

## CONSEIL MUNICIPAL EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

Séance du 12 avril 2010

Le Conseil municipal de la Ville d'Agen s'est réuni en l'Hôtel de Ville,  
en session ordinaire,

Le procès-verbal  
de la séance  
a été publié le :  
13 avril 2010

### **Etaient présents :**

M. Jean DIONIS du SEJOUR – Maire ; M. Bernard LUSSET pouvoir de Mme Marie-Françoise MASSALAZ ; Mme Laurence MAIOROFF pouvoir de Clémence ROBERT-BRANDOLIN ; M. PIERRE CHOLLET ; Mme Nadège LAUZZANA ; Mme Corinne GRIFFOND ; M. Thierry HERMEREL ; M. Mohamed FELLAH ; Mme Maïté FRANCOIS ; - Adjoint au Maire ; M. André GOUNOU ; Mme Marie ESCULPAVIT ; Mme Marie Hélène COULON ; M. René François LABORIE ; M. Serge LAFON ; M. Alain DUPEYRON ; Mme Dany CASTAING pouvoir de Mme Anne GALISSAIRES ; Mme Nicole TISSIDRE ; M. François BONNEAU pouvoir de M. Jean -Max LLORCA ; M. Michel LOUART ; M. Jean- Marie NKOLLO ; Emmanuelle TEMPIER ; Mme Baya KERKHACH ; M GAUTIER GUIGNARD ; M. André MAZIERE ; M Jean louis MATEOS pouvoir de Mme Hayat El MOUSSAOUI ; Mme Michelle LAURISSERGUES pouvoir de Mme Catherine PITOUS ; M. Antoine FINE ; M. Alain BEDOURET ; Mme Maïté ALONSO pouvoir de M. Alain VEYRET - Conseillers Municipaux -

**Absent :** M. Ludovic MARTINEZ – Mme Catherine SAGNETTE

**Excusée :** Mme Jacqueline BLADINIÈRES

*DIRECTION GENERALE*

**OBJET : « Agen, cœur battant » – Avant-projet municipal pour le centre-ville**

## INTRODUCTION

### **I. HISTOIRE URBAINE DE LA VILLE D'AGEN**

A. La ville romaine

B. La ville du X<sup>ème</sup> au XIII<sup>ème</sup> siècle

C. La ville du XIV<sup>ème</sup> au XVII<sup>ème</sup> siècle

D. La ville du XVIII<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle

E. La ville du XX<sup>ème</sup> siècle

### **II. CONSTAT ET ANALYSE CRITIQUE DE LA SITUATION : UN CENTRE-VILLE EN DECLIN STRUCTUREL**

### **III. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

A. Les engagements de mandat

- 1) *En matière de circulation*
- 2) *En matière de stationnement*
- 3) *En matière de transport urbain*
- 4) *En matière d'activité commerciale*
- 5) *En matière de logement*

B. L'objectif de l'avant-projet « Agen, cœur battant » : assurer la prospérité du centre-ville

- 1) *Renforcer l'attractivité et l'accessibilité du centre-ville*
  - a) *Renforcer l'offre commerciale du centre-ville*
  - b) *Améliorer le cadre urbain du centre-ville*
- 2) *Inscrire le centre-ville dans une démarche de développement durable*
- 3) *Faire de notre centre-ville, le cœur moderne d'une future agglomération de 100 000 habitants*
  - a) *Un cœur d'agglomération accessible*
  - b) *Un cœur d'agglomération attractif*

## PARTIE I. L'AVANT-PROJET MUNICIPAL DE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

### **CHAPITRE I. LA PIETONISATION DU BOULEVARD DE LA REPUBLIQUE ET LA QUALITE DE L'AMENAGEMENT URBAIN**

#### **I. ETAT DES LIEUX**

A. Constat

- 1) *Qualité des aménagements urbains et des voiries du cœur de ville*
- 2) *Niveau actuel de la prestation du nettoyage et de la collecte des ordures ménagères*

B. Besoins non satisfaits

- 1) *Qualité des aménagements urbains et des voiries du cœur de ville*
- 2) *Niveau actuel de la prestation du nettoyage et de la collecte des ordures ménagères*

- 3) *Déficit d'attractivité commerciale*
  - a) *Une offre commerciale insuffisante*
  - b) *Un cadre urbain vieillissant*

## **II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

### **III. LES GRANDES LIGNES DE L'AVANT-PROJET PROPOSE**

#### A. Piétonisation et mise en valeur du boulevard de la République

- 1) *Choix du maître d'œuvre*
- 2) *Philosophie de l'avant-projet qui sera soumis à concertation*
- 3) *Calendrier de réalisation du boulevard de la République piéton*

#### B. Un centre ville propre

- 1) *Décapage des zones pavées*
- 2) *Lavage moyenne pression*

## **CHAPITRE II. CIRCULATION**

### **I. Etat des lieux**

#### A. Constat

- 1) *Le gabarit des voies*
- 2) *Les enquêtes de circulation*
  - a) *Les résultats des enquêtes de vitesse moyenne*
  - b) *Les résultats des enquêtes de trafic*
  - c) *Les résultats des enquêtes d'itinéraire*
  - d) *Analyse des résultats des enquêtes de circulation*
- 3) *Les enquêtes complémentaires réalisées en décembre 2009*
  - a) *Les résultats des enquêtes de trafic*
  - b) *Les résultats des enquêtes d'itinéraire*
  - c) *Analyse des résultats des enquêtes de circulation*

#### B. Besoins non satisfaits

### **II. Les objectifs de la municipalité**

### **III. Les grandes lignes de la politique proposée**

#### A. Pistes cyclables

- 1) *Les différents outils d'aménagement*
- 2) *Les différents types d'aménagements possibles*
- 3) *Les propositions d'aménagements*
- 4) *Le stationnement des cycles*

#### B. Circulation

- 1) *Boulevard de la République*
- 2) *Boulevard Carnot*
- 3) *Rue des Cornières*
- 4) *Boulevards Scaliger et Sylvain Dumon*

#### C. Modalités de livraison des commerces de centre-ville

#### D. Travaux de voirie connexes

#### E. Calendrier de mise en œuvre

## **CHAPITRE III. STATIONNEMENT**

### **I. Etat des lieux**

#### **A. Constat**

- 1) *Stationnement sur voirie*
  - a) *Présentation générale*
  - b) *Statistiques d'exploitation*
- 2) *Stationnement en structure*
  - a) *Tarifs*
  - b) *Taux d'occupation*
- 3) *Synthèse de la situation actuelle*
- 4) *Inventaire du stationnement privé*

#### **B. Besoins non satisfaits**

### **II. Les objectifs de la Municipalité**

### **III. Les grandes lignes de la politique proposée**

**A. Un préalable : mettre un terme rapidement aux délégations de service public actuelles**

**B. L'amélioration de l'offre en parkings-relais gratuits**

**C. La création de nouveaux parkings de structure**

**D. Le réaménagement du parking du Gravier**

**E. Le réaménagement de la Place Armand Fallières**

**F. Une extension progressive de la zone payante sur voirie**

- 1) *La proposition de zonage*
- 2) *L'intérêt d'une zone verte*

**G. Une nouvelle politique tarifaire**

- 1) *Les principes directeurs*
  - a) *Pour les résidents*
  - b) *Pour les clients*
  - c) *Pour les actifs*
- 2) *Les propositions de tarifs*
  - a) *Les propositions de tarifs sur voirie*
  - b) *Les propositions de tarifs en structure*
  - c) *Les propositions de tarifs pour les résidents*

## **CHAPITRE IV. TRANSPORTS URBAINS**

### **I. Etat des lieux**

#### **A. Constat**

#### **B. Besoins non satisfaits**

### **II. Les objectifs de la Municipalité**

### **III. Les grandes lignes de la politique proposée**

*A. Modifications des lignes*

*B. Développement des sites propres*

*C. Amélioration des fréquences*

*D. Recherche de nouveaux sites pour l'Agglo-Express*

*E. Navette « Cœur de ville »*

## **PARTIE II. L'AVANT-PROJET MUNICIPAL D'ATTRACTIVITE COMMERCIALE**

### **CHAPITRE I. ETAT DES LIEUX**

#### **I. Constat**

*A. Une zone de chalandise importante*

*B. Un axe commercial fort : le Boul'*

*C. Une diversité commerciale menacée*

*D. Des locaux commerciaux vacants*

*E. Un taux de création ou de reprise de commerces insuffisant*

#### **II. Besoins non satisfaits**

*A. Des surfaces commerciales insuffisantes pour l'implantation d'enseignes nationales*

*B. Un cœur marchand polarisé sur le boulevard de la République*

*C. Une dynamique commerciale collective à consolider*

### **CHAPITRE II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

### **CHAPITRE III. LES GRANDES LIGNES DE LA POLITIQUE PROPOSEE**

**I. Favoriser l'implantation de commerces et diminuer la vacance des locaux commerciaux**

**II. Accompagner le commerce indépendant et préserver la diversité commerciale**

**III. Améliorer le cadre de vie commercial du centre-ville**

**IV. Développer des services à la clientèle**

**V. Réaliser un suivi des actions**

## **PARTIE III. L'AVANT-PROJET MUNICIPAL D'AMELIORATION DE L'HABITAT**

### **CHAPITRE I. ETAT DES LIEUX**

#### **I. Constat**

#### **II. Besoins non satisfaits**

### **CHAPITRE II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

### **CHAPITRE III. LES GRANDES LIGNES DE LA POLITIQUE PROPOSEE**

#### **I. OPAH centre-ville**

#### **II. Mobilisation des bailleurs sociaux**

#### **III. Mobilisation des opérateurs privés pour la restauration en cœur de ville**

## **PARTIE IV. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DE CET AVANT-PROJET MUNICIPAL**

### **CHAPITRE I. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

### **CHAPITRE II. LES PARTIES PRENANTES DE LA CONCERTATION**

### **CHAPITRE III. LE MODE OPERATOIRE DE LA CONCERTATION**

### **CHAPITRE IV. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION**

## INTRODUCTION

« Agen, cœur battant » a été élaboré par l'équipe municipale élue en 2008 pour soumettre aux habitants d'Agen même, mais également à toutes celles et ceux qui participent directement ou indirectement à la vie du Pays de l'Agenais, un projet de centre-ville agréable à vivre pour tous.

Le centre-ville considéré ici est globalement délimité par l'avenue du Général de Gaulle, les boulevards Scaliger et Sylvain Dumon, la Porte du Pin, les cours du 14 juillet et Victor Hugo, la rue Palissy, le cours Gambetta, l'avenue du Général de Gaulle et la place Jasmin.

Tout d'abord, cet avant-projet prend en compte l'histoire de notre ville. Et notamment, il tire les conséquences de la période haussmannienne de notre cité.

Ensuite, il est assis sur une véritable et profonde volonté politique d'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens et de la prospérité de notre cité ainsi que de prise en compte des enjeux de développement durable.

Enfin, cet avant-projet a été conçu avec un souci profond de la concertation. Il n'est que l'expression concrète des engagements électoraux pris par cette municipalité en ce qui concerne notre centre-ville. A l'issue de cette concertation, et après en avoir tiré les enseignements, il sera soumis en octobre 2010 aux membres du Conseil municipal pour approbation et mise en œuvre.

Ainsi, avant d'envisager les axes majeurs de l'avant-projet « Agen, cœur battant », nous examinerons les éléments historiques qui ont participé à la construction du cœur de ville d'un point de vue urbain (I), puis nous ferons une analyse critique de la situation (II), avant de décliner les objectifs de la municipalité (III).

### **I. HISTOIRE URBAINE DE LA VILLE D'AGEN**

#### A. La ville romaine

La ville quitte le plateau de l'Ermitage où elle s'était créée pour s'installer au pied des coteaux, à proximité du fleuve source de richesse, et au croisement de voies de circulation importantes. Un port intérieur est aménagé.

Cité ouverte, son tissu urbain suit un quadrillage classique basé sur deux cardines nord-sud : l'un suivant la rue Jules Cels, l'autre la rue Lamouroux jusqu'au cimetière Sainte-Foy.

Un grand axe est-ouest concerne la rue Saint-Hilaire, la rue Griffon, la rue du Puits-du-Saumon et la rue Lafayette. L'intersection avec le second cardo (emplacement de l'ancienne cathédrale, actuel marché couvert) représente alors le cœur de la ville antique.

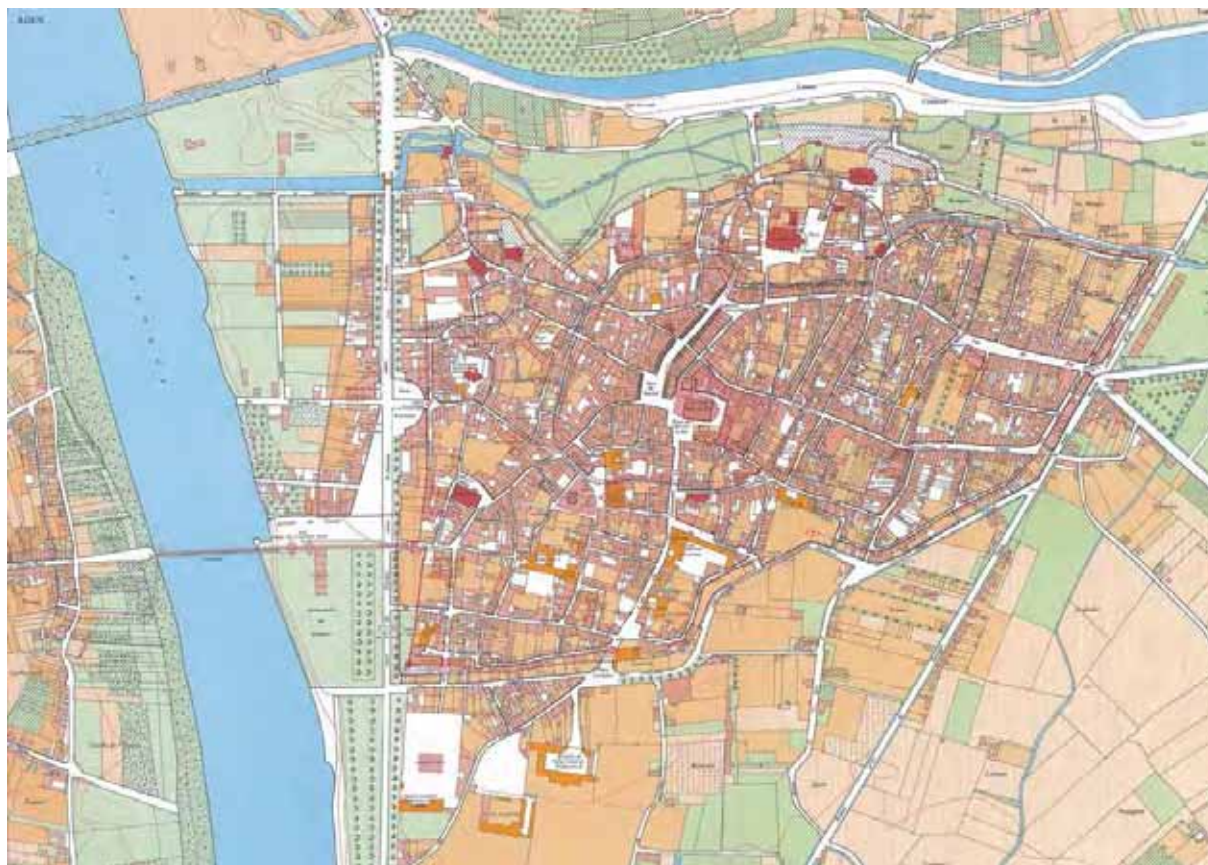
### B. La ville du X<sup>ème</sup> au XIII<sup>ème</sup> siècle

Dans cette période d'échanges commerciaux importants, le port est prolongé jusqu'aux portes de la ville. Cette période est marquée par la construction d'une première enceinte enserrant un dédale de petites rues sinueuses. Cathédrale, collégiale, couvents et hôpitaux s'installent dans et hors les murs. Ils représentent les supports et les pôles de la vie urbaine. L'artère principale relie la cathédrale Saint-Étienne et la collégiale Saint-Caprais vers laquelle convergent les autres rues donnant accès aux portes et concentrant l'activité économique de la cité. Dans leur voisinage, se rassemble une population nouvelle, formant ainsi les premiers faubourgs de la ville.

### C. La ville du XIV<sup>ème</sup> au XVII<sup>ème</sup> siècle

Au cours de ces siècles, existera une émulation incessante entre le pouvoir ecclésiastique et le pouvoir communal, qui émerge en liaison avec la croissance urbaine.

Le tissu urbain est maintenant fixé. Le port reste un pôle attractif vers lequel convergent les cheminements majeurs (rues Voltaire et Garonne). Agen est identifiée ville de commerces et de foires. Les couvents s'intègrent dans la ville.



Plan de la ville d'Agen d'après LOMET datant de 1789

#### D. La ville du XVIII<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle

Agen va connaître au cours de ces deux siècles de grands bouleversements urbains. Le premier est marqué par l'ouverture de la ville à travers l'aménagement notamment de la promenade du Gravier. Le second est lié à l'ouverture de la ligne de chemin de fer en 1857 et aux changements de locomotion issus de la révolution industrielle (apparition de l'automobile).

Il devient vital pour la ville d'ouvrir de nouvelles voies de dégagement. Le boulevard Sylvain Dumon est créé en 1862 prolongé par le boulevard Scaliger, reliant ainsi la gare à la place Jasmin ; puis deux percées d'envergure reliant, l'une, la porte du Pin à la place Jasmin (boulevard de la République en 1886), l'autre, la gare au pont de Pierre (boulevard Carnot en 1895). Ces deux grandes voies haussmanniennes marquent durablement le tissu urbain agenais.

La percée du boulevard de la République est l'œuvre de la municipalité conduite par Jean Baptiste DURAND. Lors de la discussion du projet de percement, le 15 novembre 1880, le rapporteur fit valoir que cette nouvelle voie serait « *une rectification heureuse de l'ancienne nationale 127 qui, tortueusement et dans les plus mauvaises conditions pour la libre circulation des habitants et des véhicules de tous genres, se rend de la porte Saint Antoine à la porte du Pin* ». L'ancienne route nationale 127 (qui est devenue par la suite la nationale 113) suivait un cheminement d'est en ouest entre la porte du Pin et la porte Saint Antoine (place Jasmin) ; elle empruntait successivement les rues du Pin, Emile Sentini, Molinier, du Marché, Garonne et Voltaire.

En mai 1886, le boulevard de la République est ouvert à la circulation. Il a vocation à devenir la grande artère commerciale de la cité : le 20 juillet 1886, on y inaugure le premier grand magasin ; il s'agit de celui de la maison Chaumeil-Rouly. Trois mois plus tard, le 8 novembre, on inaugurerà les vastes magasins dénommés « A la ville d'Agen ».

Apparaissent parallèlement les équipements urbains qui assoient la III<sup>ème</sup> République (écoles, lycée, palais de justice, abattoirs, bains-douches, gendarmerie). Pour « mettre en scène » ces nouveaux bâtiments, il est créé des espaces publics qui aèrent la ville : jardin Jayan, Place Verdun, Place Armand Fallières. Ces remaniements fonciers redessinent l'architecture de la ville : des immeubles avec commerces au rez-de-chaussée et logements bourgeois dans les étages sont construits.

#### E. La ville du XX<sup>ème</sup> siècle

Les années d'après-guerre sont marquées par un profond bouleversement urbanistique lié à de nombreuses destructions dont les plus symboliques en sont l'immeuble des Bains douches (1966) et la Halle du marché couvert (1969). Parallèlement, des équipements publics voient le jour tel le Stadium ou l'école Carnot ainsi que des immeubles privés (îlot 5, tour Victor Hugo).

L'omniprésence de la voiture incite à l'ouverture d'une voie expresse sur berge (1994) ainsi qu'à la multiplication des moyens de stationnement : construction des parkings du Marché couvert (1969), de Carnot-Lafayette (1981) et de Reine-Garonne (1985).

D'une ville médiévale à structure circulaire, Agen est devenue une ville à structure centrale cruciforme avec deux grands boulevards perpendiculaires et une ceinture d'avenues construites sur les fossés des anciennes fortifications, déplaçant ainsi le nœud commercial de la cité au « carrefour des quatre boulevards ».

## **II. CONSTAT ET ANALYSE CRITIQUE DE LA SITUATION : UN CENTRE-VILLE EN DECLIN STRUCTUREL**

Aujourd'hui, si la puissance publique n'intervient pas de manière forte et si les habitudes de nos concitoyens ne changent pas, la concentration d'un nombre de plus en plus important de véhicules dans un espace public physiquement limité entraîne une véritable asphyxie du centre-ville. La largeur des rues ne peut pas être augmentée, tous les espaces publics sont peu à peu envahis par l'automobile et la construction de nouveaux parkings n'a d'autres effets que celui d'attirer dans la ville un nombre plus important de véhicules, qui participent au blocage de la situation. Et les autres usagers du domaine public : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, voient leur espace public se réduire progressivement.

Le déplacement dans la ville devient plus difficile pour tout le monde, la flânerie y est proscrite et les résidents se trouvent confrontés au triple problème du stationnement de leurs véhicules, du risque d'accidents et de la pollution atmosphérique.

Parallèlement les activités commerciales se sont largement réinstallées en périphérie, entraînant la formation de véritables friches commerciales en centre-ville et le parc immobilier affecté à l'habitation se dégrade et ne correspond plus aux exigences de confort de nos concitoyens, notamment au niveau de l'isolation thermique et phonique, nécessaires du fait du renchérissement du coût de l'énergie et du développement des pollutions urbaines.

Le déclin structurel de notre centre-ville depuis maintenant plus de 30 ans peut être constaté de manière objective par l'évolution de certains critères :

- La part du chiffre d'affaires commercial du centre-ville par rapport à celui de l'ensemble de l'agglomération qui est passée en moins de 40 ans, de 60 % dans les années 70 à 15 % aujourd'hui.
- Le taux de vacance des logements du centre-ville qui se situe depuis plusieurs années au dessus de 10 %.

Enfin, comme le souligne l'activité du centre social Montesquieu, le centre-ville d'Agen est confronté à une augmentation sensible de la précarité. De même, il est constaté par les services municipaux un recul de la population résidente en centre-ville.

Ce phénomène s'est d'abord manifesté dans les grandes villes et les grandes villes s'y sont attaquées; certaines, à l'exemple de Bordeaux, sont en voie de le résoudre. C'est à l'échelle de nos villes moyennes qu'il se pose aujourd'hui et que nous devons y travailler.

### III. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE

L'équipe municipale s'est fixée comme objectif d'enrayer cette dynamique de déclin commercial du centre-ville et de fragilisation de l'habitat. Elle l'a exprimé dans le cadre de ses engagements de mandat – approuvés dès la première séance de notre Conseil municipal, le 14 avril 2008 - et le précise par l'élaboration de cet avant-projet municipal de centre-ville « Agen, cœur battant ».

#### A. Les engagements de mandat

Parmi les 103 engagements de mandat, 12 d'entre eux déterminent les axes de l'action municipale sur la période 2008-2014 pour améliorer la vie quotidienne des résidents et usagers du centre-ville d'Agen.

##### 1) *En matière de circulation*

↳ Engagement n°23 – La circulation à vélo facilitée

► La circulation des vélos sera facilitée, un accent particulier étant mis sur le développement, la continuité des pistes cyclables au niveau de l'agglomération et leur sécurisation.

↳ Engagement n°33 – Un cœur de ville piéton

► Nous engagerons la concertation et l'étude de faisabilité quant à l'aménagement d'un cœur de ville piéton à forte attractivité et haute qualité urbaine sur une partie du boulevard de la République (1<sup>ère</sup> tranche : Place des laitiers – 4 boulevards).

↳ Engagement n°34 – Un boulevard de la République apaisé

► Nous engagerons la concertation et une étude de faisabilité sur la mise en sens unique (1 voie auto / 1 voie bus-vélo) :

- De Jasmin vers la place des Laitiers et de la Porte du Pin vers les 4 boulevards pour le boulevard de la République,
- Des 4 boulevards vers la gare et des 4 boulevards vers Jayan pour le boulevard Carnot.

↳ Engagement n°52 - Une voirie accessible

► Des travaux d'aménagement par « plaques » (du lieu de stationnement au lieu de vie) rendant la ville accessible aux personnes à mobilité réduite seront réalisés tout au long du mandat, en concertation permanente avec les associations concernées.

##### 2) *En matière de stationnement*

↳ Engagement n°32 – Des parkings proches du centre-ville

► Nous créerons durant le mandat au moins 800 places de parkings en périphérie immédiate du cœur de ville (gare + place du Pin) et nous réaménagerons le stationnement au Gravier.

### 3) *En matière de transport urbain*

#### ↳ Engagement n°21 – Des parkings de périphérie

► La ville souhaite mettre en place des parkings de périphérie qui, associés à un réseau de transports publics rénové (navettes), permettront de limiter l'entrée dans l'agglomération des véhicules. Par exemple, l'utilisation du parking du parc des expositions, hors manifestations, représente un potentiel de plus de 1 000 places de stationnement. Il peut facilement être relié au centre-ville par un réseau de navettes performant. Si l'expérience est concluante et s'il est nécessaire, le MIN ou le marché au bétail peuvent être utilisés dans les mêmes conditions.

#### ↳ Engagement n°22 – La priorité aux bus

► Les bus urbains doivent être plus rapides que la voiture en cœur de ville : le Plan de Déplacement Urbain (PDU) sera achevé et leur donnera la priorité en cœur de ville (couloirs réservés mixtes bus-vélo).

#### ↳ Engagement n°35 – Des navettes parkings centre-ville

► Mise en place de navettes rapides parkings centre-ville.

### 4) *En matière d'activité commerciale*

#### ↳ Engagement n°13 – Un schéma directeur d'équipement

► Nous proposerons à l'ensemble de nos partenaires d'établir un schéma directeur d'équipement commercial opérationnel dans lequel sera reconnue la priorité de la ville d'Agen et plus spécialement de son cœur de ville pour les secteurs du prêt-à-porter et de la culture.

#### ↳ Engagement n°15 – Une agence municipale du commerce

► Nous créerons une agence municipale du commerce, chargée de la détection des vacances de locaux et de la promotion du centre-ville auprès des investisseurs potentiels et des grandes enseignes. Elle sera dirigée par un manager de centre-ville, véritable spécialiste de l'économie des centres-villes, un poste déjà pourvu avec succès dans de nombreuses villes de France.

### 5) *En matière de logement*

#### ↳ Engagement n° 25 – Des subventions communautaires en faveur de la performance énergétique de l'habitat

► Nous créerons un régime de subventions communautaires, destiné à faire en sorte que bailleurs sociaux et propriétaires privés atteignent au plus vite les objectifs nationaux de performance énergétique de l'habitat. La création à Agen d'une agence départementale d'information sur le Logement (ADIL) sera recherchée en liaison avec le Conseil général.

## ↳ Engagement n°38 – Une OPAH « économie d'énergie »

► Mise en œuvre d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sur l'ensemble du cœur de ville dont le thème serait les économies d'énergie (isolation, chauffage, etc.). Une telle OPAH permettra notamment aux propriétaires privés de bénéficier de subventions de l'Agence Nationale de l'Amélioration de l'Habitat.

### B. L'objectif de l'avant-projet « Agen, cœur battant » : assurer la prospérité du centre-ville

Les objectifs de l'avant-projet « Agen, cœur battant » sont de :

- rendre le centre-ville prospère, et pour cela il doit être attractif et accessible pour ses clients et pour ses résidents,
- faire du centre-ville d'Agen un centre-ville « 4 étoiles » pour la propreté, la sécurité, l'éclairage public, la circulation, le stationnement, le confort...
- transformer le centre-ville en respectant les exigences environnementales.

Ces objectifs se déclinent selon trois idées directrices :

- Renforcer l'attractivité et l'accessibilité du centre-ville,
- Inscrire sur le long terme le centre-ville dans une démarche de développement durable,
- Faire de notre centre-ville le cœur moderne d'une future agglomération de 100 000 habitants.

#### *1) Renforcer l'attractivité et l'accessibilité du centre-ville*

Cet objectif passe par un renforcement de l'offre commerciale et une amélioration du cadre urbain du centre-ville.

##### *a) Renforcer l'offre commerciale du centre-ville*

La Ville d'Agen souhaite, par son avant-projet « Agen, cœur battant » rééquilibrer l'offre commerciale qui s'est développée depuis une trentaine d'années dans sa périphérie. L'objectif est d'affirmer le rayonnement commercial du centre-ville d'Agen à l'échelle de sa zone de chalandise qui s'étend pour certains produits jusqu'au Gers et au Tarn-et-Garonne.

Le projet de centre-ville devra doter le cœur marchand d'atouts pour faire face au développement commercial de la périphérie.

L'offre commerciale de la périphérie est puissante, constituée autour des pôles d'Agen Sud, Boé et Castelculier, qui représentent 256 M€ de chiffre d'affaires contre un peu moins de 100 M€ de chiffre d'affaires pour le centre-ville (Etude réalisée par le Cabinet Bérénice en 2005).

Or, le commerce de proximité tient un rôle non négligeable dans la vie économique et sociale. C'est un précieux pourvoyeur d'emplois, il affiche une capacité à créer des emplois plus importante que la grande distribution : on trouve 3,5 à 4,3 fois plus de postes de travail dans le commerce traditionnel pour la même surface de vente. Sur le périmètre du centre-ville d'Agen, le commerce représente plus de 1000 emplois.

## *b) Améliorer le cadre urbain du centre-ville*

Aux yeux du consommateur, le cadre urbain et sa mise en valeur participent à l'attractivité de la ville.

On constate en France que la revalorisation de l'espace public entraîne une augmentation de 15 % environ des chiffres d'affaires des acteurs existants.

Les expériences de piétonisation de rues commerçantes menées dans des villes moyennes ont eu, avec le recul, des bienfaits indiscutables sur la fréquentation de ces rues. La piétonisation a généré un effet d'entraînement général sur le quartier.

### *2) Inscrire le centre-ville dans une démarche de développement durable*

La Municipalité, par cet avant-projet « Agen, cœur battant », veut inscrire le cœur de l'agglomération agenaise dans une démarche forte de développement durable.

Concernant la préservation de l'environnement, et comme proposé par le projet de loi dit « Grenelle II » actuellement en débat au Parlement, la Municipalité réalisera un bilan carbone territorial à l'échelle de la ville. Nous nous efforcerons à cette échelle d'atteindre l'objectif du Grenelle II, à savoir, faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020.

Concernant la circulation, la Municipalité est soucieuse de limiter les pollutions sonores et atmosphériques générées par la circulation motorisée. Entre autres, elle propose la mise en place de navettes gratuites toutes les 10 minutes pour relier les zones de parking de périphérie et le centre-ville.

Concernant le stationnement, la Municipalité entend améliorer l'accessibilité au centre-ville par la création de parkings-relais en périphérie.

Concernant les transports, la Municipalité a pour objectif de favoriser les transports doux mais également les déplacements piétons.

Concernant l'aménagement urbain, elle souhaite améliorer le bilan carbone des équipements (éclairage), formuler une offre de qualité en matière d'espaces verts, mais aussi avoir une réflexion toute particulière en matière d'entretien et de nettoyage de l'espace public. La Municipalité veut également permettre à tous, même à ceux en situation de handicap, d'accéder au centre-ville.

Concernant la physionomie du centre-ville, la Municipalité souhaite que la percée haussmannienne qui a modifié très fortement l'identité du cœur de ville, soit considérablement réexaminée afin que le centre-ville soit agréable à vivre pour les résidents et attractif pour les clients et travailleurs.

### 3) *Faire de notre centre-ville, le cœur moderne d'une future agglomération de 100 000 habitants*

La ville d'Agen réaffirme fortement son ambition de faire de son centre-ville le cœur commercial et administratif de l'agglomération agenaise. Celle-ci, dont la population dépasse aujourd'hui les 70 000 habitants, dépassera probablement la barre des 100 000 habitants dans les décennies futures. Tous nos efforts d'attractivité et d'accessibilité doivent donc être pensés au niveau de l'agglomération.

#### *a) Un cœur d'agglomération accessible*

Le cœur de ville d'Agen doit être accessible en voiture, mais aussi par les transports urbains et les transports doux pour l'ensemble des habitants de l'agglomération.

C'est pour cela que nous avons apporté un soin particulier à la cohérence des propositions de cet avant-projet avec l'ensemble des propositions existantes à ce jour pour faire évoluer les transports de notre agglomération.

Enfin, c'est aussi pour cette raison que la Ville engagera avec la Communauté d'agglomération et les autres collectivités du Pays de l'agenais, un dialogue approfondi pour atteindre cet objectif de faire de notre centre-ville le cœur incontesté de notre agglomération.

#### *b) Un cœur d'agglomération attractif*

Les municipalités qui nous ont précédés, dans les années 80 et 90, ont su, par une politique volontariste, déterminée et raisonnable, aménager des espaces commerciaux de périphérie à l'échelle de l'ambition d'Agen de se maintenir comme capitale commerciale de la Moyenne Garonne (par exemple, Agen Sud), avec une zone de chalandise qui s'étend à la grande majorité du Département et à une partie du Gers et du Tarn-et-Garonne. Face à ce développement, l'appareil commercial du centre-ville a de plus en plus tendance à se replier sur sa seule vocation de commerce de proximité du centre-ville d'Agen.

Les aménagements que nous vous proposons ne se situent pas à l'échelle de la ville mais bien à l'échelle de notre ambition de raisonner pour notre future agglomération de 100 000 habitants.

Car nous pensons qu'il y a dans le centre-ville, à côté des zones de périphérie, une place pour un lieu de vie, de consommation et d'achats commerciaux, notamment dans le domaine culturel et dans celui de l'équipement de la personne.

Le boulevard piétonnisé, le plan de circulation, les parkings, l'offre commerciale tels que nous vous les présentons aujourd'hui, doivent être jugés à l'échelle de l'ambition raisonnable qui a été le fondement de notre projet pour Agen.

\*

\* \*

L'avant-projet « Agen, cœur battant » comprend quatre parties :

- Un plan de déplacement urbain (Partie I).
- Un avant-projet d'amélioration de l'attractivité commerciale (Partie II)
- Un avant-projet d'amélioration de l'habitat (Partie III)
- Les modalités de la concertation préalable (Partie IV)

L'avant-projet « Agen, cœur battant » se décompose en quatre chapitres traitant :

- de la piétonisation du boulevard de la République et la qualité de l'aménagement urbain en cœur de ville (chapitre I),
- de la circulation (chapitre II),
- du stationnement (chapitre III),
- et du transport public (chapitre IV).

## **CHAPITRE I. LA PIETONISATION DU BOULEVARD DE LA REPUBLIQUE ET LA QUALITE DE L'AMENAGEMENT URBAIN**

Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière d'aménagement urbain (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la municipalité en la matière (II)

### **I. ÉTAT DES LIEUX**

Pour l'établissement de cet état des lieux, nous établirons un constat de la situation existante (A), avant d'examiner les besoins non satisfaits (B).

#### A. Constat

##### *1) Qualité des aménagements urbains et des voiries du cœur de ville*

Depuis ces 30 dernières années, la trame viaire du centre-ville a déjà fait l'objet d'aménagements urbains afin d'améliorer son attractivité en offrant une plus grande place aux piétons.

Ainsi, ont été traités :

- Le boulevard de la République : réaménagement de l'espace public entre 1988 et 1997,
- La rue Molinier : piétonisation en 1979,
- La rue Emile Sentini et la place du Poids de la Ville : piétonisation en 1981,
- La rue Lafayette (entre la place Wilson et le boulevard Carnot) : aménagement de trottoirs en pavés de terre cuite en 1981/1982,
- La rue des Héros de la Résistance : aménagement de niveau avec des trottoirs en pavés béton en 1983,
- La rue Lafayette et la rue Camille Desmoulins (entre le boulevard Carnot et le cours du XIV Juillet) : aménagement de trottoirs en pavés de terre cuite en 1985,
- La place Barbès : aménagement des trottoirs en pavés porphyre en 2002/2003,
- La rue Montesquieu : aménagement de niveau avec des dalles et pavés en pierre naturelle en 2009.



## B. Besoins non satisfaits

### *1) Qualité des aménagements urbains et des voiries du cœur de ville*

Le cœur de ville ne propose que deux rues piétonnes (rues Sentini et Molinier) et seul le tronçon du boulevard de la République entre les 4 boulevards et la place des Laitiers bénéficie de trottoirs confortables de par l'absence de stationnement.

Seules les rues des Héros de la Résistance, Richard Cœur de lion/Garonne, Montesquieu et Papin ont été traitées avec des trottoirs au niveau de la chaussée en donnant la priorité d'aménagement aux cheminements piétons.

Toutes les autres rues ont été aménagées avec l'objectif premier de favoriser la circulation et le stationnement.

Les choix d'aménagements retenus ont favorisé l'aspect minéral des rues du cœur de ville. L'absence d'arbres ne permet pas de bénéficier d'ombre l'été.

Les moyens affectés jusqu'à présent à l'entretien tant des sols que des mobiliers urbains, bancs, jalonnement, jardinières, n'ont pas permis de maintenir la qualité initiale des aménagements, ce qui a conduit à leur lente dégradation.

Les 2 WC présents en cœur de ville s'avèrent très insuffisants pour répondre de façon confortable à l'ensemble des besoins, du fait, notamment, de leur vétusté et des difficultés d'entretien qui en découlent.

### *2) Niveau actuel de la prestation du nettoyage et de la collecte des ordures ménagères*

Actuellement, le nettoyage ne correspond qu'à des prestations de balayage. L'amélioration de la prestation passe par la création d'un pôle « lavage » permettant de maintenir en l'état les aménagements récents (lavage moyenne pression à l'eau froide) et de redonner aux aménagements urbains plus anciens leur lustre initial (décapage haute pression à l'eau chaude).

L'absence de collecte des ordures ménagères le mercredi soir entraîne la présence de nombreux sacs encombrant et souillant les trottoirs le jeudi matin (en moyenne 800 sacs sur l'ensemble du secteur de collecte de nuit correspondant à la Zone 30, au quartier Barbusse et au péristyle du Gravier).

### *3) Déficit d'attractivité commerciale*

Les principales motivations d'achat en centre-ville sont la qualité de l'offre commerciale et l'ambiance du cœur marchand. Les consommateurs attendent de leur centre-ville qu'il soit un lieu vivant, aménagé pour les échanges et plus largement pour les relations humaines. Ils souhaitent bénéficier d'un centre-ville facile d'accès, avec des parkings et des espaces piétons.

Le centre-ville d'Agen, dans sa configuration actuelle, ne permet pas de répondre pleinement à ces attentes.

### *a) Une offre commerciale insuffisante*

Les biens que l'on apprécie d'acheter en centre-ville sont principalement liés à des « achats plaisir » comme les vêtements, les chaussures, les livres, les produits cosmétiques, les articles de luxe.

L'offre commerciale du centre-ville d'Agen est diversifiée, tous les créneaux d'activité y sont encore représentés (alimentation, équipement de la personne, équipement de la maison, loisirs, café, hôtellerie, restauration, services), et dans des volumes comparables à ceux des villes de taille similaire comme Albi, Montauban, Périgueux.

Cependant, comme dans beaucoup de centres-villes, un phénomène de recul des commerces et le développement des services est observé. Or, les consommateurs demandent en général davantage de commerces.

Il existe donc une évasion commerciale des consommateurs qui partent sur Bordeaux et Toulouse à la recherche d'enseignes qui ne sont pas implantées sur Agen.

Des opportunités existent pour l'implantation de certaines enseignes afin d'actualiser l'offre dans les secteurs de l'équipement de la personne, du loisir, de la santé-beauté et de l'alimentaire.

### *b) Un cadre urbain vieillissant*

Le centre-ville d'Agen, avec son décor vieillissant, n'offre pas un cadre attractif et esthétique pour les consommateurs et les chaland. Le décor du centre-ville a besoin d'être modernisé. Les consommateurs sont à la recherche d'une ville plus humaine, plus facile à vivre, avec des espaces publics de qualité et sécurisés.

## **II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

Comme évoqué précédemment, les objectifs de l'avant-projet « Agen, cœur battant » sont de :

- rendre le centre-ville prospère ; et pour cela il doit être attractif et accessible pour ses clients et pour ses résidents,
- faire du centre-ville d'Agen un centre-ville « 4 étoiles » pour la propreté, la sécurité, l'éclairage public, la circulation, le stationnement, le confort...
- transformer le centre-ville en respectant les exigences environnementales.

Dans ce cadre, les aménagements des espaces publics répondront aux objectifs suivants :

- revaloriser les trottoirs sur le secteur piétonnisé du boulevard de la République dans l'objectif d'avoir un aménagement « haut de gamme ». La nature des revêtements sur l'ensemble du boulevard de la République devra permettre une lisibilité sans équivoque de l'affectation de l'espace,
- ménager des espaces de détente, de convivialité et de repos pour les habitants et les promeneurs,
- embellir le cœur de ville en proposant des plantations d'arbres ou des espaces plantés de type jardinières de qualité destinées à la décoration florale ou à des arbustes quand l'espace public le permet,

- donner une nouvelle place à l'eau dans les aménagements (brumisateurs etc.) qui concourra à rafraîchir l'atmosphère lors des fortes chaleurs,
- prévoir un WC public supplémentaire et de manière plus générale augmenter sensiblement le nombre et la qualité des WC publics en centre ville,
- redéfinir l'ambiance lumineuse des espaces publics.

L'ensemble de ces aménagements devra concourir à faire de ces secteurs le pôle d'attraction majeur de l'Agglomération et faire ressentir que l'on rentre dans le cœur du cœur d'Agen.

L'aménagement tiendra compte :

- de la présence des professionnels mobiles (taxis, médecins, infirmières...),
- des livraisons,
- de la collecte des déchets,
- de l'accès des véhicules de secours.

Le confort et la sécurité des déplacements doux sont privilégiés sur le périmètre. Cela concerne :

- les piétons (y compris les handicapés, les poussettes...),
- les deux roues (y compris des solutions sécurisées de stationnement avec la mise en œuvre d'appui vélos),
- tout système d'accès sélectif à la zone piétonne répondant à des critères de simplicité de fonctionnement.

Les aménagements, les équipements, ainsi que la signalétique seront adaptés pour tous les handicaps.

### III. LES GRANDES LIGNES DE L'AVANT-PROJET PROPOSE

#### A. Piétonisation et mise en valeur du boulevard de la République

##### 1) Choix du maître d'œuvre

Le concours s'est déroulé en plusieurs étapes

Tout d'abord, l'avis d'appel public à concours a été lancé le 31 Juillet 2009 avec date limite de réception des candidatures le 15 Octobre 2009.

Ensuite, le jury s'est réuni pour la première fois le 14 décembre 2009 pour sélectionner 3 candidats autorisés à concourir. Parmi les 30 candidatures arrivées dans les délais, les candidats retenus par le jury ont été :

- Quintanilla – Turcey à Bordeaux,
- Jean Ferrando + Djalil Mokrane à Agen,
- Villes et Paysages à Lyon (agences Toulouse et Bordeaux) + Agence Marraud à Boé.

Puis, un dossier de concours a été adressé à chaque candidat afin qu'il présente une offre de niveau « esquisse + » avec date limite de réception des offres le 19 mars 2010.

Enfin, le Jury s'est réuni le 29 mars 2010 pour analyser l'ensemble des offres. Il a établi le classement suivant :

- 1 Villes et Paysages à Lyon (agences Toulouse et Bordeaux) + Agence Marraud à Boé
- 2 Quintanilla – Turcey à Bordeaux
- 3 Jean Ferrando + Djalil Mokrane à Agen

## 2) Philosophie de l'avant-projet qui sera soumis à concertation

L'avant-projet proposerait de traiter le boulevard de la République comme une esplanade urbaine réservée au piéton.

L'aménagement s'étendrait de façade à façade pour augmenter la dimension de l'espace public.

L'idée serait de poser un tapis minéral dans la rue pour donner une nouvelle noblesse à l'espace public.

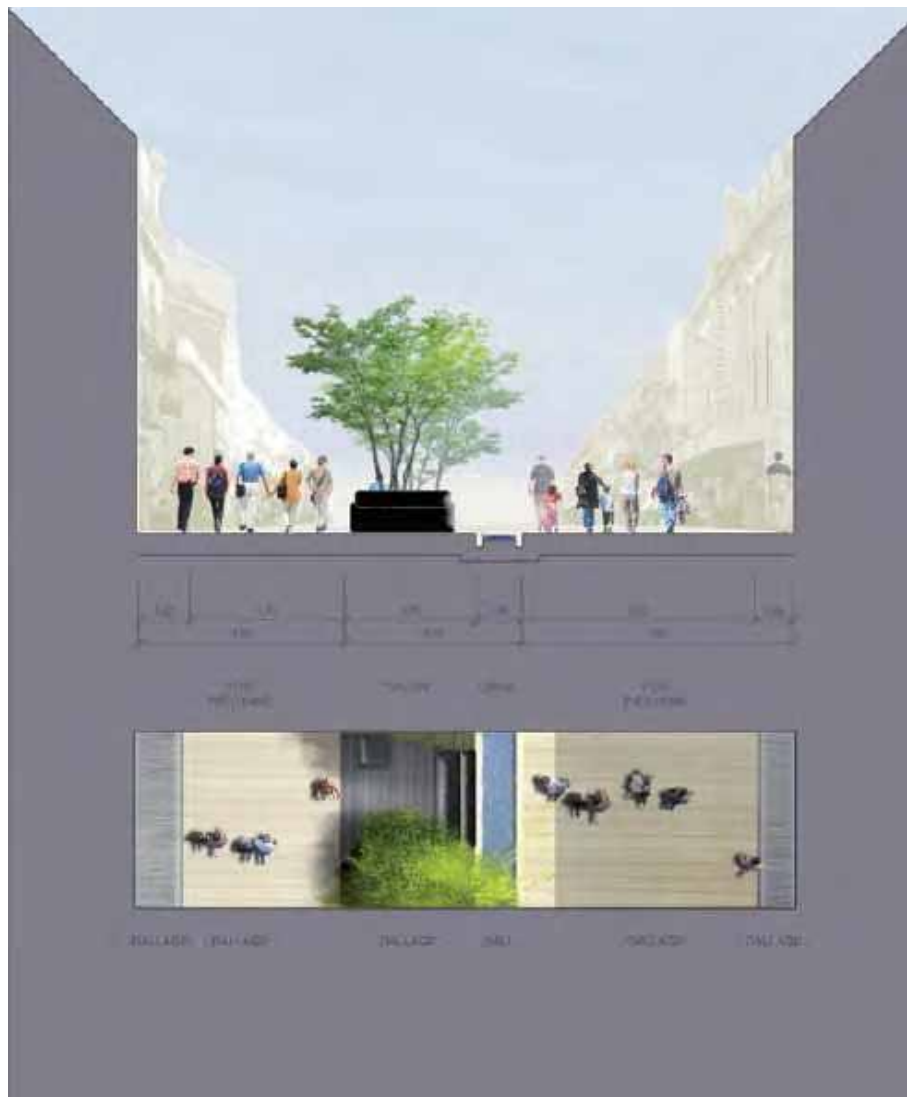
Un espace désaxé côté nord d'une largeur de 4m accueillerait des éléments de mobilier, d'éclairage, de plantations mais aussi des petits éléments d'architecture pouvant recevoir des fonctions techniques.

Cette proposition permettrait d'occuper, de manière rationnelle et organisée, l'espace public, tout en offrant des points de convivialité dans la rue.

Disposé sur l'axe central, le végétal intégrerait les différents éléments de mobiliers. Planté en alignement «aléatoire», il apporterait du mouvement et de la souplesse à cet axe linéaire.



Vue en plan du boulevard de la République entre la rue des Héros de la résistance et la rue des Ambans



Profil en travers type du boulevard de la République

Les façades seraient libérées de tout mobilier lumière, délivrant ainsi les architectures de câbles d'alimentation.

Les voies de circulation piétonnes seraient éclairées par une lumière blanche et chaude issue d'ensembles lumineux esthétiques installés dans l'axe de vie central. Ces ensembles seraient de faible hauteur (7 m) en harmonie avec des dimensions humaines pour des visions de proximité nécessaires dans un tel espace de vie à prédominance piétonne. Des sources de nouvelle génération alliant performance et bon rendu des couleurs permettraient de répondre à l'objectif premier de ces équipements : sécuriser dans des conditions optimales de confort diurne et nocturne.

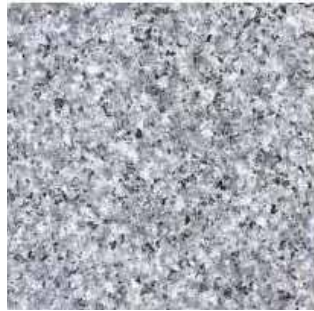


Boulevard de la République au droit de la place Wilson de jour



Boulevard de la République au droit de la place Wilson de nuit

Utilisée de façon à hiérarchiser l'espace, à faciliter la lecture et l'intégration de l'aménagement dans le site, la gamme de matériaux serait simple, comme des pierres calcaires et granitiques disposées en barrette.



Disposé aux endroits stratégiques, le mobilier qui comprendrait des bancs, des corbeilles de propreté, des portes cycles, des grilles d'arbres, des bornes..., se voudrait simple, contemporain et épuré.

Il permettrait de dessiner et de gérer les espaces, d'animer le lieu et créer différentes ambiances. Les usagers retrouveraient cette ambiance cosy avec un «salon» au niveau de la place Wilson.



### 3) Calendrier de réalisation du boulevard de la République piéton

Avril 2010 : choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre

Avril à Septembre 2010 : concertation et élaboration du projet et du Dossier de Consultation des Entreprises

Octobre à Décembre 2010 : Consultation des entreprises de travaux

Janvier 2011 : début des travaux

Novembre 2011 : fin des travaux et ouverture du boulevard à la circulation piétonne.

## B. Un centre ville propre

Un pôle lavage serait créé afin de procéder au décapage des zones pavées et au lavage du cœur de ville.

### 1) Décapage des zones pavées

Jusqu'à présent, les villes procédaient au décapage de leurs zones pavées entre une fois par an et une fois tous les cinq ans par entreprise privée. De nos jours, elles s'équipent de plus en plus et interviennent par leurs propres moyens. Nous procédons actuellement à l'acquisition d'une décapeuse haute pression à eau chaude avec pour objectif de décapier les zones pavées une fois par an.

### 2) Lavage moyenne pression

Aujourd'hui, nous n'effectuons aucun lavage systématique. La Ville procède actuellement à l'acquisition d'une laveuse à moyenne pression avec pour objectif de traiter la zone définie ci-dessous à la fréquence d'un lavage par mois.



## CHAPITRE II. CIRCULATION

Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière de circulation (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la Municipalité en la matière (II).

### I. Etat des lieux

Pour l'établissement de cet état des lieux, nous établirons un constat de la situation existante (A), avant d'examiner les besoins non satisfaits (B).

#### A. Constat

##### 1) Le gabarit des voies

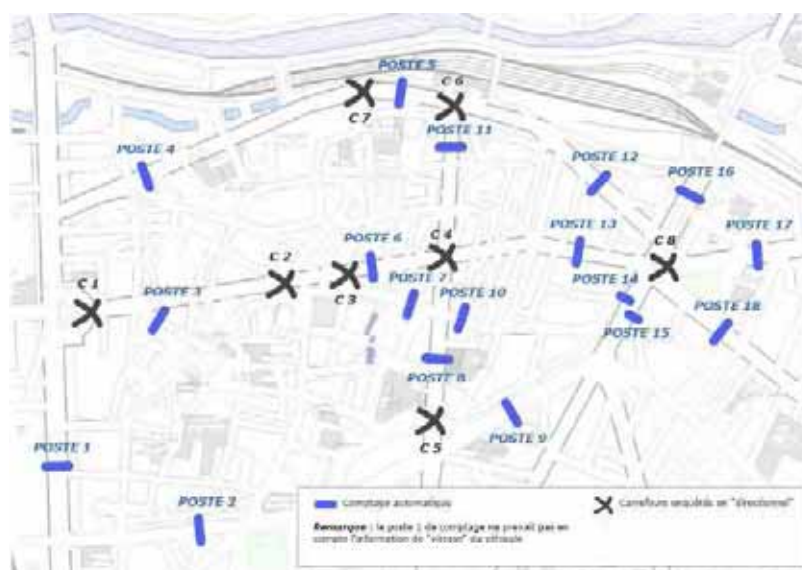
Au sein du centre-ville, principalement en raison de son caractère historique, les voiries sont majoritairement étroites :

- 28 % des voies ont un gabarit supérieur à 3,5 m ; par exemple, la rue de l'Ecole vieille dispose d'un gabarit de 4,4 m,
- 59 % des voies ont un gabarit compris entre 2,5 m et 3,5 m ; par exemple, la rue Puits du saumon dispose d'un gabarit de 3 m,
- 13 % des voies ont un gabarit inférieur à 2,5 m ; par exemple, la rue Saint Amand dispose d'un gabarit de 2,2 m.

##### 2) Les enquêtes de circulation

En amont de l'élaboration de cet avant-projet de plan de déplacement urbain, la Ville a fait réaliser plusieurs types d'enquêtes :

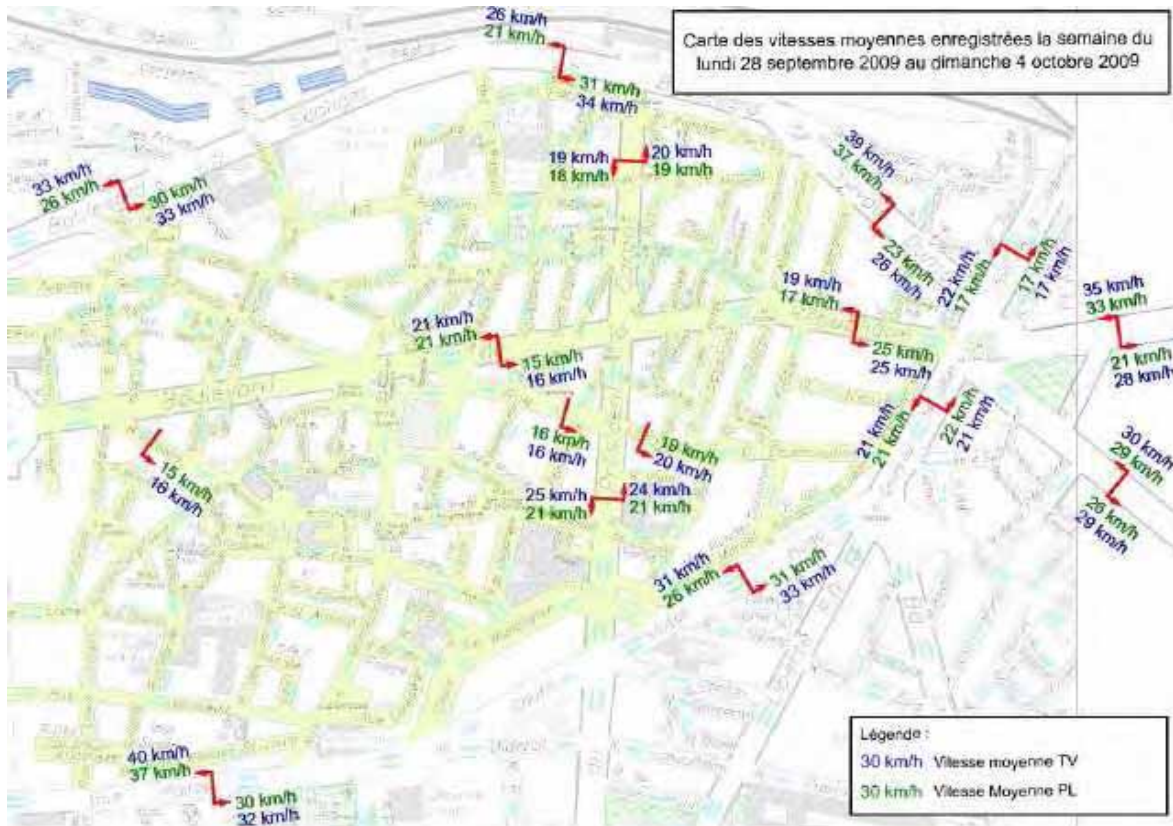
- des comptages automatiques du lundi 28 septembre au dimanche 4 octobre 2009 inclus : 18 points de comptage sur une semaine 24 h/24,
- des comptages directionnels :
  - le mardi 29 septembre 2009 pour la place du Pin
  - le jeudi 1<sup>er</sup> octobre 2009 pour les autres carrefours



Dans le cadre de ces enquêtes, deux heures de pointe sont mises en exergue :

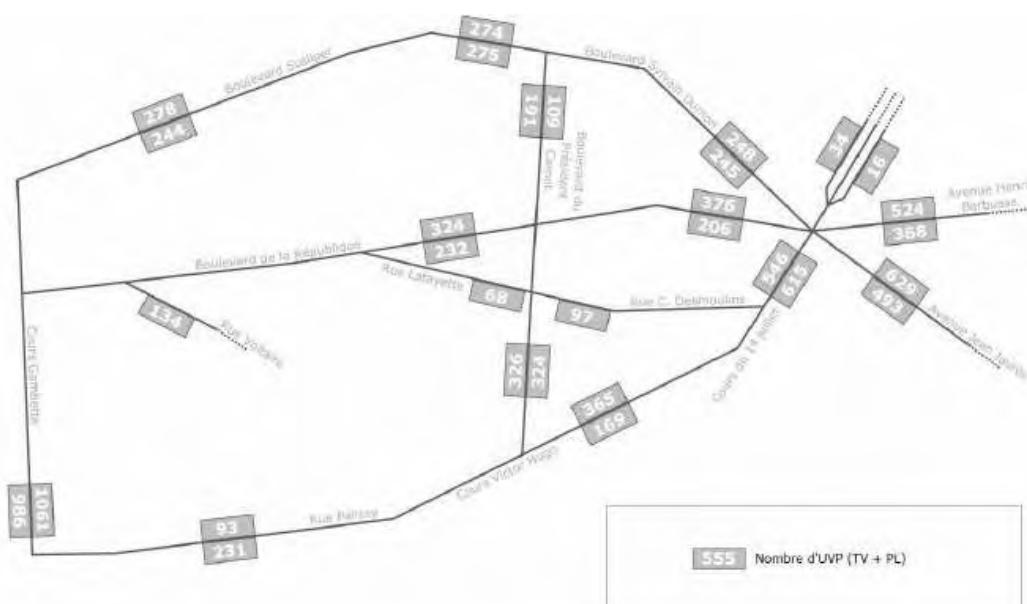
- l'heure de pointe du matin (HPM) qui se situe de 8 h 00 à 9 h 00,
- l'heure de pointe du soir (HPS) qui se situe de 17 h 00 à 18 h 00.

a) Les résultats des enquêtes de vitesses moyennes

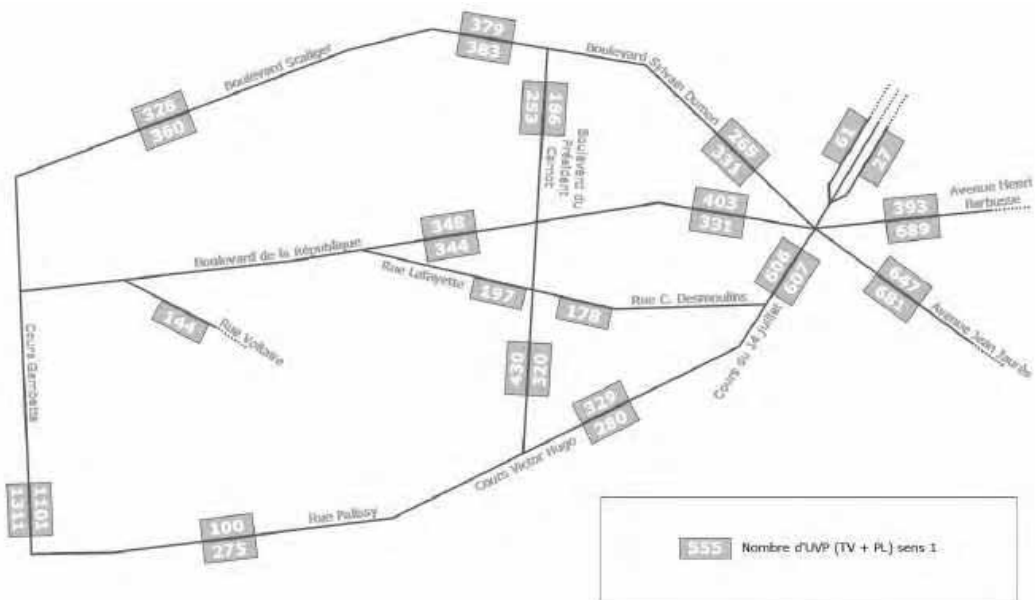


b) Les résultats des enquêtes de trafics

↪ Trafics à l'heure de pointe du matin

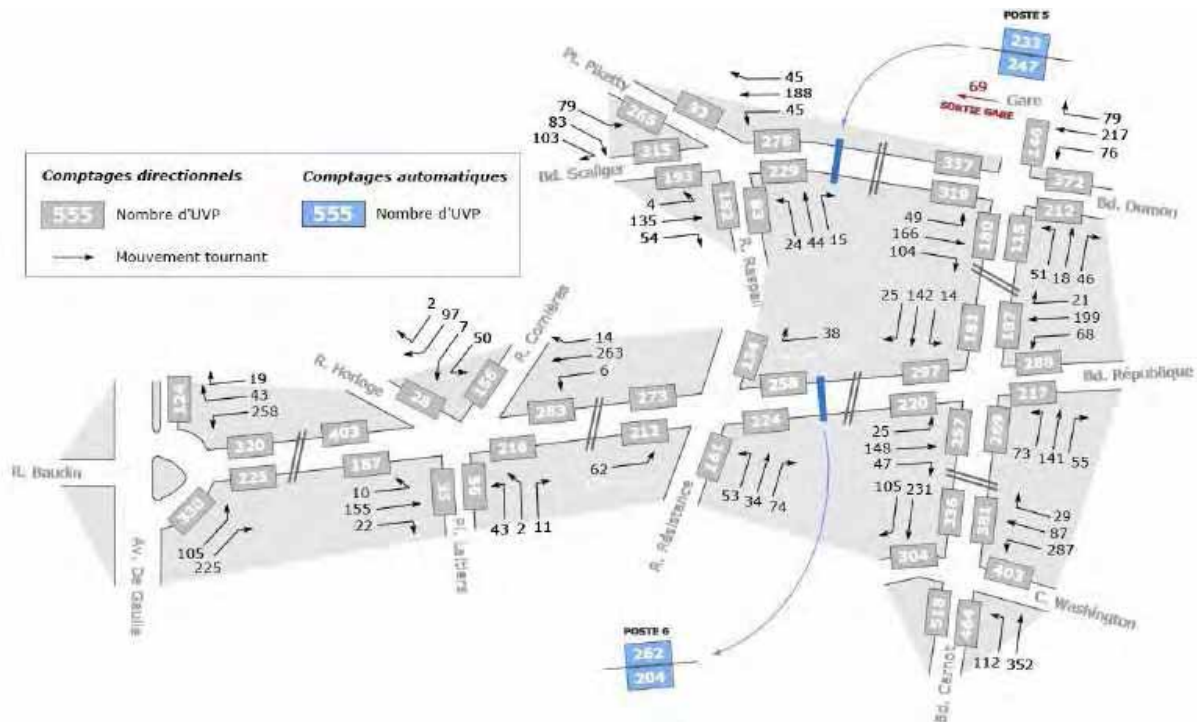


↳ Trafics à l'heure de pointe du soir



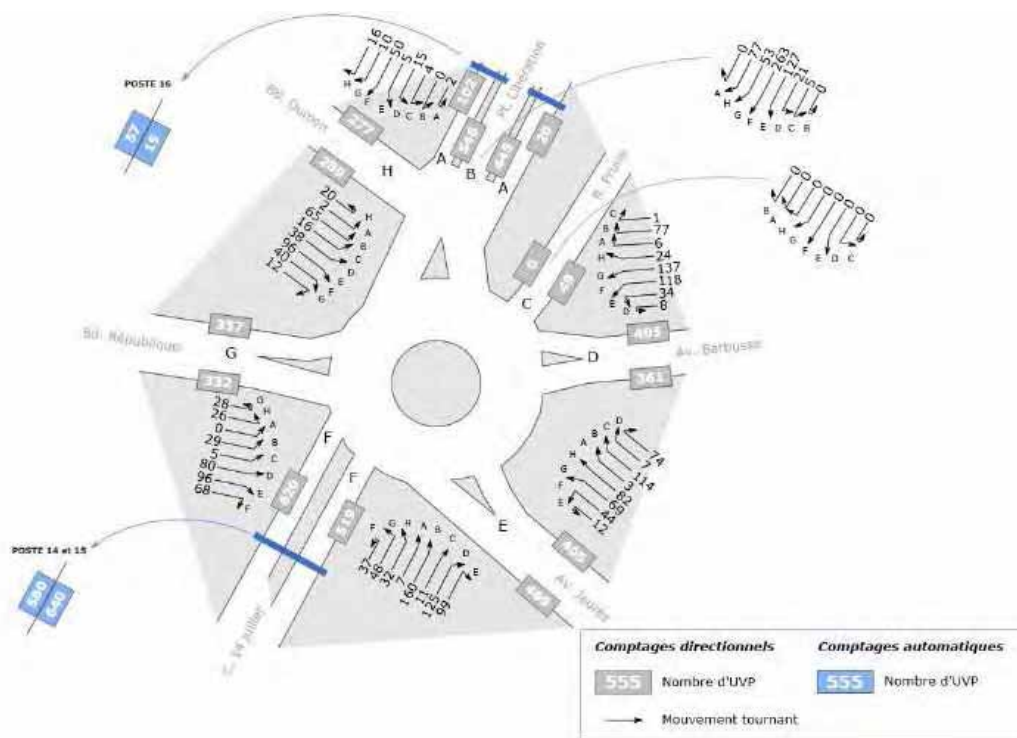
c) Les résultats des enquêtes d'itinéraires

↳ Boulevard de la République de la place Jasmin au boulevard Carnot à l'heure de pointe du matin





## ↳ Place du Pin à l'heure de pointe du soir



### d) Analyse des résultats des enquêtes de circulation

#### ↳ Boulevard de la République :

En préalable, il faut souligner que les comptages directionnels sont en cohérence avec les comptages automatiques, ce qui permet de les analyser de manière croisée.

Ensuite, on constate que les flux les plus importants se retrouvent sur les axes les plus structurants (boulevard de la République, boulevard Sylvain Dumon, boulevard Scaliger, partie sud du boulevard Carnot, cours Washington).

Enfin, l'heure de pointe du soir est plus chargée que l'heure de pointe du matin. Ceci est en concordance avec le fait qu'il existe peu de mouvements pendulaires dans le centre-ville.

#### ↳ Place du Pin :

En préalable, on constate un écart relativement important entre les comptages directionnels et les comptages automatiques sur le cours du 14 juillet. Ces écarts peuvent entre autres s'expliquer par une vitesse faible en arrivée sur le carrefour ou par des phénomènes de congestion ayant pu entraîner une non détection des véhicules sur les compteurs automatiques.

Ensuite, on constate les flux les plus importants sur le pont de la Libération et le cours du 14 juillet.

Par ailleurs, les mouvements tournants principaux concernent les échanges entre :

- l'avenue Barbusse et le boulevard de la République,
- le cours du 14 juillet et le pont de la Libération,
- le cours du 14 juillet et l'avenue Jean Jaurès.

Enfin, comme pour le boulevard de la République, l'heure de pointe du soir est plus chargée que l'heure de pointe du matin. Ceci est en concordance avec le fait qu'il existe peu de mouvements pendulaires dans le centre-ville.

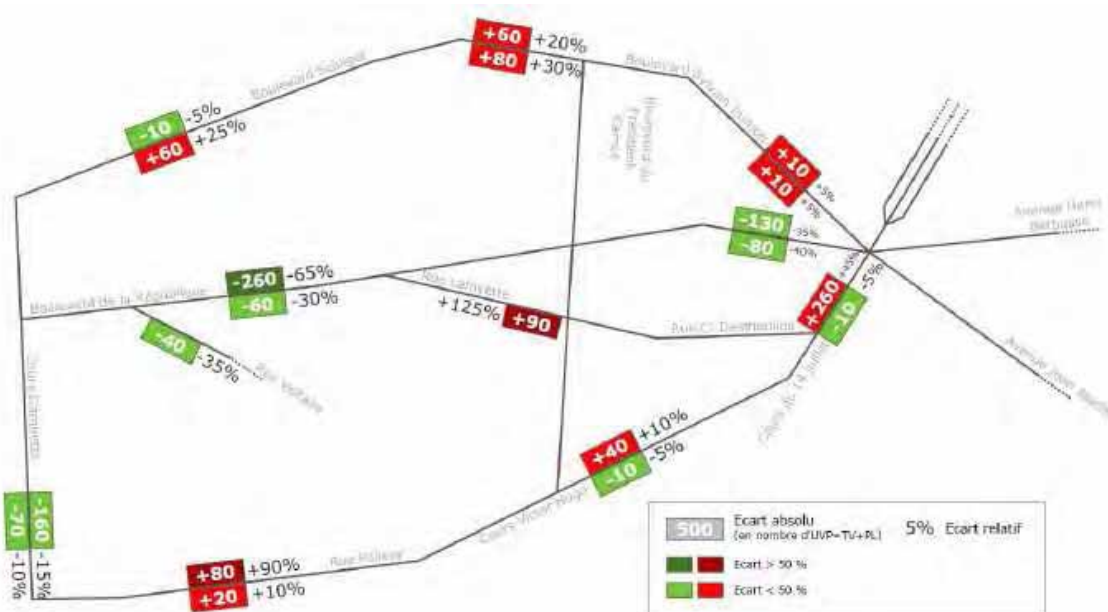
### 3) Les enquêtes complémentaires réalisées en décembre 2009

Afin d'évaluer l'impact de la piétonisation du boulevard de la République entre la place des Laitiers et les Quatre Boulevards, une seconde campagne de comptages automatiques a été menée du mardi 15 décembre au lundi 21 décembre 2009 inclus. 12 sections ont été enquêtées sur 1 semaine, 24 heures sur 24.

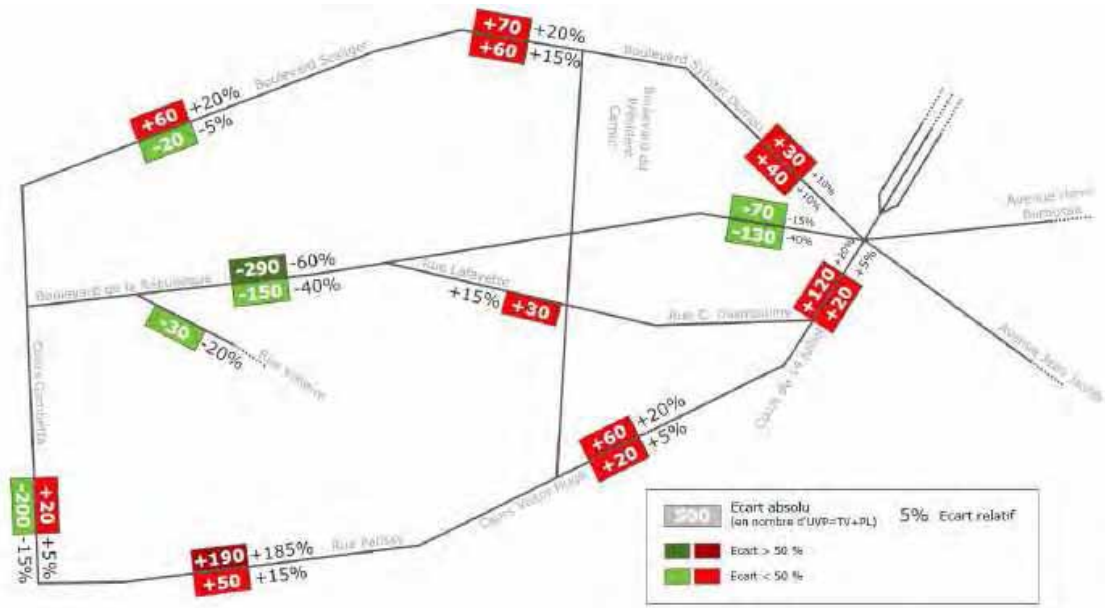


#### a) Les résultats des enquêtes de trafics

↪ Evolution des trafics à l'heure de pointe du matin



↪ Evolution des trafics à l'heure de pointe du soir



b) Les résultats des enquêtes d'itinéraires

↪ Evolution des itinéraires le matin





## II. Les objectifs de la municipalité

Dans la droite ligne des engagements de mandat n° 23, 33, 34 et 52, le premier objectif de la municipalité est de redynamiser le cœur de ville par une amélioration de la circulation des modes de transport doux.

Par cette proposition de plan de déplacement urbain ambitieux, la Municipalité entend :

- Faciliter l'accessibilité du centre-ville pour les résidents et les clients,
- Renforcer la sécurité routière,
- Limiter la circulation automobile dans le centre-ville,
- Limiter le nombre d'accidents,
- Assurer une meilleure protection des modes de déplacement doux,
- Diminuer la pollution de l'air et le bruit.

C'est pourquoi, les axes principaux de ce plan consistent à :

- Dévier les trafics de transit sur les boulevards extérieurs,
- Renforcer les transports en commun,
- Développer les modes de déplacement doux.

## III. Les grandes lignes de la politique proposée

### A. Pistes cyclables

Depuis le 30 juillet 2008, la loi prévoit que les communes doivent chercher à systématiser la mise en place du contresens cyclable au sein des zones 30.

Tout d'abord, du point de vue de la définition, le contresens cyclable correspond à l'ouverture à la circulation des deux-roues non motorisés en sens inverse de la circulation.

Ensuite, du point de vue de la finalité, le contresens cyclable permet de limiter les distances à parcourir pour les cyclistes et d'assurer la continuité des itinéraires dans de bonnes conditions de sécurité.

Bien entendu, cela passe par une visibilité réciproque des protagonistes et une analyse des types de véhicules présents à proximité. C'est pourquoi, il existe un grand nombre d'aménagements possibles dont le choix est dicté par les flux de véhicules et le gabarit de la voirie. Au regard de ces éléments, il reviendra à la municipalité d'adapter les aménagements à réaliser pour la mise en place du contresens cyclable sur le périmètre de la zone 30.

#### *1) Les différents outils d'aménagement*

Ils sont au nombre de quatre :

- les **pictogrammes** et flèches,
- les **bandes cyclables**, c'est-à-dire un marquage séparatif de la chaussée principale par une ligne de peinture,
- les **pistes cyclables**, c'est-à-dire une séparation par implantation d'éléments séparatifs sur la chaussée principale interdisant le franchissement et assurant une utilisation exclusive,
- les **couloirs mixtes vélos/bus**, c'est-à-dire soit des couloirs de bus ouverts aux cyclistes soit des couloirs de bus décalés avec bande cyclable.

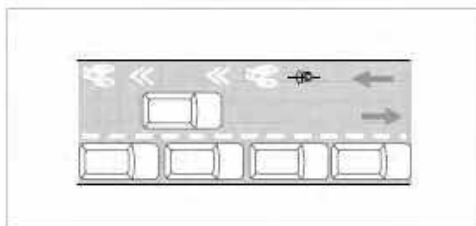
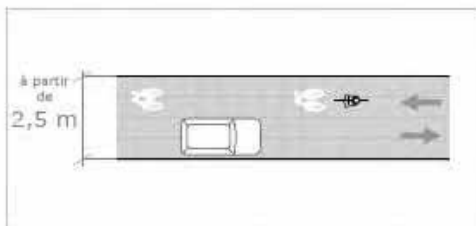
## 2) Les différents types d'aménagements possibles

L'aménagement d'un contresens cyclable dépend principalement de deux éléments :

- le gabarit de la voie,
- les flux de véhicules transitant sur cette voie.

Il est proposé une hiérarchisation des voies en 6 catégories :

- Classe 1 : les voies non circulées
- Classe 2 : les voies d'un gabarit inférieur à 2,5 m. Sur ces voies, le double sens cyclable n'est pas réalisable.
- Classe 3 : les voies d'un gabarit compris entre 2,5 m et 3,5 m. Sur ces voies, le double sens cyclable serait mis en œuvre par pictogramme.

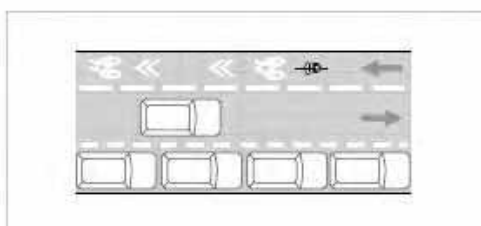
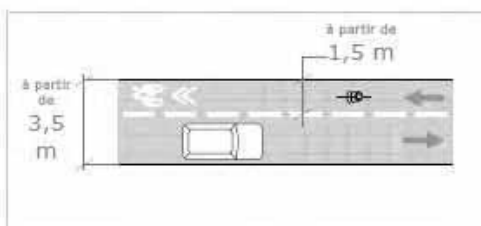


**Cas avec stationnement à droite**



**Exemple rue Lafayette**

- Classe 4 : les voies d'un gabarit supérieur à 3,5 m et comportant un faible trafic automobile. Sur ces voies, le double sens cyclable serait mis en œuvre avec une bande cyclable.

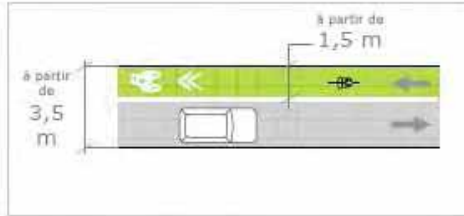


**Cas avec stationnement à droite**



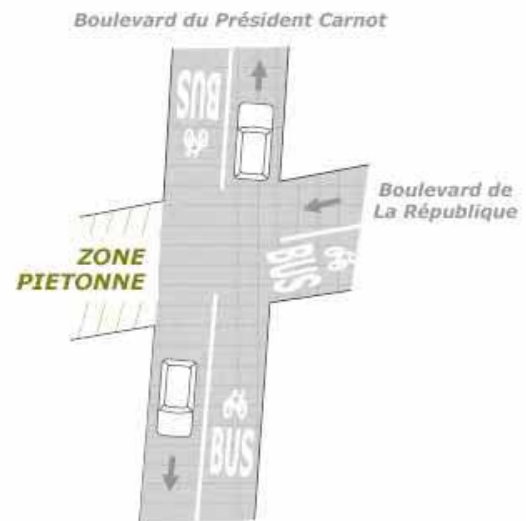
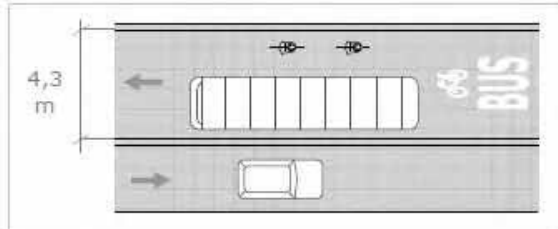
**Exemple rue de l'Ecole Vieille**

Classe 5 : les voies d'un gabarit supérieur à 3,5 m et comportant un important trafic automobile. Sur ces voies, le double sens cyclable serait mis en œuvre avec une piste cyclable.

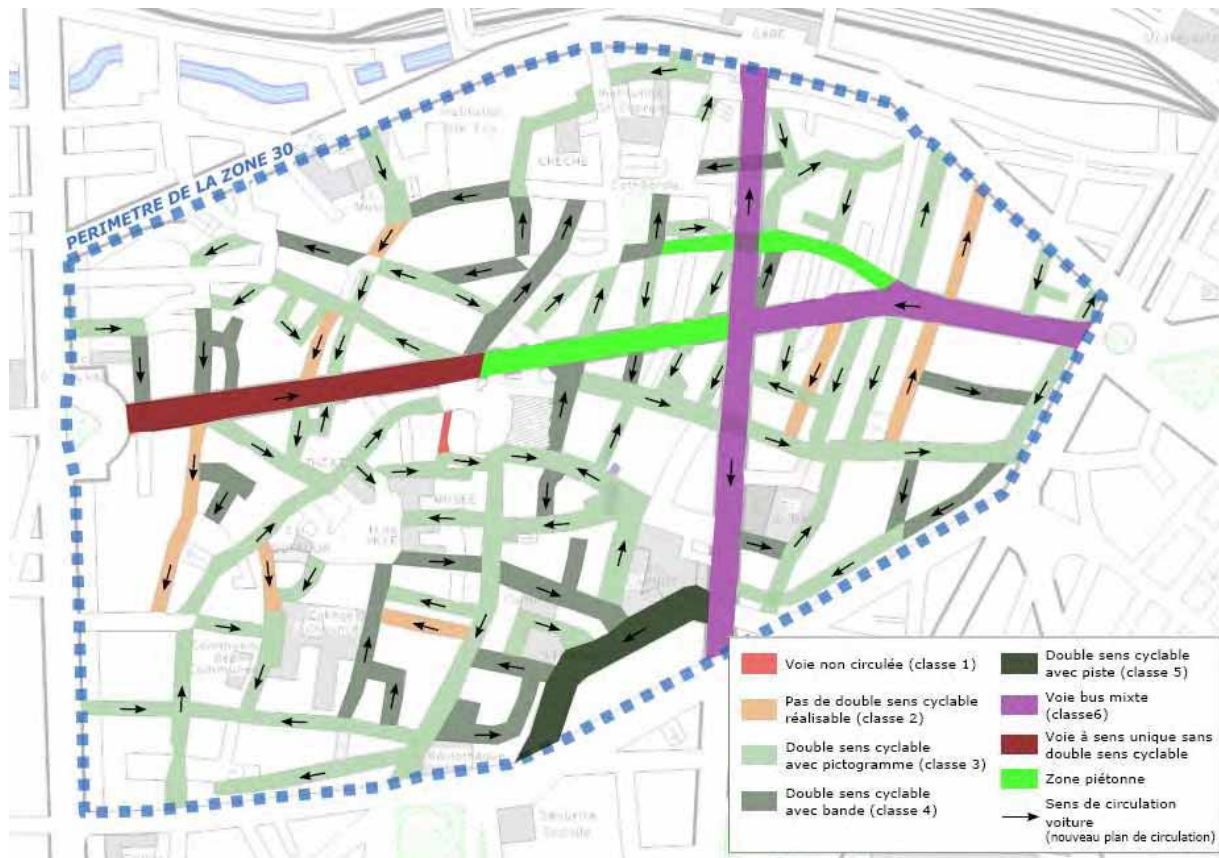


*Exemple d'implantation d'un double sens cyclable de type piste cyclable*

➤ Classe 6 : les voies bus mixtes.



### 3) Les propositions d'aménagements



### 4) Le stationnement des cycles

Si la collectivité entend favoriser les déplacements à vélo, il convient qu'elle envisage l'implantation de parkings à vélos. En effet, ce type d'équipement est nécessaire pour assurer la continuité des déplacements.

Ces parkings à vélos devront être installés à proximité des lieux émetteurs/récepteurs de déplacements tels que les logements collectifs, les établissements scolaires, les équipements publics ou les commerces.

Ces parkings à vélos pourront avoir plusieurs formes :

- Sur chaussée, dans le prolongement du stationnement,
- Sur trottoir ou placette, mais cela risque d'encourager la circulation sur trottoir,
- Dans des abris à vélos, ce qui implique un espace plus important.

Il convient de constater que d'une manière générale, le mobilier le plus simple de type arceaux en U est le plus efficace et le plus discret, ce qui permet une bonne intégration au paysage urbain.

## B. Circulation

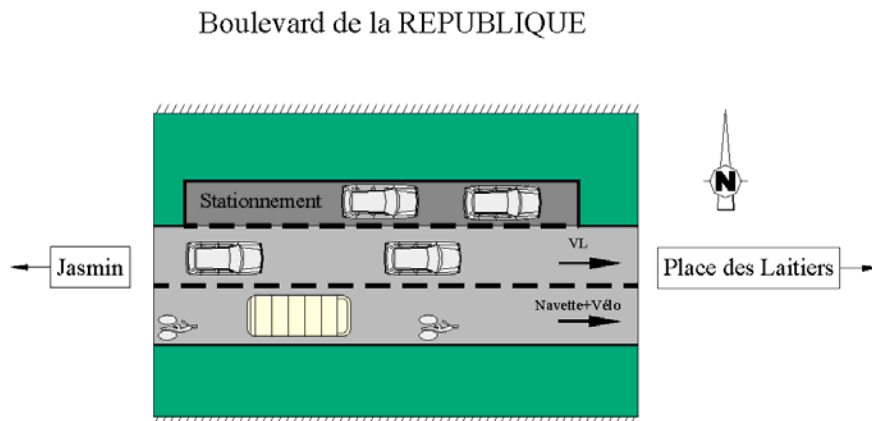
### 1) Boulevard de la République

↪ De la place Jasmin à la place des laitiers

La géométrie de la voie et le stationnement sont inchangés, mais la rue passe en sens unique de la place Jasmin à la place des Laitiers avec deux voies de circulation.

La voie de droite est réservée à la navette et aux vélos.

La voie de gauche est affectée à la circulation générale.

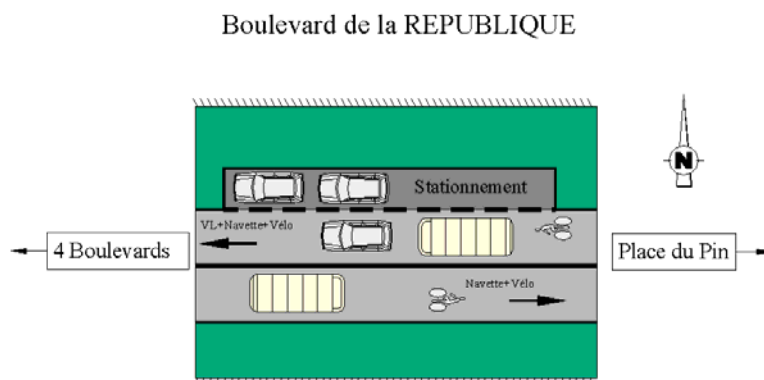


↪ Des Quatre Boulevards au Pin

La géométrie de la voie et le stationnement sont inchangés.

La voie de circulation allant du boulevard Carnot vers la place du Pin est réservée à la navette et aux vélos.

La voie de circulation allant de la place du Pin vers le boulevard Carnot est affectée à la circulation générale (voitures, navettes, vélos).



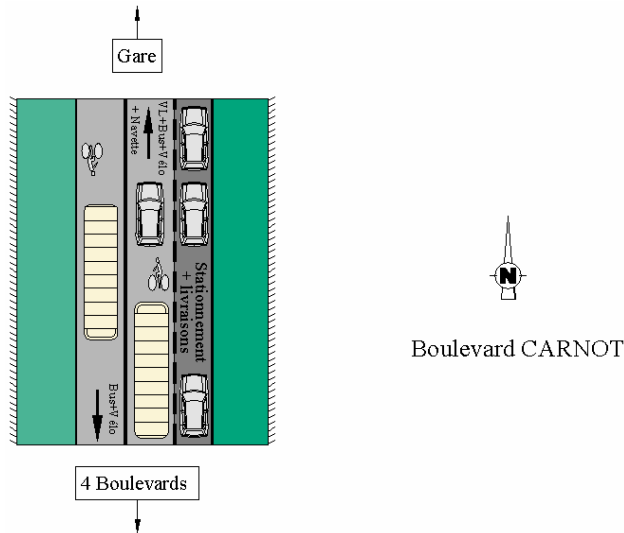
## 2) Boulevard Carnot

### ↪ De la gare aux Quatre Boulevards

La géométrie de la voie et le stationnement sont inchangés.

La voie de circulation allant de la gare au boulevard de la République est réservée à la circulation des bus et des vélos.

La voie de circulation allant du boulevard de la République vers la gare est affectée à la circulation générale (voitures, bus, vélos).

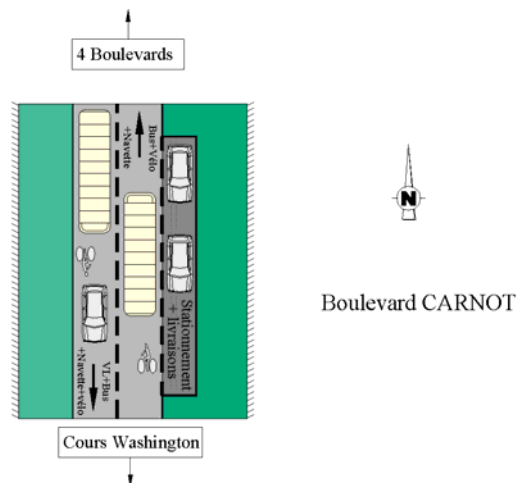


### ↪ Des Quatre Boulevards au cours Washington

Dans un premier temps, la géométrie de la voie et le stationnement sont inchangés.

La voie de circulation allant du boulevard de la République vers le cours Washington est affectée à la circulation générale (voitures, bus, navettes, vélos).

La voie de circulation allant du cours Washington vers le boulevard de la République est réservée à la circulation des bus, des navettes et des vélos.

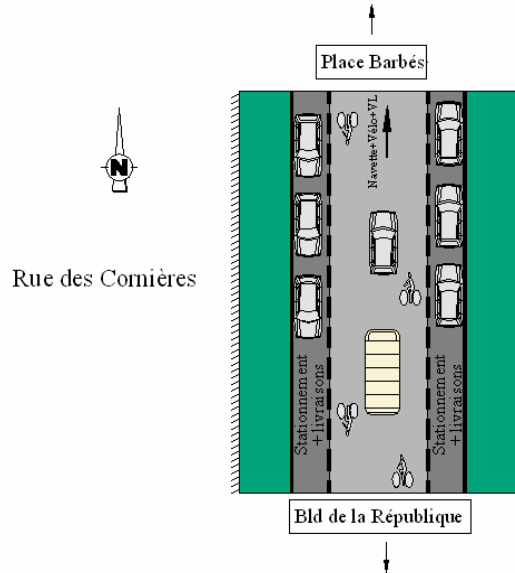


Dans un second temps, une requalification du boulevard Carnot reporterait le stationnement côté voie affectée à la circulation générale ; les véhicules des usagers n'auraient plus alors à traverser le site propre pour stationner.

### 3) Rue des Cornières

La géométrie de la rue serait inchangée.

Le sens de circulation serait inversé afin de pouvoir aller du boulevard de la République vers la place Barbès, permettant de partager le flux entrant du boulevard entre la rue Montesquieu, la rue Lafayette et la rue des Cornières, tout en améliorant la commercialité de la rue des Cornières. Le maintien du stationnement des deux côtés après la requalification de la rue sera débattu avec les principales parties prenantes de cet aménagement.



### 4) Boulevards Scaliger et Sylvain Dumon

↳ Boulevard Scaliger entre l'avenue du Général de Gaulle et la rue Raspail

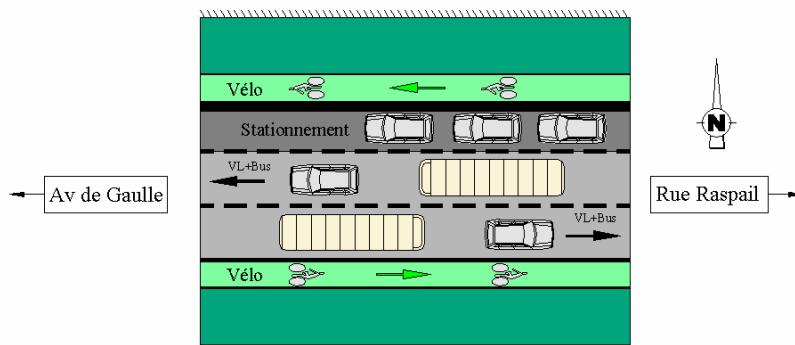
La géométrie et le fonctionnement du boulevard seraient inchangés jusqu'à la mi-année 2013, date prévisionnelle de la fin de la requalification du boulevard.

Dans sa nouvelle configuration, l'ensemble du boulevard serait composé de :

- deux trottoirs,
- deux pistes cyclables unidirectionnelles,
- un stationnement longitudinal côté nord,
- deux voies pour la circulation générale, une par sens de circulation.

49 places de stationnement seraient supprimées, mais leur suppression serait compensée par la création du parking du SERNAM d'une capacité au sol d'environ 480 places.

#### Boulevard SCALIGER

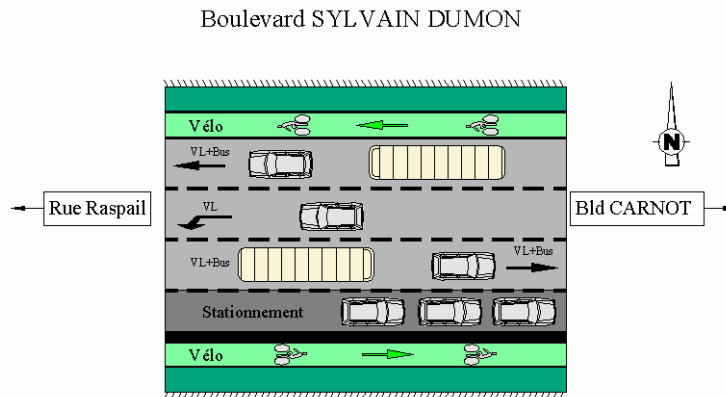


## ↳ Boulevard Sylvain Dumon entre la rue Raspail et le boulevard Carnot

La géométrie et le fonctionnement du boulevard seraient inchangés jusqu'à la mi-année 2013, date prévisionnelle de la fin de la requalification du boulevard.

Dans sa nouvelle configuration, cette partie du boulevard serait composée de :

- deux trottoirs,
- deux pistes cyclables unidirectionnelles,
- un stationnement longitudinal côté sud,
- deux voies pour la circulation générale, une par sens de circulation avec éventuellement un tourne à gauche si nécessaire.



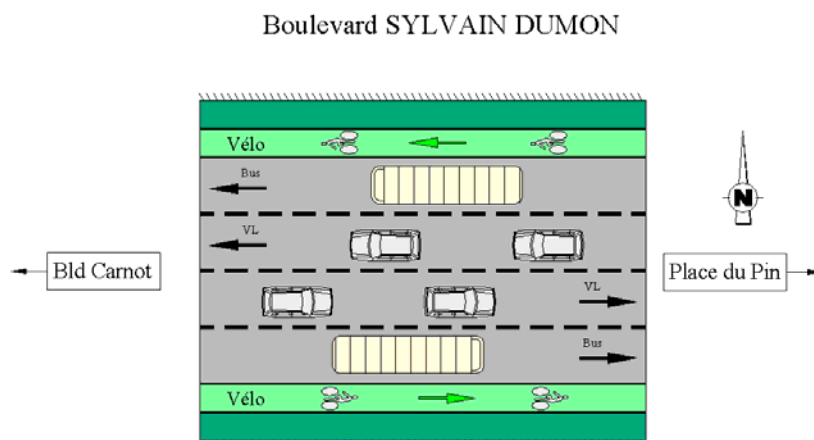
## ↳ Boulevard Sylvain Dumon entre le boulevard Carnot et la place du Pin

La géométrie et le fonctionnement du boulevard seraient inchangés jusqu'à la mi-année 2013, date prévisionnelle de la fin de la requalification du boulevard.

Dans sa nouvelle configuration, cette partie du boulevard serait composée de :

- deux trottoirs,
- deux pistes cyclables unidirectionnelles,
- deux couloirs bus, un par sens de circulation,
- deux voies pour la circulation générale, une par sens de circulation.

95 places de stationnement seraient supprimées, mais leur suppression serait compensée par la création du parking du SERNAM d'une capacité au sol d'environ 480 places.



### C. Modalités de livraison des commerces de centre-ville

Le Plan de Déplacement Urbain et la piétonisation du centre-ville exigent la réactualisation de la réglementation relative aux livraisons dans la ville, aujourd'hui difficilement applicable et inadaptée :

- tranches horaires (6h/7h30 – 9h30/11h30 – 14h30/16h30 – 19h00/22h00),
- pas d'uniformisation selon les secteurs du centre-ville,
- différenciation selon les tonnages.

Il ressort que l'expérience de la réglementation temporaire des horaires de livraison lors du marché de Noël (6h30/9h30) a bien fonctionné.

Toutefois le maintien d'un créneau horaire en fin de soirée (19h00/21h00) ne nuirait pas aux conditions de circulation et offrirait une alternative intéressante aux commerçants et entreprises.

Ainsi, il est proposé à la concertation :

- deux tranches horaires (6 h 30/9 h 30 et 19 h 00/21 h 00),
- une uniformisation de tous les secteurs du centre-ville avec création de places de livraison en nombre suffisant mais d'une utilisation banalisée en dehors des tranches horaires définies,
- d'examiner entre autres la situation particulière de la messagerie et la limite de tonnage à autoriser en centre-ville.

### D. Travaux de voirie connexes

Ils concernent :

- le carrefour Raspail / Picketty,
- le carrefour Sylvain Dumon / Carnot,
- le carrefour Scaliger / De Gaulle.

L'ensemble des ces trois carrefours devra être étudié en vue de permettre la fluidité de la circulation. Des ronds-points urbains pourront être envisagés sur chacun de ces trois sites.

### E. Calendrier de mise en œuvre

Réalisation par la CAA du carrefour Raspail / Picketty : avant janvier 2011

Mise en œuvre du nouveau plan de circulation : janvier 2011

Travaux boulevard Scaliger et S. Dumon, rue des Cornières : mi-2012/mi-2013.

## CHAPITRE III. STATIONNEMENT

Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière de stationnement (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la municipalité en la matière (II).

### I. Etat des lieux

Pour l'établissement de cet état des lieux, nous établirons un constat de la situation existante (A), avant d'examiner les besoins non satisfaits (B).

#### A. Constat

La situation actuelle du stationnement en centre-ville se caractérise par une forte demande de stationnement sur voirie, mais des parkings de centre-ville non saturés.

Entre 1965 et 1986, une politique dynamique d'offre de stationnement en centre-ville a été menée :

- ↳ 3 parkings ont été créés :
  - le marché parking d'une capacité de 561 places,
  - le parking Carnot Lafayette d'une capacité de 221 places,
  - le parking Reine Garonne d'une capacité de 240 places.
  
- ↳ Le stationnement payant sur voirie a été instauré et développé : 1330 places ont été équipées.

Dans les années 90, la Ville d'Agen était donc dotée d'une capacité de stationnement en ouvrage en centre-ville, appropriée à ses besoins et à son statut.

Dans les années 90, les deux municipalités CHOLLET se sont efforcées d'adapter l'offre de stationnement à une demande en évolution : abonnement à tarif réduit au marché parking, stationnement minute, gratuité du stationnement sur voirie de très courte durée, participation de la Ville, du concessionnaire et des commerçants pour le stationnement en ouvrage des clients du centre-ville.

Aucune initiative n'a été prise en matière de stationnement dans les années 2000.

#### 1) *Stationnement sur voirie*

##### a) *Présentation générale*

Actuellement, 1330 places de stationnement payant en surface gérées par horodateur sont à dénombrer, soit :

- 530 places en zone orange
- 800 places en zone verte

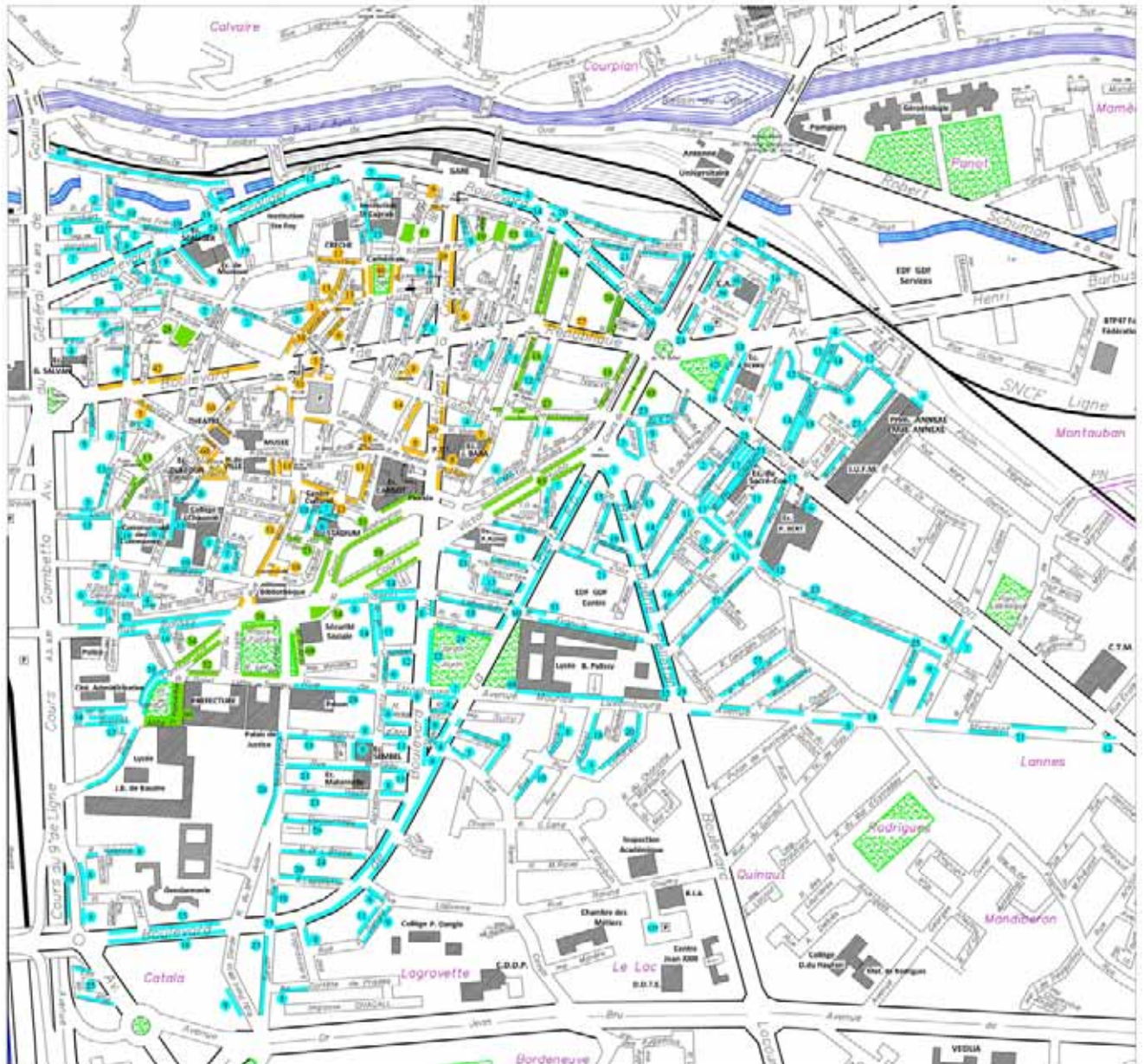
Par ailleurs, il existe :

- 106 places « arrêts minutes »
- 2759 places libres

Les tarifs sont les suivants :

Durée	Zone Orange
18 mn	0,30 €
30 mn	0,50 €
60 mn	1,00 €
90 mn	1,50 €
108 mn	1,80 €
120 mn	2,00 €

Durée	Zone Verte
30 mn	0,30 €
50 mn	0,50 €
100 mn	1,00 €
150 mn	1,50 €
180 mn	1,80 €
½ journée	2,00 €
8 heures	4,20 €
mois	30 €



Carte des différentes zones actuelles du stationnement payant (Avril 2010)

### *b) Statistiques d'exploitation*

Les statistiques indiquent un faible nombre moyen d'heures payées par place et par jour. Les résultats sont de l'ordre de :

- 2h10 en zone orange,
- 1h55 en zone verte.

Dans la pratique, nous pouvons constater que l'automobiliste qui arrive en cours de journée doit chercher sa place sur la voirie. Il existe donc une difficulté en matière de rotation des véhicules.

### *2) Stationnement en structure*

Le centre-ville comprend 3 parkings en ouvrage d'une capacité totale de 1022 places.

#### *a) Tarifs*

Les 3 parkings du centre-ville sont plus chers que la voirie :

	<b>Parkings</b>	<b>Voirie</b>
1 heure	1,10 €	1,00 €
2 heures	2,30 €	2,00 €
Mensuel	De 37,50 € (tarif de groupe au Marché) à 73 € (Carnot -Lafayette)	30 € (en zone verte)

#### *b) Taux d'occupation*

L'analyse des statistiques permet d'estimer une occupation moyenne comme suit :

- 738 abonnés, présents à 66 %, soit environ 490 places occupées à la pointe,
- 37 amodiations,
- Entre 530 000 et 600 000 heures d'occupation par la clientèle horaire, en comptant les sorties payantes et les sorties gratuites, soit entre 260 et 300 places occupées par les visiteurs,
- Soit une occupation totale moyenne de l'ordre de 800 places.

Sur l'ensemble des 3 parcs, l'exploitant annonce par ailleurs disposer en permanence d'au moins 200 places libres (sur une offre totale de 1000 places environ).

### *3) Synthèse de la situation actuelle*

Le stationnement sur voirie est proche de la saturation, notamment en zone orange, malgré la réglementation mise en place. Les recettes ne reflètent pas l'occupation constatée : tout se passe comme si les automobilistes respectaient la durée maximale de stationnement sans pour autant s'acquitter de la totalité des sommes dues. Cette situation n'est pas exceptionnelle par rapport à celle des villes comparables à la nôtre ; mais cela ne signifie pas qu'on doive s'en satisfaire.

Les parkings du centre-ville ne sont pas complets : l'exploitant cherche à rentabiliser les places restantes en proposant des promotions sur les abonnements ; le succès de l'opération est médiocre.

La voirie autour des zones payantes est quasiment saturée toute la journée et reste très occupée (à plus des trois quarts) la nuit.

#### 4) Inventaire du stationnement privé

Nous ne disposons pas d'éléments chiffrés nous permettant de connaître le nombre de places de stationnement privées en centre-ville.

Ces places de stationnement se décomposent en 4 catégories :

- les garages individuels dans l'immeuble de l'occupant,
- les boxes individuels –généralement en bande conçus pour la location,
- les garages collectifs clos et couverts,
- les parkings privés.

Le tarif mensuel moyen qui y est pratiqué s'établit, selon nos informations, autour de 50 €.



Même en l'absence d'inventaire, on peut penser que ces places de stationnement privées correspondent à une offre significative, et qu'il ne faut pas la déstabiliser par une offre municipale trop basse dans nos parkings publics et sur la voirie, qui n'aurait d'autre effet que d'y transférer les véhicules qui les utilisent aujourd'hui.

## B. Besoins non satisfaits

La notion même de besoin de stationnement est délicate à définir. Pour les résidents, la volonté même de la municipalité d'offrir aux habitants du centre-ville des conditions de confort de nature à inciter des ménages à faire le choix du centre-ville va créer un besoin de stationnement spécifique. Les garages et les parkings privés ne suffiront pas à les satisfaire ; le domaine public - parking et voirie - devra offrir des formules d'utilisation concurrentielles. Par ailleurs, un besoin de stationnement organisé va croître si nous voulons mettre fin à l'utilisation anarchique des trottoirs et des places publiques.

Pour les clients et les actifs, le problème ne doit pas être envisagé à partir du besoin de stationnement mais à partir de l'offre, c'est-à-dire de la volonté de la collectivité de favoriser les uns par rapport aux autres : pour satisfaire le besoin de stationnement des résidents et pour permettre à un nombre plus important de clients de trouver un stationnement correspondant à leur souhait, il va falloir orienter le besoin de stationnement des actifs vers des solutions qui laissent une place plus importante aux deux autres catégories d'utilisateurs ; il faudra alors offrir aux actifs la possibilité de stationner gratuitement sur les parkings périphériques et le moyen de rejoindre rapidement et gratuitement leur lieu de travail.

### **II. Les objectifs de la Municipalité**

Les objectifs de la Municipalité sont différents si l'utilisateur est résident, client du centre-ville ou actif venant travailler à Agen.

**Concernant les résidents**, il s'agit de favoriser et privilégier le stationnement au travers :

- de parkings accessibles,
- d'une offre de stationnement de proximité, en ouvrage ou sur voirie, à un tarif qui ne soit pas dissuasif pour le choix de résider en centre-ville.

**Concernant les clients**, il s'agit de leur offrir toutes les possibilités de choix pour venir faire des achats, se promener et effectuer des démarches. Cela passe par :

- un stationnement bon marché ou gratuit en périphérie du centre-ville pour un séjour de longue durée (1/2 journée),
- un stationnement en ouvrage pour des achats nécessitant un temps de stationnement de moyenne durée,
- un stationnement de proximité sur voirie offrant des places disponibles pour des achats ciblés,
- un stationnement de proximité gratuit pour des achats minute.

**Concernant les actifs travaillant en centre-ville**, il s'agit :

- de leur offrir la possibilité de stationner gratuitement sur les parkings périphériques ou avec des tarifs adaptés sur les parkings de première ceinture,
- et de leur donner le moyen de rejoindre rapidement et gratuitement leur lieu de travail.

### **III. Les grandes lignes de la politique proposée**

#### **A. Un préalable : mettre un terme rapidement aux délégations de service public actuelles**

Les délégations de service public existantes fixent les rapports contractuels avec le délégataire sur la base des conditions techniques et financières existant au moment de leur conclusion :

- 1969 pour le marché parking,
- 1973 pour le stationnement sur voirie,
- 1979 pour le parking Carnot-Lafayette,
- 1986 pour le parking Reine-Garonne.

Ces conditions ont bien entendu évolué, les ouvrages et matériels sont aujourd'hui pour l'essentiel largement amortis et la Ville doit pouvoir à moindre frais mettre fin au contrat qui se termine normalement en 2016 pour le stationnement sur voirie et en 2026 pour le stationnement en ouvrage.

Lorsque ces conventions auront été résiliées, la Ville d'Agen pourra librement mettre en place une nouvelle politique de stationnement fondée sur sa volonté politique et les besoins des différentes catégories d'usagers. Elle choisira ensuite sur la base des nouvelles conditions définies le mode de gestion approprié.

#### **B. L'amélioration de l'offre en parkings-relais gratuits**

La mise en œuvre des engagements n° 21 et 35 du projet de mandat passe par la création de deux parkings-relais au Parc des Expositions et à Donnefort et par la mise en place de navettes gratuites desservant le centre-ville à partir de ces parkings.

Ce service est amené à se développer, notamment pour donner aux actifs une alternative gratuite au stationnement à proximité du lieu de travail qui va devenir payant.

- ↪ Des parkings relais nouveaux doivent être créés : l'objectif à terme est d'offrir une possibilité de stationnement gratuit sur des parkings facilement accessibles à chaque entrée de ville. Dans un premier temps un parking-relais sera créé sur la commune du Passage à proximité du lieu dit « Demi-Lune » (au niveau du supermarché CASINO).
- ↪ Une réflexion doit être menée sur la situation du parking-relais du Parc des Expositions ; son statut (propriété municipale) et sa disponibilité l'ont rendu particulièrement adapté pour une première expérience. On peut penser aujourd'hui que sa situation, à l'écart des voiries pénétrantes, ne favorise pas une fréquentation massive.
- ↪ La liaison par la navette entre les parkings et le centre-ville peut être améliorée, notamment au niveau de sa lisibilité et de la proximité des destinations de travail.

- ↪ L'existence et la qualité de l'offre en parkings-relais sont encore largement méconnues ; la concertation menée à l'occasion de la mise en place de la nouvelle politique de stationnement doit être l'occasion de développer l'information des actifs et de leur expliquer la qualité de l'offre au moment même où le stationnement à proximité de leur lieu de travail deviendra plus onéreux et plus difficile.

### C. La création de nouveaux parkings de structure

L'engagement n°32 « 800 places de parking » à la gare et place du Pin sera tenu.

- ↪ Au niveau du **parking du Pin**, dont la création est rendue nécessaire par la construction du multiplexe et le réaménagement de la place, les besoins estimés sont de l'ordre de 230 places.

La procédure de délégation de service public est lancée.

- ↪ Au niveau du **SERNAM**, un parking de surface d'environ 480 places sera mis en fonctionnement à partir de juillet 2010. A partir de janvier 2011, ce parking permettra également la tenue du marché fermier du Pin dans des conditions de confort équivalentes à celles du marché actuel. A l'issue des travaux du multiplexe à la fin 2013, le marché sera à nouveau implanté au Pin.

Dans un second temps, la construction d'un parking en structure doit permettre, compte tenu des contraintes urbanistiques modestes du site, d'absorber une demande de stationnement évolutive.

Le dimensionnement définitif du parking sera fonction des perspectives d'évolution du quartier (création éventuelle d'une zone d'activité économique, liaison avec la gare entre la ligne TER et la gare TGV). La création d'un parking de 600 places apparaît comme une perspective raisonnable.

### D. Le réaménagement du parking du Gravier

Le secteur du Gravier est aujourd'hui la zone de stockage de véhicules la plus importante de la ville. Il est particulièrement fréquenté en semaine et correspond donc essentiellement à un stationnement d'actifs : notamment fonctionnaires de la Préfecture et de la Cité administrative, enseignants et élèves du lycée De Baudre.

Il n'est pas totalement saturé, notamment dans sa partie sud vers le Pont de Pierre, mais on peut penser que les mesures prises pour délester le centre-ville du stationnement des actifs et l'élargissement des zones payantes vont rapidement aboutir à sa saturation par les véhicules des résidents et des actifs voulant stationner gratuitement.

Si la réponse en terme de stationnement gratuit est apportée au niveau des parkings-relais on peut penser que seule l'instauration du stationnement payant peut être de nature à éviter un stationnement anarchique et une sursaturation.

### E. Le réaménagement de la place Armand FALLIERES

Afin de préserver un espace libre sur l'ensemble de notre place Armand FALLIERES, un des lieux symboliques du patrimoine agenais, nous supprimerons, avant la fin 2010, l'espace de stationnement aménagé qui défigure le site au profit d'une trentaine de véhicules.

En 2010, une étude paysagère va être lancée afin de repenser cet espace public.

### F. Une extension progressive de la zone payante sur voirie

L'extension de la zone orange (zone où le stationnement payant est le plus onéreux et limité dans le temps) à l'ensemble de la zone 30 est un élément de la politique municipale visant à repousser à la périphérie les véhicules autres que ceux des résidents et des clients du centre-ville.

A terme, cette extension entraînerait le doublement du nombre de places de cette catégorie.

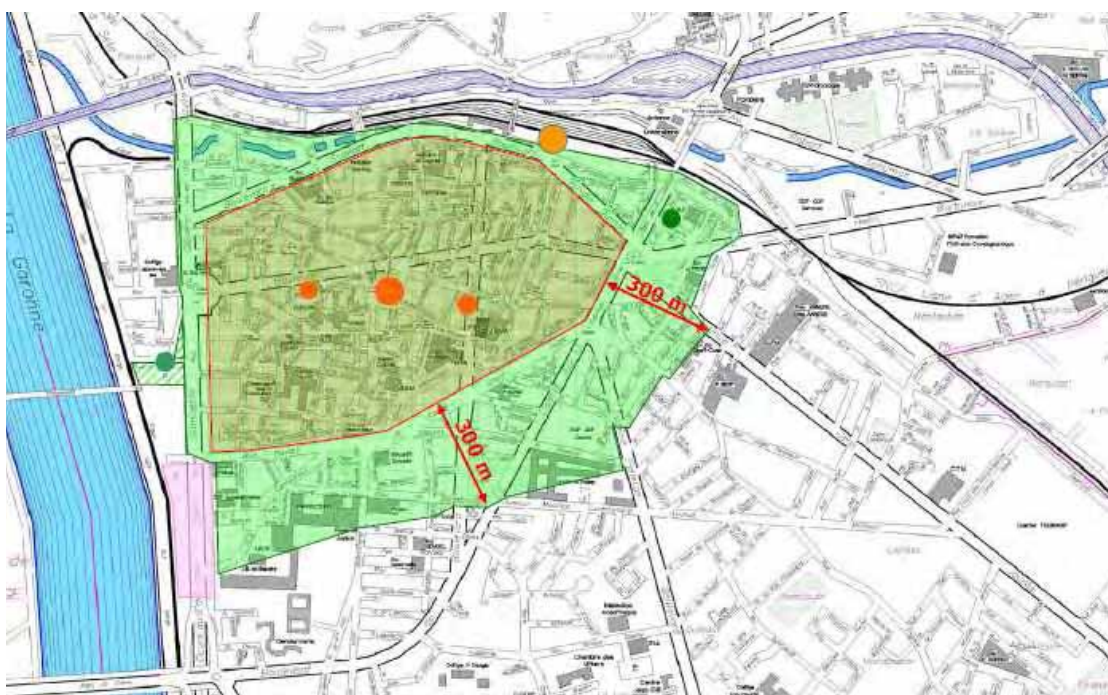
Cette mesure ne saurait donc être appliquée que progressivement et devrait être accompagnée de la mise en place d'une nouvelle politique tarifaire.

Pour amortir l'effet d'accumulation de la demande en immédiate périphérie de la zone orange, une zone verte, mettant en œuvre des tarifs moins élevés et des possibilités de stationnement de plus longue durée devra être maintenue autour de la zone orange.

L'étendue de cette zone devra être déterminée en fonction des reports liés à l'extension de la zone orange et de la fréquentation des parkings-relais.

#### 1) La proposition de zonage

La proposition de zone verte prévoit une couronne maximale de 300 mètres tout autour de la zone orange.



## 2) *L'intérêt d'une zone verte*

La proposition de zone verte a pour effet d'amortir l'accumulation de la demande en périphérie de la zone orange. Son extension nous a été formellement demandée par un certain nombre de résidents des rues concernées (exemple : rue de Strasbourg). Cet effet est permis grâce à un étalement du périmètre payant et à tarif dégressif.

Afin de ne pas pénaliser les résidents actifs, il est prévu des horaires adaptés :

- Gratuité en soirée, dès 17 h jusqu'à 9 h le lendemain,
- Gratuité le samedi,
- Gratuité en août.

### G. Une nouvelle politique tarifaire

#### 1) *Les principes directeurs*

La situation des résidents du centre-ville et celle des clients doivent être envisagées de manière distincte. Concernant le stationnement de longue durée, et notamment les actifs travaillant en centre-ville, l'avant-projet envisage de les inciter à utiliser les parkings de périphérie et les parkings de première ceinture.

##### *a) Pour les résidents*

L'application de forfaits de longue durée (trimestriel, semestriel, annuel) est sans doute la seule réponse à l'extension des zones payantes.

Pour éviter que la mise en place de ces forfaits ne provoque l'engorgement de l'hyper centre, on peut imaginer qu'en zone orange, les résidents soient systématiquement dirigés vers les 3 parkings en ouvrage existants où des places demeurent disponibles, puis vers les 2 autres parkings du Pin et du site Sernam. En dehors de cette zone, des forfaits de stationnement seraient appliqués à la voirie.

Le montant mensuel à acquitter pour bénéficier de ces forfaits est d'abord une affaire de choix politiques. Il devra toutefois prendre en compte :

- le « surloyer » imposé à des résidents du centre-ville, dont les revenus sont extrêmement hétérogènes, l'intervention d'organismes sociaux pouvant être envisagée pour les cas extrêmes, car la définition de tarifs sociaux différenciés pour le stationnement n'est pas légale.
- la nécessité de maintenir une forme de réalité économique pour ces tarifs, pour ne pas provoquer un afflux de demandes injustifiées et un tarissement de la demande dans les garages privés.
- une différenciation des tarifs nécessaire, entre les parkings et la voirie, pour prendre en compte la qualité de l'offre en parking : véhicule protégé et place de stationnement garantie.

La limitation du nombre de forfaits par foyer et le contrôle de la réalité de la résidence devront être définis avec d'autant plus de rigueur que le coût du forfait sera attrayant.

### *b) Pour les clients*

Le maintien et le développement du stationnement gratuit, sur voirie et en ouvrage, pour les « achats-minute » doivent être préconisés, même si le système actuel des « arrêts-minute », difficilement contrôlables, doit être revu.

La durée de ce stationnement gratuit devra être définie de manière à ce que l'offre soit significative. Une durée d'une demi-heure pourrait être retenue.

Il conviendra sans doute de le limiter à une utilisation quotidienne, par la délivrance d'une carte de stationnement du type de celle qui avait été offerte aux Agenais dans les années 1990, ou par un autre moyen susceptible de nous être proposé par l'utilisation de technologies plus modernes.

En toute hypothèse, il va de soi que l'absence d'acquiescement du droit de stationnement continuera à être réprimée.

Au-delà de cette durée, les tarifs du stationnement sur voirie en zone orange devraient sans doute être progressifs et rapidement dissuasifs par rapport au stationnement en ouvrage, qui est à privilégier pour un stationnement de moyenne durée.

Pour la zone verte, l'objectif recherché étant d'y éviter l'accumulation des véhicules des actifs du centre-ville, il faudra sans doute expérimenter le maintien du forfait demi-journée, pour voir s'il est suffisamment dissuasif.

Si le principe du stationnement payant était retenu à terme pour le Gravier, il conviendrait sans doute de l'exclure pour la journée du samedi, où tout doit être fait pour inciter les chalands à venir en centre-ville sans surcharger la voirie.

### *c) Pour les actifs*

La gratuité du stationnement en périphérie sera, nous l'avons vu, largement développée à la fois au niveau des sites, du rythme de circulation des navettes et de l'information donnée.

Pour les actifs souhaitant se voir offrir des possibilités de stationnement plus proches de leurs lieux de travail - notamment pour ceux qui doivent disposer de leurs véhicules pour leurs déplacements professionnels - les parkings de première ceinture - Sernam, Gravier - devront offrir des tarifs adaptés, l'objectif étant d'arriver à une occupation équilibrée.

## *2) Les propositions de tarifs*

Elles comprennent tout d'abord des propositions de tarifs sur voirie (a) et en structure (b) pour l'ensemble des usagers du service public du stationnement payant. Puis, elles prévoient des tarifs spécifiques pour les résidents des zones orange et verte (c).

a) Les propositions de tarifs sur voirie

Tarifs proposés		Orange	Verte
Périodes payantes	Matin	De 9 h à 12 h	De 9 h à 12 h
	Après-midi	De 14 h à 19 h	De 14 h à 17 h
	Jours	Du lundi au samedi	Du lundi au vendredi
	Mois	Toute l'année	Sauf août
Tarif	1 heure	1 €	0,6 €
	2 heures	3 €	1,2 €
	½ journée		2 €

b) Les propositions de tarifs en structure

Tarifs proposés	
30 minutes	Gratuit
1 heure	0,8 €
2 heures	2 €
½ journée	4 €

c) Les propositions de tarifs pour les résidents

Tarifs	Parkings (zone orange)	Voirie (zone verte)
trimestriel	60 €	-
semestriel	120 €	50 €
annuel	240 €	100 €

Cette définition d'une nouvelle politique de stationnement passe par :

- une large concertation avec l'ensemble des quartiers et des professionnels concernés,
- une négociation contractuelle avec l'actuel concessionnaire,
- la définition et la mise en œuvre du nouveau mode de gestion,
- la mise en œuvre de technologies à la fois modernes et fiables,
- des investissements lourds.

Nous envisageons donc sa mise en œuvre pour le courant de l'année 2012, après la renégociation des conditions de gestion du stationnement payant.

## CHAPITRE IV. TRANSPORTS URBAINS

Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière de transport urbain (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la municipalité en la matière (II).

### I. Etat des lieux

Pour l'établissement de cet état des lieux, nous établirons un constat de la situation existante (A), avant d'examiner les besoins non satisfaits (B).

#### A. Constat

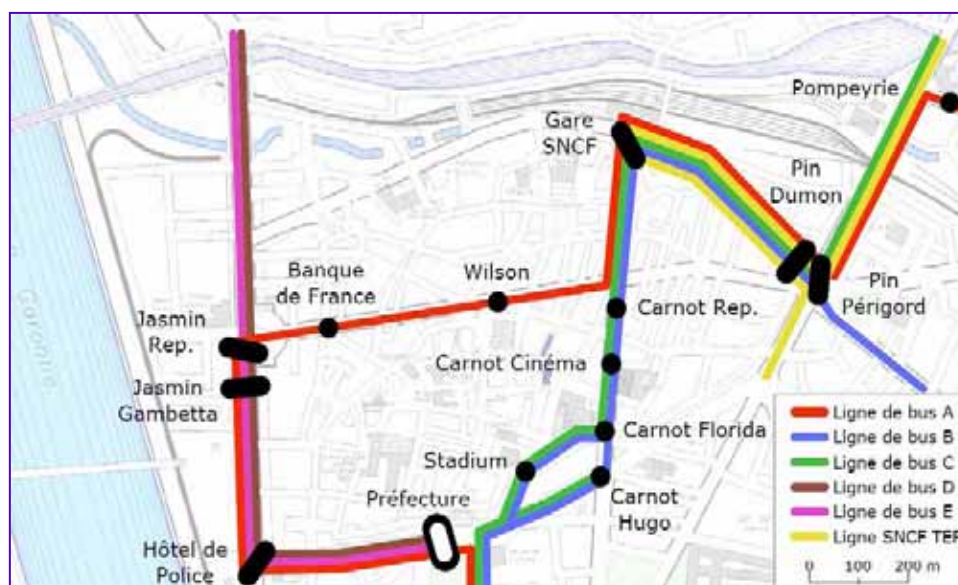
Le réseau de transports urbains, tel qu'il existe aujourd'hui, est directement issu de celui qui a été mis en place il y a une cinquantaine d'années et dont l'objectif était de satisfaire prioritairement les besoins des scolaires et des cités périphériques.

Aujourd'hui encore, la ligne A qui dessert le secteur nord-est (Montanou, Léon Blum, Donnefort, La Salève) et le sud-est (Rodrigues, Tapie-Mondésir, Barleté), représente 50% du trafic et la proportion des usagers s'établit de la manière suivante :

- Scolaires et étudiants : 60%
- Occasionnels : 25%
- Gratuit : 8%
- Abonnement tout public : 7%

Durant les dernières années, l'effort sur le circuit classique a été dirigé dans trois directions :

- l'élargissement du réseau qui a accompagné l'élargissement de la Communauté d'Agglomération, aujourd'hui autorité concédante, et la création d'équipements nouveaux. La ligne E part de ST HILAIRE DE LUSIGNAN et la ligne G amène les usagers jusqu'à ST PIERRE DE GAUBERT en passant par le centre omnisport Jacques Clouché.
- l'amélioration des fréquences, la ligne A fonctionne avec une fréquence de 20 minutes, les lignes B et C avec une fréquence de 25 à 30 minutes.
- une adaptation de la tarification



Cet effort a un effet positif sur la fréquentation qui augmente régulièrement de 5 à 6 % par an.

Depuis l'installation de notre municipalité et conformément aux engagements pris, des navettes gratuites ont été mises en place au Parc des expositions puis à Donnefort pour permettre aux usagers de stationner leurs véhicules dans des parkings gratuits aménagés et d'accéder gratuitement et confortablement au centre-ville sans avoir à se préoccuper du stationnement de leurs véhicules.

Comme dans toutes les villes où ce système a été mis en œuvre, un temps d'adaptation a été nécessaire ; nos concitoyens sont de plus en plus nombreux à y adhérer.

### B. Besoins non satisfaits

Pour que l'utilisation des transports en commun ait un caractère attractif, il convient d'accompagner l'augmentation de la fréquence par une amélioration de sa vitesse commerciale. Pour qu'un usager accepte de ne plus utiliser son véhicule personnel, il faut qu'il trouve près de chez lui et rapidement un transport en commun qui l'amène rapidement à sa destination. Nous n'atteindrons cet objectif que si les transports en commun sont dégagés du flux des véhicules particuliers.

Cette adaptation est d'autant plus nécessaire que la mise en place du Plan de Déplacement Urbain centre-ville va créer des besoins nouveaux. Pour dégager du centre-ville une partie de la circulation automobile et du stationnement des actifs, il faut offrir des modes de déplacements doux et les transports en commun répondent à cette demande.

## II. Les objectifs de la Municipalité

Le développement des transports urbains répond au triple objectif que nous nous sommes fixé pour rendre le centre-ville plus prospère :

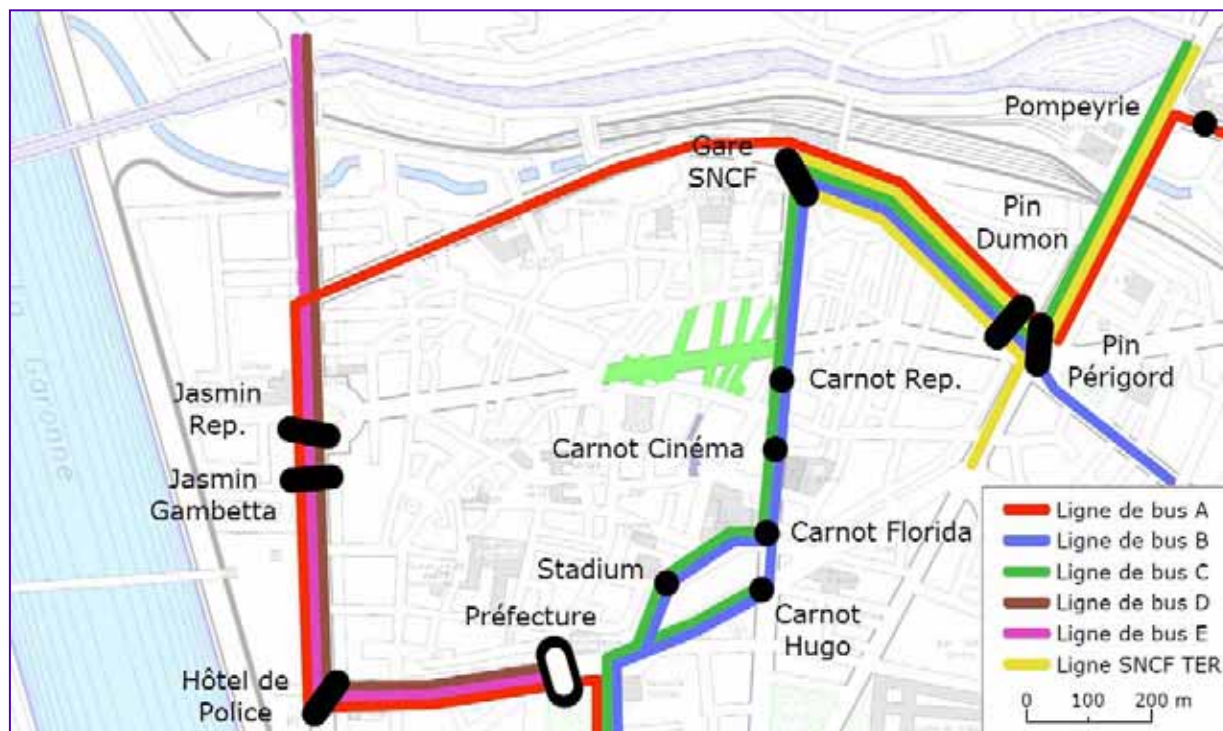
- Améliorer l'attractivité du centre-ville pour les résidents et pour les clients, en substituant à la voiture particulière, le transport en commun. Ainsi, nous améliorerons les conditions de circulation et de stationnement et notre centre-ville sera plus agréable pour y habiter et pour venir y faire ses achats.
- Améliorer l'accessibilité aussi bien pour les voitures particulières, si elles sont moins nombreuses, que pour les transports en commun, si on arrive à dégager pour eux des itinéraires en site propre.
- Engager une démarche environnementale car la substitution du transport en commun aux véhicules particuliers a un effet à moyen et long terme sur le niveau sonore dans la ville et la pollution atmosphérique.

## III. Les grandes lignes de la politique proposée

L'avant-projet porte sur la modification des lignes (A), le développement des sites propres (B), l'amélioration des fréquences (C), la recherche de nouveaux sites pour l'Agglo-Express (D), mais aussi par la création d'une navette « cœur de ville » (E).

### A. Modifications des lignes

La piétonisation du boulevard va nécessiter la modification de la ligne A. Il s'agit là d'un évènement significatif car nous l'avons vu, cette ligne A est « LA » ligne agenaise, desservant les quartiers d'habitat social du nord-est et du sud-est ainsi que plusieurs collèges et lycées : Ste Foy, Chaumié, Jasmin et St Caprais. Deux options sont envisageables. L'option du boulevard Carnot permet de conforter le rôle de cette avenue comme axe majeur des transports urbains et évite l'allongement de l'itinéraire. L'option du boulevard Scaliger permet de mieux desservir le quartier Jasmin mais elle allonge l'itinéraire et le temps de parcours.



### B. Développement des sites propres

Le boulevard Sylvain Dumon, entre la porte du Pin et la gare SNCF, et le boulevard Carnot, entre la gare SNCF et le cours Washington seront les deux axes majeurs de circulation des transports urbains. Nous affecterons donc à ces véhicules le maximum d'espace disponible en site propre en essayant de privilégier le sens de circulation le plus souvent emprunté. En sus de ces deux axes, la mise en sens unique du boulevard de la République permettra la circulation de navettes en site propre.

### C. Amélioration des fréquences

Notre réseau de transports en commun a longtemps fait l'objet de vives critiques, du fait de la fréquence très faible de ses rotations.

La situation actuelle est nettement plus favorable et tout à fait comparable à celle des villes de la strate.

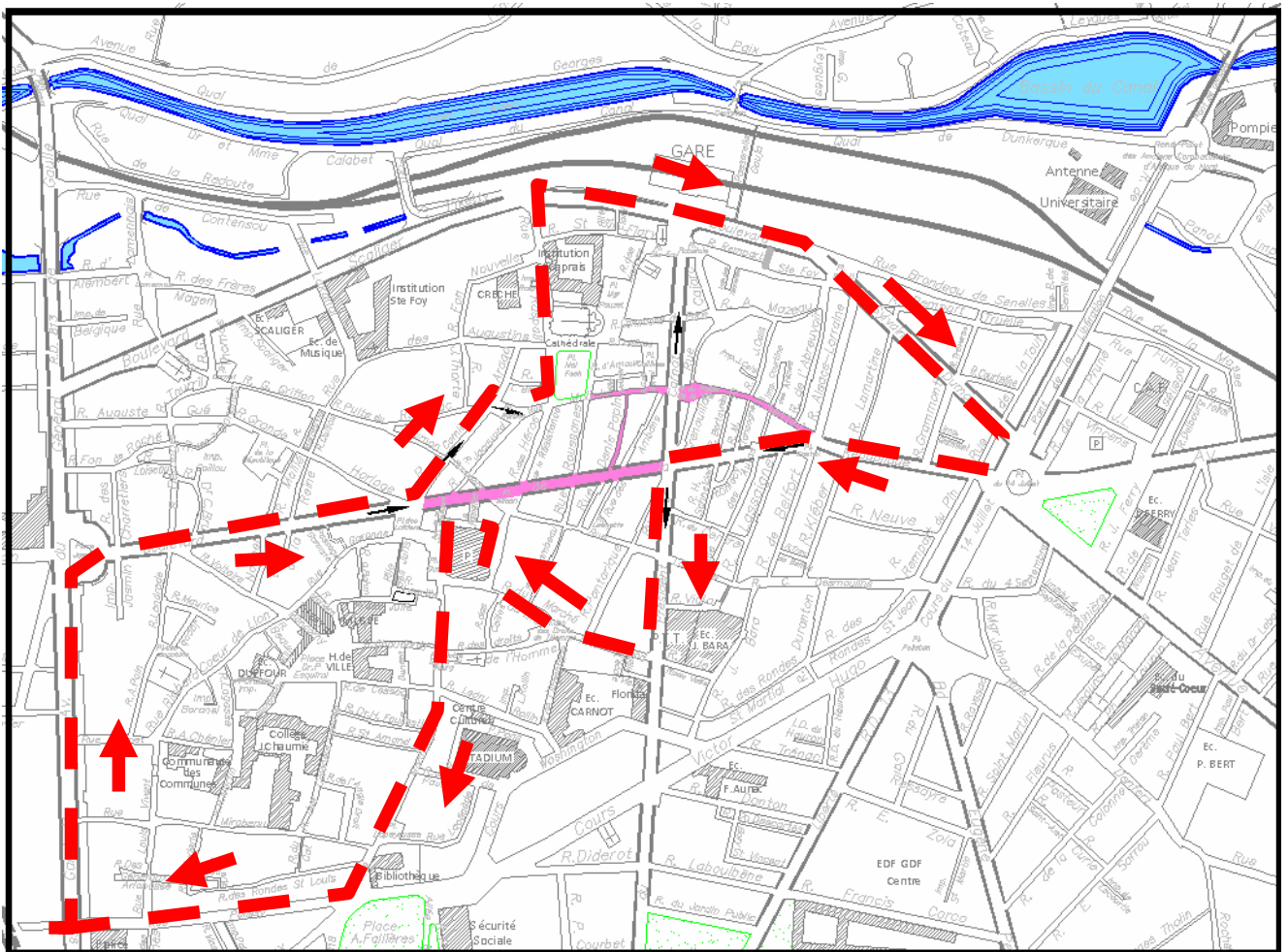
Mais si nous voulons augmenter la fréquentation, la fréquence de passage du bus est la première des améliorations à apporter, car c'est la plus immédiatement perçue par l'utilisateur.

## D. Recherche de nouveaux sites pour l'Agglo-Express

Notre objectif final, répondant à l'engagement de mandat n°21, est bien de rechercher des sites de stationnement aux principales entrées de la ville. Les entrées par le pont de Beauregard et par la route de Cahors étant aujourd'hui équipées, nous aménagerons une aire de stationnement au niveau du supermarché Casino sur la commune du Passage.

## E. Navette « cœur de ville »

Pour permettre aux clients et aussi aux actifs et aux résidents du centre-ville d'accéder au plus près de leur lieu de destination, nous proposons de mettre en place une navette centre-ville, qui, avec une fréquence très rapide (toutes les 10 minutes), desservira l'ensemble de notre hyper centre et de ses rues commerçantes depuis les 2 parkings Sernam et Gravier. L'utilisateur pourra ainsi laisser son véhicule en stationnement gratuit ou bon marché et accéder gratuitement, en toute tranquillité et sécurité, à ce « centre-ville 4 étoiles » où il pourra habiter, travailler, acheter et flâner à l'abri des dangers et des pollutions du trafic automobile.



Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière d'attractivité commerciale (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la municipalité en la matière (II).

## **CHAPITRE I. ETAT DES LIEUX**

Pour la réalisation de cet état des lieux, nous établirons un constat de la situation existante (I), avant d'examiner les besoins non satisfaits (II).

### **I. Constat**

#### **A. Une zone de chalandise importante**

A mi-chemin entre Bordeaux et Toulouse, Agen se définit comme étant la « Capitale commerciale de la Moyenne Garonne », avec une zone de chalandise qui touche aussi le Gers et le Tarn-et-Garonne. Cette zone de chalandise est comparable à celle de Périgueux, Montauban, Albi, Castres. Elle est estimée à environ 170 000 habitants pour le loisir et l'équipement de la personne.

#### **B. Un axe commercial fort : le Boul'**

Le boulevard de la République est le principal axe commercial et représente 58 % du chiffre d'affaires du centre-ville.

L'emplacement n° 1, c'est-à-dire l'emplacement de premier choix en terme de trafic marchand est constitué par le tronçon du boulevard de la République compris entre les 4 feux et l'entrée de la rue Voltaire. Ce tronçon concentre les principales locomotives (Nouvelles Galeries, Martin Delbert) et enseignes nationales (près de 70 % des enseignes du centre-ville y sont implantées).

#### **C. Une diversité commerciale menacée**

L'offre commerciale du centre-ville d'Agen est diversifiée. Tous les créneaux d'activité y sont encore représentés (alimentation, équipement de la personne, équipement de la maison, loisirs, cafés, hôtellerie, restauration, services), et dans des volumes comparables à ceux des villes de taille similaire comme Albi, Montauban, Périgueux.

Cependant, au cours de ces dernières années, de nombreux commerces de bouche (boucheries, boulangeries) ont disparu de certaines rues d'Agen. Parallèlement, des agences bancaires, des mutuelles et des agences immobilières se sont installées à des emplacements stratégiques du centre-ville, sur le boulevard Carnot et le boulevard de la République (une trentaine d'agences immobilières, une dizaine de banques et une dizaine de mutuelles ont été dénombrées).

Dans le cadre de l'engagement n° 13, le positionnement du cœur de ville d'Agen a été réaffirmé avec la priorité donnée aux secteurs du prêt-à-porter et de la culture.

#### D. Des locaux commerciaux vacants

Certaines rues adjacentes ont progressivement perdu de leur attractivité et vu disparaître leurs commerces au fur et à mesure du développement d'une périphérie commerciale et de nouveaux comportements d'achats. C'est le cas des rues Richard Cœur de Lion, Grande Horloge, Camille Desmoulins. Plusieurs motifs peuvent expliquer la vacance de ces locaux, comme la faible attractivité de leur emplacement, leur vétusté, leur surface restreinte...

Des rez-de-chaussée commerciaux ont changé de destination au bénéfice de la création de logements ou garages.

#### E. Un taux de création ou de reprise de commerces insuffisant

Le commerce de proximité tient un rôle non négligeable dans la vie économique et sociale. C'est un précieux pourvoyeur d'emplois. Il affiche une capacité à créer des emplois plus importante que la grande distribution : on trouve ainsi 3,5 à 4,3 fois plus de postes de travail dans le commerce traditionnel pour la même surface de vente. Sur le périmètre du centre-ville d'Agen, le commerce représente plus de 1000 emplois.

Ces dernières années, le centre-ville a vu l'implantation de nouveaux commerces, au niveau des Cornières, de la rue Garonne. Cependant, le nombre de fermetures et de liquidations judiciaires reste légèrement supérieur au taux de création et de reprise de commerce.

Les années à venir vont être marquées par de nombreux départs de commerçants à la retraite. L'anticipation de la transmission de ces commerces est un enjeu majeur pour éviter l'apparition de nouveaux locaux vacants.

## **II. Besoins non satisfaits**

### A. Des surfaces commerciales insuffisantes pour l'implantation d'enseignes nationales

Le centre-ville accueille de nombreuses enseignes qui témoignent de sa vitalité et de son attractivité commerciale. Des opportunités existent pour l'implantation de nouvelles enseignes pour compléter l'offre actuelle dans les secteurs de l'équipement de la personne, du loisir, de la santé-beauté et de l'alimentaire. A l'heure actuelle, il reste difficile de proposer des surfaces suffisamment grandes et en phase avec les exigences de format des concepts de ce type d'enseignes sur les emplacements n°1 actuels (tronçon central du boulevard de la République).

Pour l'instant, certaines enseignes ne s'implantent pas au niveau de villes moyennes comme Agen. Cependant, certains réseaux réfléchissent à des concepts plus petits et adaptés à des cœurs de villes moyennes, ce qui offre de nouvelles perspectives d'implantation. Il faudra être en mesure d'y répondre.

### B. Un cœur marchand polarisé sur le boulevard de la République

Le centre-ville se structure autour du boulevard de la République, percée haussmannienne. Le circuit du centre-ville consiste principalement en l'aller-retour le long de ce boulevard. L'image du centre-ville d'Agen se résume bien souvent à cet axe commercial structurant. Or, de nombreuses rues aux ambiances, décors et identités patrimoniales différentes (rue des Cornières, rue Molinier, rue Garonne, rue Emile Sentini) nécessiteraient une meilleure visibilité et une valorisation de leur cadre urbain pour accroître leur vitalité commerciale et contribuer ainsi à un développement équilibré du centre-ville.

### C. Une dynamique commerciale collective à consolider

L'UCAA, qui fédère plus d'une centaine de commerçants, est structurée mais limitée par son mode de fonctionnement reposant sur le bénévolat. Elle fédère les associations de commerçants par quartiers, associations qui sont dans certains cas en sommeil. Elle rencontre des difficultés à mobiliser les enseignes nationales qui se développent sous forme de succursales et à créer ainsi une dynamique collective complète au niveau du centre-ville.

## **CHAPITRE II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

Dans le cadre de son engagement n°15 dédié à la création d'une agence municipale du commerce, la Municipalité a souhaité impulser la création d'une structure permettant de fédérer l'ensemble des forces vives en lien avec le commerce du centre-ville. La création sous forme associative de l'Agence du Commerce Cœur d'Agen a permis de structurer ce partenariat entre le Ville d'Agen, la Communauté d'Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat, l'Office de Tourisme et l'Union des Commerçants et Artisans Agenais. Ces partenaires sont animés d'une volonté partagée de créer les conditions du développement du commerce et de l'artisanat en centre-ville, pour contribuer au rayonnement du centre-ville d'Agen, le plus grand espace commercial du département et affirmer son rayonnement commercial à l'échelle de sa zone de chalandise.

L'Agence du Commerce Cœur d'Agen a élaboré un plan d'action permettant de répondre aux principaux défis du commerce de centre-ville de demain, à savoir les enjeux du développement durable et les nouveaux modes de déplacements, l'évolution démographique avec l'ère du papy-boom, la révolution Internet avec le succès du e-commerce et le développement d'une périphérie où les mètres carrés commerciaux prolifèrent.

Cette proposition de plan d'action s'articule autour de 5 axes d'intervention :

- favoriser l'implantation de commerces et diminuer la vacance des locaux commerciaux,
- Accompagner le commerce indépendant et encourager la diversité commerciale,
- améliorer le cadre de vie commercial du centre-ville,
- développer des services à la clientèle,
- réaliser un suivi des actions.

### **CHAPITRE III. LES GRANDES LIGNES DE LA POLITIQUE PROPOSEE**

L'avant-projet de redynamisation commerciale du centre-ville présenté par la Ville d'Agen bénéficie du soutien du Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC), principal outil de la politique publique en faveur du commerce de proximité.

#### **I. Favoriser l'implantation de commerces et diminuer la vacance des locaux commerciaux**

La bonne connaissance des différentes opportunités d'installation à court et moyen terme et un bon partage de l'information entre les différents partenaires membres de l'Agence sont les facteurs clefs de succès de cette action.

Dans ce cadre, l'Agence du commerce met en place un observatoire des opportunités d'installation en partenariat avec les chambres consulaires, afin de collecter et d'analyser les données de repérage de l'immobilier potentiel et de cessions de baux commerciaux et fonds de commerce. Elle gèrera une base de données de locaux et fonds de commerce disponibles à l'intérieur du centre-ville d'Agen.

L'Agence élaborera des outils de marketing territorial permettant de présenter le potentiel de la zone de chalandise d'Agen aux investisseurs et porteurs de projets potentiels. Une action de prospection sera menée auprès des enseignes nationales pour connaître leurs stratégies d'implantation et leurs besoins en terme de surface, d'emplacement (emplacement n° 1, n° 1 bis...) et de profils de candidats recherchés. A l'image de ce qui est réalisé sur l'implantation d'enseignes en périphérie, une action de rapprochement avec des apporteurs d'affaires qui travaillent sur la prospection d'enseignes sera réalisée, afin de bénéficier de leur expertise et de leur réseau.

Afin de détecter et attirer des investisseurs et porteurs de projet, l'Agence propose l'organisation d'un forum local annuel de la franchise et du commerce de proximité, dont la communication sera largement relayée au-delà du département. L'organisation d'un concours de la création et de la reprise d'un commerce en centre-ville d'Agen, avec une dotation sous forme de soutien financier significatif, pourra compléter ce dispositif de prospection.

#### **II. Accompagner le commerce indépendant et préserver la diversité commerciale**

Certains commerces indépendants sont fragilisés face à la concurrence des enseignes nationales et à leur mode de fonctionnement (appui du réseau pour la mise en valeur de leur vitrine, la gestion du stock et la mise en place d'outils de fidélisation...).

Pour accompagner les commerces indépendants dans leur développement, l'Agence mettra en place un dispositif d'accompagnement financier des investissements de modernisation et d'accessibilité du local et de rénovation des vitrines.

L'Agence accompagnera la mise en place de chèques cadeaux centre-ville et autres outils de fidélisation de la clientèle (carte centre-ville fidélité) incitant à la consommation en centre-ville. Les chèques cadeaux seront commercialisés auprès des comités d'entreprises ouvrant droit ainsi à des exonérations de charges sociales et auprès des particuliers.

Afin d'augmenter la visibilité et la notoriété des commerces du centre-ville, l'Agence propose de développer un site web unique dédié à la promotion commerciale du centre-ville. Ce site permettra de connaître l'actualité du centre-ville marchand, les opérations de réductions offertes par les commerces, l'achat de chèques cadeaux en ligne...

L'Agence préconise l'instauration d'un périmètre de sauvegarde du commerce de proximité sur le centre-ville. Cette étape préalable va permettre à la Ville l'instauration d'un droit de préemption des baux commerciaux et fonds de commerce sur le centre-ville.

Enfin, l'Agence étudiera la possibilité d'introduire des critères de diversité commerciale dans les documents d'urbanisme, afin de limiter sur certains linéaires commerciaux l'implantation d'agences bancaires, mutuelles et d'encadrer le changement de destination de certains rez-de-chaussée commerciaux en logements ou garages.

### **III. Améliorer le cadre de vie commercial du centre-ville**

L'attractivité du centre-ville repose également sur une mise en valeur de son patrimoine et sur la qualité de ses espaces publics.

Afin de compléter la démarche de la Ville d'Agen sur l'accessibilité des commerces et l'occupation du domaine public, l'Agence propose la mise en place d'une charte de qualité urbaine. Cet outil pratique doit guider le commerçant, le franchisé ou le prestataire de services, à travers des préconisations esthétiques et techniques, sur la mise en place de son enseigne, le traitement des façades commerciales et les modalités d'occupation du domaine public (terrasses et autre mobilier commercial).

L'Agence étudiera l'installation d'un dispositif de signalétique commerciale permettant d'afficher sur des totems l'ensemble des commerces du cœur de ville, et accroître ainsi leur visibilité. Ces totems seront implantés à différents endroits stratégiques de la ville, et permettront de créer des boucles marchandes, notamment sur les rues adjacentes au boulevard de la République.

L'Agence portera son attention sur la mise en valeur de l'offre alimentaire du centre-ville, notamment au niveau du marché couvert.

L'Agence propose de promouvoir une action d'embellissement du boulevard de la République et notamment de ses entrées (place Jasmin et place du Pin).

La réalisation de travaux d'embellissement et la création de circuits commerciaux permettront de renforcer l'attractivité de certains linéaires commerciaux, d'y augmenter les flux de piétons et d'étendre ainsi la zone d'intérêt pour une implantation en emplacement n° 1 plébiscitée par les enseignes.

#### **IV. Développer des services à la clientèle**

Afin de rester compétitif face au développement du commerce de périphérie, le commerce de centre-ville doit innover et proposer des services qui correspondent aux attentes des consommateurs.

Ainsi, l'Agence propose d'accompagner une démarche collective sur l'harmonisation des horaires d'ouverture des magasins et de communiquer sur ces horaires.

L'Agence préconise d'étudier la faisabilité technique, juridique et financière de la mise en place d'une boutique de services mutualisée avec l'Office de Tourisme. Cette boutique proposerait un service de consignes, un point wifi, un service de location de parapluie/cabas, et un point relais colis permettant de récupérer les achats réalisés à distance (téléphone, Internet) dans les commerces du centre-ville.

#### **V. Réaliser un suivi des actions**

Afin d'observer et de mesurer l'impact de l'ensemble des opérations engagées pour dynamiser le commerce de centre-ville, il est nécessaire d'établir une « photographie » de l'état du commerce actuel en centre-ville et de suivre son évolution.

Dans ce cadre, l'Agence propose de réaliser une enquête sur le commerce du centre-ville avant les travaux d'aménagement du cœur de ville, et de réitérer cette enquête en respectant le même mode opératoire dans les 3 ans à venir (relevé du linéaire commercial, présence d'enseignes, diversité commerciale, locaux vacants, aspect esthétique des vitrines et façades, niveau des loyers pratiqués, satisfaction des clients, satisfaction des commerçants, flux de piétons, ...).

Pour conforter l'attractivité commerciale du centre-ville d'Agen, le centre-ville doit être un centre accessible, un centre actif, un centre visité, mais aussi un centre habité.

Les premiers consommateurs du centre-ville sont ses résidents. Le retour des habitants en centre-ville, notamment avec le réaménagement des étages au-dessus des commerces, va permettre de dynamiser le commerce de proximité et l'artisanat de bouche. La mise en place d'un programme d'amélioration de l'habitat doit permettre d'y contribuer.

Avant d'envisager les grandes lignes de la politique proposée en matière d'amélioration de l'habitat (III), nous réaliserons un état des lieux (I) et nous définirons les objectifs de la municipalité en la matière (II)

## **CHAPITRE I. ETAT DES LIEUX**

### **I. Constat**

Comme celui de la plupart des villes-centre, le parc immobilier de la ville d'Agen vieillit mal. Les municipalités de la fin du siècle dernier ont engagé une action volontariste depuis les années 1970 :

- en direction de quartiers ciblés : OPAH sur les Cornières, Agen Coeur de Lion,
- sur des thématiques : OPAH grands logements...
- par une aide aux propriétaires pour la réfection des façades dans le centre historique,
- par une action spécifique de réhabilitation des espaces publics.

La municipalité qui nous a précédé, dans le cadre de son Projet Urbain, a utilisé 4 procédures :

- une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat Renouvellement Urbain (OPAH-RU) en centre-ville,
- la définition d'un périmètre de restauration immobilière (PRI),
- la création d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP),
- une opération de résorption de l'Habitat Insalubre (RHI).

### **II. Besoins non satisfaits**

Malgré ces actions qui s'inscrivent dans la continuité d'une volonté municipale de valorisation du centre-ville à laquelle nous adhérons, il faut bien reconnaître que la situation du patrimoine immobilier de la ville reste fragile et que, notamment, nombre d'immeubles de notre cœur d'Agen restent inoccupés.

Nous pensons que leur médiocre performance énergétique est une manifestation majeure de leur vétusté et une cause importante de la désaffectation des occupants potentiels.

## **CHAPITRE II. LES OBJECTIFS DE LA MUNICIPALITE**

En choisissant d'intervenir de manière volontariste dans un programme d'amélioration de la performance énergétique des immeubles du centre-ville, quatre objectifs sont poursuivis :

- développer l'offre de logements en centre-ville,
- améliorer la qualité du patrimoine immobilier agenais,
- participer à l'effort de préservation de l'environnement,
- faire diminuer le coût du chauffage dans le budget des occupants des logements.

## **CHAPITRE III. LES GRANDES LIGNES DE LA POLITIQUE PROPOSEE**

Elles comprennent la mise en œuvre d'une OPAH (I), la mobilisation sur les immeubles du centre ville des bailleurs sociaux (II) ainsi que des opérateurs privés (III).

### **I. OPAH centre-ville**

Une opération programmée d'amélioration de l'habitat sera mise en œuvre sur l'ensemble du périmètre du centre-ville. Elle portera sur le thème des économies d'énergie.

Cette OPAH permettra aux propriétaires privés de bénéficier des subventions bonifiées de l'ANAH et de l'aide des collectivités locales.

Elle sera élaborée en concertation avec la Communauté d'Agglomération d'Agen (CAA).

### **II. Mobilisation des bailleurs sociaux**

La Ville procédera à un inventaire des friches immobilières du centre-ville. Elle le transmettra à l'ensemble des bailleurs sociaux de la région et favorisera leurs projets de réhabilitation, à l'instar de ce qui a été fait pour le « Queen's » situé boulevard Carnot.

Le régime des aides communautaires (engagement de mandat n°25) mis en place le 26 mars 2009 par la CAA aidera de manière significative ces projets.

### **III. Mobilisation des opérateurs privés pour la restauration en cœur de ville**

Le classement du centre-ville dans son intégralité en ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) permet aux propriétaires de bénéficier d'exonérations fiscales significatives en matière de réhabilitation.

Plusieurs opérations ont été réussies dans ce cadre (boulevard Carnot en face du Florida et au niveau de la place du Poids de la ville, par exemple) par des opérateurs tels la CIR ; d'autres sont en projet (au niveau des 4 boulevards par exemple). La ville encouragera tous les projets de cette nature.

## **PARTIE IV. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DE CET AVANT-PROJET MUNICIPAL**

Dans le cadre de l'élaboration de son avant-projet « Agen, cœur battant », la Municipalité entend engager une large concertation avec les Agenais. Cette concertation s'échelonne d'avril à septembre 2010 et permettra la présentation d'un projet finalisé au Conseil municipal d'octobre 2010.

### **CHAPITRE I. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION**

Cette large concertation permettra la présentation du projet « Agen, cœur de ville » finalisé à l'occasion du Conseil municipal d'octobre 2010.

En effet, un certain nombre de questions restent en suspens et méritent débat, notamment pour ce qui concerne :

- les transports doux,
- l'optimisation des navettes reliant les parkings périphériques au centre-ville et celles intérieures au cœur de ville,
- l'adéquation entre l'offre de stationnement en structure et en surface avec la demande des résidents et des usagers,
- les partis pris et choix d'aménagements de la section du boulevard de la République qui sera piétonnisée ainsi que les îlots réaménagés,
- les usages des espaces publics,
- etc.

### **CHAPITRE II. LES PARTIES PRENANTES DE LA CONCERTATION**

La concertation devra d'abord être à destination du grand public, c'est-à-dire en direction des résidents, clients et actifs qui fréquentent le centre-ville d'Agen. Chaque famille agenaise recevra un numéro spécial d'« Agen actu » lui présentant le projet, ainsi qu'un questionnaire détaillé permettant de recueillir son avis sur un ensemble d'éléments clés du projet. Toutes ces réponses seront traitées de manière systématique et constitueront un des éléments importants à prendre en compte lors de l'adoption définitive du projet municipal qui sera présenté au Conseil municipal d'octobre 2010.

La concertation devra également être menée en direction de l'ensemble des conseils de quartiers (et notamment de ceux des quartiers du centre-ville, à savoir les quartiers 1, 2, 3, 14, 15 et 16), de l'ensemble des organismes ou associations représentatifs du tissu économique et commercial agenais (notamment la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers, l'UCAA, l'Agence de Commerce, les organismes professionnels...), des sociétés savantes, des représentants des établissements scolaires concernés.

La concertation devra enfin recueillir l'avis du représentant de l'Etat et des élus du Pays de l'Agenais, de la Communauté d'Agglomération ainsi que du Conseil général.

### **CHAPITRE III. LE MODE OPERATOIRE DE LA CONCERTATION**

La Ville d'Agen souhaite ainsi mettre à disposition de toutes les parties prenantes les supports et outils qui leur permettront d'intervenir dans le débat :

- une information générale de l'avant-projet « Agen, cœur battant » tel qu'il aura été soumis au Conseil municipal du 12 avril 2010,
- des réunions de présentation et d'information régulières,
- un site Internet « interactif » dédié à l'avant-projet et à la concertation
- des documents (journaux, tracts, dépliants...) spécifiques,
- un lieu « dédié » à la présentation de l'avant-projet « Agen, cœur battant ».

La Ville d'Agen entend se faire accompagner de l'expertise d'un cabinet conseil spécialisé. Certains outils et supports pourront être amenés à évoluer.

### **CHAPITRE IV. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION**

Avril 2010:

- transmission de l'avant-projet « Agen, cœur battant » aux « corps intermédiaires »
- présentation de l'avant-projet par Monsieur le Maire sous la forme d'une vidéo sur le site Internet de la Ville d'Agen [www.agen.fr](http://www.agen.fr)
- mise en ligne sur le site Internet [www.agen.fr](http://www.agen.fr) de la délibération « Agen, cœur battant »

Mai 2010 :

- réunions publiques de présentation de l'avant-projet « Agen, cœur battant »
- lancement de l'identité visuelle « Agen, cœur battant »

Juin 2010 :

- mise en service du site dédié [www.agencecoeurbattant.fr](http://www.agencecoeurbattant.fr)
- lancement du journal « Agen, cœur battant » - Info
- ouverture du lieu dédié de présentation de l'avant-projet « Agen, cœur battant »

Juillet 2010 :

- organisation de forums de discussion et mini-sondages sur le site Internet [www.agencecoeurbattant.fr](http://www.agencecoeurbattant.fr)

Août-septembre 2010 :

- analyse et traitement de la concertation
- présentation en Bureau de l'avant-projet « Agen, cœur battant » enrichi des avancées de la concertation

Octobre 2010 :

- adoption en Conseil municipal du projet « Agen, cœur battant »

## LE CONSEIL

Ouï l'exposé qui précède et adoptant les conclusions du Rapporteur

### DELIBERE

ET PAR 27 VOIX FAVORABLES - 9 ABSTENTIONS (M. MAZIERE, M. MATEOS pouvoir de Mme EL MOUSSAOUI, Mme LAURISSERGUES pouvoir de Mme PITOUS, M. FINE, M. BEDOURET, Mme ALONSO pouvoir de M. VEYRET)

**1/- AUTORISE** le lancement de la procédure de concertation sur le projet municipal pour le centre ville « Agen, cœur battant » ;

ET PAR 32 VOIX FAVORABLES (M. MAZIERE, M. MATEOS pouvoir de Mme EL MOUSSAOUI, Mme LAURISSERGUES pouvoir de Mme PITOUS) – 4 ABSTENTIONS (M. FINE, M. BEDOURET, Mme ALONSO pouvoir de M. VEYRET)

**2/- AUTORISE** à engager les négociations préalables à la résiliation des délégations de service public avec VINCI Park ;

ET PAR 32 VOIX FAVORABLES (M. MAZIERE, M. MATEOS pouvoir de Mme EL MOUSSAOUI, Mme LAURISSERGUES pouvoir de Mme PITOUS) – 4 ABSTENTIONS (M. FINE, M. BEDOURET, Mme ALONSO pouvoir de M. VEYRET)

**3/- DEMANDE** à la Communauté d'Agglomération d'Agen d'engager dès à présent les études préalables des travaux d'aménagement du carrefour Raspail / Dumon / Picketty / Scaliger ;

Délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

**Pour le Maire d'Agen  
Député de Lot-et-Garonne**