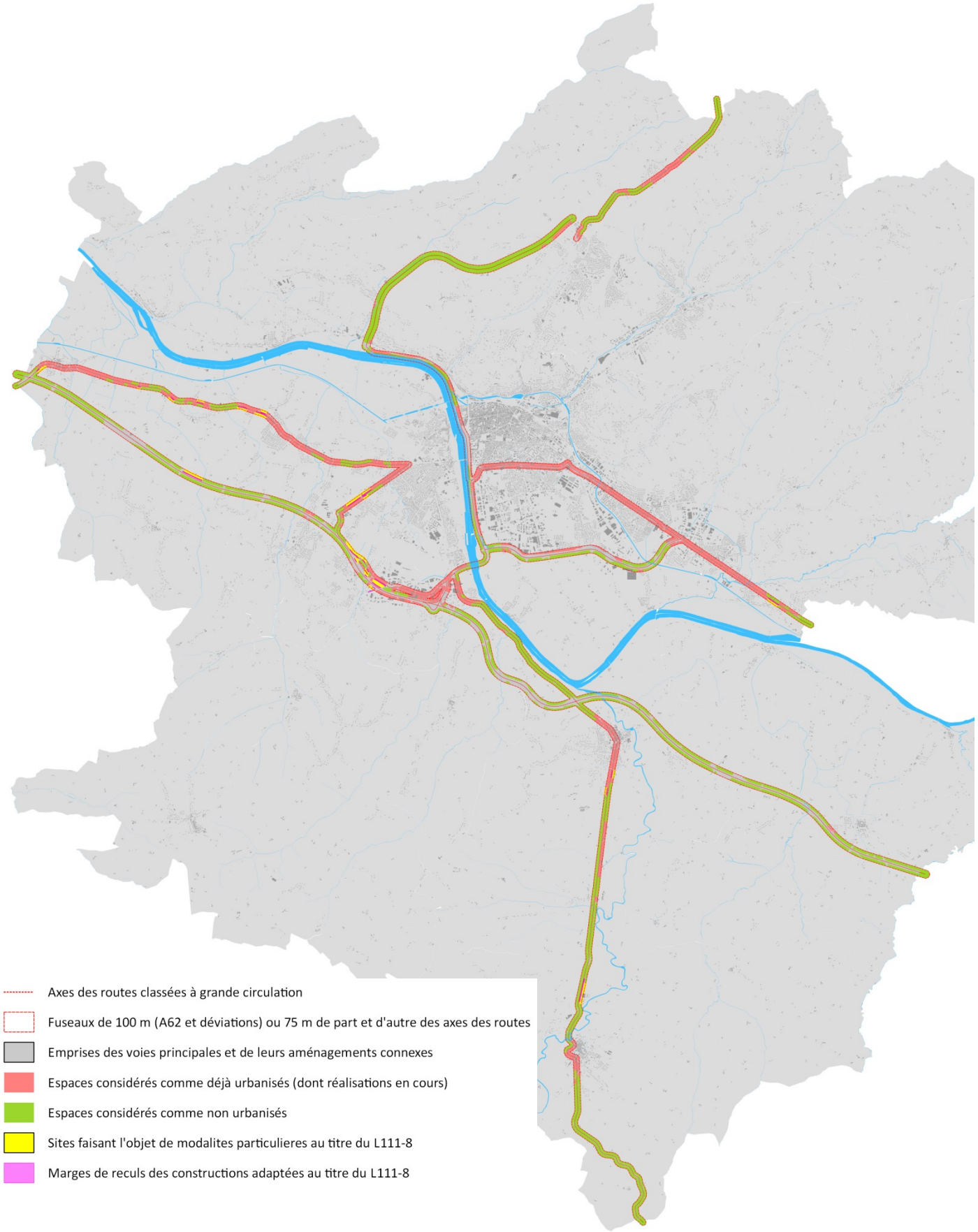
Le PLUi prend en compte les démarches d'études réalisées précédemment dans cette optique, notamment sur le territoire de Ste Colombe en Bruilhois dans le cadre du projet de ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE pour les terrains placés en bordure de l'A62, ainsi que sur le territoire d'Estillac (projets économiques en bordure des RD656, RD656E et A62).

Le PLUi identifie également d'autres sites faisant l'objet d'adaptations des reculs de constructions au titre de l'article L111-8 du CU, compte tenu de projets de développements économiques ou d'habitat. Pour cela, le PLUi intègre dans ses OAP sectorielles des dispositions particulières d'organisation (visant notamment l'organisation des accès voiries) et qualitatives s'appliquant sur ces sites et prenant en compte les crtières visés par l'article L111-8 du CU.

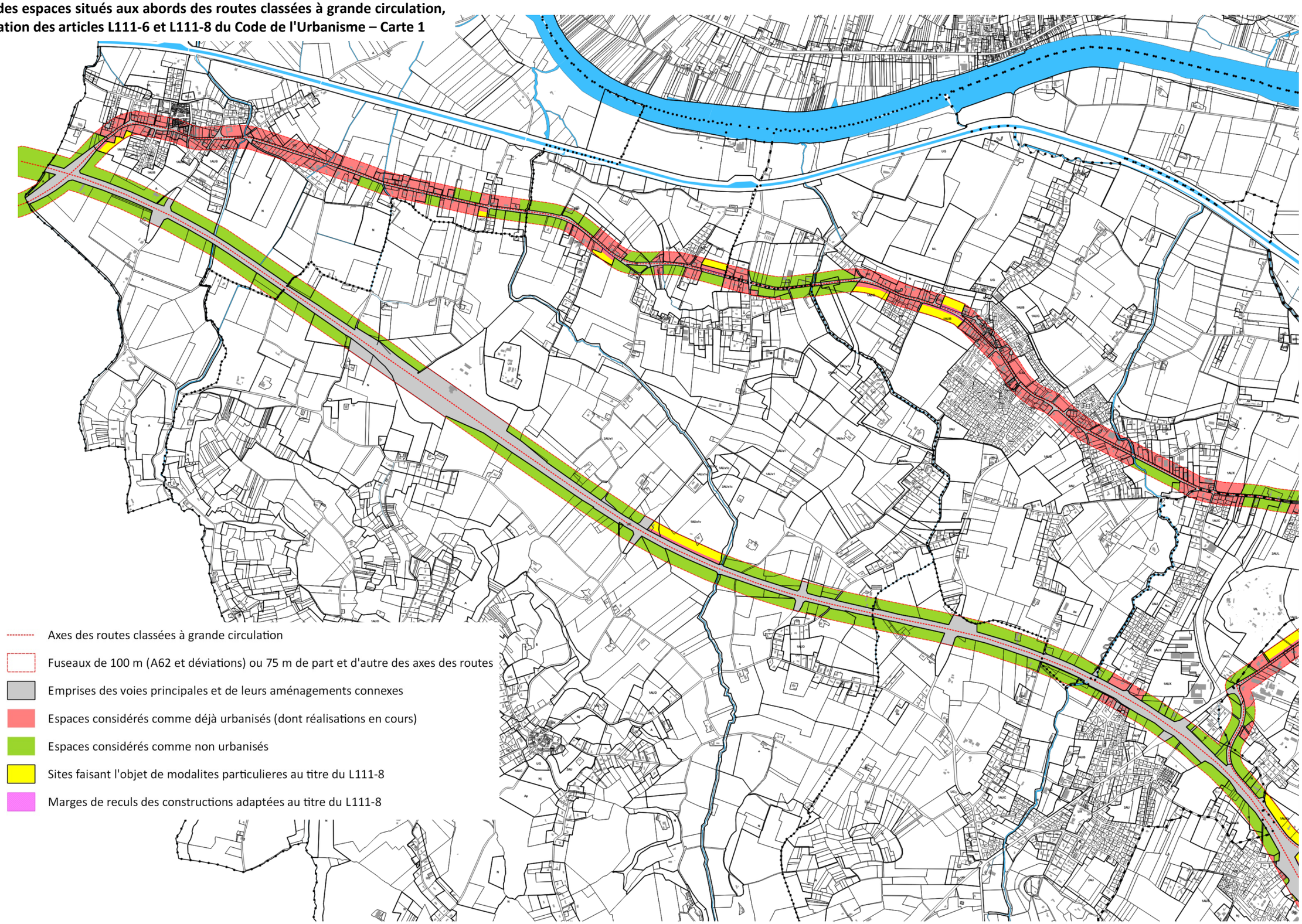
Les sites concernés et les reculs adaptés applicables vis-à-vis des routes classées à grande circulation sont répertoriés dans le tableau ci-dessous.

Commune	Nom du site	Zonage au PLUi	Recul adapté en mètres	Référence du recul	Route concernée
Astaffort	Bordeneuve	UX, 1AUX, 2AUX	25	axe	RN21
Brax	Le Jardin	1AUB	20	axe	RD119
Brax	Taillaban	1AUB	20	axe	RD119
Brax	Garrousset	1AUC	25 à 35	axe	RD119
Estillac	Bordeneuve	1AUL	20	axe	RD656
Estillac	La Gauge	UX	25	axe	RD656
Estillac	Le Bosc	UC	25	axe	RD656
Estillac	Grand Champs ilot 1	1AUX	15	axe	RD656E
Estillac	Grand Champs ilot 2	1AUX	45	axe	A62
			15	axe	RD656E
Estillac	Grand Champs ilot 3	UX	15	axe	RD656E
Estillac	Mestre Marty extension	1AUX	40	axe	A62
			28	axe	RD656E
Estillac	L'Houstet	1AUX	45	axe	A62
			35	axe	RD656E
Estillac	Ministre	UX	55	axe	A62
			25	axe	RD931
Lafox	La Teoulère	1AUC	25	axe	RD813
Layrac	Labarre	1AUC	25	axe	RN21
Layrac	Le Pépil	1AUD	35	axe	RN21
Sérignac	Soules	1AUD	35	axe	RD119
Sérignac	Coulet	1AUB	25	axe	RD119
Ste Colombe	TAG	1AUX1	40	axe	A62
Ste Colombe	Couloumé	1AUC	30	axe	RD119
Ste Colombe	Montplaisir	UD	30	axe	RD119

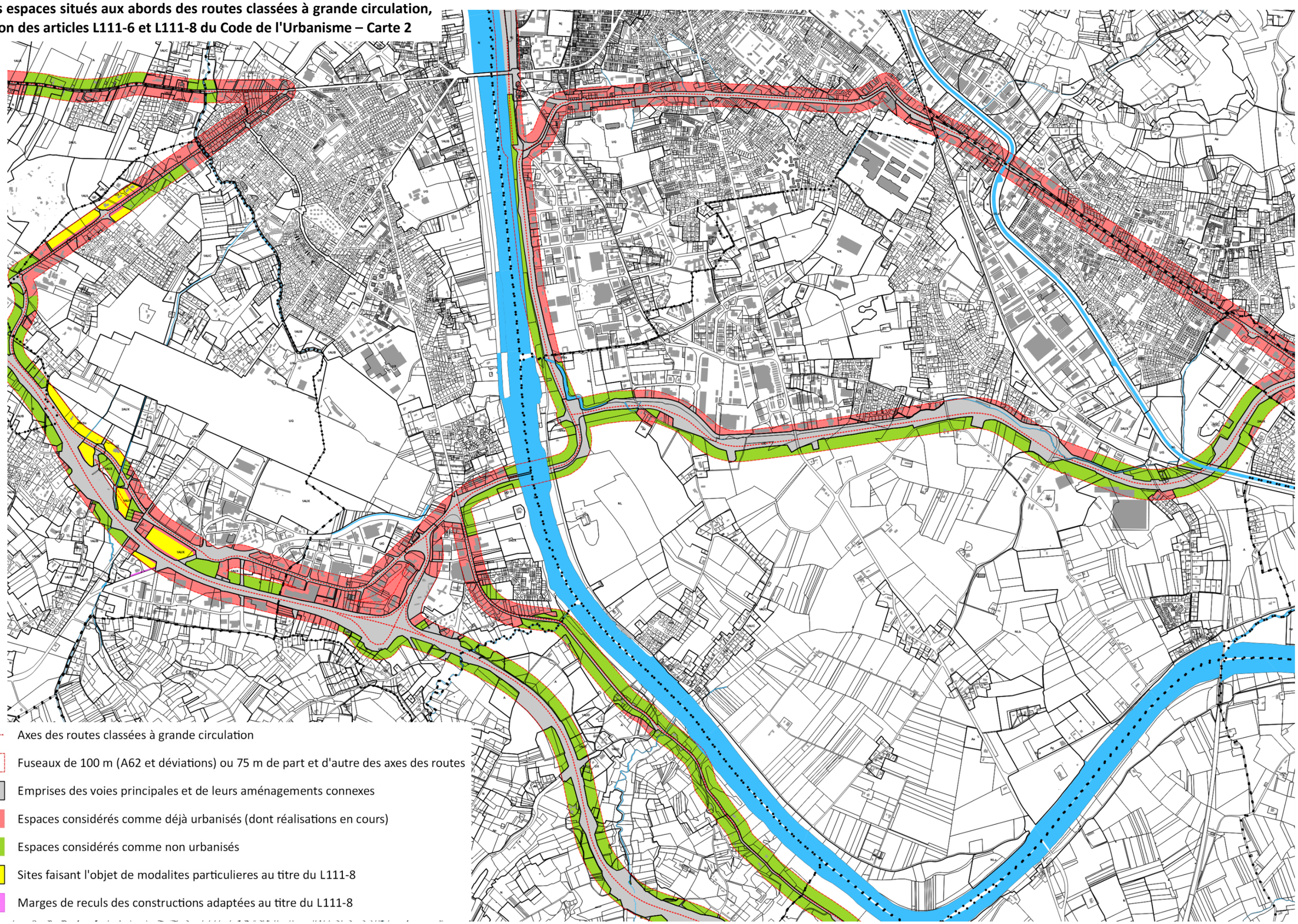
Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte de synthèse



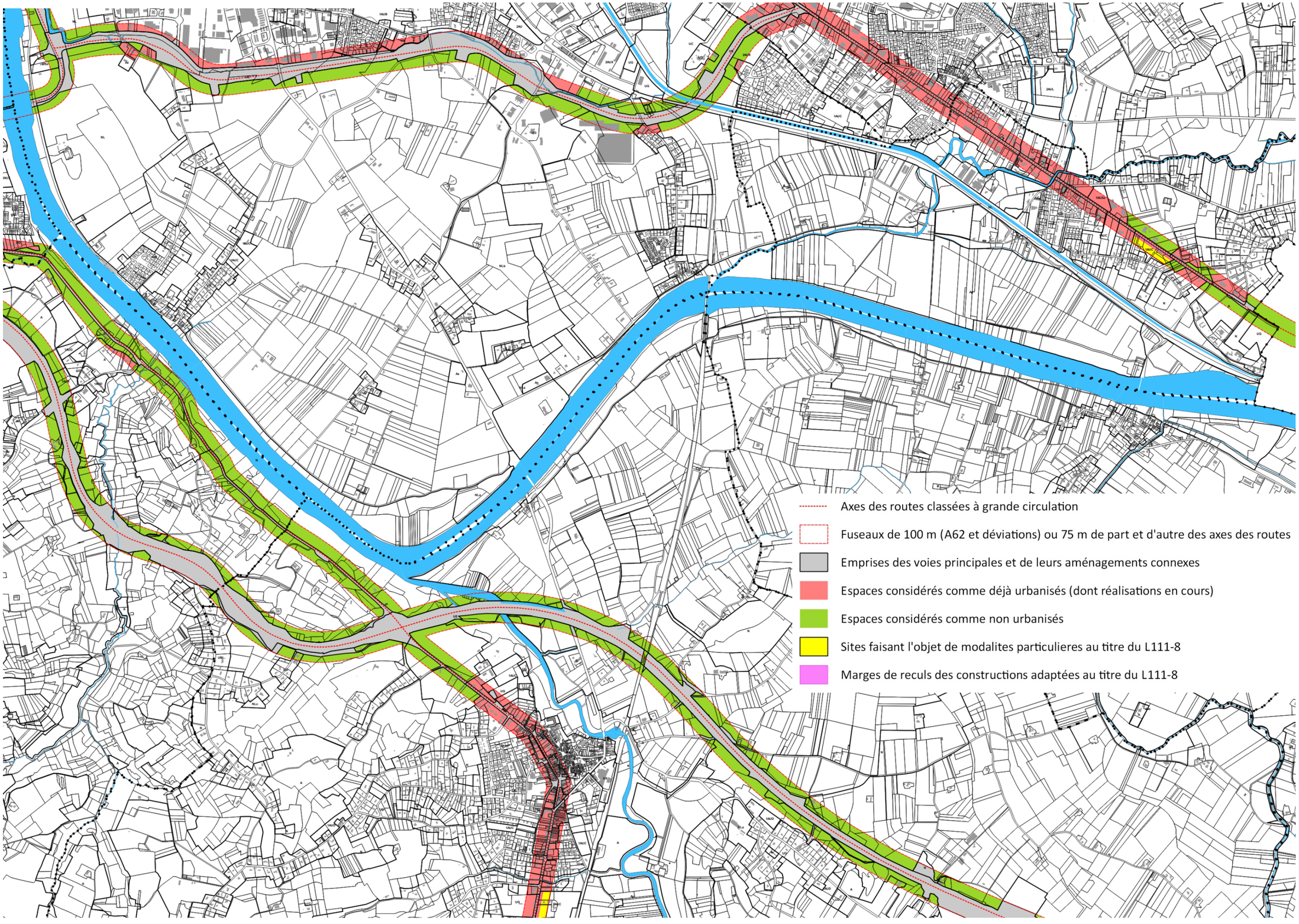
Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte 1



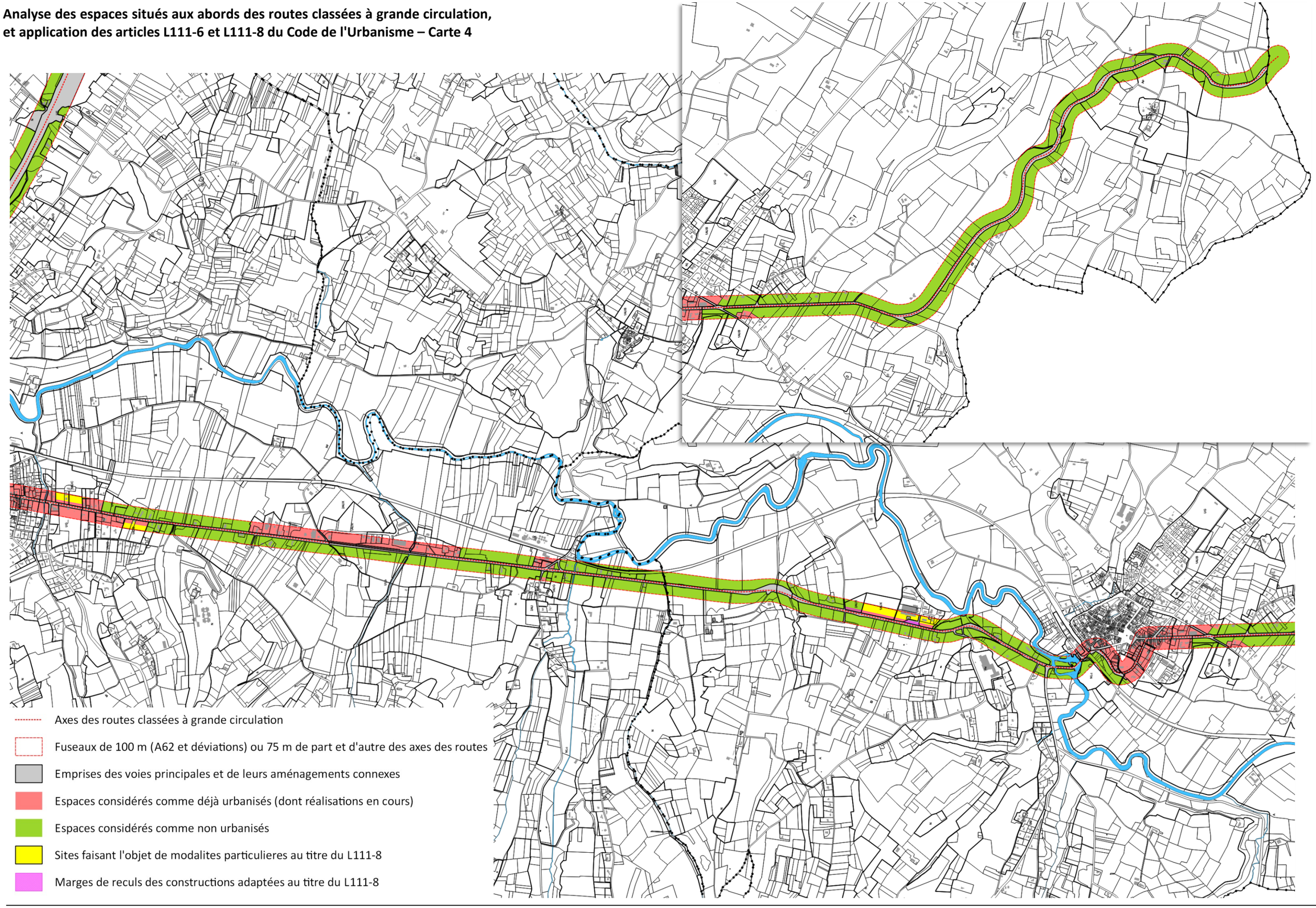
Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte 2



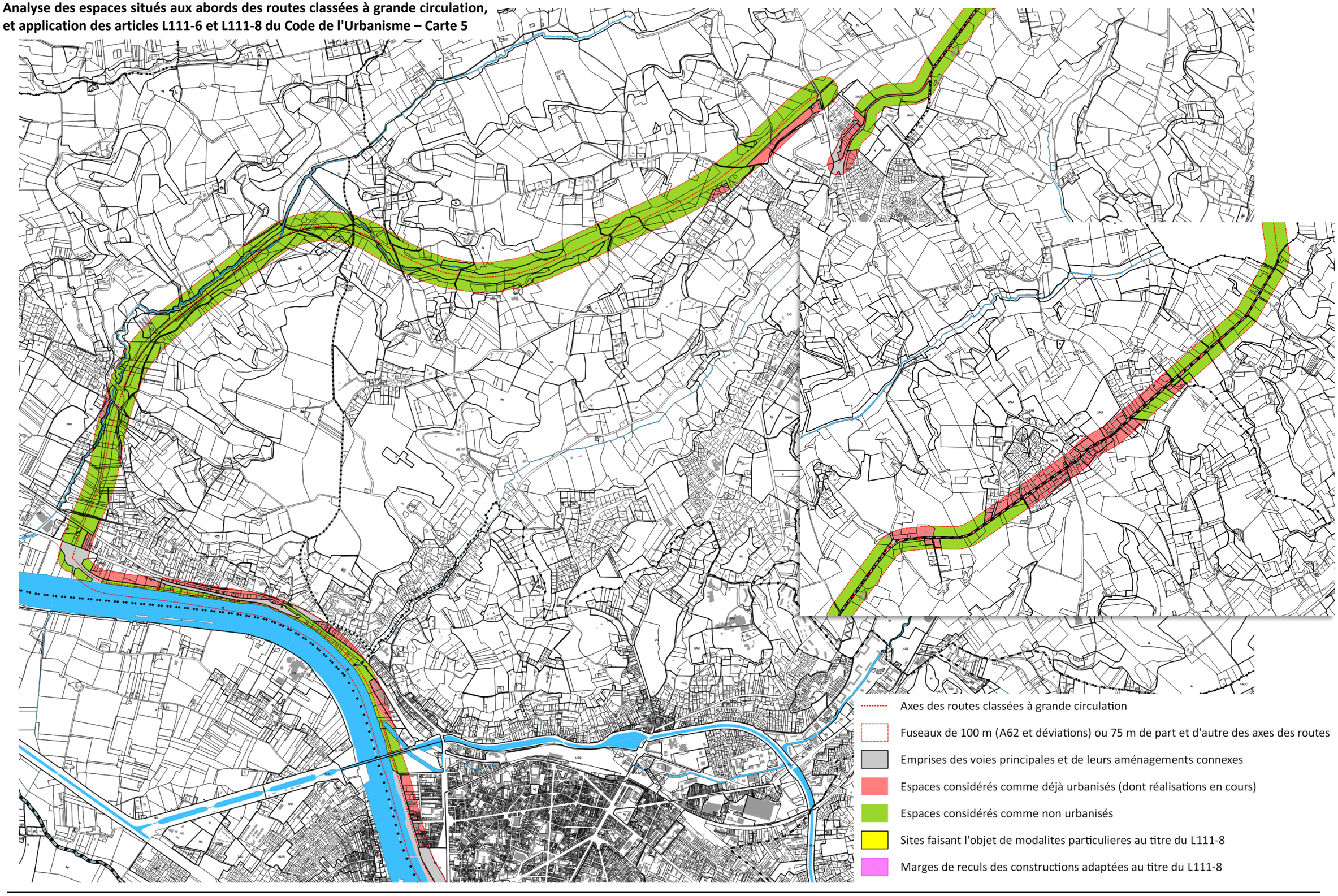
Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte 3



Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte 4



Analyse des espaces situés aux abords des routes classées à grande circulation, et application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme – Carte 5



E. SYNTHESE DES PROBLEMATIQUES ROUTIERES IDENTIFIEES

– **De manière générale, les hausses de trafics et les congestions automobiles, plus particulièrement ressenties :**

. sur toute la façade fluviale d'Agen, Boé, du Passage et ses franchissements,

. sur les zones commerciales d'Agen Sud - Boé Nord,

. sur les axes et carrefours du nord et Est d'Agen,

. sur le secteur du Camélat à Colayrac-St-Cirq au débouché de la RN1021, et plus largement sur la RD813 nord en direction d'Aiguillon et son échangeur autoroutier du fait de l'effet de dissuasion des encombrements sur Agen et Boé,

. sur les principales entrées Ouest du pôle urbain (RD656, RD656E, RD119) où se croisent et s'intensifient actuellement flux économiques, résidentiels et interurbains (accès A62, RN21).

– **Des problèmes de traversées de secteurs urbains (bourgs et quartiers) par des voies circulées, posant des problèmes de sécurité et/ou de nuisances pour les habitants :**

. la traversée par la RD813 des centres-bourgs de St Hilaire-de-Lusignan et de Colayrac-St-Cirq, ce dernier ayant bénéficié d'un aménagement qualitatif et de sécurisation finalisé en 2010,

. la traversée du secteur du Caoulet par la RD13 et d'Artigues par la RN21 à Foulayronnes,

. les traversées par la RD656, du centre de Pont du Casse au nord et du centre de Roquefort au sud,

. la traversée du centre du Layrac par les RN21 et RD17,

. les traversées de Brax et Sérignac par la RD119,

. les traversées des bourgs d'Aubiac et Sérignac par la RD119,

– **Des problématiques de sécurité routière, d'insuffisances d'emprises ou de non adéquation des aménagements sur certains axes** :

. sur les avenues principales du Passage (Marne, routes de Nérac et de Brax, Demi-Lune),

. à Bajamont, dangerosité de la RD656 d'une part, et du carrefour d'accès au village depuis la RN21 d'autre part,

. à Bon-Encontre, insuffisance des emprises de voies en centre-ville, sur les routes desservant le plateau, sur la zone d'activités de Redon,

. à Layrac, difficulté de circulations, de stationnement et d'accès aux commerces sur la RN21,

. au Passage, le caractère très routier des avenues – routes départementales (vastes emprises, séparateurs centraux, stationnements et traversées difficiles),

. de manière générale sur les espaces ruraux du nord et de l'Est de l'agglomération (globalement entre Pont du Casse et St Pierre), un réseau secondaire au gabarits étroits et parfois dégradé. Ce réseau sert localement d'itinéraires alternatifs pour l'évitement des voies encombrées (RD813, RD656 …) ou de liaisons entre coteaux.

– **Des difficultés d'accès et de liaisons du fait de coupures physiques qui, outre le problème spécifique du franchissement de la Garonne**, concernent notamment :

. le secteur nord-est à la frontière des territoires d'Agen et de Bon-Encontre : complexité des liaisons du fait de la proximité et du manque de franchissements des voies ferrées et du canal,

. la couronne rurale Est de l'agglomération, sur laquelle les liaisons directes entres communes sont difficiles, voire parfois impossibles, du fait des coteaux et de la faiblesse du réseau viaire,

. les berges de la Garonne au centre de l'agglomération, peu accessibles aux piétons en rive droite du fait du passage de la voie sur berge.

III. LES PROJETS MAJEURS DE VOIRIES

A. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES RIVE GAUCHE DE LA GARONNE

En 2009, l'Etat a réalisé une étude de faisabilité d'une liaison déviant la RN 21 sur la commune du Passage, entre le giratoire de Camélat au nord et l'A 62 au sud. Cette étude faisait suite aux réflexions engagées dès la fin des années 1990, dans le cadre du S.D. de la Région Agenaise, puis des travaux préliminaires du PDU concernant les problématiques de contournement de l'agglomération et de distribution des grands trafics.

L'étude de 2009 a mis en évidence l'intérêt de la réalisation de cette nouvelle liaison, **qui permettrait un itinéraire alternatif et une meilleure irrigation du territoire, en répondant à une triple problématique** :

- le bouclage des liaisons de contournement par le nord-ouest, dans la continuité des travaux déjà réalisés et en cours sur l'axe de la RN21 nord,
- la création d'un franchissement supplémentaire de la Garonne, délestant ainsi les Pont de Pierre et de Beauregard, ainsi que les voies y menant,
- l'ouverture d'une nouvelle possibilité d'accès à l'A62, profitant à l'agenais mais également aux secteurs proches du Pays d'Albret.

L'étude réalisée en 2009 ne prenait toutefois pas en compte, dans les hypothèses retenues de développement du secteur rive gauche d'Agen, deux aménagements majeurs que sont la future gare LGV et le TECHNOPOLE D'AGEN GARONNE.

L'Agglomération d'Agen et la CdC du canton de Laplume en Bruilhois (dont les communes sont aujourd'hui intégrées à l'Agglomération) ont donc jugé nécessaire **de compléter cette étude et de s'inscrire dans un schéma fonctionnel d'aménagement de la rive gauche ouest de la Garonne**.

Sur le plan des infrastructures à créer ou à aménager, il s'agissait d'aboutir à un schéma qui soit partagé et reconnu par les différents acteurs (Etat, collectivités, RFF, ASF, etc.), tant pour les infrastructures principales que secondaires, assorti d'une programmation précise pour garantir son opérationnalité et sa mise en œuvre, avec comme enjeux principaux :

- d'éviter l'enclavement de secteurs résidentiels entre les voiries principales ou entre les voiries routières et les voies ferrées
- de réduire l'impact foncier et paysager des infrastructures en rapprochant les axes routiers et ferrés,
- de permettre des liaisons directes des aménagements entre eux (Gare LGV, ZAE, échangeurs).

Les infrastructures et projets prise en compte dans ce Schéma global sont :

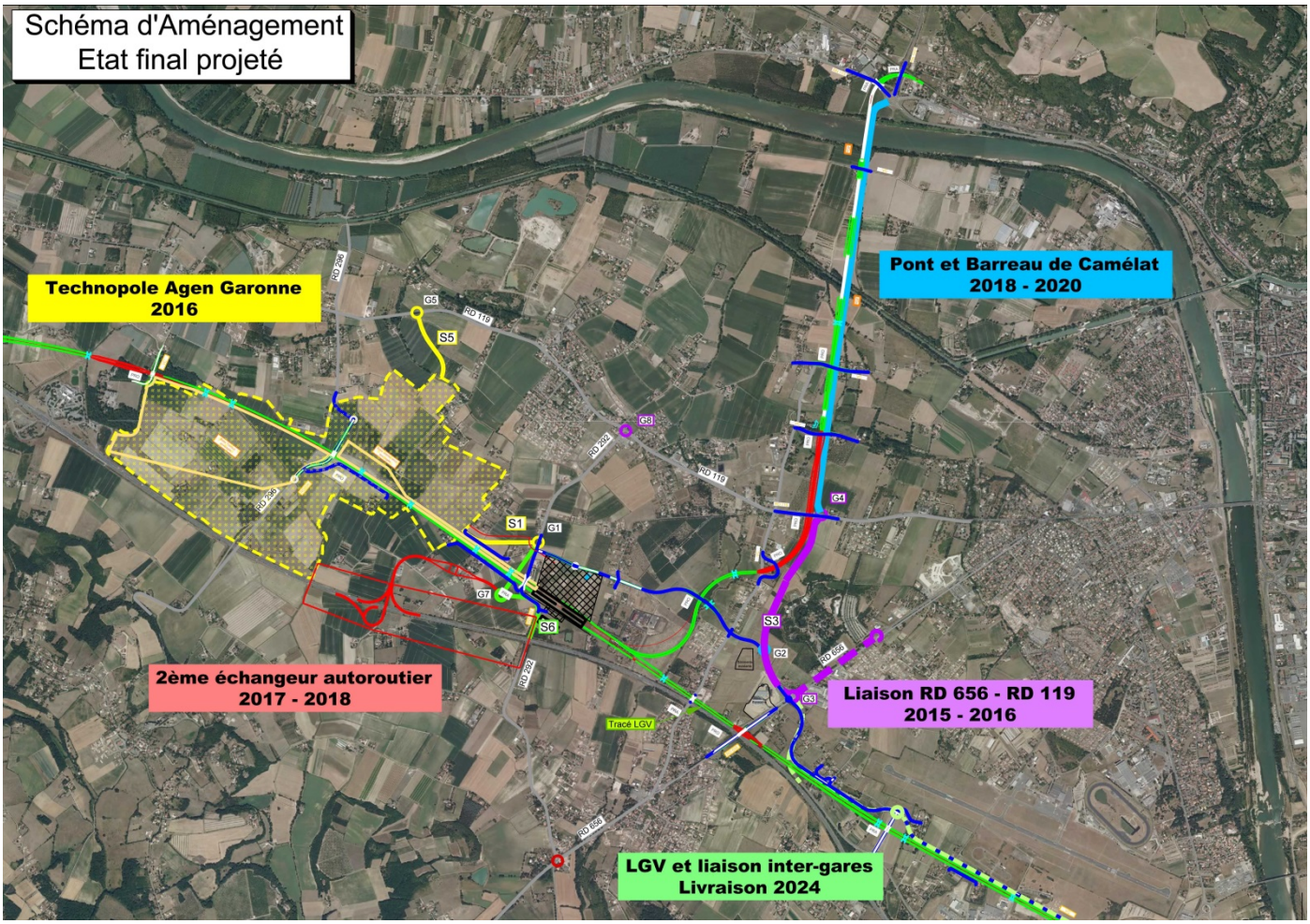
- Le pont de Camélat et son barreau routier de jonction sur l'autoroute A62, axe structurant indispensable pour mieux desservir la rive gauche et assurer son développement,
- Un second échangeur autoroutier sur l'autoroute A62, proche de la future gare LGV et du TECHNOPOLE D'AGEN GARONNE.
- TECHNOPOLE D'AGEN GARONNE, projet communautaire de dimension régionale, sur Sainte-Colombe-en-Bruilhois.
- la future gare LGV d'Agen, située dans le secteur de Roquefort - Brax
- La desserte du TECHNOPOLE D'AGEN GARONNE, déclinée vers Est et vers le Nord.

Cette démarche complémentaire d'études a abouti à :

- **L'adoption par le conseil d'agglomération le 21 février 2013, d'un Schéma des grandes infrastructures**, qui identifie et programme dans le temps les principaux projets d'infrastructures intéressants le territoire communautaire, sur la rive gauche Ouest, mais également sur l'ensemble du territoire (déviation RN21, liaisons Est …)

- **La découpe du schéma en tronçons homogènes en termes de leur fonction de liaison entre les aménagements projetés ou existants (voir plan suivant) :**
  - S1 liaison entre la RD292 et la limite d'emprise de la ZAE et le giratoire G1 de raccordement à la RD292,
  - S2 liaison entre la section S3 et la RD292, avec le giratoire G2 (rétablissement routier dans le cadre des travaux LGV),
  - S3 liaison entre la RD 656 et la RD 119 ainsi que les giratoires G3 et G4,
  - S4 liaison entre la RD 119 et les RN2021-RD813, ainsi que le giratoire de Camélat,
  - S5 liaison entre la RD 119 et la limite d'emprise ZAE ainsi que le giratoire G5,
  - S6 liaison entre la RD 292 et la sortie échangeur ainsi que le giratoire G7,
  - G6 giratoire au droit de la nouvelle gare,
  - G8 giratoire de raccordement des RD292 et RD119,
  - G9 giratoire de raccordement des RD292 et RD656,
  - Nouvel échangeur autoroutier sur A62

- **Une démarche de concertation inter-services portant sur l'engagement des premiers aménagements décidés (liaison S3, giratoires G3, G4, G8, requalification d'une partie de la RD656 jusqu'à Walibi),** suivi de la mise en œuvre des procédures règlementaires nécessaires pour ces opérations. Ces aménagements sont aujourd'hui en cours.



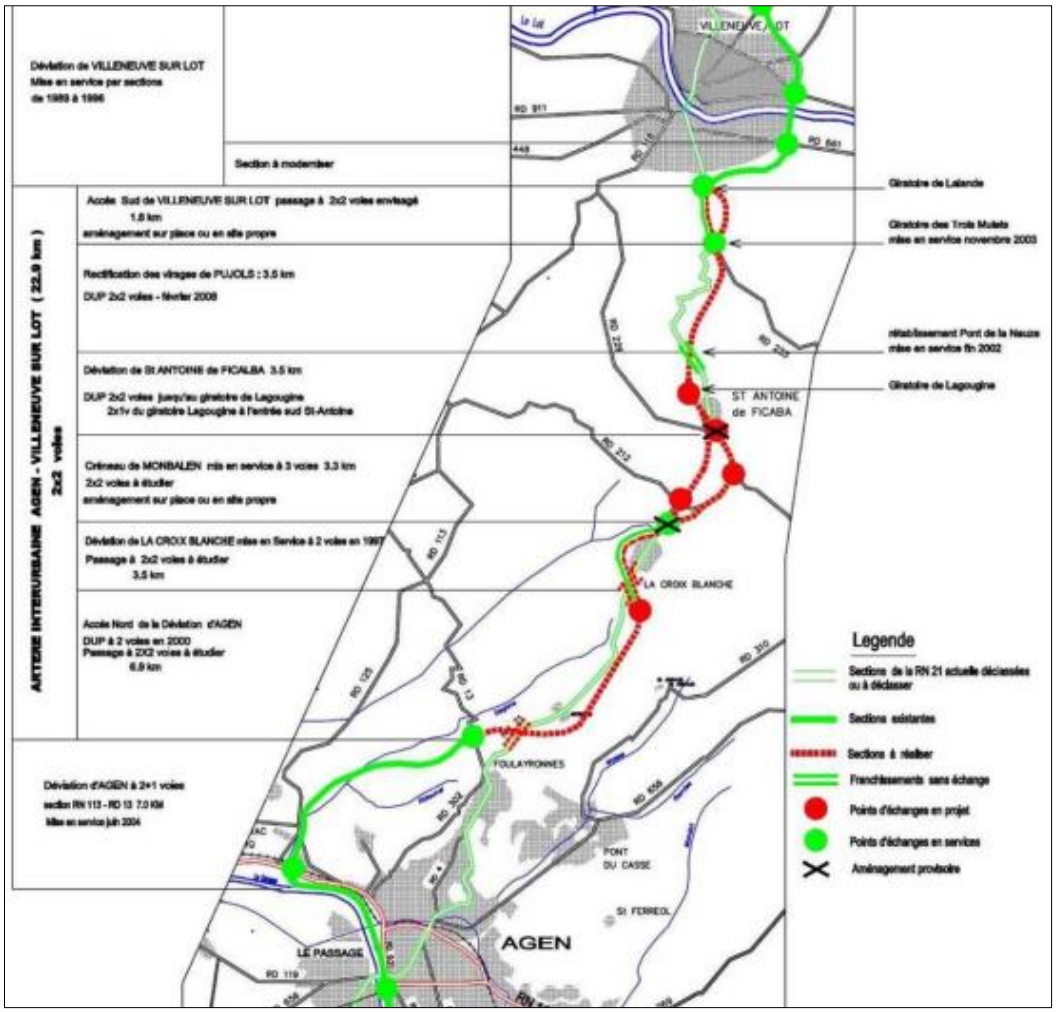
B. L'AMENAGEMENT DE LA RN21 ENTRE AGEN ET VILLENEUVE-SUR-LOT

Suite à la création en 2004 de la déviation RN1021, l'Etat a mis en œuvre en 2006 une concertation portant sur la poursuite du programme d'aménagement et de sécurisation de la RN21, avec comme objectif la création d'une artère interurbaine à 2x2 voies entre Foulayronnes et Villeneuve-sur-Lot.
Les travaux de cet itinéraire sont prévus en plusieurs sections, sous forme d'aménagements neufs ou sur sites existants, dont la section "*St-Antoine de Ficalba et virages de Pujols*" inaugurée en 2010.

Sur le territoire de l'A. d'Agen, les communes de Foulayronnes et de Bajamont sont concernées par la section "*Agen nord*" entre Foulayronnes et la commune de La Croix Blanche" : l'aménagement y est envisagé sous la forme d'une route nouvelle, déviant les hameaux d'Artigues et de Bitarelle, et se raccordant au sud au giratoire de la RN1021.

Cette section du projet RN21 a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2000 pour une déviation à 2 voies, intégrable en 2x2 voies. Une nouvelle procédure d'enquête publique s'avèrera néanmoins nécessaire pour la réalisation d'une artère interurbaine directement à 2x2 voies, le tracé finalement retenu n'étant pas forcément celui ayant fait l'objet de la déclaration d'utilité publique en 2000.

Plan synoptique des aménagements existants ou prévus sur la RN21 au nord d'Agen
(source : dossier de concertation, projet d'aménagement de la RN21 en artère interurbaine - mars 2006)



C. *LE PROJET "AGEN CŒUR BATTANT"*

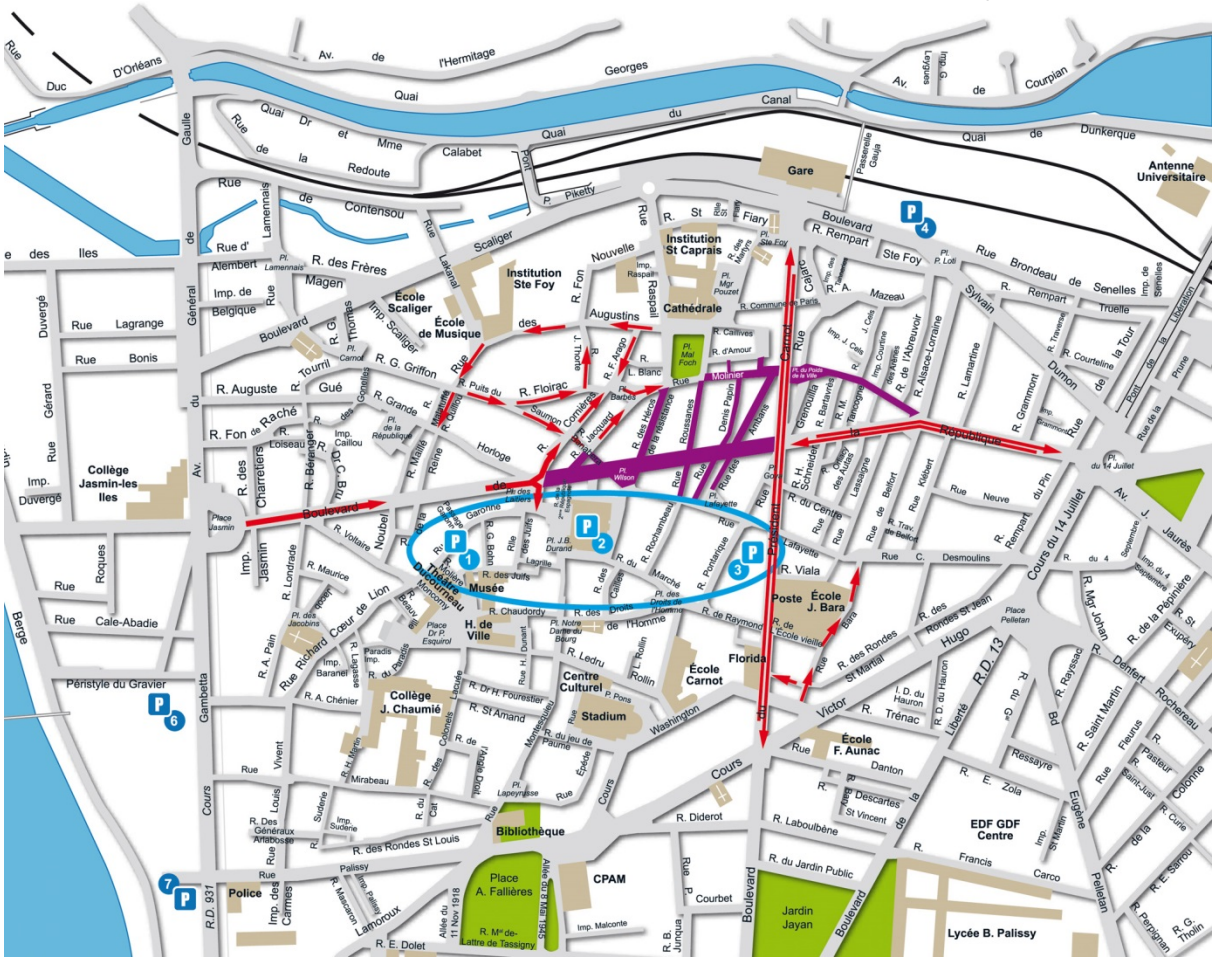
Depuis 2010, la Ville d'Agen met en œuvre un nouveau plan de circulation et d'aménagement de voies sur son centre-ville, qui s'inscrit dans le cadre du projet global dit "*Cœur battant*".

A partir de la reconfiguration des boulevards de la République et Carnot, comprenant une extension des zones piétonnes et l'implantation de sites propres bus, ce plan vise à privilégier des parcours circulaires autour du cœur urbain, plutôt que traversants.

Sont déjà mis en œuvre :

- le passage du centre-ville en zone 30,
- le réaménagement du boulevard de la République et du boulevard Carnot, et la mise en sens unique (pour partie) du boulevard de la République,
- le changement de sens de nombreuses rues secondaires,
- la réhabilitation complète du boulevard Scaliger et du boulevard Sylvain Dumon,
- l'aménagement des carrefours et voies devant la Gare et la place Loti,
- la reconfiguration complète du carrefour du Pin en lien avec l'installation du multiplexe,
- la mise en place de doubles-sens cyclables,
- le renforcement de la réglementation des livraisons en centre-ville

Plan de circulation et de stationnement du centre-ville d'Agen


Gare
Cathédrale
Institution Ste Foy
Institution St Caprais
École Scaliger
École de Musique
Collège Jasmin-les Iles
Collège J. Chaumié
Musée
H. de Ville
Centre Culturel
Stadium
École Carnot
Florida
Poste
École J. Bara
École F. Aunac
EDF GDF Centre
Bibliothèque
Police
CPAM
Place A. Fallières
Jardin Jayan
Lycée B. Palissy
Antenne Universitaire
Boulevard
République
Carnot
Scaliger
Sylvain Dumon
Cours du 14 Juillet
Quai
Canal
Rue Lagrange
Rue Bonis
Rue Cale-Abadie
Péristyle du Gravier
Rue Roques
Rue Duvergé
Rue Gérard
Rue Berge
Rue Gambetta
Rue Jasmin
Rue Richard
Rue Vivent
Cours Louis
Rue Lamennais
Rue Contensou
Rue Alembert
Rue Magen
Rue Bonis
Rue Auguste
Rue Raché
Rue Loiseau
Rue Charretiers
Rue Voltaire
Rue Maurice
Rue Cœur de Lion
Rue Londrade
Rue Paradis
Rue Baranel
Rue Mirabeau
Rue Des Généraux Arlabosse
Rue Palissy
Rue Lamoroux
Rue Courbet
Rue Diderot
Rue Laboulbène
Rue du Jardin Public
Rue Francis Carco
Rue Pellefan
Rue Eugène
Rue Fleurus
Rue Pasteur
Rue Colonne
Rue Rochereau
Rue Saint Martin
Rue Dehfert
Rue de la Pépinière
Rue Mgr Jolan
Rue Brondeau de Senelles
Rue Ste Foy
Rue Neuve
Rue du Pin
Rue Lafayette
Rue Viala
Rue Trénac
Rue Victor Hugo
Rue Ressayre
Rue Danton
Rue Descartes
Rue E. Zola
Rue Francis Carco
Rue Pergnan
Rue G. Tholin
Rue E. Sanou
Rue E. Dolet
Rue B. Junqua
Rue Malconte
Rue Pikety
Rue Nouvelle
Rue Augustins
Rue Molinier
Rue Mazeau
Rue Truelle
Rue Courteline
Rue Lamartine
Rue Grammont
Rue Desmoulins
Rue Belfort
Rue Albert
Rue Jaurès
Rue Rempart
Rue Quai Dr et Mme Calabet
Rue de la Redoute
Rue Duc d'Orléans
Av. de l'Hermitage
Av. de Courpian
Av. Jean Jaurès
Av. du 4 Septembre
Av. du 11 Nov 1918
Av. Wilson
Av. Gaulle
Av. Georges Leygues
Av. Pasteur
Av. Victor Hugo
Av. Washington
Av. Ste Foy
Av. Gambetta
Av. Carnot
Av. Sylvain Dumon
Av. Jean Jaurès

IV. LE RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'AGGLOMERATION

A. LE PERIMETRE DE TRANSPORTS URBAINS

L'Agglomération d'Agen est Autorité Organisatrice de Mobilité sur l'ensemble de son territoire.

L'évolution du ressort territorial (ancien PTU) depuis la création de la Communauté d'Agglomération en 1998 est la suivante :

	1998 (création de la C.A.A.)	2010 (après adhésions de St Hilaire, Bajamont, Sauvagnas)	2011 (après adhésions de Lafox, St Caprais., St Pierre)	Evolution 1998 - 2011
Nombre de communes	7	10	13	+ 6
Population totale	59.700 hab.	70.200 hab.	73.000 hab.	+ 22 %
Superficie totale	14.920 ha	19.170 ha	22.385 ha	+ 50 %
Densité moyenne de la population *	4 hab/ha	3,7 hab/ha	3,3 hab/ha	- 18,5 %

Source : RGP INSEE

	2011 (après adhésions de Lafox, St Caprais, St Pierre)	2016 (Agglo à 31 communes)	Evolution 2011 - 2016
Nombre de communes	13	31	+ 18
Population totale	73.000 hab.	96.000 hab	+ 31 %
Superficie totale	22.385 ha	44.215 ha	+ 98 %
Densité moyenne de la population *	3,3 hab/ha	2,2 hab/ha	- 33 %

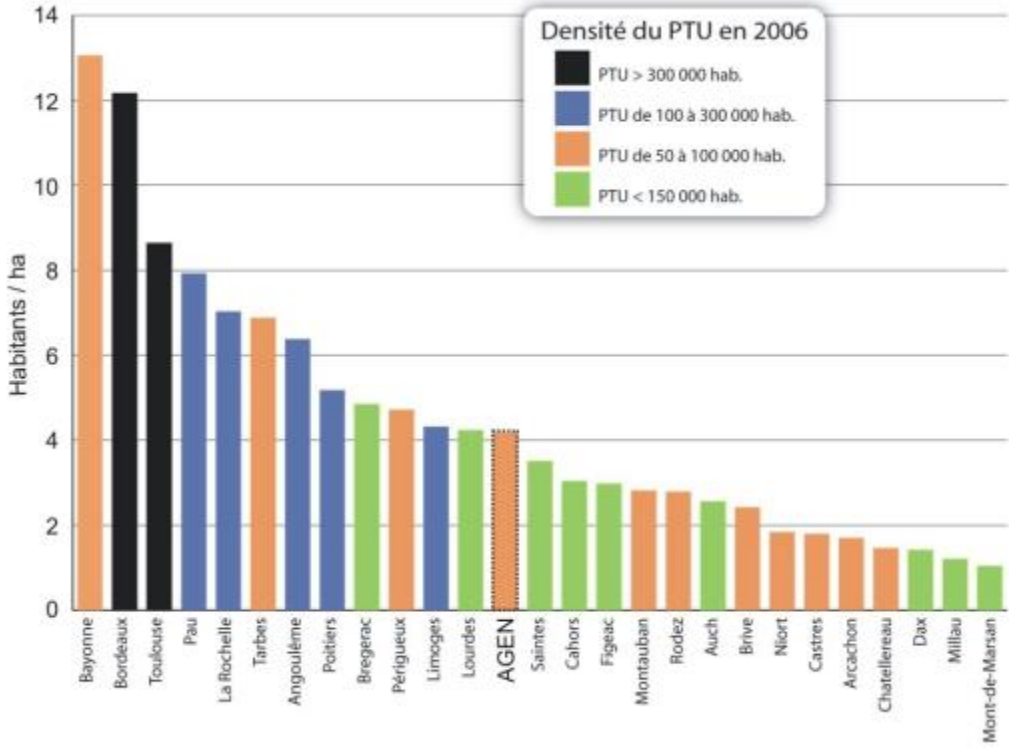
Source : RGP INSEE

On constate que l'élargissement du territoire de l'Agglomération depuis sa création s'est accompagné :

- d'une croissance de la superficie du PTU largement supérieure à celle de la population concernée (respectivement + 50 % et + 22 % entre 1998 et 2011, puis + 98 % et + 31 % entre 2011 et 2016),
- de ce fait, une densité moyenne de la population potentiellement à desservir, qui a baissée quasiment de moitié (de 4 habitants à l'hectare à2,2 habitants à l'hectare). Les niveaux de densité de population sont toutefois à relativiser dans la mesure où de larges parties du territoire ne sont pas, ou très peu, occupés (coteaux agricoles, zones inondables, …).

Une étude comparative des réseaux de transports urbains existants sur les régions Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes, avait été réalisée par le CETE en 2006.

Densités de population dans les PTU des agglomérations du Sud-Ouest



Source : Etude des performances des réseaux de transports en commun des agglomérations du grand Sud-Ouest – CETE Sud-Ouest - 2006

Avec un peu plus de 4 habitants à l'hectare en 2006, l'Aggloémration d'Agen se situait dans la moyenne des agglomérations recensées dans cette étude, et parmi le peloton de tête des agglomérations de taille comparable, si l'on tient compte du cas particulier de l'agglomération du BAB (composée de seulement 3 communes).

Depuis cette date, la densité moyenne de la population du PTU d'Agen s'est très sensiblement réduite avec son élargissement. Cette étude globale n'ayant pas été réactualisée depuis 2006, de de nouvelles comparaisons à la lumière des évolutions constatées sur les autres agglomérations ne sont pas réalisables.

Les densités urbaines et de population constituent des facteurs qui influent fortement la fréquentation et l'efficacité des réseaux de transports. **Cette évolution à la baisse pose ainsi la question des modalités d'organisation du réseau de l'Aggloémration d'Agen et son adaptation à la desserte de nouveaux territoires communaux, qui présentent des densités urbaines et résidentielles moindres que les communes "historiques" de l'agglomération.**

B. ORGANISATION ET GESTION INSTITUTIONNELLE

L'Agglomération d'Agen a confié son service de transports, dénommé TEMPO, 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 …).

C. L'ARCHITECTURE DU RESEAU DE TRANSPORTS

Un nouveau réseau de transports 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 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 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 40aine 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)

- 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.

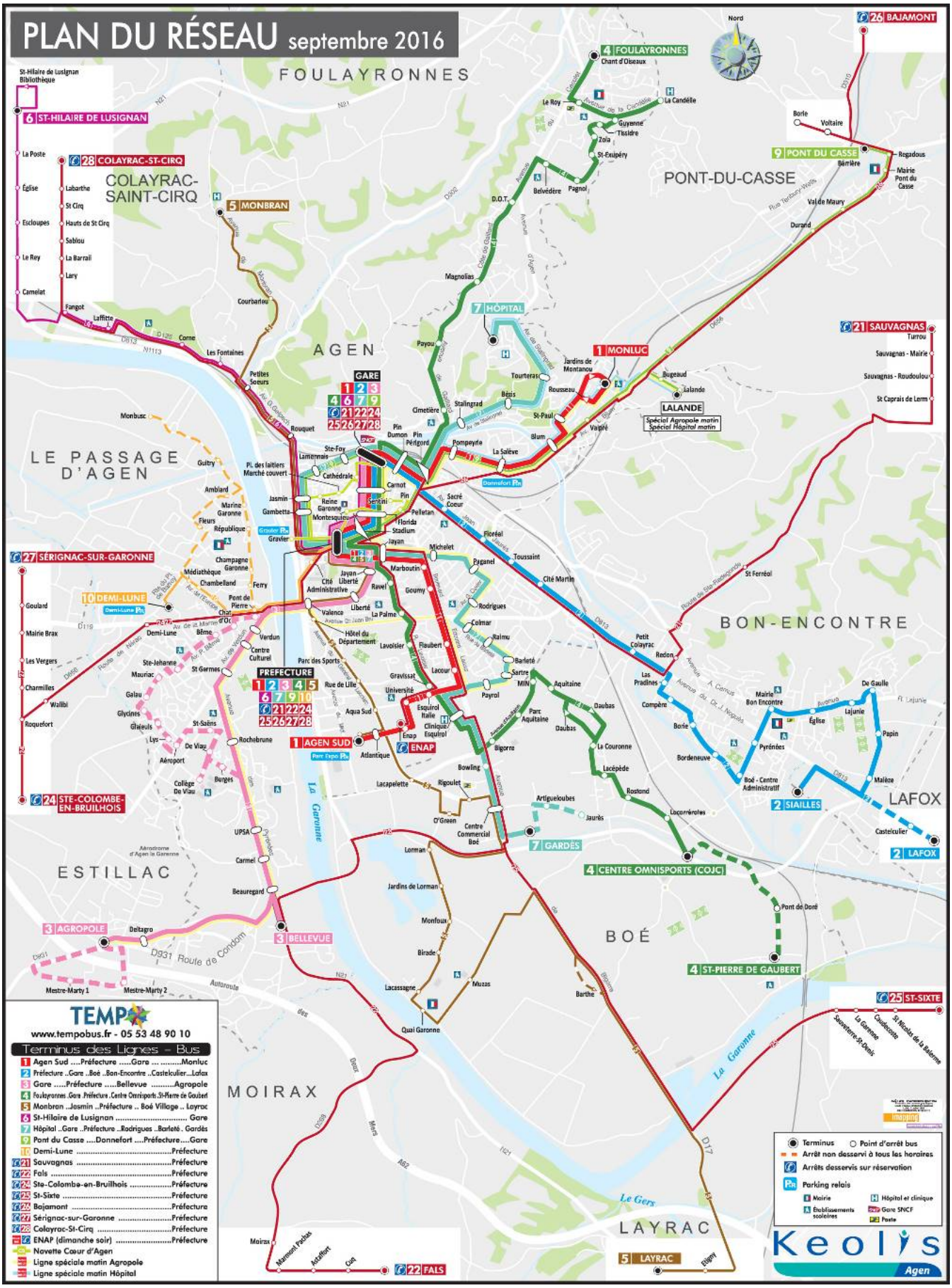
- 1 ligne du dimanche soir desservant l'ENAP.

- 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 des lignes et arrêts du réseau *TEMPO*



D. LA DESSERTE DU TERRITOIRE PAR LE RESEAU, ACTUELLE ET FUTURE

A la date d'établissement du présent document, le réseau *TEMPO* dessert la totalité du territoire hormis St Pierre de Clairac très récemment intégré.
La zone de couverture globale du réseau de transport s'articule étroitement avec l'organisation géographique du territoire, avec :

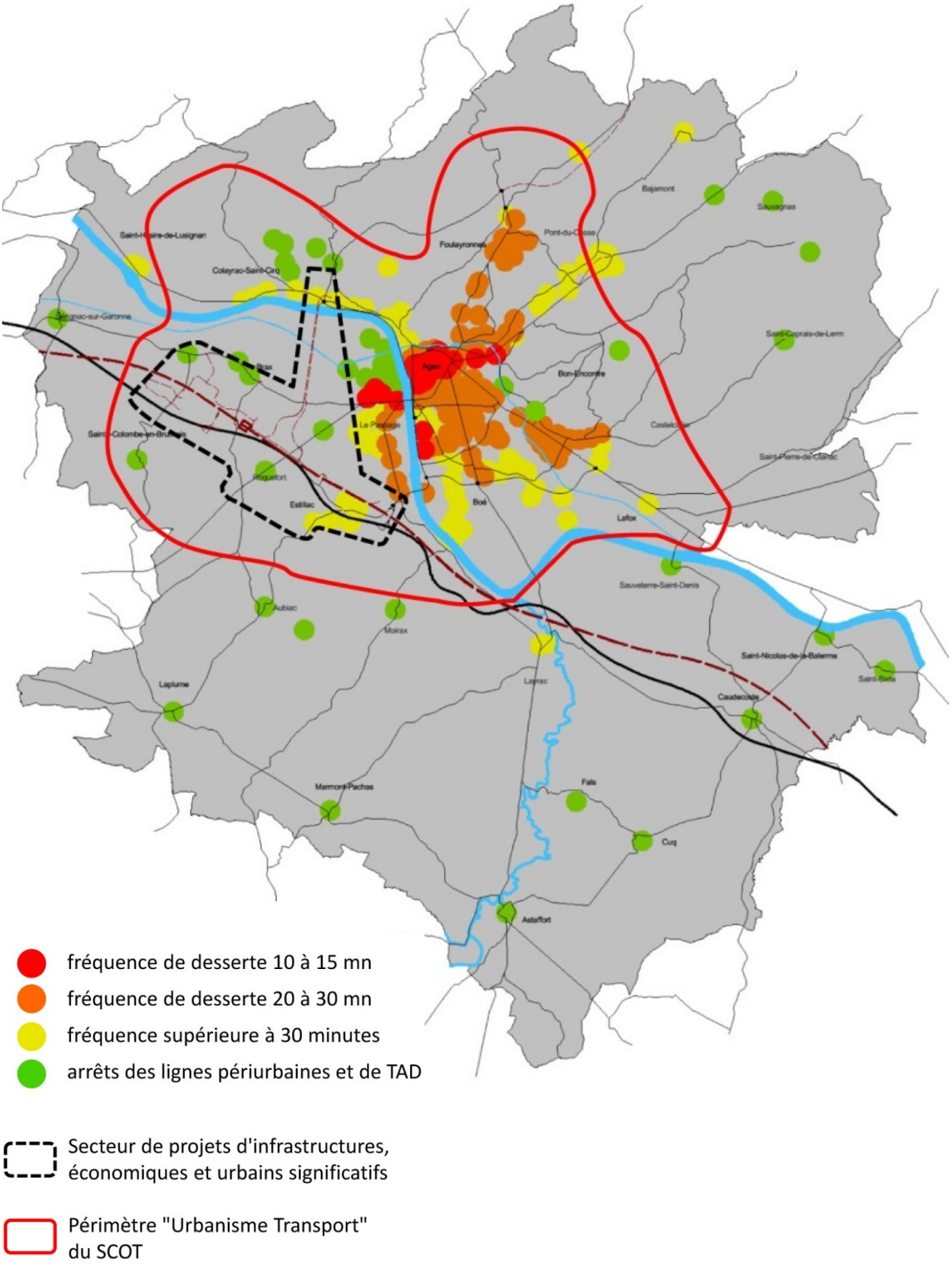
- un large espace central inscrit dans la plaine de la Garonne couvert par les dessertes les plus fortes, qui correspondent au cœur urbain dense de l'agglomération (sur quasiment l'ensemble de la ville d'Agen et sur le Passage), et aux secteurs économiques et de grands équipements (Agen sud - Boé nord, le M.I.N., zones proches de la RN113 …),
- des extensions linéaires plus ou moins étendues du réseau régulier urbain, qui s'appuient sur les axes principaux qui parcourent le territoire d'Est en Ouest le long de la plaine (quartiers résidentiels du Passage, centre de Bon-Encontre, Castelculier, Lafox, centres de Colayrac et de St Hilaire), et du Nord au Sud sur les coteaux (Foulayronnes, Pont du Casse, Layrac, Estillac).
- des couvertures "tendues" et ponctuelles par le réseau TAD ou scolaire, au niveau des bourgs et principaux hameaux des communes et secteurs ruraux

Ainsi :

- A ce jour, les lignes urbaines régulières desservent seulement un total de 12 communes, 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 et Layrac-centre.
- les lignes TAD desservent un total 19 communes de l'Agglomération, non ou en petite partie desservies par les lignes urbaines régulières, notamment en rive gauche de Garonne.
- les autres communes sont seulement desservies par les lignes scolaires.

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

Fréquences des dessertes aux arrêts du réseau *TEMPO* et croisement avec le SCOT du Pays de l'Agenais



Le SCOT du Pays de l'Agenais définit un périmètre "Urbanisme Transport", au sein duquel l'articulation entre développement urbain, notamment d'habitat, et desserte par les transports urbains, doit tout particulièrement être recherchée.

Le croisement entre ce périmètre "Urbanisme Transport" et les modalités de dessertes actuelles par les lignes de bus régulières du réseau de l'Agglomération (cf. carte page précédente) met en évidence :

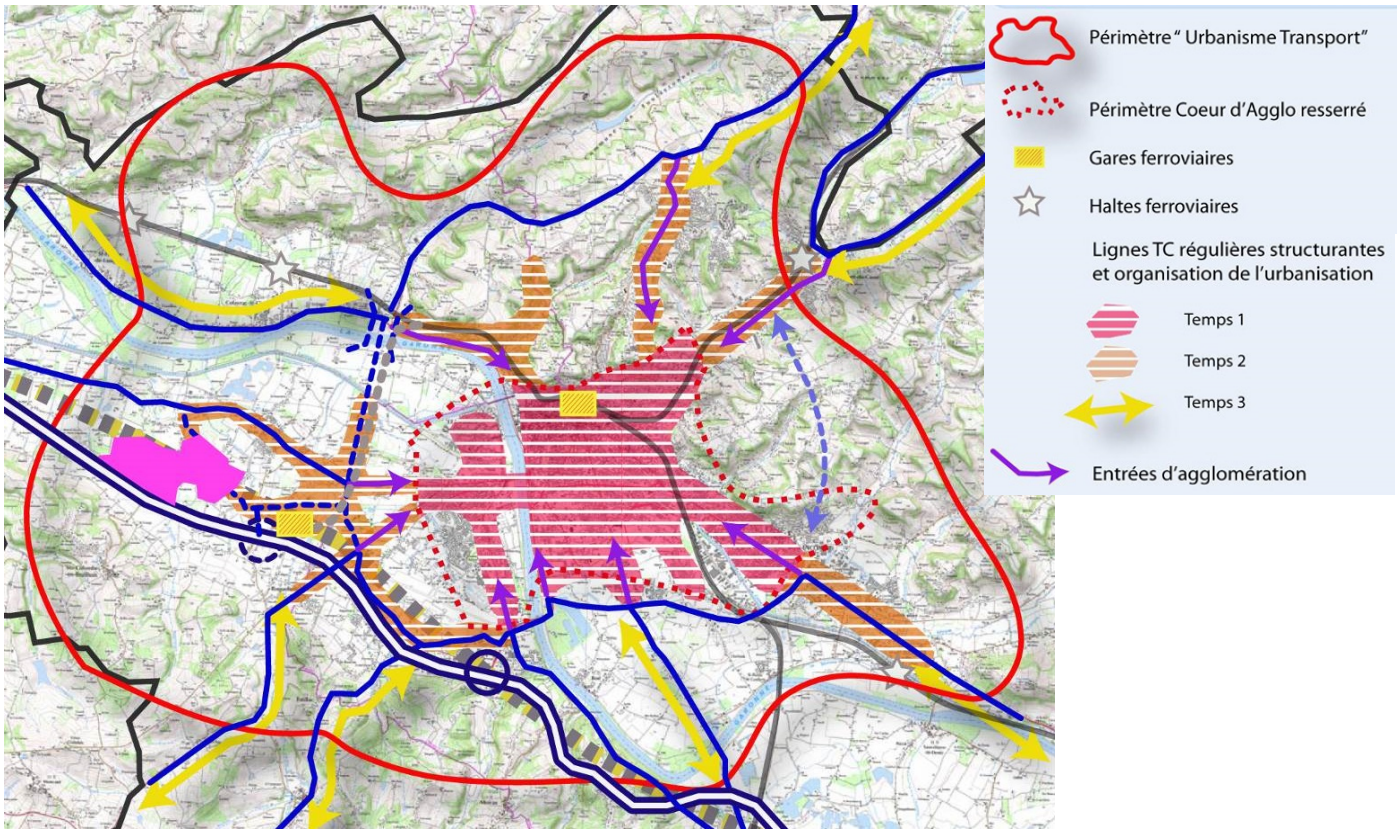
- Une corrélation déjà forte avec les dessertes actuelles dans les parties basses de la plaine, en rives droite et gauche de Garonne, correspondant au périmètre "*cœur d'Agglo resserré*" et au temps 1 (2013 – 2018) définis par le SCOT

- Une desserte déjà globalement en place le long des principaux axes prolongeant ce cœur d'agglomération en rive droite de la Garonne (RD813, RD656, RD13 notamment), correspondant au temps 2 (2018 – 2024) définis par le SCOT

- Une desserte à renforcer et étendre dans le futur sur les secteurs de rive gauche, où des développements résidentiels ou économiques importants sont prévus (dans les documents d'urbanisme communaux et potentiellement dans le PLUi) ou en cours d'engagement (ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE, et autres opérations).
  Au regard de la planification envisagée au SCOT, ces développements pourraient s'inscrire :
  - dans le temps 2 (2018 – 2024), dans une logique de prolongement le long des principaux axes existants ou futurs (RD119, RD656, RD656E, et futures grandes voies prévus au Schéma des infrastructures)
  - ou bien dans le temps 3 de long terme (2025 – 2030).

- Des prolongements à envisager à terme, en corrélation avec le niveau de développement urbain envisagé, sur certaines parties de seconde couronne de l'agglomération (RD813 Ouest, RD656 sud, RD931 sud, RN21 nord, RD17 sud), dans la logique d'extension maximale du périmètre Urbanisme – Transport.

Articulation urbanisme et transports – extrait du DOO du SCOT du Pays de l'Agenais



E. LES DONNEES D'OFFRE ET DE PERFORMANCES DU RESEAU

Les éléments suivants sont issus des données du Rapport annuel du délégataire du réseau de transport pour l'année 2015

- **L'offre kilométrique :**

Synthèse de l'offre kilométrique (source : Agglomération d'Agen)

	2012	2013	2014	2015	Ecart	en %
Lignes urbaines	747 604	1 129 716	1 338 292	1 279 779	-58 513	-4,4%
Navettes Agglo Express	224 170	266 512	287 434	143 121	-144 313	-50,2%
Cœur Battant	104 296	84 524	87 780	85 700	-2 080	-2,4%
Lignes périurbaines	0	101 666	149 130	132 436	-16 694	-11,2%
PMR	38 294	42 349	50 518	50 588	70	0,1%
Lignes scolaires	131 191	165 562	149 473	274 037	124 564	83,3%
Total	1 245 555	1 790 329	2 062 626	1 965 661	-96 966	-4,7%

	2012	2013	2014	2015	Ecart	en %
Réseau urbain + navettes + PMR	1 114 364	1 523 101	1 764 023	1 559 188	-204 836	-11,6%
Lignes périurbaines	0	101 666	149 130	132 436	-16 694	-11,2%
Lignes scolaires	131 191	165 562	149 473	274 037	124 564	83,3%
Total	1 245 555	1 790 329	2 062 626	1 965 661	-96 966	-4,7%

Poids des réseaux	2012	2013	2014	2015	Ecart
Réseau urbain + navettes + PMR	89%	85%	86%	79%	-6%
Lignes périurbaines	0%	6%	7%	7%	0%
Lignes scolaires	11%	9%	7%	14%	7%

En 2015, l'offre kilométrique du réseau de transport de l'Agglomération d'Agen (toutes lignes confondues) représente environ 2 millions de kilomètres.
Cela représente un saut quantitatif important par rapport au réseau qui était en place avant sa reconfiguration en 2013, avec un presque doublement des kilomètres parcourus 1 millions de kms en 2009, près de 1,25 millions en 2012.
Au global, le réseau présente un ratio d'offre kilométrique de relativement bon niveau, d'environ 21 km par habitant, alors qu'il n'était que de 15 km par habitant en 2010.

Les variations à la baisse observée entre 2014 et 2015 s'explique par :

- une réduction de l'offre urbaine liée à l'avenant 4 à la DSP (suppression ligne 8, fin des Agglos express, baisse offre ligne 20),
- la baisse de l'offre périurbaine: les départs du matin et retours du soir sont assurés par les lignes scolaires ouvertes à tous depuis septembre 2014, ce dernier réseau étant de ce fait en forte hausse.

L'évolution des poids de chacun des types de réseau illustre l'évolution du territoire institutionnel de l'Agglomération : la part des lignes périurbaines (TAD) et scolaires dans l'offre kilométrique augmente en corrélation avec l'élargissement du territoire, et avec l'éloignement des villes et bourgs à desservir.

Le service dédié au Personnes à Mobilité réduite (PMR) représente pour sa part environ 50.500 km, pour environ 9750 voyages.

- **La fréquentation**

Synthèse de la fréquentation (source : Agglomération d'Agen)

	2012	2013	2014	2015	Ecart	en %
Lignes urbaines	1 245 494	1 419 074	2 002 289	2 133 822	131 533	6,6%
Navettes Agglo Express	175 592	194 110	138 118	47 912	-90 206	-65,3%
Cœur Battant	185 243	159 877	180 840	153 053	-27 787	-15,4%
Lignes périurbaines	0	4 864	8 910	12 610	3 700	41,5%
PMR	9 170	9 005	9 301	9 753	452	4,9%
Lignes scolaires	200 370	182 001	169 341	324 050	154 709	91,4%
Total	1 815 869	1 968 932	2 508 799	2 681 200	172 401	6,9%

	2012	2013	2014	2015	Ecart	en %
Réseau urbain + navettes + PMR	1 615 499	1 782 067	2 330 548	2 344 540	13 992	0,6%
Lignes périurbaines	0	4 864	8 910	12 610	3 700	41,5%
Lignes scolaires	200 370	182 001	169 341	324 050	154 709	91,4%
Total	1 815 869	1 968 932	2 508 799	2 681 200	172 401	6,9%

Poids des réseaux	2012	2013	2014	2015	Ecart
Réseau urbain + navettes + PMR	89%	91%	93%	87%	-5%
Lignes périurbaines	0,0%	0,2%	0,4%	0,5%	0%
Lignes scolaires	11%	9%	7%	12%	5%

En 2015, la fréquentation du réseau TEMPO s'établit à 2,68 millions de voyages.

Ainsi, malgré la baisse de l'offre kilométrique entre 2014 et 2015, la fréquentation continue sa progression, avec une hausse de 6,9% entre 2014 et 2015, et près de 865.000 voyages supplémentaires par rapport à 2012 dernière année du réseau précédent.

L'évolution de la fréquentation montre une "arrivée à maturité" de nouveau réseau obtenue 12 à 18 mois après sa mise en place en Mars 2013, grâce à la prise "d'habitudes" par les usagers et aux campagnes de communication.

La ligne 1 constitue de loin la plus fréquentée, avec environ 687.000 voyages sur l'année 2015, tandis que les lignes 2, 3, 4 et 7 comptabilisent entre 270.000 et 330.000 voyages.

Les lignes périurbaines en TAD les plus fréquentées enregistrent environ 1500 voyages (ligne 21 vers Sauvagnas, ligne 22 vers Fals), à plus de 2500 voyages en 2015, les deux les plus utilisées étant la ligne 27 vers Sérignac et la ligne desservant St Hilaire

Les lignes scolaires représentent à elles-seules près de 325.000 de voyages sur l'année 2015, et le service dédié au Personnes à Mobilité réduite (PMR) assure pour sa part environ 9750 voyages annuellement.

Au global, le taux d'utilisation du réseau de transport de l'Agglomération d'Agen s'établit à 1,36 voyage par kilomètre parcouru en 2015, en croissance par rapport aux années et au réseau précédents.
Ce taux d'utilisation situe l'agglomération d'Agen dans une moyenne inférieure comparativement aux réseaux d'autres d'agglomérations françaises de populations comparables (entre 50.000 et 100.000 habitants).

- **Les ventes de titres de transport et les recettes**

Synthèse des ventes de titres (source : Agglomération d'Agen)

Vente de titres	2013	2014	2015	Δ	Δ%
Titres oblitérables	240 149	299 763	237 477	-62 286	-21%
Abonnement Mensuel	1 889	2 650	3 448	798	30%
Abonnement Annuel	524	638	631	-7	-1%
Titres Jeunes Scolaires	5 136	5 715	6 878	1 163	20%
Titres sociaux	1 965	2 763	2 554	-209	-8%
	249 663	311 529	250 988	-60 541	-19%

En 2015, les tickets oblitérables sont de loin les plus représentés dans les ventes, dont une très nette majorité de billets unitaires (213.750 tickets en 2015).

Par contre, les formules d'abonnements (annuel ou mensuel) et de carnets 10 titres (7165 vendus en 2015) représentent des proportions relativement faibles dans l'ensemble des recettes, ce qui semble indiquer une difficulté à fidéliser une part de la population, et la nécessité de renforcer la communication et/ou l'offre commerciale dans ce sens.

Synthèse des recettes (source : Agglomération d'Agen)

Recettes	2013	2014	2015	Δ	Δ%	Poids des titres
Titres oblitérables	306 831	377 954	329 672	-48 282	-13%	53%
Abonnement Mensuel	25 249	36 146	47 031	10 885	30%	8%
Abonnement Annuel	47 737	80 747	93 095	12 348	15%	15%
Titres Jeunes Scolaires	92 492	112 944	136 136	23 192	21%	22%
Titres sociaux	24 010	25 467	18 907	-6 561	-26%	3%
Vélo	670	1 507	1 926	419	28%	
	496 989	634 766	626 766	-8 000	-1%	

Les recettes issues des ventes de titres de transport, qui représentent environ 626.800 € en 2015, sont en légère baisse par rapport à 2014, mais en augmentation notable par rapport à 2013, suivant en cela la hausse de la fréquentation qui a suivi après quelques mois de mise en place du nouveau réseau de transports.

En 2015, les tickets oblitérables (unitaires, journée ou carnet 10 voyages) représentent à eux seuls 53 % des recettes tarifaires, dont une nette majorité de billets unitaires (44% des recettes en 2015).

Par ailleurs, on peut rappeler qu'outre les recettes liées à la vente des titres de transport, le réseau est financé par le versement transport, dont le taux a été fixé 0,75 % en 2015 pour l'ensemble du territoire de l'Agglomération.

- **Le parc de véhicules**

Le réseau Tempo compte 36 véhicules, dont 20 bus standard.

L'âge moyen du parc de véhicules reste jeune, avec 6,5 ans en moyenne. Toutefois, cette moyenne masque des disparités importantes, avec des véhicules très jeunes (Citaro de moins de 3 ans) mis en service au moment du lancement du réseau Tempo et quelques véhicules de 15 à près de 20 ans qui sont en fin de vie.

F. LES PERSPECTIVES ET ENJEUX D'EVOLUTION DU RESEAU

2013 a constitué une année charnière pour le réseau de bus de l'Agglomération, avec la transition du réseau *Transbus à Tempo* qui a entrainé une redéfinition de l'offre de transports et le renouvellement du contrat d'exploitation.

Les principaux enjeux au moment de cette transition étaient :

- d'intégrer les communes nouvellement entrées à l'Agglomération, principalement rurales, ce qui impliquait d'étendre, d'étoffer et de diversifier les services proposés,
- gagner en régularité et en fluidité, notamment sur les lignes structurantes du réseau, qui étaient longues et qui empruntaient des voies très circulées (risque de cumul des retards aux heures les plus chargées),
- parfaire les articulations avec les lignes scolaires et régulières du réseau départemental interurbain, avec notamment l'idée de zones intermodales aux entrées de l'agglomération.

Aménagements de voies en contresens réservées pour les bus (Agen - Blds République et Carnot)

Pour l'avenir, les enjeux liés à l'adaptation du réseau à l'extension géographique de l'Agglomération, ainsi qu'à la performance de l'offre du bus comparé au mode automobile, demeurent d'actualité.

Ainsi, l'agglomération d'Agen s'est ainsi notablement étendue en intégrant des territoires à forte emprunte rurale, hormis en partie les communes de Pont du Casse, Brax, Roquefort, Estillac et Castelculier.

Les dessertes déjà en place ou à renforcer ultérieurement sur les nouvelles communes devront permettre d'assurer un service équitable pour l'ensemble du territoire, adapté aux besoins potentiels des populations, tout en maitrisant les coûts d'exploitation (distances à parcourir, densité potentielle d'usagers …).

Ces questions et les solutions à mettre en œuvre, pour le bus comme pour les autres modes alternatifs à l'automobile individuelle, se posent sans doute différemment entre 4 types de territoires :

- **Les espaces les plus centraux et les plus denses de la plaine, qui constituent le cœur de l'offre et de l'accès aux transports collectifs** (urbains, interurbains ou nationaux), dans lesquels la question d'un renforcement de la place (aménagements réservés …) et de la visibilité données au bus, et plus globalement aux différents modes alternatifs à la voiture, se pose de manière la plus forte dans l'optique de favoriser les changements de pratiques.

- **Les communes de la plaine Ouest de Garonne** (Estillac, Brax, Roquefort), dont les espaces urbains principaux sont proches des lignes régulières déjà en place et géographiquement aisées d'accès. Ces critères peuvent également être potentiellement étendus au nord de Ste Colombe et à Sérignac.

  Il s'agit également de secteurs où les développements urbains (ainsi que les circulations) se sont intensifiées sur la période récente, accroissant de fait les besoins et le "potentiel d'usagers".

  Compte tenu de ce positionnement et des grands projets attendus, ce secteur semble à privilégier pour le développement futur de nouveaux services de mobilité, articulant et diversifiant les modes de déplacements : navettes, parkings-relais, co-voiturage, liaisons vélos moyennes distances …

- **Les communes et secteurs de premières couronnes périurbaines Nord, Est et Sud (Layrac)**, relativement proches du cœur d'agglomération, sur lesquelles le renforcement et/ou l'extension de l'offre en lignes régulières doit pouvoir être envisagé, en corrélation avec le développement de la population et la densification ou extension des espaces urbains.

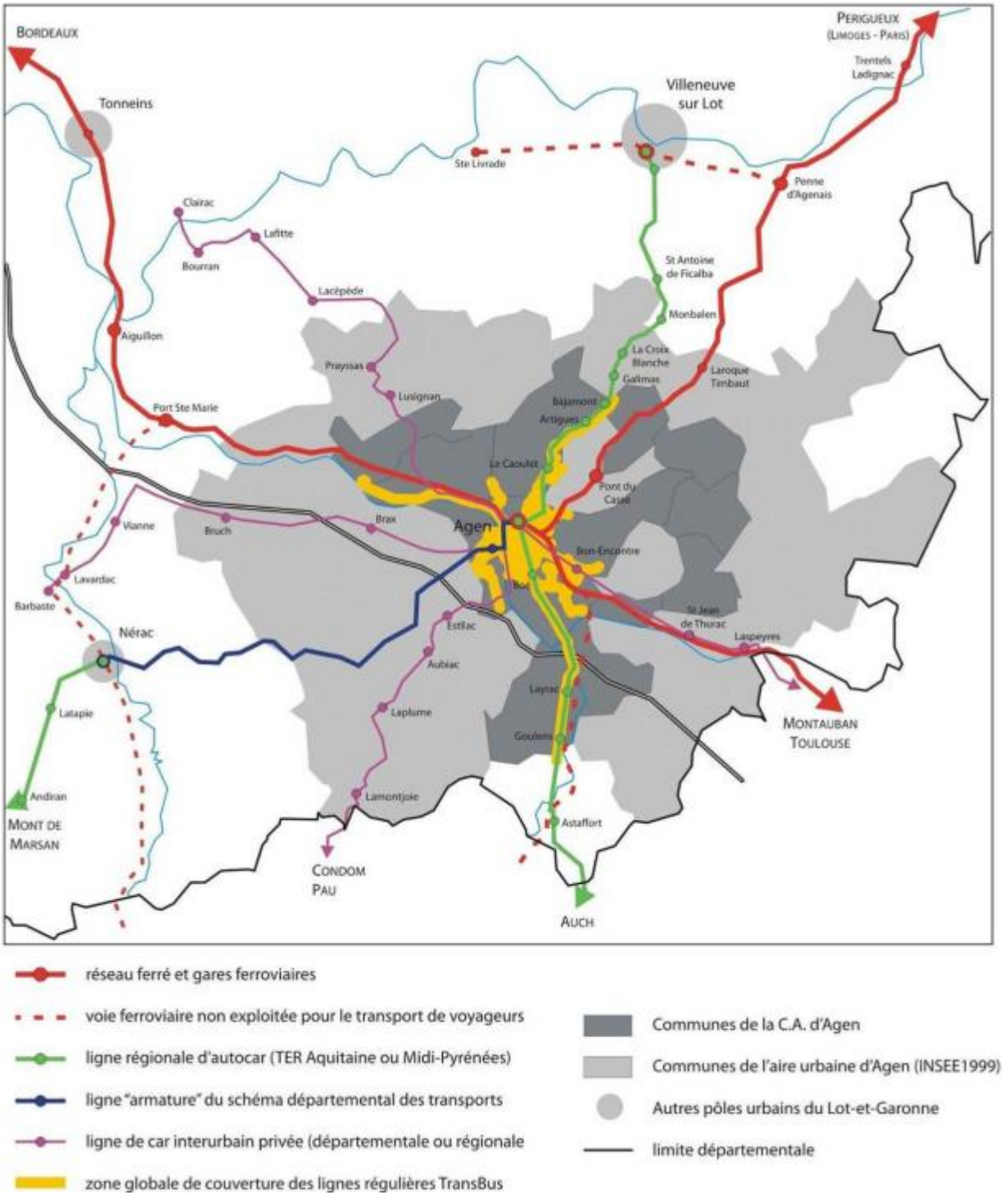
- **Les communes et parties rurales aux bourgs ou hameaux "isolés" dans les coteaux nord et sud, ainsi que dans la plaine Est,** où la demande potentielle est quantitativement plus réduite et peu dense, et dans lesquelles l'automobile garde un avantage concurrentiel certain compte tenu de la géographique et des rapidités de liaisons avec les pôles urbains et de services.

  Si le déploiement d'une offre de type "ligne urbaine régulière" ne semble pas d'actualité sur ces communes, il s'agit de faire perturber et d'adapter les offres TAD ou spécifiques (scolaires, PMR …), de favoriser le développement du co-voiturage, et d'améliorer la place donnée aux modes doux.

V.LES RESEAUX DE TRANSPORTS INTERURBAINS ROUTIERS

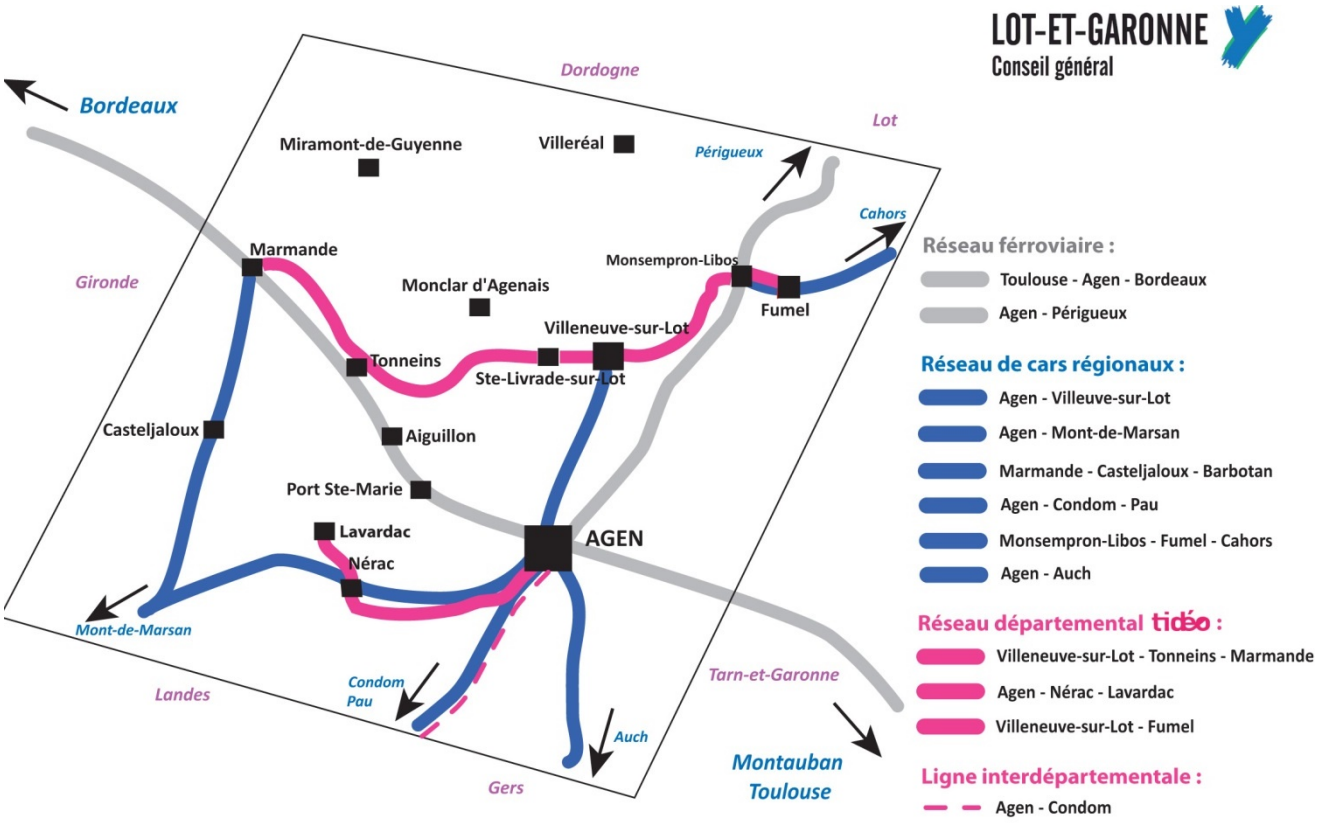
Différents réseaux interurbains imbriqués desservent le territoire de l'Agglomération d'Agen, avec comme point de départ (ou d'arrivée) la ville d'Agen.
Ces services sont assurées par les autorités organisatrices départementale (Conseil Général du Lot-et-Garonne) et régionales (régions Aquitaine et Midi-Pyrénées), ainsi que par des transporteurs privés non conventionnés.

Les transports collectifs interurbains et urbains autour de l'agglomération agenaise



A. LES LIGNES DES A.O.T. PUBLIQUES

L'offre de transports en commun interrurbains en Lot-et-Garonne



Les transports en commun interurbains s'organisent entre plusieurs réseaux assurés par le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne et les Conseils Régionaux, **qui s'articulent avec le réseau collectif de l'Agglomération, notamment au niveau du pôle multimodal de la Gare d'Agen.**

Le réseau transport routier régional comprend quatre lignes desservant le territoire de l'Agglomération d'Agen :

- la ligne TER Midi-Pyrénées Agen – Auch dessert les communes d'Agen, Boé, Layrac et Astaffort (8 allers-retours quotidiens)
- la ligne TER Aquitaine Agen – Villeneuve-sur-Lot dessert les communes d'Agen, Foulayronnes, Pont-du-Casse et Bajamont (10 allers-retours quotidiens)
- la ligne TER Aquitaine : Agen – Pau (1 aller-retour quotidien)
- la ligne TER Aquitaine : Agen – Mont-de-Marsan (2 allers-retours quotidiens entre Agen et Barbotan-les-Thermes, un aller-retour quotidien entre Agen et Mont-de-Marsan)

Le transport routier départemental est organisé dans le cadre du réseau Tidéo. Il est complémentaire au réseau de lignes régulières régionales et se compose de trois lignes proposant des services réguliers par car reliant les principales villes de Lot-et-Garonne : Agen, Villeneuve-sur-Lot, Sainte-Livrade-sur-Lot, Fumel, Tonneins et Marmande et Nérac
La ville d'Agen est desservie par la ligne 806 "Agen - Nérac – Lavardac", qui assure de manière journalière :

- 2 AR Agen - Nérac du lundi au samedi
- 2 AR Agen - Lavardac du lundi au samedi

Il est appliqué une tarification unique à 2 € sur les lignes régulières du réseau Tidéo.

Par ailleurs, le Conseil Départemental 47 assure le fonctionnement **d'un réseau scolaire** sur le département, pour lequel il a institué un principe de gratuité.
Sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, les transports scolaires relèvent toutefois de la compétente de l'AOTU, et les articulations avec le réseau départemental sont assurées.

B. LES LIGNES PRIVEES NON CONVENTIONNEES

- **Lignes départementales**

– Ligne Agen - Condom
Cette ligne assurée par la compagnie de transport Bajolle comporte huit arrêts, dont un concerne l'AA (Agen Gare SNCF).
Elle offre la possibilité de réaliser 3 allers-retours quotidiens du lundi au samedi.
Environ 7.000 passagers par an empruntent cette ligne, un chiffre relativement faible. Il s'agit uniquement d'une clientèle commerciale. Le transporteur relate du bon fonctionnement de la ligne de mars à septembre. Le reste du temps, la ligne est peu utilisée.
Calée sur les horaires SNCF, elle est pénalisée par les retards des trains.

– Ligne Agen - Nérac
Cette ligne assurée par CITRAM offre 4 allers-retours quotidiens du lundi au samedi. L'offre est complétée dans les périodes d'affluence pour les scolaires (lundi matin, mercredi midi et vendredi soir).
Elle est empruntée par des scolaires mais aussi par une clientèle commerciale.

– Ligne Agen - Clairac
Cette ligne est assurée par la SARL Transports Castéran. Deux communes de l'AA sont desservies, il s'agit d'Agen (Agen SNCF, Agen Palissy et Agen Préfecture) et de Colayrac.
Elle offre 1 aller-retour quotidien excepté les samedis, dimanches et jours fériés.
La ligne est uniquement empruntée par des scolaires, elle est cependant ouverte à une clientèle commerciale.

– Ligne Agen - Barbaste
Cette ligne est assurée par les Transports Castéran.
Elle offre 1 aller-retour quotidien du lundi au vendredi. La ligne est uniquement empruntée par des scolaires mais reste ouverte à toute clientèle.

- **Lignes régionales**

– Ligne Agen - Pau
Cette ligne est exploitée par la compagnie CITRAM Pyrénées. Elle relie Agen à Pau en 3h via Aire-sur-Adour. Seule la commune d'Agen est concernée sur le territoire d'étude.
Il est possible de réaliser 1 aller-retour quotidien.

– Ligne Agen - Mont-de-Marsan
Cette ligne est exploitée par les Transports SERAG. Sa clientèle comprend des scolaires et autres usagers.
Elle permet de réaliser 2 allers-retours quotidiens entre Agen et Barbotan-les-Termes, et 1 aller-retour quotidien entre Agen et Mont-de-Marsan.

VI. LES RESEAUX FERROVIAIRES

A. LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ACTUELLES

Le réseau d'infrastructures ferroviaires est relativement bien développé sur et autour de l'agglomération agenaise. Il s'organise principalement selon une structure en étoile, centrée sur la gare voyageurs d'Agen, et comprend également des tronçons peu ou non utilisées.

- **Les infrastructures utilisées**

L'étoile ferroviaire agenaise, est constituée de quatre branches :

– Les branches Bordeaux - Agen et Agen - Toulouse – Narbonne
Ce sont des lignes à double voie, électrifiées en 1.500 volts, qui acceptent une vitesse maximale autorisée de 160 km/h et de 130 km/h sur le secteur d'Agen.
Cette voie est le support actuel de trafics TGV, Grandes Lignes, TER et Fret.
Elle traverse les communes d'Agen, Boé, Bon-Encontre, Colayrac-Saint-Cirq, Lafox et Saint-Hilaire-de-Lusignan

– La branche Agen - Périgueux.
Il s'agit d'une ligne à voie unique, non électrifiée, qui accepte une vitesse maximale de 100 km/h, avec toutefois des ralentissements à 70 km/h. A vocation de trafics régionaux, elle se trouve actuellement dans un état dégradé.
Cette voie traverse les communes d'Agen, Bajamont, Bon-Encontre et Pont-du-Casse

– La branche Agen - Auch.
Cette branche n'est plus en service pour les trains de voyageurs. Seul subsiste aujourd'hui un trafic très ponctuel de fret (céréales) depuis des silos implantés le long de la voie. Les trains sont obligés de circuler lentement à cause du mauvais état de la voie.
Cette voie traverse les communes de Boé, Sauveterre-Saint-Denis, Layrac et Astaffort

- **Les infrastructures non utilisées**

– Le secteur Est du centre de l'agglomération accueille des tronçons ferroviaires non exploités. Il s'agit notamment d'embranchements qui desservent le Marché d'Intérêt National, la zone industrielle de Boé et le centre technique d'agglomération.
L'Agglomération d'Agen paye chaque année une redevance à Réseau Ferré de France afin d'assurer l'entretien minimum de ces voies en vue d'une possible réutilisation ultérieure.

– En dehors du territoire de L'Agglomération d'Agen, la Région Aquitaine pousse à la réouverture du petit tronçon de 10 kilomètres compris entre les communes de Penne-d'Agenais et de Villeneuve-sur-Lot, raccroché à la ligne Agen - Périgueux. Ce projet est inscrit au Schéma Régional des Infrastructures Terrestres (SRIT).

B. L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE ACTUELLE

Agen est desservi en moyenne par 52 trains de voyageurs journaliers (jours ouvrés), dont 29 T.E.R., 11 trains Grandes Lignes et 12 TGV.

– La ligne Agen – Bordeaux propose en moyenne 26 trains journaliers (jours ouvrés), dont 14 du réseau TER Aquitaine (11 effectuant le trajet complet jusqu'à Bordeaux), 6 du réseau TGV et 6 du réseau Grandes lignes.
En 2008, la liaison TER Entre Agen et Bordeaux a représenté 96,7 millions de voyageurs x km, soit une progression de 36,4 % par rapport à 2004, suivant en cela le développement du cadencement des trains depuis 2005. Elle constitue aujourd'hui la liaison TER la plus fréquentée de la région.

– La ligne Agen – Toulouse propose en moyenne 18 trains journaliers (jours ouvrés), dont 7 du réseau TER Midi-Pyrénées, 6 du réseau TGV et 5 du réseau Grandes lignes.
En 2008, la liaison TER Entre Agen et Toulouse a représenté 38,8 millions de voyageurs x km.

– La ligne TER Aquitaine Agen - Périgueux propose en moyenne 8 trains par jour, dont 4 effectuant le trajet complet jusqu'à Périgueux.
Cette liaison représente 11,4 millions de voyageurs x km en 2008, soit une progression de 8,6 % depuis 2004. Elle est handicapée par la mauvaise qualité de la ligne et sa vitesse commerciale (2h00 à 2h10 de trajet entre les deux villes).

L'amélioration des dessertes de niveau national et régional croisant le territoire de l'Agglomération d'Agen, repose sur l'amélioration des infrastructures et de l'offre actuelles en lignes interurbaines, mais également sur leur insertion dans le réseau ferroviaire à grande vitesse afin d'offrir une accessibilité de qualité à Bordeaux, Toulouse et Paris, mais également vers la Méditerranée et l'Espagne.

Actuellement, le handicap du réseau ferré régional réside dans l'absence de raccordement réel au réseau à grande vitesse, en cours au niveau de Bordeaux.
En effet, si Agen est actuellement desservi par le TGV, le raccordement réel au réseau à grande vitesse ne sera effectif qu'avec la mise en œuvre d'une véritable Ligne à Grande Vitesse (LGV), dont le projet sur l'axe Bordeaux – Toulouse a atteint aujourd'hui ses étapes finales d'études et de décisions ministérielles.

C. LA GARE D'AGEN ET LE POLE MULTIMODAL

- **Positionnement et rôle de la gare d'Agen**

La gare d'Agen, située à proximité immédiate du centre-ville, est la seule gare ferroviaire en activité sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, la plus proche se situant à Pont du Casse.

On estime qu'environ 1,3 millions de personnes fréquentent annuellement le bâtiment voyageur, soit 3.500 par jour, sans compter les accompagnants, les agents et les personnes fréquentant uniquement la presse ou le restaurant qui jouxte le bâtiment. Sur l'ensemble de ces voyageurs, on estime qu'environ un tiers sont des utilisateurs du TGV.
Il est à noter que la gare d'Agen ne subit que de très peu les effets de la saisonnalité (légère baisse estivale).

Cette fréquentation ferroviaire est complétée par les utilisateurs des lignes de bus ou de cars tous publics, ainsi que les scolaires qui effectuent à la gare une rupture de charge vers le réseau ferré ou vers le réseau de bus urbain.
En effet, la gare d'Agen constitue également un pôle routier important, puisque de nombreuses lignes urbaines ou interurbaines y transitent ou y effectuent leur terminus.

La gare d'Agen, 2ème de la région Aquitaine par sa fréquentation, constitue ainsi un lieu de convergence de nombreuses personnes se déplaçant aussi bien vers l'extérieur qu'au sein de l'agglomération, ainsi qu'un pôle de transfert rail-route important, notamment pour une population scolaire et d'actifs.

Ce rôle majeur dans le fonctionnement des déplacements à l'échelle de l'agglomération et du département, et les dysfonctionnements qui affectent actuellement le site de la gare, ont conduit l'Agglomération d'Agen et ses partenaires (Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général du Lot et Garonne, SNCF, RFF) à mettre en œuvre sa restructuration, dans un objectif de création d'un véritable pôle d'échanges multimodal.

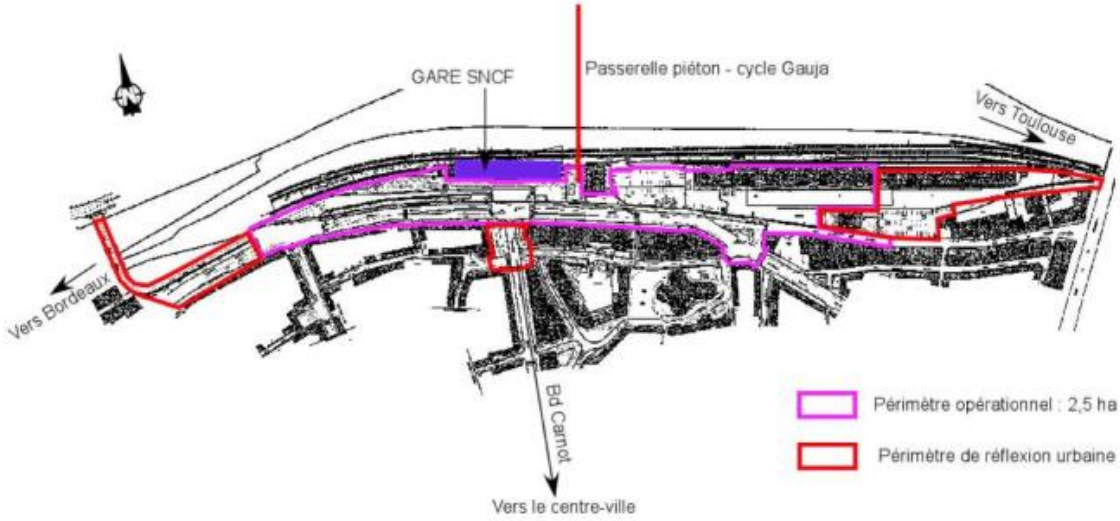
Cette décision a été concrétisée par :

- une inscription de l'opération de renforcement du pôle d'échanges d'Agen dans le Contrat de projets Etat-Région (CPER) 2007 – 2013,
- la signature d'une Convention le 20 Juillet 2007 entre les différents partenaires,
- la définition en 2008 d'un programme pour l'aménagement des espaces publics et la construction d'un bâtiment multimodal, lequel a débouché sur le choix d'un projet.
- le démarrage des travaux en 2010, avec en premier lieu la destruction du bâtiment Sernam, remplacé par un parking relais transitoire.
- l'engagement des travaux de l'espace gare en 2012-2013;
- son inauguration en janvier 2014.

- **Les composantes du projet de pôle multimodal de la gare**

(source : étude de programmation pour l'aménagement du pôle multimodal)

Les périmètres d'intervention



Le programme initial prévoyait deux périmètres :

- Le périmètre d'opération du pôle multimodal proprement dit, couvrant environ 2,5 hectares, se développant autour du bâtiment voyageurs, en intégrant les espaces de parkings et de voiries, ainsi que des bâtiments ou infrastructures voués à la destruction ou à la reconfiguration (bâtiment SERNAM, accès passerelle).
- Un périmètre de réflexion urbaine, intégrant les interfaces majeures avec la ville (boulevards Scaliger, Carnot, Dumon, passerelle piétonne Gauja) ainsi que des terrains susceptibles d'être mobilisés dans le moyen ou long terme (notamment des propriétés SNCF/RFF).
  Ce périmètre de réflexion constitue le lien avec le projet "cœur battant" de la Ville d'Agen, puisqu'il repositionne le site du pôle multimodal en tant *porte d'entrée* nord de la ville, à proximité immédiate du canal et du centre ancien.

Le projet "Espace Gare" était ainsi composé de deux axes :

- La création d'une gare routière adaptée aux attentes des bus et des usagers ainsi que la rénovation de la gare ferroviaire dans l'optique, notamment, de la liaison avec la rive gauche.
- La remise en état de la voirie et des trottoirs (boulevards Scaliger et Dumon) pour un espace plus sécurisé, notamment aux abords des établissements scolaires Ste Foy et Scaliger mais aussi des commerces.

Les réalisations effectuées intègre ainsi :

- un bâtiment multimodal de 750 m², regroupant les services associés aux différents modes de transports collectifs et les services complémentaires (location de véhicules, parking vélos sécurisé, exploitation du parking VL …),
- le réaménagement et la mise en valeur des espaces d'accès et de circulations : parvis, boulevard et carrefours, accès passerelle Gauja (ascenseur), espace vert
- côté Ouest de la gare, le réaménagement de la gare routière avec 11 quais
- côté Est, la création d'un parking de 350 places côté Est de la gare, avec à terme une solution en superstructure privilégiée et la constitution d'une véritable façade urbaine.

Illustrations du pôle multimodal de la gare

Le nouveau site multimodal et le parvis de la gare et boulevard réaménagés

Plan de composition d'ensemble et d'aménagements du parking ouest

D. LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX - TOULOUSE

- **Rappel du contexte et des composantes du projet**

Les communes de Brax, Caudecoste, Colayrac-Saint-Cirq, Estillac, Le Passage, Moirax, Roquefort, Sainte-Colombe-en-Bruilhois et Sérignac-sur-Garonne sont directement concernées par les emprises destinées à la réalisation de la future ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux – Toulouse.
Cette nouvelle voie est intégrée dans le programme du Grand Projet Ferroviaire du Sud-ouest, qui englobe également regroupe l'embranchement Bordeaux – Dax, et le tronc commun de relation entre ces deux lignes au sud de Bordeaux.

L'agglomération agenaise est ainsi concernée par la branche LGV Bordeaux – Toulouse, prévue en première phase du projet GPSO, laquelle doit permettre de répondre à quatre objectifs :

- assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris, en améliorant la compétitivité du rail,
- faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et rapprocher Toulouse et Bordeaux ; Les temps de trajets envisagés sont de 40 minutes entre Agen et Bordeaux, 1 heure entre Bordeaux et Toulouse, et 3h10 entre Toulouse et Paris,
- diffuser l'effet de la grande vitesse aux territoires situés entre Bordeaux et Toulouse, en assurant notamment la desserte d'Agen,
- libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et du fret.

Consciente des impacts d'un tel aménagement sur son territoire, et des interrogations naturellement suscitées, **l'Agglomération d'Agen avait retenu depuis le début 2013 un certain nombre de résolutions visant à anticiper au mieux la mise en œuvre de ce projet** :

- Accompagner l'ensemble des communes concernées, dans la réalisation d'études techniques d'optimisation du profil en long du tracé et la production d'un mémoire technique pertinent et crédible qui sera versé à la commission d'enquête,
- Accompagner à parité financière la commune de Layrac pour la réalisation d'une étude d'un tracé alternatif limitant l'impact de la LGV sur le bourg historique,
- Accompagner les riverains du projet et les communes pour les informer de leurs droits et des démarches qui sont à leurs dispositions. Cette mission permettra également de les aider à formuler et exprimer leurs observations pendant l'enquête publique.

Le tracé définitif des lignes à grande vitesse Bordeaux ‑ Toulouse et Bordeaux Dax a été arrêté par décision ministérielle le 23 octobre 2013, avec un objectif de mise en service à l'horizon 2024.

Dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par la LGV a été réalisée conformément aux articles L.122-15 et L123-14 du Code de l'Urbanisme.

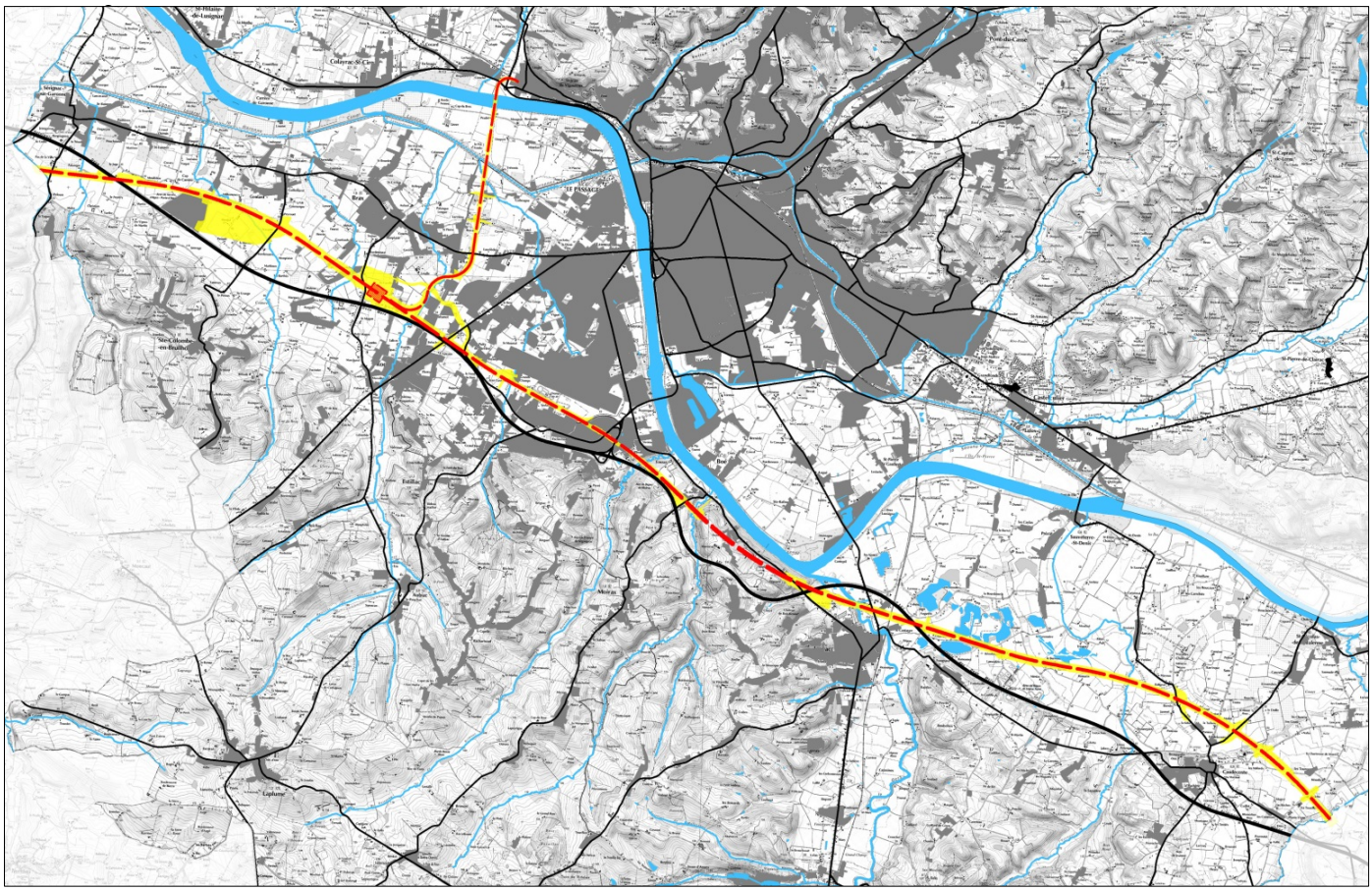
Ces projets ont été soumis à enquête publique du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014, à la suite de quoi la Commission d'enquête a émis un avis défavorable en mars 2015.

Après décision ministérielle, un décret n°2016-738 du 2 juin 2016 a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux Toulouse et Bordeaux-Dax, y compris donc les tronçons intéressant l'Agglomération d'Agen.

Les options retenues par le Comité de Pilotage GPSO le 11 janvier 2010 pour la traversée et la desserte de l'agglomération agenaise, confirmées et précisées par la suite dans les études de définition, sont les suivantes :

- Définition d'une voie nouvelle, inscrite en rive gauche de la Garonne
- Réalisation d'une gare nouvelle en rive gauche, dont la localisation est prévue sur Brax,
- Réalisation d'une nouvelle interconnexion TER entre la future gare TGV et la gare centrale d'Agen ; cette interconnexion fait l'objet d'un fuseau d'étude complémentaire, comprenant une traversée de la Garonne au droit du secteur de Camelat (Colayrac-St-Cirq) et un raccrochement au réseau TGV.

Emplacements réservées (en jaune) du projet LGV-GPSO et tracé (en rouge) déclaré d'utilité publique



Impacts prévisibles ou potentiels

Les impacts du projet LGV sur l'agglomération agenaise et l'Agglomération d'Agen sont potentiellement multiples :

– **Des impacts fonciers et environnementaux**

La réalisation d'un projet de ce type aura des impacts directs et indirects sur les espaces naturels, agricoles ou urbains traversés ou bien longés par les infrastructures. La localisation précise de ces infrastructures et les mesures compensatoires restent toutefois à définir.

Les besoins d'emprises estimés par RFF sont d'environ 100 mètres de large, tant pour les acquisitions que pour les travaux, auquel s'ajoutent ponctuellement des équipements ou aménagements particuliers élargissant les emprises consommées (rétablissement de voiries, plateforme de travaux, équipements techniques).

Sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, sont concernées les communes de Brax, Caudecoste, Colayrac-Saint-Cirq, Estillac, Layrac, Le Passage, Moirax, Roquefort, Saint-Nicolas-de-la-Balerme, Sainte-Colombe-en-Bruilhois et Sérignac-sur-Garonne.

Il est à noter que depuis la publication de l'arrêté préfectoral de prise en considération du 26 octobre 2010, un sursis à statuer peut être opposé aux demandes d'autorisation de travaux, de constructions ou d'installations situés à l'intérieur du fuseau d'environ 500 mètres de large centré sur le tracé de la LGV.
Cet arrêté préfectoral du 26 octobre 2010 a été suivi d'arrêté préfectoraux modificatif du 25 février 2014 et du 12 décembre 2016

– **Des impacts sur le fonctionnement des déplacements sur l'agglomération**

L'effet direct de la réalisation de la LGV sera de libérer des capacités de circulation sur la ligne Bordeaux - Toulouse actuelle :

- pour les liaisons interurbaines TER entre Agen et les villes proches, auxquelles s'ajoute la connexion nouvelle avec la gare TGV, ce qui renforcera le rôle majeur du pôle multimodal de la gare d'Agen à l'échelle des mobilités d'agglomération et départementales,
- pour le fret et ainsi les possibilités de report des trafics de marchandises vers le fer, dès lors que sont proposées des conditions d'infrastructures locales (plateforme d'échanges) et économiques (présence d'opérateurs fret, coûts concurrentiels par rapport au mode routier) adaptées.

Par ailleurs, une gare TGV constitue un pôle attractif et générateur de déplacements, vers lequel les fluidités d'accès doivent être assurées. Il s'agit ainsi d'anticiper ses implications sur l'organisation et les fonctionnements routiers, y compris sur le territoire de l'Agglomération d'Agen qui concentre la majeure partie des habitants et emplois de l'agglomération agenaise.

– **Des impacts économiques**

L'arrivée de la LGV et l'implantation d'une nouvelle gare en rive gauche suscite de fortes attentes en termes d'implantation de nouvelles entreprises, de diversification ou de revitalisation de l'économie sur l'agglomération, notamment en ce qui concerne les activités tertiaires.

Deux types d'effets potentiels sont toutefois à distinguer :

- un effet de développement général sur le tissu économique local, en considérant que le TGV est un facteur de notoriété et un élément qui favorise les échanges humains. Compte tenu de la configuration urbaine actuelle de l'agenais, cet effet pourrait bénéficier plus particulièrement aux parties centrales de l'agglomération,
- un effet de développement "de proximité" autour de la nouvelle gare TGV, des équipements connexes (nouvelles interconnexions TER, …), ou bien de la gare centrale d'Agen.

Une étude réalisée en 2007 sur l'évaluation des impacts d'une gare TGV sur un territoire, met en évidence son rôle d'accompagnateur ou d'accélérateur de dynamiques économiques préexistantes, plutôt qu'un rôle moteur.
En termes d'implantation en zones économiques, cette étude pointe plus particulièrement comme facteur déterminant la combinaison entre TGV et présence d'un axe routier structurant.

C'est dans cette double logique de proximité avec le pôle d'échanges ferroviaire à grande vitesse et de réalisation de nouvelles grandes infrastructures routières (notamment de franchissement de la Garonne et d'échangeur autoroutier) que s'inscrit le projet de TECHNOPOLE AGEN GARONNE sur la Ste-Colombe-en-Bruilhois.

– **Des impacts sur les dynamiques urbaines et résidentielles**

La desserte de l'agglomération agenaise par la LGV devrait conforter sa position de ville moyenne proche de deux métropoles régionales.

Un des effets induits de cette position est une attractivité résidentielle sans doute renforcée, venant potentiellement concurrencer des marchés du logement bordelais et toulousain aujourd'hui tendus et qui ne cessent de s'étendre.

Le bassin agenais pourrait ainsi capter des résidents travaillant journellement sur ces grandes métropoles, accentuant ainsi la pression foncière locale et le renchérissement des prix des terrains.
Cette dynamique résidentielle potentielle, qui peut concerner un périmètre plus ou moins large autour du pôle urbain de l'agglomération, est à maitriser et à anticiper.

VII. LE TRANSPORT AERIEN

A. L'AEROPORT D'AGEN – LA GARENNE

L'aéroport d'Agen – la Garenne se situe à cheval sur les communes du Passage et d'Estillac, la majeure partie des installations actuelles se situent sur le territoire estillacais.

D'une emprise totale de 103 hectares, il dispose d'une piste d'atterrissage de 2 165 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur.
L'aéroport qui vient d'être certifié peut accueillir des porteurs d'une centaine de places et son emprise foncière et ses servitudes lui permettraient avec des équipements adaptés (en particulier l'élargissement de la piste) d'accueillir dans le futur les porteurs les plus courants.

La plateforme aéroportuaire est idéalement située à proximité d'un échangeur autoroutier et à proximité du centre-ville mais dont l'accessibilité nécessite quelque aménagement routiers.

Le propriétaire exploitant de cette infrastructure est le Syndicat Mixte pour l'Aéroport Départemental (SMAD) regroupant le Conseil Général du Lot-et-Garonne, l'Agglomération d'Agen, la Chambre de Commerce et de l'Industrie et la Chambre des Métiers.

L'activité tourne ainsi autour de quatre segments :

- la desserte régulière de Paris + avions d'affaires,
- la maintenance d'avions d'affaire depuis l'implantation de la société MAS en février 2008.
- la formation aéronautique,
- les aéroclubs locaux présents sur le site.

L'aéroport a pour vocation d'être un outil au service du développement économique par le désenclavement grâce au transport aérien qu'il offre au territoire, mais aussi par son potentiel d'accueil d'activité en lien avec l'aéronautique.
Son schéma de développement directeur lui permet d'accueillir de nouvelles activités pour compléter celles existantes dans les domaines suivants :

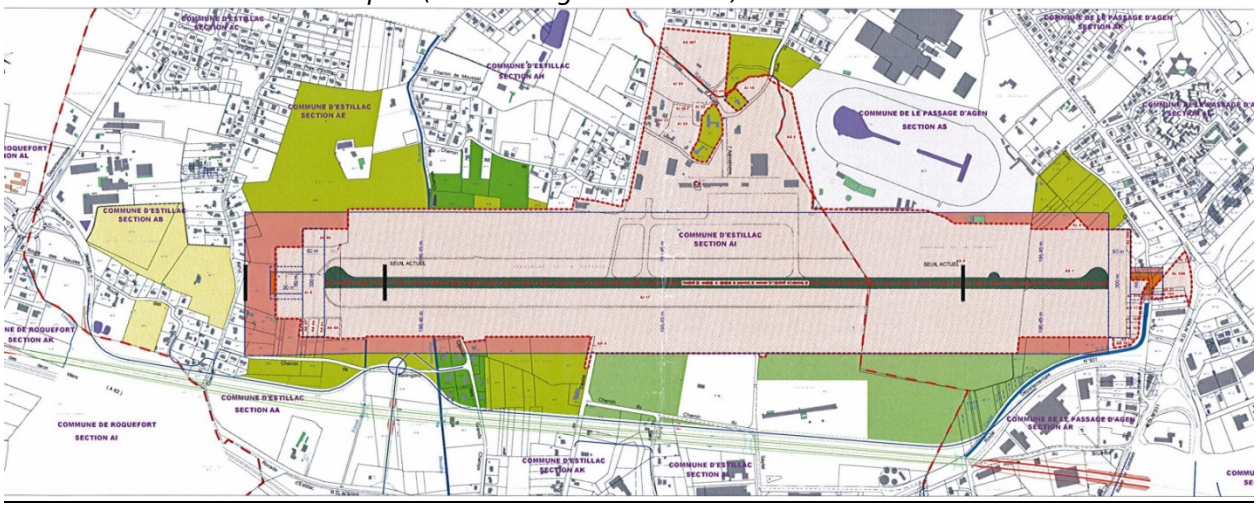
- Industrie et maintenance aéronautique ;
- Activité tertiaire dont la formation ;
- Activité de loisir ;

Le pôle aéronautique dans son ensemble emploie plus de 80 salariés et regroupe près d'un millier de membres pour la pratique des sports aéronautiques de loisir.

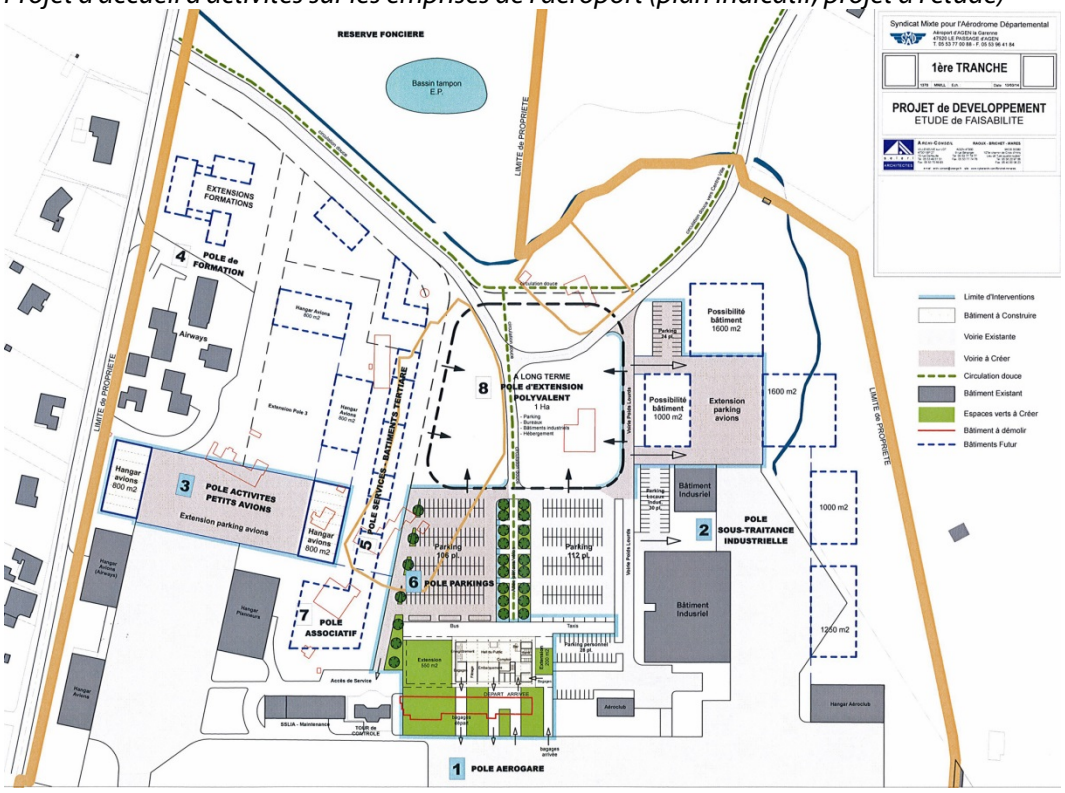
Le désenclavement du territoire est assuré par une ligne régulière entre Agen Paris et par une offre d'avion d'affaire permettant à répondre à tous les besoins.

Le trafic avions et passager est en croissance régulière avec plus de 40.000 passagers pour la ligne Agen-Paris, qui après une croissance de 8,5% en 2013 enregistre actuellement une croissance de plus 15% sur 2014.
En dehors de la ligne régulière, l'aéroport d'Agen enregistre plus de 35.000 mouvements d'avion par an (atterrissage et décollage).

Plan de zone sécurisée de l'aéroport (trames rouges sur la carte)



Projet d'accueil d'activités sur les emprises de l'aéroport (plan indicatif, projet à l'étude)



B. LES AUTRES LIAISONS AERIENNES

En dehors du territoire de l'agglomération agenaise, deux sites d'aéroports sont susceptibles d'assurer de liaisons aériennes passagers, nationales et internationales :

- En premier lieu, l'aéroport international de Toulouse-Blagnac, accessible en environ 1 heure depuis l'A. d'Agen. Avec plus de 6 millions de passagers en 2010, il s'agit du 4ème aéroport de province,

- L'aéroport international de Bordeaux-Mérignac accessible en environ 1h30 depuis l'A. d'Agen. Avec plus de 3,6 millions de passagers, il s'agit du 6ème aéroport de province.

VIII. LES CAPACITES DE STATIONNEMENT ET LEUR DIVERSIFICATION (VEHICULES ELECTRIQUES OU HYBRIDES, VELOS, MUTUALISATION)

A. CADRE GENERAL D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

La politique de stationnement constitue l'un des enjeux important en matière d'organisation des déplacements puisqu'elle est implicitement liée aux grands objectifs que sont la maîtrise de l'usage de la voiture, de développement des transports collectifs, d'aménagement de la voirie, de gestion des transports de marchandises, et de cadre de vie.

Dans cette logique, **la question du stationnement est transversale puisqu'elle influence fortement le choix modal**. De la cohérence de la politique de stationnement mise en place dépend donc pour une très large part le succès des autres actions en matière d'accès aux zones denses.

D'après les éléments fournis par l'ouvrage *Mobiscopie* (édité par le GART), pour 75% des habitants des zones urbaines le stationnement constitue un problème assez ou très important devant celui des transports collectifs.
Pour une très nette majorité de la population les conditions de stationnement se dégradent. On soulignera cependant que ces opinions peuvent être très variables selon le quartier et les problèmes de stationnement sont généralement perçus avec plus d'acuité dans les centres villes.
Enfin, 40% à 60% des urbains s'opposent à la limitation du stationnement dans le centre-ville. Parallèlement, une grande majorité d'entre eux sont favorables à la construction et au développement de parcs relais.

Au-delà du constat de la forte sensibilité politique du sujet, on rappellera **le caractère très subjectif de la perception des problèmes de stationnement, selon le lieu et l'usage qui en est fait**.

Dans les secteurs résidentiels, les exigences apparaissent particulièrement élevées, notamment dans les zones de moindre pression : les résidents souhaitent pouvoir se garer au plus près de leur domicile et si possible gratuitement. La tolérance à la marche est ainsi quasiment nulle et aucun aménagement n'est en mesure d'apporter de véritables solutions.

Pour les actifs, la problématique est différente, la principale contrainte étant la gratuité ; le temps de recherche de place, voire la distance à parcourir à pied, devient ainsi secondaire.

Enfin, **pour les usagers** des services et commerces de centre-ville, c'est-à-dire dans la zone de plus forte pression, il est généralement admis de payer sa place de stationnement et la tolérance vis-à-vis de la marche à pied s'élève fortement. En assurant une bonne rotation et des capacités suffisantes, la collectivité peut aisément apporter des réponses à ces besoins.

La principale difficulté vient du fait que sur les mêmes sites, les usages se chevauchent et que les usagers peuvent être successivement actifs, résidents et chalands, adaptant leurs comportements mais aussi leurs exigences au gré de leurs besoins.

B. L'OFFRE ACTUELLE DE STATIONNEMENT ET SA GESTION

- **La commune d'Agen**

Seule la ville d'Agen dispose d'une politique de gestion globale et tarifée du stationnement.
Le plan de gestion mis en place par la municipalité couvre l'ensemble du cœur urbain, soumis à des pressions fortes et diverses, tant résidentielles que liées aux actifs et aux usagers des services ou commerces.

L'offre globale recensée sur les zones du centre-ville élargi d'Agen (entre Canal, Garonne, voie ferrée, Boulevard de la Liberté, avenue Michelet et les rues adjacentes – cf. plan page suivante) représente plus de 6.000 places de stationnement licites, dont :

- 1600 places dans 4 sites de stationnements existants (Carnot-Lafayette -221 places, Marché -561 places, Reine Garonne -240 places, Gare d'Agen en surface -533 places),
- 1840 places sur voirie payantes en zone orange et verte
- 1370 places sur voirie en zone verte (durée limitée)
- 470 places sur voirie en zone orange (durée limitée)
- une offre gratuite importante, notamment le long de l'avenue Gambetta

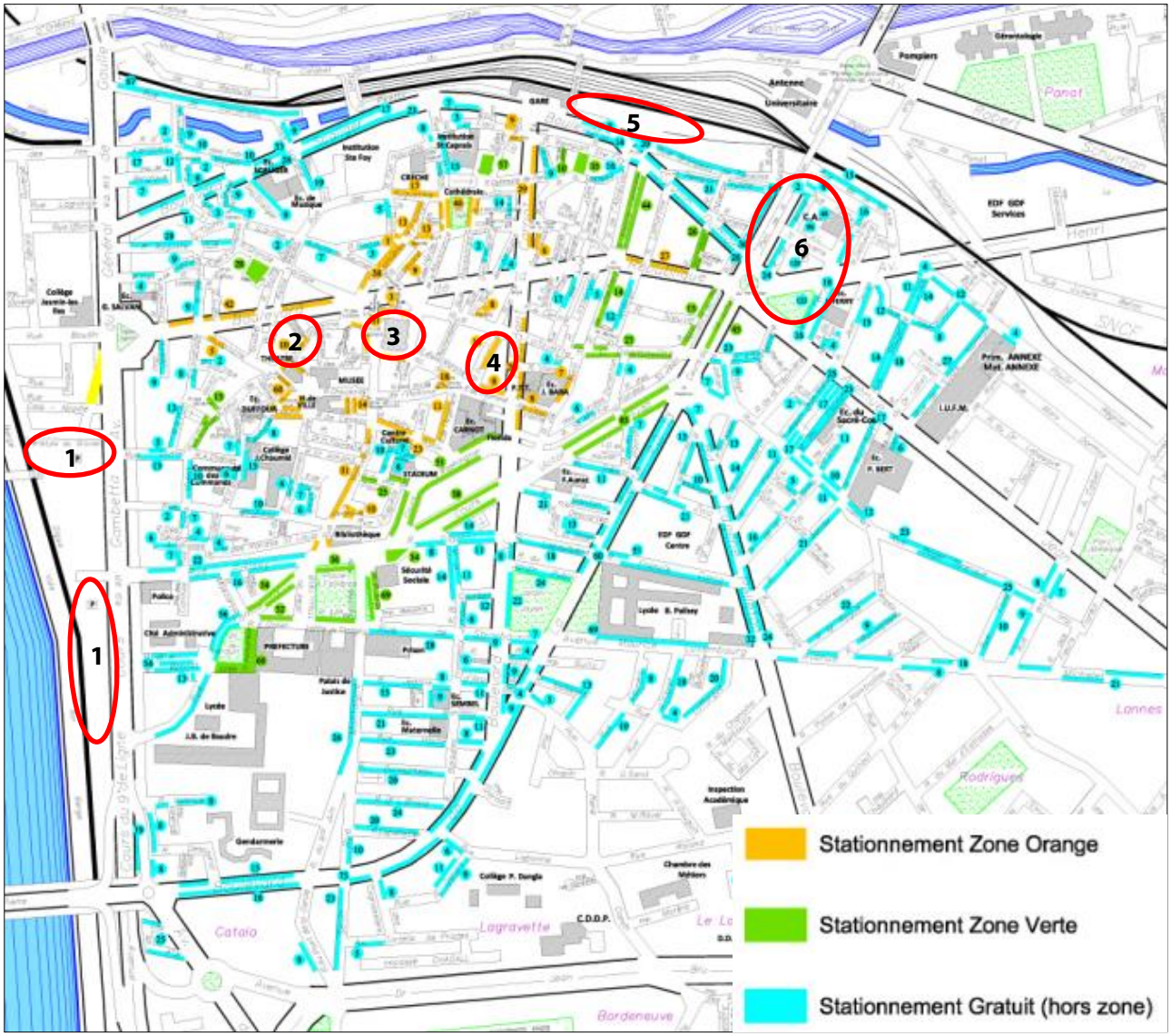
Les principaux sites d'offre de stationnement sont :

- Le Gravier (475 places gratuite), très bien positionné en entrée sud du centre,
- Le secteur de la Place du 14 juillet (près de 400 places gratuites au total), également très bien positionné aux abords est du centre ancien
- Le Marché-parking, ouvrage proposant 561 places à proximité immédiate du Bld de la République,
- le parking de la Gare (350 places au nord du centre).

Les enquêtes et études réalisées en 2009, 2014 et 2016 mettent en évidence les points suivants :

- Une forte occupation de la voirie en journée sur le rues les plus centrales, mais une faible rotation
- Une tendance à la saturation de la voirie sur le quartier au Sud du parking Gare et autour de la place du Pin
- une saturation principalement par la gratuité du stationnement alors en vigueur mais non lié à un déficit de l'offre à proprement parler,
- un taux de respect du stationnement payant faible, malgré les dispositions prises pour mieux cibler les contrôles réalisés,
- une tarification horaire qui se démarque des pratiques courantes des villes, qui veulent que le stationnement en ouvrage soit moins cher que le stationnement sur voirie,
- Sur les parkings en ouvrage (hors gare d'Agen), une occupation « type » forte en journée, de l'ordre de 80% en moyenne pondérée sur l'ensemble des trois parkings avec des disparités entre parkings, mais qui ne sature pas l'offre (environ 200 places disponibles). 500 abonnements sont souscrits sur l'ensemble des trois parkings.
- Pour le parking Gare d'Agen, un site dont la capacité a évolué depuis son ouverture en 2010, et qui foisonne de multiples usages (voyageurs, courses en centre-ville, marché du Pin, résidents, loueurs, professionnels, cinéma). Un parking occupé à environ 67% en moyenne, avec des pics d'occupation l'après-midi (78% d'occupation) et une sous-occupation marquée en soirée et la nuit (environ 50%)

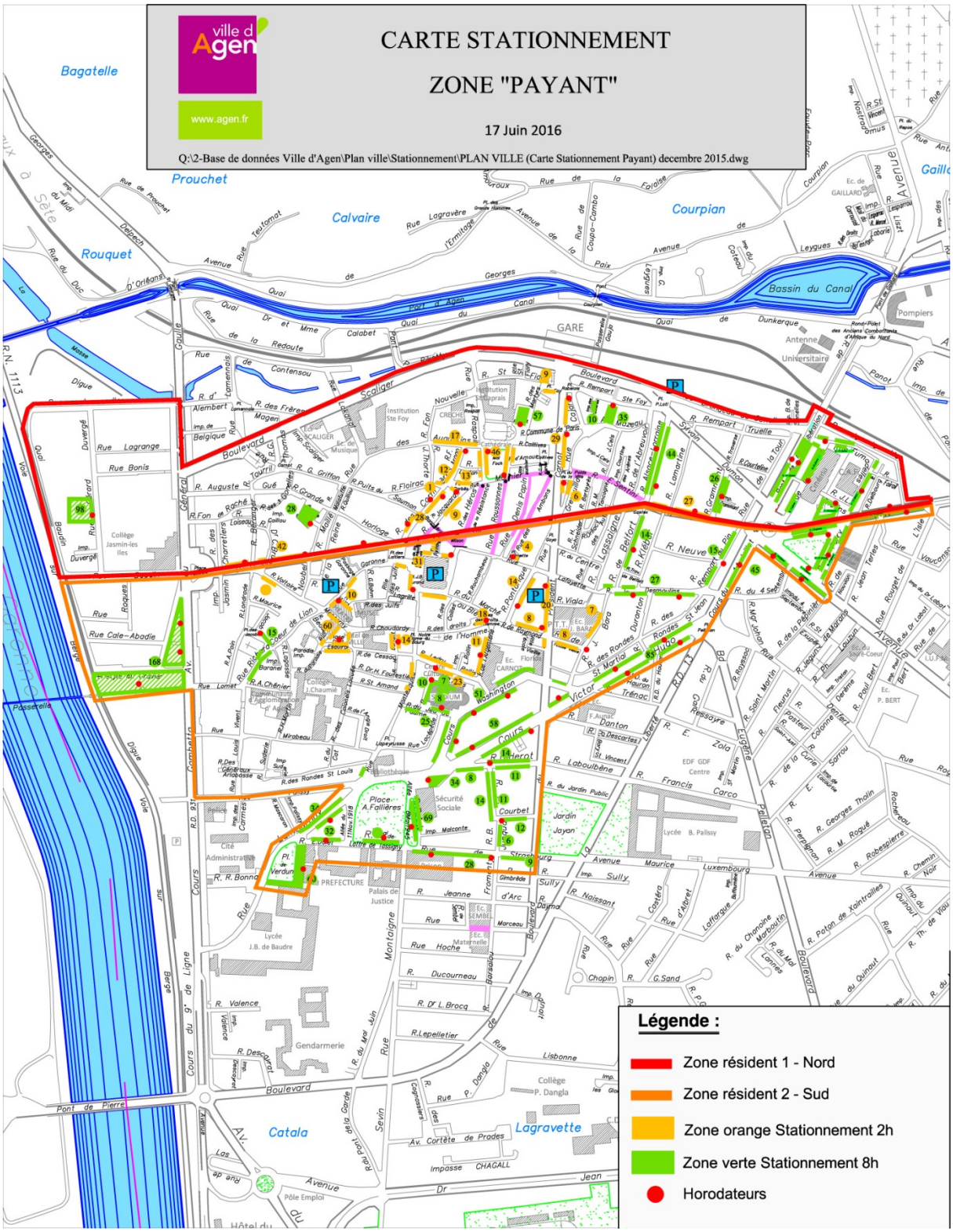
Localisation et capacités des zones de stationnement sur voirie du centre-ville d'Agen (analyse effectuée avant modification des zones réglementaires)



Principaux sites de stationnements : 1. Le Gravier ; 2. parking Reine Garonne 3. Marché – parking ; 4. Parking Carnot Lafayette ; 5. parking de la gare ; 6. place du 14 juillet

Synthèse de l'offre et de l'occupation dans les ouvrages de stationnement d'Agen

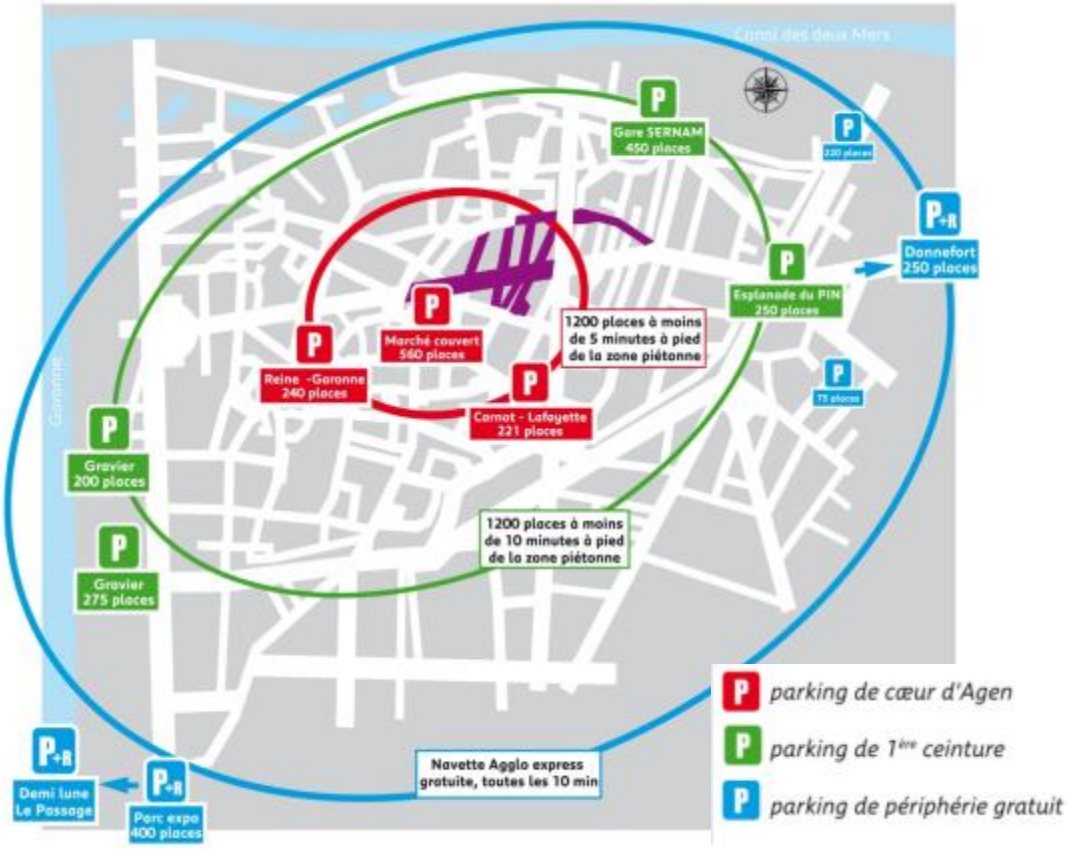
	Offre	Occupation type en journée	Fréquentation horaires - total 2014	Nombre moyen abonnés	Taux de rotation
Carnot-Lafayette	221	90 à 100%	165 777	68	2,6
Marché	561	80%	209 930	501	2,7
Reine-Garonne	240	60 à 70%	39 759	94	0,6
Gare	533	67%	253 071	338	2,3


CARTE STATIONNEMENT
ZONE "PAYANT"
17 Juin 2016
Q:\2-Base de données Ville d'Agen\Plan ville\Stationnement\PLAN VILLE (Carte Stationnement Payant) decembre 2015.dwg
www.agen.fr
Légende :
Zone résident 1 - Nord
Zone résident 2 - Sud
Zone orange Stationnement 2h
Zone verte Stationnement 8h
Horodateurs

En synthèse de l'étude engagée par l'Agglomération en vu de la création et du dimensionnement d'un nouveau parking en ouvrage à la gare d'Agen, il était relevé les conclusions suivantes :

- L'absence de projet impactant l'offre de stationnement hormis le passage en payant d'une partie de l'offre gratuite autour de la place du Pin.
- L'état actuel de l'offre permet de répondre à la demande en l'état.
- Cependant, suivant les projets retenus (GPSO, implantation de commerces et logements sur le boulevard Carnot), une évolution de la demande sera à envisager et la réponse à ces besoins à organiser. Le parking de la gare requalifié pourra dans ce cadre représenter une solution de report privilégiée.
- Dans une démarche en cours de revalorisation de l'ensemble du centre-ville, la construction du parking améliore la qualité de service et d'accueil en centre-ville en apportant une nouvelle offre compacte et proche du centre-ville, répondant ainsi à des usages qui s'expriment déjà.
- Un renouvellement d'ensemble des actions sur le stationnement sur voirie (contrôle, verbalisation) pourra permettre d'organiser un report vers le nouvel ouvrage.
- Face aux incertitudes quant à la réalisation des projets à l'étude, il peut être pertinent de réfléchir à une construction en decking, évolutive, qui permette de s'adapter en cas de réalisation de la LGV.

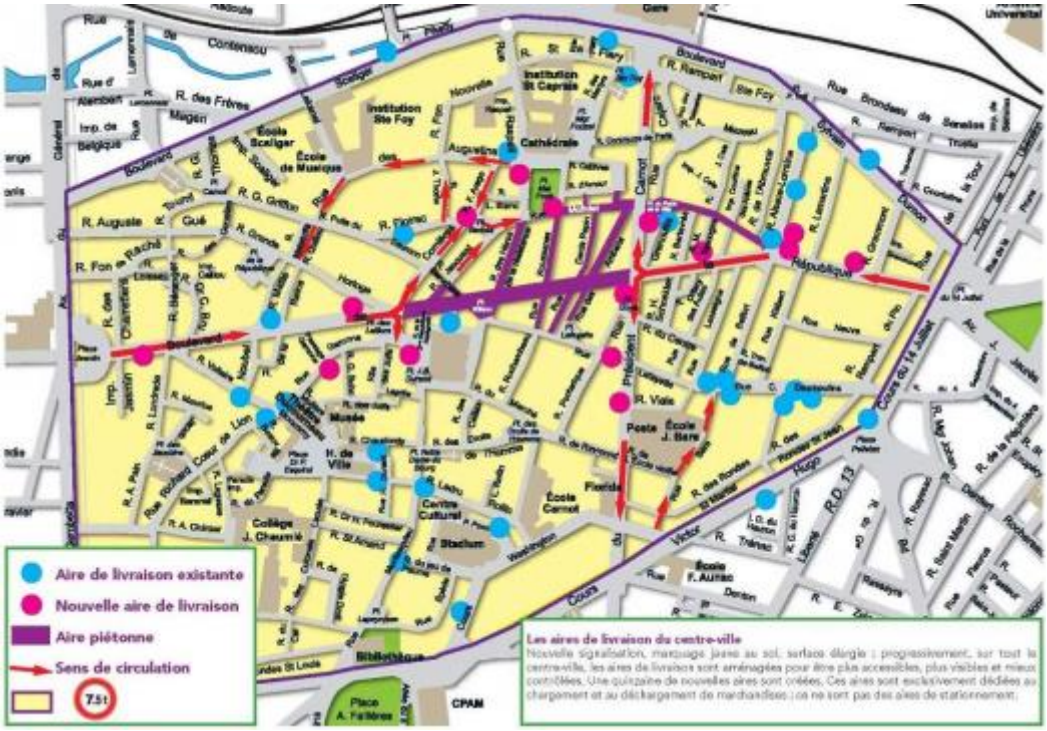
Principe de plan de stationnement sur le centre-ville d'Agen



Une nouvelle réglementation des livraisons sur le centre-ville d'Agen est entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Elle fixe des horaires de livraison autorisées du lundi au samedi de 6h30 à 10h30 et de 19h à 21h.
En dehors de ces créneaux, les arrêts sur la voie publique sont interdits et les livraisons express contractuelles doivent se faire exclusivement sur les aires de livraisons.

La circulation des poids lourds d'un poids total autorisé en charge excédent 7,5 tonnes est interdite à tout moment dans la zone définie par ce règlement.

Plan de réglementation des livraisons de marchandises dans le centre d'Agen



Concernant les possibilités de mutualisation de l'offre publique de stationnements sur Agen, et plus particulièrement son centre-ville, on peut donc constater que :

- Cette mutualisation a déjà cours sur le parking de la gare, qui constitue un espace de foisonnement de divers usages urbains, publics et potentiellement privés (via de possibles conventions passées avec la collectivité et/ou l'exploitant). Elle pourrait être développée dans le cadre du projet de nouvel ouvrage à créer ;
- Cette mutualisation pourrait à priori être mise en œuvre sur les 3 autres ouvrages de stationnements, notamment à destination des résidents alentours, dans la limite des taux d'occupation (proche des 100% sur Carnot-Lafayette), et à condition de déplafonner le nombre d'abonnements.

- **Les autres communes de l'Agglomération**

Dans les autres communes, les principaux sites de stationnements publics sont généralement associés aux équipements collectifs centraux (mairies, écoles, complexes et salles de sports, …) et aux places principales des villes et bourgs.

Les offres globales sur ces sites sont évaluées pour chacune des communes, entre 20 et 260 places de stationnements publics licites, hors sites de parkings relais (cf. chapitre suivant).

Exemples de sites importants de stationnements publics à l'échelle des communes

L'aire de stationnement voitures et cars face au Collège de la Rocal à Bon-Encontre

Le parking de l'espace Mitterrand à Boé, au terminus de la ligne G du réseau Transbus

La place - aire de stationnement centrale du bourg de Sauvagnas

Le vaste espace public en liaison avec la mairie et les équipements sportifs à St Hilaire de Lusignan

Les problématiques de stationnement automobile se posent ici avec moins d'acuité que pour la commune-centre. Elles se limitent généralement à des insuffisances ponctuelles au niveau des secteurs de commerces et de services de centres-villes, les grands sites commerciaux périphériques et d'équipements étant à priori suffisamment desservis.

On peut noter toutefois :

- des problèmes de respect des zones bleues sur Le Passage (seule commune en dehors d'Agen où ce dispositif est mis en place) aux abords du Pont de Pierre, du fait d'automobilistes rejoignant le centre d'Agen et voulant éviter les encombrements du pont,
- un déficit d'aires de stationnement le long de la RN21 dans le bourg à Layrac, auxquels doivent répondre des projets envisagés par la commune, ainsi que localement dans certains centre-bourgs denses (Ste Colombe, Aubiac, Sérignac, Laplume,…) au regard de la faiblesse des possibilités de stationnement résidentiel,
- un manque de stationnements aux abords de certains sites d'équipements ou de loisirs en cas de fortes affluences, tels que le site du parc de Montalembert aux abords du canal à Boé, le site d'équipements du village de Bajamont,
- des pratiques d'intermodalité et de covoiturage qui surchargent localement certains sites, notamment le parking de l'échangeur.

C. LES SITES DE PARKINGS D'INTERMODALITES

On convient de distinguer deux types d'équipements :

- **Les parkings relais et intermodaux "officiels"**, c'est à dire des sites clairement affectés à cet usage en relation avec les réseaux de transports collectifs :
  - le PR Parc des Expositions : parking de 400 places sur le site du Parc (espace loué),
  - le PR Donnefort : parking de 250 places sur le site d'activités de Donnefort (utilisation d'un espace libre sur parcelle propriété C.A. d'Agen)
  - le PR Demi-Lune : parking sur un site de centre commercial (occupation gratuite d'un parking privé).
  - le PR à Pont du Casse (face mairie),
  - le PR parking payant de la Gare (350 places - ancien site Sernam).

  Ces sites offrent à priori, selon les constatations sur place, des capacités suffisantes et des marges d'acceptations de nouveaux usagers.

  L'espace aujourd'hui affecté au **parking-relais Agglo express de Donnefort** pourrait être remis en cause, du fait de la mise en œuvre de l'avancement de la ZAC de développement et de restructuration sur ce site.

- **Les sites à usage "de fait" de parking-relais ou de covoiturage**, en raison de leur positionnement favorable en entrée du centre d'agglomération et/ou en bout de lignes de transports.
  Plusieurs sites semblent répondre à ce type d'usage, notamment :
  - le parking de l'échangeur de l'A62 sur la commune du Passage (nouveau site actuellement en travaux à proximité immédiate)
  - les parkings de centre-ville de Bon-Encontre,
  - les parkings publics de l'espace Cancelles à Boé,
  - le parking du Rugby à Layrac.
  - des aires ou rues "sur-occupées" dans certaines communes aux entrées de l'agglomération (Sérignac, Astaffort, Lafox, …).

  On constate depuis plusieurs années un développement des pratiques de covoiturage, tant en entrée qu'en sortie de l'agglomération, favorisées en cela par la mise en place de réseaux organisés mettant en relation les automobilistes (cf. la plateforme internet "*covoiturage47*").

  Ce développement occasionne des effets de saturations sur les sites de parkings les plus recherchés, notamment celui de l'échangeur de l'A62, et semble également générer localement des demandes d'aménagement de sites adaptés à cet usage.

Les sites de parkings-relais et de covoiturage

Parking relais
Parc des expositions

Parking relais
Donnefort

Parking relais
Demi-lune

Parking intermodal de la Gare

Parking de l'échangeur de l'A62

D. LES STATIONNEMENTS POUR VEHICULES HYBRIDES OU ELECTRIQUES ET DE VELOS

La besoin de développement de l'accès à des bornes de recharges pour véhicules électriques et hybrides s'inscrit dans un contexte national favorable au développement des mobilités alternatives en France :

– Une volonté de développement du véhicule électrique en France

Au vu de la montée conjuguée des prix des carburants, de la volonté de la communauté internationale de réduire les impacts du changement climatique et de la pollution atmosphérique, l'Etat français a souhaité donner une impulsion nouvelle au véhicule électrique avec le lancement d'un plan national en 2009 qui visait un objectif de 400 000 véhicules électrique ou hydrides en 2015. Les collectivités territoriales s'emparent aujourd'hui de la question et souhaitent définir les orientations sur leurs territoires.

– La nécessité de développer des bornes de charges sur l'espace public

Le développement de la mobilité électrique doit s'accompagner par la présence de bornes sur l'espace public afin d'assurer à l'utilisateur une recharge possible pour l'ensemble de ses trajets. L'Etat a souhaité appuyer l'équipement des territoires et a mis en place un Appel à Manifestations d'Intérêts destiné à financer les équipements en la matière.

Sur les espaces privés, les aménageurs et constructeurs doivent aujourd'hui mettre 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.

Sur les espaces publics, l'installation de ces bornes dépend des collectivités et de leurs opérateurs.

Selon les données disponibles, il n'existerait sur le territoire de l'Agglomération d'Agen que 8 bornes de charge pour véhicules électriques ou hybrides, accessibles ou potentiellement accessibles au public :

- 3 à Agen,
- 1 à Boé,
- 1 à Estillac,
- 1 à Lafox,
- 2 à Ste Colombe-en-Bruilhois (aires de service de l'A62).

Suite au constat d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur le territoire du Lot-et-Garonne, il a été confié au Sdee 47 (autorité organisatrice de la distribution publique de l'électricité et disposant de la compétence "Infrastructures de charge pour véhicules électriques") .la réalisation d'une étude du potentiel de déploiement des infrastructures de charge pour véhicules électriques sur le département.

Cette étude a abouti à la définition en 2014-2015 d'un Schéma Directeur départemental de déploiement de bornes.
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.

De manière générale, les équipements publics mise à disposition pour le stationnement des vélos sont peu développés sur l'Agglomération d'Agen.
Ils sont principalement présents dans le cœur urbain d'Agen, avec une certaine concentration au niveau du secteur commerçant du Boulevard de la République

Localisation des principaux équipements de stationnement vélos dans le centre-ville d'Agen.

Sur les autres communes, un recensement exhaustif des équipements ou installations de stationnement vélo n'a pas pu être réalisé. On peut toutefois noter leur présence sur certains sites d'équipements :

- à Boé : au niveau des principaux équipements publics de Cancelle et de Boé-Aquitaine
- à Layrac : devant la bibliothèque et l'école du bourg
- au Passage : au niveau de la mairie, du complexe sportif, de l'hôtel des postes, de la bibliothèque – médiathèque, des différents groupes scolaires et du collège
- Ponctuellement au niveau de sites d'équipements administratifs ou sportifs des communes périurbaines ou rurales (St Caprais de Lerm, Sauvagnas, …).

IX. LES DEPLACEMENTS CYCLABLES

Les éléments de ce chapitre sont notamment issus de l'étude diagnostic du Schéma Directeur Deux-roues de l'Agglomération d'Agen, réalisée par le cabinet ISIS.

La définition de ce Schéma Directeur, incluant la programmation technique et financière des aménagements, se poursuit actuellement et doit faire l'objet de validations finales.

A. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET DE LA DEMANDE EN MATIERE DE RESEAUX CYCLABLES

1. LE CODE DE LA ROUTE

Le code de la route s'applique aussi bien aux voitures qu'aux vélos. Des dispositions spécifiques sont en vigueur pour les cyclistes et les aménagements cyclables.

- Les pistes et les bandes cyclables sont réservées aux cycles à deux ou trois roues (articles R1 et R190). Les cyclomoteurs sont donc interdits sur ces espaces (sauf dérogations) ;
- Les cycles peuvent circuler sur la route;
- Les cycles peuvent circuler au pas dans les aires piétonnes (article R1) ;
- Aux intersections gérées par feux, la signalisation s'applique à tous les modes et une distance entre le feux et la file d'attente des voitures, un sas, doit être matérialisé au sol pour le placement des vélos et cyclomoteurs ; des feux différenciés et décalés pour les vélos sont autorisés tout comme la présence de voies de contournement par la droite des intersections;
- Le code de la route impose une distance de 1.50 m pour tout dépassement d'un deux roues hors agglomération et 1.00 m en agglomération (art. R14);
- Une piste cyclable est considérée comme une voie supplémentaire de la voie principale (art. R28) ;
- Chaque mode de déplacement doit circuler sur l'espace qui lui est attribué : les vélos sur la chaussée, les bandes ou les pistes. Seuls les enfants de moins de huit ans peuvent circuler au pas sur les trottoirs (art. R43, R192, R217).
- Et enfin, les cyclistes ne doivent pas circuler à plus de deux de front et doivent se mettre en file simple à la tombée du jour ou en condition de dépassement par un autre véhicule.

Ces règles permettent de donner un cadre et déterminent les espaces de circulation pour les cyclistes. Ce cadre réglementaire national permet de gérer les conflits d'usagers de l'espace public et de légitimer la place de chacun d'eux.

En ce qui concerne les outils de planification en faveur du développement de l'utilisation des vélos, **le schéma directeur cyclable et sa charte** visent à affirmer localement une politique volontariste.
La charte représente l'engagement des différents partenaires par rapport à un schéma directeur plus technique.

2. LES USAGERS

Afin de représenter une véritable alternative à la voiture, les vélos doivent pouvoir **répondre aux besoins d'usagers divers** et les itinéraires cyclables doivent être pertinents, sûrs et cohérents avec les attentes de la population.

Les déplacements quotidiens en vélo de type domicile – travail ou domicile – étude s'effectuent dans le milieu urbain ou interurbain. Il en est de même pour les trajets dont les motifs sont les achats ou les loisirs. Il s'agit de trajets assez courts et habituels.

Les déplacements cyclistes sportifs eux concernent des trajets plus longs et plus endurants. Ce type de déplacements s'effectue en milieu interurbain ou sur des itinéraires de randonnée. Ces usagers circulent le moins possible en ville et cherchent le plus rapidement possible à rejoindre les grandes routes de campagne visant des performances de vitesses et de distances parcourues.
Cependant les cyclistes sortent et entrent également dans l'agglomération à un moment donné.

Et enfin on reconnaît une autre catégorie, celle **des déplacements ludiques de type balades familiales**. Ces usagers sont plus sensibles aux critères de lisibilité, de confort et surtout de sécurité dans la mesure où ils ne sont pas cyclistes urbains « confirmés ».

Deux types d'usagers ressortent de ce bilan.

On distingue tout d'abord **les cyclistes qui ont l'habitude de circuler en milieu urbain**. Ils cherchent le trajet le plus court et n'hésitent pas intégrer la circulation générale pour arriver à destination le plus directement possible.

La seconde catégorie d'usagers regroupe **les cyclistes peu expérimentés ou lents** qui circulent soit accompagnés, soit chargés. Ils empruntent dès que possible les pistes ou les bandes cyclables. Ils évitent tant que possible la mixité avec les modes de transports motorisés. Dans le cas où il n'y a aucun aménagement à disposition, ces usagers préfèrent monter sur le trottoir ou circuler dans les couloirs bus.

Les différents usagers peuvent pratiquer le vélo pour les divers déplacements énumérés. C'est la nature du déplacement qui détermine les attentes en matière de conditions de circulation et définit le comportement du cycliste.

3. ATOUTS ET CONTRAINTES DU TERRITOIRE

- **Le relief**

La situation topographique engendre trois niveaux territoriaux :

- La zone centrale de la plaine en rive droite et gauche, composée des communes d'Agen, Boé, Le Passage, des espaces urbains principaux de Bon-Encontre jusqu'à Castelculier et Lafox, de Brax, du nord de Roquefort et d'Estillac, où la topographie est favorable et permet ainsi un usage du vélo peu pénible.

- Une zone périphérique Est et Ouest, composée des communes de Colayrac, de St Hilaire de Lusignan, Layrac, du nord de Ste Colombe, de Sérignac, des communes rurales de l'Est (Sauveterre, Caudecoste, St Nicolas, St Sixte), ainsi que potentiellement les centres de Roquefort et d'Estillac, un peu plus excentrée du centre de l'agglomération et où de légères pentes ou coupures physiques (A62 notamment) peuvent engendrer quelques peines pour y accéder. Les centres bourgs et principaux quartiers demeurent tout de même potentiellement assez accessibles.

- Des zones nord et sud positionnées au-delà des premiers coteaux, relativement excentrés et/ou éloignés par rapport aux centre d'agglomération, ce qui constitue une barrière géographique assez importante.

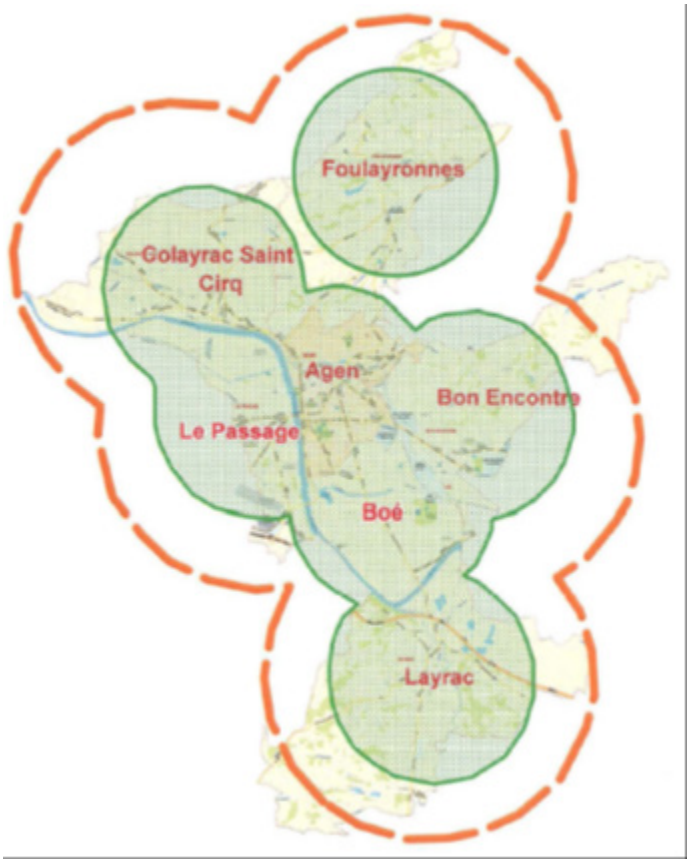
  Avec l'extension de l'agglomération d'Agen, on peut considérer que rentrent dans cette catégorie l'ensemble des autres parties du territoire, dans lesquels sont à privilégier les aménagements et liaisons locales.

  Toutefois, certaine liaisons de moyenne à longue distance entre ces communes et la zone centrale sont à rechercher, à la faveur des couloirs de vallées et de vallons :
  - vallée de la Masse sur Pont du Casse et Bajamont,
  - vallée du Gers sur Layrac et Astaffort
  - vallée de la Séoune sur Lafox, Castelculier, St Pierre, St Caprais
  - vallée de la Labourdasse

- **L'aire théorique de performance**

Il est généralement admis que l'aire de performance du vélo s'étend dans un rayon de trois à cinq kilomètres.

On remarque une nouvelle fois la pertinence de l'échelle territoriale pour une politique cyclable puisque l'aire géographique de performance du vélo au départ des centres villes ou centre-bourgs étudiés permet une couverture quasi exhaustive de la plaine rive droite et rive gauche.



On distinguera tout de même :

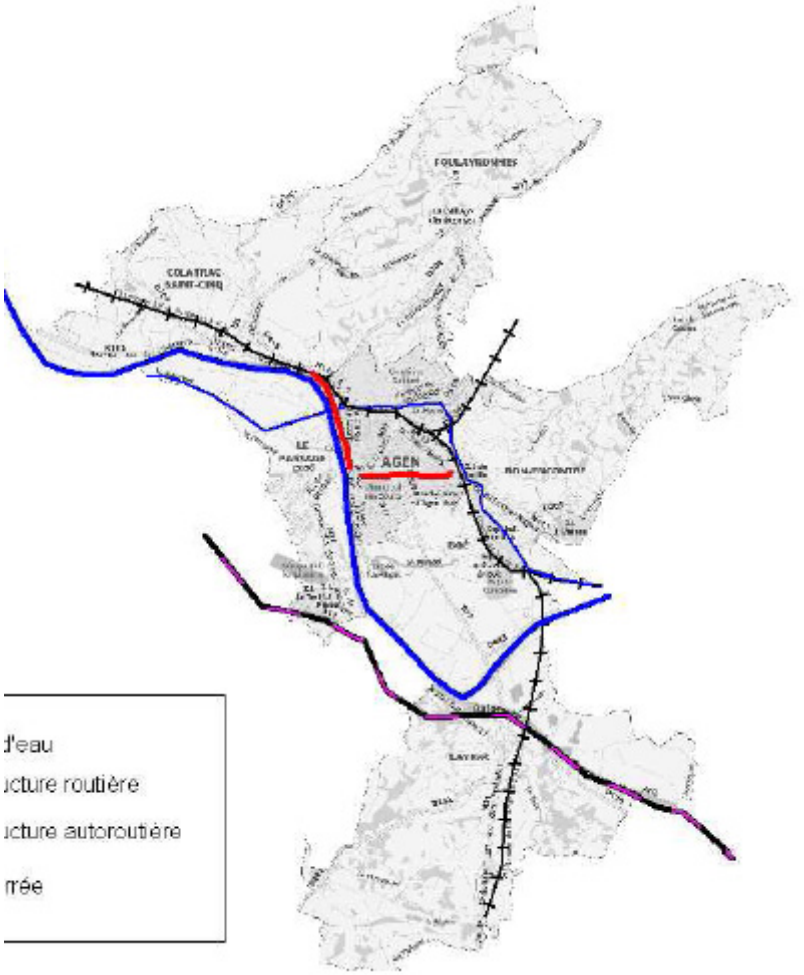
- un noyau de performance assez concentré en première couronne autour de la ville d'Agen,
- des noyaux plus excentrées, Foulayronnes et Layrac en premier lieu, ainsi que les autres communes de couronnes Est et Ouest

- **Les "lignes écrans"**

Les principaux écrans à l'échelle de l'Agglomération sont la Garonne qui constitue une barrière Est et Sud, ainsi que la voie ferrée qui scinde le territoire en deux de manière verticale.

On notera également l'effet barrière que représente l'autoroute qui isole encore plus la commune de Layrac ainsi que les parties nord des communes de rive gauche du reste du territoire. Enfin au sein même de la commune d'Agen, l'avenue du docteur Jean Bru ainsi que l'avenue de Colmar, rendent difficiles les liaisons nord sud et peuvent altérer ainsi au maillage continu des réseaux urbains doux.

La disposition des écrans isole quelque peu la commune d'Agen des communes alentours et engendrera de fait des points durs pour créer des conditions sécuritaires dans les franchissements.



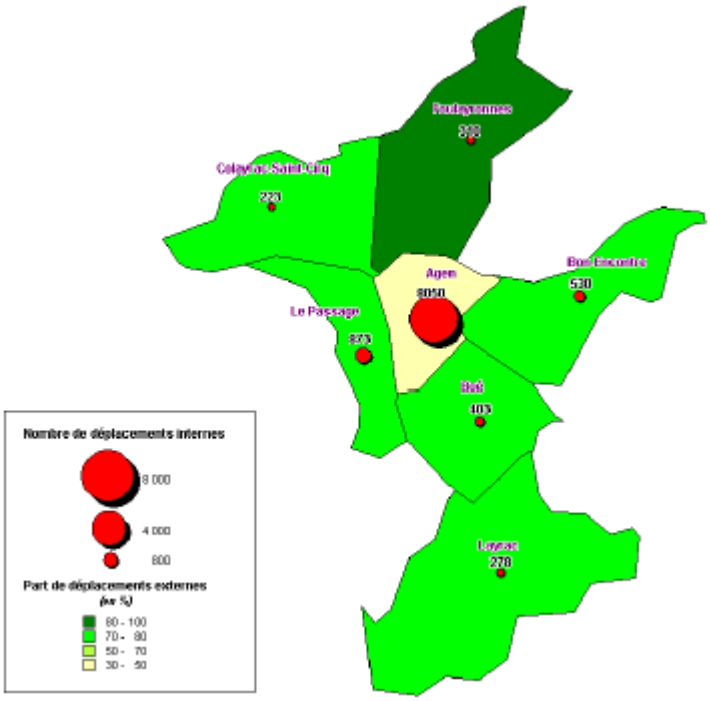
4. CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE TOUS MOTIFS

- **Les déplacements tous modes**

Cette carte ci-contre vise à analyser les potentiels de déplacements pour mieux appréhender les possibilités de report modal en terme quantitatif.

En effet, un réseau doit être en priorité implanté soit sur un axe susceptible d'un flux important, soit sur un axe où les conditions de sécurité mettent en danger les usagers les plus vulnérables.

Suite à l'analyse de cette carte on constate une prédominance de mouvements internes au sein d'Agen, ce qui permet de souligner une nouvelle fois la pertinence du réseau mis en place au sein de cette dernière puisque la demande en migrations courtes et urbaine est forte.



On remarquera également un potentiel pour les liaisons entre les communes périphériques et le centre du territoire puisque les communes périphériques d'Agen sont très émettrices de migrations extérieures. Il faudra donc privilégier la mise en place de transversales entres les communes.

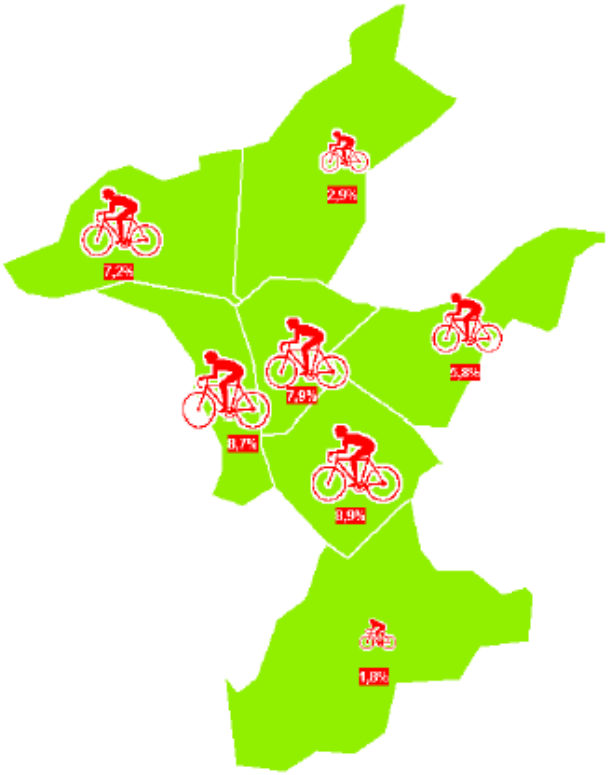
D'autre part compte tenu du périmètre géographique de l'A. d'Agen on envisagera un maillage plus complet et plus lourd au niveau de la partie centrale de l'agglomération puisque c'est en ce lieu que se concentrent la majorité des communes, des populations et des emplois.

- **Les déplacements à vélo**

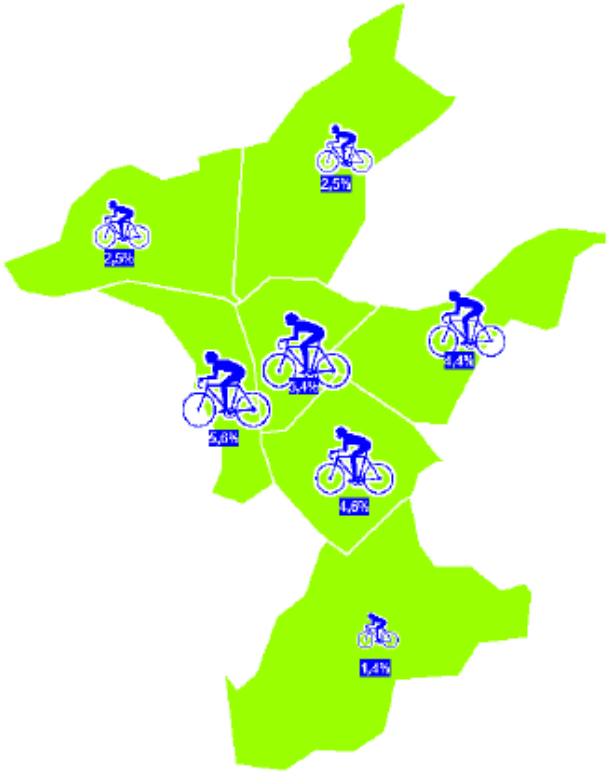
On constate des "*parts de marché*" du vélo globalement plus élevées en milieu urbain dense au niveau de la demande liée aux déplacements dits « domicile travail ».

On retrouve cette typologie encore plus marquée sur les déplacements extérieurs aux communes avec toujours un territoire central qui se démarque de la périphérie. Les déplacements à vélo les plus nombreux en part mais également en nombre se situent au niveau des communes d'Agen, de Passage, de Boé et de Bon Encontre.

Part de marché dans les déplacements internes



Part de marché dans les déplacements externes



Source INSEE RGP 1999

- **Présentation de la compagne de comptages**

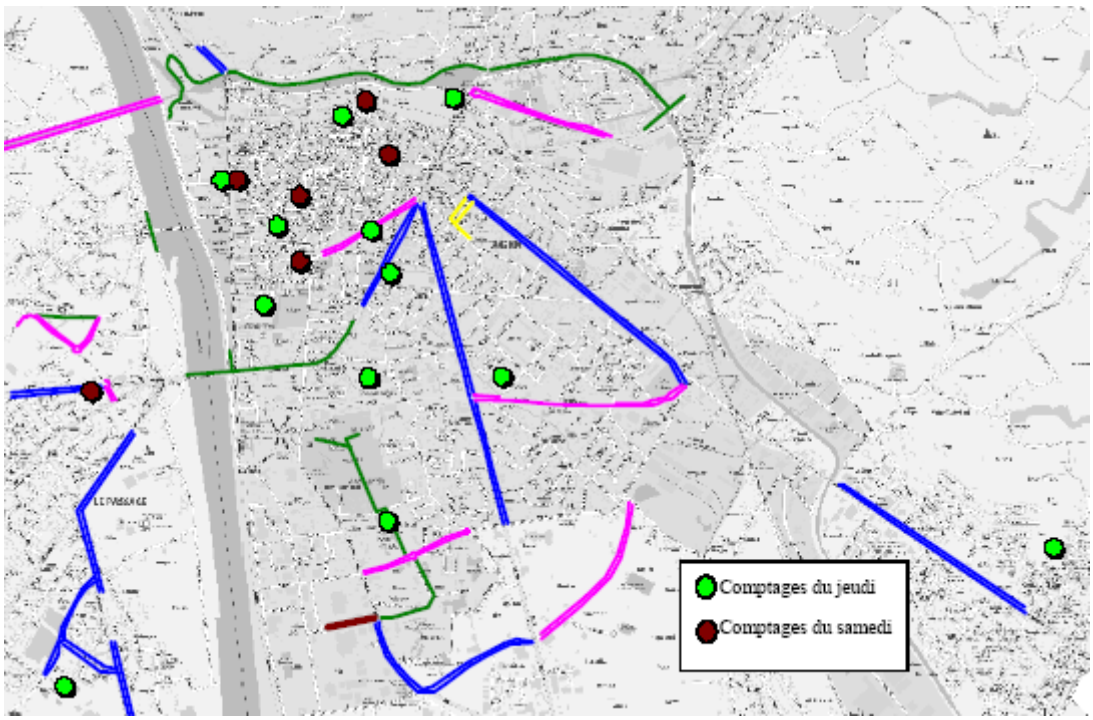
Une campagne de comptages aux abords des principaux pôles générateurs a été menée afin de quantifier les déplacements et ainsi mieux mesurer les flux « circulant » aux abords des réseaux.

Les comptages vélos (entrée sortie), ont été effectués le jeudi 26 avril 2007 de 8h à 9h et de 16h30 à 17h30 au droit des accès suivants :

- Lycée B. Palissy (Agen) ;
- Lycée JB de Baudre (Agen) ;
- Lycée A. Lomet (Agen) ;
- Lycée St-Caprais Ste-Foy (Agen) ;
- Collège P.Dangla (Agen) ;
- Collège J. Chaumié (Agen) ;
- Collège Jasmin (Agen) ;
- Collège Ducos du Hauron (Rodrigues) (Agen) ;
- Collège Félix Aunac (Agen) ;
- Campus universitaire M.Serres (Agen) ;
- Collège La Rocal (Bon-Encontre) ;
- Collège Th. de Viau (Le Passage).

Ainsi que le samedi 28 avril 2007 de 11h30 à 12h30 au droit des postes suivants :

- Place Jasmin ("péristyle du Gravier") Agen
- Place des Laitiers (marché couvert) Agen
- Boulevard de la République au niveau de la place Castex Agen
- Gare d'Agen
- Place Armand Fallière Agen
- Centre Commercial du Chat d'Oc au niveau de l'avenue de la Marne (Le Passage d'Agen)



- **Quantification des déplacements en vélo**

Les parts de marché très intéressantes constatées précédemment se confortent au regard de l'analyse de la campagne de comptages.

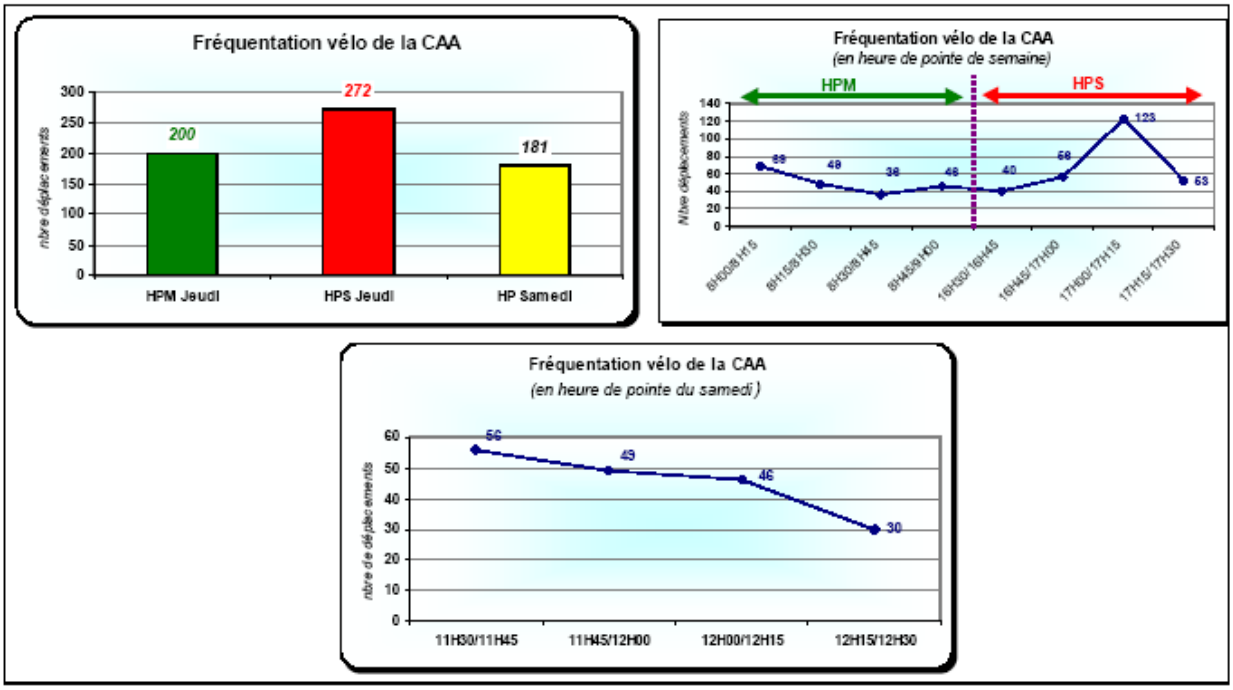
On remarquera ainsi un usage élevé du vélo avec pour le seul jour de jeudi près de 500 déplacements cyclistes recensés (sur 2 heures de la journée) ainsi qu'environ 200 déplacements en fin de matinée du samedi.
On remarquera notamment un pic de fréquentation en heure de pointe du soir avec les sorties conjuguées de travail et des établissements scolaires.

Ces chiffres permettent d'autre part de souligner que l'usage du vélo intéresse un nombre important d'usagers et ce, quelque soient les motifs :

– On retrouve une fréquentation liée au travail (parts de marché citées auparavant + pics en HP),
– Une fréquentation liée aux études (fréquentation notamment forte aux abords des établissements scolaires),
– Une fréquentation de loisirs et commerciale très intéressante (fréquentation élevée du samedi).

Nous sommes donc en présence :

- d'un potentiel de marché très intéressant du point de vue quantitatif avec à la fois des potentiels non négligeables de report modal mais également d'ores et déjà des fréquentations significative.
- d'autre part un panel diversifié d'usagers et donc des sources de déplacements plus nombreuses.

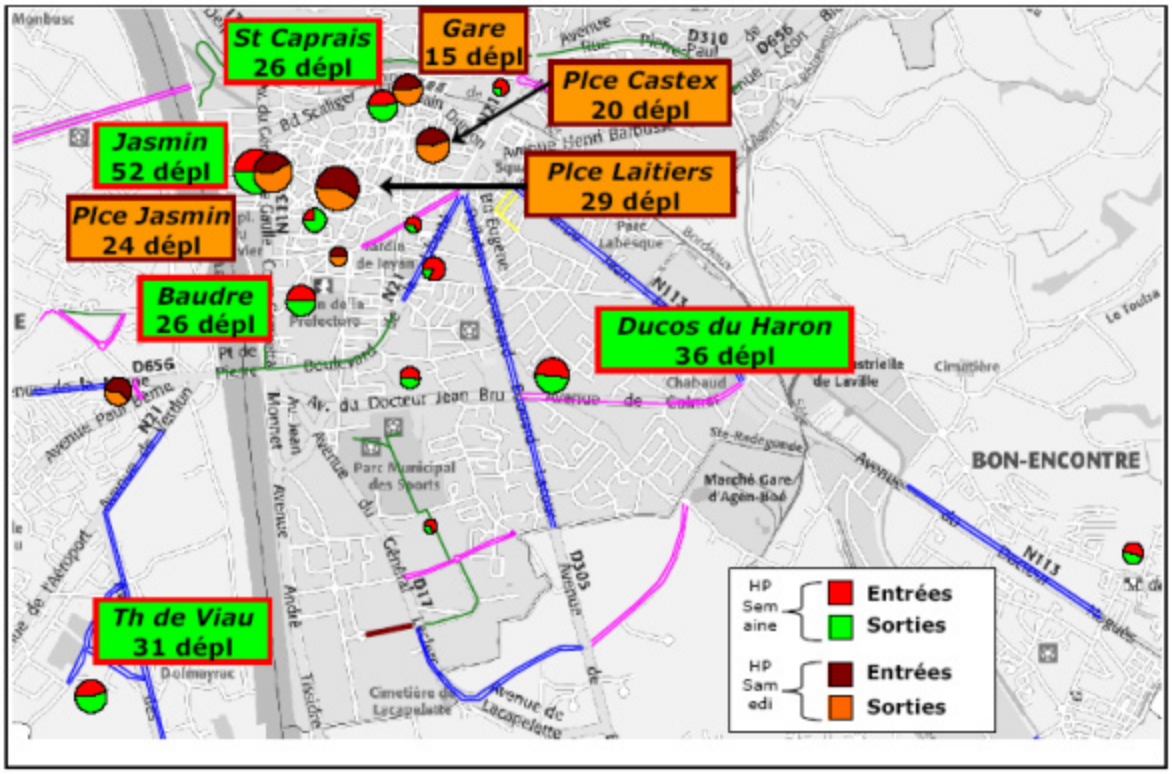


- **Génération aux abords des principaux pôles générateurs**

L'analyse de la génération de trafic en deux-roues non motorisés créée par les différents pôles générateurs démontre une nouvelle fois le potentiel existant et la diversité des motifs.

En effet, on retrouve des fréquentations importantes à la fois au niveau des établissements scolaires mais également en proximité des places de marché.

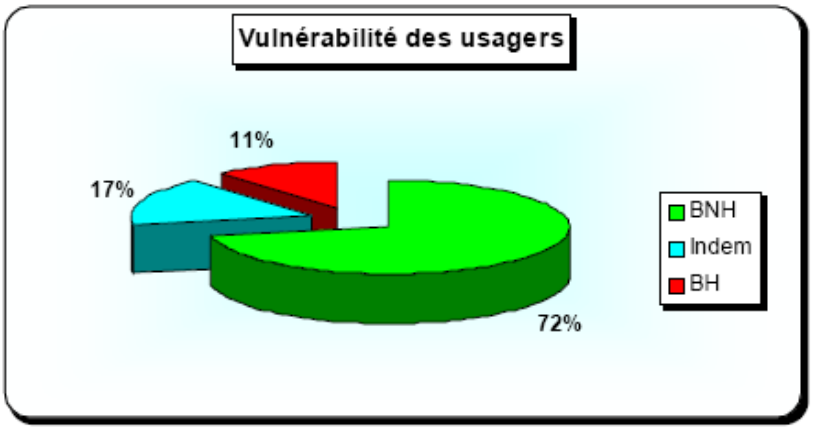
On notera également la concentration des émissions et attractions de déplacements vélo en centre urbain d'Agen et long du réseau vélo structurant (Avenue de Colmar à Agen par exemple).



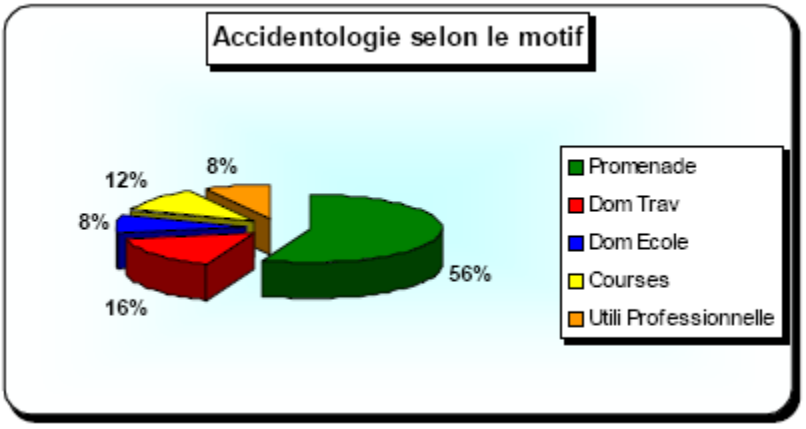
- **Typologie des accidents**

Les données suivantes concernent l'évolution et les caractéristiques de l'accidentologie sur les années 2001 à 2005 suivant l'exploitation du fichier CONCERTO.

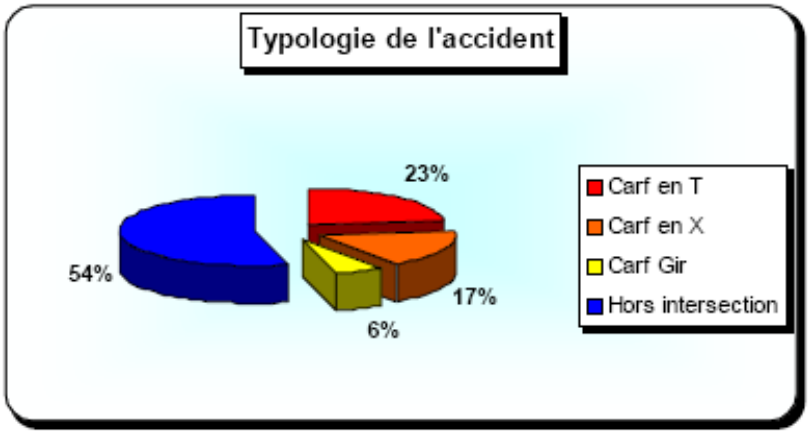
D'un point de vue global les cyclistes sont des usagers assez vulnérables puisqu'ils représentent 6% des blessés hospitalisés et 6% des tués sur l'ensemble des modes entre 1998 et 2002.
Cependant on notera que la gravité des accidents a diminué et reste désormais peu élevée puisque près de
90% des accidentés non pas été hospitalisés.



On remarquera que c'est le motif de loisirs qui est le plus "accidentogène", ce qui nous renseigne sur le fait qu'il est l'un des principaux motifs de déplacements en vélo.
Viennent ensuite les motifs de travail et de courses.



On constate également une mise en cause des conditions de sécurité des infrastructures puisque la majorité des accidents (54%) intervient hors intersection, c'est-à-dire sur l'infrastructure même et non en situation de croisement alors que cette dernière est la généralement plus complexe à traiter.



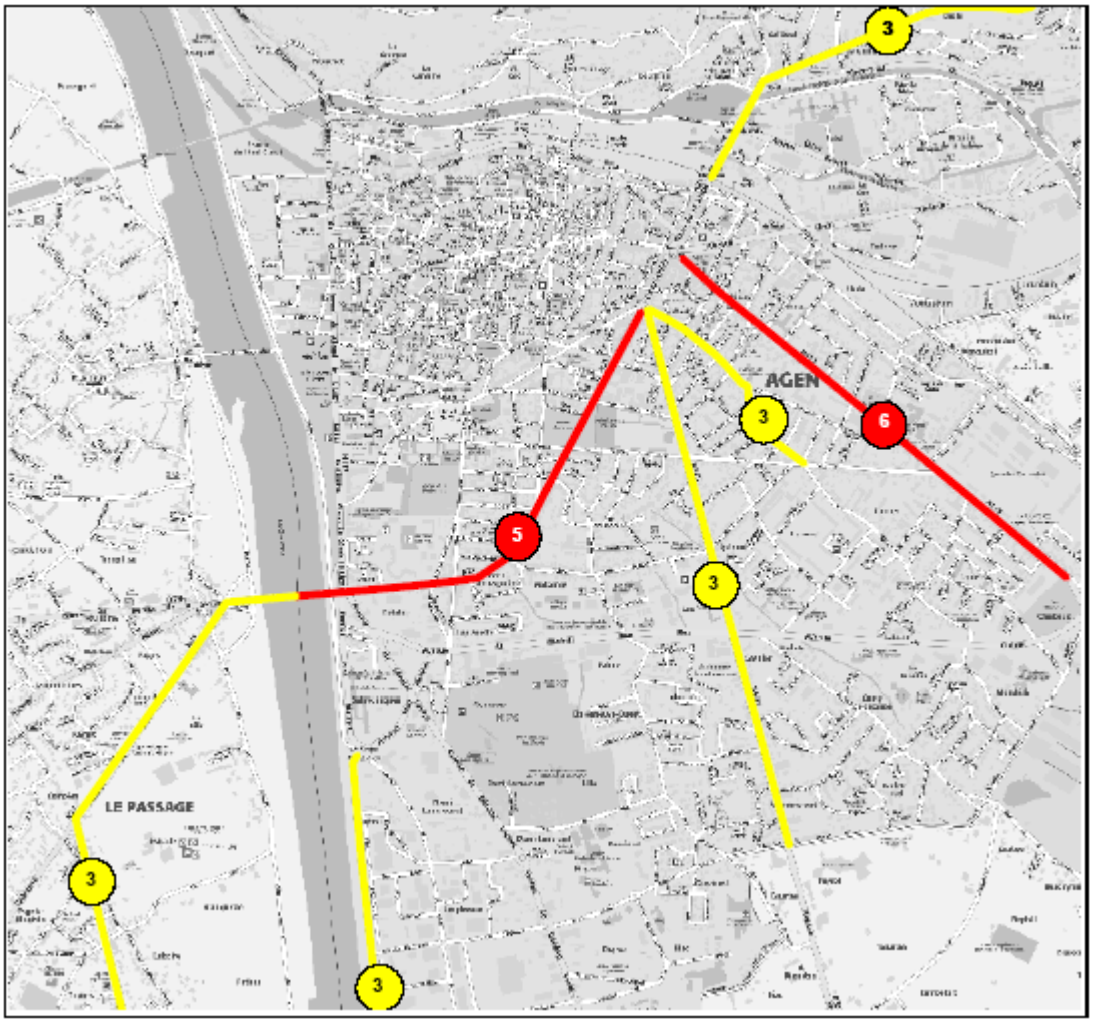
- **Sections les plus accidentogènes**

Il est tout d'abord intéressant de noter que 11% des accidents ont eu lieu sur des bandes et 9% sur des pistes.

Concernant les bandes, 67% des accidents ont eu lieu directement sur l'infrastructure et seulement 33% sont liées à une traversée d'intersection (ce qui peut dénoter un certain dysfonctionnement de l'infrastructure elle-même).
Au niveau des pistes le constat s'inverse puisque 80% des accidents ont lieu en intersection et 20% hors intersection. Il est donc important de souligner la plus grande efficacité des pistes qui, site propre, protège mieux l'usager durant son trajet.

On notera des accidents particulièrement importants au niveau de l'avenue Jean Jaurès alors que cette dernière est équipée en bandes. Constat d'autant plus significatif que ces accidents ont eu lieu hors intersection. Une analyse fine devra être menée afin de mieux comprendre le « danger » de cette voie.

Le boulevard de la Liberté est également une section assez marquée cependant aucun accident n'a eu lieu sur une infrastructure cyclable.



B. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES RECENSES EN 2012

Il existe d'ores et déjà un réseau assez étoffé à l'échelle de la ville d'Agen. A terme ce réseau sera encore agrémenté et les discontinuités parées.
A noter toutefois des points difficiles au niveau des franchissements d'écran pour effectuer des liaisons nord sud au niveau de l'avenue du Docteur Jean Bru ainsi que pour franchir la voie ferrée en direction de Bon Encontre.

Au-delà de la ville centre le réseau est plus éclaté et répond à des logiques opportunistes. L'absence de maillage nuit à la continuité des itinéraires vers la périphérie.

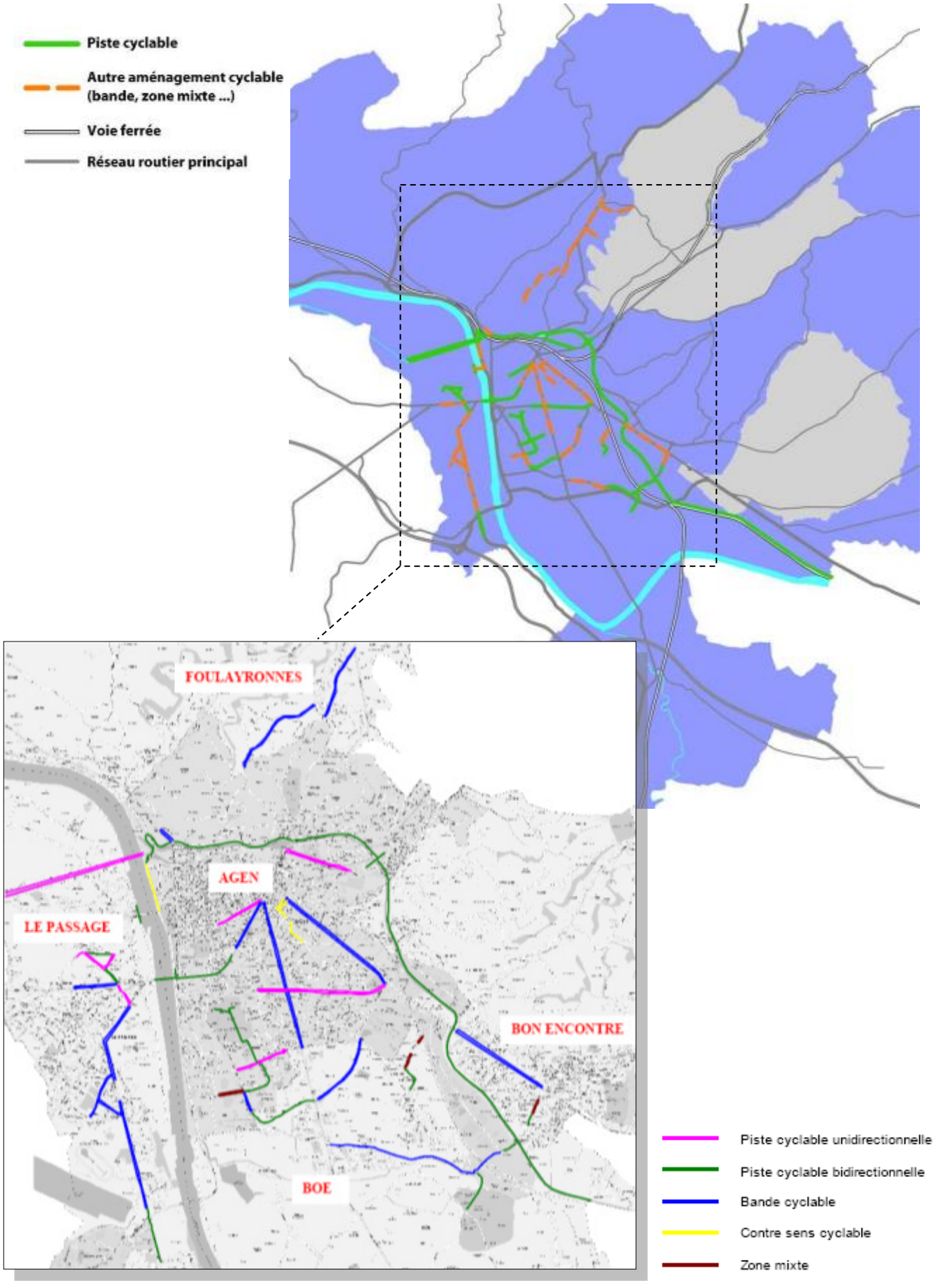
On retrouve logiquement un linéaire plus important en termes de bande cyclable du fait que ce dernier aménagement est le plus simple à mettre en œuvre.
On remarquera tout de même un aménagement également conséquent en pistes (près de 20 km) qui représente bien le bon niveau de service actuel du réseau, même si ces derniers aménagements sont surtout concentrés sur la ville d'Agen.

En termes de couverture, on retrouve un linéaire intéressant compte tenu la taille de l'agglomération puisque couvrant d'ores et déjà près de 50 km, même si la commune d'Agen à elle seule représente près de la moitié de ces km de linéaire.

Typologie et linéaire des aménagements cyclables existants sur l'agglomération en 2012

Typologie d'aménagement	Km de linéaire
Piste cyclable unidirectionnelle	13,5 km
Piste cyclable bidirectionnelle	8 km
Bande cyclable	30,3 km
Contre-sens cyclable	1,5 km
Zone mixte	1,2 km

Localisation et typologies des aménagements cyclables en 2012



C. LES ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC CYCLABLE INITIAL

– **Concernant la pertinence des itinéraires empruntés :**
- une réponse aux besoins souvent très concentrés sur Agen…
- … avec un maillage structurant de qualité sur la ville centre…
- … mais une absence de réflexion au niveau de l'ensemble de l'AA…
- … avec des logiques plus « opportunistes » en périphérie

▶ Des continuités à trouver et un maillage à étoffer

– **Concernant la qualité des équipements :**
- des équipements de qualité avec des pistes à bon niveau de service…
- … mais des bandes parfois trop étroites et mal entretenues…
- … un réseau qui reste tout de même d'une qualité globale très intéressante…
- … des projets visant à renforcer le maillage actuel (voie verte…)

▶ Un très bon niveau de service sur l'existant, une dynamique à poursuivre

– **Concernant le stationnement et le jalonnement :**
- une absence de réflexion poussée en termes de stationnement et de jalonnement
- … qui peut nuire à certains usages et au développement de la part de marché vélo
- … une réflexion à étoffer au niveau des principaux pôles générateurs

▶ Un volet non traité qui peut nuire au développement des déplacements cyclables

– **Concernant les carences du réseau cyclable :**
- quelques points durs au niveau du franchissement des « écrans »
- … avec de plus une topographie parfois pénalisante
- … une absence de continuité entre le centre et la périphérie
- … un entretien parfois insuffisant des infrastructures

▶ Un réseau de qualité qui pourrait être amélioré

– **Concernant la sécurité :**
- une accidentologie surtout concentrée au niveau d'Agen
- … mais relativement faible compte tenu de l'importance de l'usage
- … des efforts toutefois à poursuivre pour atteindre un seuil accidentogène inférieur

▶ Un point à préciser dans le cadre du futur schéma directeur

– **Concernant la cohérence entre les différents modes de transport**
- une intermodalité aujourd'hui peu développée
- … une meilleure interface à trouver notamment entre le train et vélo…
- …une réflexion à mener conjointement avec le stationnement.

D. LES AMENAGEMENTS ET L'OFFRE CYCLABLES SUR L'AGGLOMERATION ELARGIE, ET L'ELABORATION DU SCHEMA VELO

L'Agglomération d'Agen a engagé l'élaboration d'un schéma vélo, dont l'objectif est de mettre en place une action coordonnée, avec ses communes membres, de maillage du territoire et de mise en interconnexion des différents projets d'itinéraires cyclables sur son territoire.

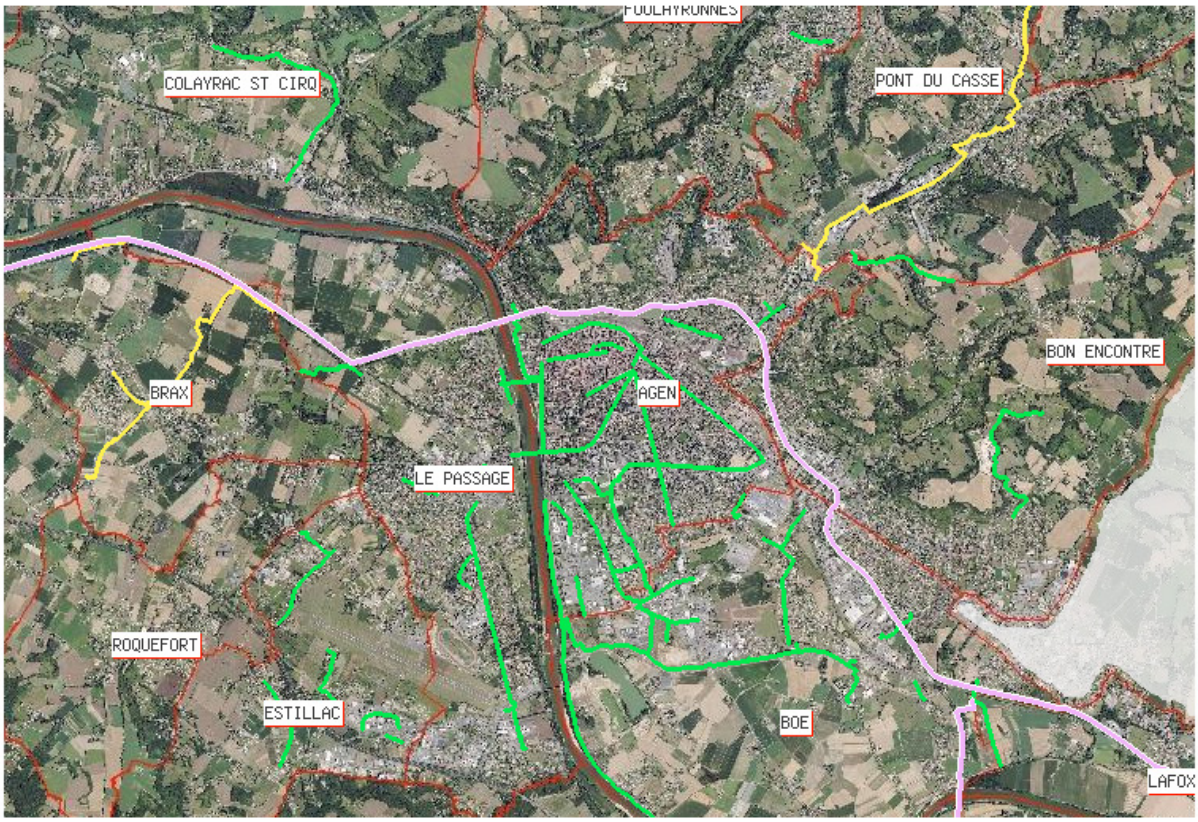
Le schéma repose en premier lieu sur une cartographie de l'existant, sur laquelle les communes et les services aménageurs de l'agglomération peuvent intégrer leurs projets et vérifier les connexions avec les autres infrastructures cyclables existantes ou envisagés.
Le Schéma Vélo a ainsi vocation à être un schéma de principe de réseau, destiné à guider et à inspirer les communes et les services aménageurs,

Ce réseau doit permettre de développer les pratiques douces pour les déplacements pendulaires (trajet domicile – travail) ou pour des motivations touristiques (découverte des richesses du patrimoine, de la faune et de la flore, et des paysages).

L'inventaire des itinéraires existants et potentiels a été réalisé. Il met en évidence :

- environ 50 km d'itinéraires existants (en vert sur la carte ci-dessous)
- environ 30 km d'itinéraires projetés ou envisagés, dont 2 liaisons importantes à Brax et à Pont du Casse (en jaune sur la carte)

Carte des itinéraires cyclables existants (hors zone 30 cœur d'Agen) + projets sur Brax et Pont du Casse



A ce jour, les projets et intentions d'itinéraires d'aménagement cyclable recueillies auprès des communes sont les suivants :

- Sur Agen : l'amélioration de l'accessibilité à Passeligne, via les berges de Garonne (tronçon sécurisé manquant au sud du pont de Pierre)
- Sur Le Passage : le prolongement et la finalisation de la coulée verte interquartiers, assurant l'interconnexion Voie verte du Canal / Rte de Nérac (RD656) / Av. de l'aéroport / Av. des Pyrénées
- Sur Brax : la création d'une liaison cyclable de liaisons entre Canal, centre-bourg, Monplaisir et TECHNOPOLE AGEN GARONNE
- Sur Colayrac-St-Cirq et St-Hilaire de Lusignan : l'aménagement des berges de Garonne depuis entre Agen
- Sur Pont-du-Casse et Bajamont : l'aménagement d'une voie verte d'environ 4,5 km dans la vallée de la Masse, entre Montanou/Lalande, le centre-ville, Bartabeille et Saint Arnaud, connectée à la voie douce entre le village de Bajamont et le lac.
- Sur Bon-Encontre : création d'une liaison cyclable entre les écoles et les équipements sportifs, permettant de rejoindre le site du centre commercial Leclerc
- Sur Layrac : l'aménagement de cheminement doux à Brumas-Badie, et plus largement un objectif de développement des modes doux et de leur meilleure accessibilité dans le cadre du projet de réaménagement du centre-bourg
- Sur Moirax : la création d'une piste cyclable reliant Moirax au Passage, en valorisant les berges de Garonne en rive gauche
- Sur Marmont-Pachas : la réalisation d'une voie douce

Ce sont ainsi potentiellement prés de 220 km d'itinéraires cyclables qui seraient proposés à terme sur le territoire de l'Agglomération (chiffre provisoire sous réserve d'intégration de projets supplémentaires des communes).

Par ailleurs, il peut rappeler que l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « Laure ») du 30 décembre 1996 prévoit qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'Agglomération, au travers de ses services aménageurs, contribuera ainsi directement au développement du maillage cyclable en intégrant un aménagement cyclable adapté dans ses projets de voiries nouvelles ou réaménagées, tel que sur la liaison RD656-RD119 (amorce de la rocade Ouest) en cours de réalisation et dans les autres aménagements de liaisons et de dessertes structurantes prévus au Schéma des grandes Infrastructures de l'Agglomération.

Outre l'aménagement d'itinéraires cyclables, **le projet d'élaboration du Schéma Vélo de l'Agglomération intègre un programme d'actions**, visant à promouvoir la pratique du vélo et à évaluer son développement.

En termes de promotion, sont déjà réalisés ou à l'étude :

- la mis en ligne d'un questionnaire auprès de la population, destiné à mieux identifier les freins à la pratique du vélo, et à préciser les leviers possibles d'intervention,
- le renfrocement du service de location de vélos intégré au réseau "*Tempo*", lequel propose actuellement une 40^{aine} de vélos, dont 10 électriques,
- La possibilité de mise en place d'un service de Vélos en Libre Service accompagné de création de stations d'accueil (sous réserve d'évaluation supplémentaire des coûts),
- des actions de communication (articles de presse, réalisation de fiches techniques et pédagogiques),

En termes de suivi et d'évaluation de l'efficacité des actions menées, sont envisagés par l'Agglomération :

- l'installation de comptages fixes et mobiles de vélo circulant sur les itinéraires cyclables,
- le recueil des données fournies par le Conseil Départemental concernant la fréquentation de la voie verte le long du canal
- le suivi sur SIG des réalisations et programmations d'itinéraires cyclables,

E. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES DEPARTEMENTAUX ET REGIONAUX

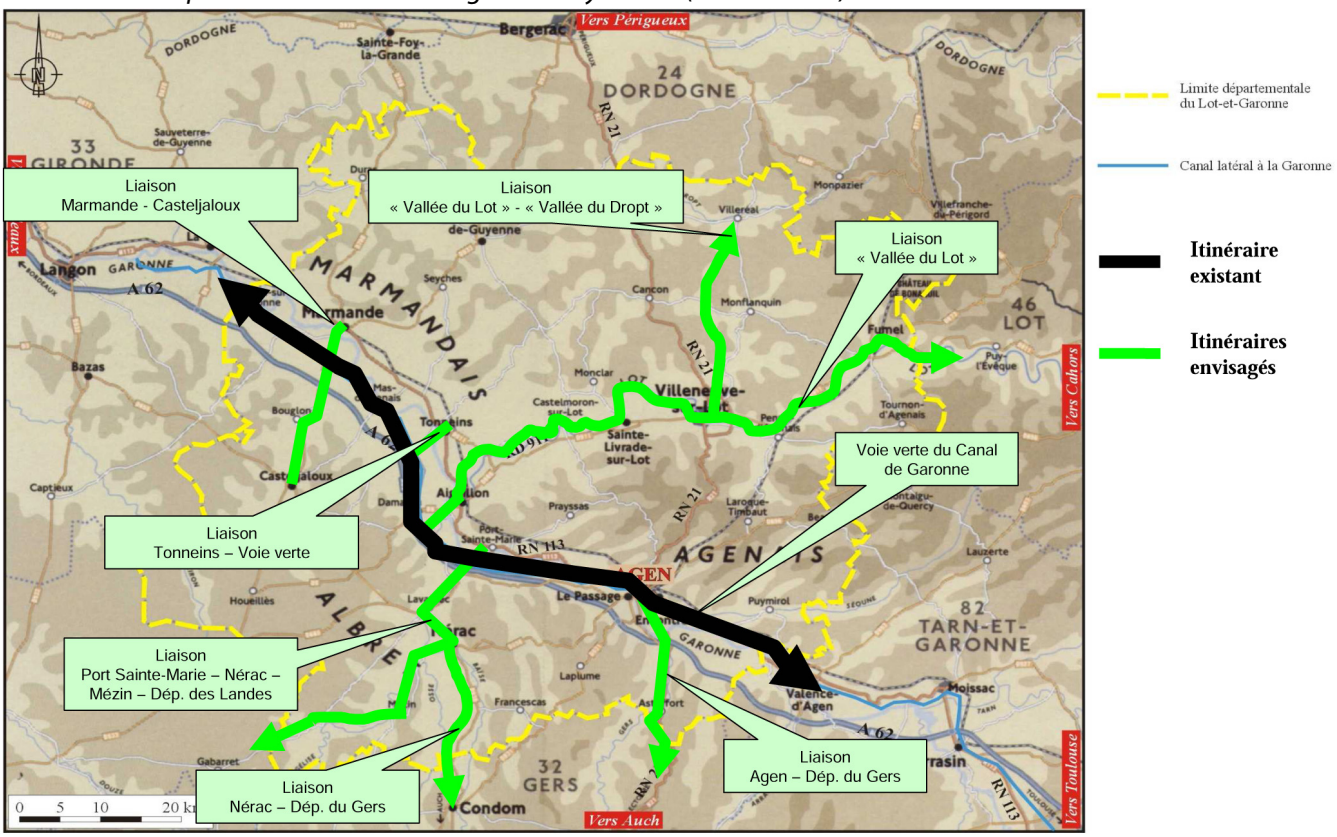
La création en 2007 de la voie verte le long du canal de Garonne, d'un linéaire total de 87 Km représente aujourd'hui la colonne vertébrale des réseaux cyclables d'intérêt régional, interurbains et urbains (pour les villes et agglomérations traversées).
La fréquentation de cet ouvrage atteint plus de 73000 passages de vélo (donnée 2009) sur un point de comptage situé à l'est d'Agen

Le Conseil Départemental a décidé poursuivre cet axe de développement par la définition **d'un schéma directeur départemental des aménagements cyclables**, en cohérence avec le schéma touristique départemental
L'objectif poursuivi est double :

- s'appuyer sur la voie verte du canal et relier les principales agglomérations du département à cet équipement structurant (Marmande, Casteljaloux, Tonneins, Mézin, Nérac, Aiguillon, Port Sainte-Marie, Villeneuve-sur-Lot, Fumel,…).
- assurer une cohérence avec les schémas national et régional ainsi qu'avec les projets cyclables des départements voisins (notamment le Lot, la Gironde, le Tarn-et-Garonne, le Gers et les Landes).

8 itinéraires sont définis au Schéma départemental, dont la liaison Agen - Département du Gers par Lectoure et Auch. Cet itinéraire emprunte la vallée du Gers, via Boé, Layrac, Astaffort.

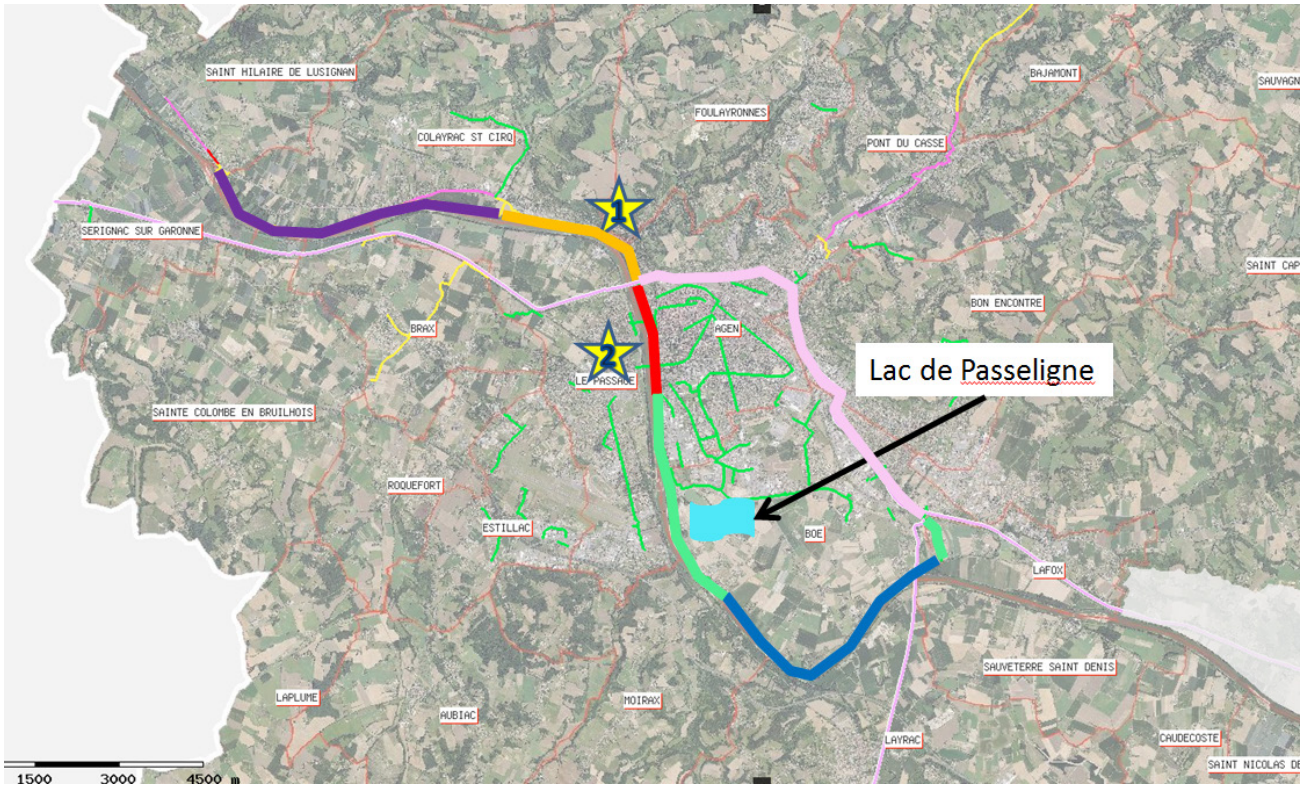
Schéma départemental des aménagements cyclables (source CG47)



L'Agglomération d'Agen envisage l'engagement d'une étude de faisabilité sur la réhabilitation du chemin de halage en rive droite de la Garonne en cheminement doux, destiné à prolonger les aménagements existants au niveau d'Agen sur les communes de Colayrac et de St Hilaire de Lusignan.

Cet itinéraire s'inscrirait dans l'intention du Schéma vélo de l'Agglomération de poursuivre les aménagements jusqu'au lac de Passeligne sur la commune de Boé, et de créer un bouclage avec le Canal au niveau des communes de Bon-Encontre et Lafox (soit un total de 17 km).

Décomposition des aménagements cyclables existants ou projetés le long de la Garonne



Aménagement du chemin de halage sur la commune de Colayrac Saint Cirq (6 km) depuis la limite avec la commune de Saint-Hilaire-de-Lusignan et jusqu'au niveau du rond-point « Camélat »

Aménagement des berges de Garonne, depuis le rond-point de Camélat jusqu'au Pont-Canal à Agen (3 km). Secteur étroit, difficile d'accès.

Aménagement depuis le Pont-Canal jusqu'au rond-point Saint Jacques (2 km). Passage sous le Pont-de-Pierre étroit et difficile

Portion de voie existante

Aménagement depuis Boé Bourg jusqu'à Saint-Pierre-de-Gaubert (6 km) et liaison avec la voie verte du Canal de Garonne (retour possible vers le Pont-Canal).

Voie verte le long du canal de Garonne

Dans son prolongement complet, cet itinéraire formerait ainsi potentiellement un second axe structurant à l'échelle de l'Agglomération, s'articulant avec la Voie verte du Canal, l'itinéraire Agen-Gers du Schéma départemental, et des liaisons desservant les communes en rive droite et gauche de la plaine (via les franchissements existants ou à créer sur le fleuve).

X. SYNTHESE

Atouts	Faiblesses
▪ *Des sites majeurs d'activités et d'équipements existants globalement bien desservis et facile d'accès depuis les grands axes de circulation.* ▪ *Un réseau de transport régulier qui dessert efficacement les principaux pôles de population et d'équipements en rive droite, et qui connaît une hausse de sa fréquentation.* ▪ *Une offre TEMPO modernisée et densifiée en 2013 sur les secteurs centraux, avec le développement de l'offre périurbaine (TAD), la mise en service de navettes, de parkings relais* ▪ *La présence de grands sites de stationnements aux abords et au sein même des principaux centres, qui donnent des marges de manœuvre dans une optique de gestion différentiée de l'offre de stationnements publics (réglementation, mutualisation, covoiturages, bornes électriques, vélo …)* ▪ *Des multiples projets et réflexions en cours qui ouvrent de nouvelles perspectives en matière d'organisation et de diversification des mobilités aux différentes échelles du territoire : projets d'infrastructures et de transports en rive gauche, Schéma Vélo d'Agglomération, renforcement du pôle multimodal d'Agen …* ▪ *A plus long terme, la prévision de création d'une gare nouvelle TGV et ses aménagements connexes (navette intergares, rétablissements de voies) qui, couplés aux grands projets rive gauche, entraineront un bouleversement dans la manière de considérer le fonctionnement général de l'agglo. et le statut de certaines voies en rive gauche et droite de la Garonne.*	▪ *Une place prépondérante de la voiture comme mode de déplacement et dans les aménagements d'espaces collectifs, y compris dans les communes du cœur d'agglo.* ▪ *Des problématiques de franchissements qui contraignent l'organisation des déplacements, en particulier des liaisons entre rives droite et gauche de la Garonne.* ▪ *Des axes départementaux très circulées et parfois peu sécurisants (RD813 Est, RD656 nord et sud, RD119, avenues sur Agen et Le Passage…).* ▪ *Des voies secondaires en contexte périurbain ou rural souvent peu adaptées à l'accueil de flux pendulaires en croissance (domicile – travail).* ▪ *Une offre en transports urbains régulier qui ne couvre qu'une partie restreinte du territoire, et qui reste limitée (en fréquence notamment) sur les dessertes urbaines rive gauche, ainsi que sur les dessertes périurbaines et rurales du fait des ruptures physiques* ▪ *Une quasi-absence d'aménagements spécifiques pour le réseau de transport, ce qui nuit à son efficacité et à sa visibilité en ville.* ▪ *Près d'un millier d'arrêts bus à gérer sur le territoire, dont une très grande partie à rendre accessibles* ▪ *Un mode vélo globalement encore peu utilisé et peu favorisé hormis en cœur de ville d'Agen. Des continuités de maillages cyclables qui restent pour l'essentiel à mettre en place.* ▪ *Une absence de politique spécifique en matière de transport de marchandises.*

Enjeux et Besoins répertoriés

- *La mise en œuvre des projets du Schéma des grandes Infrastructures pour compléter les contournements, flux économiques et soulager les parties centrales des trafics interurbains*
- *La poursuite du renforcement des dessertes par le transport collectif, densifiées et facilitées dans le cœur d'agglomération, étendues sur la plaine ouest, en offre adaptée sur les communes peu denses et éloignées du centre de l'agglomération.*
- *Le développement des sites d'appui à l'intermodalité et aux nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage …).*
- *Une meilleure prise en compte des modes doux dans les aménagements urbains et de voiries.*
- *L'anticipation du projet LGV et de ses infrastructures connexes, dans leurs différentes implications sur la mobilité des personnes et des marchandises à l'échelle de l'agglomération élargie.*
- *Le soutien au changement des pratiques, sur un territoire marqué par une forte culture des déplacements individuels en automobile.*

CHAPITRE 5 :
Articulation du PLUi avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'Environnement

I. LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE PLUI DOIT ETRE COMPATIBLE OU QU'IL DOIT PRENDRE EN CONSIDERATION

A. LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE PLUI DOIT ETRE COMPATIBLE

1. LE SCOT DU PAYS DE L'AGENAIS

Le SCot du Pays de l'Agenais a été approuvé le 28 février 2014.

- **Protéger les espaces et sites naturels à protéger, éléments constitutifs des continuités écologiques (« la trame verte et bleue »**

Prescriptions	Compatibilité du PLU avec ces prescriptions
Prescriptions pour les continuités écologiques liées à la trame verte : Les continuités écologiques de la trame verte sont constituées par des éléments linéaires ou ponctuels : réservoir de biodiversité, ilots de biodiversité, haie set autres alignement d'arbres, ripisylve et alignements d'arbres en bordure des cours d'eau. Leur localisation est indicative sur le schéma des espaces naturels, leur contour sera défini par les documents d'urbanisme à l'échelle locale ou par délibération de la collectivité (article L123-1-5 alinéa 7° du Code de l'urbanisme). **L'espace tampon de 200m** permet de déterminer les espaces nécessaires à assurer cette continuité : des zones N ou A seront définies de préférence à l'intérieur de cette bande. Les extensions urbaines limitées sont permises à l'intérieur de cet espace tampon à condition que le principe de continuité soit préservé par ailleurs. **Les éléments linéaires ou ponctuels** ont vocation à être protégés en tant qu'espaces naturels sensibles, et préservés de toute urbanisation. **Les sites identifiés par des périmètres de protection et d'inventaire** (sites Natura 2000, sites concernés par un arrêté de protection de biotope, réserves naturelles et ZNIEFF de type 1) ont vocation à être protégés en tant qu'espaces naturels sensibles, et préservés de toute urbanisation.	Le contour des éléments constitutifs de la trame verte (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) est cartographié à l'échelle cadastrale dans le PLUi. Les réservoirs de biodiversité sont systématiquement classés en zone N de protection, et, pour les espaces boisés, en Espaces Boisés Classés. L'espace tampon de 200 m autour des réservoirs est classé en zone N ou A dans le PLUi. Quelques zones disponibles à l'urbanisation peuvent se trouver dans cet espace tampon mais elles ne créent pas de discontinuité de la trame verte. Le principe des continuités écologiques est matérialisé par un trait vert sur les documents graphiques : trait vert continu pour les continuités existantes à préserver, et trait vert discontinu pour les continuités à créer ou à restaurer. L'article 15 du règlement précise les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. Les éléments linéaires ou ponctuels, intégrés dans les continuités écologiques, sont classés en zone N ou A, et/ou EBC. Ils sont préservés de toute zone disponible pour l'urbanisation. Les sites identifiés par des périmètres de protection ou d'inventaire sont classés en zone N, et pour les éléments arborés, en EBC.

Prescriptions	Compatibilité du PLU avec ces prescriptions
Les continuités écologiques liées à la trame bleue (cours d'eau, leurs abords, ripisylve et alignements d'arbres en bordure des cours d'eau) - Garantir la continuité écologique de la trame bleue, en particulier sur les axes migrateurs importants. - Rendre inconstructible les abords des cours d'eau sur au moins 5 mètres afin de favoriser la protection de cet écosystème (cours d'eau, berges et ripisylves), de faciliter leur entretien. - Préserver les zones humides et leurs abords de tout développement susceptible de porter atteinte à leurs fonctions, écologiques et hydrologiques (y compris les affluents) : les zones humides, qu'elles soient ou non utilisées à des fins agricoles, seront classées en zone N dans les PLU e (sauf pour les constructions ou installations nécessaires à l'activité agricole et au fonctionnement des services d'intérêt général).	Les cours d'eau et leur ripisylve sont classés en zone N. La ripisylve, lorsqu'elle existe est classée en EBC. Les abords des cours d'eau sont rendus inconstructibles par les dispositions suivantes : bande tampon de protection de 20 m de large à partir de la crête de la berge pour la Garonne et le Gers, 15 m pour les autres cours d'eau domaniaux, et 10 m pour les cours d'eau non domaniaux. Les zones humides sont systématiquement classées en zone N.

- **Gérer la ressource en eau potable**

Prescriptions	Compatibilité du PLU avec ces prescriptions
Assurer l'alimentation en eau potable notamment en protégeant la totalité des points de captage présents sur le territoire.	Les captages alimentant le territoire sont protégés, à l'exception des 3 prises d'eau en Garonne (Rouquet, Lacapelle et Sivoizac) pour lesquelles la procédure est en cours de finalisation. Les projets de protection ont été soumis à enquête publique durant l'été 2016.
Garantir la pérennité de la ressource en eau potable par une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages d'eau. Les documents d'urbanisme devront restreindre les extensions nouvelles de l'urbanisation dans les périmètres de protection rapprochée et éloignée des captages d'eau aux opérations qui relèvent d'un intérêt économique majeur. L'utilisation à des fins agricoles doit être compatible avec la protection édictée.	Les forages en nappe profonde du territoire possède un périmètre de protection immédiate et rapprochée confondus, restreint au lieu d'implantation du capatge et à l'usine de potabilisation. Ils n'ont pas été classés en zone naturelle dans le PLUi, classement qui aurait été plus approprié. Les périmètres des prises d'eau en Garonne ne sont pas approuvés.
Les collectivités doivent, lors de la révision ou l'élaboration de leur document d'urbanisme, justifier que les réseaux d'alimentation en eau potable seront suffisants pour satisfaire les besoins des futurs usagers.	Des schémas directeurs d'alimentation en eau potable ont été réalisés sur l'Agglomération d'Agen. Un programme de travaux a été défini. Il comprend en sus des renforcements et de la réhabilitation des réseaux : - le doublement de l'usine de potabilisation de Sivoizac en 2016-2017, - la substitution des prélèvements réalisés à partir du forage de Sérignac par la création d'une prise d'eau en Garonne et l'aménagement d'une nouvelle usine de potabilisation avec augmentation des capacités de production (échéance 2020). Pour les communes du nord, alimentées à partir

	des captages de Tulet et de Saint-Julien, le syndicat Eau 47 prévoit la création d'une prise d'eau en Garonne, avec la création d'une usine de potabilisation. Cette nouvelle source se substituera au captage en nappe profonde de Tulet.
Mettre en place des mesures visant à réduire le risque de pollution vers la nappe phréatique, pour les aménagements et les constructions autorisées dans les périmètres de protection des captages d'eau potable.	Aucune construction n'est autorisée dans les périmètres de protection approuvés des captages d'eau potable en service sur le terrtoire.

- **Gérer les eaux pluviales**

Prescriptions	Cohérence du PLU avec ces prescriptions
Tous les rejets d'eaux pluviales provenant d'une partie urbanisée devront être régulés quantitativement et qualitativement	L'article 4 du PLUi (dispositions applicables à toutes les zones) respecte cette prescription. Il est ainsi indiqué que les projets d'aménagement et de constructions appliqueront les principes généraux et les prescriptions en zone A ou B de la carte de zonage pluvial, définis au Règlement d'assainissement pluvial de l'Agglomération d'Agen : - Pour tout nouveau projet de construction dans la zone A (zones peu permeables), il sera privilégié le rejet des eaux de ruissellement dans le milieu superficiel avec tamponnement préalable si la surface du projet ou la nature du projet l'impose. Le surplus sera renvoyé au réseau de collecte à un débit de fuite maximal de 3 l/s/ha de surface reprise. En cas d'impossibilité de rejet dans le milieu naturel, le rejet au réseau pluvial existant est autorisé sous réserve de limiter le débit de fuite à 3 l/s/ha de surface totale de projet (tamponnement préalable). - Pour tout nouveau projet de construction dans la zone B (zones perméables), il sera privilégié les techniques alternatives basées sur le principe de l'infiltration. Le surplus n'ayant pu être infiltré sera renvoyé au réseau à un débit de fuite de 3 l/s/ha. En cas d'impossibilité d'infiltrer, le rejet au réseau est autorisé sous réserve de limiter le débit de fuite à 3 l/s/ha de surface totale de projet.
Les documents d'urbanisme imposeront que l'évacuation des eaux pluviales soit réalisée par l'intermédiaire du réseau public ou par un dispositif d'infiltration et/ ou de stockage sur la parcelle, ou si le terrain ne le permet pas (perméabilité faible), autoriser le rejet des eaux de ruissellement vers le réseau hydrographique (cours d'eau ou fossés…) après traitement éventuel.	

- **Poursuivre l'amélioration des sytèmes d'assainissement**

Prescriptions	Cohérence du PLU avec ces prescriptions
Le SCoT impose un développement urbain centré sur les communes disposant d'un assainissement collectif. A condition que la faisabilité technique et financière le permette, les communes proposeront la mise en place ou l'extension de dispositifs de traitement collectif des eaux usées.	Toutes les communes de l'agglomération disposent d'un assainissement collectif, sauf Marmont-Pachas. Des schémas directeurs d'assainisement ont été réalisés. Dans une perspective de développement de l'urbanisation, un programme définissant les travaux d'extension et de réhabilitation des réseaux de collecte et des ouvrages de traitement a été élaboré. Un plan quinquennal de travaux 2015-2019 a été validé par l'agglomération.
Prendre en compte les extensions urbaines dans les schémas d'assainissement de chaque commune. Tout projet de développement urbain doit être en adéquation avec la capacité actuelle ou potentielle des réseaux et la capacité des stations d'épuration à accepter ces nouveaux volumes et charges de pollution	L'adéquation des projets urbains avec la capacité actuelle ou potentielle des réseaux et la capacité des stations d'épuration a été étudiée avec les gestionnaires des réseaux dans le cadre de la délimitation des zones à urbaniser.
Les collectivités veilleront à articuler les démarches d'élaboration et de détermination des zonages entre les schémas communaux d'assainissement et les documents de planification urbaine	Les zonages d'assainissement ont été révisés sur les 29 communes adhérant à l'agglomération en 2015. Ils seront approuvés en octobre 2016. Pour les 12 communes du PLUi de 2013, la procédure d'actualisation du zonage a consisté à la mise en cohérence avec le zonage du PLUi en vigueur. Pour les 17 autres communes de l'agglomération (hors Castelculiet et St-Pierre de Clairac), le zonage prend en compte le PADD, du futur PLUi. Une révision des zonages d'assainissement pourra intervenir une fois le PLUi approuvé, pour corriger les incohérences. Les communes de Castelculiet et St-Pierre de Clairac feront ultérieurement l'objet d'une révision de leur zonage pour prendre en compte les évolutions du PLUi sur leur territoire et notamment les nouvelles zones à urbaniser.

- **Limiter et mieux gérer les risques naturels et technologiques**

Prescriptions	Cohérence du PLU avec ces prescriptions
Respecter les orientations et les préconisations des documents de rang supérieur qui apportent une connaissance sur les risques naturels et technologiques et prendre en compte la règlementation associée qui s'impose aux documents d'urbanisme (Plan de Prévention des Risques, Atlas départemental des Risques Majeurs).	Le PLUi prend en compte les PPR en vigueur. Les dispositions règlementaires des PPR s'appliquent à toutes les zones (cf. titre 2 du règlement - article 1). Les PPRi sont annexés au PLUi.
Prévenir les risques naturels en respectant la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré (SDAGE, PPRI,…).	Le PLUi ne prévoit pas le développement des zones à urbanisées dans les zones inondables délimitées dans les atlas et dans les zones inconstructibles des PPRi.

Chercher à réduire la vulnérabilité des constructions existantes face aux risques naturels.	L'agglomération a réalisé un schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales qui définit des opérations à mettre en œuvre pour limiter les débordements sur les points bas et les cours d'eau. Le PLUi prévoit plusieurs emplacements réservés pour la création d'ouvrages de protection des crues et d'ouvrages d'écrêtement des crues afin de réduire la vulnérabilité des constructions existantes.
Prendre en compte et limiter les nuisances générées par les activités notamment industrielles (éviter les problèmes de cohabitation entre activités industrielles et zones d'habitat).	Le PLUi limite la proximité entre les zones d'habitat et les zones d'activités.
Dans les secteurs identifiés comme potentiellement affectés par des mouvements de terrain, conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la réalisation d'études complémentaires préalables (vérifier la pertinence de ces zones au regard de l'aléa connu du risque).	Les secteurs affectés par un aléa mouvement de terrain fort sont préservés de toute ouverture à l'urbanisation.
En l'absence de PPRI, s'appuyer sur l'atlas des zones inondables	Les zones inondables des atlas ont été prises en compte dans le PLUi. Aucune zone à urbaniser à vocation d'habitat n'a été créée ou maintenue dans ces zones. Seul les zones à urbanisé du TAG sont concernés par le débordement de 2 affluents de la garonne. Des mesures ont été définies dans le cadre de l'étude d'impact du projet pour préserver ces zones.
Préserver les champs d'expansion de crues en les classant en zone naturelle dans les documents d'urbanisme.	En dehors des champs d'expansion des crues réglementés par un PPRi, les zones inondables délimitées dans les atlas ont été classées en zone naturelle ou en zone agricole dans le PLUI. Les abords des autres cours d'eau ont été préservés par une bande inconstructible (de 10 à 15 m) (article 6 du règlement)
Éviter la détérioration des zones humides de plaines et de têtes de versant	Les zones humides identifiées dans le territoire sont préservées par un classement en zone naturelle N.
Prendre en compte les risques de conflits d'usage entre habitat et activités aéroportuaires, et notamment les impacts des nuisances sonores sur la santé.	Il n'est pas prévu le développement de zones à urbaniser à vocation d'habitat dans les zones de gêne A et B de l'aérodorme d'Agen. Deux zones à urbaniser sont implantées dans la zone C de gêne moyenne du PEB : zone 1AUC du Champs de Lescaze et frange nord de la zone 1AUB à Roquefort. Les maisons individuelles non groupées sont autorisées si elles n'entraînent qu'un faible accroisement de la capacité d'accueil (densité prévue 10 log/ha dans les OAP)

- **Réduire les gaz à effet de serre, encourager les économies d'énergies et promouvoir le développement des énergies renouvelables**

Prescriptions	Cohérence du PLU avec ces prescriptions
Favoriser la mise en place d'un Plan Climat Énergie Territorial (PCET) à l'échelle de l'agglomération agenaise.	Le PCET de l'agglomération d'Agen a été approuvé.
Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation d'énergie finale sur le territoire d'ici 2030 : structurer les filières de production locale (bois, biomasse, géothermie, solaire...) afin de promouvoir l'utilisation des dispositifs existants et de les adapter au mieux au territoire : - Favoriser la production d'énergies renouvelables en veillant à ne pas impacter les terres agricoles (Cf. également prescription II.2.1). - Privilégier les sites anciens à reconvertir dans les ZAE et les parkings pour le photovoltaïque et les autres macro-installations.	Deux zones sont classées en espaces destinés à l'installation d'ensemble de panneaux au sol pour la production d'énergie photovoltaïque (AXe), l'une à Caudecoste et l'autre à Sauveterre-Saint-Denis dans le cadre de la réhabilitation d'une ancienne gravière.
Les documents d'urbanisme locaux ainsi que les opérations d'aménagement devront prévoir la mise en place progressive d'équipements urbains autonomes ou peu consommateurs d'énergie électrique issue du réseau de distribution (notamment l'éclairage public) : A intégrer dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation et dans le règlement.	Le PLUi soutient le développement des installations de production d'énergie renouvelable : pentes (art. 11) et alignement des constructions par rapport aux voies (art. 6) permettant l'installation de dispositifs de production d'énergie solaire.
Mettre en œuvre tout dispositif, toute mesure ou action permettant d'améliorer la qualité de l'air (en particulier sur les communes d'Agen, Boé, Estillac, Layrac, Moirax et le Passage d'Agen classées dans le SRCAE (Schéma Régional Climat, Air, Energie) en zones sensibles à la qualité de l'air.	Les mesures visant à développer le transport collectif, les déplacements doux et partagés sont de nature à maîtriser les déplacements et les emissions de polluants dans l'air. La végétalisation prévue dans les projets (paysagement des abords d'axes routiers, de projets urbains) permettra également de capter les polluants.

- **Optimiser la collecte et la valorisation des déchets et réduire la quantité de déchets**

Prescriptions	Cohérence du PLU avec ces prescriptions
Poursuivre les actions visant à réduire la production de déchets ménagers ou professionnels à la source, à développer la collecte et le tri sélectif, à favoriser la valorisation des déchets et à permettre le stockage des déchets résiduels et ultimes dans le respect de leur environnement	L'agglomération a validé son schéma directeur de la collecte des déchets en septembre 2015. Celui-ci vise notamment à maintenir voire augmenter les performances de collecte sur les matières valorisables.
Dégager dans les documents d'urbanisme les espaces nécessaires à l'implantation de déchetteries, lorsqu'il existe un projet identifié. Les Rapports de Présentation des documents d'urbanisme doivent faire état des capacités des déchetteries et de l'évaluation des besoins compte tenu des évolutions démographiques	Il n'existe pas de projet de déchetterie sur le territoire.
Des emplacements doivent être prévus dans les nouvelles opérations d'aménagement, notamment dans les immeubles collectifs	Aucun emplacement réservé n'est prévu dans le PLUi.
Assurer un maillage équilibré du territoire du réseau de déchetteries afin de répondre aux besoins des habitants ou aux évolutions législatives	8 déchetteries sont réparis sur le territoire du PLUi.
Prévoir des structures spécifiques adaptées aux artisans. Des emplacements devront être réservés dans les zones d'activités d'importance.	Il n'est pas prévu dans le PLUI d'ER à cet effet.
Les collectivités devront s'engager à produire moins de déchets, mieux les recycler, les valoriser quand cela est possible et assurer un traitement à la hauteur des enjeux sanitaires et environnementaux	L'agglomération s'est fixé ces objectifs dans le PADD.

2. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) ADOUR GARONNE 2016-2021

Le SDAGE est un document d'orientation stratégique pour une gestion harmonieuse des essources en eau. Il concerne l'ensemble des milieux aquatiques du bassin : fleuves et rivières, lacs, canaux, stuaires, eaux côtières, eaux souterraines libres ou captives et zones humides.

Le SDAGE 2016-2021 a été approuvé le 1er décembre 2015 par le Préfet coordinateur du bassin. Il met à jour celui applicable sur le cycle 2010-2015.

Les dispositions du SDAGE en lien direct avec l'urbanisme et pouvant concerner la commune figurent en résumé dans le tableau suivant ; en vis-à-vis est indiqué en quoi le PLU est compatible avec ces dispositions.

Dispositions	Compatibilité du PLU avec ces dispositions
Orientation A : Créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs	
⇒ Intégrer les enjeux de l'eau dans les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, dans une perspective de changements globaux	
A36 : Améliorer l'approche de la gestion globale de l'eau dans les documents d'urbanisme et autres projets d'aménagement ou d'infrastructure Les PLU veillent, en cas de croissance attendue de population, à ne pas accentuer les flux de pollution ni les prélèvements en eau susceptibles d'avoir un impact sur l'état qualitatif et quantitatif des masses d'eau et sur les fonctionnalités des milieux aquatiques. Les enjeux de préservation de la biodiversité de préservation voire de reconquête des zones humides, d'accès à la ressource et de qualité des eaux (eau potable et baignade) et de prévention des risques (inondation, ruissellement lié à l'imperméabilisation des sols, risques de submersion marine ou d'intrusion saline) sont examinés dans le rapport de présentation. Dans la perspective de réduction des débits naturels liée au changement climatique, les études prospectives analyseront la capacité du milieu à satisfaire la demande en eau et à supporter les rejets des eaux usées, du fait de l'évolution croisée de la démographie et de l'hydrologie naturelle. Les PLU encourageront les équipements collectifs (terrain de sport, etc.) proposant une gestion économe de la ressource, les économies d'eau, ainsi que la récupération des eaux pluviales lorsqu'elle est justifiée du point de vue économique et sanitaire.	Le PLUi prend en compte la gestion de l'eau : • Les besoins en eau potable seront couverts en réduisant les prélèvements dans les nappes profondes en déséquilibre. Ainsi, les forages de Tulet et Sérignac seront remplacés par des prises d'eau dans la Garonne, cours d'eau en capacité d'approvisionner le territoire sans dégrader les fonctionnalités du milieu aquatique. • L'agglomération engagera les travaux nécessaires (plan quinquennal validé) pour limiter les rejets d'eaux usées non traités dans les milieux naturels et disposer d'un parc de stations d'épuration dont le fonctionnement satisfait à la qualité des rejets demandée (nouvelles stations à Brax et Laplume, travaux sur le réseau d'Agen, suivi des rejets à Sainte-Colombe et Sérignac…) • L'infiltration sera favorisée dans les zones favorables (zone B du zonage d'assainissement pluvial). Le surplus rejeté respectera un débit de fuite de 3l/s/ha.
A37 : Respecter les espaces de fonctionnalités des milieux aquatiques dans l'utilisation des sols et la gestion des eaux de pluie L'atteinte ou la non-dégradation du bon état	La Garonne, les cours d'eau affluents et leur ripisylve, les zones humides identifiées, sont protégés par un classement en zone N.

Dispositions	Compatibilité du PLU avec ces dispositions
Orientation A : Créer les conditions de gouvernance favorables à l'atteinte des objectifs	
écologique des masses d'eau nécessite de préserver les différents espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques. Le PLU doit assurer une protection suffisante par l'adoption d'orientations d'aménagement, d'un classement ou de règles d'occupation du sol et cohérente sur : • les zones nécessaires à la gestion des crues, • les zones nécessaires au bon fonctionnement et à la recharge des nappes en eau de qualité et en quantité suffisante, • les zones humides et leurs bassins d'alimentation, • les espaces de mobilité des rivières et du domaine public maritime, • les espaces nécessaires aux cours d'eau pour jouer leur rôle de corridors biologiques. Pour mieux gérer les eaux de pluie, les collectivités, partout où cela sera possible et souhaitable, mettent en œuvre : • des actions de maîtrise de l'imperméabilisation des sols pour favoriser leur infiltration et minimiser ainsi les ruissellements, et des débits de fuite en zone urbaine, • des techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales afin de favoriser la recharge des nappes. • ils promeuvent également ces techniques auprès des usagers et en tiennent compte dans les documents d'urbanisme.	Le règlement du PLUi définit des prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales sur le terrain des opérations : • dans les zones favorables à l'infiltration (zone B du zonage d'assainissement pluvial), les eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées devront être infiltrées sur le site. Le surplus n'ayant pu être infiltré sera renvoyé au réseau à un débit de fuite de 3 l/s/ha (article 4). • un pourcentage minimal d'espaces verts compris entre 10 et 80 % est fixé à l'article 13 du règlement. Les espaces verts maintenus permettront l'épuration naturelle des eaux et l'infiltration des eaux de ruissellement.
A38 : Prendre en compte les coûts induits liés à l'eau dans les projets d'urbanisme Une approche économique de la prise en compte des objectifs du SDAGE et du SAGE au niveau du territoire concerné est recommandée dans le rapport de présentation des documents d'urbanisme au regard des perspectives de développement retenues.	Cette recommandation n'a pas été suivie dans le PLU.
A39 : Identifier les solutions et les limites éventuelles de l'assainissement et de l'eau potable en amont des projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire Les documents d'urbanisme intègrent dans leur rapport de présentation une analyse des solutions d'assainissement au regard de la capacité d'accueil et de développement de leur périmètre, afin d'assurer l'adéquation de ce développement avec les enjeux de la qualité des eaux et des milieux aquatiques. Ils intègrent également une analyse de la disponibilité locale et de l'adéquation entre ressource et besoins en eau potable.	Toutes les constructions situées en zone d'assainissement collectif dans les plans de zonage d'assainissement devront être raccordées à l'assainissement collectif. Dans les zones non effectivement desservies, des dispositifs d'assainissement individuel dervont être mis en œuvre. Le raccordement sera réalisé une fois le réseau de collecte créé. Les possibilités de raccordement des zones ouvertes à l'urbanisation et la capacité des ouvrages à traiter le périmètre desservi ont été étudiées avec les gestionnaires.

Dispositions	Compatibilité du PLU avec ces dispositions
Orientation B : Réduire les pollutions	
⇒ Agir sur les rejets en macropolluants et micropollants	
B2 : Réduire les pollutions dues au ruissellement d'eau pluviale Les collectivités territoriales et leurs groupements mettent à jour leurs zonages de l'assainissement des eaux usées et pluviales. Sur la base de ces zonages, elles définissent et mettent en œuvre les programmes de travaux et de surveillance nécessaires à la gestion des eaux usées et à la gestion préventive à la source des eaux de pluie pour maintenir ou reconquérir la qualité des milieux aquatiques.	Le règlement du PLUi définit des prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales sur le terrain des opérations : • dans les zones favorables à l'infiltration (zone B du zonage d'assainissement pluvial), les eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées devront être infiltrées sur le site. Le surplus n'ayant pu être infiltré sera renvoyé au réseau à un débit de fuite de 3 l/s/ha (article 4). • un pourcentage minimal d'espaces verts compris entre 10 et 80 % est fixé à l'article 13 du règlement. Les espaces verts maintenus permettront l'épuration naturelle des eaux et l'infiltration des eaux de ruissellement.
⇒ Préserver et reconquérir la qualité de l'eau pour l'eau potable et les activités de loisirs liées à l'eau	
B24 : Préserver les ressources stratégiques pour le futur (ZPF) Les documents d'urbanisme prévoient des zonages compatibles avec les enjeux de protection de ces zones.	Aucune ressource stratégique pour le futur (ZPF) n'a été recensée dans l'agglomération.
Orientation D : Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques	
⇒ Préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau : préserver et restaurer les poissons grands migrateurs amphihalins, leurs habitats fonctionnels et la continuité écologique	
D34 : Préserver et restaurer les zones de reproduction des espèces amphihalines Sur les axes à grands migrateurs identifiés dans le SDAGE et compte tenu des enjeux qu'elles représentent pour le bassin, les zones de frayère des poissons migrateurs amphihalins définies par l'article L. 432-3 du code de l'environnement et leurs zones de grossissement doivent être conservées.	Les cours d'eau et leurs ripisylves, lorsqu'elles existent, sont protégés par un classement en zone N et en EBC.
⇒ Les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux du bassin Adour-Garonne	
D27 : Préserver les milieux aquatiques et humides à forts enjeux environnementaux L'autorité administrative incite à la prise en compte de ces milieux dans les documents de planification et d'urbanisme.	Les cours d'eau et leurs ripisylves, lorsqu'elles existent, sont protégés par un classement en zone N et en EBC. Les zones humides identifiées sont entièrement préservées par un classement en zone N.
⇒ Stopper la dégradation anthropique des zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques	
D38 : Cartographier les milieux humides L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales ou leurs regroupements,… complètent et actualisent, selon une méthodologie propre au bassin, la cartographie des principaux milieux humides du bassin disponible dans le SIE (désignée sous le terme de carte des zones à dominante humide).	Les zones humides de l'agglomération ont été cartographies en s'appuyant sur l'inventaire réalisé par le Conservatoire des Espaces Naturels.
D40 : Éviter, réduire ou, à défaut, compenser	Les zones humides identifiées sont entièrement

Dispositions	Compatibilité du PLU avec ces dispositions
l'atteinte aux fonctions des zones humides	préservées par un classement en zone N.
D43 : Instruire les demandes sur les zones humides en cohérence avec les protections réglementaires Les documents d'urbanisme doivent intégrer, dans le zonage et la réglementation des sols qui leur seront applicables, les objectifs de préservation des zones humides.	
⇒ Préservation des habitats fréquentés par les espèces remarquables menacées ou quasi-menacées du bassin	
D45 : Intégrer les mesures de préservation des espèces et de leurs habitats dans les documents de planification et mettre en œuvre des mesures réglementaires de protection Les documents de planification et de programmation de l'eau ou de l'urbanisme sont compatibles avec les exigences écologiques, en particulier d'habitats, des espèces remarquables des milieux aquatiques ou humides classées menacées et quasi-menacées de disparition.	Les cours d'eau et leur ripisylve, lorsqu'elle existe, sont protégés par un classement en zone N et EBC.
⇒ Réduire la vulnérabilité et les aléas en combinant protection de l'existant et maitrise de l'aménagement et de l'occupation des sols	
D48 : Mettre en œuvre les principes du ralentissement dynamique Pour contribuer au rétablissement de l'hydrologie naturelle, à la prévention des inondations et la gestion des cours d'eau en période d'étiage, notamment du fait des évolutions climatiques, les collectivités territoriales ou leurs groupements intègrent dans leur document d'urbanisme les options techniques suivantes : - favoriser la reconquête de zones naturelles d'expansion de crues ou de zones inondable après les avoir répertoriées (y compris zones humides des marais littoraux et retro-littoraux, les espaces tampons de submersion marine) ; - promouvoir le ralentissement dynamique naturel dans les bassins versants (zones humides, haies, talus, couverts végétaux hivernaux, espaces boisés canaux…) permettant de faciliter l'infiltration et la rétention des eaux dans les sols en s'assurant de la non augmentation des risques en amont de ces aménagements ; restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau et les zones tampons littorales (marais littoraux et retro-littoraux, les espaces tampons de submersion marine)	Le PLU met en œuvre des principes de ralentissement dynamique, en préservant : - en zone naturelle N ou en zone agricole les bords des cours d'eau de la commune avec un principe inconstructibilité sur une largeur de 20 m de la crête de la berge du Gers, 15 mètres de celle des autres cours d'eau domaniaux, et 10 mètres de celles des cours d'eau non domaniaux. - en zone naturelle N les principaux ensembles boisés et en EBC la ripisylve.

En conclusion, le PLUi est compatible avec le projet de SDAGE Adour-Garonne 2016-2021 ; il ne présente pas de contradiction avec les orientations de celui-ci.

3. LES SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

Il n'existe pas de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) approuvé sur le territoire. Le SAGE Vallée de la Garonne est en cours d'élaboration.

4. LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI) DU BASSIN ADOUR-GARONNE

La directive 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite « Directive Inondation », transposée en droit français au travers l'article 221 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, et le Décret n° 2011-277 du 2 mars 2011 relatif à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.

Cette directive propose à l'échelle de chaque « district hydrographique » d'élaborer des Plans de Gestion des Risques d'Inondation pour permettre aux territoires exposés à tout type d'inondation de réduire les risques.

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Adour Garonne a été approuvé le 1er décembre 2015. Il a pour ambition de réduire les conséquences dommageables des inondations pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique sur le bassin et ses 18 Territoires identités à Risques Importants (TRI). 18 communes de l'agglomération appartiennent au TRI d'Agen.

Le PGRI constitue un document de référence au niveau du bassin pour les 6 ans à venir et un cadre commun aux actions mises en place sur le bassin. Le PGRI Adour-Garonne fixe 6 objectifs stratégiques :

- Objectif n° 1 : Développer des gouvernances, à l'échelle territoriale adaptée, structurées, pérennes, et aptes à porter des stratégies locales et programmes d'actions ;
- Objectif n° 2 : Améliorer la connaissance et la culture du risque inondation en mobilisant tous les acteurs concernés ;
- Objectif n° 3 : Améliorer la préparation et la gestion de crise et raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Objectif n° 4 : Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité ;
- Objectif n° 5 : Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements ;
- Objectif n° 6 : Améliorer la gestion des ouvrages de protection.

Les dispositions du PGRI en lien direct avec l'urbanisme et pouvant concerner la commune figurent en résumé dans le tableau suivant ; en vis-à-vis est indiqué en quoi le PLU est compatible avec ces dispositions.

Dispositions du PGRI du bassin Adour-Garonne en lien avec les documents d'urbanisme	Compatibilité du PLU avec les dispositions du PRGI
Objectif n° 4 : Aménager durablement les territoires, par une meilleure prise en compte des risques d'inondation, dans le but de réduire leur vulnérabilité	
D4.5 Améliorer la prise en compte du risque inondation dans les documents planification d'urbanisme notamment en formalisant des principes d'aménagements permettant de réduire la vulnérabilité des territoires concernés.	Le PLUi prend en compte le risque inondation de la manière suivante : • Les cours d'eau et leur ripisylve, lorsqu'elle existe, sont protégés par un classement en zone N et EBC. • Le règlement maintient un recul de 10 m à 20 m des constructions par rapport aux berges des cours d'eau dans toutes les zones, • Le règlement prescrit des mesures en matière de gestion des eaux pluviales de nature à réduire la vulnérabilité des territoires (cf ci-après). • Le PLUi prévoit des emplacements réservés pour la création d'ouvrages de protection et d'écrêtement des crues.
D4.11 Les collectivités ou leurs groupements prennent les mesures nécessaires dans les programmes d'aménagement des agglomérations pour limiter les risques de crues et leurs impacts sur les biens et les personnes, notamment en limitant l'imperméabilisation des sols, en maîtrisant l'écoulement des eaux pluviales et en conservant les capacités d'évacuation des émissaires naturels	Le règlement du PLUi définit des prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales sur le terrain des opérations : • dans les zones favorables à l'infiltration (zone B du zonage d'assainissement pluvial), les eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées devront être infiltrées sur le site. Le surplus n'ayant pu être infiltré sera renvoyé au réseau à un débit de fuite de 3 l/s/ha (article 4). • un pourcentage minimal d'espaces verts compris entre 10 et 80 % est fixé à l'article 13 du règlement. Les espaces verts maintenus permettront l'infiltration des eaux de ruissellement et la mâitrise des écoulements.
Objectif n° 5 : Gérer les capacités d'écoulement et restaurer les zones d'expansion des crues pour ralentir les écoulements	
D5.2 Favoriser la reconquête de zones naturelles d'expansion ou de zones inondables après les avoir répertoriées	Les cours d'eau et leur ripisylve, lorsqu'elle existe, sont protégés par un classement en zone N et EBC.
D5.3 Promouvoir le ralentissement dynamique naturel dans les bassins versants (zones humides, haies, talus, couverts végétaux hivernaux, espaces boisés…) à l'échelle d'entités hydrographiques cohérentes permettant de faciliter l'infiltration et la rétention des eaux dans les sols en s'assurant de la non augmentation des risques en amont de ces aménagements	Les ripisylves sont protégées par un classement en zone N et le plus souvent en EBC. Les zones humides et les espaces boisés étendus (plus de 5 ha) sont également classées en zones N.

En conclusion, le PLUi est compatible avec le PGRI du bassin Adour-Garonne.

5. LE PLAN DEPARTEMENTAL D'ELIMINATION DES DECHETS MENAGERS OU ASSIMILES

Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers ou Assimilés du Lot-et- Garonne a été approuvé par l'arrêté préfectoral mars 2009. Les principaux objectifs du plan en matière de déchets ménagers sont les suivants :

- réduire la production d'ordures ménagères et freiner l'augmentation exponentielle des déchets collectés en déchetterie par la mise en œuvre d'un programme de prévention ambitieux,
- réduire le tonnage des déchets résiduels par le développement des collectes de déchets recyclables,
- réduire la toxicité des déchets résiduels en développant une communication en faveur de l'éco-consommation et en améliorant la collecte des déchets dangereux des ménages,
- réduire la quantité globale des déchets ultimes à enfouir par la stabilisation de la fraction organique et le développement de la valorisation organique, permettant la production d'un amendement de qualité valorisables en agriculture,
- mettre en place des installations de tri et de traitement permettant de respecter l'objectif d'autosuffisance du département.

La collecte et le traitement des déchets ménagers de l'Agglomération d'Agen sont conformes aux dispositions du PDEDMA actuellement en vigueur. Le PLUi, de par l'arrivée de population résidente et des activités, induira une modification de la gestion des déchets sur le territoire (allongement des tournées, tournées supplémentaires en saison touristique).

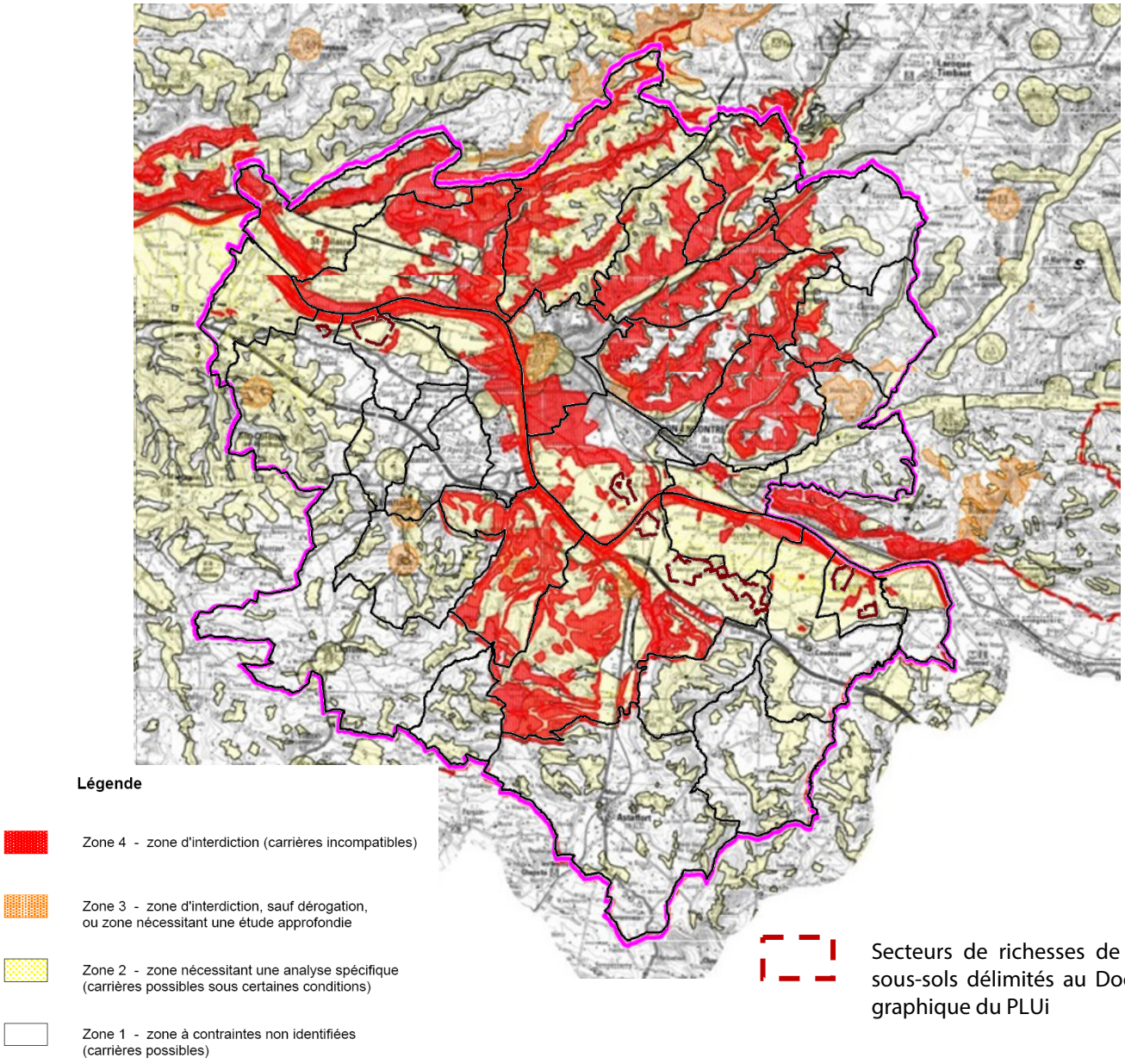
Il n'est pas prévu de créer de nouvel équipement de gestion des déchets dans les communes de l'agglomération. Le PLUi ne prévoit donc pas d'emplacement réservé pour l'implantation d'ouvrage de gestion des déchets.

6. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CARRIERES

Le schéma régional des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région.

L'Aquitaine ne dispose pas à ce jour de schéma régional des carrières. Pour le moment, le département du Lot-et-Garonne est couvert par un Schéma Départemental des Carrières approuvé le 29 juin 2006. Il présente une carte de zonage de synthèse au 1/100 000ème comportant quatre zonages :

- le premier où les projets d'exploitation de carrières sont possibles,
- le second où les carrières sont possibles sous certaines conditions,
- le troisième où les carrières sont interdites, sauf dérogation, ou nécessitent une étude approfondie,
- le quatrième où les carrières sont interdites.



Zonage de synthèse du schéma départemental des Carrière du Lot-et-Garonne

Dans le PLUi, les travaux d'aménagements, d'affouillements ou d'exhaussements de sols nécessaires à l'ouverture et au fonctionnement des carrières et gravières sont admis uniquement dans les « **Secteurs de richesses de sols et sous-sols délimités au Document graphique** » :

- des zones A à vocation agricole,
- de la zone NL à vocation de promenade et de détente de Brax comprenant un secteur d'exploitation actuelle et potentielle de gravières,
- des zones NLb correspondant aux espaces prévus pour l'extension du golf et le développement d'activités équestres à Boé, qui nécessitent au préalable des travaux d'extraction de matériaux,

Dans la zone NLb, le règlement du PLUi admet «les travaux d'aménagements, d'affouillement ou d'exhaussements de sols nécessaires à l'ouverture et à l'exploitation de carrières, aux conditions suivantes :

- « ils s'inscriront dans un projet d'ensemble visant, au terme de l'exploitation, uniquement la réalisation d'aménagements paysagers permettant l'extension du golf existant, la réalisation d'un parc équestre et l'aménagement de liaisons douces pédestres et/ou vélo,
- les réaménagements paysagers et d'activités de loisirs seront engagés conjointement à l'avancement des travaux de carrière,
- ces travaux ne devront pas générer l'implantation sur le secteur NLb de constructions ou installations liées au traitement des matériaux issus de l'exploitation de carrière ».

En revanche, dans les zones A et NL, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation des carrières et gravières, et au traitement des matériaux sont permises, à l'exclusion de toute construction d'habitat permanent.

Les secteurs de richesses de sols et sous-sols délimités au Document graphique sont situés sur les communes de Sainte-Colombe (9,7 ha), Brax (87,4 ha), Boé (49,2 ha), Layrac (246,1 ha) et Saint-Nicolas de la Balerme (55,7 ha). Ils représentent une superficie totale de 442,5 ha et englobent les carrières et les gravières en cours d'exploitation, les terrains ayant obtenu une autorisation d'exploiter sans l'être à ce jour, et les terrains maîtrisés ou en cours de maîtrise foncière.

L'ensemble des secteurs de richesses de sols et sous-sols délimités au Document graphique du PLUi **se situent dans le Schéma départemental des carrières en zone 2 « zone nécessitant une analyse spécifique dans lesquelles les carrières sont possibles sous certaines conditions** ». Le zonage du PLUi est donc compatible avec le schéma départemental des carrières.

B. LES DOCUMENTS QUE LE PLUI DOIT PRENDRE EN COMPTE

1. LES PLANS CLIMAT ENERGIE TERRITORIAUX

L'agenda 21-PCET du département du Lot-et-Garonne

L'agenda 21-PCET du département du Lot-et-Garonne a été finalisé en avril 2012. Il constitue l'outil-cadre de la politique territoriale de développement durable (DD) du Conseil général. Le PCET est directement intégré à l'Agenda 21 territorial. En matière de GES, l'A21-PCET du département vise à :

- réduire de 30 % par rapport à 2005 et d'ici 2020 les émissions de GES du secteur du bâtiment ;
- porter à 23 % d'ici 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale du territoire ;
- réduire de 15 % par rapport à 2005 et d'ici 2020 les émissions de GES liées aux transports ;
- réduire de 20 % par rapport à 2005 et d'ici 2020 les émissions de GES du secteur agricole ;
- réduire de 20% par rapport à 2005 et d'ici 2020 teqCO2 par habitant et par an.

Des actions sont déclinées pour parvenir à atteindre ces objectifs, notamment de promouvoir une mobilité durable, soutenir et promouvoir une agriculture de proximité, de qualité et respectueuse de l'environnement et du climat, améliorer la gestion de l'eau et des milieux naturels.

Le PLUI se fixent des objectifs similaires figurant dans son PADD :

- Développer l'offre en transports collectifs et favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile individuelle
- Préserver le potentiel agronomique du territoire et valoriser les activités agricoles
- Gérer durablement les ressources en eau
- Préserver d'une manière durable les cœurs de biodiversité et les corridors écologiques
- Intégrer la diversification énergétique et les facteurs climatiques dans les espaces urbains et à urbaniser.

Le PCET de l'Agglomération d'Agen

Le PCET de l'Agglomération d'Agen a été validé 28 Mars 2013. Le PCET est un plan d'actions pour limiter la dépendance énergétique du territoire, réduire les émissions de gaz à effet et la vulnérabilité au changement climatique.
Il décline 6 grands objectifs :

1. LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
A. Intégrer des objectifs climat-énergie dans l'ensemble des politiques territoriales portées par l'Agglomération d'Agen
B. Concrétiser les réflexions et les engagements des documents de planification
2. LE PATRIMOINE DE LA COLLECTIVITÉ ET L'ÉCLAIRAGE PUBLIC
C. Mettre en place une gestion du patrimoine bâti exemplaire ainsi qu'un plan de rénovation pour une réduction de 38% d'émission de gaz à effet de serre en 2020 (par rapport à 1990)
D. Développer les énergies renouvelables, l'éco-construction et la mise en œuvre de matériaux biosourcés dans les bâtiments communautaires pour atteindre 25.4% d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie
E. Optimiser l'éclairage public afin de diminuer de 20% notre consommation par habitant en 2020
3. PRODUCTION D'ÉNERGIE, EAU ET ASSAINISSEMENT
F. Soutenir et accompagner le développement des énergies renouvelables sur notre territoire afin de contribuer à atteindre l'objectif de 25.4% d'énergie renouvelable sur la consommation d'énergie finale G. Créer un réseau de chaleur bois-énergie et une usine de méthanisation en créant des filières locales
H. Optimiser et sécuriser la ressource en eau
4. MOBILITÉ
I. Réduire la consommation de la flotte de véhicule
J. Encourager le stationnement en périphérie de ville et le covoiturage
K. Promouvoir les transports en commun, le vélo et la marche à pied
5. ORGANISATION INTERNE
L. Consolider les moyens humains et financiers pour accompagner et mettre en œuvre le Plan Climat - Énergie Territorial
M. Mettre en place des pratiques éco-responsables dans l'organisation interne, les achats et les marchés
N. Mobiliser et engager l'ensemble des services et des élus vers l'atteinte des objectifs du Plan Climat-Énergie Territorial
6. ÉCONOMIE, COMMUNICATION ET COOPÉRATION
O. Partager et consolider le Plan Climat -Énergie Territorial avec les acteurs économiques et le grand public
P. Mobiliser et accompagner les initiatives du territoire
Q. Développer l'attractivité économique pour les éco -entreprises

Le PLUi prend en compte plusieurs objectifs fixés dans le PCET :

- développement des énergies renouvelables : les prescriptions règlementaires donnent les conditions pour l'implantation de panneaux solaires, deux zones sont créées pour le développement de parcs photovoltaïques,

- optimisation et sécurisation de la ressource en eau : les travaux engagés par l'agglomération dans le cadre du schéma directeur d'alimentation en eau potable répondent à ces objectifs (création d'une prise d'eau à Sérignac, passage forage de Sérignac en forage de sécours, travaux sur les réseaux pour réparer les fuites…)

- encouragement du stationnement en périphérie des villes et promotion des transports en commun : le programme d'orientations et d'actions (POA) en matière de transports et déplacements du PLUi définit les mesures répondant à ces objectifs.

2. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Aquitaine a été approuvé le 24 décembre 2015.

Sur le territoire de l'agglomération d'Agen, le SRCE identifie :

- un réservoir de biodiversité, constitué par l'ensemble de pelouses et landes sèches calcicoles que l'on trouve dans le secteur de Bon-Encontre – Saint-Caprais de Lerm ;
- un vaste ensemble qui constitue un corridor de pelouses et landes sèches au nord-est d'Agen ;
- plusieurs cours d'eau de la trame bleue : la Garonne, le Gers, la Séoune, le Bourbon, l'Auroué, le Saint-Martin.

Le PLUi de l'agglomération :

- préserve entièrement des espaces de pelouses et landes sèches calcicoles sur le territoire des Serres, au nord de la vallée de la Garonne, grâce à leur classement systématique en zone N. Le réservoir du secteur de Bon-Encontre – Saint-Caprais de l'Herm, et le corridor de l'ensembel des coteaux au nord-est d'Agen identifiés dans le SRCE sont ainsi bien préservés.
- Les cours d'eau la Garonne, le Gers, la Séoune, le Bourbon, l'Auroué, le Saint-Martin et leur ripisylve, lorsqu'elle existe sont classés en zone et EBC. Les cours de la trame bleue du SRCE sont ainsi bien préservés.

Le Plan d'actions du SRCE préconise de :

- Préserver les éléments structurants (haies, bosquets, bordures enherbées…) existants, et les restaurer là où ls sont très dégradés ;
- Préserver le réseau de petits massifs boisés de feuillus et les zones de pelouses et landes sèches.

Le PLUi de l'agglomération :

- Identifie les haies, bosquets, bordures enherbées en tant que corridors écologiques ; ils sont à ce titre préservés par un classement en zone N ou A, et en EBC pour les boisements étendus (plus de 5 ha), et les haies structurantes.
- Classe les massifs boisés et les zones de pelouses et landes sèches en zone N, et pour les boisements étendus, en Espace Boisé Classé.

Ainsi le PLUi prend bien en compte le SRCE d'Aquitaine.