

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL



1- RAPPORT DE PRÉSENTATION *1.6 Diagnostic Plan de Mobilité Durable*

<u>Affaire :</u> 20-43e	<u>Phase :</u> APPROBATION	
PROJET DE PLUi ARRETE par délibération du Conseil Communautaire LE : 31 Janvier 2024	PROJET DE PLUi soumis à ENQUETE PUBLIQUE du 03/06/2024 au 05/07/2024	PLUi APPROUVE par délibération du Conseil Communautaire LE : 25 Septembre 2024

PLAN DE MOBILITE DURABLE PLUI ALBRET COMMUNAUTE

PHASE I - DIAGNOSTIC



28 juillet 2021

Réf : 2020.0482 E01 A

Rédigé par : Mira KATRANZHIEVA

Vérifié par : Jonathan COULET

SOMMAIRE

1	Contexte règlementaire	5
1.1	Démarche et objectifs du plan de mobilité durable.....	5
1.2	Loi LOM	6
1.3	Albret communauté : autorité organisatrice de la Mobilité	7
2	Articulation avec les documents cadres	8
2.1	SRADDET de Nouvelle-Aquitaine	8
2.2	SCOT de la Communauté d'Albret.....	9
2.3	PCAET.....	10
2.4	PLUi.....	11
2.5	Schéma régional des véloroutes et voies vertes	12
2.6	Schéma directeur cyclable du Lot-et-Garonne	13
2.7	Schéma des modes doux	15
3	Les pratiques de déplacements	17
3.1	Prépondérance de la voiture individuelle sur l'ensemble des déplacements	18
3.2	Des échanges structurants entre lieux d'habitation et d'emploi	19
3.3	Profils d'usagers, mobilité et accessibilité.....	25
4	Structure urbaine diffuse	29
4.1	Distances et taille du territoire	29
4.2	Coupures, franchissements, points noirs	30
5	Structure du réseau : Accessibilité du territoire	31
5.1	Le réseau viaire.....	31
5.2	Armature du réseau viaire	33
6	Le stationnement	39
6.1	Analyse des conditions de stationnement	39
6.2	Stationnement vélo sur les polarités du territoire.....	42
6.3	Covoiturage et autopartage	42
6.4	Aires de camping.....	44
6.5	Réseau pouce	44
7	Modes actifs	47
7.1	La pratique du vélo.....	47
7.2	Aménagements cyclables du territoire.....	47

7.3	PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics)	49
8	Transport collectif	52
8.1	La desserte en transports collectifs limitée	52
8.1	Transport à la demande	54
8.2	Infrastructures de recharge des véhicules électriques.....	55
8.1	Transport scolaire	57
8.2	Mobilité pour les entreprises	58
8.3	Offre ferroviaire	59
8.4	Transport aérien	59
8.5	Tourisme fluvial	60
9	SYNTHESE DES ENJEUX	61
10	ANNEXES	63

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Découpage administratif, localisation des communautés de communes en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie..	9
Figure 2 : Schéma de compatibilité des documents de planification.....	10
Figure 3 : Grands itinéraires cyclables, Lot-et-Garonne	13
Figure 4 : Schéma départemental des véloroutes et des voies vertes, 2019, source : Département 47.....	14
Figure 5 : Réseau d'itinéraires cyclables aménagés sur ou hors voiries.....	15
Figure 6 : Réseau routier à l'échelle Macro	17
Figure 7 : Carte de densité de la population dans les rayons de chalandise de 6 km autour des pôles générateurs de flux	21
Figure 8 : Profil de la population et besoins spécifiques en matière de déplacements	26
Figure 9 : Schéma illustrant les motifs de déplacements en fonction des typologies d'usagers	27
Figure 10 : Carte de la mobilité professionnelle dans le département du Lot-et-Garonne, source : département 47	22
Figure 11 : Répartition des flux des actifs, source INSEE 2017.....	24
Figure 12 : Des déplacements internes importants dans certaines communes	25
Figure 13 : Topographie et relief	30
Figure 14 : Réseau hydrographique	30
Figure 15 : Cartographie de la hiérarchie du réseau routier	32
Figure 16 : Analyse des trafics journaliers sur les voies départementales (source : département Lot-et-Garonne)	34
Figure 17 : Evolution des accidents sur les 5 dernières années, Département du Lot-et-Garonne.....	35
Figure 18 : Répartition géographique des accidents du département	36
Figure 19 : Cartographie de l'entretien du réseau départemental.....	37
Figure 20 : Zones d'exposition au bruit	38
Figure 21 : Tableau des stationnements à Nérac, source : PLU ville de Nérac	41
Figure 22 : Carte des espaces de stationnements en centre-bourg et des zones 30 existants en en projet, source PLU ville de Nérac.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 23 : Cartographie des zones de covoiturage.....	Erreur ! Signet non défini.
Figure 24 : localisation des aires de covoiturage, Albret communauté.....	43
Figure 25 : Aire de camping-car du Port de Buzet-sur-Baïse, source Office de Tourisme.....	44
Figure 26 : Dos d'âne, RD 656, commune de Poudenas	48
Figure 27 : Zone 30 et chicanes sur la RD 656,.....	48
Figure 28 : Zone 30 à Lavardac	49
Figure 29 : Zone 20, Centre Nérac.....	49
Figure 30 : Extrait du plan d'actions du PAVE	50
Figure 31 : Itinéraire des lignes de bus traversant le territoire.....	52
Figure 32 : Accessibilité des arrêts de bus.....	54
Figure 33 : Liste des bornes de recharge des véhicules électriques, source : Mobive.....	56
Figure 34 : Borne de recharge électrique à Buzet sur Baïse, parking du marché.	56
Figure 35: cartes de localisation des bornes de recharge électrique sur le territoire, partie Nord et Sud, source : https://www.mobive.fr/trouver-une-borne/	57
Figure 36 : Stationnement des bus scolaires, commune de SOS.....	58
Figure 37 : Ports fluviaux	60

I – PHASE 1 – DIAGNOSTIC

1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1.1 Démarche et objectifs du plan de mobilité durable

Un document de portée programmatique

Le PLUI d'Albret Communauté tient lieu d'un Plan de mobilité et offre ainsi une opportunité de planifier conjointement le développement territorial et la mobilité.

Ce Plan de Mobilité a pour objectif d'établir un programme d'actions à moyen et long terme afin de faciliter la mobilité entre les zones d'habitat et les principaux pôles de services et d'emplois du territoire mais aussi avec les territoires et agglomérations voisines.

A partir d'un état des lieux et diagnostic des déplacements sur le territoire, des enjeux et objectifs seront partagés et conduiront à un plan d'actions portant sur les trois grands volets de l'offre de mobilité : transports collectifs (lignes d'autocars, transport à la demande), mobilités actives (vélo, marche) et automobiles partagées (covoiturage, autopartage, autopstop organisé).

Les éléments clés de la mobilité en milieu rural : une mobilité peu connue, difficile à appréhender... mais quelques tendances de fond :

- Des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps
- Une part importante de l'usage de la voiture
- ... mais aussi une part importante de déplacements courts
- Une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées
- Un très faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires

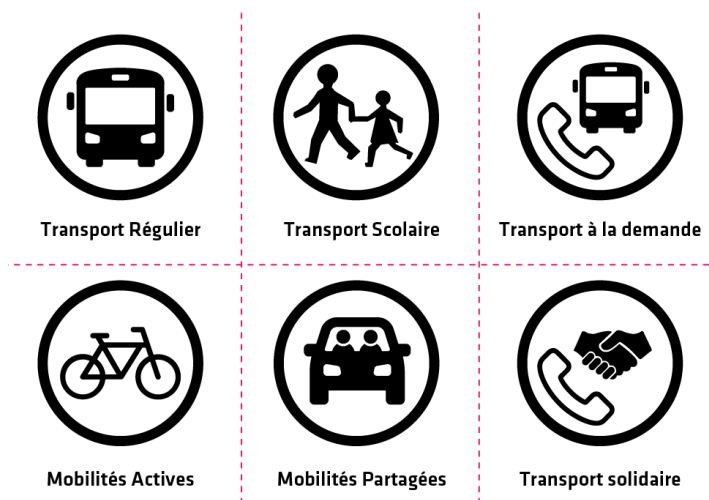


FIGURE 1 : THEMATIQUES DU PLAN DE MOBILITE

Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural.

Une certaine prégnance des enjeux sociaux, au regard de la dynamique économique et démographique du territoire

Enjeux sociaux

- Accessibilité aux territoires
- Accessibilité aux services
- Lutte contre l'exclusion, etc.

Enjeux économiques

- Accessibilité à l'emploi
- Vulnérabilité énergétique ...

Enjeux environnementaux

- Émissions de gaz à effet de serre
- Réduction des particules fines

1.2 Loi LOM

La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de "contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain".

Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports).

Afin d'atteindre ce but, la LOM propose aux AOM deux outils de planification :

- Les plans de déplacements urbains (PDU) deviennent des « Plans de Mobilité » (PDM) OBLIGATOIRE pour les EPCI > 100 000 habitants.
- Pour les EPCI pour qui le PDM n'est pas obligatoire, la LOM crée les Plans de Mobilité simplifiés et abroge les plans de mobilité rurale

Les Plans de Mobilité : l'outil de référence pour planifier l'ensemble des déplacements

- La loi LOM fait évoluer les outils des collectivités pour la planification des déplacements.
- Les plans de déplacements urbains (PDU) deviennent des "Plans de Mobilité" (PDM).
- Les liens de compatibilité entre documents évoluent pour renforcer la relation entre environnement et déplacements : le Plan de Mobilité doit être compatible avec le Plan climat-Air-Energie Territorial (PCAET) si celui-ci couvre l'ensemble du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice.
- Les Communautés de Communes ayant le rôle d'AOM sont exonérées de l'obligation d'élaboration d'un Plan de Mobilité.
- Pour les EPCI pour qui le PDM n'est pas obligatoire, la LOM crée les Plans de Mobilité simplifiés et abroge les plans de mobilité rurale. Il constitue un document réglementaire, avec des modalités allégées d'information du public et de participation des partenaires : il permettra d'affirmer la stratégie de la collectivité et de porter des actions coordonnées avec les autres politiques publiques du territoire (Habitat, Planification, Environnement...).

4 objectifs phares du Plan de Mobilité durable

1. Identifier et prioriser les mobilités à favoriser pour répondre aux besoins de mobilité des personnes du territoire, tout en relevant les enjeux énergétiques et climatiques.
2. Engager des réflexions en lien avec la **prise de compétence AOM** sur la base d'un diagnostic des mobilités
3. Construire une **feuille de route** pour la mobilité en prenant en compte les orientations du SCOT, du PCAET, du SRADDET et opportunité de **planifier conjointement** le développement territorial et la mobilité.
4. Etablir un **programme d'actions à court et moyen terme** sur la base d'enjeux et objectifs afin de faciliter la mobilité entre les zones d'habitat et les principaux pôles de services et d'emplois du territoire mais aussi avec les territoires et agglomérations voisines.

1.3 Albret communauté : autorité organisatrice de la Mobilité

Albret Communauté a pris la compétence d'Autorité organisatrice de la mobilité locale depuis le 24 mars 2021 (délibération : DE - 035-2021).

La communauté de communes organisera dorénavant le service de transport public régulier ou à la demande « constituant une offre complémentaire aux offres de la région » et proposera toute solution de mobilité locale (location de VAE - vélos à assistance électrique, mobilité solidaire, etc.).

Il sera possible de financer le volet mobilité sur le budget principal ou instaurer le versement mobilité, au rythme et au taux souhaité (max 0,6% de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés – 0,8% si une commune est classée "commune touristique").

Les services de mobilité existants assurés par la Région sur le périmètre d'Albret communauté, resteront à sa charge, y compris les transports scolaires. Les lignes extra territoriales demeurant de la compétence exclusive de la région. Lignes existantes Tideo et Keolis.

2 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES

Cadre législatif et territorial

2.1 SRADDET de Nouvelle-Aquitaine

La Nouvelle-Aquitaine dispose d'un maillage dense d'infrastructures de transport. Malgré cela, la région est marquée par des disparités territoriales d'accessibilité avec un défaut d'axes et de services de communication notamment dans le sens est-ouest : absence de lien ferré et infrastructures routières insuffisantes dans la partie nord de la région.

- 11 aéroports
- 4 ports de commerce
- 1 449 km d'autoroutes
- 1 370 km de routes nationales
- 3 410 km de voies ferrées dont 300 km de LGV

Un réseau ferroviaire étendu qui nécessite remise en état et modernisation, en priorité des « petites » lignes

Une métropole congestionnée

Une dépendance forte à la voiture malgré un paysage des mobilités en pleine évolution et des modes de déplacements alternatifs en essor

PRINCIPAUX ENJEUX EN FAVEUR DE LA MOBILITE ACTIVE

- Développement du maillage du territoire par un réseau d'infrastructures performant et ambitieux,
- Optimisation et maillage de l'offre de services de transports au profit des habitants et des entreprises,
- **Développement des modes actifs de déplacement et des réseaux dédiés,**
- Utilisation des nouvelles technologies numériques : coordination des offres de transports, développement de l'intermodalité, optimisation des moyens, mise en commun du transport individuel (autopartage, covoiturage),
- Réduction des émissions de GES et amélioration de la qualité de l'air,
- Augmentation de la pratique sportive et réduction des risques de santé.

Le SRADDET vise à la fois le développement des offres et leur usage effectif, dans l'optique d'une diminution de la part modale de la voiture particulière au profit des modes de déplacement alternatifs. Ces derniers se développent à travers les transports collectifs, les modes actifs, les usages mutualisés de la voiture (covoiturage, autopartage).

Concernant **les modes actifs** (vélo, marche à pied), l'aménagement de l'infrastructure est primordial, tant en milieu urbain que rural. L'offre de services associés, qui sécurisent le déplacement ou facilitent le "premier pas" vers l'usage quotidien est cruciale : stationnement sécurisé (dans les équipements, entreprises et les logements), vélos libre-service ou location longue durée, services associés etc. La palette des outils disponibles est large - des bandes et pistes cyclables aux zones apaisées et vélorues, des simples arceaux aux consignes automatiques et box individuels... Ces dispositifs sont à mobiliser par l'Albret Communauté, en fonction de ses besoins. La mise en œuvre d'un maillage territorial des circulations douces est à rechercher et en prenant en compte les distances souvent plus grandes à parcourir en milieu rural, qu'en milieu urbain.

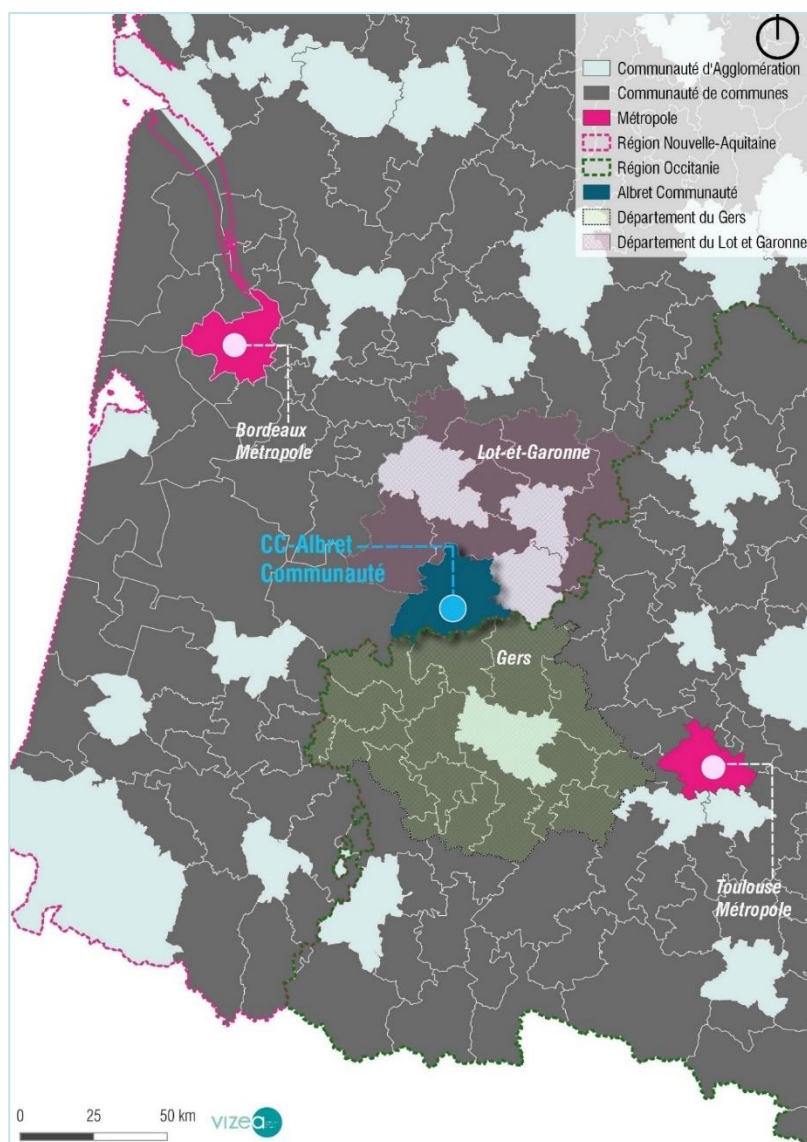


FIGURE 2 : DECOUPAGE ADMINISTRATIF, LOCALISATION DES COMMUNAUTES DE COMMUNES EN NOUVELLE-AQUITAINE ET EN OCCITANIE

2.2 SCOT de la Communauté d'Albret

Le souhait de la communauté de communes d'élaborer son schéma directeur des déplacements doux s'inscrit à un moment particulier puisque le territoire a déjà construit une stratégie territoriale structurante à travers son Schéma de Cohérence Territoriale. Document cadre de l'aménagement du territoire, il définit une organisation spatiale autour de polarités urbaines et territoriales aux fonctions et aux besoins complémentaires. Il identifie également une orientation en faveur des mobilités actives : « Préserver les ressources naturelles du territoire et son patrimoine et engager la transition énergétique » déclinée à travers plusieurs objectifs dont :

- **Améliorer les infrastructures pour pallier les nuisances du trafic sur la ville centre**

Le trafic routier est important dans la traversée de plusieurs centres bourgs, en particulier Feugarolles, Nérac, Barbaste, Lavardac ... La traversée de la ville-centre, en particulier par de nombreux camions s'oppose à la vocation touristique et à la valeur résidentielle des axes impactés par le trafic. Le SCoT favorise les aménagements pour les modes doux tant pour les déplacements au quotidien, déplacements domicile/travail, que pour les grands itinéraires et sentiers de randonnée et pour le tourisme. **Le schéma des déplacements doux offre un travail d'analyse des itinéraires à valoriser, et des actions à mener en faveur du système vélo, avec l'objectif de répondre avant tout aux besoins des usagers de la communauté de communes d'Albret.**

- **Mettre en place une politique qualitative et partenariale d'alternatives aux déplacements en véhicule individuel grâce à différentes mesures :**

Le SCOT entend faciliter les déplacements en direction des bassins d'emplois et de services, par le co-voiturage et les alternatives à la voiture individuelle.

Cette approche visant à articuler le schéma directeur des déplacements doux au SCOT, aux objectifs du plan climat air énergie, mais aussi à l'ensemble des documents de planification en cours d'élaboration ou de révision est incontournable.

Le schéma s'inscrit dans un contexte plus global de politiques publiques coordonnées pour répondre à des enjeux communs des territoires.

La ville de Nérac a élaboré un **Agenda 21** où elle s'engageait à développer l'écomobilité de ces agents.

Dans le **PCAET** des actions sont poursuivies afin d'encourager les modes actifs de déplacements, la mobilité électrique, les solutions alternatives numériques au travail, ainsi que des dispositifs pour augmenter la qualité environnementale des hébergements et équipements touristiques.

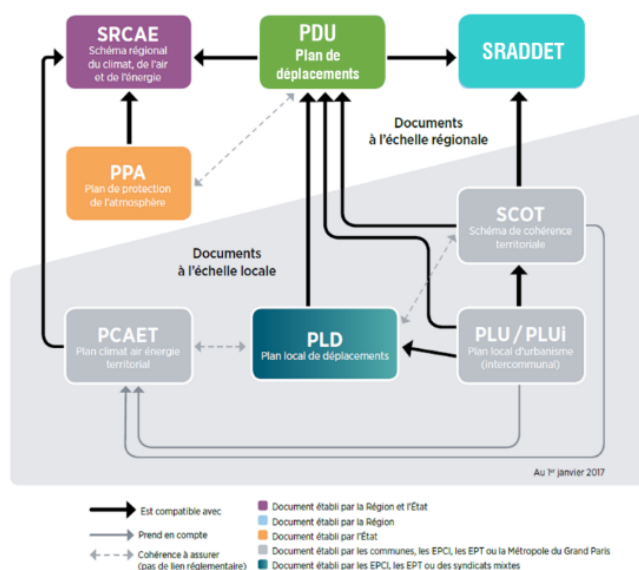


FIGURE 3 : SCHEMA DE COMPATIBILITE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Mesures visant à atténuer les incidences du SCOT sur l'environnement en matière de mobilité

"Réduire les incidences sur les déplacements de l'arrivée de nouveaux habitants, utilisant leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail"

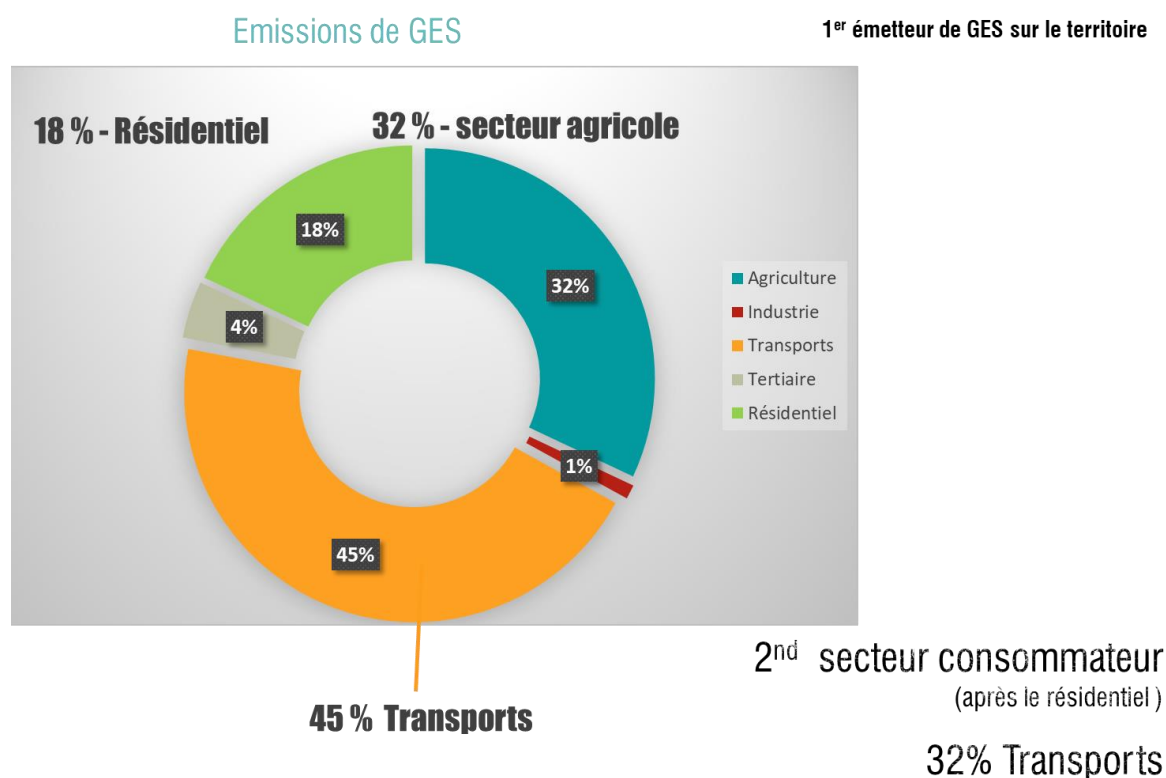
- Orientations du SCOT : Mettre en place une politique qualitative et partenariale **d'alternatives aux déplacements en véhicule individuel.**
- Mesures
 - Anticiper les aménagements physiques et les équipements favorisant **le covoiturage, l'autopartage et autres alternatives** ;
 - Favoriser l'usage des **modes doux** ;
 - Réduire les incidences liées à l'apport de véhicules motorisés issu de l'objectif démographique et des prescriptions sur le réseau viaire (affirmer l'armature du réseau viaire, confirmer le rôle du réseau viaire primaire, hiérarchiser le réseau viaire local secondaire).

2.3 PCAET

4 actions relatives aux mobilités ont été proposées dans le PCAET :

1. Action n° 7 du PCAET : Développer l'écomobilité en Albret
 - Sensibiliser le grand public à la transition énergétique et aux démarches d'économie d'énergie
 - Réduire les consommations d'énergie liées aux déplacements domicile-travail
 - Faciliter la mobilité pour tous
 - Encourager les démarches écocitoyennes
2. Action n° 8 du PCAET : Encourager les modes actifs de déplacements

- Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture
- Développer les synergies avec les autres territoires (urbains-ruraux)
- Stimuler l'économie locale (activité touristique etc.)
- Créer une dynamique locale (habitants, touristes, associations, ...) autour de la transition énergétique
- 3. Action n° 9 du PCAET : Encourager la mobilité électrique
 - Promouvoir les motorisations alternatives (ici véhicules électriques) et mailler le territoire d'Albret Communauté de bornes
 - Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélos à assistance électrique ici)
 - Développer les synergies avec les autres territoires (urbains-ruraux)
 - Stimuler l'économie locale (activité touristique etc.)
 - Créer une dynamique locale (habitants, touristes, associations, ...) autour de la transition énergétique
- 4. Action n° 10 du PCAET : Encourager les solutions alternatives numériques au travail
 - Limiter les déplacements avec les outils numériques, tout en maintenant du lien humain (faible densité de population sur Albret Communauté)
 - Développer des solutions alternatives numériques pour le tiers notamment pour les communes les plus éloignées / reculées du territoire d'Albret Communauté
 - Créer des micro-entreprises sur le territoire d'Albret Communauté



A noter, que le secteur transport représente le 1^{er} émetteur de GES du territoire et le 2nd secteur consommateur d'énergie.

La synthèse de ces axes et leurs orientations opérationnelles sont détaillées en annexe de ce document.

2.4 PLUi

Le Plan de Mobilité Durable est réalisé en même temps que le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, document de portée juridique dont les différents volets prendront en compte les objectifs du projet de mobilité de la communauté de communes (partage de l'espace public en faveur des modes actifs, zones d'intensification urbaine le long des axes desservis en transports en commun, normes en matière de stationnement...). Dans la mesure où ce document est explicitement fait pour alimenter la réflexion du PLUi, c'est ce dernier document qui portera les obligations de cohérence et de compatibilité

avec les autres plans et programmes. Les obligations de concertation et de publicité sont également, à ce titre, portées par le PLUi dans son ensemble.

2.5 Schéma régional des véloroutes et voies vertes

La communauté de communes d'Albret est traversée par trois véloroutes.

- **Le Canal des 2 Mers à Vélo (V80)** -grande traversée du sud de la France de l'Atlantique à la Méditerranée. Cet itinéraire cyclable longe l'estuaire de la Gironde, le canal de Garonne et le canal du Midi. Il est long 800 km et mène de Royan à Sète en passant par Bordeaux et Toulouse. Le parcours chemine en Lot-et-Garonne sur 87 kilomètres, dont **20 kilomètres traversent Albret communauté**. Véritable colonne vertébrale de l'itinérance douce dans le département, il permet de rejoindre d'autres grands parcours.
- **La Véloroute européenne - l'EuroVélo 3**, appelée la **Scandibérique** dans sa partie française, **traverse l'Albret sur 58 kilomètres**. Nommée également la Véloroute des Pèlerins, elle traverse sept pays sur plus de 5 000 km de la Norvège à l'Espagne et retrace le célèbre chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.
- **La Vallée du Lot à Vélo** - Cette véloroute se poursuit sur 160 km depuis la confluence du Lot avec la Garonne jusqu'à Cahors en passant Villeneuve-sur-Lot.
- **La Véloroute de la Vallée de la Baïse (V82)** traverse Albret Communauté sur **25 kilomètres** du nord au Sud en passant par Lavardac, Nérac, Lasserre et Moncrabeau.



La V82 est un projet de 165 km entre Lannemezan et le canal de Garonne à l'écluse Larderet, qui comprend 30 km en Hautes-Pyrénées, 100 km dans le Gers et 35 km en Lot-et-Garonne, et qui est déjà ouverte sur 57 km. La partie amont est réalisée en 2019 dans le Gers, entre Valence-sur-Baïse et Condom, limite avec le Lot-et-Garonne. Cette Véloroute emprunte le nouveau « Sentier de la Baïse » (Voie Verte 1,2 km), la Voie Verte de l'Armagnac sur 5,6 km, et des routes peu circulées, excepté un passage sur la D142, qui devrait être sécurisé, ainsi que deux traversées de routes. La Véloroute permet de découvrir les paysages vallonnés du Gers, les domaines viticoles (Armagnac), et trois cités gasconnes aux riches patrimoines : Valence-sur-Baïse et son abbaye cistercienne de Flaran, Laressingle, et Condom. En continuité parfaite, la Véloroute continue dans le Lot-et-Garonne jusqu'à rejoindre le canal de Garonne (+35km).

Albret Communauté possède un maillage important de cheminements piétons, cyclables ou encore équestres, mais **ces itinéraires sont davantage voués aux activités touristiques qu'aux déplacements quotidiens**.

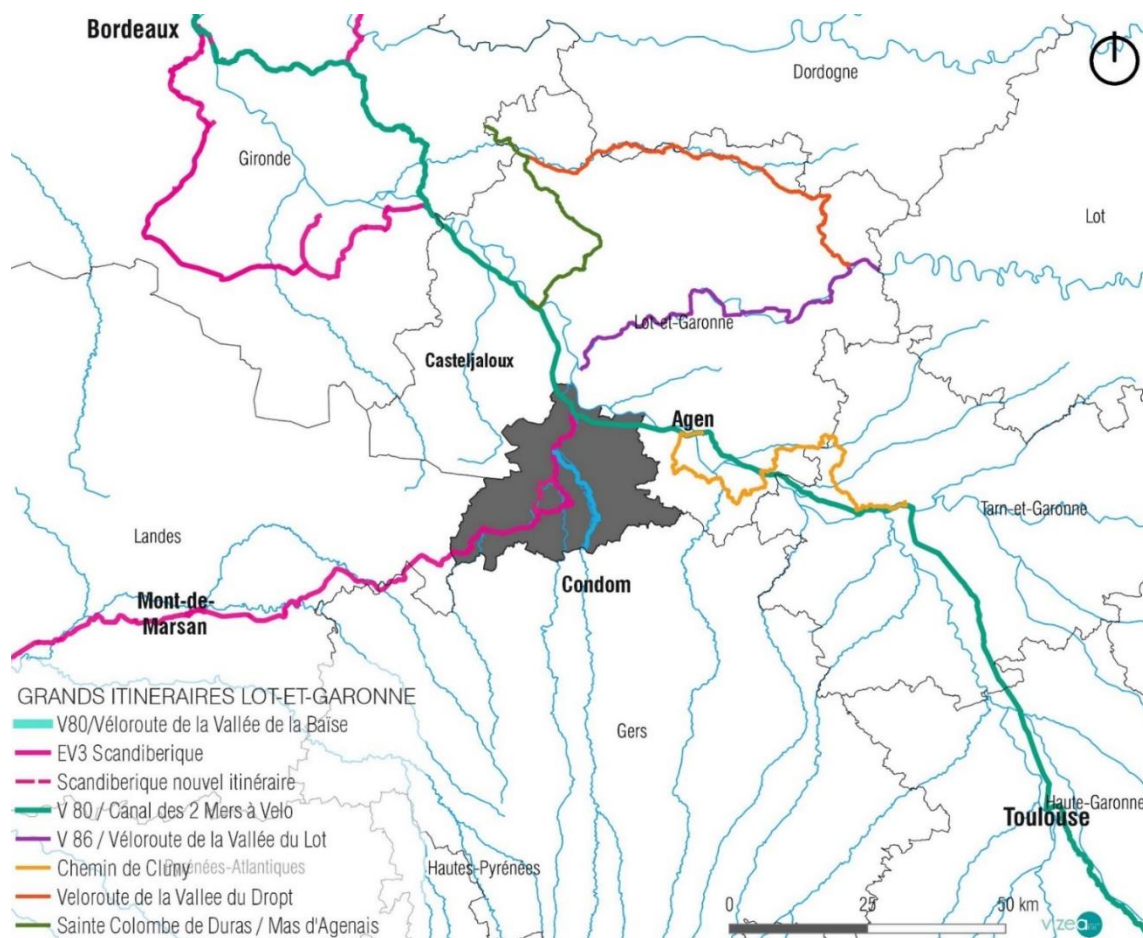


FIGURE 4 : GRANDS ITINERAIRES CYCLABLES, LOT-ET-GARONNE

2.6 Schéma directeur cyclable du Lot-et-Garonne

Le schéma directeur cyclable du Lot-et-Garonne crée une architecture départementale des véloroutes et voies vertes qui a une double vocation :

- Construire un réseau relié aux véloroutes reconnues au niveau régional et national, ce qui facilitera la prise en compte des nouveaux tracés lors de la mise à jour des schémas ;
- Favoriser le développement de boucles locales qui pourront s'inscrire dans une offre touristique de qualité, en adéquation avec les attentes des clientèles.

Ensuite, au niveau de chaque intercommunalité concernée, les tracés ont été travaillés au regard des contraintes réglementaires (fréquentation de la route, déclivité, aménagements de sécurité) et atouts touristiques des territoires. Plus largement la réflexion a été partagée avec les départements voisins afin de s'assurer de la continuité de l'ensemble des tracés et une coordination de la mise en service.

Le résultat de ces travaux est un schéma co-construit qui a pour objectif de donner une cohérence au réseau cyclo-touristique et d'offrir aux utilisateurs des continuités cyclables sécurisées. Il vise plus particulièrement à :

- Définir les tracés structurants et positionner ces itinéraires dans le schéma régional ainsi que le schéma national,
- Rappeler les règles de création et de mise en tourisme des itinéraires,
- Construire une gouvernance avec l'ensemble des acteurs du secteur.

Présentation des itinéraires

Il est proposé de :

- Compléter le schéma actuel par la création de 3 itinéraires nouveaux (Vallée du Dropt, Pays de Serres, Landes de Gascogne) ;
- Inscrire la voie verte Garonne/Gascogne (Marmande / Casteljaloux), en assurant sa continuité vers les véloroutes des Landes de Gascogne ;
- Compléter le tracé de la Véloroute de la Vallée du Lot en privilégiant les tronçons en sites propres ou offrant le plus d'intérêts touristiques ;
- Evaluer la faisabilité d'une voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Port-Ste-Marie et Condom.

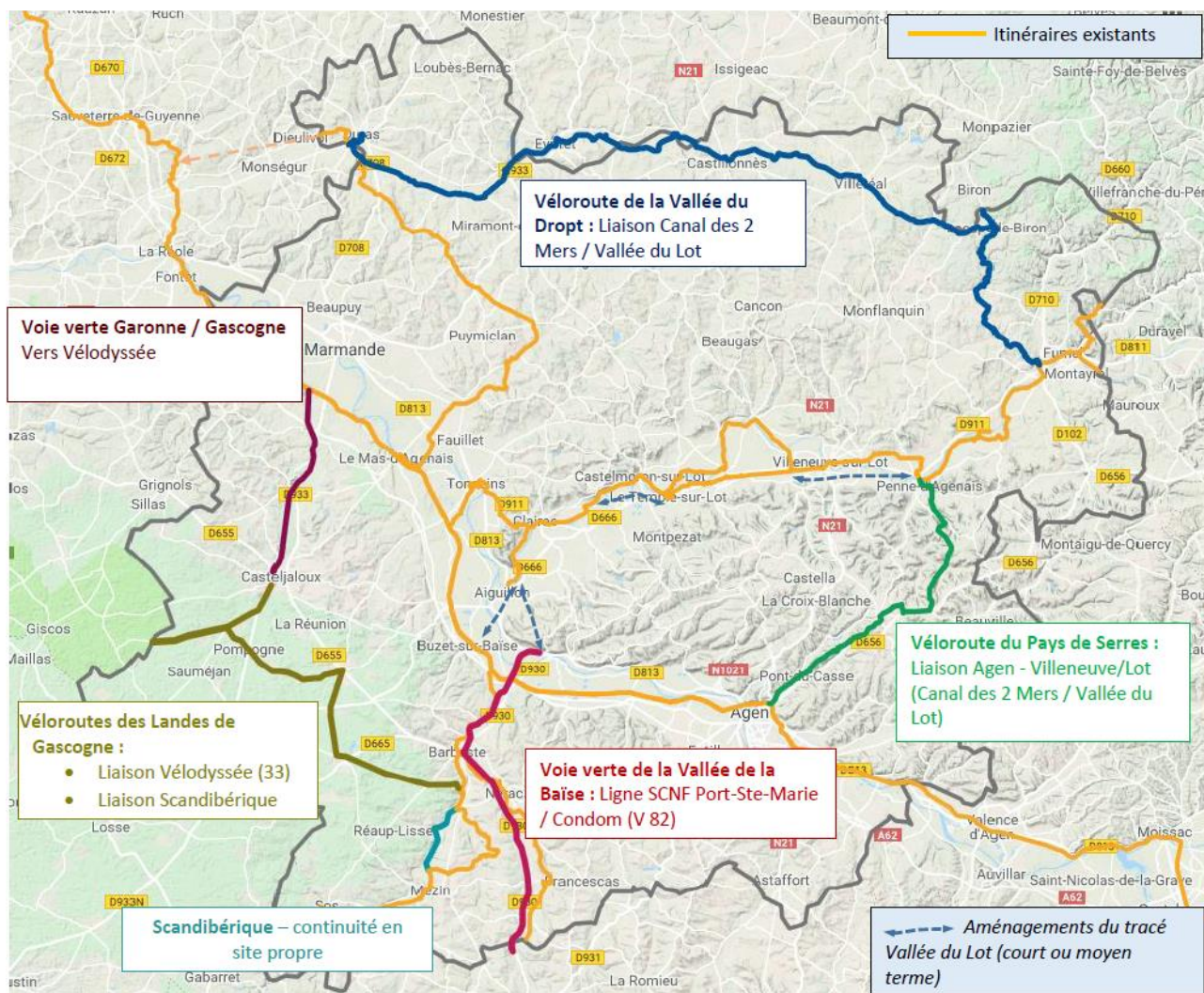


FIGURE 5 : SCHEMA DEPARTEMENTAL DES VELOROUTE ET DES VOIES VERTES, 2019, SOURCE : DEPARTEMENT 47

Au total, ces itinéraires représentent un linéaire de 316 km dont 229 km restent à aménager.

2.7 Schéma des modes doux

Lauréate de AAP Vélo & Territoires, la communauté de communes a réalisé son premier schéma directeur des modes de déplacement doux en 2020. L'objectif premier de ce schéma est d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements au quotidien et rendre les centres bourgs "marchables" et de définir une politique cyclable, et plus largement des modes actifs sur le territoire.

Ce schéma comprend un plan d'actions sur 6 ans et définit des axes à aménager pour encourager la pratique du vélo et de la marche en toute sécurité.

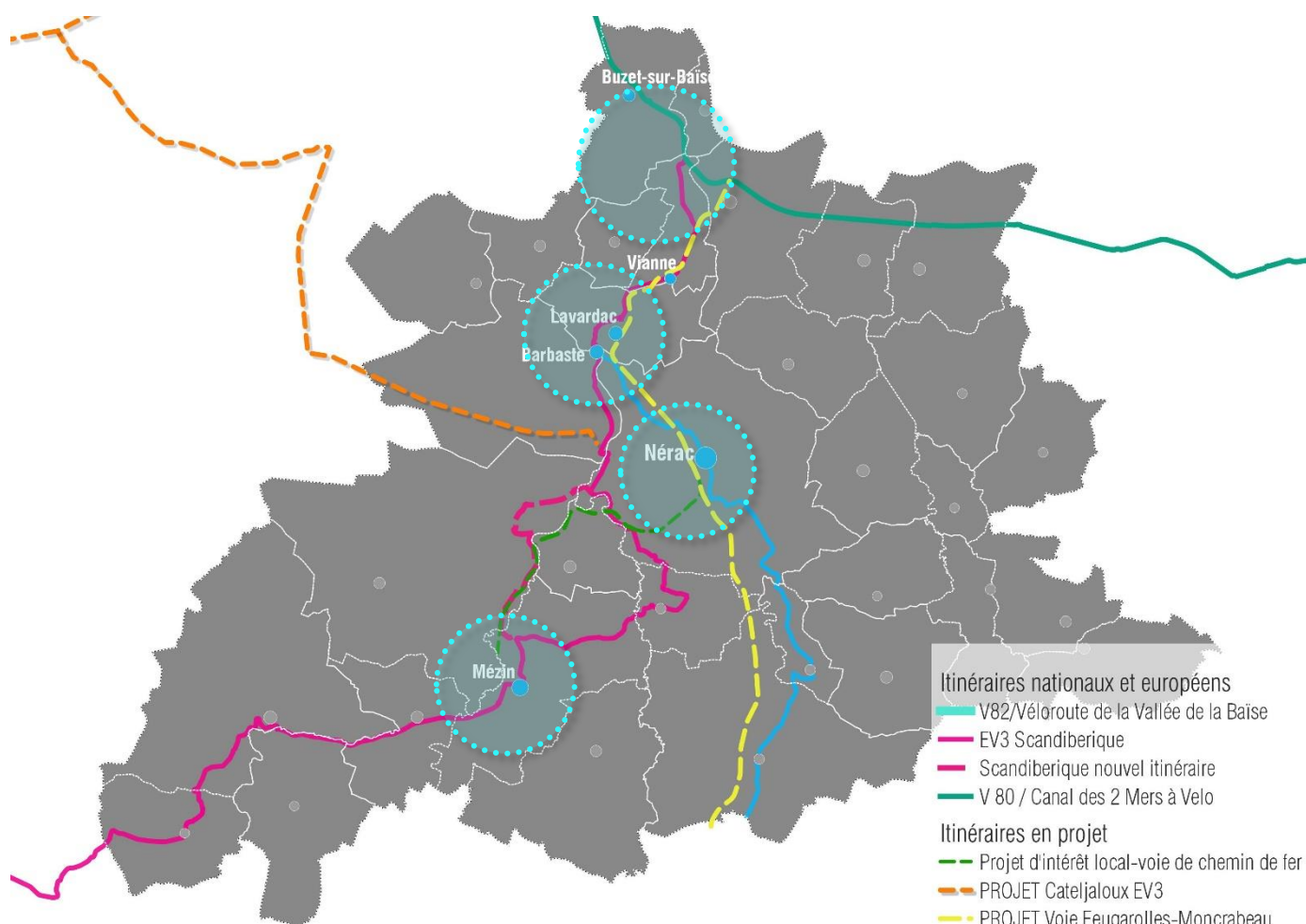
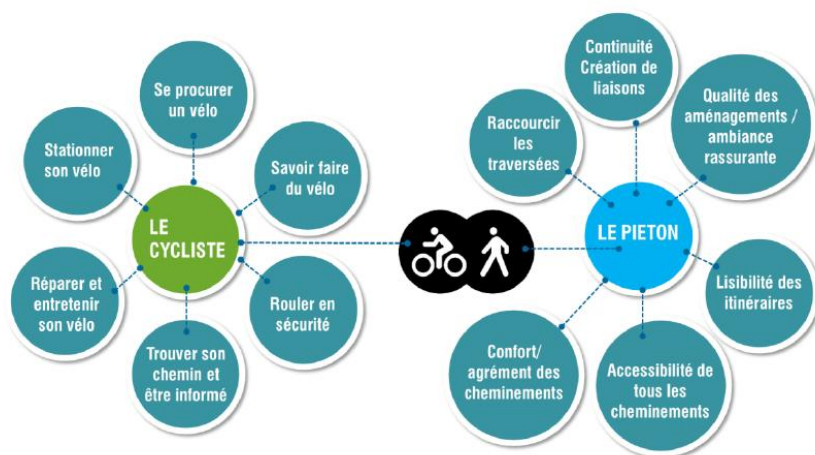
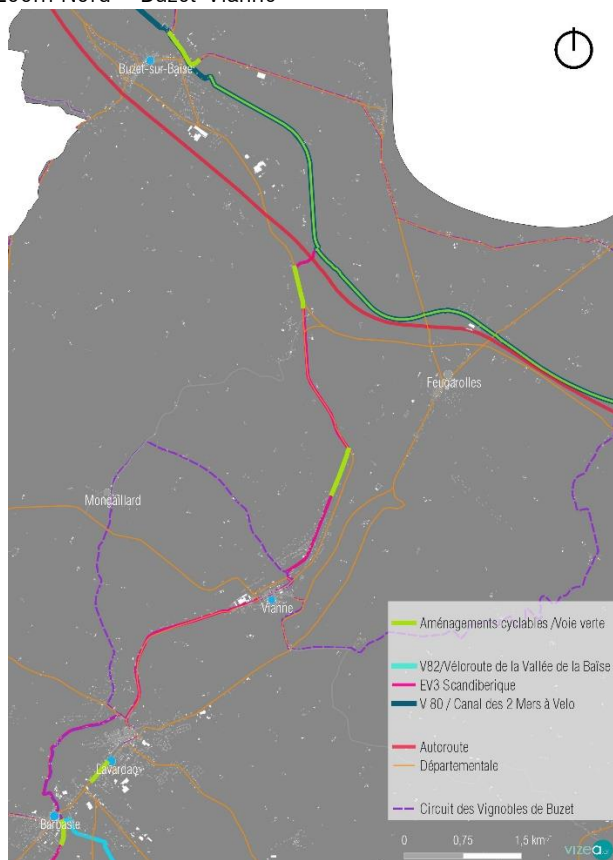


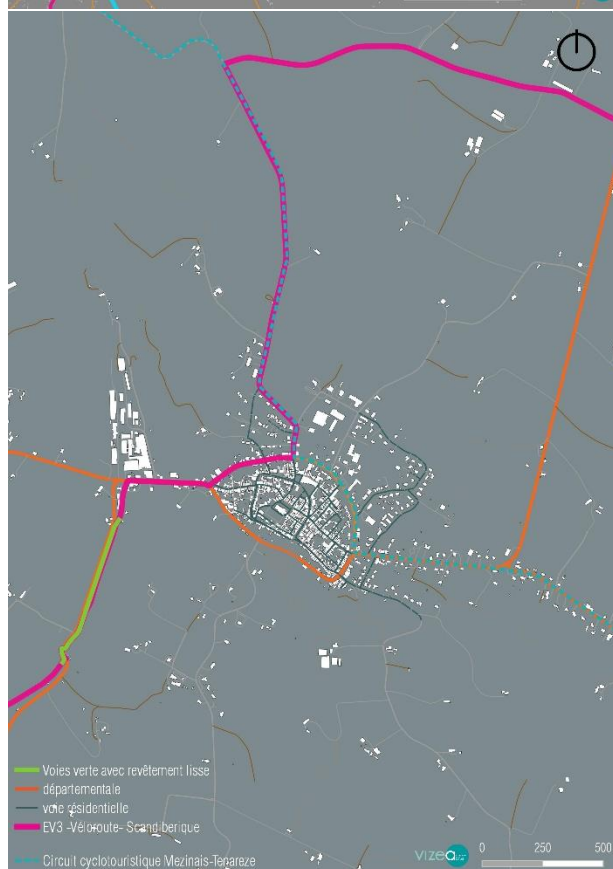
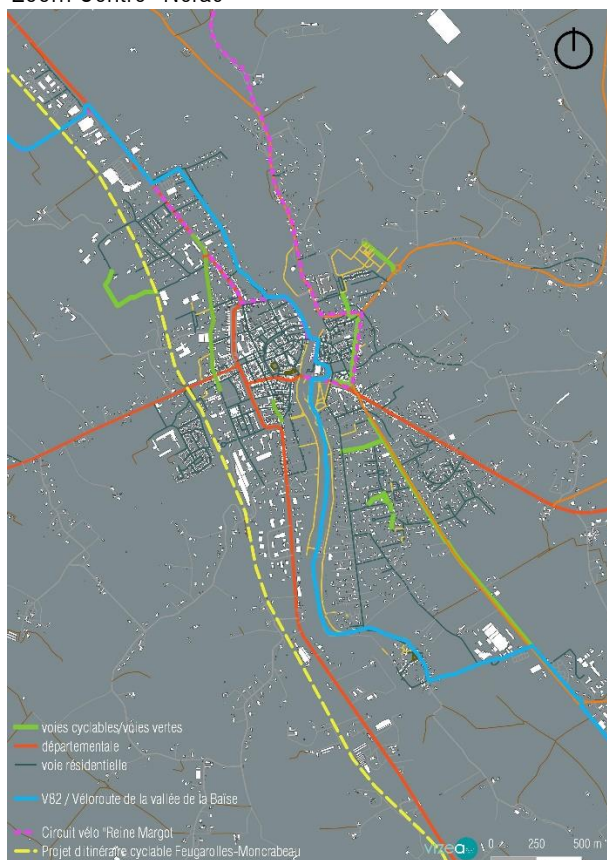
FIGURE 6 : RESEAU D'ITINERAIRES CYCLABLES AMENAGES SUR OU HORS VOIRIES

Les itinéraires aménagés existants sont illustrés sur les 3 cartes zoom ci-après.

Zoom Nord – Buzet-Vianne



Zoom Centre -Nérac



Zoom Sud- Mézin

7,1 kilomètres d'itinéraires cyclables sont aménagés dans les centres-bourgs à ce jour.

3 LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

Trois échelles de mobilité :

- **L'échelle élargie** en lien avec les territoires voisins, prenant en considération les usages de type « loisirs » et « tourisme ».
- **La communauté de communes**, pour relier les pôles générateurs de flux majeurs entre eux, notamment liés aux déplacements domicile/travail.
- **Les bassins de vie**, structurés par les **polarités** et les déplacements de proximité.

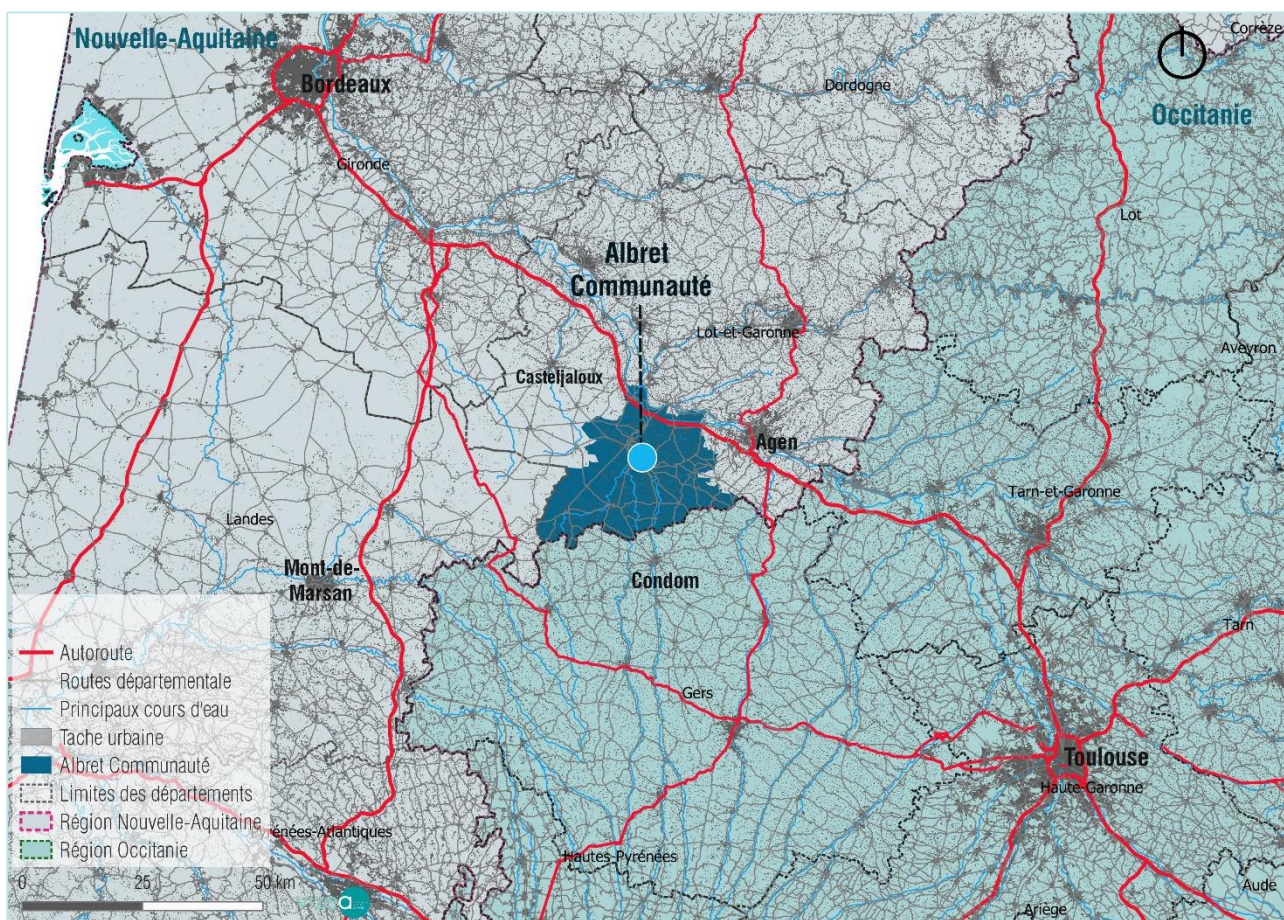


FIGURE 7 : RESEAU ROUTIER A L'ECHELLE MACRO

Le positionnement de Nérac, ville centre et les pôles relais Mézin, Lavardac et Barbaste tiendront enfin un rôle structurant dans la déclinaison de ce schéma cyclable.

Les attentes spécifiques du Plan de Mobilité durable sont :

- Permettre l'augmentation de la part modale des mobilités actives pour les déplacements domicile travail,
- Améliorer les déplacements quotidiens de courte distance,
- Créer un réseau cyclable cohérent, continu, jalonné, attractif, sécurisé,
- Développer des services vélo complémentaires aux pôles intermodaux de transport existants et aux pôles générateurs de déplacement,
- Réduire les nuisances et pollutions occasionnées par les transports carbonés,
- Associer la ville de Nérac et faire l'objet d'actions opérables dans le cadre des propositions,

- S'articuler avec le réseau départemental et le schéma directeur cyclable départemental,
- Développer le stationnement vélo au sein des communes,
- Poursuivre l'engagement d'une politique en faveur d'une réduction carbone engagée à travers la mise en œuvre du PCAET.
- Répondre à la diversité des besoins en fonction de la localisation, de la desserte et du type de public.

Le positionnement de Nérac, ville centre et les pôles relais Mézin, Lavardac et Barbasté tiendront enfin un rôle structurant dans la déclinaison de ce schéma cyclable.

Les besoins de mobilité

Les pôles urbains Nérac/ Barbasté/Lavardac et Mézin concentrent 45 % de la population de l'intercommunalité. Ces pôles présentent les densités les plus élevées sur le territoire et concentrent l'essentiel des équipements structurants et des flux. Les habitants des principaux bassins de vie habitent à moins de 20 minutes (soit 6 kilomètres à vélo) des centres bourgs. Cette proportion correspond au potentiel d'usage du vélo sur la base d'une pratique modérée.

3.1 Prépondérance de la voiture individuelle sur l'ensemble des déplacements

La mobilité dans les territoires ruraux reste peu renseignée d'un point de vue quantitatif, le territoire de l'Albret ne fait pas exception : le manque de connaissances sur les déplacements nous amène à nous questionner sur les enjeux qui entourent ces déplacements. Les déplacements ruraux sont caractérisés par :

- Des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps.
- Une part de l'usage de la voiture importante supérieure à 75 % : 84% des déplacements domicile/travail sont effectués en voiture.
- Une part importante de déplacements courts. Même dans ces territoires, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable, le CEREMA l'estime à près d'un déplacement sur deux.
- Une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans.
- Un faible usage des déplacements intermodaux, presque absent sur le territoire d'Albret Communauté en l'absence de gare de voyageur et d'un réseau de transport en commun presque inexistant (1 ligne de transport en commun).

Équipement automobile des ménages en Lot-et-Garonne : une forte motorisation

- **88.5 %** des ménages possèdent au moins une voiture en 2016.
- Le taux moyen de motorisation des ménages est de **1,42 %** de voitures/ménage.

Les habitants d'Albret Communauté réalisent quotidiennement plus de **10 000 déplacements**, tous motifs confondus (source INSEE 2016).

Les modes de déplacements des actifs vers leur lieu de travail

Plus de **84 %** des actifs utilisent le véhicule individuel pour leurs déplacements, **1,2 %** utilisent les transports en communs et moins de **1 %** le vélo sur le territoire.

Alors que les déplacements au sein des principales communes font moins de 7 kilomètres (distance compétitive pour l'utilisation du vélo).

3.2 Des échanges structurants entre lieux d'habitation et d'emploi

Seulement **64 % des actifs travaillent et vivent sur le territoire de la communauté de communes** (Source INSEE). Cela illustre la grande dépendance des actifs aux bassins d'emplois voisins, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire, comme en témoignent les flux domicile-travail.

Il existe une prépondérance de l'usage de la voiture individuelle dans ce territoire rural. **Plus de 85% des ménages possèdent au moins une voiture et l'usage des transports en commun est quasi-inexistant (1% des actifs ayant un emploi).**

Dynamique de l'emploi sur le territoire : Nérac principal pôle d'emploi

L'Albret est animé d'une part par le pôle urbain de Nérac (11 700 habitants, 4 289 emplois) qui concentre 45 % de la population du territoire et 53% des emplois du territoire.

Aujourd'hui, plus de la moitié des emplois sont concentrés sur les trois communes du pôle central (Nérac, Lavardac et Barbaste). Ce pôle rayonne sur l'ensemble du territoire de l'Albret, où 33% des actifs occupés y travaillent.

D'autre part, le territoire est fortement influencé par le pôle voisin d'Agen.

A l'ouest du territoire, **15% de la population de l'Albret réside dans la couronne de l'aire urbaine d'Agen.**

Le pôle d'Agen exerce une influence certaine sur le territoire, à la fois par les emplois qu'il offre à près de 2 000 actifs qui résident en Albret mais aussi par l'accès qu'il permet à l'ensemble des équipements de la gamme supérieure (y compris spécialités médicales).

Le poids des revenus « pendulaires » est extrêmement important. Il s'explique par le fait que le territoire est davantage pourvoyeur de main d'œuvre que d'emploi (on y compte 139 actifs pour 100 emplois) et par une forte intensité des mouvements d'actifs qui vont travailler à l'extérieur du territoire (35 % des actifs).

Le territoire montre une bonne dynamique entrepreneuriale avec un taux de création d'entreprises qui se maintient à 10% entre 2010 et 2015. L'agriculture occupe une place prépondérante dans le territoire, elle pourvoit 17% de l'ensemble des emplois du territoire et 11% des emplois salariés.

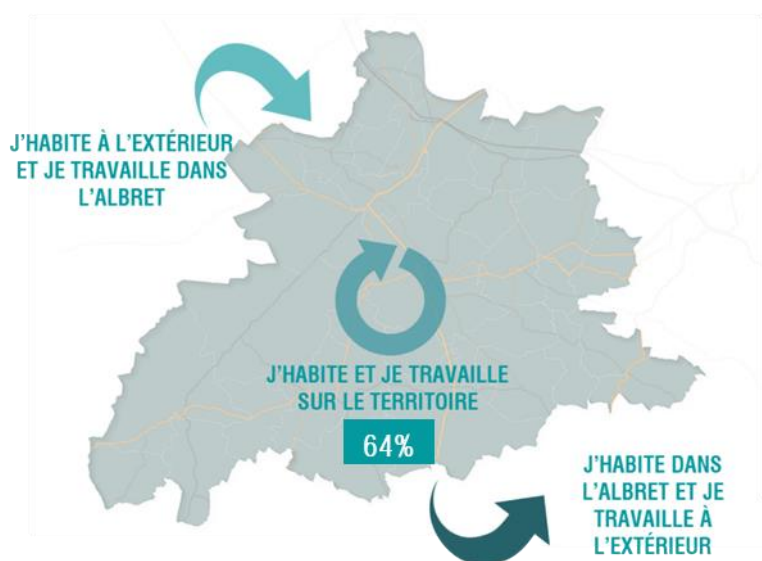
L'industrie est le second moteur de l'économie productive. Elle représente 12% des emplois du territoire, avec une orientation dominante dans le domaine agroalimentaire. Il convient également de noter la présence sur le territoire d'une entreprise de métallurgie.

36% de actifs travaillent dans leur commune de résidence et **64 % des actifs occupés de 15 ans et plus travaillent dans une autre commune que celle de leur résidence, mais sur le territoire d'Albret Communauté**

Les pôles d'emplois extérieurs tels que l'agglomération agenaise, Condom ou Marmande attirent de plus en plus de travailleurs à sortir du territoire et ainsi créer davantage de flux domicile-travail.

Cela soulève l'importance de connecter les itinéraires aux territoires limitrophes.

Une analyse des déplacements domicile-travail permet de connaître davantage les habitudes des habitants et les liens existants avec les principaux pôles de proximité.



L'analyse des flux sur l'Albret Communauté fait ressortir les constats suivants :

- Un nombre important de flux entre la partie Nord du territoire,
- Un nombre significatif de flux existants vers le pôle de centralité de Nérac qui confirme sa vocation,
- Une majorité de flux internes dans le secteur sud-ouest qui révèle un certain isolement de ce territoire par rapport aux pôles économiques majeurs du département.

La majorité des flux sont internes à la communauté de communes, à part un bassin d'emploi externe particulièrement polarisant qui est l'agglomération agenaise. Cependant, ce bassin d'emplois impacte différemment les secteurs composants la communauté de communes.

Nérac ressort également comme pôle économique polarisant.

Mézin, du fait de son éloignement, connaît une dépendance par rapport aux autres pôles d'emplois et se dessine comme un pôle secondaire.

Les 2 communes ont un taux de stabilité (proportion des actifs travaillant sur leur commune de résidence) supérieur à 50%.

Ces 2 communes témoignent d'un taux de concentration d'emplois important (rapport du nombre d'emplois sur le nombre d'actifs) qui permettent aux habitants de chacune des communes de travailler sur la commune de résidence.

Sur le plan des **déplacements Domicile-Travail**, les besoins les plus importants sont internes aux trois grands pôles qui sont **Nérac, Mézin et Lavardac-Barbaste**, puis des besoins se font ressentir de façon moindre dans les autres bourgs-centres entre les différentes zones d'habitat et de population proches.

Ce type de déplacement est une cible à développer pour valoriser les modes doux en prenant en compte la configuration peu dense de la communauté de communes. Si des efforts particuliers de sensibilisation étaient à mener, ils doivent probablement s'effectuer auprès des grands employeurs, ainsi que des administrations. Il est à noter que certaines entreprises se sont engagées dans la réalisation d'un PDE (Plan de Déplacement Entreprise) et ont participé à la semaine de la mobilité en 2019.

Les zones d'emplois actuelles et futures étant situées le long des axes structurants et notamment la RD 930, l'enjeu est de s'assurer que les modes doux continuent à être bien intégrés aux axes traversants et que des rabattements modes doux puissent se faire.

Nérac	Enjeu de mobilité stratégique	Forte concentration de polarités commerciales d'intérêt communal et intercommunal. Concentration des principaux employeurs. Enjeu pour la liaison vers Lavardac et Barbaste Plusieurs zones d'activités. Plusieurs établissements de santé.
Lavardac / Barbaste	Enjeu de mobilité important	Forte concentration de polarités commerciales d'intérêt communal Enjeu important pour la liaison avec Nérac. Plusieurs zones d'activité. Activités touristiques d'hébergement identifiées.
Mézin	Enjeu de mobilité important	Forte concentration de polarités commerciales d'intérêt communal. 1 établissement de santé.
Buzet-sur-Baïse	Enjeu de mobilité modéré	Entreprises identifiées comme des employeurs importants de l'intercommunalités. 1 zone d'activité.
Francescas	Enjeu de mobilité modéré	1 activité modérée (1 employeur > 70 salariés) Un établissement de santé.

Le reste du territoire

Enjeu de mobilité
faible

Quelques polarités de proximité en centres-bourgs.

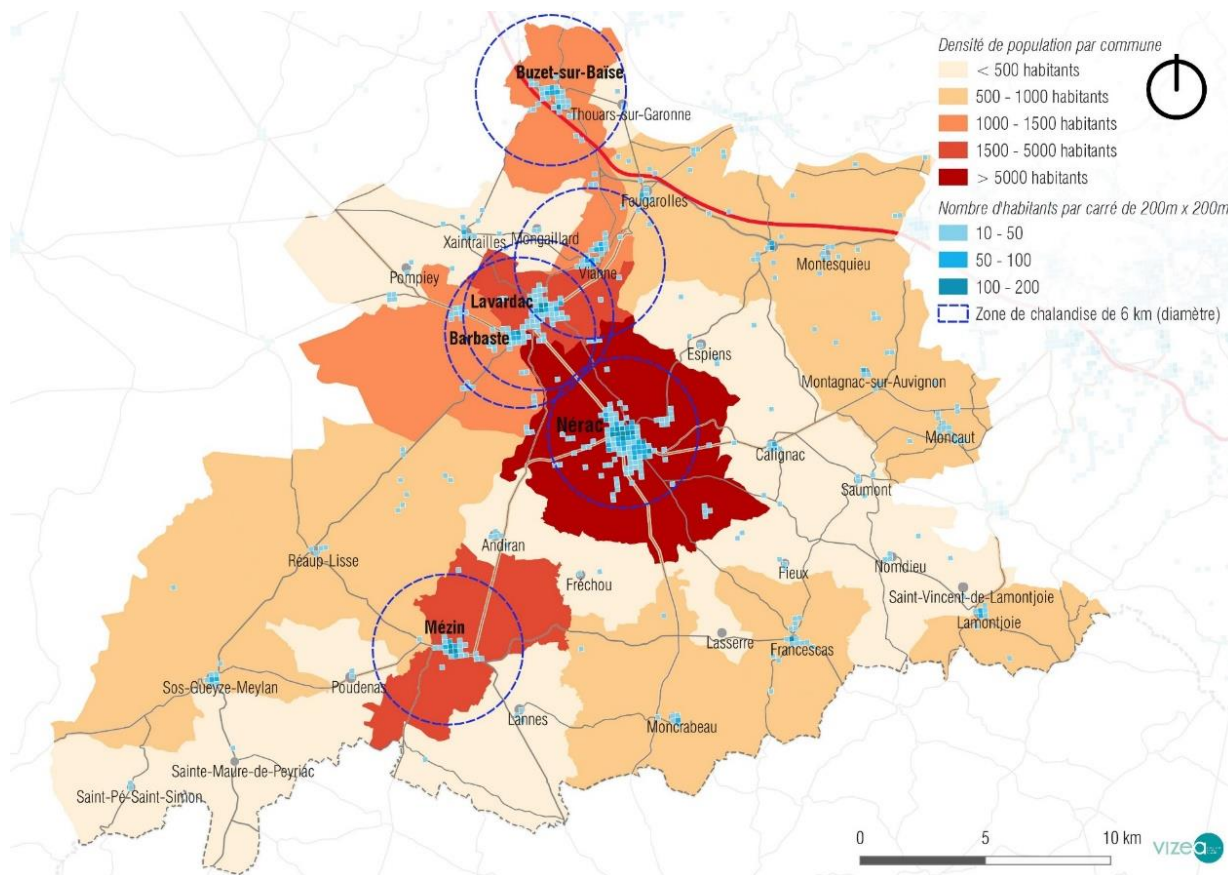


FIGURE 8 : CARTE DE DENSITE DE LA POPULATION DANS LES RAYONS DE CHALANDISE DE 6 KM AUTOUR DES POLES GENERATEURS DE FLUX

Il est important de noter qu'un déplacement sur 2¹ sur le territoire est inférieur à 5km en voiture. Ainsi, les déplacements cyclables peuvent être très efficace.

1 déplacement
d'actifs sur 2
est inférieur à
5 km en
voiture

¹ Source : INSEE 2017

Des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps.

La durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km,

- Une part de l'usage de la voiture importante, supérieure à 84%. La part du transport collectif est faible, estimée à 1,2% et la part des déplacements en deux roues à 1,4 %. Corrélativement, le taux de motorisation est élevé : 85 %.
- Une part importante de déplacements courts : la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux.
- Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal important, vers la marche, le vélo mais aussi vers les transports collectifs.
- L'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des problèmes de sécurité, notamment autour des écoles.
- Une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans. Les zones rurales sont les territoires où la population se déplace le moins.
- Un faible usage des déplacements intermodaux. En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps car les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles.

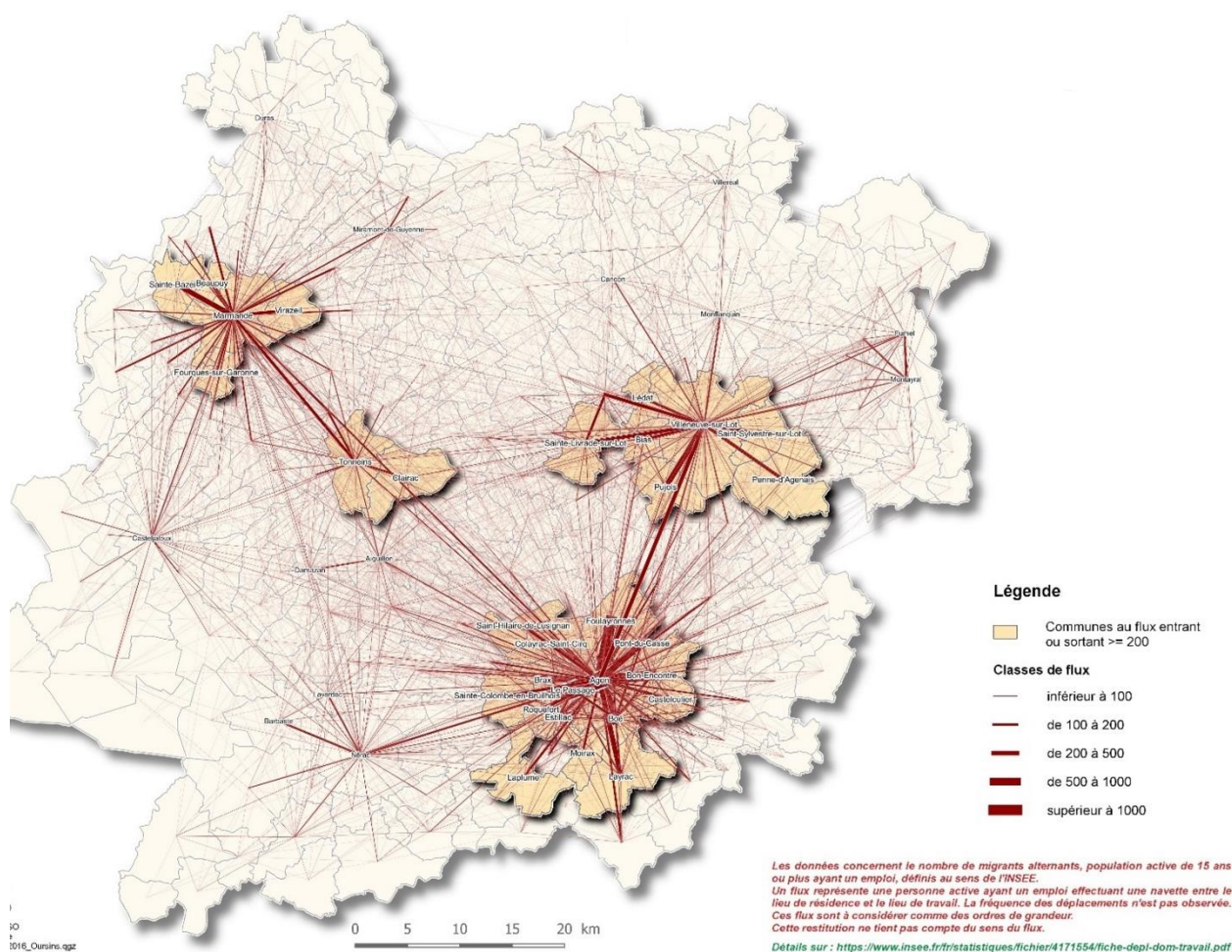
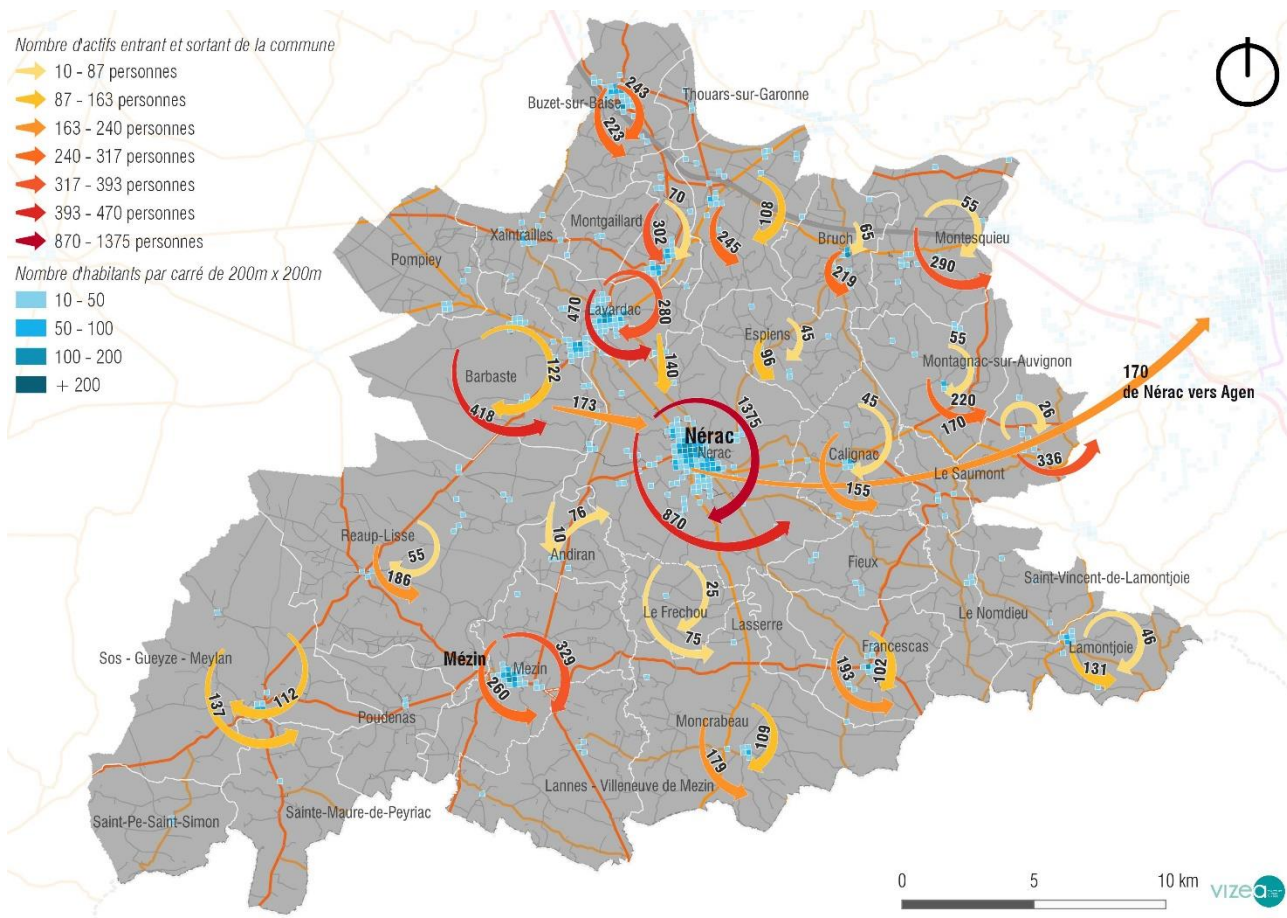


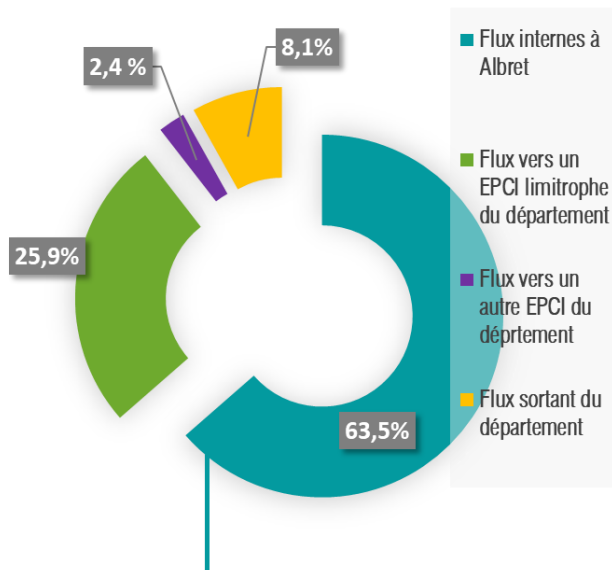
FIGURE 9 : CARTE DE LA MOBILITE PROFESSIONNELLE DANS LE DEPARTEMENT DU LOT-ET-GARONNE, SOURCE : DEPARTEMENT 47

30% des flux sont dirigés vers un EPCI limitrophe du 47



8,1 % des flux vers le Gers

- Près de 2 tiers (64%) des flux sont internes à la communauté de communes.
- Un tiers des flux (25,9%) sont vers un EPCI limitrophe du département du Lot-et-Garonne.
- Seulement 2,4 % des flux sont vers un autre EPCI du département Lot-et-Garonne.
- 8,1% des flux sortent du département.



63,5 % - de l'ensemble des flux sont internes à Albret

On peut noter le fort caractère de polarité du territoire pour les communes de Nérac et de Mézin : plus de 50% des actifs occupés habitent sur la commune.

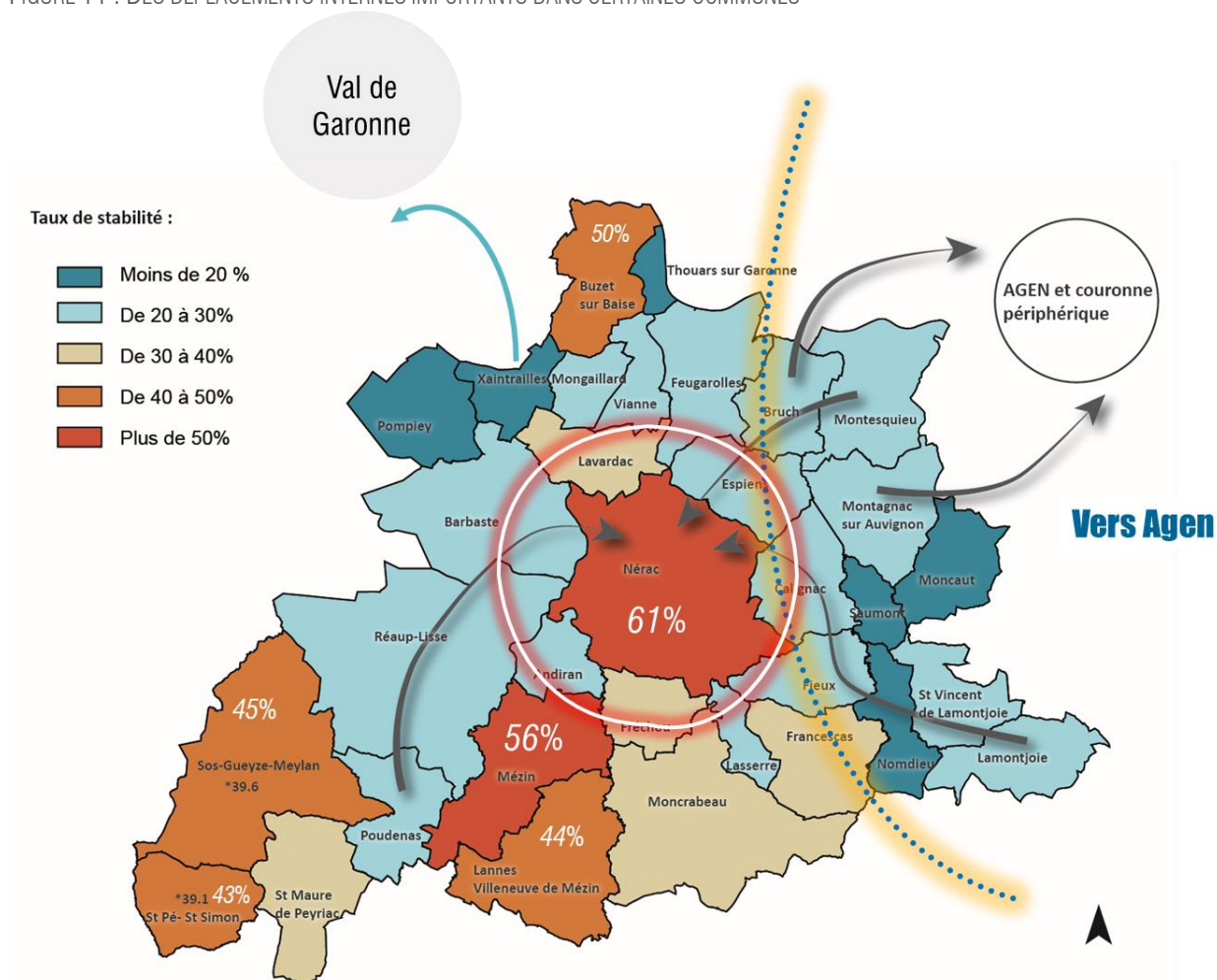
Le taux moyen de stabilité de la Communauté de Communes de l'Albret de 29% confirme son caractère dépendant de polarités, sur son territoire avec principalement la commune de Nérac qui possède le plus d'emplois dans cette EPCI et l'influence forte de la Communauté d'Agglomérations d'Agén la partie Ouest du territoire.

5 communes du territoire (Mézin, Nérac, Buzet-sur-Baïse, Saint-Pé-Saint-Simon, Sos) emploient majoritairement leurs résidents à l'intérieur des communes.

FIGURE 10 : REPARTITION DES FLUX DES ACTIFS, SOURCE INSEE 2017.

Code résidence	Libellé - résidence	Nb actifs travaillant dans la commune de résidence	Nb actifs travaillant dans autre commune	Nombre d'actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi	% actifs travaillant dans leur commune de résidence
47009	Andiran	10	76	86	12%
47021	Barbaste	122	418	540	23%
47041	Bruch	65	219	283	23%
47043	Buzet-sur-Baïse	243	223	466	52%
47045	Calignac	45	155	200	23%
47090	Espians	45	96	142	32%
47097	Feugarolles	108	245	353	31%
47098	Fieux	45	131	175	26%
47102	Francescas	102	193	295	35%
47133	Lamontjoie	46	131	177	26%
47134	Lannes	70	90	160	44%
09158	Lasserre	30	75	105	29%
47143	Lavardac	280	470	750	37%
47197	Nomdieu	32	95	126	25%
47103	Fréchou	25	75	100	25%
47287	Saumont	15	85	100	15%
47167	Mézin	329	260	589	56%
47172	Moncaut	26	336	362	7%
47174	Moncrabeau	109	179	288	38%
47180	Montagnac-sur-Auvignon	55	220	275	20%
47186	Montesquieu	55	290	345	16%
40195	Montgaillard	51	183	234	22%
47195	Nérac	1375	870	2245	61%
47207	Pompiéy	5	83	88	6%
47211	Poudenas	20	65	85	23%
47221	Réaup-Lisse	55	186	241	23%
47266	Saint-Pé-Saint-Simon	30	40	70	43%
47258	Sainte-Maure-de-Peyriac	37	85	122	30%
47282	Saint-Vincent-de-Lamontjoie	10	118	129	8%
47302	Sos	112	137	249	45%
47308	Thouars-sur-Garonne	25	64	88	28%
47318	Vianne	70	302	373	19%
47327	Xaintrailles	35	131	166	21%
		3 682	6 325	10 007	
		37%	63%		

FIGURE 11 : DES DEPLACEMENTS INTERNES IMPORTANTS DANS CERTAINES COMMUNES

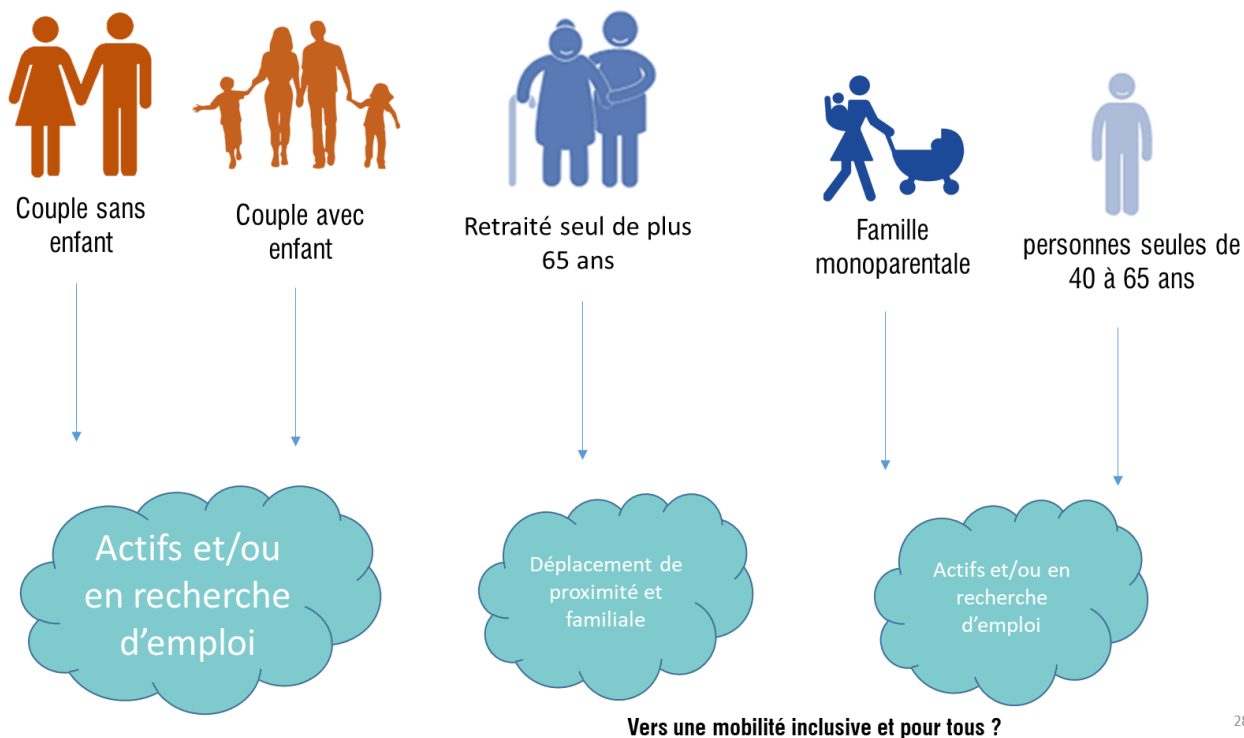


3.3 Profils d'usagers, mobilité et accessibilité

Les jeunes, les personnes âgées, les personnes en parcours d'insertion professionnelle, les touristes, les personnes à mobilité réduite ou encore les actifs n'ont pas les mêmes motifs de déplacement ni les mêmes destinations. La définition des particularités et les différents besoins spécifiques des usagers sont importants à prendre en compte dans la stratégie du plan de mobilité, afin d'y trouver des solutions adaptées au territoire.

PROFIL DE LA POPULATION / PROFIL(S) DE MOBILITÉ(S)

Vers des besoins spécifiques ?



28

	Jeune de 15 - 24 ans	Poids dans la population 2017	1%
		Evolution 2012-2017	-7
	Personne seule 25-39 ans	Poids dans la population 2017	4%
		Evolution 2012-2017	58
	Couple sans enfant	Poids dans la population 2017	32%
		Evolution 2012-2017	-159
	Famille avec enfants	Poids dans la population 2017	23%
		Evolution 2012-2017	-114
	Famille monoparentale et personnes seules de 40 à 65 ans (conjoint séparé)	Poids dans la population 2017	20%
		Evolution 2012-2017	229
	Retraité seul de plus 65 ans	Poids dans la population 2017	18%
		Evolution 2012-2017	243
	Autre sans famille	Poids dans la population 2017	2%
		Evolution 2012-2017	-25

FIGURE 12 : PROFIL DE LA POPULATION ET

BESOINS SPECIFIQUES EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

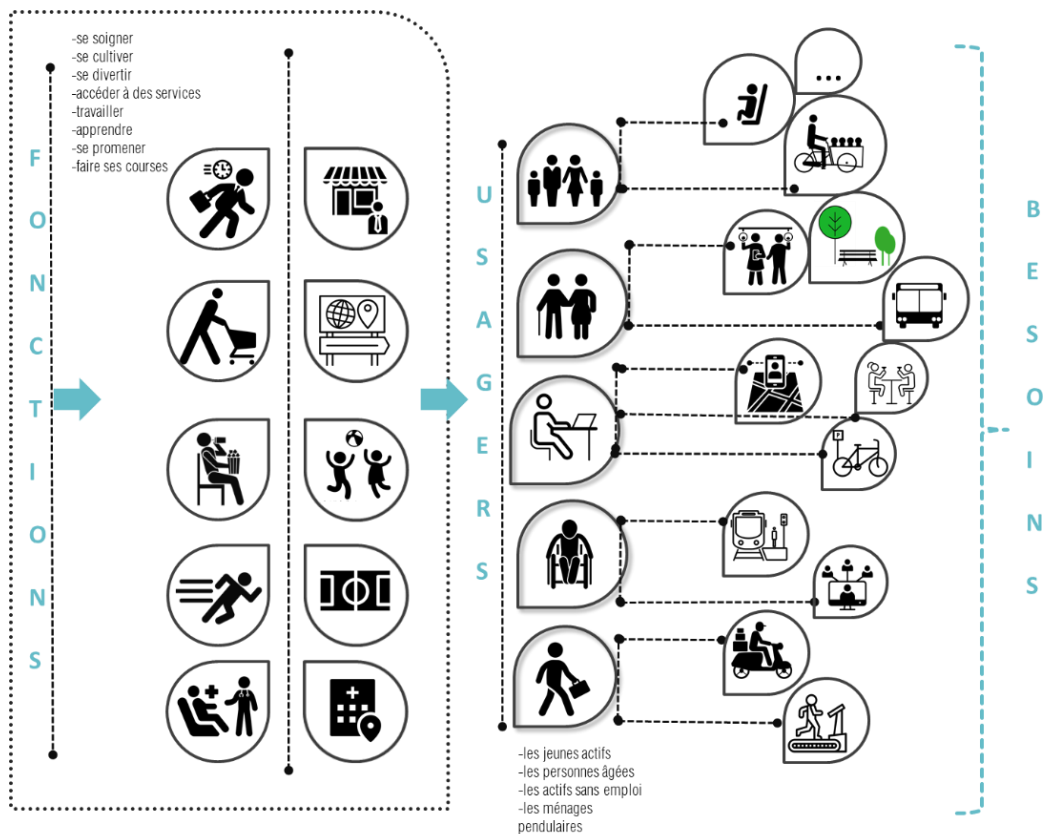
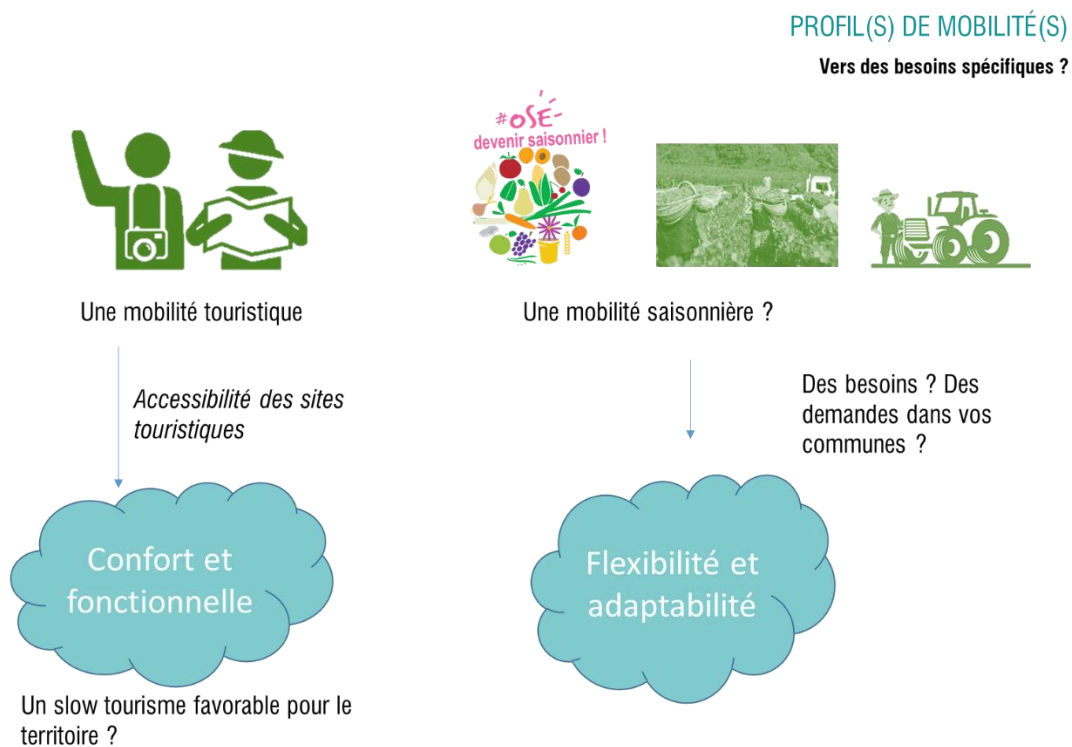


FIGURE 13 : SCHEMA ILLUSTRANT LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS EN FONCTION DES TYPOLOGIES D'USAGERS



SYNTHESE FORCES / FAIBLESSES

Forces 	Faiblesses 
Concentration de la majorité des infrastructures autour du corridor Lavardac-Barbaste-Nérac	Position géographique périphérique et de transit au niveau départemental Manque d'accessibilité et faiblesse des échanges entre les extrémités du territoire. Territoire étendu rendant difficile l'accessibilité à certaines communes et les échanges entre les extrémités du territoire
Attraction du territoire, notamment de Nérac en termes d'emplois, qui est au cœur de la majorité des déplacements	La part modale de la voiture est largement majoritaire dans les déplacements domicile-travail. L'offre de transports collectifs ne couvre pas l'ensemble du territoire et répond partiellement aux besoins en déplacements domicile-travail.
Attractivité du territoire au niveau départemental dans les domaines du tourisme, viticulture, activités nautiques liés à la Baïse. Concentration des principaux pôles générateurs de déplacements sur le cœur de la CC	Faible desserte des communes excentrées (Mézin, Francescas, Lamontjoie) qui contribue à l'isolement de ces communes
S'inscrire dans les politiques départementales touristiques en faveur du développement des modes actifs et fluvial sur la Baïse	Manque d'accessibilité et faiblesse des échanges au sein du territoire à l'exception du pôle central autour de Nérac.
Développement de démarches écomobiles Renforcer l'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.	Impacts de la création d'infrastructures routières pour desservir de nouvelles zones d'activités ou d'habitations éloignées de la trame existante.

ENJEUX :

- **Rompres l'isolement et mettre en place des actions favorisant la mobilité et les déplacements de proximité.**
- Prise en compte des différents profils de population dans l'organisation des mobilités : personnes âgées, étudiants, actifs résidents, touristes, personnes en insertion.
- Intégration des spécificités communales dans un projet global de déplacements
- Structuration d'un schéma de déplacements répondant aux différentes échelles d'influence du territoire, mais mettre d'abord l'accent sur les déplacements de « courte distance » internes au territoire, puis ceux vers l'extérieur.
- Mettre en place une politique de déplacement adaptée et raisonnée, afin de faciliter l'accès vers les pôles de services et de santé.
- Poursuivre le travail en cours de **déconcentration des services** et **permettre l'accès aux services** sur tout le territoire, avec la mise à disposition d'équipements de proximité.
- **Valoriser l'axe de déplacement Nérac- Barbaste / Lavardac /Feugarolles** --Ligne régulière, ligne de covoiturage, voie verte modes doux.
- **Permettre aux personnes ne pouvant pas conduire d'accéder aux services du territoire** à travers les services d'un Transport à la demande, covoiturage solidaire, modes doux
- **Améliorer l'accès vers Agen**-- Ligne de covoiturage, renfort d'offre sur les deux lignes de transports existantes.
- Réduire le coût et l'impact environnemental des déplacements -- Autopartage de véhicule public, développement du vélo.

4 STRUCTURE URBAINE DIFFUSE

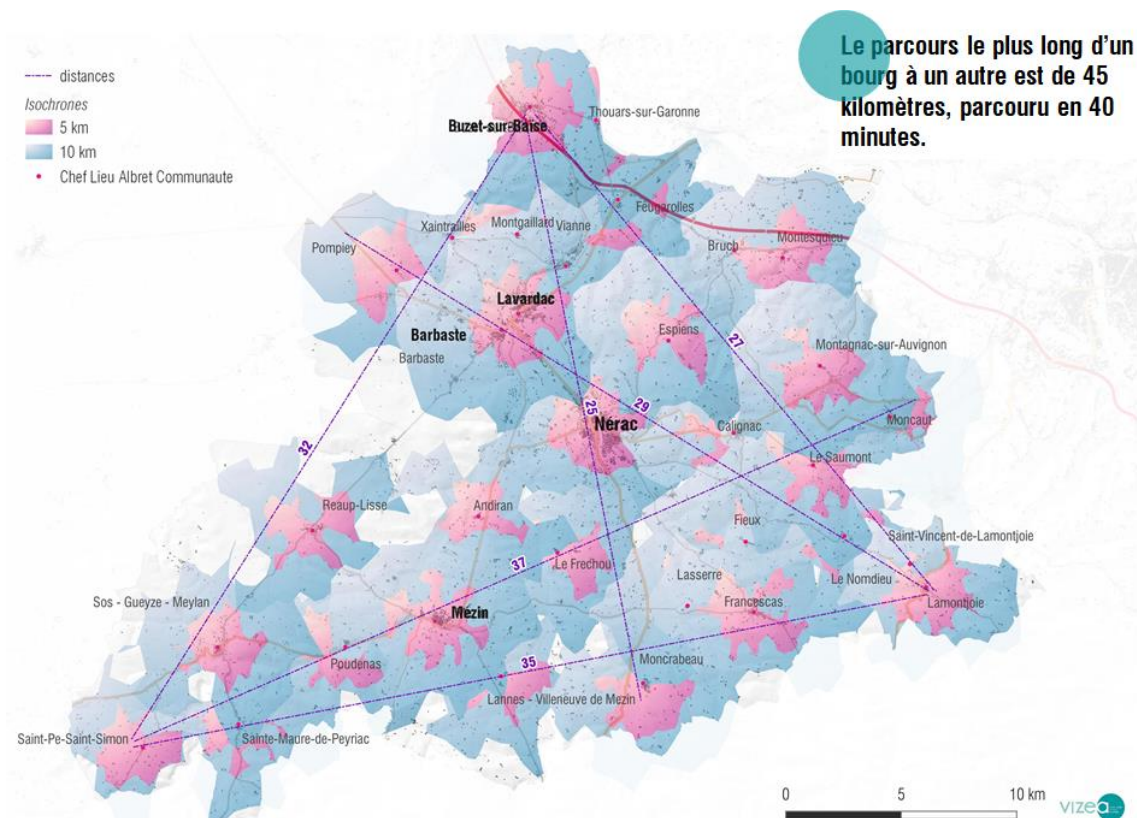
Le développement de l'urbanisation au sein du territoire d'Albret communauté s'est organisé principalement autour des différentes infrastructures routières, notamment les voies départementales, tandis que les contraintes topographiques introduisent des ruptures marquées est/ouest, notamment au niveau des vallées.

Historiquement constituée de manière éparse autour de nombreux hameaux et bâtis isolés, l'urbanisation s'est ensuite structurée autour des différentes infrastructures, routières et ferroviaires, ainsi que sous la forme de développements pavillonnaires en couronne des centres-bourgs.

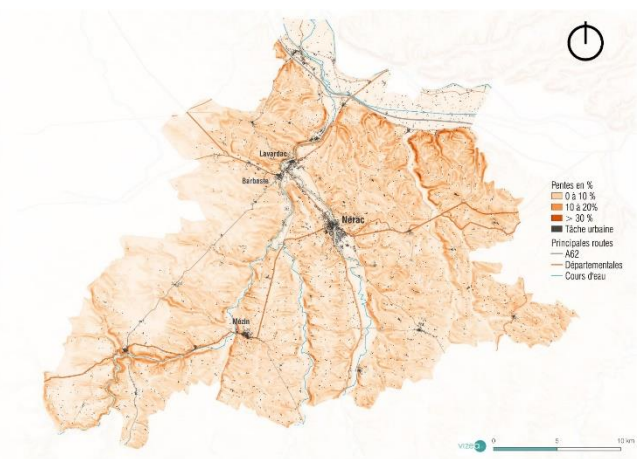
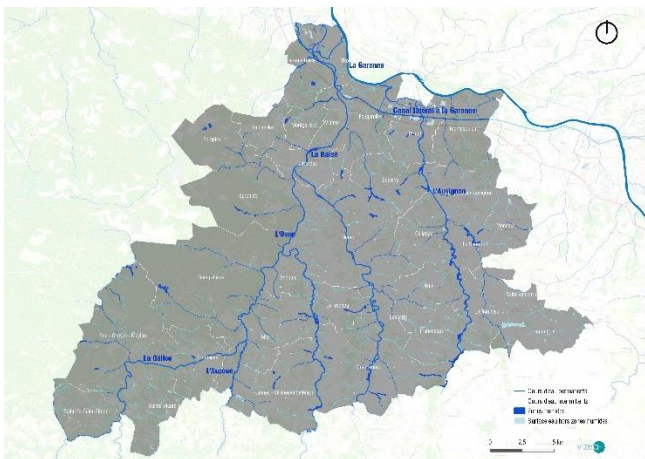
4.1 Distances et taille du territoire

Albret Communauté s'étend sur 742 km² pour une population de 26 307 habitants (2016).

- De Pompiey à Lamontjoie (diagonale nord-ouest/ sud-est), on parcourt en 34 minutes en voiture (30 kilomètres).
- De Buzet-sur-Baïse à Saint-Pé-Saint-Simon (diagonale nord-sud), on parcourt en 37 minutes en voiture (42 kilomètres).
- De Buzet-sur-Baïse à Moncrabeau (diagonale nord-sud), on parcourt en 32 minutes en voiture (32 kilomètres).
- De Saint-Pé-Saint-Simon à Moncaut (diagonale ouest-est), on parcourt en 43 minutes en voiture (45 kilomètres).



4.2 Coupures, franchissements, points noirs



Topographie

Le territoire est caractérisé par deux vallées, liées à la Baïse (qui traverse la totalité du territoire Nord-Sud) et à la Gélise (vers Mézin). Les axes routiers et les principales véloroutes suivent ces vallées. Présence de fortes pentes au nord-ouest du territoire, notamment pour rejoindre Mongaillard.

Le Nord-Est du territoire est également vallonné, notamment à l'Est de Lavardac en direction de Laplume.

Le maillage est-ouest est contraint par la topographie, contrairement aux axes nord-sud qui suivent les vallées. La topographie du territoire joue un rôle essentiel dans sa structuration et génère des ruptures parfois assez marquées, contraignant les possibilités de développement urbain et les infrastructures, notamment le franchissement des vallées. **Les contraintes topographiques introduisent des ruptures marquées est/ouest, notamment au niveau des vallées.**

5 STRUCTURE DU RESEAU : ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

5.1 Le réseau viaire

Axes routiers

Les principaux axes routiers empruntés sur le territoire sont : l'autoroute A62, les Départementales : RD8, RD 119, RD655, RD656, RD665, RD930 et RD931 (Source DDT).

L'autoroute A 62, ainsi que la gare d'Agen, à moins de 30 km de Nérac, permettent une desserte rapide du territoire et permettent de relier les deux métropoles Bordeaux et Toulouse. Historiquement, Albret Communauté est davantage tournée vers le nord, notamment du fait du rattachement du territoire à l'ancienne région Aquitaine.

Le territoire possède un maillage routier important avec de nombreuses routes départementales et communales qui irriguent l'ensemble des 33 communes. L'autoroute A62 traverse au Nord le territoire entre Buzet-sur-Baise et Montesquieu, en traversant Vianne, Feugarolles et Bruch.

Les axes suivants, concentrent une grande partie des déplacements sur le territoire et vers les territoires voisins :

- L'Autoroute A62 qui relie Agen à Bordeaux, et qui permet un désenclavement du territoire au niveau national
- L'axe Feugarolles / Nérac / Condom / Auch, qui traverse du Nord au Sud le territoire en son centre (RD920) ;
- L'axe qui relie Nérac à Agen par la RD656,
- L'axe Lavardac – Landes (RD 655),
- L'axe Feugarolles – Agen (RD 119),
- L'axe Montagnac-sur-Auvignon – Agen (RD7).

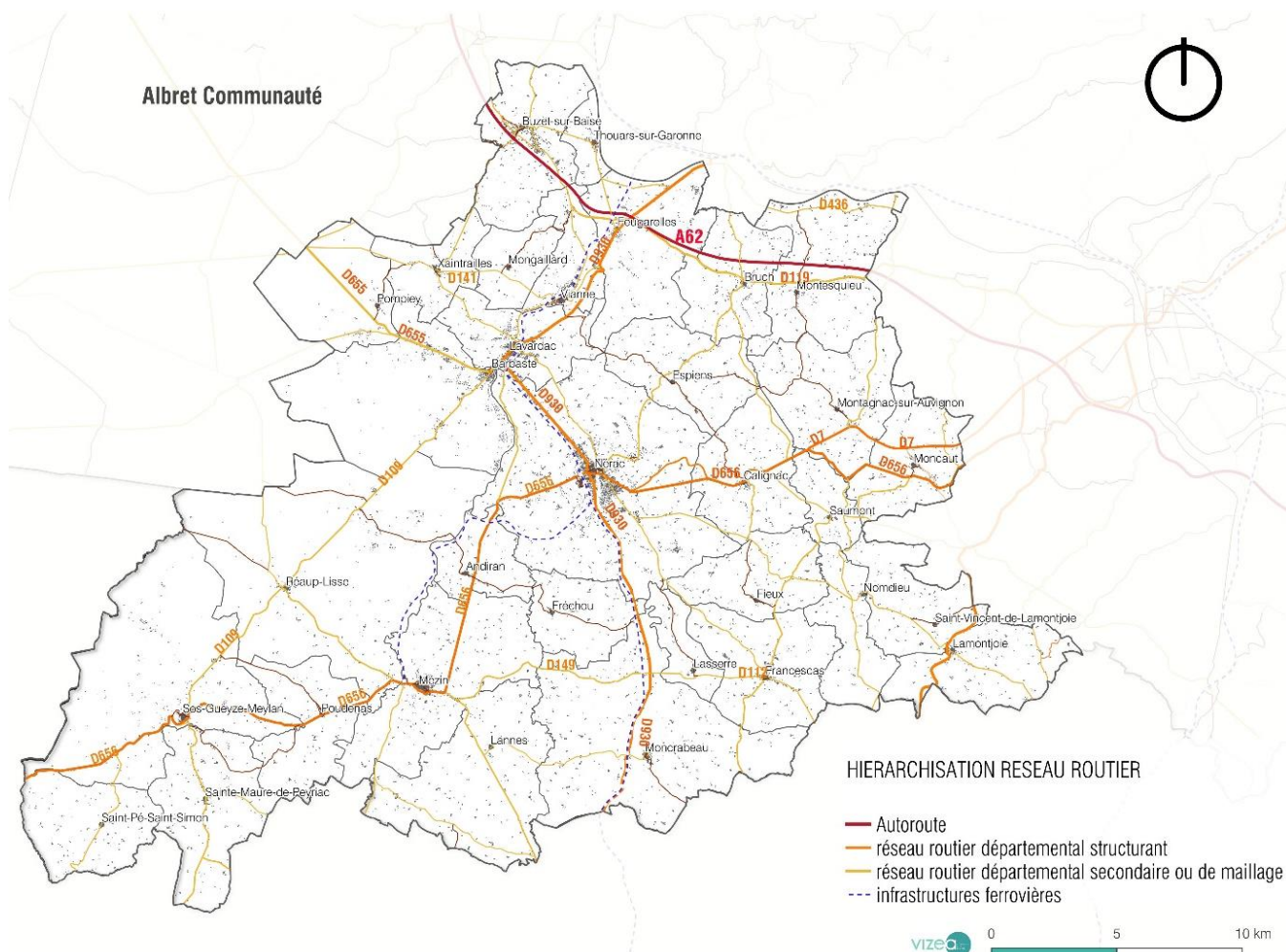


FIGURE 17 : CARTOGRAPHIE DE LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

5.2 Armature du réseau viaire

5.2.1 Les voies structurantes du territoire

Les **4 voies primaires** permettent de relier les pôles de centralité aux agglomérations extérieures et les pôles de centralités aux pôles relais, soit :

- La RD 930, qui traverse du Nord au Sud le territoire en son centre,
- La RD 656, qui traverse le territoire d'Ouest en Est, des Landes jusqu'à l'agglomération agenaise,
- La RD 119 qui relie Feugarolles à l'agglomération agenaise,
- La RD 931 qui relie Lamontjoie à l'agglomération agenaise,

Les voiries identifiées comme étant **secondaires** :

- La RD 655 de Lavardac aux Landes,
- La RD 665 en limite Nord-Ouest,
- La RD 642 de Lavardac à Aiguillon,
- Les autres routes départementales du territoire.

5.2.2 Rôles du réseau viaire primaire et secondaire

Les voiries primaires jouent un rôle majeur dans l'organisation du territoire.

Une attention particulière sera portée à :

- La requalification des traversées d'agglomération et de village,
- Favoriser l'intégration urbaine et paysagère de l'infrastructure tout en réduisant les nuisances générées par le trafic automobile,
- Encadrer le développement urbain le long des axes pour limiter l'étalement urbain par des secteurs de coupures d'urbanisation. L'étalement linéaire est à éviter, sous réserve d'un équilibre à trouver avec la valorisation des réseaux existants.

Concernant le réseau **routier local secondaire**, une attention spécifique sera portée à :

- La traversée d'agglomération et de village,
- Au contournement des cœurs de villages,
- Aux aménagements cyclables et modes actifs.

Le maillage routier est structuré autour de nombreuses routes départementales et communales qui irriguent l'ensemble des 33 communes du territoire.

Le territoire est traversé par un axe majeur au Nord – l'autoroute A62 qui relie la partie ouest de l'Autoroute des Deux Mers reliant Toulouse à Bordeaux. Le Canal latéral de la Garonne, longe également le territoire au Nord.

La desserte routière sur le territoire suit un axe Nord-Sud, qui s'appuie sur la RD 930, axe le plus emprunté.

La circulation Est-Ouest s'appuie sur un réseau de voies secondaires, notamment la RD656 (Nérac vers Agen).

5.2.3 Trafic routier modéré mais une part importante du transport routier

La route départementale RD 930 est la plus circulée sur le territoire (selon les comptages départementaux de 2016), notamment entre Lavardac et Nérac (où on atteint 10 000 véhicules). En effet, on relève en moyenne **8 125** véhicules par jour, dont 5% de poids lourds (environ 20 PL par heure). Sur cette même voie, on relève **4 502** véhicules jour au niveau de Feugarolles au nord du territoire.

Les comptages routiers suivants illustrent les autres principaux flux sur les axes de circulation les plus empruntés :

- La RD 642 compte au niveau de Vianne, **2 102** véhicules par jour et **3 734** véhicules par jour au niveau de Buzet-sur-Baïse.
- La RD 119 parallèle à la A62 et au canal latéral de la Garonne, accueille **4 486** véhicules jour entre Feugarolles Montesquieu
- La RD 656, depuis Nérac et en direction d'Agen, compte **4 808** véhicules par jour. Ce chiffre est presque divisé par deux entre Nérac et Mézin (2 886 véhicules par jour). La circulation de la RD 656 est cependant très réduite depuis Mézin en direction de l'Ouest (589 véhicules / jour Sos-Gueyse-Meylan).
- A l'est du territoire, la D7, au niveau de Montagnac-sur-Avignon, à la sortie d'Albret communauté compte **3 871** véhicules par jour.
- La RD 109 entre Lavardac et Sos-Gueyse-Meylan, accueille une circulation moyenne journalière de **593** véhicules par jour.
- La RD 655 en direction de Barbasté depuis le Nord-Ouest accueille une circulation de **3 734** véhicules par jour (avec un des plus fort % de poids-lourds du territoire, 9%).

Les autres voies du territoire dépassent rarement les 2 000 véhicules par jour.

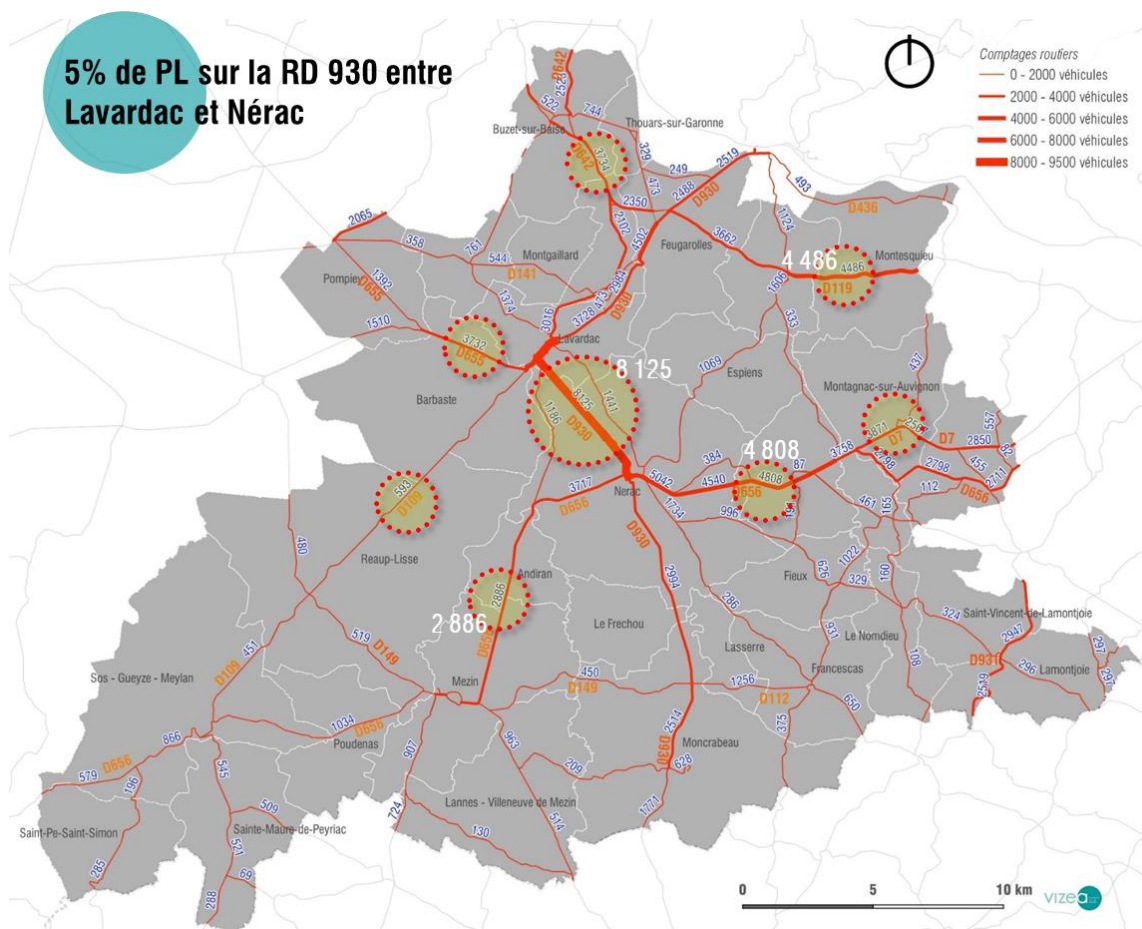


FIGURE 18 : ANALYSE DES TRAFICS JOURNALIERS SUR LES VOIES DEPARTEMENTALES (SOURCE : DEPARTEMENT LOT-ET-GARONNE)

Le segment de la RD930, entre Lavardac et Feugarolles est utilisé pour la circulation de convois exceptionnels. Cela génère en complément du trafic des poids lourds des nuisances réduisant la qualité du cadre de vie du centre-bourg de Feugarolles. Des mesures d'apaisement de la circulation sont complexes à mettre en place notamment à cause de la présence forte de trafic de poids lourds sur cette départementale.

Un autre phénomène générant des flux de transit dans la partie nord du territoire concerne des poids lourds sortant de l'autoroute A62 au niveau de Damazan pour rejoindre Agen en passant par Buzet, Feugarolles et Montesquieu le long de la RD 119. Ces flux génèrent d'importantes nuisances sonores et de qualité de l'air et d'insécurité qu'il faudrait atténuer par des mesures spécifiques dans le temps.

5.2.4 Accidentologie

Source : Département du Lot-et-Garonne

Le nombre d'accidents en 2019 est en baisse par rapport à l'année précédente. Cette situation est certainement liée à la crise sanitaire du COVID-19. Au niveau départemental, il est observé une baisse de la mortalité routière avec 23 tués pour 2019, au lieu de 25 pour l'année 2018 soit une baisse de 8%- baisse du nombre d'accidents avec 185 accidents contre 190 en 2018 soit 2,6% en moins. Le nombre de blessés baisse légèrement avec 258 en 2019 contre 266 en 2018. Le nombre d'accidents mortels en 2015 a été quasiment le double par rapport à 2019, soit 40 tués contre 23 en 2019.

	2015	évolution	2016	évolution	2017	évolution	2018	évolution	2019
Accidents	185	6,49%	197	-6,09%	185	2,70%	190	-2,63%	185
Tués	40	-37,50%	25	16,00%	29	-13,79%	25	-8,00%	23
Blessés	231	20,78%	279	-12,19%	245	8,57%	266	-3,01%	258

FIGURE 19 : EVOLUTION DES ACCIDENTS SUR LES 5 DERNIERES ANNEES, DEPARTEMENT DU LOT-ET-GARONNE

Les accidents mortels se produisent essentiellement sur le réseau des routes départementales : 16 accidents sur 23 soit 69,6% des accidents : 17 ont eu lieu le jour et 5 la nuit. 10 accidents sur 22 n'impliquent qu'un seul véhicule sans piéton où le conducteur a perdu le contrôle de son véhicule. 8 accidents mortels sont dus à des collisions entre deux véhicules ou plus. 2 accidents mortels impliquent un cycliste. 1 accident mortel implique des piétons.

**Répartition géographique
des 39 accidents mortels (40 tués)
- 31 décembre 2015 -**

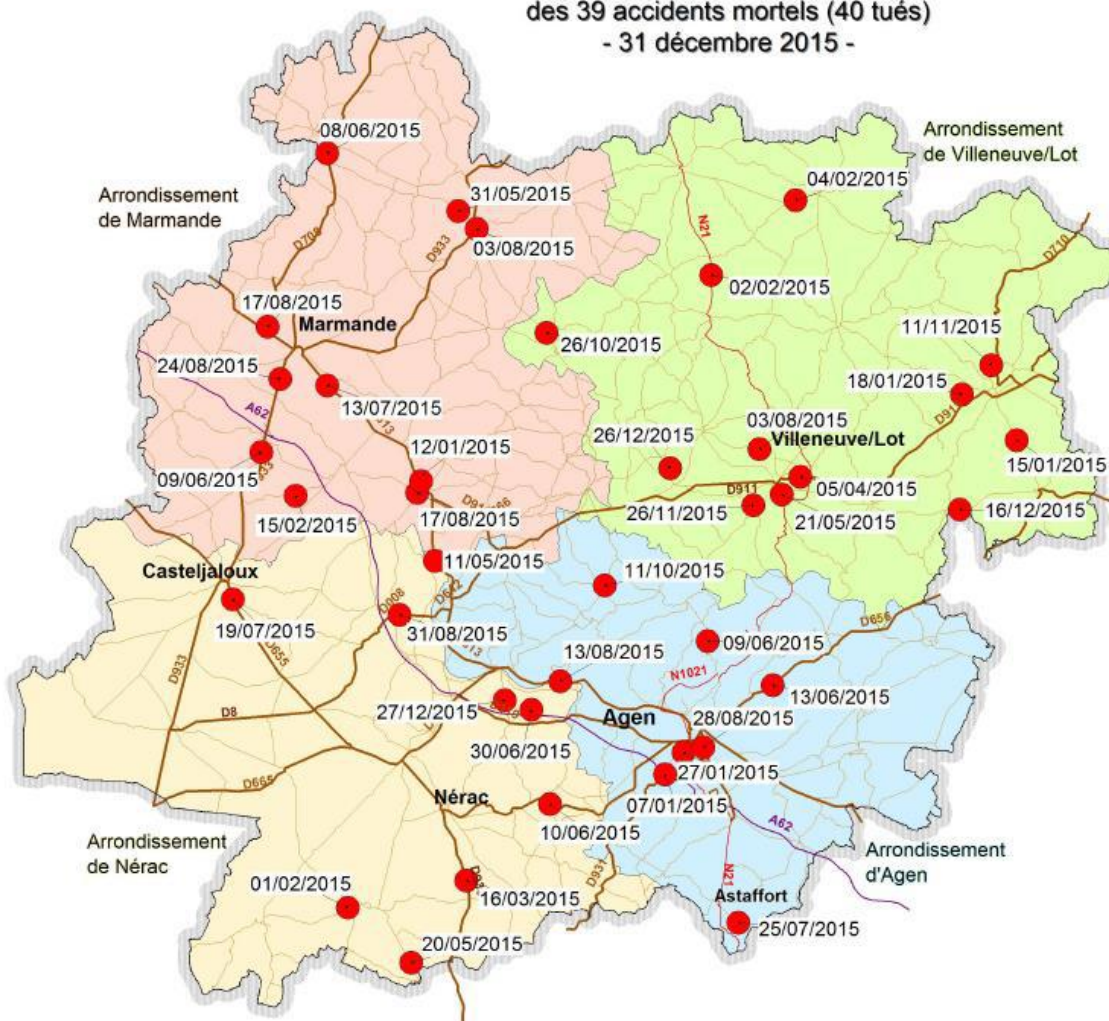


FIGURE 20 : REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS DU DEPARTEMENT

Source : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/bases-de-donnees-annuelles-des-accidents-corporels-de-la-circulation-routiere-annees-de-2005-a-2019/#community-resources>

Nombre de déclenchements radars donnent un indice sur le trafic routier.

On observe en général, en Lot-et-Garonne, de 1 000 à 1200 déclenchements radars par semaine.

Par exemple, sur les 8 accidents mortels répertoriés en 2020 (au 9 juin 2020), 8 tués sont présumés responsables, soit 89 %.

Les facteurs liés à ces 8 accidents sont :

- La vitesse excessive ou inadaptée : 3 accidents soit 37,50%
- L'inattention : 1 accident soit 12,50 %
- Le dépassement dangereux : 1 accident soit 12,50 %
- Cause indéterminée : 3 accidents soit 37,50 %

Le facteur vitesse est beaucoup plus présent qu'en 2019.

ENTRETIEN DU RESEAU DEPARTEMENTAL

Opérations de développement et de modernisation du réseau routier réalisées entre 2008 et 2018 :

- 1 D933 - Déviation Marmande Nord
- 2 Déviation de Villeneuve-sur-Lot
- 3 D114 - Pont de St-Nicolas-de-la-Balermie
- 4 D656 - Montagnac - Calignac
- 5 D676 - La Sauvetat-sur-Lède - Villeneuve-sur-Lot
- 6 D656 - Agen - Nérac
- 7 D813 - Aiguillon - Gironde
- 8 D216 - Lédar - Casseneuil
- 9 D933 - Pont des Sables
- 10 D911 - Sécurisation des giratoires
- 11 D813 - Tarn-et-Garonne - Aiguillon
- 12 D656 - Blaymont - Tarn-et-Garonne
- 13 D108 / D8 - connexion A62 à Buzet
- 14 D102 - St-Vite - Tournon
- 15 D8 - Damazan - Cap-du-Bosc
- 16 D930 - Feugarolles - Lavardac
- 17 D911 - Bias
- 18 D933 - Marmande - Virazeil
- 19 D656 - Nérac - Andiran
- 20 D656 - Pont de pierre à Agen
- 21 D710 - Entrée Sud Cuzorn
- 22 D655 / D933 - Casteljalous
- 23 D108 - Traversée de Buzet
- 24 D114 - St-Nicolas-de-la-Balermie - Caudecoste

- 25 D656 - Andiran - Mézin
- 26 D124 - Monflanquin
- 27 D911 - Villeneuve-sur-Lot
- 28 D289 - Sainte-Marthe
- 29 D207 - Rives
- 30 D120 - Villefranche-du-Queyran
- 31 D132 - Marmande - Puyserampion
- 32 D236 - Bias

- 33 D446 - Bias - Allez-et-Cazeneuve
- 34 D911 - Fumel
- 35 D143 - Fourques-sur-Garonne - Meilhan-sur-Garonne.
- 36 D19 / D244 - Saint-Astier
- 37 D282 - Marmont-Pachas
- 38 D124 - Condezaygues
- 39 D8 / D8E - Damazan
- 40 D708 - Giratoire au carrefour du Poteau à Duras
- 41 D930 - Passerelle de Pont de Bordes
- 42 D656 - Suppression du virage dangereux de Tournon
- 43 D661 - Passage inférieur sous la voie SNCF à Penne-d'Agenais

Couches de roulement réalisées de 2008 à 2018

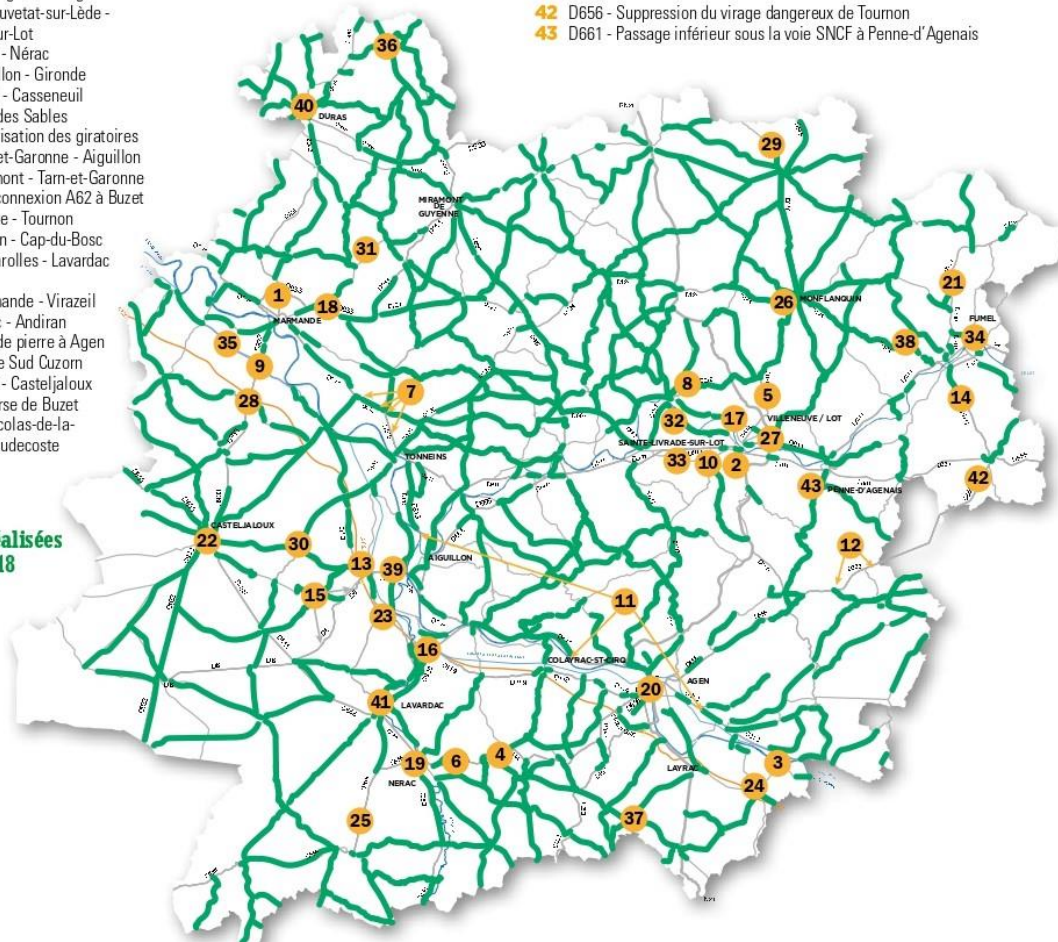


FIGURE 21 : CARTOGRAPHIE DE L'ENTRETIEN DU RESEAU DEPARTEMENTAL

Cartographie illustrant l'entretien du réseau départemental. (800 ponts, opérations de développement et de modernisation, par exemple la sécurisation de la D 656 entre Nérac et Andiran).

5.2.5 Nuisances sonores des voies de circulation

Le seuil de trafic pour les cartes stratégiques du bruit routier est de 6 millions de véhicules par an, soit 16400 véhicules par jour. La seule infrastructure concernée sur le territoire d'Albret Communauté est l'autoroute A 62, pour sa traversée des communes de Buzet à Montesquieu.

Il est à noter également que la Départementale 930 entre Nérac et Lavardac est répertoriée (5km600) dans le Plan de Prévention du Bruit. L'ambiance sonore d'une voie jouera sur le sentiment de sécurité et le confort ressenti pour les modes actifs.

La section de la D 930 depuis les Allées d'Albret (Nérac) jusqu'à l'embranchement de la RD 404 (Lavardac), où le niveau de 68 dB est dépassé de jour. Le trafic excède le seuil des 8200 v/j aux deux extrémités, à cause des commerces de grande

distribution implantés en sortie de Nérac et Lavardac respectivement. Dans la partie centrale, ce trafic tombe au-dessous (7522 v/j en 2016). Néanmoins l'ensemble du barreau a été pris en compte. De nuit le niveau sonore reste inférieur à 62 dB sur toute la sortie de Nérac jusqu'à la Gendarmerie.

Ainsi, une attention particulière devra être menée sur cet axe. A noter, qu'il est identifié certains travaux par le département sur ces voies, l'aménagement d'un revêtement phonique sur les 1 300 m ciblés comme sensible (source : page 24 du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement). Les Allées d'Albret à Nérac pourront bénéficier d'un enrobé phonique. A l'extrémité des Allées d'Albret le lycée - point sensible - a été protégé par la construction d'un giratoire faisant chuter la vitesse à 30 km/h.

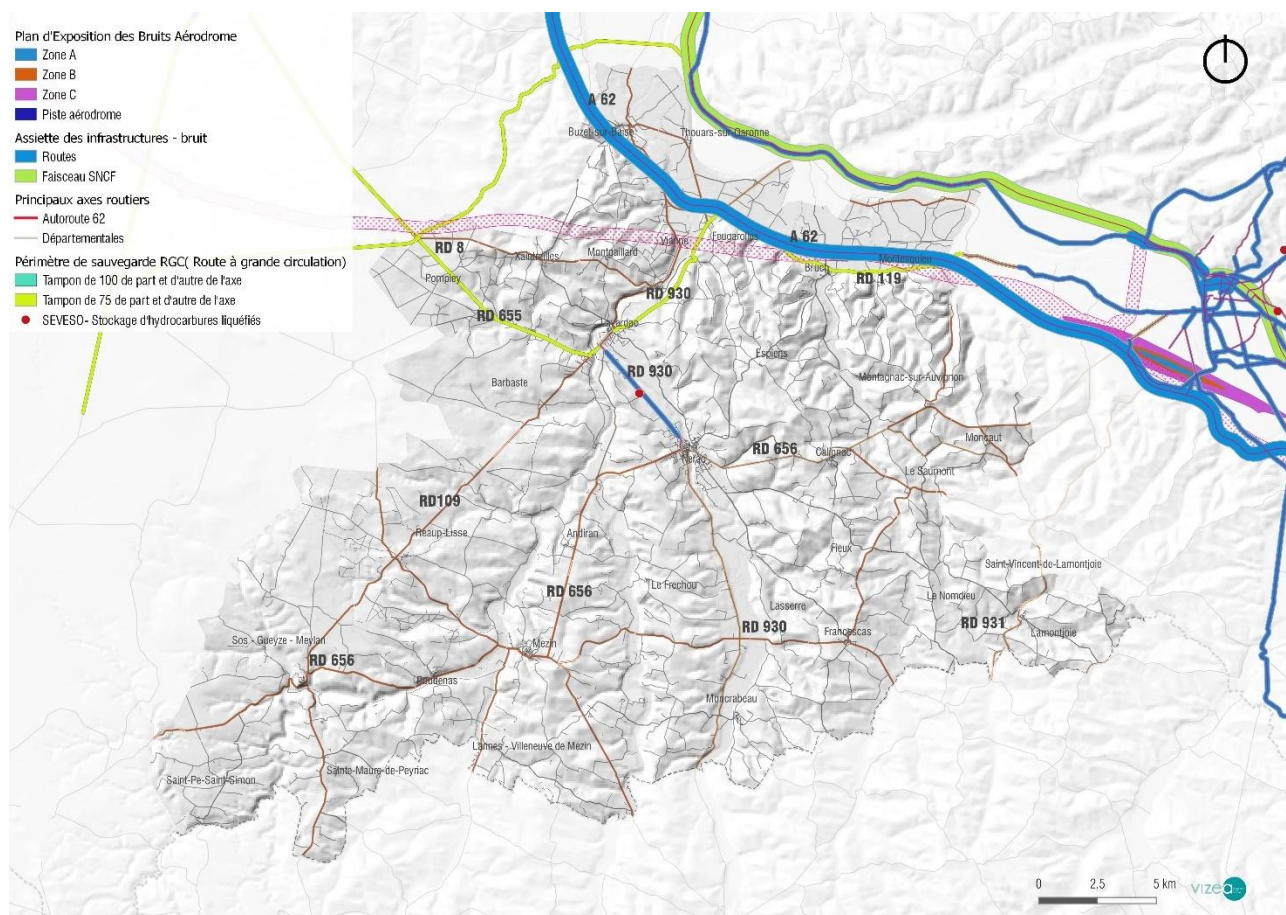


FIGURE 22 : ZONES D'EXPOSITION AU BRUIT

La route départementale RD655 et la RD930 sont classés dans un périmètre de sauvegarde RGC (routes à grande circulation, par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme. Ce classement constitue une mesure de sauvegarde destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voie importante. Sont indiqués en attribut la désignation de la section concernée, la date du décret de classement ainsi que la largeur (75m ou 100m de part et d'autre de l'axe) où les nouvelles constructions en dehors des zones urbanisées sont interdites.

La RD 655 et la RD 930 bénéficient d'une zone tampon de 75 m de part et d'autre des axes, et l'autoroute A62, de 100m.

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes RGC (définies à l'article L. 110-3 du code de la route) est fixée par un décret au JO.

SYNTHESE ATOUTS / FAIBLESSES

Atouts 	Faiblesses 
Proximité avec l'autoroute A62 connectée par un réseau de voies départementales structurantes	Diffusion géographique des zones d'habitat et concentration des zones d'activités dans la polarité centrale de Nérac.
Structuration des centres-bourgs favorable à un apaisement de la voirie	Transit des poids lourds dans les communes / déviations à prévoir/ points noirs
Présences de plusieurs secteurs en zone 30 dans les centres bourgs favorables à la pratique de la marche et du vélo. Cependant des zones d'apaisement supplémentaires devront être complétées dans plusieurs bourgs.	Vitesses de circulation élevées sur les départementales et urbanisme diffus rendant complexe la pratique des modes actifs en dehors des centres-bourgs.
Coût modéré de la mise en place de zones apaisées	Entretien du réseau des infrastructures routières et ouvrages d'art.

ENJEUX

Les tensions générées par l'organisation du réseau routier actuel mettent en évidence le besoin d'une hiérarchisation affinée avec une finalité d'apaisement des départementales traversant les centres-bourgs. Aussi, il est essentiel de renforcer l'inscription du réseau routier dans le secteur macro au-delà des limites de la Communauté de Communes dans le cadre de la mise en valeur des axes structurants.

6 LE STATIONNEMENT

6.1 Analyse des conditions de stationnement

Au titre de l'article L.123-1-2 du code de l'urbanisme, il y a lieu d'établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

A l'exception de la ville de Nérac, bénéficiant d'une zone bleue, l'ensemble des stationnements présents au sein d'Albret Communauté sont gratuits.



Zones de stationnement sur le territoire

Offre de stationnement public à Nérac

La commune de Nérac compte 1 618 places de stationnements toutes gratuites dans le centre-bourg dont 129 sont en zone bleue.

Les espaces de stationnements sont composés principalement du parking du de la place du Foirail, de la zone du Pin et du parking du Ludoparc ou encore celui du lycée et du collège.

D'autres viennent mailler le cœur du centre-bourg notamment le long des allées et avenues ou le long des places. Ainsi, le centre bourg possède des espaces de stationnements répartis uniformément en son sein et ceux-ci connaissent une relative mutualisation lors des festivités notamment. Sur chaque espace de stationnement ci-après, est disponible à minima une place de stationnement à destination des Personnes à Mobilité Réduite pour 50 stationnements.

FIGURE 23 : TABLEAU DES STATIONNEMENTS A NERAC, SOURCE : PLU VILLE DE NERAC

Quelques dysfonctionnements en termes de stationnements sont relevés en centre-ville de Nérac, à proximité des secteurs de commerces aux heures d'ouverture de ces derniers. Un meilleur respect de la zone bleue permettrait de résoudre partiellement ces dysfonctionnements. Par ailleurs, le développement des modes de déplacements doux contribuerait indirectement à la diminution de la demande de stationnement automobile.

Nérac est la seule commune ayant réglementé une partie de son stationnement en zone bleue.

Localisation	Nombre de places de stationnement	Zone bleue
Allée d'Albret	324	
Allées du centre	68	
Avenue de Lattre Tassigny	95	
Avenue Mondenard	25	OUI
Cours Romas	57	OUI
Cours Victor Hugo	33	
Ecole Jean Moulin	16	
Parking de la Garenne	30	
Parking du cimetière	42	
Parking du Ludo Parc	140	
Parking du Lycée et du collège	31	
Parking du stade	50	
Place Aristide Briand	29	
Place de la Liberté et des Droits de l'Homme	30	
Place de la République	8	
Place du Forail	260	
Place du Général De Gaulle	34	OUI
Place du Général Leclerc	25	OUI
Place du Prieuré	41	
Place Saint Nicolas	16	OUI
Quai Baise	26	
Quai Lusignan	40	
Rue de la Brèche et chemin du Roy	25	
Rue Georges Caillau	25	
Rue Lagrange, Rue du Château, Place du 8 mai 1945	29	OUI
Zone du Pin	120	
TOTAL	1619	6



FIGURE 24 : CARTE DES ESPACES DE STATIONNEMENTS EN CENTRE-BOURG ET DES ZONES 30 EXISTANTES EN EN PROJET, SOURCE PLU VILLE DE NERAC.

Offre de stationnement privé

Afin de faciliter le covoiturage au quotidien, 14 aires de covoiturage ont été aménagées au sein d'Albret Communauté dans les communes suivantes : Andiran, Barbaste, Buzet-sur Baise, Bruch, Calignac, Francescas, Lamontjoie, Lavardac, Moncaut, Moncrabeau, Montagnac-sur-Auvignon, Montesquieu, Nérac, Réaup-Lisse, Sos, Vianne.



6.2 Stationnement vélo sur les polarités du territoire

L'offre de stationnement vélo sur voirie est peu présente.

La commune de Nérac est la plus équipée en offre de stationnement vélo. Les principaux points d'arrêts de bus ne sont pas équipés d'une offre de stationnement vélo, favorisant l'intermodalité bus-vélo.

Le territoire accueille 79 stationnements vélos, dont 35 sont présents à Nérac

ENJEU : L'offre de stationnement vélo reste à déployer notamment aux abords des pôles générateurs de flux, des établissements scolaires et sportifs, puis dans les centres-bourgs.

- Le développement du réseau cyclable entraîne un besoin plus important en stationnement vélo dans les espaces publics et privés.
- L'absence de stationnement vélo de qualité est l'un des premiers freins à la pratique du vélo.

6.3 Covoiturage et autopartage

Le covoiturage est pratiqué au sein du territoire de la communauté de communes d'Albret. Cela se traduit, dans les villes et les principaux bourgs, par un stationnement plus important sur les principales places et parcs de stationnement.

16 aires de covoiturage existent sur le territoire de l'Albret, réparties notamment dans les communes suivantes : Andiran, Barbasté, Buzet-sur Baïse, Bruch, Calignac, Francescas, Lamontjoie, Lavardac, Moncaut, Moncrabeau, Montagnac-sur-Auvignon, Montesquieu, Nérac, Réaup Lisse, Sos, Vianne.

Cependant, il est nécessaire d'équiper ces aires de covoiturage de panneaux de signalisation, d'éclairage public et de cheminements piétons. Les aires de covoiturage ne sont pas équipées de stationnements vélos sécurisés ou fermés, ce qui n'incite pas au partage modal. Souvent consécutives à des raisons budgétaires ou pratiques, ces solutions permettent néanmoins de limiter le nombre de véhicules en circulation.

Aussi, la pratique du covoiturage a aujourd'hui une utilisation plus accrue sur les moyennes et longues distances.

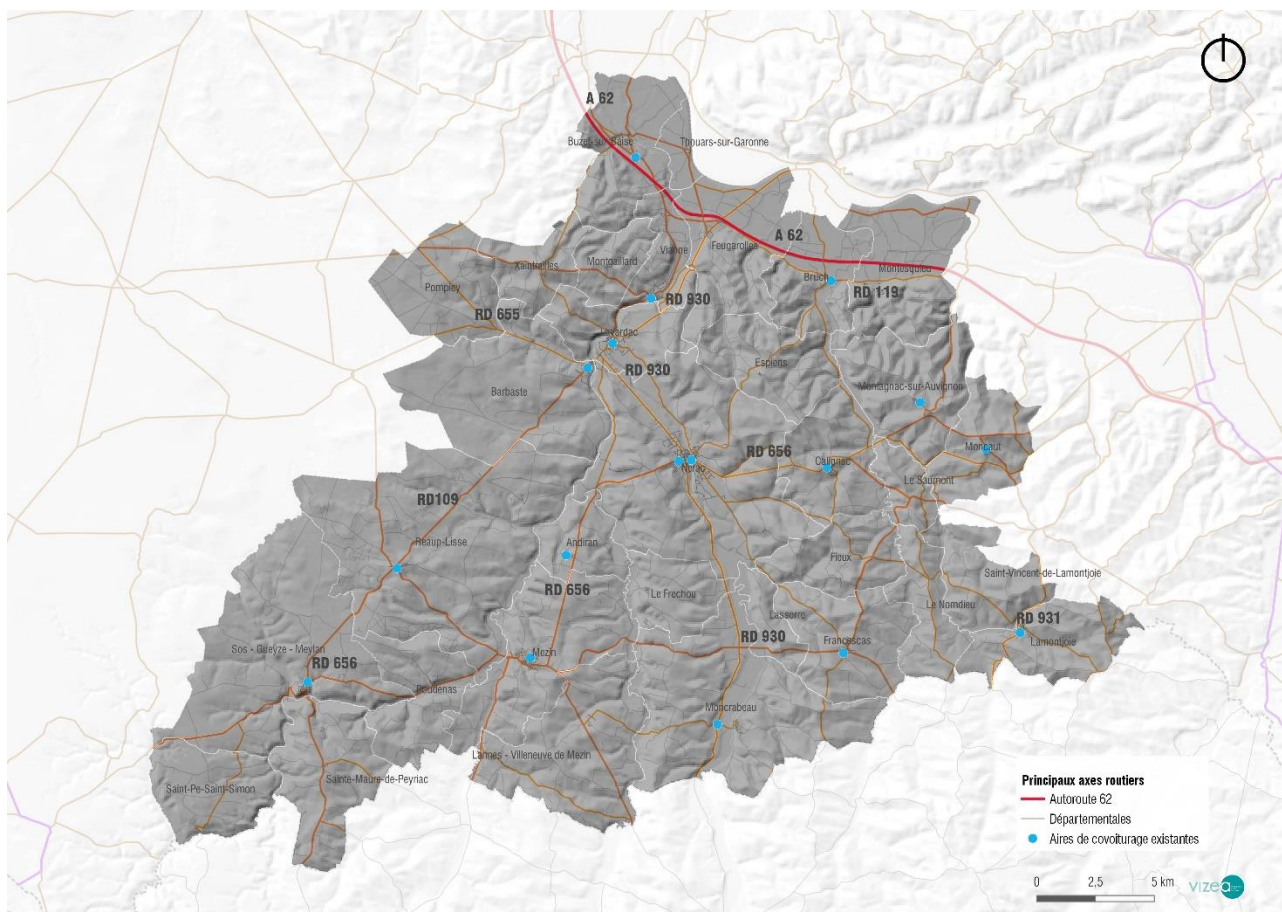


FIGURE 25 : LOCALISATION DES AIRES DE COVOITURAGE, ALBRET COMMUNAUTE

Le territoire présente 16 zones de covoiturage et environ 90 arrêts.

Autopartage

L'autopartage consiste à partager une voiture entre plusieurs utilisateurs, à l'échelle d'une ville, d'un quartier, d'une entreprise, etc. Il en existe différentes formes :

- L'autopartage en libre-service: le plus souvent en milieu urbain, les voitures sont stationnées sur des emplacements spécifiques signalisés. Les utilisateurs s'abonnent au service d'autopartage et peuvent utiliser les différentes voitures à leur guise ;
- L'autopartage entre particuliers: il permet aux propriétaires de rentabiliser une voiture peu utilisée et aux locataires de disposer de voitures de tous genres, volumes et âges. L'emplacement des voitures est aussi plus souple puisque le service se développe partout où des particuliers proposent des véhicules...

6.4 Aires de camping

Le territoire d'Albret Communauté n'offre pas suffisamment d'emplacements et d'aires de camping, alors que la demande touristique est bien présente. 8 aires de camping sont présentes sur le territoire :

- L'aire de **Port de Buzet-sur-Baïse** offre 6 emplacements au bord du Canal de Garonne avec des services complets (bornes de service, container, eau, électricité, sanitaires, vidange eaux usées, etc.), cette aire est privée et payante.
- A **Lavardac**, en surplomb de la rivière Baïse, très proche du centre-ville et des commerces, dans un lieu calme, 4 emplacements aménagés avec table de pique-nique. Départ de randonnées à pied ou à vélo ; balades en canoë-kayak en été ; proximité du Château de Nérac et du Moulin des Tours. Cette aire est gratuite et offre un point d'eau, un container et la vidange des eaux usées.
- Aire de service à Lavardac – **Aire de service Super U**, non adaptée pour le stationnement de longue durée.
- **Aire de camping-car de Nérac**, offre un point de vidange des eaux usées, des sanitaires et un point d'eau, elle est située à proximité d'un vaste parking en centre-ville. Cette aire est gratuite. Il est constaté un large déficit d'emplacements à Nérac.
- A **Réaup-Lisse** une aire de camping-cars avec services (bornes de service, eau, électricité) et stationnement sur le parking de l'église offre deux emplacements.
- Aire de stationnement de La Ferme de Gagnet à **Mézin**. La ferme propose une aire de stationnement ombragée avec 3 emplacements. Elle offre des services d'eau, électricité, sanitaires et container.
- Le parking du Moulin des Tours offre des emplacements de stationnement pour les camping-cars au bord de la rivière Gélise. 10 emplacements sont disponibles, mais pas de services.
- Vianne dispose d'une aire de stationnement pour camping-cars avec vue sur la Bastide fortifiée. Le stationnement est gratuit et 10 emplacements sont offerts.



FIGURE 26 : AIRE DE CAMPING-CAR DU PORT DE BUZET-SUR-BAÏSE, SOURCE OFFICE DE TOURISME

6.5 Réseau pouce

Il existe sur le territoire des stations Rézo Pouce². Principalement, elles se situent :

- 11 arrêts à Nérac,
- 5 arrêts à Lavardac,
- 3 arrêts à Mézin,
- 2 arrêts à Barbaste,
- D'autres communes du territoire possèdent un arrêt. Le territoire accueille près de **90 arrêts**.

Une application téléphonique permet :

² Rezo Pouce, l'autostop au quotidien c'est une association et une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC).

-en mode « **Instantané** », les utilisateurs peuvent partager leur destination en temps réel et visionner sur une carte les conducteurs et passagers situés autour d'eux.

-en mode « **Programmé** », ils peuvent proposer leur trajet en voiture ou trouver un trajet à l'avance.



Réseau solidaire pour partager ses trajets du quotidien (gratuit pour l'utilisateur)

- De nombreux arrêts installés sur le territoire
- Faible retour sur expérience
- 53 inscrits sur la plateforme début 2021
- Des animations prévues sur le territoire

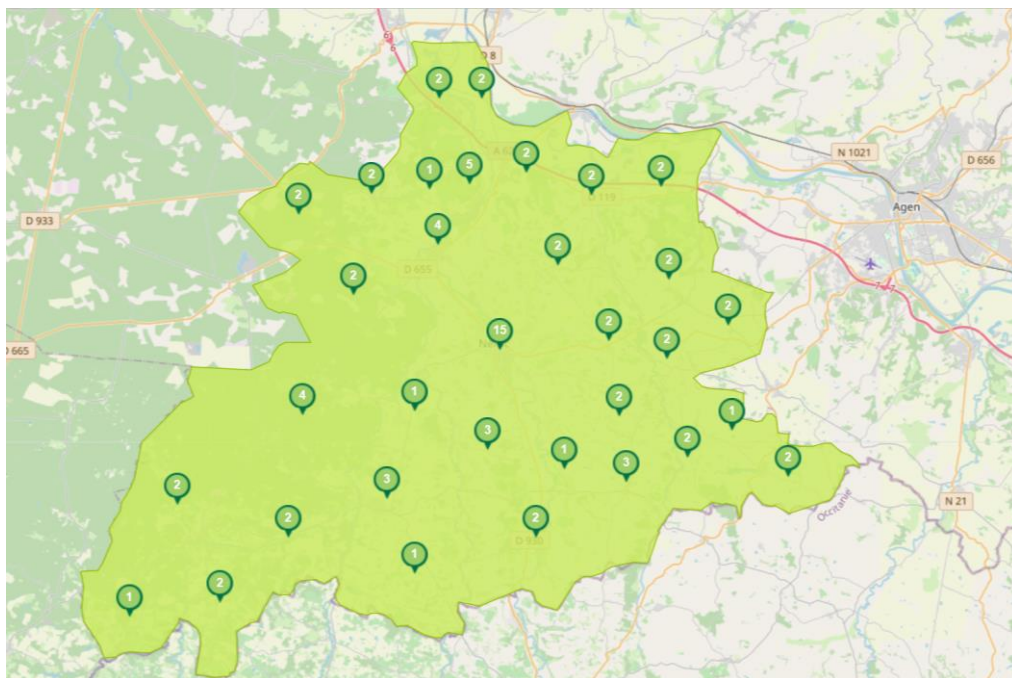


FIGURE 27 : ZONES DE STATIONNEMENT REZO POUCE

SYNTHESE ATOUTS / FAIBLESSES

Atouts / Opportunités 	Faiblesses 
Bonne rotation des véhicules en centre-ville de Nérac sur les zones bleues Sur le reste du territoire pas de zone bleue ni de stationnement payant	Forte motorisation des ménages
Offre de stationnement bien dimensionnée dans les centres-bourgs et en entrée des villes concernant le stationnement moyenne et longue durée.	Dysfonctionnements relevés en centre-ville de Nérac, à proximité des secteurs de commerces aux heures d'ouverture de ces derniers et à Mézin les jours du marché.
Respect de l'objectif fixé dans la loi de 2% de places réservées aux personnes à mobilité réduite (source PAVE)	Artificialisation des sols due aux parkings
Création de zones bleues dans d'autres centres-bourgs (Barbaste, Lavardac, Mézin, Buzet-sur-Baïse, Bruch, Feugarolles, Sos, Moncrabeau, Francescas, Lamontjoie, Vianne) et élargissement de la zone bleue de Nérac	Saturation des places de stationnements proches des zones commerciales dans certains centres-bourgs Perpétuer de mauvaises « habitudes » en matière de stationnement

ENJEUX

- Mettre en place une offre de stationnement sécurisée et adaptée aux besoins des usagers
- Encadrer les pratiques de stationnement sur le territoire
 - Encadrement des pratiques de stationnement voiture et vélo des constructions nouvelles dans le règlement du PLUi (collectifs, individuel, équipements publics, commerces)
 - Réservation d'emplacements et de cheminement pour le vélo/les piétons dans les plans de zonage du PLUi
- Harmoniser les politiques communales de stationnement/- organisation du stationnement sur voies ou sur aires de parking
- Faciliter le déploiement de services d'autopartage électriques via l'octroi d'autorisations d'occupation du domaine public pour intégrer des bornes de recharge et/ou stationner les véhicules disponibles.
- Développer une offre qualitative de places de stationnement pour les vélos à proximité des pôles générateurs de flux (des arceaux pour les stationnements de courte durée ; des abris ou des consignes individuelles ou collectives sécurisées pour du stationnement à la journée ou plus (au niveau des parkings de covoiturage, des lieux de travail)

7 MODES ACTIFS

7.1 La pratique du vélo

La part du vélo

Dans le Lot-et-Garonne, **1,8 %** des actifs utilisent le vélo, comme mode de transport principal pour leurs déplacements domicile-travail (chiffres de 2015, INSEE).

En Nouvelle-Aquitaine, le taux de recours au vélo des actifs est de 2%. La Gironde et la Charente-Maritime sont les deux départements où la part modale du vélo est la plus importante, avec 3,8 % pour la Gironde.

La part du vélo reste faible, mais identique à la pratique nationale. Le recours à la mobilité douce (vélo, marche, trottinette, rollers...) est plus faible en Nouvelle-Aquitaine qu'en France de province (6,7% contre 8,1%), principalement en raison du moindre recours à la marche (4,7 % contre 6,1 %). De plus, les transports en commun concernent 5,1% des actifs néo-aquitains en 2015, soit 2,5 points de moins qu'en France de province.

7.2 Aménagements cyclables du territoire

Albret Communauté possède un réseau d'itinéraires cyclables hors voirie (notamment dédiées à la pratique du VTT) important. En revanche, les aménagements dédiés sur voirie (pistes cyclables, bandes cyclables ou pistes cyclables) sont peu nombreux.

En effet, la Communauté de communes **compte 7,1 kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés sur ou hors voiries.**

Indicateur	Données	Source
Linéaire d'aménagements cyclables à Nérac	4 575 ml	Open Street Map / Vizea terrain
Linéaire d'aménagements cyclables à Mézin	730 ml voie verte	Open Street Map / Vizea terrain / CycleMap
Linéaire d'aménagements cyclables secteur entre Buzet à Vianne	1 796 ml	CycleMap / Vizea terrain
Linéaire d'aménagements cyclables Lavardac/ Barbaste	580 ml	Vizea terrain
Total Linéaire de pistes cyclables	7 680 ml	Vizea
Nombre de sas vélo sur les carrefours à feux	0	Vizea / Terrain
Nombre de cédez le passage- cyclistes au feu	0	Vizea / Terrain
Comptages vélo manuels ou automatiques	Inexistant sur le territoire	Albret Communauté
Stationnements vélo	79 places	Vizea/ Terrain
Part modale vélo	1,4% (Albret Communauté)	INSEE 2017

Sur le territoire, il existe plusieurs zones apaisées (majoritairement des zones 30, mais également des zones 20), dans les centre-bourgs. Ces aménagements concernent parfois une voie isolée, en grande majorité à proximité des établissements scolaires, mais ne couvrent pas systématiquement l'ensemble des centralités des villes.

Une généralisation des zone 30 en centre-ville sur certains secteurs très fréquentés par les modes actifs de déplacements permettraient de sécuriser d'avantage les vélos et de réduire le sentiment d'insécurité vis-à-vis des véhicules motorisés dû au différentiel de vitesse. Ces aménagements sont également un fort vecteur de marchabilité.

La mise en place de zones de circulation apaisées accroît l'attractivité piétonne et cyclable, et permet de dynamiser une zone commerciale, une zone d'activités ou une zone de services notamment dans les centralités.

Vélos à assistance électrique (VAE)

Grâce au soutien de l'ADEME, Albret Communauté s'est dotée de 8 vélos à assistance électrique, et les met à disposition des habitants du territoire pour leurs trajets domicile-travail.

L'objectif de ce prêt est de permettre à celui qui l'empreinte de tester l'utilisation d'un vélo à assistance électrique en substitution à certains trajets effectués en voiture, afin qu'il puisse décider d'en acquérir un. Il est possible d'emprunter un vélo pour une durée de 1 à 2 semaines maximum. Plusieurs tailles de vélos sont disponibles, et seront prêtés avec les équipements de sécurité nécessaires.

Services vélo

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo. Aux côtés de la réalisation d'aménagements ou du stationnement, ils constituent l'une des conditions de l'essor de la pratique sur le territoire.

- **Objectif de mettre en service 34 vélos électriques dans les collectivités et associations** : résultat non-connu à ce jour.

Magasins de vente, réparation et location de vélos

- Albret Cycles à Nérac
- Véloland à Nérac
- Papa bricole ton vélo – magasin de réparation de vélos à Mézin
- Cycles du Sud-Ouest à Buzet
- Association Acqua Viva - La Maison de la Pêche et de l'Eau (location saisonnière de vélos) à Nérac
- Sport Loisir Passion à Nérac (location de vélos)

La localisation des magasins de vente et location de vélos est indiquée sur la carte à la page suivante.

Clubs et associations Vélo :

- Club Cyclotouriste d'Albret - <https://www.cca-nerac.fr/>
- VTT Club de l'Albret / <https://vtt-club-de-lalbret.blog4ever.com/>

Aménagements d'apaisement de la circulation

Le territoire présente plusieurs secteurs en zone 30 dans les centres bourgs favorables à la pratique de la marche et du vélo.



FIGURE 29 : ZONE 30 ET CHICANES SUR LA RD 656, COMMUNE DE POUDENAS



FIGURE 28 : DOS D'ÂNE, RD 656, COMMUNE DE POUDENAS



FIGURE 31 : ZONE 20, CENTRE NERAC



FIGURE 30 : ZONE 30 A LAVARDAC

Les différents dispositifs d'apaisement de la circulation déployés dans les centres bourgs du territoire, contribuent à pallier les phénomènes d'insécurité, d'inconfort et de cadre de vie le long des axes traversant le territoire. Cependant ces aménagements

7.3 PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics)

6 communes de plus de 1000 habitants sont concernées par le PAVE : Barbaste, Buzet-sur-Baïse, Lavardac, Mézin, Nérac et Vianne

Les axes stratégiques suivants ont été retenus du diagnostic du PAVE :

- Le passage de certaines rues difficiles à aménager en zone de rencontre (zone 20/ zone 30 afin d'éviter la création ou la mise aux normes de trottoirs)
- Suppression de certains obstacles ponctuels
- Aménagement de traversées pour piétons, des escaliers et de places de stationnement PMR et des abords de ERP inscrits dans le cadre de différents Agendas d'Accessibilité Programmées communaux
- Sécurisation des voies menant aux bourgs des différentes communes.
- Aménagement de certaines voies prévues dans le cadre du programme voiries des différentes communes.

Parmi les obstacles les plus souvent rencontrés, il en ressort : des trottoirs étroits ou absents dans les centres bourgs, ou de mauvaise qualité, des traversées pour piétons non aménagés ou mal aménagés, des places de stationnement PMR non conformes, des aménagements de zones 20, 30 à revoir afin de permettre une bonne cohabitation entre piétons et automobilistes.

ACTIONS		2020-2021	2022	2023	2024	2025	2026 et +
Action n°1 : Mise en accessibilité des voiries - Barbaste							
Action n°1.1 : Création d'un cheminement accessible - Route de Sos	Action n°1.1.1 : Création d'un cheminement accessible - Route de Sos						
	Action n°1.2 : Passage en zone 30 - Rue Duprat (face à l'ALSH)						
	Action n°1.3 : Mise en accessibilité du cheminement reliant le centre-ville aux rives de la Gélise - Rue du Gué						
Action n°2 : Mise en accessibilité des voiries - Buzet-sur-Baïse							
Action n°2.1 : Création d'un cheminement accessible - Rue Rouget de l'Isle / Rue du Ruisseau de la Paix	Action n°2.1.1 : Création d'un cheminement accessible - Rue Rouget de l'Isle / Rue du Ruisseau de la Paix						
	Action n°2.2 : Mise en accessibilité du cheminement - Boulevard de la République						
Action n°3 : Mise en accessibilité de voiries - Lavardac							
Action n°3.1 : Mise en accessibilité du cheminement permettant d'accéder au Super U	Action n°3.1.1 : Mise en accessibilité du cheminement permettant d'accéder au Super U						
	Action n°3.2 : Aménagement d'un cheminement piéton vers la zone du Lidl						
	Action n°3.3 : Réaménagement du parking situé face à la boulangerie						
	Action n°3.4 : Reprise des trottoirs - Avenue des Grands Champs						
	Action n°3.5 : Reprise des cheminements après enfouissement des réseaux - Rue du Port / Rue Saint-Jean						
Action n°4 : Mise en accessibilité de voiries - Mézin							
Action n°4.1 : Création d'un cheminement accessible - Rue Barbein	Action n°4.1.1 : Création d'un cheminement accessible - Rue Barbein						
	Action n°4.2 : Mise en accessibilité du cheminement reliant le centre-ville aux rives de la Gélise - Avenue Jacques Bertrand						
Action n°5 : Mise en accessibilité de voiries - Nérac							
Action n°5.1 : Mise en accessibilité du cheminement suite à des travaux de voirie - Rue Lafayette / Avenue Mondenard	Action n°5.1.1 : Mise en accessibilité du cheminement suite à des travaux de voirie - Rue Lafayette / Avenue Mondenard						
	Action n°5.2 : Réaménagement des Allées du Centre						
	Action n°5.3 : Réaménagement de la Place du Foirail						
	Action n°5.4 : Mise en accessibilité de l'ilot central - Place du Général Leclerc						
	Action n°5.5 : Reprise des cheminements après enfouissement des réseaux - Avenue du 19 Mars 1962						
	Action n°5.6 : Mise en accessibilité des cheminements - Rue Henri IV						
Action n°6 : Mise en accessibilité de voiries - Vianne							
Action n°6.1 : Aménagement de la voirie devant le groupe scolaire	Action n°6.1.1 : Aménagement de la voirie devant le groupe scolaire						
	Action n°6.2 : Aménagement de la voirie devant le groupe scolaire						
Action n°7 : Communiquer et sensibiliser autour du PAVE							
Action n°8 : Suivi et révision du PAVE							

FIGURE 32 : EXTRAIT DU PLAN D'ACTIONS DU PAVE

SYNTHESE ATOUTS / FAIBLESSES

Atouts 	Faiblesses 
Existence de pratiques de covoiturage et d'autopartage Une densité urbaine propice à la pratique des modes actifs Les principaux pôles générateurs de flux se situent dans des rayons de 6 km (20 minutes à vélo) des principaux bassins d'habitations. Dans ces zones de chalandise se trouvent les principales aménités, établissements scolaires, équipements et services. Tous les arrêts de bus sont accessibles en 10 minutes à pied et 5 minutes à vélo des principales zones d'habitations. Les lycées et collèges sont accessibles à moins de 5 minutes à vélo des principales zones d'habitations et à moins de 10 minutes à pied. Nombreuses aires de covoiturage sur le territoire. Une démarche de promotion du vélo à la suite de la mise en œuvre du schéma modes actifs et des défis de la mobilité, etc. Le PAVE à mettre en œuvre qui amélioreront la continuité des cheminements piétonniers Propositions d'offre de service de location de vélo et de stationnement vélo sécurisé.	Manque de continuité du maillage cyclable Comportements de mobilité fortement liés à l'usage de la voiture. Faible part du vélo dans les déplacements domicile travail En dehors du secteur Nord (depuis Buzet, jusqu'à Nérac), le reste du territoire présente des distances importantes entre les communes compliquant la création d'un maillage intercommunal Peu de solutions intermodales présentes. Difficultés liées au transit de poids-lourds dans les centres-bourgs (Feugarolles) Les zones d'activités sont souvent à la sortie des communes et/ou en zone moins dense, uniquement desservis par des départementales. Les principales zones d'emplois ne sont pas desservies par des aménagements cyclables et par des trottoirs. Partage de la voirie vélo / piétons insuffisant, nécessité d'améliorer la lisibilité des espaces dédiés sur les voiries

ENJEUX

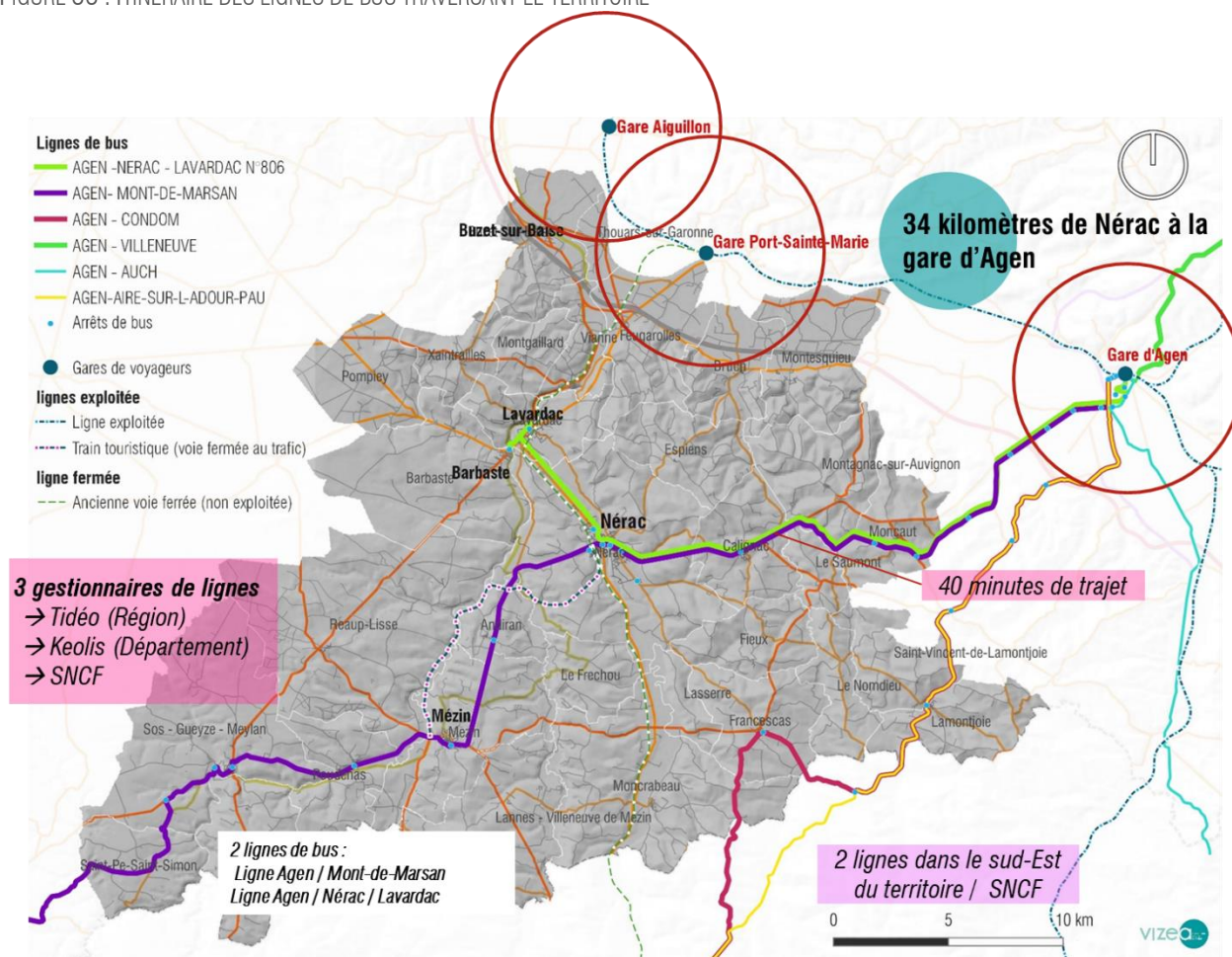
- Les axes d'amélioration principaux concernent le manque de maillage de territoire par les voies douces. Des liaisons entre les pôles générateurs de déplacements (et surtout les établissements d'enseignement) doivent être développés, etc.
- L'augmentation de la visibilité du réseau et des services devrait également être au cœur des réflexions, tant au niveau infrastructure (jalonnement, communication) que des nouveaux supports d'information (applications, etc.)

8 TRANSPORT COLLECTIF

8.1 La desserte en transports collectifs limitée

Le territoire dispose d'un maillage de lignes de bus principalement orienté Est-Ouest. Plusieurs secteurs du territoire ne sont pas desservis par les lignes de bus. Le territoire accueille une ligne de bus départementale (Conseil départemental du Lot-et-Garonne) assurant une offre au quotidien et des lignes régionales venant en appui du réseau ferré pour pallier l'absence de certaines dessertes par ce réseau.

FIGURE 33 : ITINERAIRE DES LIGNES DE BUS TRAVERSANT LE TERRITOIRE



Trois lignes de transport collectifs sont présentes sur le territoire.

- Dans le cadre du réseau départemental "Tideo" : 1 ligne Lavardac – Nérac – Agen assurée par la CITRAM Aquitaine offrant 4 allers-retours quotidiens du lundi au samedi (offre complétée dans les périodes d'affluence pour les scolaires). Une tarification unique est proposée à 2 € avec le titre de transport Unéo.
- Une offre privée autocar (entreprise Transports Bajolle des Artisans) desservant une ligne Agen / Condom (via Francescas et Lamontjoie).
- Une ligne autocar proposée par la région Aquitaine (prestataire KEOLIS) circulant toute l'année et faisant plusieurs arrêts dans les communes de l'Albret (Saint-Pé-Saint-Simon, Gueyze, Sos, Poudenas, Mézin, Andiran et Nérac).

Tous les arrêts de bus sont accessibles en 10 minutes à pied et 5 minutes à vélo des principales zones d'habitations représentant les plus fortes densités

Fréquences de la ligne N°806 : Lavardac >> Nérac >> Agen

2 allers (8 :10 et 13 :20) / 2 retours en période scolaire (12 :10 et 18 :40) et 1 retour supplémentaire le mercredi ;

Départ Lavardac : 08 :10, arrivée à la gare SNCF d'Agen à 09 :16.

Retour de la gare SNCF d'Agen à 12 :10 et arrivée à Lavardac à 13 :14

Fréquences de la ligne N°806 : Mont-de-Marsan >> Nérac >> Agen

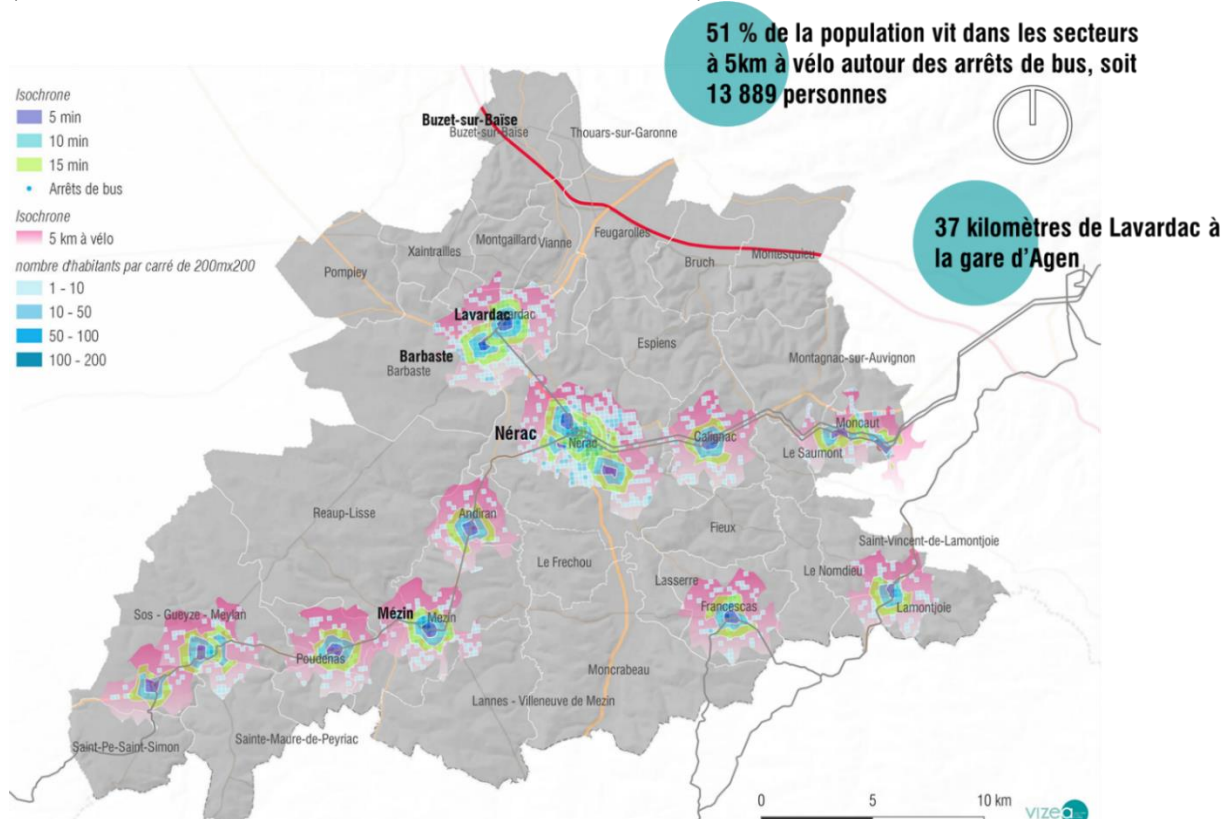
2 départs en semaine, un départ le dimanche et un départ supplémentaire le vendredi à 19 :28

Départ St Pé-St Simon D656/D144 à 11 :04 et 13 :59 et arrivée à la gare SNCF d'Agen respectivement à 12 :18 et 15 :13

Retour de la gare SNCF d'Agen à 15 :55 et 18 :25 et 20 :40 le dimanche et fêtes.

Tarification

Une tarification unique de 2€ par trajet est mise en place sur l'ensemble des lignes Tidéo et Kéolis. Les personnes en situation de précarité peuvent bénéficier de la gratuité sur les lignes. Pour des voyages réguliers, il existe des abonnements (carnet de 10 tickets à 15€ et carte d'abonnement mensuel à 40€).

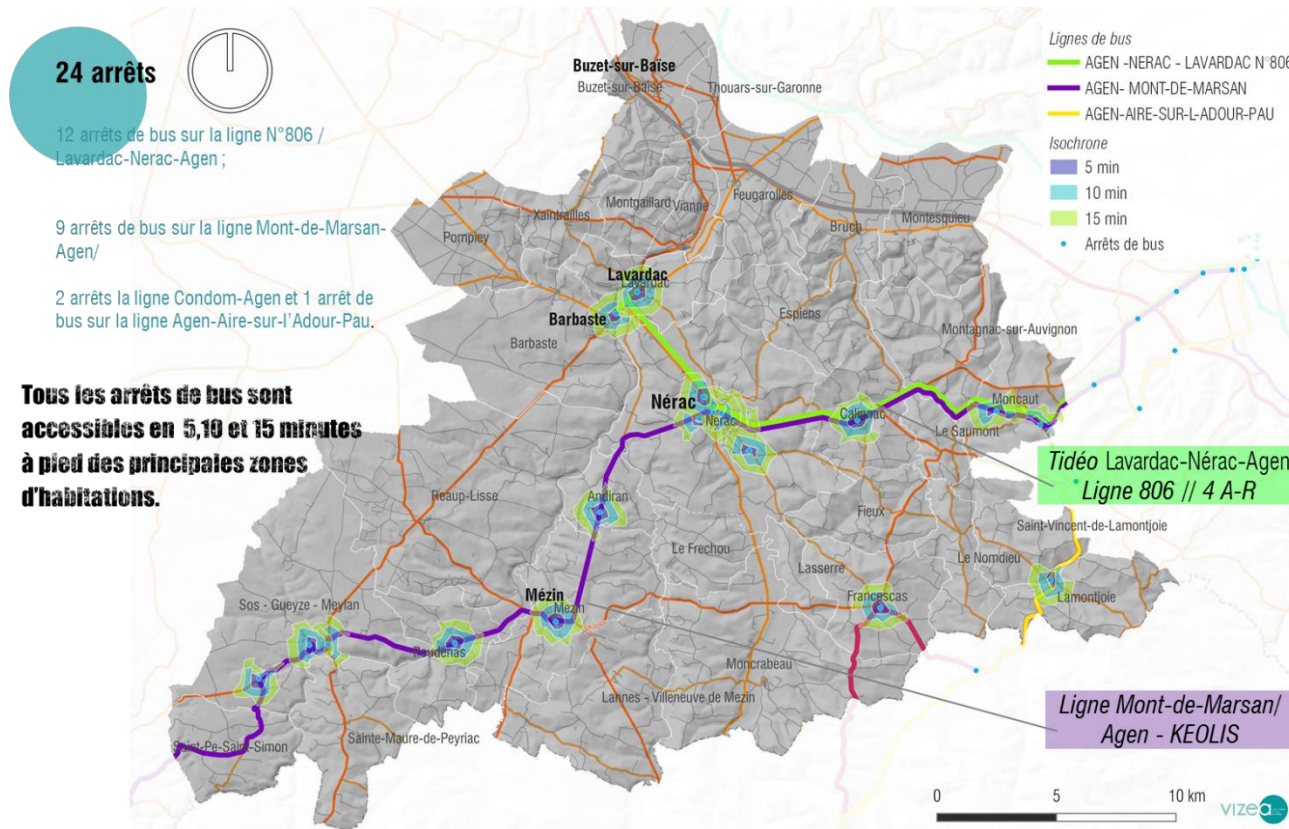


8.1.1 Accessibilité des arrêts de bus : 13 communes desservies sur 33

Le territoire accueille 24 arrêts de transport en commun : 12 arrêts de bus sur la ligne N°806 / Lavardac-Nérac-Agen ; 9 arrêts de bus sur la ligne Mont-de-Marsan-Agen/ 2 arrêts de train sur la ligne Condom-Agen et 1 arrêt de bus sur la ligne Agen-Aire-sur-l'Adour-Pau.

Il faut compter une heure pour parcourir l'ensemble du territoire en transport en commun.

FIGURE 34 : ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS.



8.1 Transport à la demande

Le Transport à la Demande offre une nouvelle solution de mobilité, adaptée pour les déplacements ponctuels ou de proximité, en l'absence d'autres moyens de transport au quotidien. Ce service sur réservation pourrait compléter l'offre de transport existant sur le territoire.

Un système de TAD mis en place par la ville de Nérac depuis 2010, permet à une vingtaine de personnes (majoritairement des retraités) le mardi et le samedi de se déplacer. Les réservations se font par appel téléphonique. 2 mini-bus de 9 places dont 1 accessible PMR sont mis à disposition.

L'initiative du TAD est encore à ces prémises sur le territoire d'Albret Communauté.

L'Association Agir Plus-Cap Mobilité porte plusieurs démarches de mobilité inclusive.

- 2017 : réalisation d'une enquête sur les besoins en mobilité auprès des partenaires sociaux du territoire de l'Albret.
- 2018 : Création de la plateforme de mobilité CAP MOBILITE, recrutement d'un Conseiller en Mobilité pour débiter les accompagnements en lien avec les partenaires sociaux.

- 2018 : Signature d'une convention de partenariat avec APREVA pour la location de 4 véhicules,
- 2019 : Agrément de l'Auto-école Sociale et Solidaire à la suite de la délibération d'Albret Communauté,
- 2019 : Achats et lancement de la location de 12 scooters électrique.
- 2020 : Recrutement d'une Conseillère Mobilité titulaire du BEPCASER pour le Permis B,
- 2021 : Recrutement d'un Conseiller Mobilité titulaire du BEPCASER pour le Permis B et AM

Les principales missions de l'association sont :

Accompagner les Bénéficiaires vers leur Mobilité :

- Réalisation d'un diagnostic mobilité, analyse des besoins et des freins
- Définir la mobilité la plus adaptée au vu des contraintes et des ressources existantes sur le territoire.
- Orienter et accompagner vers les solutions de mobilité envisageables,
- Soutenir et aider les Bénéficiaires dans les démarches administratives.

Former les bénéficiaires aux permis B et AM

- Apprentissage du code de la route sur la base d'une pédagogie et d'un accompagnement quotidien adapté, (salle de code itinérante)
- 2 conseillers mobilité en charge des diagnostics, des accompagnements, des leçons de code et de conduite.

Proposer des moyens de mobilité

- Location de 12 scooters électriques,
- Location de 4 véhicules APREVA,
- Location d'un Véhicule de 9 places.

Des missions prochaines envisagées :

Mise en place d'un Service de Transport d'Utilité Sociale à l'échelle du territoire de l'Albret pour :

- Amener les personnes isolées vers les centres villes pour les marchés, voir un médecin, les démarches administratives,
- Amener les personnes vers les points de transport déjà existant (gare SNCF de port sainte marie, arrêt de Bus TIDEO, ...) pour développer l'intermodalité au sein du territoire.

Développer la multimodalité sur le territoire pour permettre à chacun de trouver sa propre mobilité.

- Achats de Vélos à Assistance Electrique (VAE),
- Achats de véhicule deux places électriques (Renault TWIZY, Citroen AMI),
- Mise en service de Véhicule électrique en Auto-partage,

8.2 Infrastructures de recharge des véhicules électriques

105 bornes de charge pour véhicules électriques, réparties sur tout le territoire du Lot-et-Garonne ont été déployés. Il s'agit d'une action du Syndicat départemental d'électricité et d'énergie (SDEE 47) financée par le département.



12 bornes de recharge de véhicules électriques sont présentes sur le territoire d'Albret Communauté, réparties sur 6 communes

Lieu	Commune	Disponibilité des prises	Places de parking	Etat
Parking De La Mairie	Feugarolles	T2-TE	2/2	Disponible
Parking Rue Pasteur	Port Sainte Marie	T2-TE	2/2	Disponible
Parking Du Marché	Buzet sur Baïse	T2-TE	2/2	Disponible
Place Du Foirail	Lavardac	T2-TE	2/2	Disponible
1 Route de Nérac	Lavardac	Domestique /T2	?	Fermée
Le Pin	Nérac	T2-TE	2/2	Inconnu
Médiathèque - Droite	Nérac	T2-TE	1/2	Disponible
Médiathèque - Gauche	Nérac	T2-TE	?/2	Inconnu
Foirail - Gauche	Nérac	T2-TE	?/2	Inconnu
Foirail - Droite	Nérac	T2-TE	2/2	Disponible
Parking Piscine	Mézin	T2-TE	2/2	Disponible
Place Du Club	Mézin	T2-TE	2/2	Disponible

FIGURE 35 : LISTE DES BORNES DE RECHARGE DES VEHICULES ELECTRIQUES, SOURCE : MOBIVE

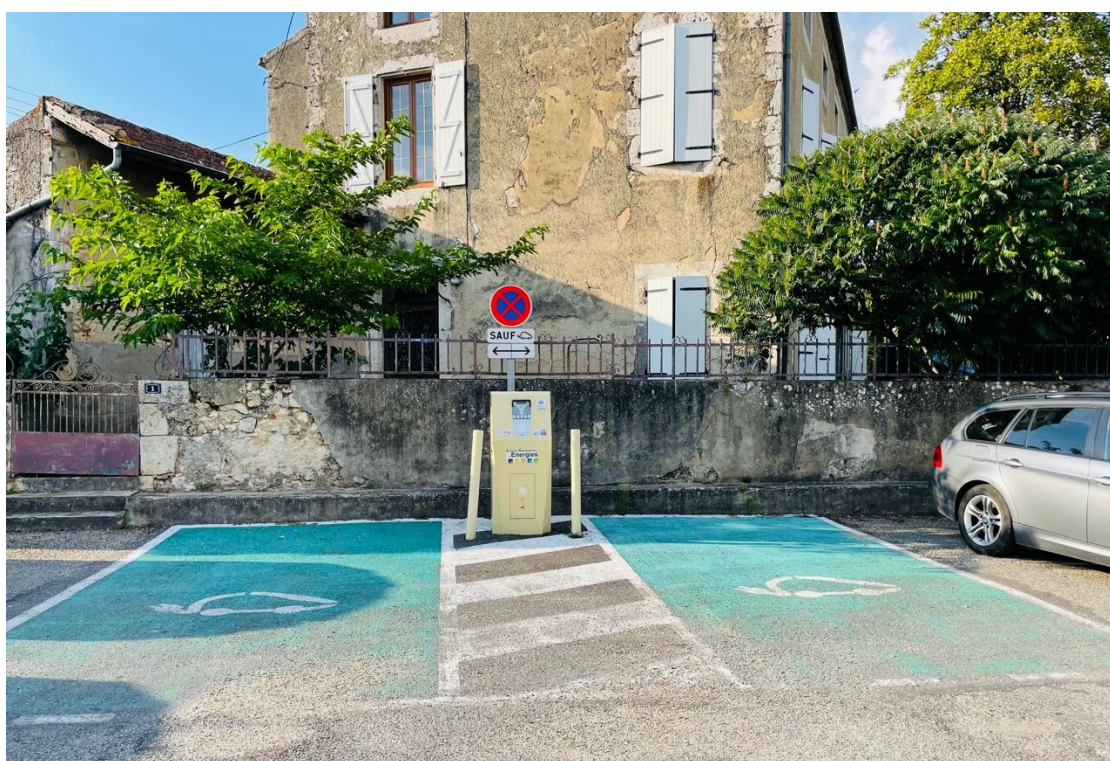


FIGURE 36 : BORNE DE RECHARGE ELECTRIQUE A BUZET SUR BAÏSE, PARKING DU MARCHE.

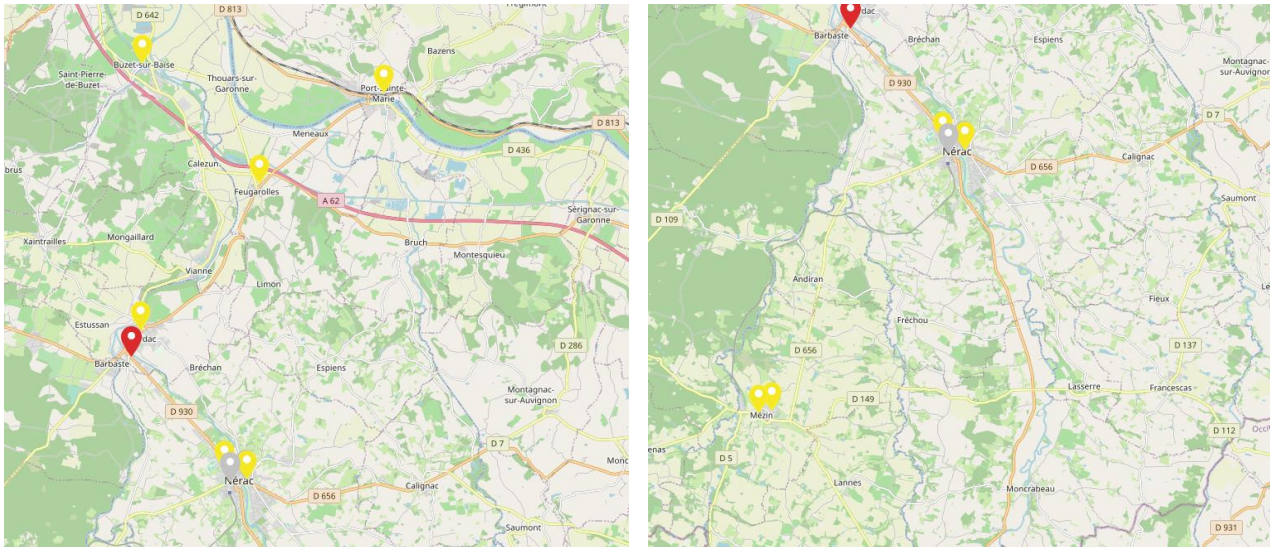


FIGURE 37: CARTES DE LOCALISATION DES BORNES DE RECHARGE ELECTRIQUE SUR LE TERRITOIRE, PARTIE NORD ET SUD, SOURCE : [HTTPS://WWW.MOBIVE.FR/TRouver-UNE-BORNE/](https://www.mobive.fr/trouver-une-borne/)

8.1 Transport scolaire

Deux syndicats se partagent la gestion des transports scolaires sur le territoire :

- Le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Lavardac Ouest dont 6 communes sont membres (Barbaste, Lavardac, Mongaillard, Pompiey, Vianne, Xaintrailles) et
- Le Syndicat Intercommunal de Transports Scolaires (S.I.T.S.) est un syndicat de communes. Il se définit comme un Etablissement Public de Coopération Intercommunale sans fiscalité propre. Il est organisateur secondaire de la Région Nouvelle Aquitaine, c'est à dire que la Région lui a délégué partiellement sa compétence en matière d'organisateur des services de transports scolaires.

A ce jour, le Syndicat Intercommunal des Transports scolaires compte 31 communes adhérentes, il organise le service des transports scolaires sur 34 circuits desservant différents établissements scolaires du département du Lot-et-Garonne. **Une association basée à Francescas réalise également du ramassage scolaire en complément des deux syndicats.**

<http://www.sitsaiguillonpsm47.fr/fr/les-circuits.html>

Les transports scolaires peuvent s'avérer être une solution de mobilité supplémentaire, puisqu'il est désormais permis d'emprunter les cars scolaires dans la limite des places disponibles, la priorité étant bien entendu donnée aux publics scolaires.

La demande doit être formulée auprès des organisateurs secondaires concernés : communes, syndicats intercommunaux de transports, etc. Elle est ensuite relayée au Conseil départemental de Lot-et-Garonne, qui examine la demande au cas par cas en concertation avec l'organisateur secondaire. En cas de réponse favorable, un titre exceptionnel de transport scolaire est délivré.

La possibilité d'ouvrir le réseau de transport scolaire à l'ensemble des habitants du territoire (actifs, retraités ...) est une opportunité à étudier.

FIGURE 38 : STATIONNEMENT DES BUS SCOLAIRES, COMMUNE DE SOS



8.2 Mobilité pour les entreprises

Développement des plans de mobilité pour les entreprises

La mise en place de plans de déplacements à l'échelle d'une entreprise (PDE), de plusieurs entreprises (PDIE), d'une administration (PDA) ou d'un établissement scolaire (PDES) constitue un levier pour modifier les habitudes de déplacement. Plusieurs démarches ont d'ores et déjà été engagées ou sont en projet sur la communauté de communes :

3 entreprises engagées dans un Plan de Mobilité :

- Danival
- Babcock Wanson
- Les Vignerons de Buzet

Plusieurs actions sont mises en place et suivies : développement du covoiturage et des transports en commun, solutions de mise en relation, mise en place du forfait mobilité durable, développement de la mobilité électrique/hybride, développement de la pratique du vélo, aménagements visant à favoriser la prise des repas dans l'entreprise, développement du télétravail, de la visioconférence et de la formation à distance, formation éco conduite, communication et sensibilisation des salariés.

Dans la perspective de création d'un réseau plus complet d'entreprises engagées dans la mobilité durable au sein d'Albret Communauté, les entreprises suivantes veulent se rassembler pour être accompagnées dans une démarche de PDE.

DESIGNATION	ACTIVITE	EMPLOIS	LOCALITE
SYNGENTA	AGRICULTURE / SEMENCES	200 à 299	NERAC
EPI DE GASCOGNE	AGRICULTURE/CEREALES	20 à 49	FRANCESCAS
VIGNERONS DE BUZET	AGRICULTURE/VINIFICATION	50 à 99	BUZET
LIMAGRAIN	AGRICULTURE/SEMENCES		NERAC
KWS	AGRICULTURE/SEMENCES		BUZET
SANSAN	AGRICULTURE/CEREALES	20 à 49	NERAC
CADRALBRET	AGRICULTURE/GROS FRUITS LEGUMES	10 à 19	NERAC
TONNELLERIE SAINT-MARTIN	AGRICULTURE/TONNELLERIE	20 à 49	BUZET
SES VENDERHAVE	AGRICULTURE/SEMENCES		CALIGNAC
MICHELETTI	AGRICULTURE/MACHINES AGRICOLES	10 à 19	FRANCESCAS
BABCOCK WANSON	INDUSTRIE/GENERATEURS VAPEUR		NERAC
DANIVAL	INDUSTRIE/PRODUITS ALIMENTAIRES		ANDIRAN

SBECM	INDUSTRIE/PIECES PLASTIQUES	LAVARDAC
CRUANAS	INDUSTRIE/MECANIQUE	LAVARDAC
CIB	INDUSTRIE/CHARPENTE MENUISERIE	MEZIN
SOCIETE LIEGES HPK	INDUSTRIE/OBJETS BOIS LIEGE	LAVARDAC
AUTOCARS CASTERAN	INDUSTRIE/TRANSPORT	NERAC
TRANSPORTS PEBERAT	INDUSTRIE/TRANSPORT	NERAC
2 GARENI INDUSTRIE	INDUSTRIE/COMPRESSEUR	CALIGNAC
ORDIMECA	INDUSTRIE/MECANIQUE	LAVARDAC

FIGURE 39 : SOURCE ALBRET COMMUNAUTE

8.3 Offre ferroviaire

Le territoire ne dispose pas de gare « voyageurs ». Il est traversé au Nord par la ligne SNCF Bordeaux-Toulouse, qui ne marque pas d'arrêt sur le territoire. La gare TGV la plus proche est celle de Agen.

Une ligne TER Aquitaine-Bordeaux-Agen traverse également le territoire. Les gares desservies par ce réseau les plus proches sont Agen et Port-Sainte-Marie, situées en dehors de la communauté de communes.

Une ancienne ligne de fret désaffectée était présente entre Port-Sainte-Marie et Nérac, mais les rails de celle-ci sont déposés depuis longtemps.

Un chemin de fer touristique relie Nérac à Mézin et s'appuie sur l'anciennes voie ferrée. Les rotations de ce dernier sont assurées en période estivale. La commune de Mézin assure des navettes depuis la gare vers le centre-bourg lors de la saison d'été afin de permettre le relais. Ce sont les services techniques de la ville de Mézin qui assurent le relais.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse

Le territoire est directement concerné dans sa partie Nord par le projet LGV Bordeaux-Toulouse dont la réalisation est projetée pour 2024. Elle a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat en juin 2016.

Longue de 222 km, dont 55 km de tronc commun avec la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse est conçue pour une vitesse commerciale de 320 km/h. Elle desservira les gares nouvelles d'Agen et de Montauban.

Les communes concernées par le projet de tracé retenu par les décisions ministérielles du 30 mars 2012 et 23 octobre 2013 sont les communes de Pompiey, Xantraillies, Mongaillard, Vianne, Feugarolles, Bruch et Montesquieu.

8.4 Transport aérien

L'aéroport le plus proche est celui d'Agen, cinquième aéroport d'Aquitaine avec un peu moins de 40 538 passagers en 2014. Il recense environ 30 à 35 000 atterrissages ou décollages par an.

L'aérodrome actuel est de catégorie C2, il est géré par le Syndicat Mixte pour l'Aérodrome Départemental (SMAD), un Syndicat Mixte créé en 1974, regroupant le Conseil Général de Lot et Garonne du Lot et Garonne, la Communauté d'Agglomération d'Agen, la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale 47 et la Chambre des Métiers.

8.5 Tourisme fluvial

Albret Communauté bénéficie du tourisme fluvial. La Baïse est particulièrement fréquentée et appréciée par la clientèle touristique. Selon les chiffres d'Aquitaine Navigation, 80% de la clientèle d'un des leaders de la location de bateaux sur le territoire, circule sur la Baïse.

La Baïse, la Gélise ou le Canal latéral à la Garonne offrent un accueil au tourisme fluvial.

Les aménagements de pontons dans les communes permettent de bénéficier de retombées économiques.



FIGURE 40 : PORTS FLUVIAUX

SYNTHESE ATOUTS / FAIBLESSES

Atouts 	Faiblesses 
Présence de 2 lignes de bus régulières	Offre multimodale faible L'initiative du transport à la demande pas encore développée sur le territoire.
Possibilité d'utiliser les bus scolaires lorsque des places sont disponibles.	Rareté des aménagements favorisant la circulation des bus en centre-bourg
Présence du train touristique lors de la période estivale entre Nérac et Mézin.	Manque de sécurisation des vélos (en offrant des parkings à vélo sécurisés) aux abords des zones de covoiturages ou arrêts de bus
Programmation de la mise en accessibilité d'arrêts identifiés comme prioritaires et des possibilités de transports adaptés aux PMR à toute heure de la desserte en transports en commun	Dispersion des zones d'activités économiques Modes de production économique inadaptés à l'usage du fret ferroviaire
Développement du fret fluvial	Mettre en place des espaces de logistique urbaine (Pas de zones à faibles émissions. A développer à Nérac). Promotion de l'écomobilité au sein des entreprises

9 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Sont présentés ci-dessous les 7 enjeux structurants du plan de mobilité d'Albret Communauté :



Poursuivre l'**apaisement de la circulation dans les centralités** pour favoriser un **cadre de vie de qualité**



Développer les modes actifs pour proposer une alternative efficace et sécurisée à la voiture individuelle

- Aménager l'axe structurant nord-sud mode actif sur l'ancienne voie ferrée
- Assurer des liaisons entre les pôles générateurs de déplacements en développant un maillage par les voies douces
- Proposer des solutions pour les cyclotouristes du territoire



Accompagner les actifs dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité pour réduire l'impact des déplacements domicile-travail

- Mobiliser les employeurs pour développer les Plans de Déplacement Entreprises
- Développer des solutions plus vertueuses qui permettent une desserte des Zones d'Activités Economiques du territoire
- Promouvoir les outils permettant la réduction des déplacements (travail à distance, coworking)



Développer les **pratiques partagées de la voiture** en se basant sur les initiatives locales existantes

- Favoriser les pratiques de covoiturage
- Promouvoir le Rézo pouce



Accompagner les plus vulnérables en développant des offres de mobilité inclusives et adaptées aux besoins spécifiques des usagers du territoire

- Rendre plus attractif l'usage des transports en commun
- Proposer des nouvelles offres de transports (TAD)



Mettre en place une gouvernance qui permet à Albret Communauté de structurer sa prise de compétence AOM



Anticiper l'évolution des ressources énergétiques pour les véhicules



ANNEXES

10 ANNEXES

SYNTHESE DES AXES, ORIENTATIONS ET ACTIONS DU PCAET EN FAVEUR DES MOBILITES DECARBONEES ET ACTIVES.

Axe 2 du PCAET : Albret Communauté, un territoire pour la transition (énergétique et écologique) au quotidien

Orientation 6 : Favoriser la réduction des déplacements contraints (via le SCoT avec un renforcement des emplois, des services et commerces dans les pôles urbains), faire progresser les mobilités actives les alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture et encourager le développement des nouvelles motorisations

Action N° 7 Développer l'écomobilité

Contexte :

Sur le territoire d'Albret Communauté, la voiture est le moyen de locomotion le plus répandu pour répondre aux besoins de mobilité. Près de 83% des déplacements domicile-travail sont assurés à partir de véhicules motorisés (voitures, camion ou fourgonnette).

Le covoiturage apparait comme une alternative intéressante tant d'un point de vue économique (frais partagés), social (convivialité) et environnemental. Le territoire d'Albret Communauté compte à ce jour 14 aires de covoiturage. Un schéma des alternatives à la voiture individuelle a été élaboré en 2012 et a dressé une liste des communes prioritaires pour l'aménagement d'aires de covoiturage sur la base de critères objectifs tels que : le nombre d'actifs par commune, la présence ou non de transports en commun, le nombre d'allers-retours journaliers entre les communes et les bassins d'emplois, etc. Par ailleurs, la promotion de l'écomobilité doit être travaillée en partenariat avec les entreprises du territoire notamment dans le cadre de plans de mobilité, ce afin de sensibiliser directement leurs salariés pour maximiser les résultats.

Objectifs de l'action

- Sensibiliser le grand public à la transition énergétique et aux démarches d'économie d'énergie
- Réduire les consommations d'énergie liées aux **déplacements domicile-travail**
- Faciliter la **mobilité pour tous**
- Encourager les démarches éco-citoyennes

Modalités de mise en œuvre

- Aménager un réseau d'aires de covoiturage en Albret
- Accompagner les plans de mobilité en Albret / L'objectif de cette action est d'accompagner les collectivités, administrations et entreprises du territoire dans l'élaboration de leurs plans de Mobilité. Ces derniers sont une obligation réglementaire pour les structures regroupant plus de 100 salariés sur un même site. Cette situation concerne 3 entreprises privées sur le territoire, et 2 établissements publics. Afin d'étendre cette action au plus grand nombre, l'accompagnement sera également proposé aux structures volontaires et qui sont d'ores et déjà ciblées : Danival, Syngenta, Babcock Wanson, Epi de Gascogne, maison de retraite et lycées de Nérac, etc.

Action N° 8 Encourager les modes actifs de déplacements

Contexte :

Albret Communauté a déjà entrepris des actions en faveur de la mobilité notamment par le soutien à l'itinérance douce. La valorisation de l'ancienne voie ferrée Port-Sainte-Marie/Condom constituera l'un des axes structurants du territoire. Ce projet s'inscrit dans une réflexion commune, engagée en 2013 entre le territoire de l'Albret et de la Tenarèze (Condom), le Réseau Ferré de France (RFF), les propriétaires de la voie ferrée, et les Chambres de Commerce du Gers et du Lot-et-

Garonne. Intitulé « VITTAL » (Voie d'Intérêt Territorial de la Tenarèze à l'Albret), ce projet consiste à réhabiliter la voie ferrée, laissée à l'abandon depuis 2008 afin de développer l'activité ferroviaire dans une perspective touristique, de fret de marchandises et de transport des ordures ménagères. A ces usages, pourrait s'ajouter le développement d'une voie de transport des personnes, au moins à des moments précis de la journée, pour répondre aux besoins de mobilité des personnes. Outre ce premier scénario, Albret Communauté envisage aussi une deuxième possibilité : la conversion de la voie ferrée en voie verte

Les pratiques du deux-roues non motorisés sont également au cœur des préoccupations des habitants du territoire d'Albret Communauté qui déplorent le manque de linéaires (pistes / voies cyclables) notamment pour leurs pratiques quotidiennes.

- Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture
- Développer les synergies avec les autres territoires (urbains-ruraux)
- Stimuler l'économie locale (activité touristique etc.)
- Créer une dynamique locale (habitants, touristes, associations, ...) autour de la transition énergétique

Objectifs de l'action

- Développer l'itinérance douce sur l'ancienne voie ferrée Port-Sainte-Marie / Condom
- Promouvoir l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail //cette action sera conduite en lien avec les politiques d'aménagement des cœurs de bourgs et des villages d'une part et de l'accès à des services et des équipements éducatifs, culturels, sportifs, commerciaux d'autre part

Modalité de mise en œuvre

- La réhabilitation de la voie ferrée offre des perspectives de connexion avec d'autres itinéraires :
- L'Euro Véloroute n°3 « la Scandibérique » qui relie Trondheim (Norvège) à Saint Jacques de Compostelle (Espagne) en passant par l'Albret
- La Véloroute V82 qui relie Lannemezan (Hautes Pyrénées) à Buzet sur Baïse (Albret)
- La Véloroute de Bordeaux à Toulouse qui longe le canal latéral de la Garonne (prolongement du Canal du Midi) en passant par Feugarolles et Buzet-sur-Baïse
- Ce projet s'accompagnera également du développement de l'intermodalité et de l'écomobilité avec :
- Le train touristique de l'Albret qui relie Nérac à Mézin
- Le canoë kayak via la rivière « Gélise » et la rivière « Baïse »

Action N° 9. Encourager la mobilité électrique

Contexte :

Le Syndicat départemental d'électricité et d'énergie du Lot-et-Garonne (SDEE 47) organise le service public de déploiement des bornes de charge pour véhicules électriques dans le Lot-et-Garonne.

Sur le territoire d'Albret Communauté, il existe 12 bornes de recharge électriques (8 points de charge à Nérac, 2 à Lavardac, 4 à Mézin, 2 à Feugarolles, 2 à Buzet-sur-Baïse, 0 à Barbaste et 20 sont prévus d'être installées.

Objectifs de l'action

- Promouvoir les motorisations alternatives (ici véhicules électriques) et mailler le territoire d'Albret Communauté de bornes
- Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélos à assistance électrique ici) Développer les synergies avec les autres territoires (urbains-ruraux)
- Stimuler l'économie locale (activité touristique etc.)
- Créer une dynamique locale (habitants, touristes, associations, ...) autour de la transition énergétique

Modalité de mise en œuvre

- Réaliser l'achat de véhicules électriques – engagé
- Installer des bornes de recharge

- Faire réaliser l'achat de vélos électriques (collectivités et associations)

Action N° 10. Encourager les solutions alternatives numériques au travail

Contexte :

- Le territoire d'Albret Communauté fait l'objet de différentes actions ayant pour objectif le déploiement des NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication), couverture hertzienne, points d'accès internet, préfiguration haut débit etc.
- Parmi ces actions, l'ouverture d'un espace de co-working en avril 2015 (à Nérac - « Le Kiosque Coworking »). Cet espace est une opération à capitaliser notamment dans le cadre des nouvelles obligations de l'employeur notamment vis-à-vis du télétravail.

Objectifs de l'action

- Limiter les déplacements avec les outils numériques, tout en maintenant du lien humain (faible densité de population sur Albret Communauté)
- Développer des solutions alternatives numériques pour le tiers notamment pour les communes les plus éloignées / reculées du territoire d'Albret Communauté
- Créer des micro-entreprises sur le territoire d'Albret Communauté

Modalité de mise en œuvre

- Organiser des réunions d'information sur les nouveaux modes de travail
- Soutenir la création d'espaces de coworking : aménagements / équipements, animation d'espace etc.

Les effets leviers de cette action pourraient être :

- L'opportunité de valoriser cette action dans le cadre du challenge inter-entreprises (« Au travail, j'y vais autrement », organisé chaque année lors de la Semaine Européenne de la Mobilité)
- L'action concertée de tous les espaces de coworking (existants ou à venir) dans le but de favoriser les complémentarités et éviter la mise en danger de la viabilité économique de chacun

