

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

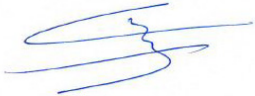
PIÈCE N°3.3 :

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION EN MATIERE DE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

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

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

Christian DEZALOS



SOMMAIRE

	Pages
A/ Orientations pour les transports collectifs, les déplacements partagés et l'intermodalité	1
B/ Orientations pour les aménagements cyclables	3
C/ Orientations pour les aménagements de voiries	4

A/ ORIENTATIONS POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LES DEPLACEMENTS PARTAGES ET L'INTERMODALITE

A.1 Rappel des orientations générales définies par l'Agglomération (cf. pièce 6.2 POA)

3 orientations générales guident la définition du réseau de transports mis en place en 2013 sur le territoire de l'Agglomération :

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

Les programmations générales envisagées pour l'évolution et le renforcement de l'offre de transport et des modes alternatifs à la voiture, s'organisent en 3 temps :

→ Temps 1 jusqu'en 2018 :

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

→ Temps 2 2018 – 2024 :

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

→ Temps 3 2025 – 2030 :

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

- Le plein déploiement des axes de transports associés au Technopole Agen-Garonne et au projet LGV ;
- Le développement global de l'offre de transports et d'intermodalités, selon une logique de "portes d'entrées urbaines" de l'agglomération et de cohérence "urbanisme / transport",

→ Des orientations transversales sur les temps 1-2-3 :

- le renforcement des intermodalités et déplacements partagés.
- la communication, l'information et le conseil, ,
- l'accessibilité du transport collectif,
- le développement durable et la qualité du service,
- la tarification et la billettique,
- les outils réglementaires et fonciers.

A.2 Les orientations et programmations de mise en œuvre

Les modalités de mise en œuvre des orientations générales rappelées ci-avant, sont détaillées dans le POA en matière de transports et de déplacements.

Ces modalités portent plus spécifiquement sur les orientations transversales définies précédemment, et visent à :

- favoriser l'acquisition, par les habitants et les actifs, de nouveaux comportements de mobilité,
- permettre à terme vers une augmentation significative de la part modale du transport collectif sur le territoire communautaire.

Sont rappelés ci-dessous les principales mesures à prendre en compte par les opérations d'aménagements d'espaces publics, et les opérations de développements d'habitat et d'activités :

- **La prise en compte du bus (trajets et arrêts)**, dans le cadre des programmes d'aménagements et de sécurisations de voies, et dans le cadre des opérations de développements situés à proximité des lignes existantes ou dont les programmations sont connues.
- **La définition dans le cadre des rénovations de voies de solutions d'aménagement et/ou outils techniques** (voies réservées, gestion des cycles de feux, priorité aux feux, ...) permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus aux "points durs" de desserte et d'entrée du cœur d'agglomération.
Cela concerne notamment les franchissements de Garonne et leurs voies d'accès, les grands carrefours aux entrées de la ville-centre, ainsi que certaines sections de voies à fort trafic aux heures de pointe (Agen, Le Passage, Boé, Bon-Encontre, Foulayronnes, Pont du Casse, Estillac ..).
- **La prise en compte des programmes de développement et d'optimisation des lignes de transport à la demande :**
 - préservation des espaces nécessaires aux créations d'arrêts supplémentaires ou aux relocalisations de ceux existants,
 - aménagement de liaisons douces en lien avec ces arrêts,
 - préservation des espaces répondant aux besoins d'intermodalités (articulations voiture – bus, ou ligne régulière – ligne TAD).
- **La préservation du foncier nécessaire à l'aménagement de nouveaux parkings relais**, pour lesquels 3 nouvelles localisations sont identifiées (Agropole/Aéroport à Estillac, Gardès à Boé, Camélat à Colayrac St Cirq), **et le cas échéant à l'aménagement d'aires de covoiturage** selon les priorités de localisation définies au POA (pièce 6.2).

B/ ORIENTATIONS POUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Les orientations générales de l'Agglomération en matière déplacements et d'aménagements cyclables articulent deux outils (cf. pièce 6.2 POA) :

- la mise en place progressive d'un Schéma Directeur Vélo à l'échelle des 31 communes,
- la mise en œuvre Charte d'aménagement cyclable de l'Agglomération d'Agen.

Pour contribuer à la mise en œuvre de ces outils et au développement des pratiques cyclables locales, les opérations d'aménagements d'espaces publics, et les opérations de développements d'habitat et d'activités, mettront en œuvre les mesures suivantes :

- **Le développement des maillages cyclables aux échelles de proximité**, en liaison avec le maillage primaire défini au Schéma Directeur Vélo de l'Agglomération :
 - par les communes, dans le cadre des interventions de voiries dont elles ont la compétence et dans le cadre de leurs projets urbains,
 - par les aménageurs privés, dans le cadre de leurs projets, en intégrant les prescriptions et orientations du PLUi (Règlement et OAP sectorielles).
- **L'homogénéité et la sécurité des aménagements cyclables**, respectant les principes définis dans la Charte d'aménagements cyclable de l'Agglomération (cf. pièce 6.2 POA) et fondés les principes suivants :
 - la recherche de continuité des itinéraires et/ou des jalonnements doux dans les communes et entre elles,
 - le confort et la mise en sécurité des cyclistes et des piétons, par l'adaptation des solutions au contexte (urbain, routier, topographique), et le développement de zones de circulation apaisées ("zones 30", "zones de rencontre", aires piétonnes, ...),
 - des dispositifs particuliers de sécurité et/ou de franchissements face à des "points durs" routiers ou urbains : franchissements des cours d'eau, voies ferrées et grands axes routiers (passerelles, ...), priorités de traversées aux carrefours, emprises de traversées ou de contournements de grands îlots urbains, d'activités ou d'équipements (venelles internes ou en limite d'emprises, ...),
 - la prise en compte des nécessités de prolongements et de continuités dans le cadre des sites d'évolutions urbaines (aménagements neufs ou restructurations de l'existant).
- **L'intégration des besoins spécifiques de stationnements pour les cyclistes**, au domicile, au travail et sur l'espace public :
 - dans le respect des normes prévues dans le règlement du PLUi (article 12),
 - en application des textes réglementaires, notamment les textes intégrés au Code de la construction et de l'habitation (articles R.111-14-4 et R.111.14-5)
 - par la prévision dans les Communes d'emprises et de dispositifs adaptés de stationnements vélo sur les espaces publics, en privilégiant les sites centraux (de villes, bourgs, quartiers), de concentrations d'équipements ou de commerces, d'accès aux transports collectifs.

Dans les secteurs les plus urbains, il est également recommandé de prendre en compte les **besoins spécifiques en stationnements des deux-roues motorisés** (places réservées, dispositifs de sécurité contre le vol, ...), dont l'usage en ville tend également à se développer.

C/ ORIENTATIONS POUR LES AMENAGEMENTS DE VOIRIES

Dans le cadre des projets d'aménagement de nouvelles voies et du réaménagement de voies existantes, **les aménageurs publics et privés veilleront au traitement qualitatif et un partage plus équilibré qu'actuellement des espaces publics de voirie.**

Pour cela, ils mettront notamment en œuvre les objectifs suivants :

- **Poursuite les opérations de réaménagement des traversées de bourgs**, pour sécuriser les déplacements tous modes, mettre en valeur les centralités et requalifier les réseaux publics.
Les sites prioritaires à engager (identifiés à la date d'établissement du présent document) sont les traversées de bourgs d'Astaffort, Aubiac, Brax, Lafox, Layrac, Sérignac sur Garonne.
- **Prendre systématiquement en compte les besoins de mobilité, de confort et de sécurité des usagers piétons, cyclistes et à mobilité réduite, en cohérence avec le contexte urbain ou rural**, ce qui doit permettre de tendre de manière générale vers une réduction des largeurs de chaussée dédiées aux circulations automobiles :
 - requalifier et mieux partager les grandes emprises de voies dans les sites industriels et commerciaux anciens,
 - développer l'aménagement de zones de circulations apaisées ("zones 30", "zones de rencontre", aires piétonnes, ...) dans les centres-villes, les centres-bourgs et les quartiers résidentiels neufs ou recomposés,
 - dans les communes rurales et les parties rurales des communes périurbaines, privilégier des aménagements d'espaces collectifs (publics ou privés) en accord avec ce contexte rural et respectant son identité, en évitant la mise en œuvre d'un vocabulaire trop connoté "urbain".

Cet objectif se traduira notamment dans les choix de composition et de traitement suivants :

- le proportionnement raisonné des largeurs des chaussées, pour une circulation généralement réduite, résidentielle et à faible vitesse,
- le traitement des bordures et des accotements, en privilégiant notamment, sauf contrainte spécifique, des bordures basses et des accotements enherbés,
- le traitement des cheminements, dont le revêtement sera préférentiellement non bitumé et conforme aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- le traitement des stationnements collectifs, qui restera la plus discrète possible et évitera autant que possible (en fonction des contraintes d'usages) le systématisme des "aires bitumées" et de la délimitation des places par peinture au sol,
- la gestion discrète des eaux pluviales de l'espace collectif, par un caniveau central, le maintien de fossés et sols perméables, l'aménagement de noues ...,
- l'équilibre entre le minéral et le végétal, par un accompagnement par des plantations d'arbres et d'arbustes en rappel de la végétation locale et pour donner de l'ombre, des aires fleuries en pleine terre...,
- les gammes de mobiliers et un traitement des éléments fonctionnels compatibles avec le paysage du lieu, notamment : l'intégration des transformateurs et des points de collecte des déchets ménagers par la végétation, des clôtures ou des panneaux bois ; un choix de dispositifs d'éclairages discrets et produisant le minimum de pollution visuelle ; des points d'arrêt bus et/ou d'information dont les matériaux s'inspire des constructions locales.