

COMMUNE DE BRAX

Assistance à la mise en place d'une stratégie globale & Préfiguration des orientations programmées d'aménagement

PHASE 1 DIAGNOSTIC

Septembre 2023



Maîtrise d'ouvrage

Equipe





SOMMAIRE

1 - ÉTUDE URBAINE ET PAYSAGÈRE.....	3
2 - ÉTUDE AGRICOLE.....	23
3 - DIAGNOSTIC MOBILITÉS.....	35

CONTEXTE GÉOMORPHOLOGIQUE ET URBAIN

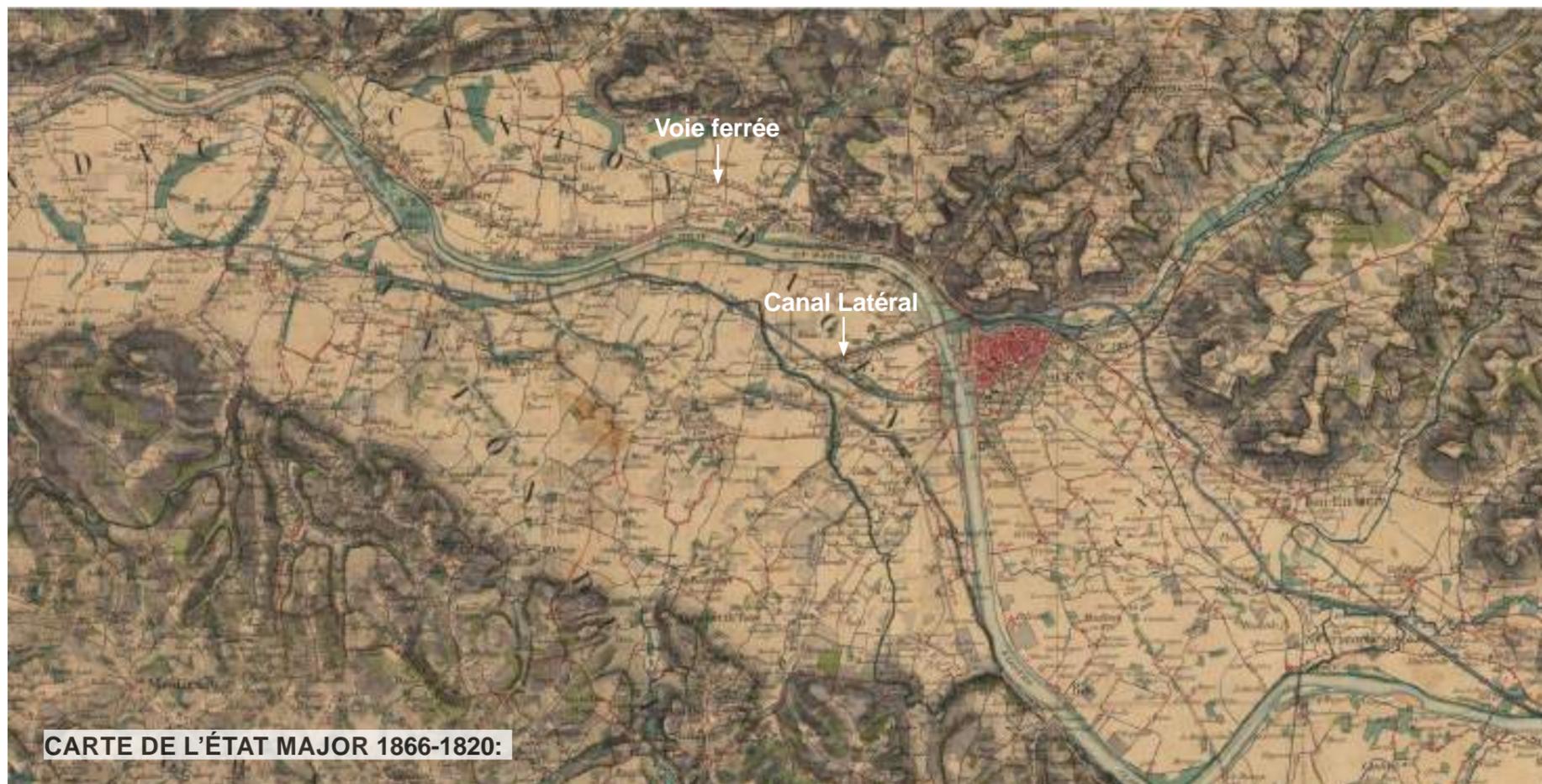
La carte d'état major montrent le développement de l'**urbanisation d'Agen rive droite de la Garonne, en pied de coteaux**, à l'endroit où le fleuve bute contre le relief.

Garonne coule Sud-Est/Nord-Ouest dans une plaine large de 4 à 6 km, bordée par des coteaux casi symétriques culminant à environ 150 m.

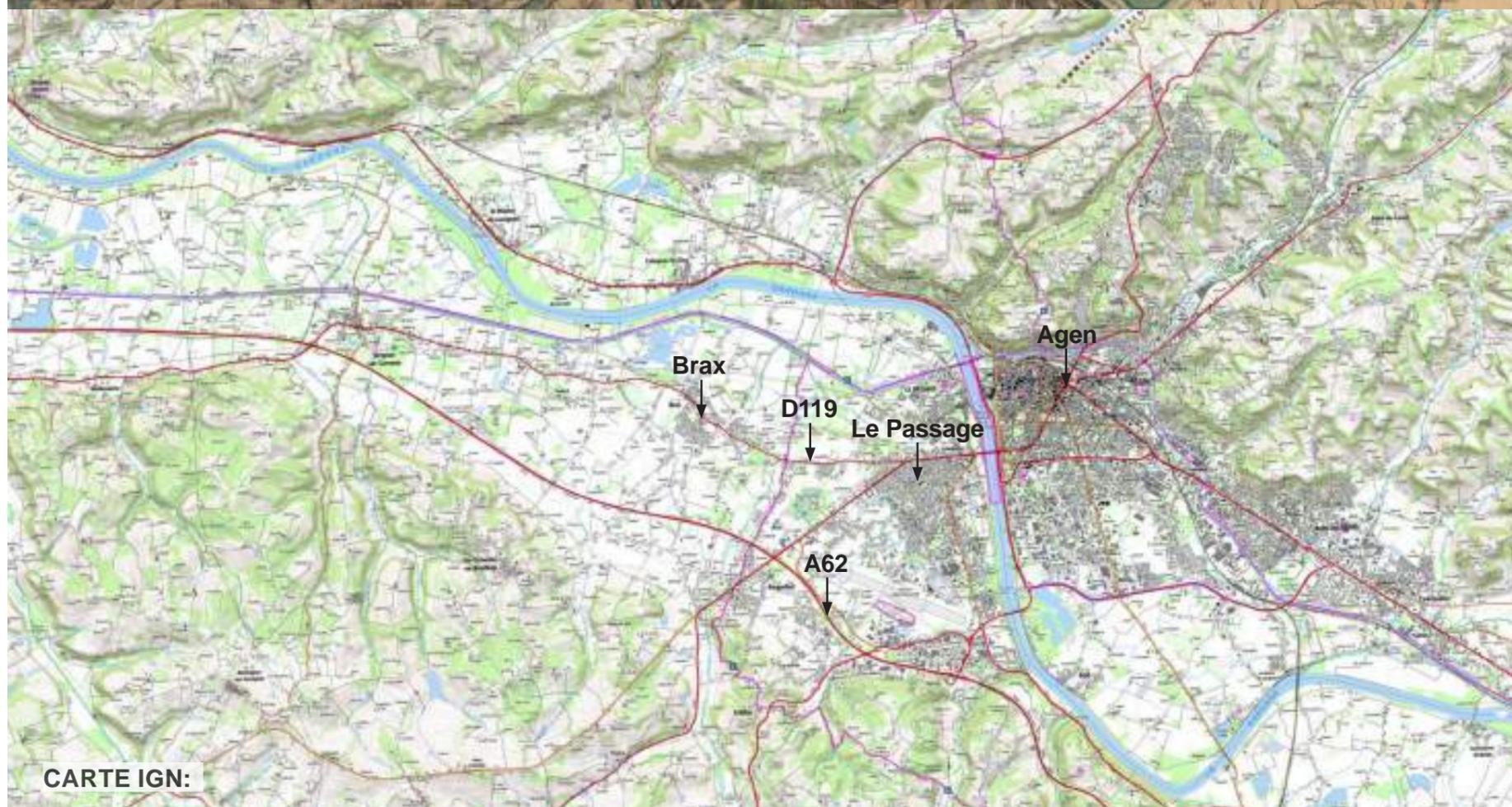
C'est dans cette épaisseur que l'on retrouve les infrastructures routières et ferroviaires dont notamment la ligne de chemin de fer au nord de la Garonne. Le Canal Latéral franchit le fleuve au niveau d'Agen et se prolonge à l'Ouest en se rapprochant de la Garonne au niveau de Brax.

La création de l'autoroute A62 rive gauche et son échangeur au niveau de la commune du Passage ont contribué au développement de l'urbanisation de ce secteur de la rive gauche.

Au 19^{ème} siècle, Brax n'est constitué que de son bourg, accroché sur la route de Feygarolles à Agen qui deviendra la D119 et de quelques fermes isolées. En ce début de 21^{ème} siècle, l'urbanisation s'est épaissie au long de la D119, et développée de façon plus sporadique le long des anciens chemins perpendiculaire à l'axe de la plaine.



CARTE DE L'ÉTAT MAJOR 1866-1820:



CARTE IGN:

LES PAYSAGES DE BRAX

Le centre bourg de Brax s'étend au long de la D119 qui circule sur la basse terrasse limitée par le talus qui descend sur la basse plaine.

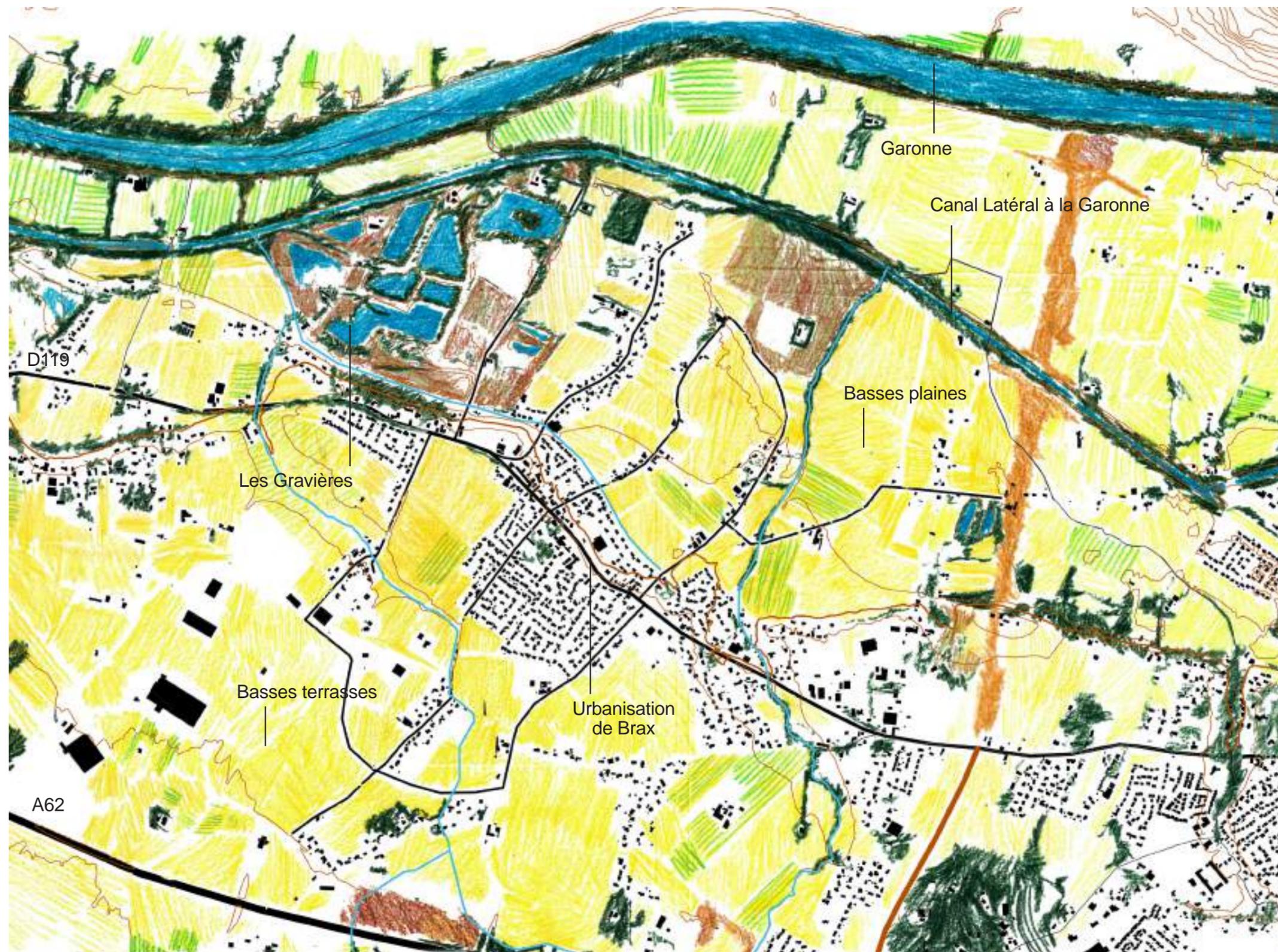
Garonne, canal et D119, circulent d'Est en Ouest, au pied du talus qui limite la terrasse, on retrouve un fossé mère. La Seyne et Le Labourdasse, coulent de sud en nord et affluent vers le canal.

La ripisylve, qui accompagne chaque cours d'eau, quelques haies et masses boisées quelques fois associées de d'anciennes fermes constituent la trame verte de la commune.

A proximité du canal à l'Ouest, un vaste site d'exploitation de granulats, en partie en activité, forment une entité particulière. Les multiples étangs et masses arborées de ce lieu représentent un intérêt important en terme de biodiversité.

Les terres agricoles occupent encore la majorité du territoire communal, avec des cultures céréalières et des vergers.

Le développement de l'urbanisation s'est poursuivi via l'implantation de petits hameaux sur des chemins secondaires perpendiculaires à la D119, mais aussi sous forme de lotissements plus importants comme on peut le constater au sud sur les basses terrasses ou l'on trouve encore d'anciennes fermes. Des zones d'activités économiques et industrielles plus récentes apparaissent également au limites Est et Sud du territoire communal.



Arboriculture

Espaces boisés

Parcelles agricoles

Zones urbanisées

Réseaux hydrographique

EN 60 ANS, UN PAYSAGE MARQUÉ PAR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LE REMEMBREMENT AGRICOLE

L'analyse comparative des photographies aériennes de 1960 à nos jours montre un contraste très lisible de la composition urbaine et paysagère de Brax.

Dans les années 60, on observe l'ancrage du village, de l'Église et de la Maire depuis la D119. L'ensemble des habitations adoptent une implantation linéaire le long de cet axe. On distingue toutefois quelques fermes et hameaux d'habitations sur les axes secondaires. Le motif de l'agriculture avant remembrement est très lisible avec la multitude de petites parcelles qui compose les alentours du village.

De nos jours, on constate l'épaississement partiel de l'urbanisation aux abords de la D119 et des chemins secondaires comme le chemin de Lestagne par exemple. Cette densification s'observe notamment au Sud avec les lotissements qui se sont construits entre les avenues de la Rose et de Gascogne mais également au Sud-Ouest et à l'Est avec l'implantation de zone d'activités et d'industries.



ENTITÉS PAYSAGÈRES STRUCTURANTES



4 Plaines basses cultivées



2 Centre historique



5 Lotissements pavillonnaires



1 Les gravières



3 Terrasses basses - Plaines industrialisées



6 Terrasses basses - Anciennes fermes - Arboriculture

OUVERTURES SUR LE PAYSAGE



Perception depuis le point haut du parking du cimetière



Localisation des points de vue



Perception depuis la D119 et le centre commercial

Les coteaux Nord et Sud sont omniprésents dans le paysage depuis le centre bourg. Leur perception est facilitée par l'implantation du village en hauteur sur le talus.

L'horizon est suffisamment ouvert sur les coteaux qui accompagnent notre regard en permanence et ce tout du long de la traversée du bourg.

ÉVOLUTION DE BRAX

Diachronie photographique



1960+



1980+



1999



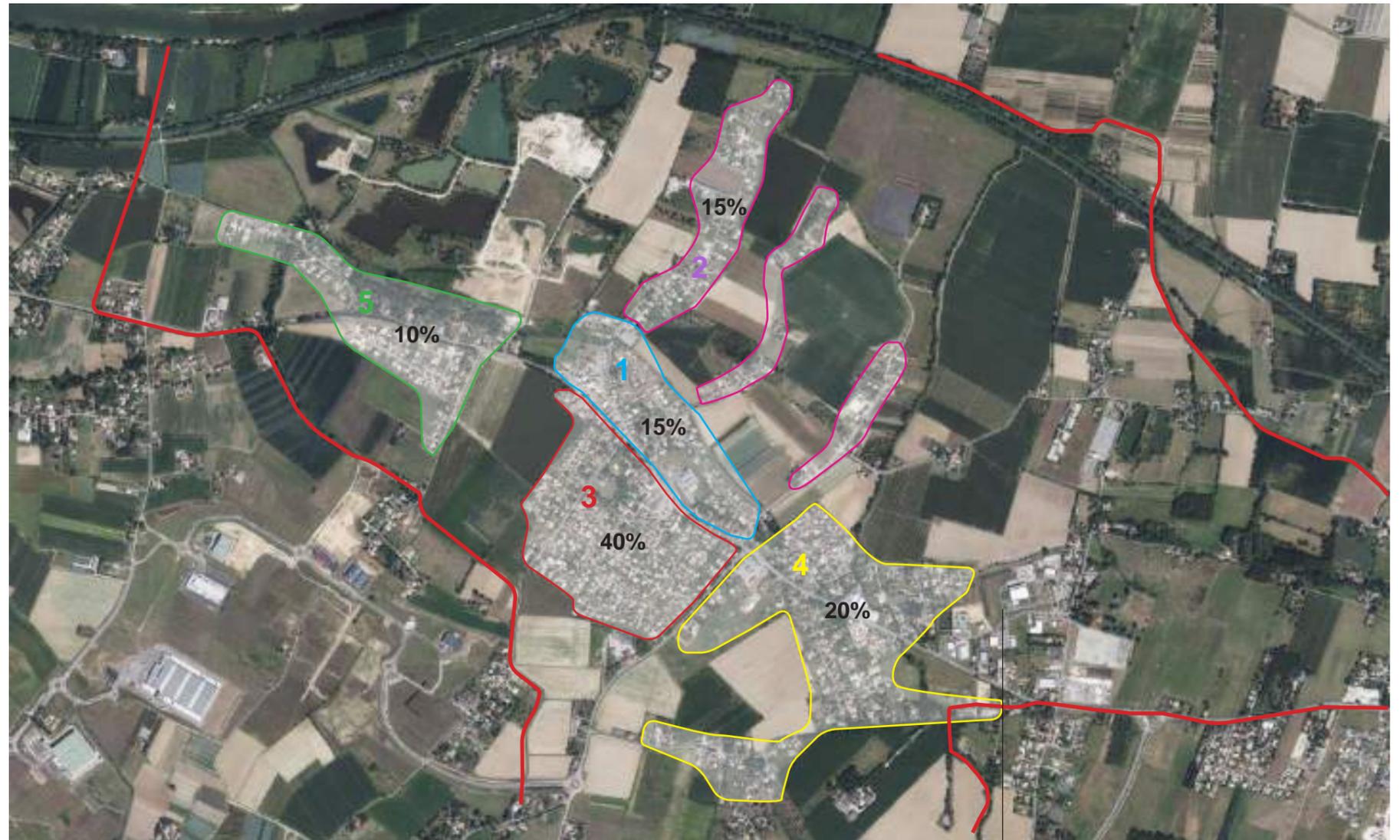
2023

HABITAT

On peut décomposer les secteurs d'habitat de Brax en quelques entités qui se distinguent par leur ancienneté et leur implantation dans le tissu communal mais dont la densité est relativement homogène. Ils sont composés en très grande majorité par des maisons individuelles en RDC, quelques fois R+1 partiel, construite au centre de parcelle.

1- Habitations du centre bourg

En 1960, le centre bourg comptait moins de 15 habitations, auxquelles se sont ajoutées ou substituées les maisons individuelles en milieu de parcelle de la fin du XX^{ème} siècle, en partie sous la forme de petits lotissements successifs. Les parcelles dépassent rarement les 1000 m².



Estimation de la répartition du nombre d'habitants: environ 55% des habitants de Brax habitent dans la zone du centre bourg et des lotissements Sud

ZA Terrasse Garonne

2- Habitations longeant les chemins de la basse plaine

Les chemins de Lestagne, de Lachapelle et du Rieumort desservent également des maisons individuelles, plus bas dans la basse plaine. Construites dans le courant des années 60 jusque dans les années 80 ces habitations sont assez grandes et sont installées sur des terrains plus grands, facilitant le développement de plantations arborées. Ces habitations se concentrent le long des chemins tout en gardant une faible densité.



HABITAT

3- Lotissements sud

Le quartier situé au sud de la D119 entre la rue des Mimosas et l'avenue de Gascogne accueillent environ 40% des habitants de Brax. On y retrouve principalement des maisons en rez-de-chaussée entourées d'un jardin, sur des parcelles de 500 à 1000 m². L'accumulation rapide de plusieurs de lotissements réalisés au coup par coup, a abouti à un vaste quartier sans hiérarchie de voirie, ni espaces publics, ce qui limite la capacité de densification de ce secteur.



4- Quartiers d'habitations entrée Est

Plus à l'est, le développement urbain plus sporadique le long des chemins du Pintre, Commargue et Pont de la Salle, associés au micro relief ont contribué à un quartier moins dense, plus arboré, aux typologies architecturales plus diverses, à l'exception du petit lotissement de la rue des Tamaris.



5- Lotissements récents entrée Ouest

L'entrée Ouest est marquée par un lotissement récent, rue des Fougères, l'urbanisation au fil du chemin de Fonfrède et la très récente opération de logement social, plus dense sous la forme de maison de ville, est accolée au centre historique.



Maison de ville - Logement social

Données INSEE de 2020:

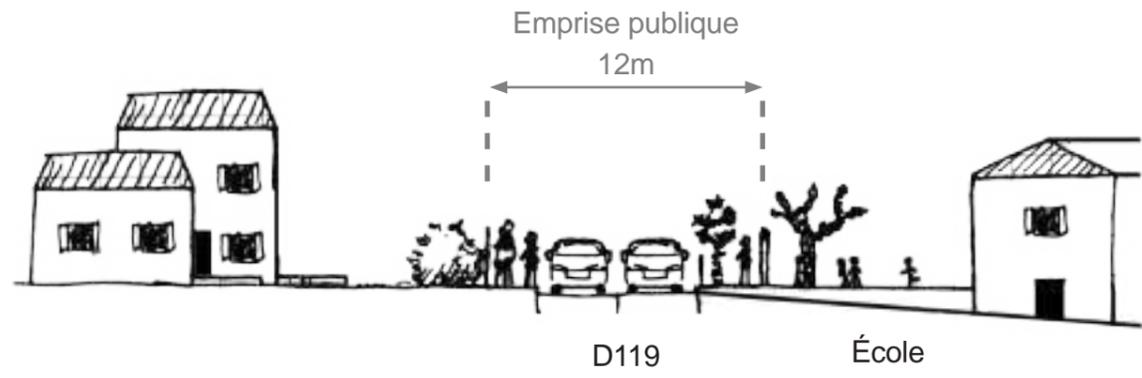
- Les maisons individuelles représentent **97%** des habitations à Brax contre **3%** d'habitations en appartements.
- **56.1%** des ménages ont plus de **10 ans d'ancienneté** à Brax.
- Le nombre moyen d'occupants dans une résidence principale est passé de **3.9** en 1968 à **2.39**.

LE BOURG

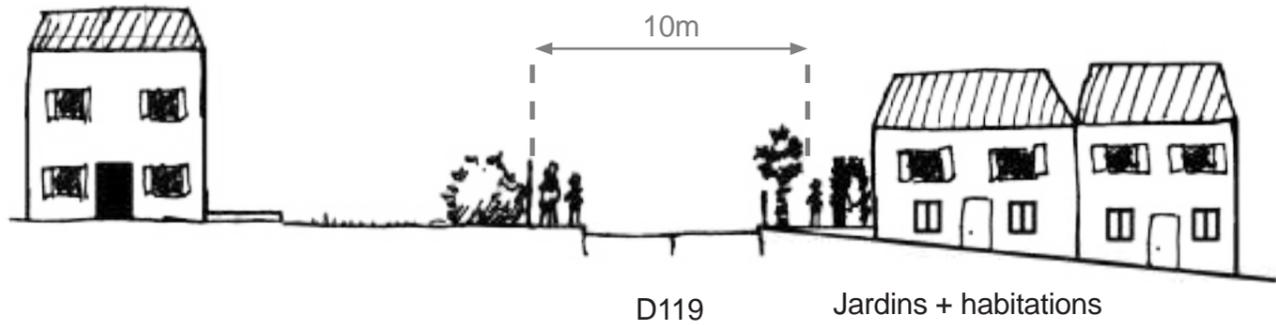


LES CONTINUITÉS PUBLIQUES ET LA TRAVERSÉE DU BOURG

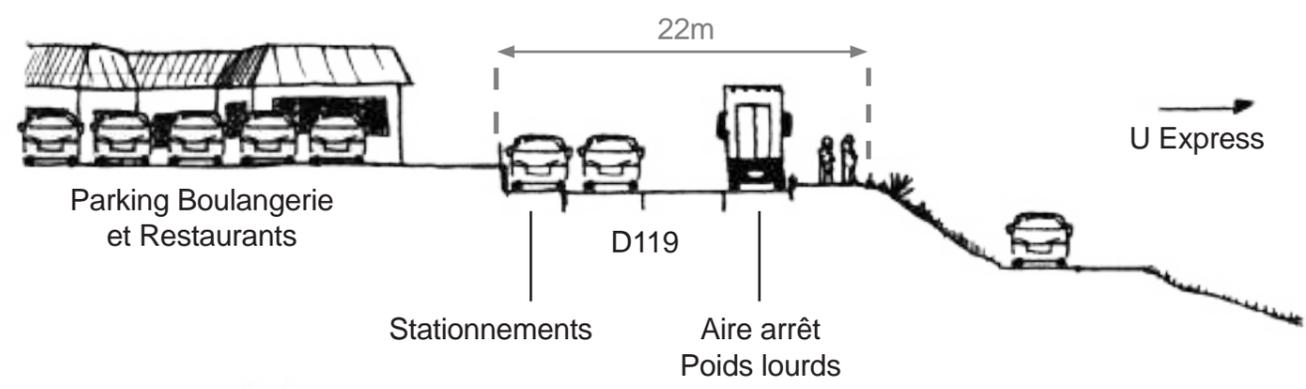
Séquence 3:
Centre bourg historique



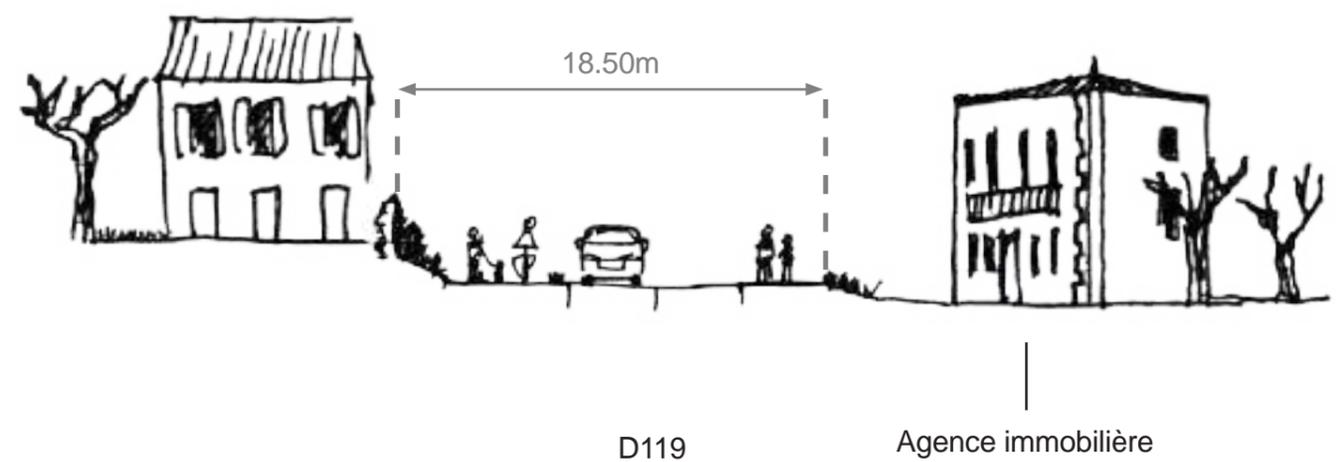
Séquence 3:
Centre bourg historique



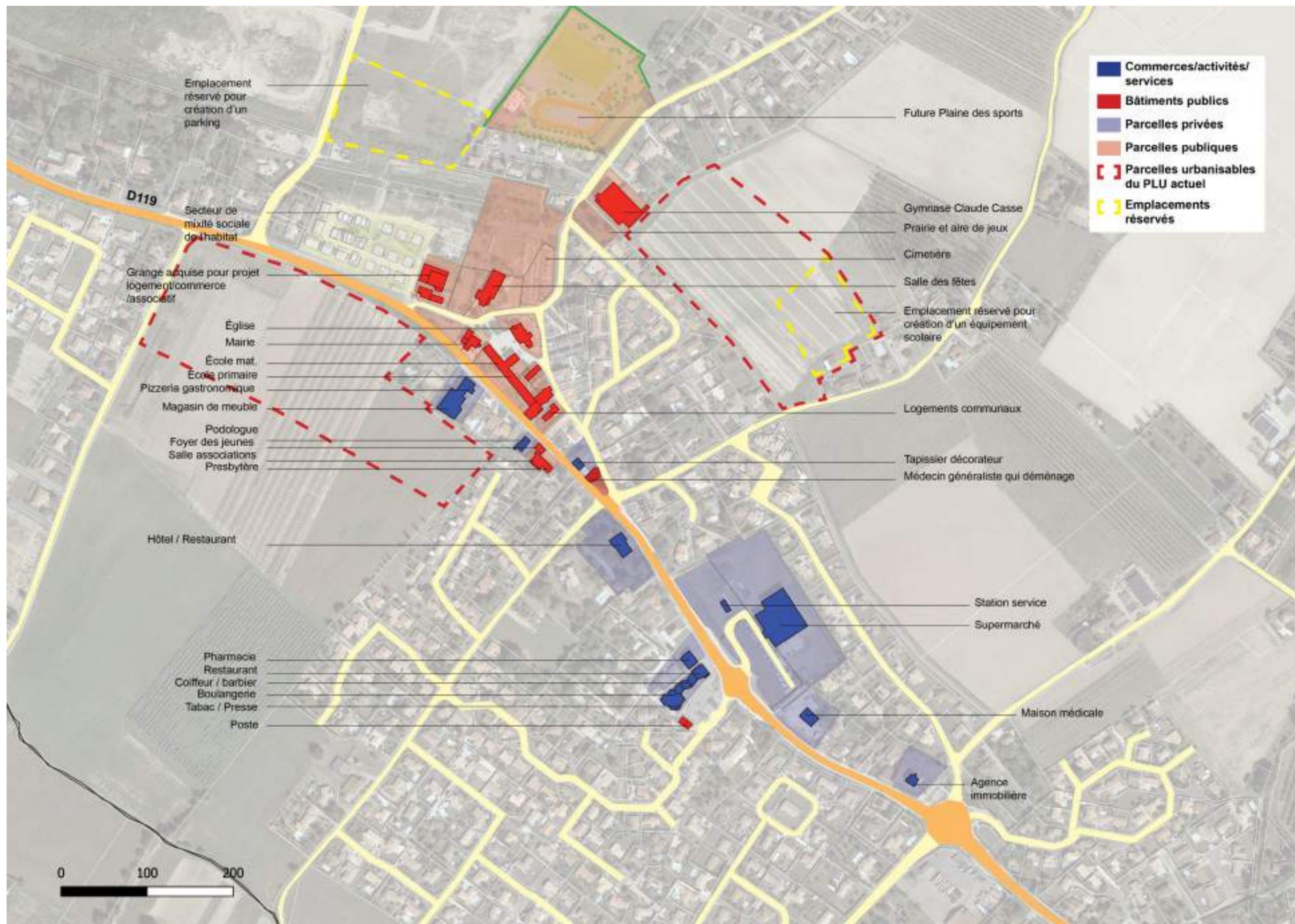
Séquence 2:
Commerces
Rupture des continuités
bâtie et végétale
Perte des liens avec le
centre bourg



Séquence 1:
Entrée du bourg



COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS



Équipements publics et privés du centre ville de Brax

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUX EXISTANTS



3 École

7 classes - 4 élémentaires / 3 maternelles / 154 élèves / 1 salle de classe non utilisée

Sont inclus dans l'enceinte de l'école, 1 salle pour l'association de danse en demi sous-sol, 1 logement de fonction dans le bâtiment au centre de la cour nord, 1 bâtiment en RDC cour nord occupé par le CLAE



7 Maison des jeunes

100m² - Potentiel de relocalisation, potentielle reconversion en commerce ou logement

8 Salle associative

150m² - Potentiel de relocalisation, potentielle reconversion en commerce ou logement

9 Presbytère

10 Gymnase Claude CASSE

1840 m²

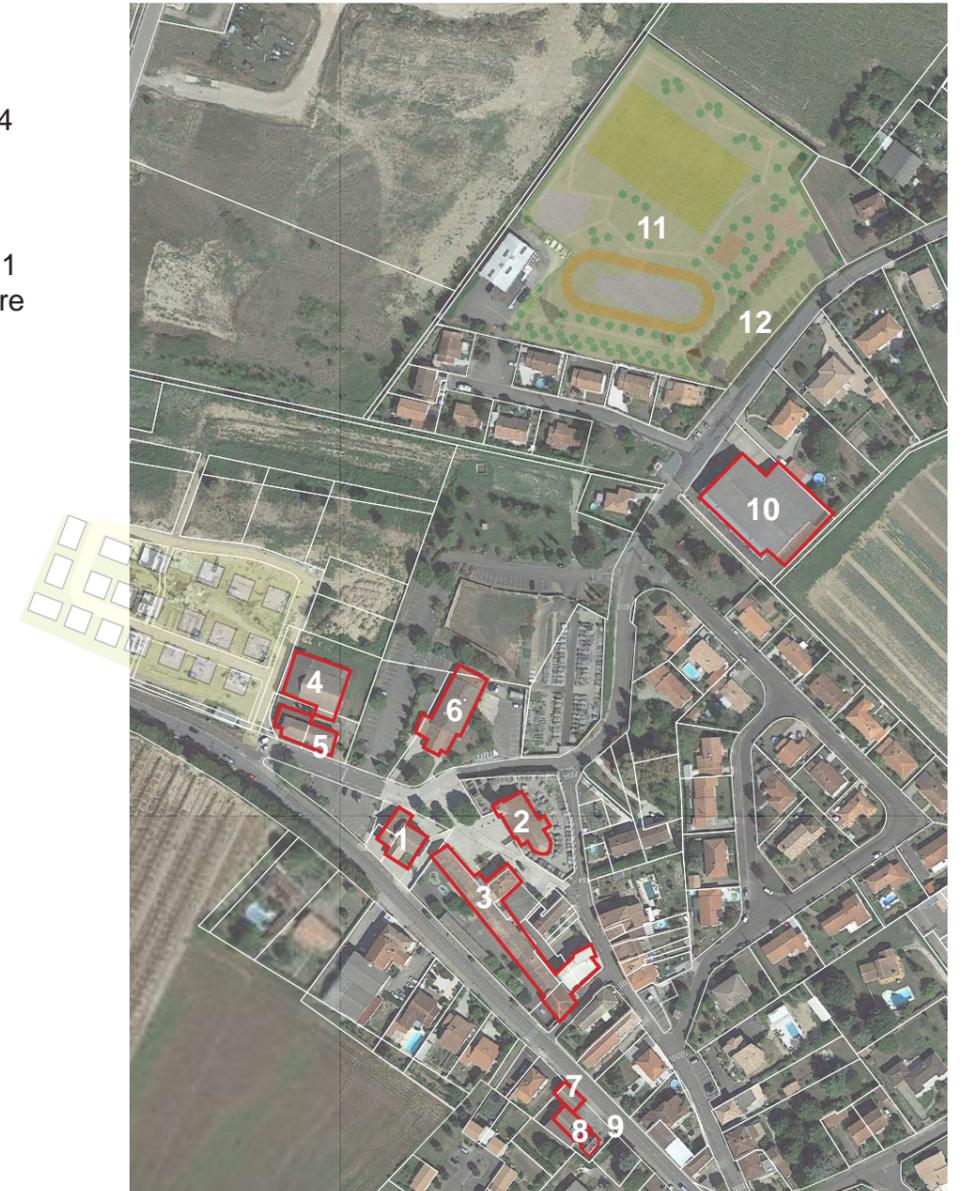
6 Salle des fêtes

715 m²

1 Mairie

315 m²

2 Eglise



ÉQUIPEMENTS COMMUNAUX POTENTIELS / EN PROJET



4 Grange acquise

730m² - Potentielle relocalisation d'équipements / associations

5 Bâtiments

730m² - Potentiel projet de commerce ou de logement

11 Projet de la Plaine des Sports

1.5 ha

12 Salle CLAE

ÉQUIPEMENTS RIVE GAUCHE / CE QUE DIT L'ÉTUDE RIVE GAUCHE

- Projet de crèche à Roquefort :
800 m² - 32 berceaux + RAM LAEP 20 enfants

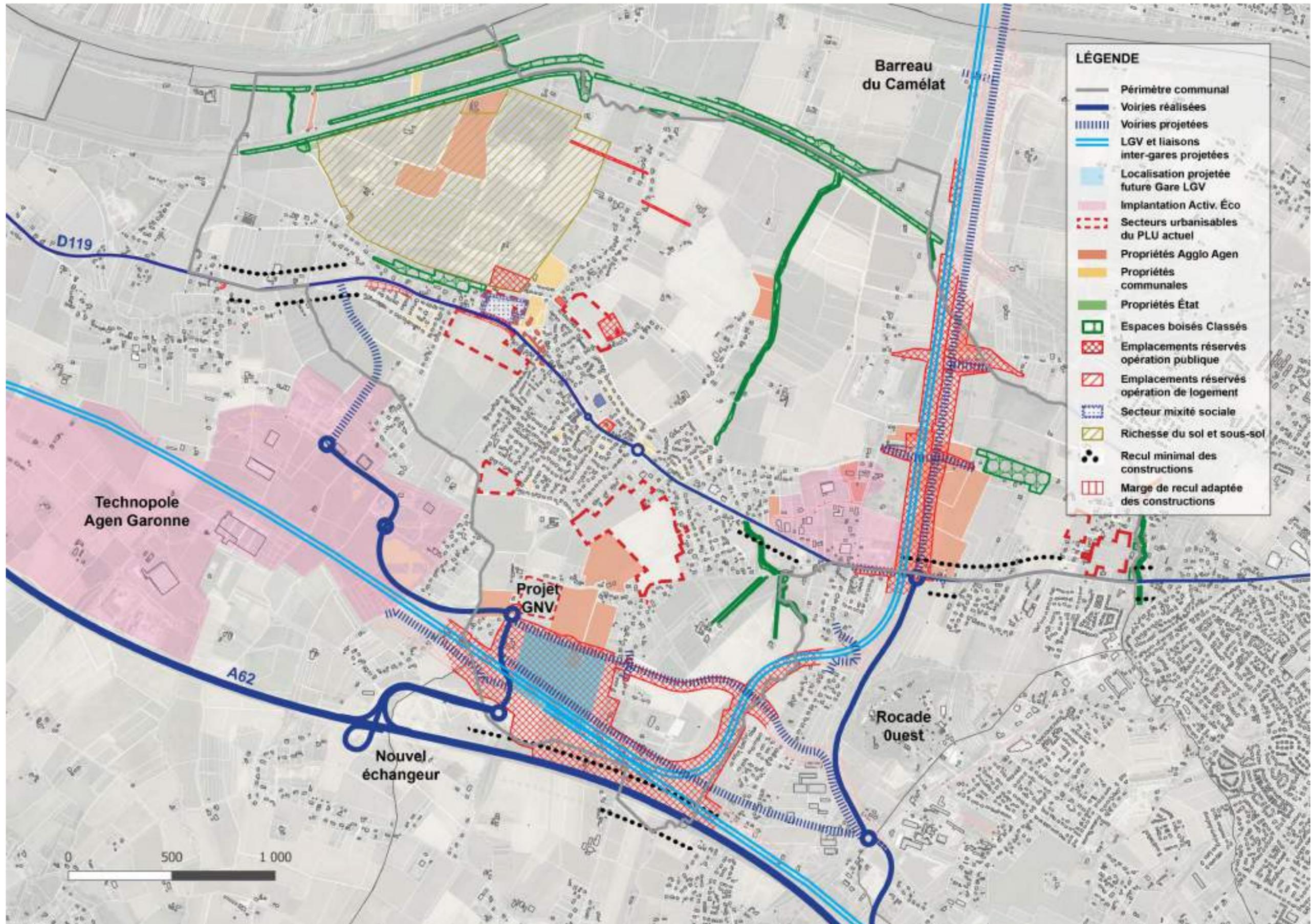
- Équipements scolaires, extrait Étude urbaine rive gauche Agglomération d'Agen - Citadia - Décembre 2022

[L'offre secondaire ne se base que sur le Collège Théophile de Viau présent au Passage. Les élèves doivent soit aller dans ce collège, soit rejoindre ceux présents sur Agen ou hors de l'agglomération (collège de Port-Sainte-Marie ou de Lavardac pour les communes rurales à l'ouest).

Il n'existe aucun établissement scolaire au-delà du collège: la formation post-collège [(lycée à études sup.)] se fait à Agen. La faiblesse de ce taux d'équipements scolaires interroge face à la croissance démographique du territoire. Les écoles présentes à Brax et Estillac sont déjà en tension. Cela représente un véritable danger dans les parcours scolaires et pour l'attractivité générale des différentes communes.]

- Equipements culturels
l'étude rive gauche met en avant la faiblesse de l'offre culturelle rive gauche (médiathèque, salle de spectacle...)

PROJETS EN COURS ET DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES



SITUATION ACTUELLE DE BRAX:

2147 Habitants



HORIZON 2035
Estimation au fil de l'eau d'après les tendances 2013/2018

2315 Habitants

Logement:
932 logements en 2020
(4.8% logements vacants)
(env. 2.4% taux d'occupation des logements)

Potentiel de logement dans les secteurs ouverts à l'urbanisation dans le PLUi actuel (OAP):
+ env. 230 logements
=
+ env. 560 habitants selon taux d'occupation actuel des logements

HORIZON 2035
Si secteurs ouverts à l'urbanisation dans le PLUi actuel entièrement urbanisés

2707 Habitants

 Sans compter le potentiel de densification des quartiers déjà urbanisés

QUELS ENJEUX POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE BRAX?



1- Renforcer le centre historique

- jusqu'au gymnase
- travailler les liaisons avec le centre commercial

2- Contenir le développement démographique

3- Affirmer les limites du bourg

- coupure urbaine entre le bourg et la gare ?

COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION DU 14 SEPTEMBRE 2023

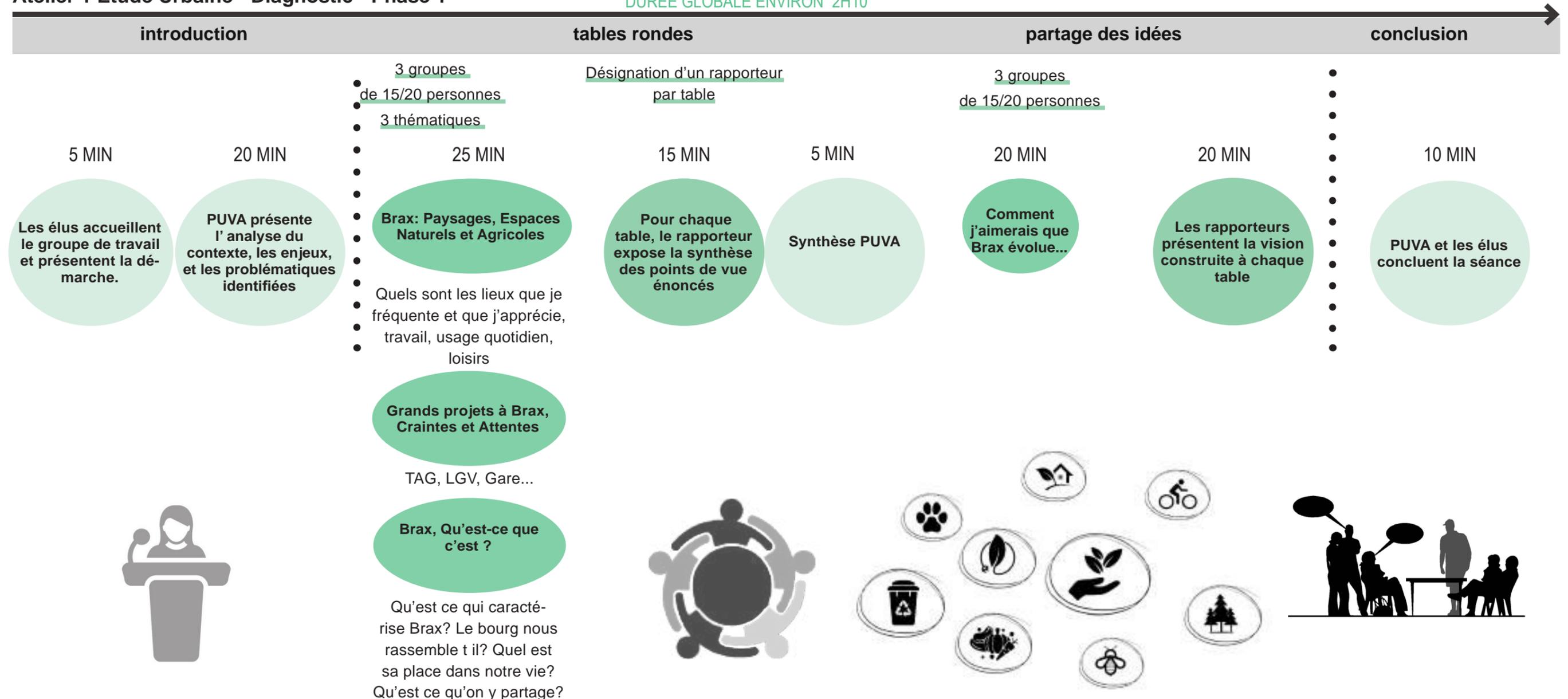
INTRODUCTION À LA CONCERTATION

Le 14 septembre 2023, la Mairie de Brax et l'Agence «Pour une ville Aimable» ont organisé une première réunion de concertation auprès des habitants dans le cadre de l'Étude Urbaine menée sur la commune.
Une quarantaine de personnes étaient présentes parmi la soixantaine d'habitants volontairement conviés à participer à la concertation par la commune au préalable.

La soirée s'est déroulée sur ce principe:

Atelier 1 Étude Urbaine - Diagnostic - Phase 1

DURÉE GLOBALE ENVIRON 2H10



COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION DU 14 SEPTEMBRE 2023

INTRODUCTION À LA CONCERTATION

Les membres de la mairie et PUVA ont accueilli les habitants afin de débiter la présentation de la réunion.

M. Joël PONSOLE, Maire de la commune, a introduit cette présentation auprès des habitants en indiquant l'intérêt pour la ville de Brax de réaliser cette concertation. Laurence BORREDON et Nicolas PALLET de l'Agence «Pour une ville Aimable» ont commencé par présenter une synthèse du diagnostic réalisé dans le but d'exposer le contexte actuel de la commune de Brax face aux enjeux urbains auxquels elle est confrontée aujourd'hui.



Introduction de la concertation et présentation de la synthèse par PUVA

A la fin de la présentation, les habitants ont été invités à participer à un temps d'échange qui se déroulera en 2 temps.

TEMPS 1: ATELIERS THÉMATIQUES

1- Brax: Paysages, Espaces Naturels et Agricoles

(quels sont les lieux que je fréquente et que j'apprécie, travail, usage quotidien, loisirs...)

2- Grands projets à Brax: Craintes et Attentes

(TAG, LGV, Gares...)

3- Brax, Qu'est-ce que c'est ?

(Qu'est-ce qui caractérise Brax, le bourg nous rassemble-t-il ? Quel est sa place dans votre vie ?, Qu'est-ce qu'on y partage ?)

TEMPS 2: COMMENT J'AIMERAIS QUE BRAX ÉVOLUE ?

Qu'est-ce que je veux pour le Brax de demain ?



Notes et remarques des habitants lors des ateliers thématiques

Pour chacun des ateliers, des groupes de 10 à 20 personnes ont été constitués autour de chaque table. Des post-it et des feutres étaient mis à disposition afin que chacun puisse interagir, marquer des remarques, des ressentis, et des questionnements sur les cartes exposées.

Les habitants disposaient d'une vingtaine de minutes pour le premier exercice. Chaque groupe désignait ensuite un rapporteur qui venait exposer la synthèse des réflexions aux autres groupes en accrochant sa carte aux yeux de tous.

Les intervenants de «Pour une ville Aimable» coordonnaient les échanges et les temps de paroles et prenaient note des remarques et des réactions aux sujets présentés.

L'Agence «Pour une ville Aimable» a clôturé ce premier temps d'échange en synthétisant l'ensemble des remarques partagées sur les 3 thèmes.

Suite à ce premier travail collectif, les habitants ont été de nouveau sollicités à reproduire l'exercice avec une approche plus créative sur la thématique:

- Comment j'aimerais que Brax évolue ?

Les groupes disposaient de nouveau de 20 minutes de réflexions et d'échanges pour illustrer leurs besoins, envies, rêves. Comme pour le premier temps, les rapporteurs venaient ensuite afficher et présenter les résultats de leurs réflexions.

COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION DU 14 SEPTEMBRE 2023

SYNTHÈSE DU TEMPS 1: ATELIERS THÉMATIQUES

BRAX: PAYSAGES, ESPACES NATURELS ET AGRICOLES (QUELS SONT LES LIEUX QUE JE FRÉQUENTE ET QUE J'APPRECIE, TRAVAIL, USAGE QUOTIDIEN, LOISIRS...)



Temps d'exposition et d'échanges sur les thèmes entre les habitants

Paroles des habitants:

«Les vues sur les champs et la vallée.»

«Le lien avec le Canal latéral pour les promenades à pied ou en vélo.»

«Le tour des Lacs.»

«Ça doit rester le plus agricole et vert possible.»

«L'aire de jeux pour enfants à côté du gymnase avant qu'elle ne soit fermée.»

- GRANDS PROJETS À BRAX: CRAINTES ET ATTENTES (TAG, LGV, GARES...)

Paroles des habitants:

«Attendez-vous à des nuisances sonores sur plusieurs années avec les va et vient de camions qui viendront décharger leur chargement à côté de chez nous !»

«Les gens roulent trop vite, on ne peut pas marcher en sécurité, si ça continue on n'est pas à l'abri de voir un enfant se retrouver sur un capot de voiture»

«Les gens vont se faire exproprier si la ligne passe par chez eux ?»

«On ne sait jamais où les enfants vont traverser sur la D119 quand le bus est à l'arrêt...»

«Il faut penser le contournement de Brax pour éviter de surcharger Brax avec tous ces futurs flux à venir.»

«Comment on va faire pour se déplacer au quotidien quand les travaux seront finis et que les voitures du Camélat, de la TAG et de la Gare passeront aussi par Brax ?»

«Contrairement à certaines communes voisines, Brax ne tire pas ou trop peu de bénéfices de la TAG, nous sommes trop gentils !»

- BRAX, QU'EST-CE QUE C'EST ? (QU'EST-CE QUI CARACTÉRISE BRAX, LE BOURG NOUS RASSEMBLE-T-IL ? QUEL EST SA PLACE DANS VOTRE VIE ?, QU'EST-CE QU'ON Y PARTAGE ?)

Paroles des habitants:

«Je vais à la mairie pour des besoins administratifs sinon je ne fréquente pas plus que ça cette place.»

«Je viens ici pour déposer et récupérer mes enfants à l'école mais on n'y vient pas pour autre chose, à part à la mairie quand on doit faire des papiers.»

«Aujourd'hui c'est surtout au Super U et à la place commerciale que les gens se croisent le plus, il y a comme deux centralités maintenant.»

«Ça manque quand même de circulations douces, la plupart des gens se déplacent en voiture et les routes ne sont pas très sécuritaires à Brax.»

«Les commerces de la place commerciale sont sur une parcelle privée, depuis que ces commerces sont arrivés ici il y a toujours eu du monde à cet endroit de la ville.»

«Je trouve que Brax est plutôt bien aménagé mais les parkings sont trop petits et les routes actuelles ne m'incitent pas à faire ce trajet à pied ou en vélo.»

«Il y a comme une rupture entre le super U et le vieux centre de Brax au niveau du croisement à 5 branches avec la D119, rue de Lachapelle, de la Rose et du Levant.»

Synthèse:

Le manque de sécurité pour les piétons apparaît comme évident aux yeux de tous, notamment sur la D119 vis à vis des enfants qui l'empruntent au quotidien pour se rendre à l'école en bus, mais aussi sur la densité et la vitesse élevée du trafic journalier. L'arrivée du Super U en face de la zone commerciale crée une centralité urbaine qui communique peu avec la place de la mairie et de l'église. Une forte inquiétude se fait ressentir sur les nuisances de la future LGV, aussi bien pour les nuisances sonores que pour l'impact qu'elle aura sur les flux de circulation à Brax. S'ajoutent également à cette crainte les futurs flux du barreau du Camélat qui viendront s'ajouter à ceux d'aujourd'hui.

Les habitants se sentent un peu démunis face aux projets de grande ampleur qui les confrontent mais s'attachent à défendre le caractère agricole et naturel de Brax qui les a incité à venir s'installer ici.

COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION DU 14 SEPTEMBRE 2023

SYNTHÈSE DU TEMPS 2: COMMENT J'AIMERAIS QUE BRAX ÉVOLUE ? QU'EST-CE QUE JE VEUX POUR LE BRAX DE DEMAIN ?

Envies des habitants:

Les circulations cyclables

- «Il faut construire de meilleures communications en vélo.»
- «Il faut sécuriser les modes doux entre Brax, les Gravières, le Canal Latéral et la TAG.»
- «Il faudrait pouvoir faire le tour de la ville en vélo, comme une grande boucle !»

Les circulations

- «La voie de la TAG est bien aménagée mais rupture avec le centre bourg.»
- «Toutes les liaisons actuelles sont dangereuses, largeur de passage insuffisante, dessin dangereux des intersections.»
- «Les intersections sont dangereuses et c'est un vrai point noir à Brax.»
- «Il faut réaliser un contournement de Brax !»
- «Il faudrait créer un parking relais pour les zones de covoiturage.»

Polyvalence des équipements et places de Brax

- «L'espace à proximité du gymnase pourrait aussi être réutilisée pour une place de marché et autres usages/nécessités...»
- «Ce serait super d'avoir une place pour accueillir des commerçants et producteurs extérieurs comme ça se faisait autrefois sur la place commerciale actuelle.»
- «Nous avons besoin d'une nouvelle aire de jeux depuis trop longtemps, aujourd'hui les rénovations de l'actuelle aire de jeux n'est pas d'actualité et nous sommes contraints d'aller à la nouvelle aire de jeux de Sainte-Colombe qui est superbe.»

Synthèse:

La valorisation, la sécurisation et le déploiement des circulations douces au sein de Brax et ses alentours se dessine nettement dans les souhaits des habitants concertés. L'idée d'une large boucle cyclable permettrait d'assurer des déplacements au sein même de Brax et de relier confortablement la ville avec ses alentours agricoles et naturels fréquentés pour le loisirs, mais encore avec les zones d'activités et d'intérêts économiques comme la TAG par exemple: «Il faudrait pouvoir faire le tour de la ville en vélo, comme une grande boucle !», «Il faut faciliter l'accès aux espaces de nature, où les gens aiment aller se promener à pied et en vélo.» Cela inciterait également les Braxois à davantage utiliser les modes doux pour se déplacer plutôt que le recours systématique à la voiture individuelle. L'offre en équipements publics semble à améliorer et à densifier notamment depuis la fermeture de l'aire de jeux à côté du gymnase.



Temps de travail entre les habitants

Les paysages

- «Ça doit rester le plus agricole et vert possible.»
- «Il faut faciliter l'accès aux espaces de nature, où les gens aiment aller se promener à pied et en vélo.»
- «On a un sentiment de cité dortoir plutôt que de village.»



Expression des habitants

Profil des participants à la concertation:

Ages:

- 55% entre 51-65 ans
- 35% entre 66-75 ans
- 4% entre 36-50 ans
- 4% entre 76-85 ans
- 2% entre 26-35 ans

Ancienneté sur la commune:

- 65% depuis +20 ans
- 30% depuis -5 ans
- 5% entre 10 à 20 ans

Composition du foyer:

- 90% 2 personnes
- 4% 1 personne
- 4% 4 personnes
- 1% 3 personnes
- 1% 5+ personnes

Propriétaire ou locataire:

- 100% de propriétaires

COMPTE RENDU DE LA CONCERTATION DU 14 SEPTEMBRE 2023

Synthèse générale de la concertation:

Les personnes présentes aux ateliers étaient, selon le questionnaire anonyme distribué, majoritairement des couples de plus de 50 ans, propriétaires de leur logement, vivants à Brax depuis longtemps.

On peut considérer en comparant ces informations à celles de l'INSEE, que les participants aux ateliers ne représentaient qu'une part de la population de Brax. Il est à noter que ce biais est fréquent dans le cadre de la concertation citoyenne.

La thématique des grands projets à Brax a dominé la concertation de par les nombreuses craintes qu'ont les habitants face aux impacts potentiels sur leurs modes de vie.

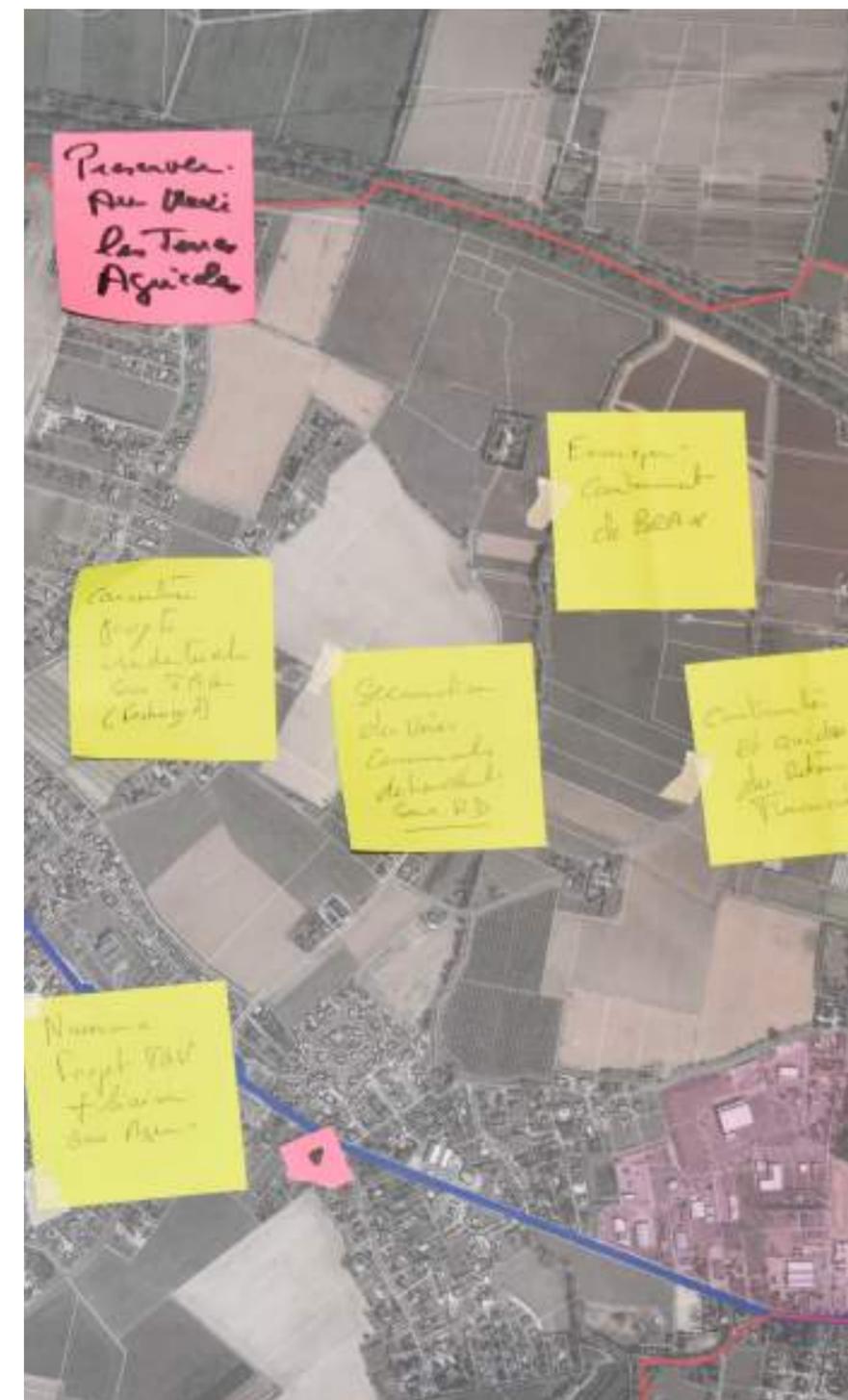
Mais il est à noter, qu'en marge des réunions, une personne nous a expliqué avoir choisi de s'installer à Brax avec sa famille parce que c'était une position géographique stratégique pour le développement des activités professionnelles du couple, grâce à un accès facilité au territoire avec le nouveau pont, l'accès à l'autoroute et la gare plus tard. Ce point de vue marginal lors de la soirée était-il difficile à exprimer dans ce contexte?

Les sujets liés à l'**insécurité routière et l'absence de dispositifs pour aller à pied ou en vélo** d'un point à l'autre de la commune ont été également très présents.

Par ailleurs, il est largement ressorti que le **centre bourg historique est peu investi**, on le fréquente régulièrement uniquement lorsque l'on a des enfants scolarisés en primaire. Les habitants se retrouvent plutôt à l'occasion de leurs achats au Super U et sur la place commerciale.

L'attachement au caractère de Brax, au village, à la vie sociale de la commune ne s'est pas senti.

Les participants ont clairement exprimé leur souhait de **maitriser le développement urbain**, préférant accepter les contraintes liées à la proximité avec l'agriculture que la densification urbaine



ÉTUDE AGRICOLE



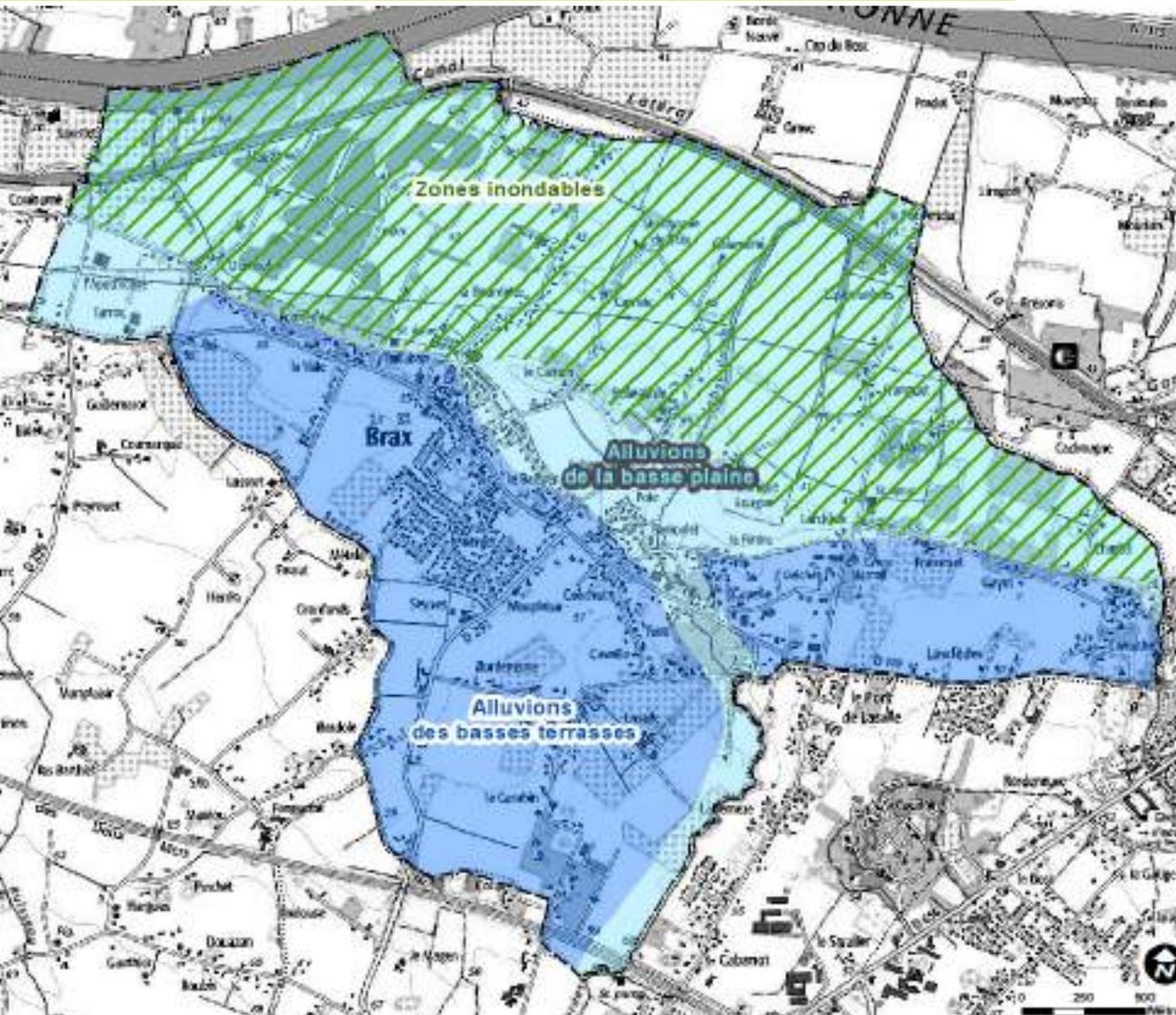
Phase diagnostic

19 juin matin

Une réunion collective d'information sur l'urbanisme et l'agriculture (1 h)

Des enquêtes individuelles pour chaque entreprise agricole en mairie

7 exploitants présents

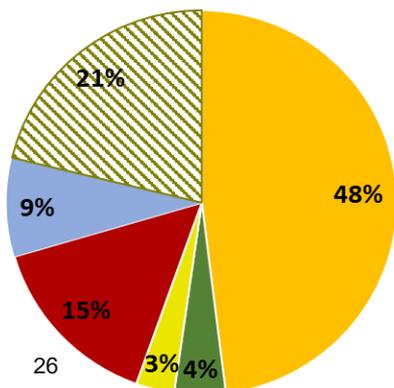
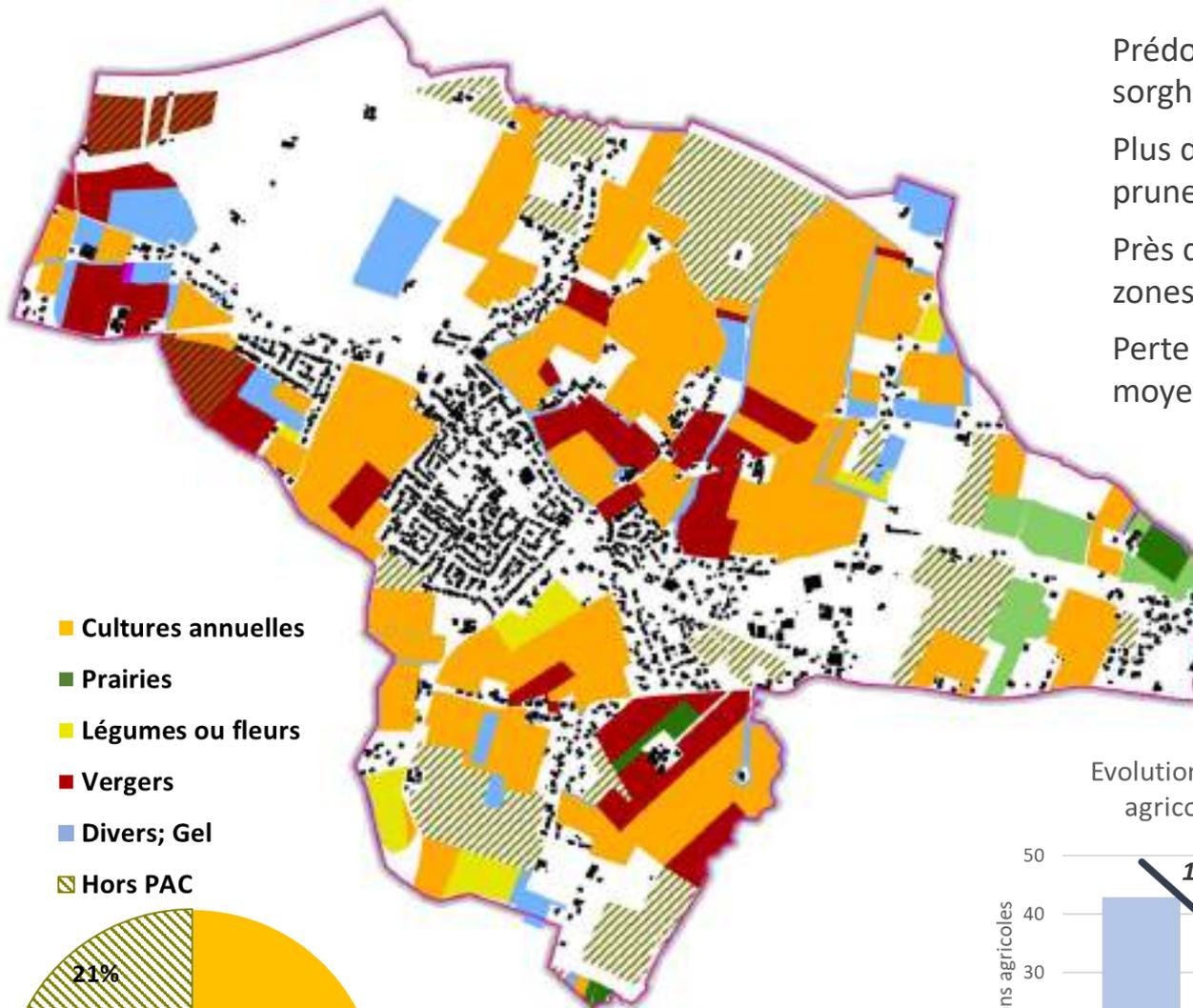


Des terroirs de vallée :

La basse terrasse ou terrasse inférieure domine la basse plaine de 14 mètres

Les sols sur alluvions sableuses sont profonds de texture limono-sableux et hydromorphes (type boubènes)

- ⇒ Fort potentiel agronomique (+ 20 à 40% par rapport aux moyennes départementales)
- ⇒ Majorité des surfaces irrigables
- ⇒ Espace agricole très aménagé (remembrement, drainage)



Prédominance des grandes cultures (blé, maïs, sorgho, soja, colza, féveroles)

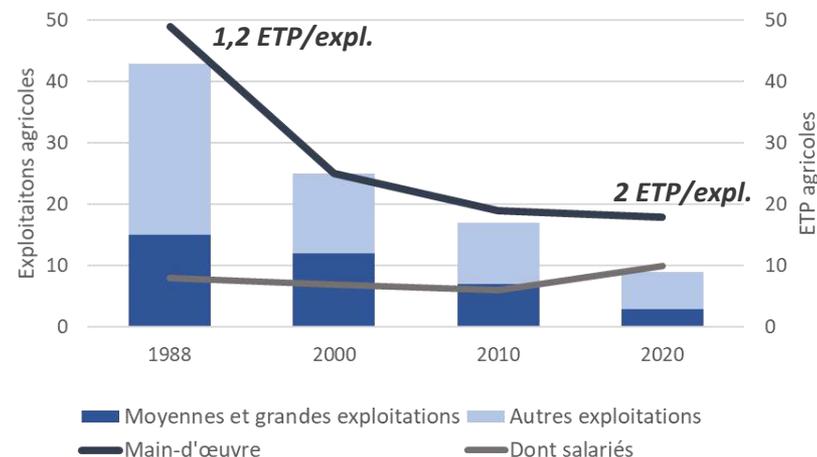
Plus de 75 ha de vergers (pomme, noix, kiwi, prune, noisette, cerise, pistache...)

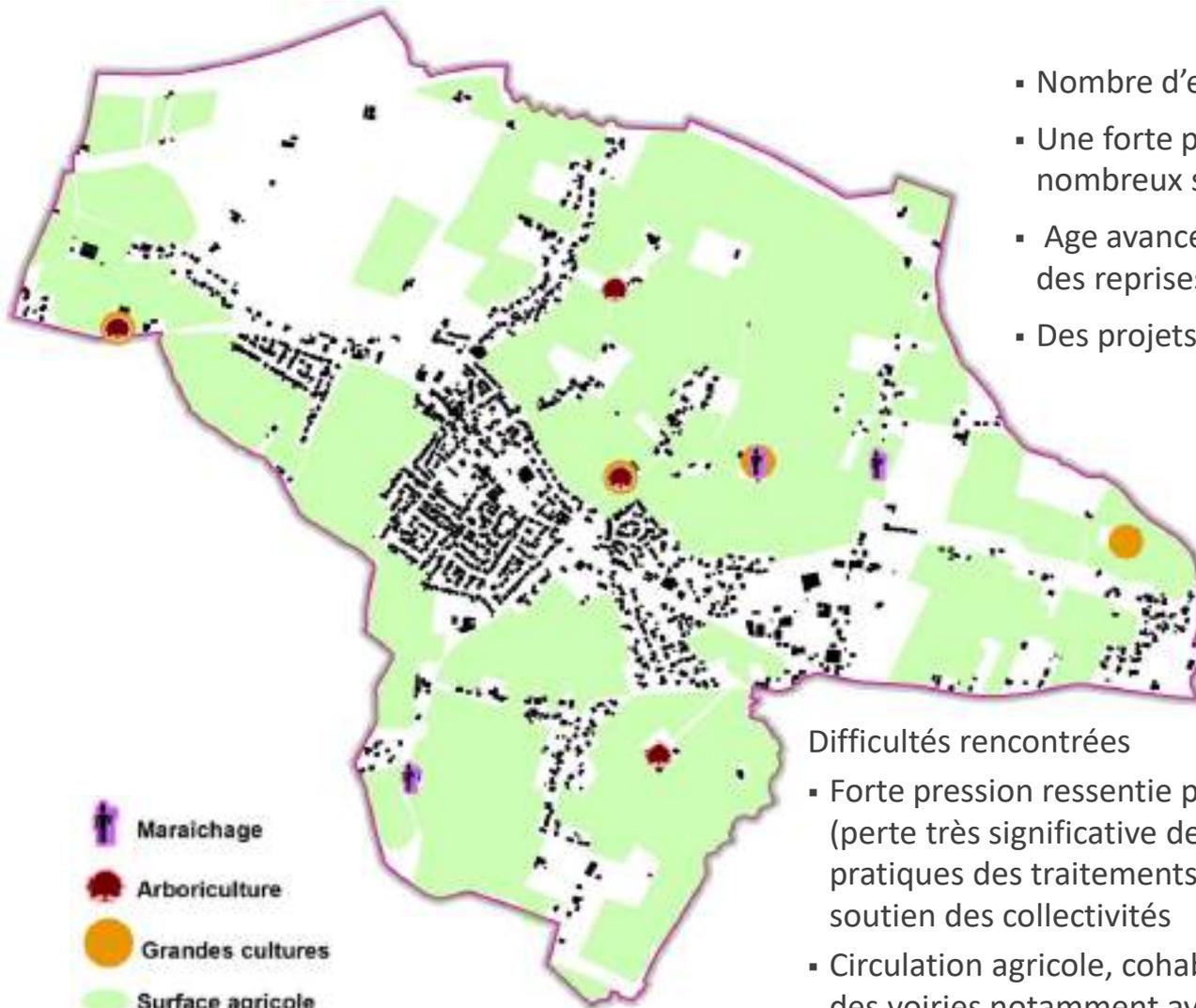
Près de 100 ha hors PAC (vergers, prairies, zones en voie d'artificialisation)

Perte de 1 exploitation et 1 ETP par an en moyenne

5 déclarants PAC en 2021

Evolution des exploitations agricoles et des ETP agricoles sur la commune de 1988 à 2020



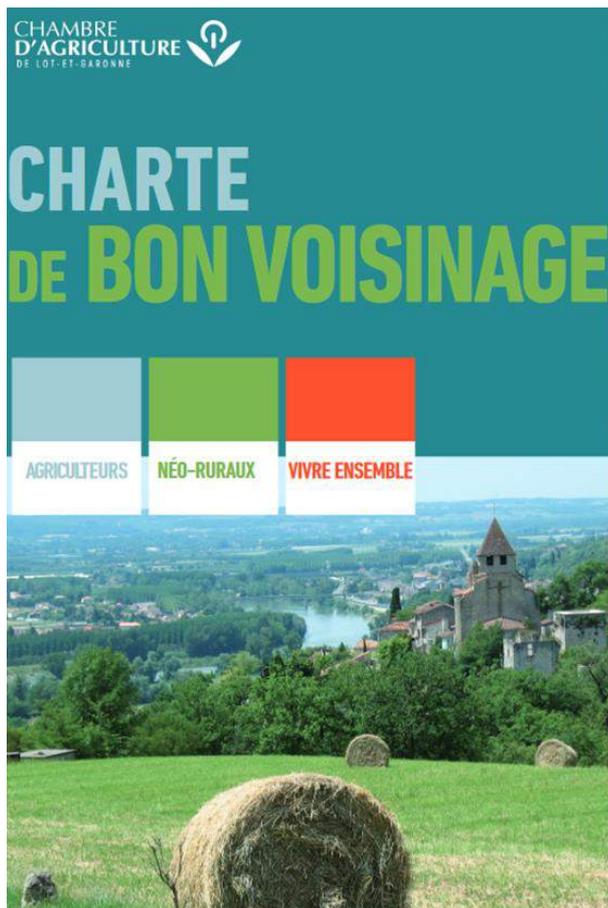


- Nombre d'exploitations encore important
- Une forte proportion de sociétés avec parfois des nombreux salariés
- Age avancé des exploitants (plus de 50 ans) mais des reprises envisagées
- Des projets et de besoins en bâtiments

Difficultés rencontrées

- Forte pression ressentie par les exploitants : pression foncière (perte très significative de terrains pour certaines exploitations), pratiques des traitements en particulier sur les vergers, peu de soutien des collectivités
- Circulation agricole, cohabitation avec les autres véhicules, largeur des voiries notamment avec aménagement pour circulation douce
- Dégâts de faune sauvage (pigeons, chevreuils, ...)
- Inquiétude lié à l'imperméabilisation des sols
- Perte de surfaces exploitables lié à l'application des zones de non traitement (de 3 à 20 m)
- Forte réticence à l'extension du site Natura2000 !

Les zones de non traitement (ZNT)



Des zones de non traitement de 3 à 20 mètres

Distances minimales entre les zones d'épandage et celles d'habitation.

Date d'application : 1^{er} janvier 2020 (1^{er} juillet 2020 pour les parcelles déjà emblavées, hormis pour les substances les plus préoccupantes).

Pour les produits les plus dangereux

20 m

Distance incompressible.



Pour les autres produits phytopharmaceutiques

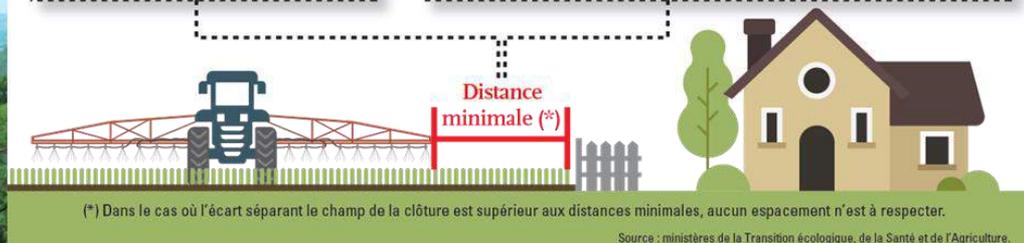
10 m

Réductible
à 5 ou 3 m

5 m

Réductible
à 3 m

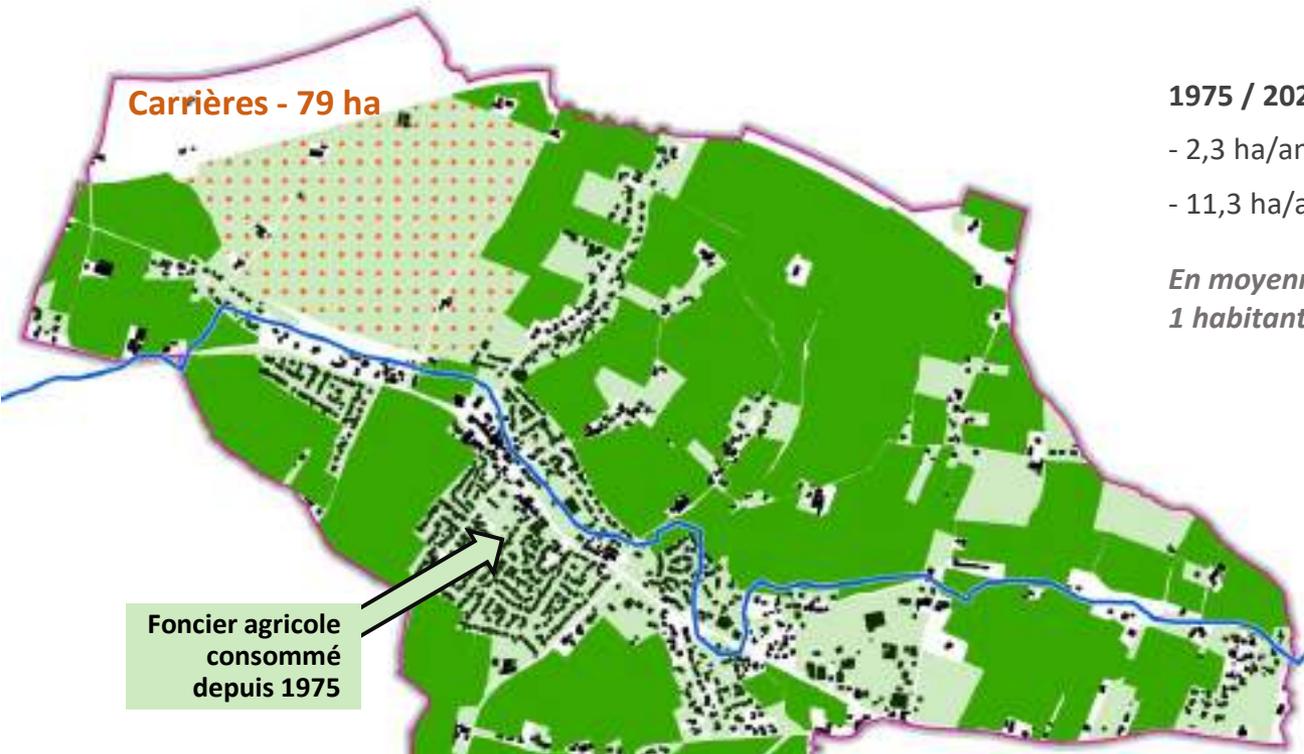
À condition d'avoir recours aux matériels de pulvérisation les plus performants sur le plan environnemental, les distances minimales peuvent être ramenées, dans le cadre des chartes d'engagements, jusqu'à 5 m pour l'arboriculture et jusqu'à 3 m pour la viticulture et les autres cultures.



(*) Dans le cas où l'écart séparant le champ de la clôture est supérieur aux distances minimales, aucun espacement n'est à respecter.

Source : ministères de la Transition écologique, de la Santé et de l'Agriculture.

⇒ Nécessité d'une zone tampon entre les « zones attenantes aux bâtiments habités et aux parties non bâties à usage d'agrément contiguës à ces bâtiments » et les parcelles agricoles à intégrer dans les aménagements urbains.



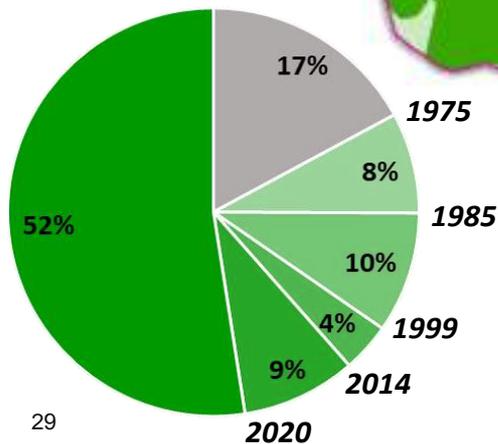
Carrières - 79 ha

1975 / 2020 - 272 ha agricoles soit -5,3 ha/an
 - 2,3 ha/an entre 2019 et 2014
 - 11,3 ha/an entre 2014 et 2020

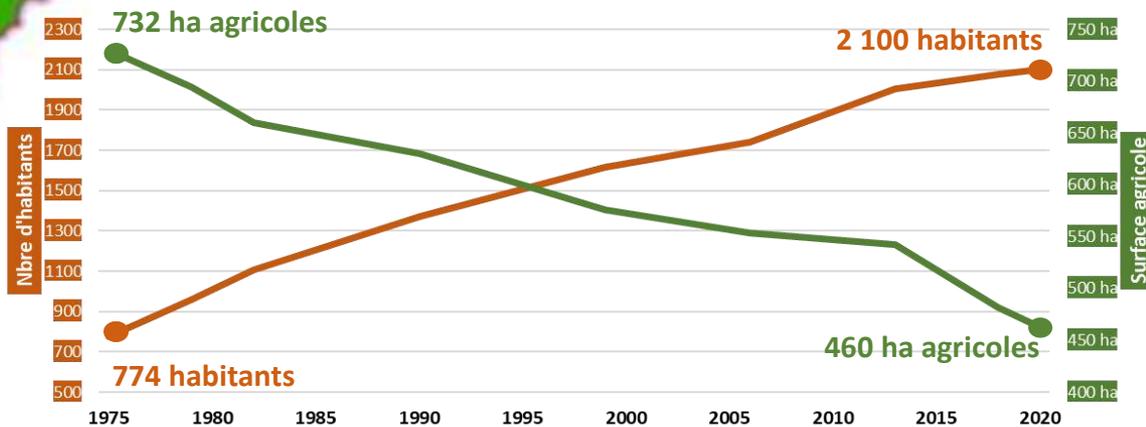
En moyenne 1 400 m² agricoles en moins pour 1 habitant en plus (hors carrières)

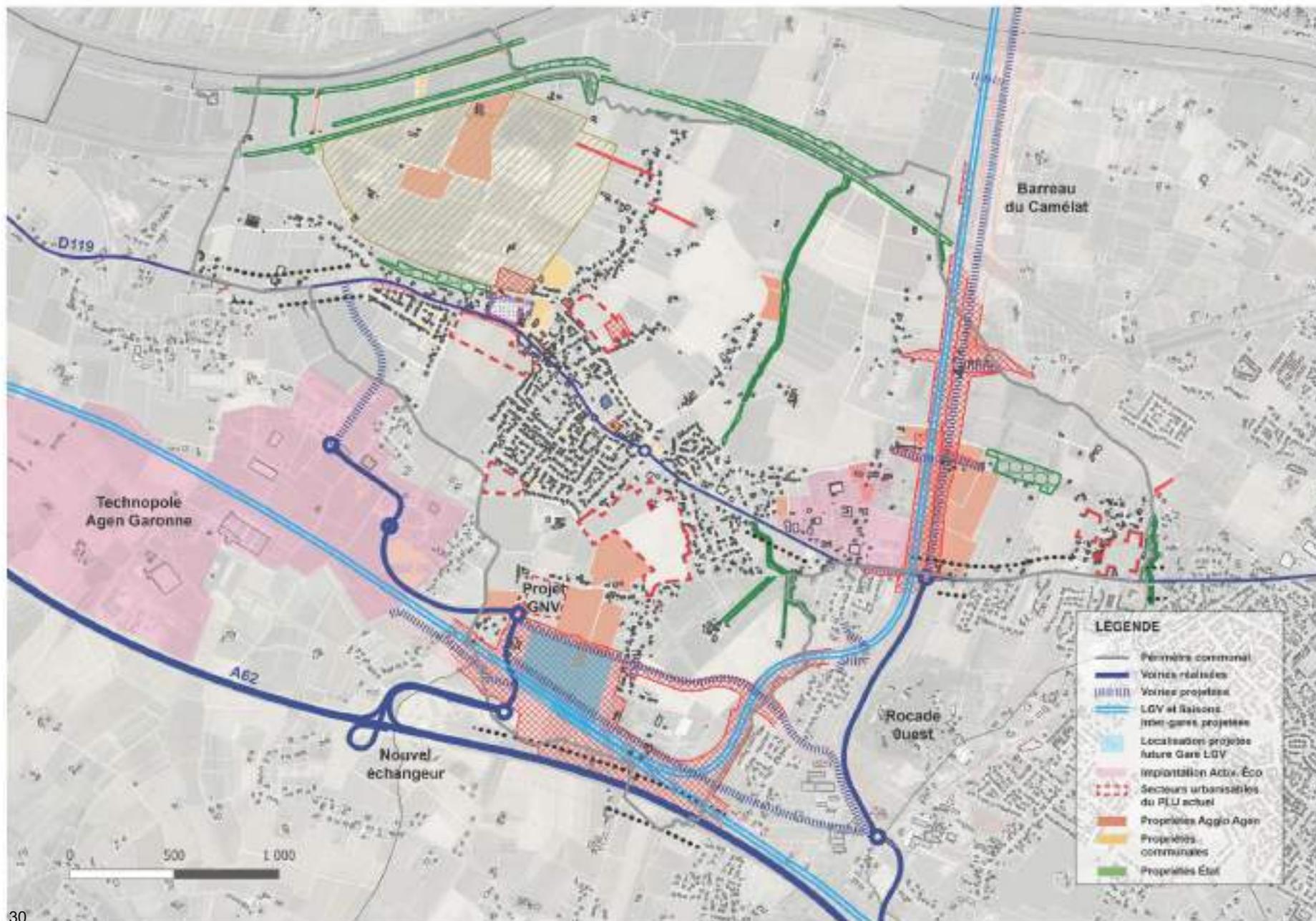
Foncier agricole consommé depuis 1975

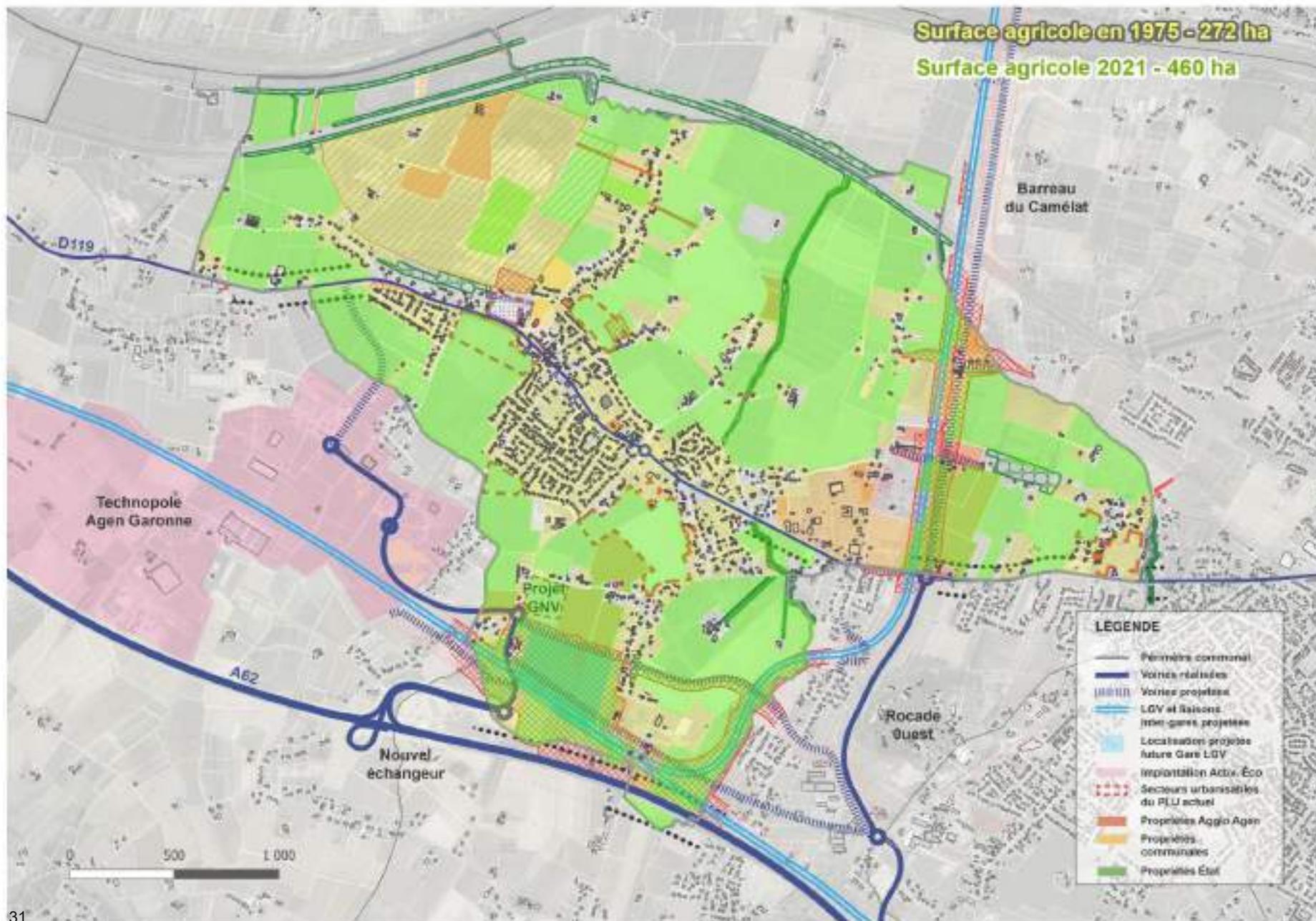
Evolution de la part des surfaces agricoles sur la commune de 1975 à 2020

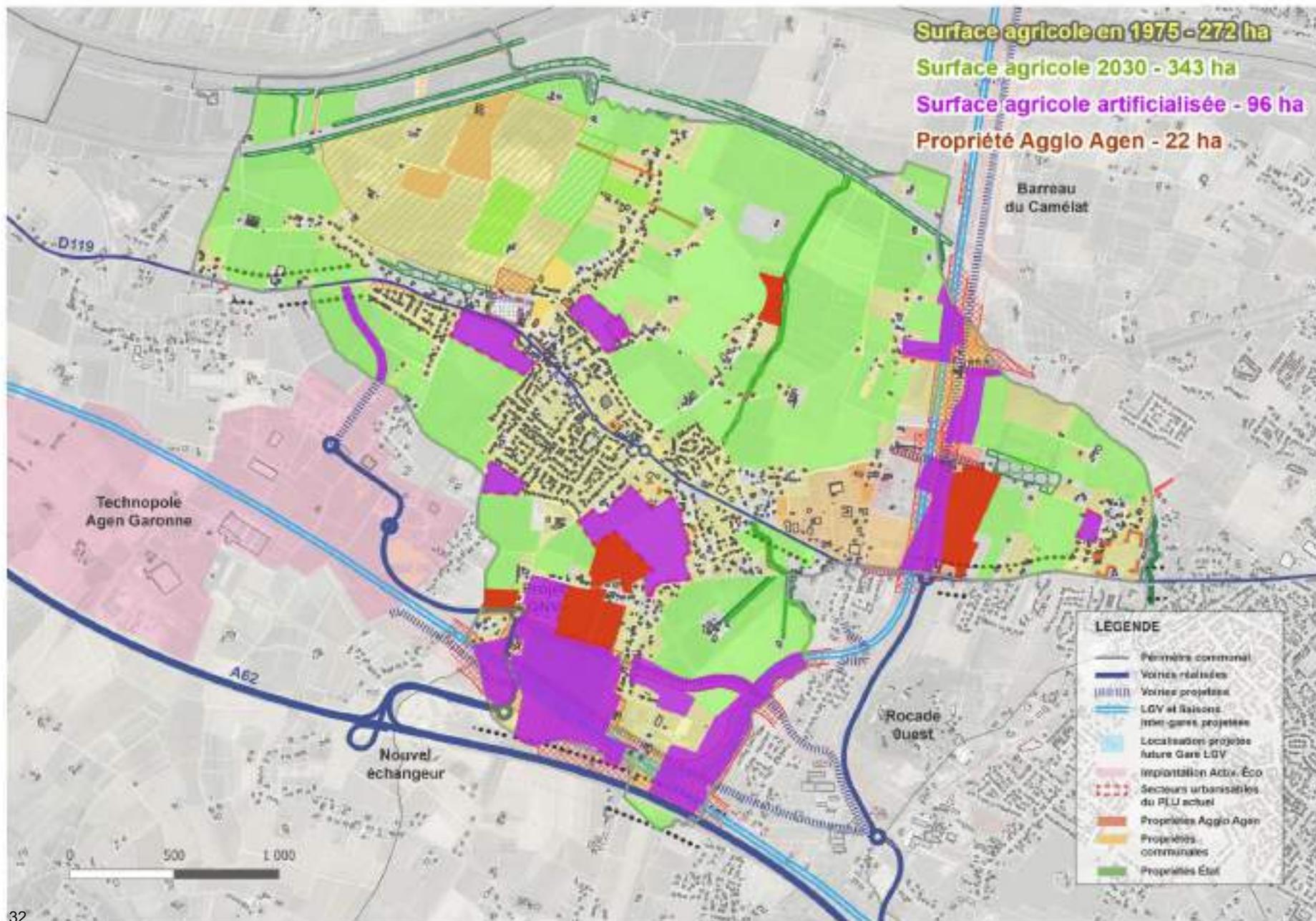


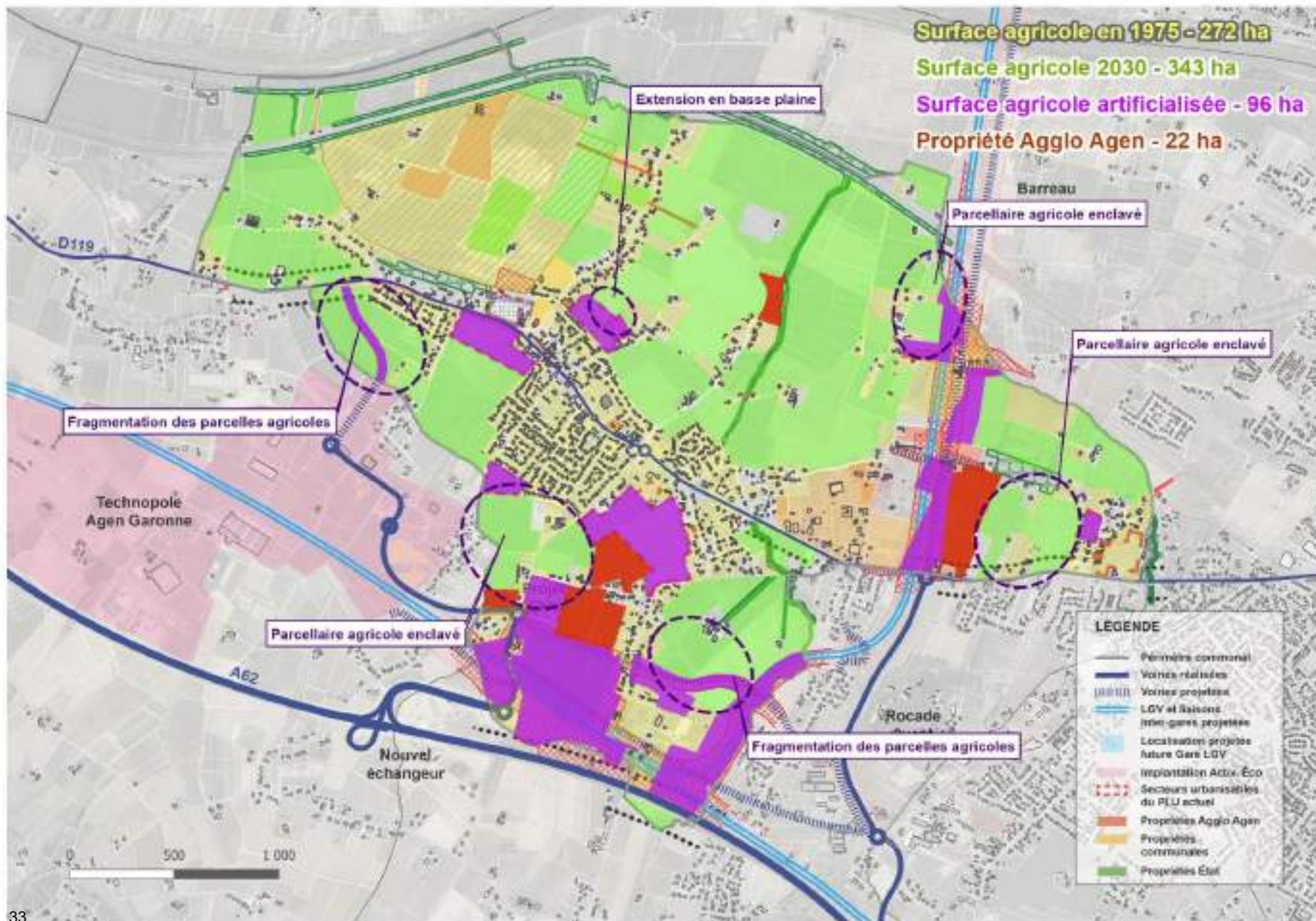
Evolution de la surface agricole et de la population de 1975 à 2020











La terre cultivable n'est pas une ressource illimitée, son potentiel économique et nourricier est sans commune mesure avec le cout d'achat du foncier agricole.

En moyenne, entre 2010 et 2016, l'alimentation des Français correspond à 24,2 millions d'hectares par an, soit 3 670 m² par personne.

C'est « l'empreinte alimentaire ».

L'alimentation des Français dépend aussi de 9 millions d'hectares de terres agricoles situés à l'étranger, soit l'équivalent du tiers de la surface agricole nationale.

Solagro - Aout 2022

Il faut prendre conscience de quelque chose de très important : l'échelle de la vie des sols c'est le siècle. Pour se constituer, un sol a besoin de plusieurs siècles... À notre échelle, nous ne pourrons pas rétablir les sols.

Marc-André Selosse, biologiste

Calcul de l'impact économique de l'artificialisation des terres agricoles
(méthodologie utilisée pour les études préalables agricoles en Nouvelle Aquitaine) :

1 ha en grande culture génère pour la production est la première transformation : **2 451 €/an**

1 ha en arboriculture génère pour la production est la première transformation : **6 593 €/an**



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Diagnostic mobilités

Assistance et préfiguration
des orientations
programmées d'aménagement





sommaire

**01 | Description du territoire et
contexte des mobilités**

39

**02 | Analyse thématique : la place
des modes motorisés**

45

**03 | Analyse thématique : les
modes actifs**

64

**04 | Analyse thématique : les
transports en commun**

77

05 | Enjeux

81

Présentation de l'étude

Une étude qui se compose de plusieurs bureaux de conseil afin de traiter l'évolution de la commune sur les prochaines années

Accompagner la commune dans l'écriture de sa politique de développement

Construire pour la commune de Brax une stratégie globale, transversale et inscrite dans la durée (10 à 15 ans) permettant de décliner un véritable projet politique de développement et d'aménagement.

L'objectif est de travailler à plusieurs échelles afin de prendre en compte les différents projets en cours sur la commune et sur l'agglomération.

Le rôle de la thématique mobilités s'inscrit directement ici avec la prise en compte des futurs projets et des évolutions potentielles de déplacement qui y sont liés.

Construire une stratégie globale partagée en s'appuyant sur l'intelligence collective

Plusieurs temps collaboratifs (type ateliers participatifs) sont prévus pour créer une véritable émulsion dans l'élaboration de la stratégie globale de la commune.

Le rendez-vous d'aujourd'hui consiste un échange avec les acteurs institutionnels prévus sur la mission notamment sur la thématique des mobilités.

Préfigurer la révision du PLUi sur le territoire communal

La commune de Brax va être concernée par la prochaine révision du PLU intercommunal de l'agglomération d'Agen.

Cette étude stratégique a donc pour ambition de positionner la commune en situation de dialogue durant cette révision afin de promouvoir son projet politique en matière d'habitat, d'équipements, de mobilités, de préservation de l'agriculture et de la biodiversité.

La commune est désireuse également d'affermir la tranche conditionnelle de l'OAP Mobilité.



Présentation de l'étude

Les grandes étapes de la mission « mobilités »

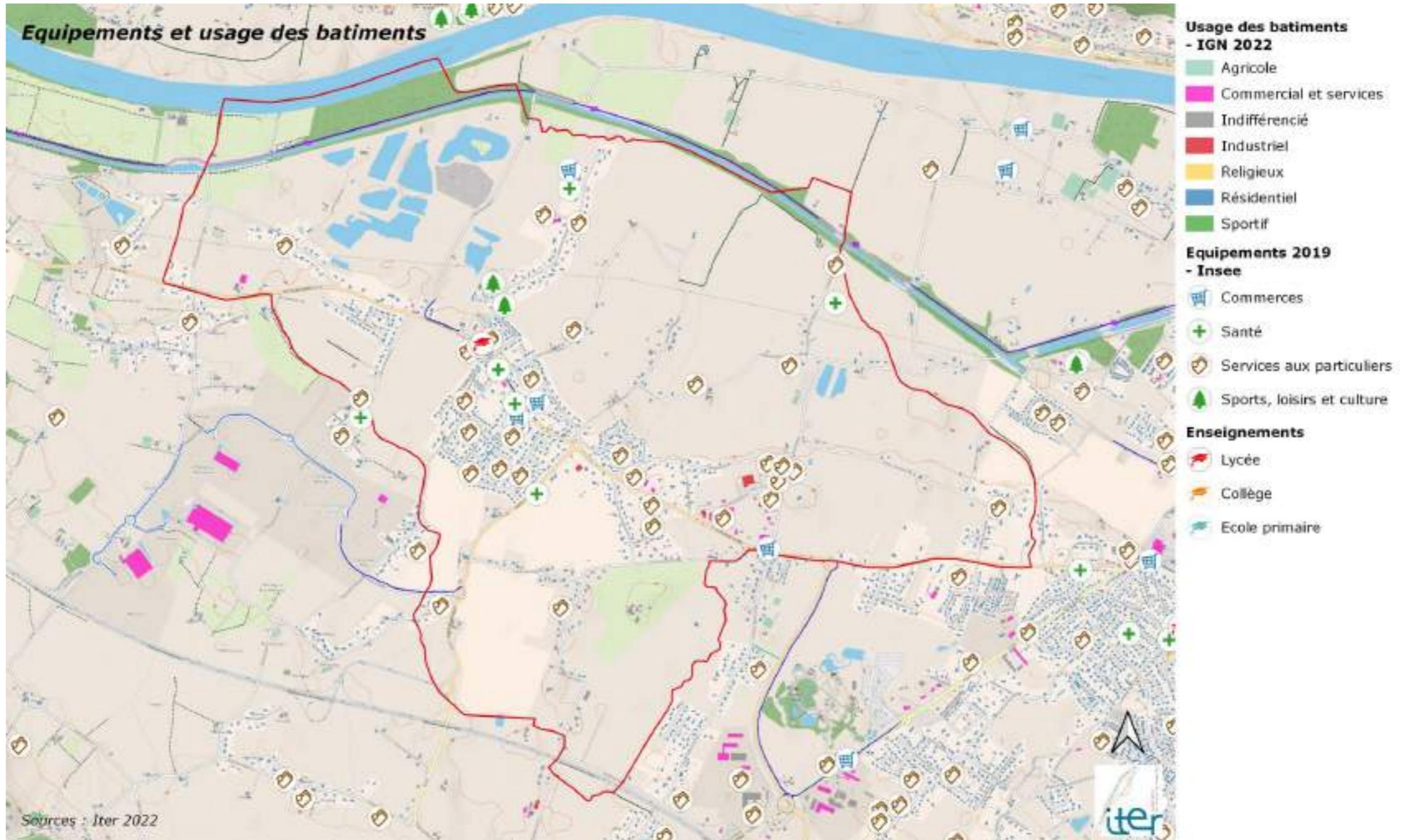
- Appréhender le fonctionnement du système circulatoire, du stationnement et des autres modes de déplacement à travers des audits techniques et des observations de terrain,
- Analyser la nature actuelle des voiries communales et des usages actuels et futurs afin de gérer leur cohabitation.
- Analyse des documents existants et des études en cours afin de les intégrer pleinement dans notre réflexion,
- Appréhender le fonctionnement urbain du centre-ville par des observations et des analyses,
- Mise en avant des dysfonctionnements existants et définition des principaux enjeux pour la commune,
- Rechercher des solutions correctrices à ces dysfonctionnements qui permettront de répondre aux besoins de tous les usagers tout en conservant certaines fonctions indispensables au centre-ville,
- Anticiper le futur fonctionnement des principaux axes de la commune notamment sur la sécurisation des nœuds routiers et sur les besoins d'aménagement de plusieurs départementales
- Aider à rédiger le plan guide de la commune en apportant l'expertise mobilités.
- Rédiger l'OAP Mobilités de la commune.

Description du territoire et contexte des mobilités



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Présentation du périmètre d'étude



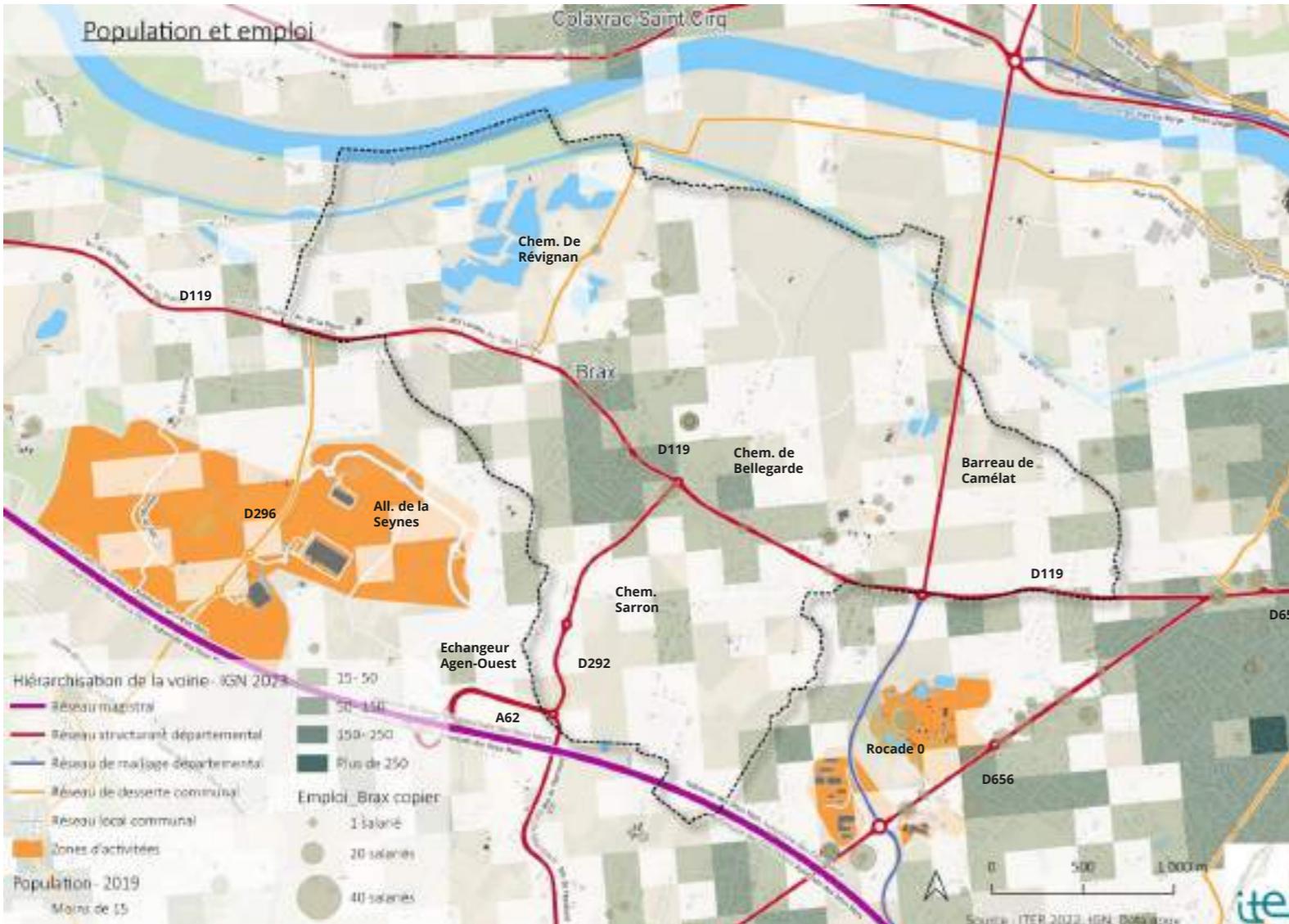
Un travail sur l'ensemble de la commune

Fiche d'identité de la commune

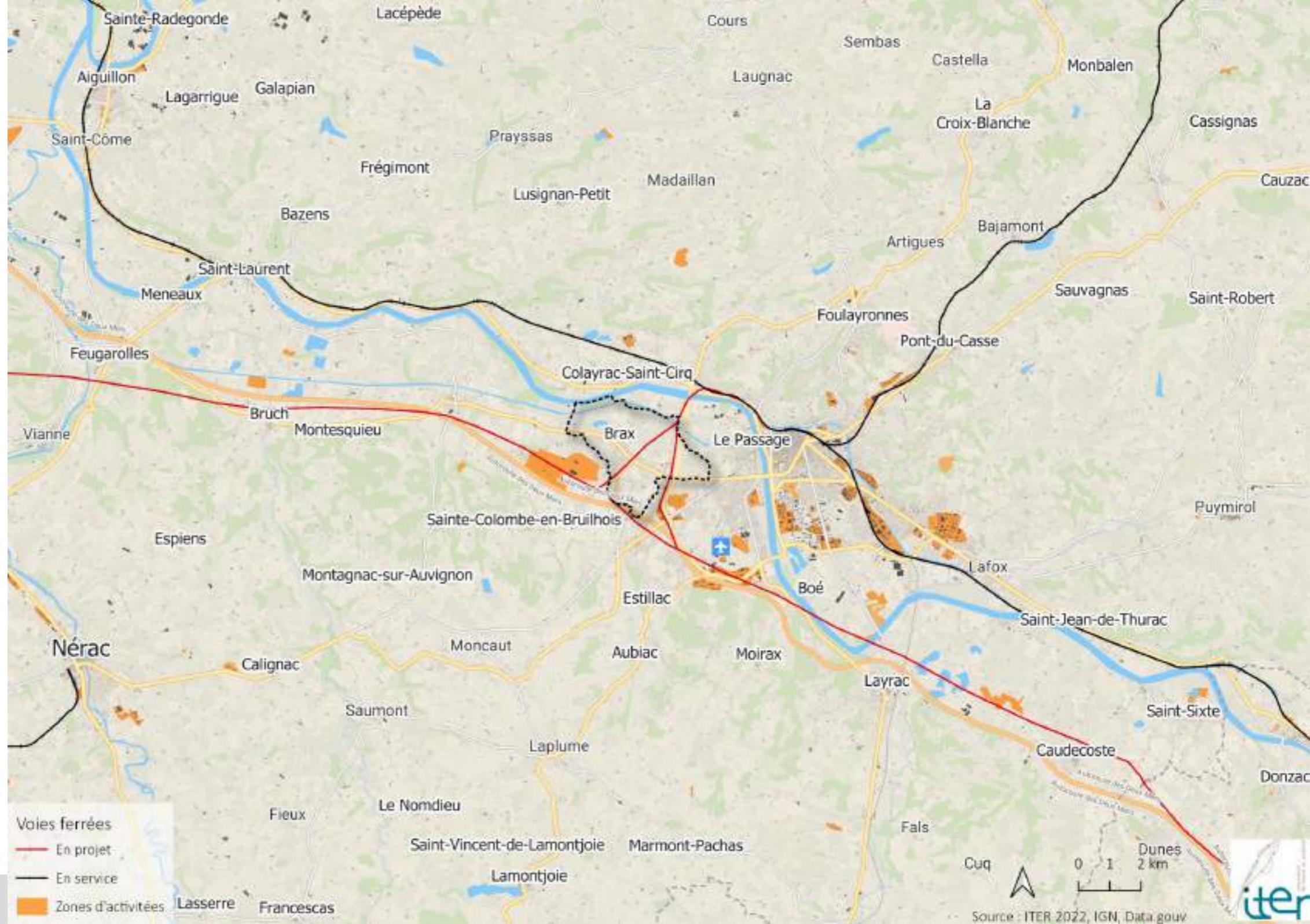
- Population (en 2019) : 2 090
- Ménage (en 2019) : 873
- Nombre de logements (en 2019) : 924 (dont 94,3% de résidences principales)
- Équipement automobile des ménages (en 2019) : 97,1% des ménages possèdent au moins une voiture :
 - 1 voiture : 38,6%
 - 2 voitures ou plus : 58,5%
- Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019 :

Pourcentage	
Pas de déplacement	2,8
Marche à pied (ou rollers, patinette)	1,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,9
Deux-roues motorisé	1,1
Voiture, camion ou fourgonnette	93,1
Transports en commun	1,0

- 153 établissements ou entreprises sur la commune en 2019
- ➔ Un territoire qui connaît actuellement et qui va connaître des évolutions fortes sur son fonctionnement.



Une commune au cœur de plusieurs dynamiques territoriales

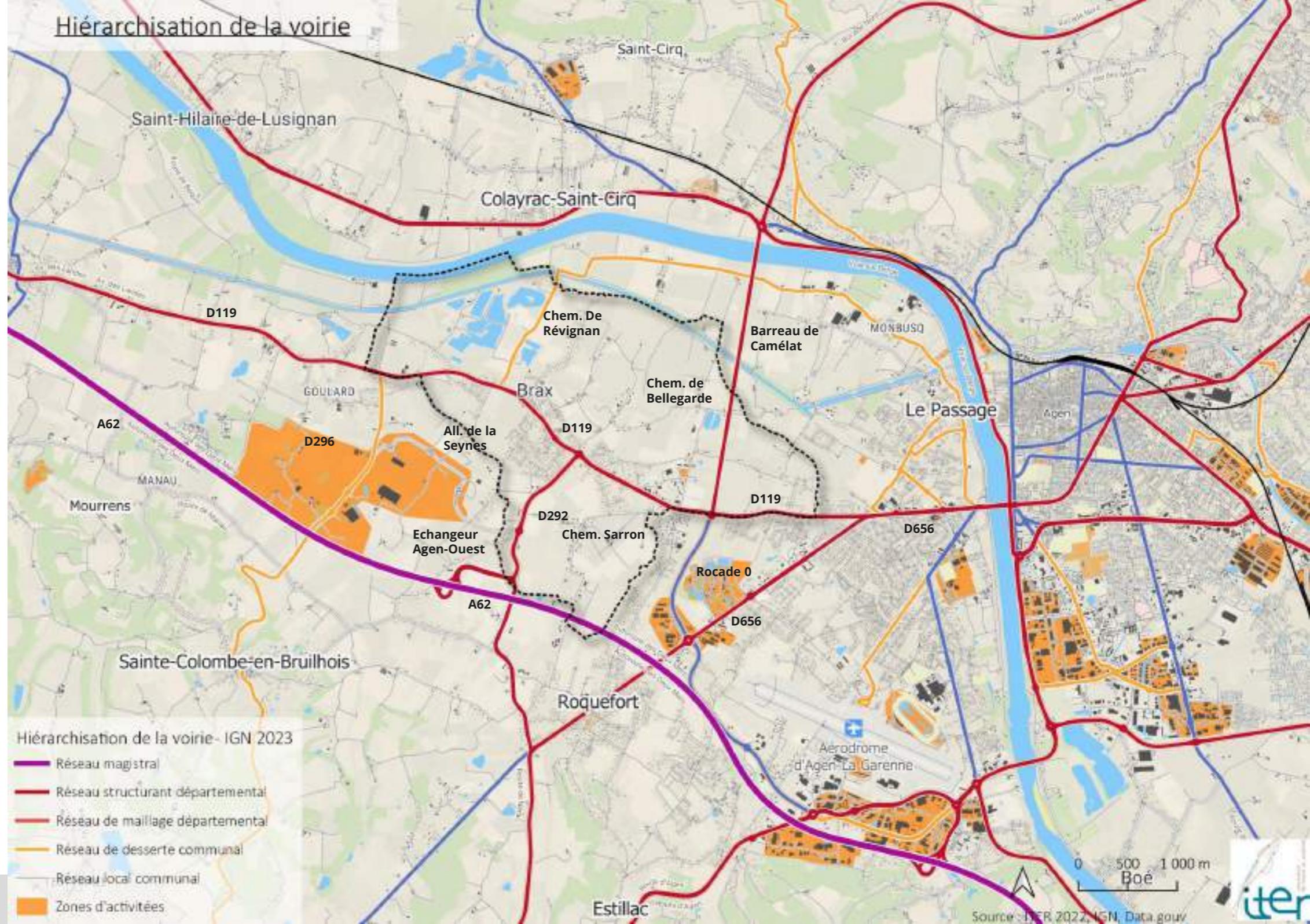


Une commune au cœur de plusieurs dynamiques territoriales

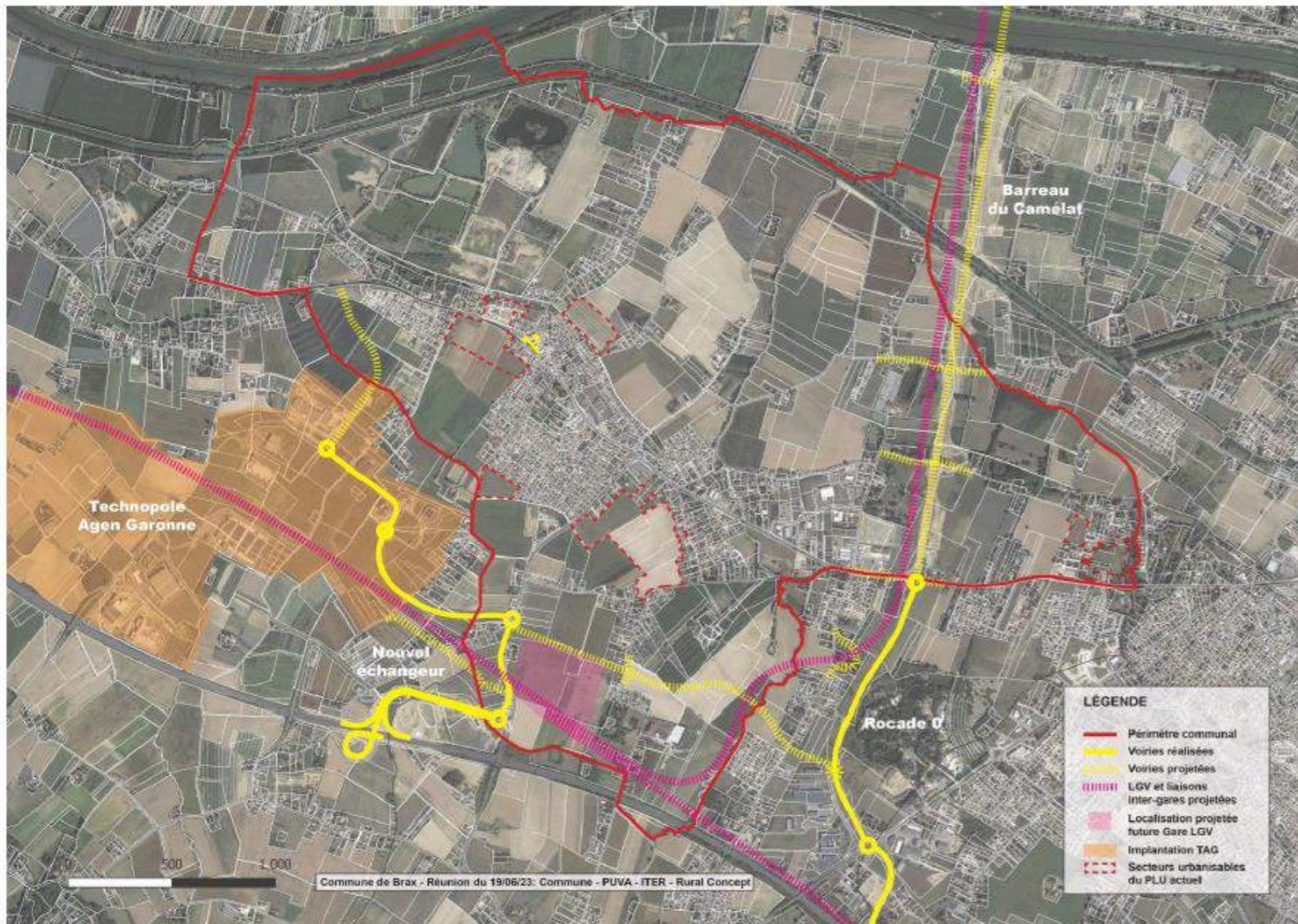
Le rôle de la D119 pour la commune mais également pour la rive gauche :

- La D119 est le support du trafic de transit pour la Rive Gauche,
- Le D119 est également le support du trafic d'échange pour la commune de Brax et l'ensemble des usages routiers se basent sur cet axe principal.
- La D119 est considérée commune une voie à grand gabarit et doit pouvoir accueillir des convois exceptionnels en lien avec Golfech.
- Le reste du réseau de la commune est composé essentiellement de voiries de desserte locale de faibles emprises.

La D119 est donc au cœur des logiques d'aménagement de la commune ainsi que de son fonctionnement actuel.



Les principaux projets mobilités en cours sur la commune



Les différents projets routiers en cours sur la commune :

- Les connexions viaries de la technopole d'Agen-Garonne (barreau G5 notamment),
- Le nouvel échangeur autoroutier (échangeur Agen-Ouest),
- La rocade ouest et le barreau de Camélat,
- La rocade sud entre l'échangeur et la rocade ouest,
- La gare LGV et sa connexion à la rocade ouest,
- La création d'une station GNV (le potager des énergies) qui va s'implanter au nord de la future gare SNCF, en dehors du périmètre actuel de la Technopôle d'Agen-Garonne. Le projet doit se connecter sur le même giratoire que les accès de la future gare LGV. Le projet est prévu pour 2024, très en amont de l'aménagement de la future gare LGV.

Les projets liés aux transports en commun :

- Il est possible de noter une évolution probable du réseau TEMPO avec la création d'une ligne régulière qui desservira la commune de Brax (la ligne 27 deviendrait une ligne régulière).

Les projets liés aux modes actifs :

- Le schéma directeur de l'agglomération est en cours d'application. Plusieurs continuités viennent s'inscrire sur la commune et permettent de créer les liens entre la rive gauche et le centre-ville d'Agen.

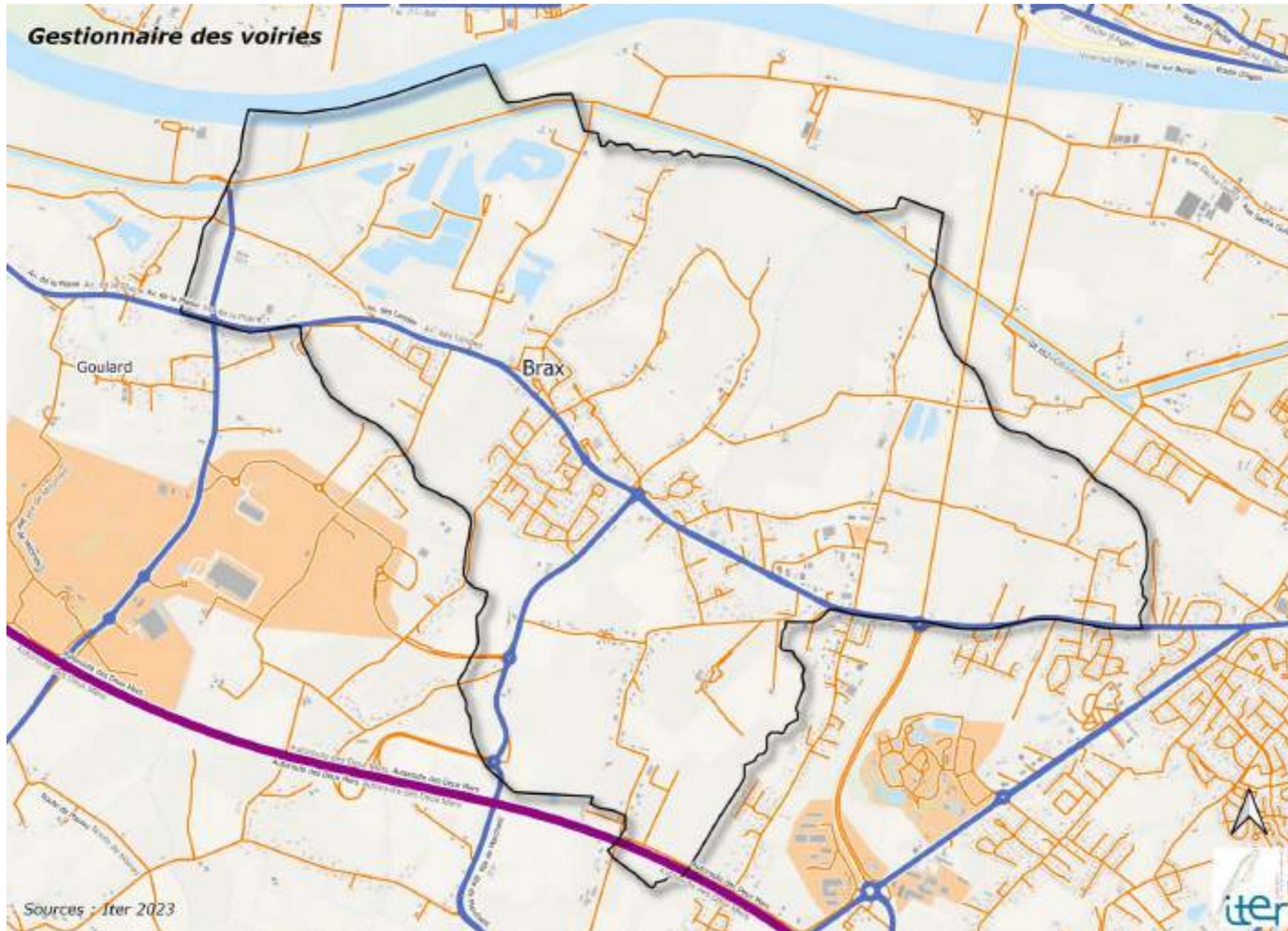
Une étude globale (PMS) attendue sur l'agglomération qui va servir de base pour la révision du PLUI.

Analyse thématique : les modes motorisés



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Gestionnaire du réseau de voirie : trois gestionnaires sur la commune



Gestionnaire des voiries
- IGN 2023

- ASF
- Lot-et-Garonne
- Gestion communale ou privée

Trois acteurs coexistent en ce qui concerne la gestion de la voirie :

- La commune
- Le département du Lot-et-Garonne
- ASF pour l'autoroute

La commune est en charge des voiries de dessertes locales ou de petits gabarits.

La commune gère aussi l'ensemble des trottoirs hors chaussées des voiries départementales.

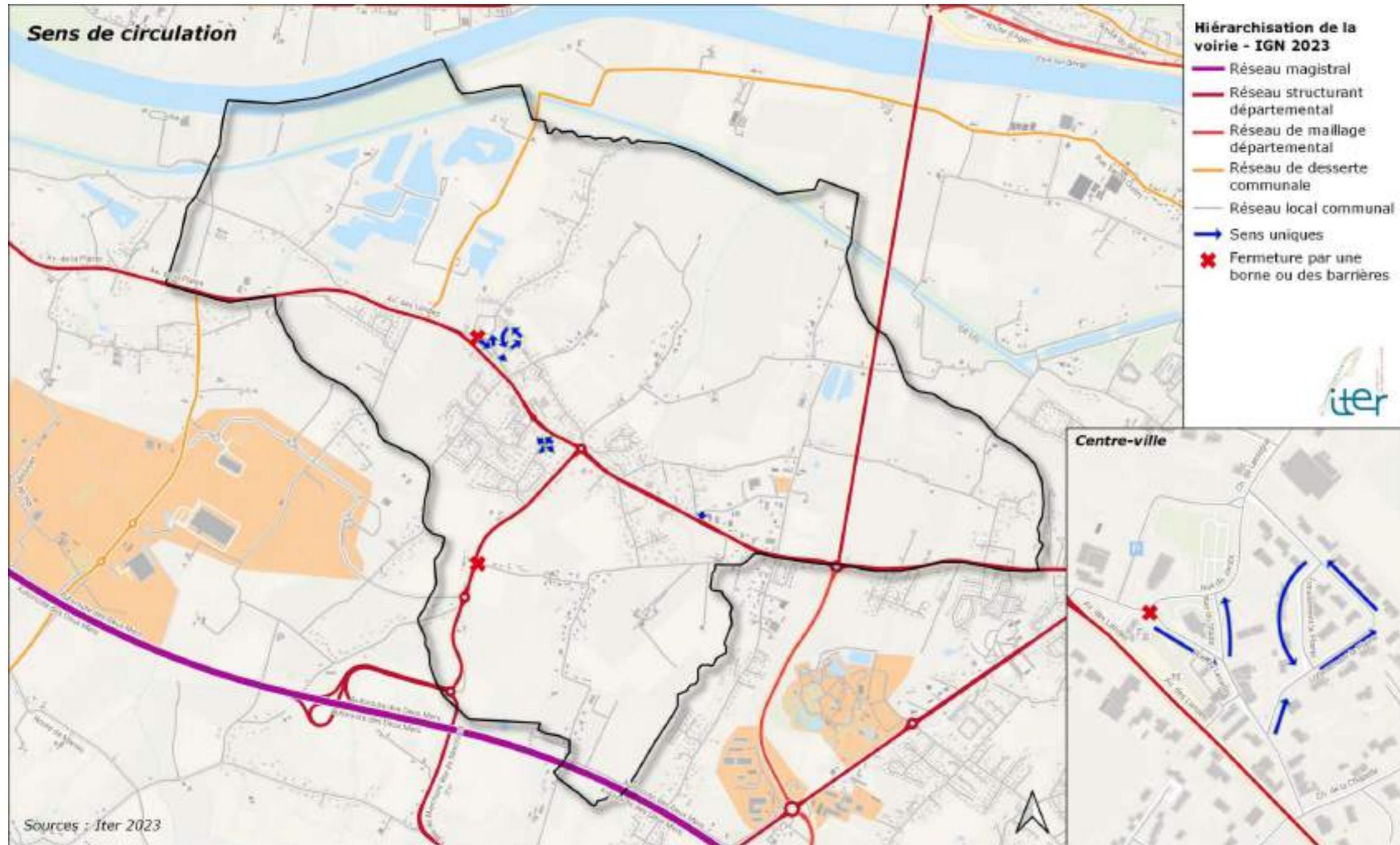
Le département est en charge des voiries principales et des pénétrantes de la commune. Ce sont ces voiries qui possèdent le plus d'emprises et le caractère routier le plus important.

Le stationnement est quant à lui entièrement géré par la commune (sur les voiries et sur les principaux parkings).

Les sens de circulation actuels de la commune

Des sens uniques présents en centre-ville et dans certaines zones résidentielles :

- Les sens uniques du centre-ville sont en lien avec les faibles emprises des voies de circulations,
- Les sens de circulation ne sont pas utilisés pour modifier les itinéraires de transit de véhicules mais uniquement dans un souci d'apaisement ou de sécurité (zone d'activité du Pont de la Salle à l'ouest de la commune par exemple).



Les sens de circulation actuels de la commune



Des sens uniques présents en centre-ville historique pour gérer certaines emprises faibles et des fonctionnements particuliers (rue école).

D'autres sens uniques sont également présents dans plusieurs quartiers résidentiels et permettent d'organiser au mieux les flux.



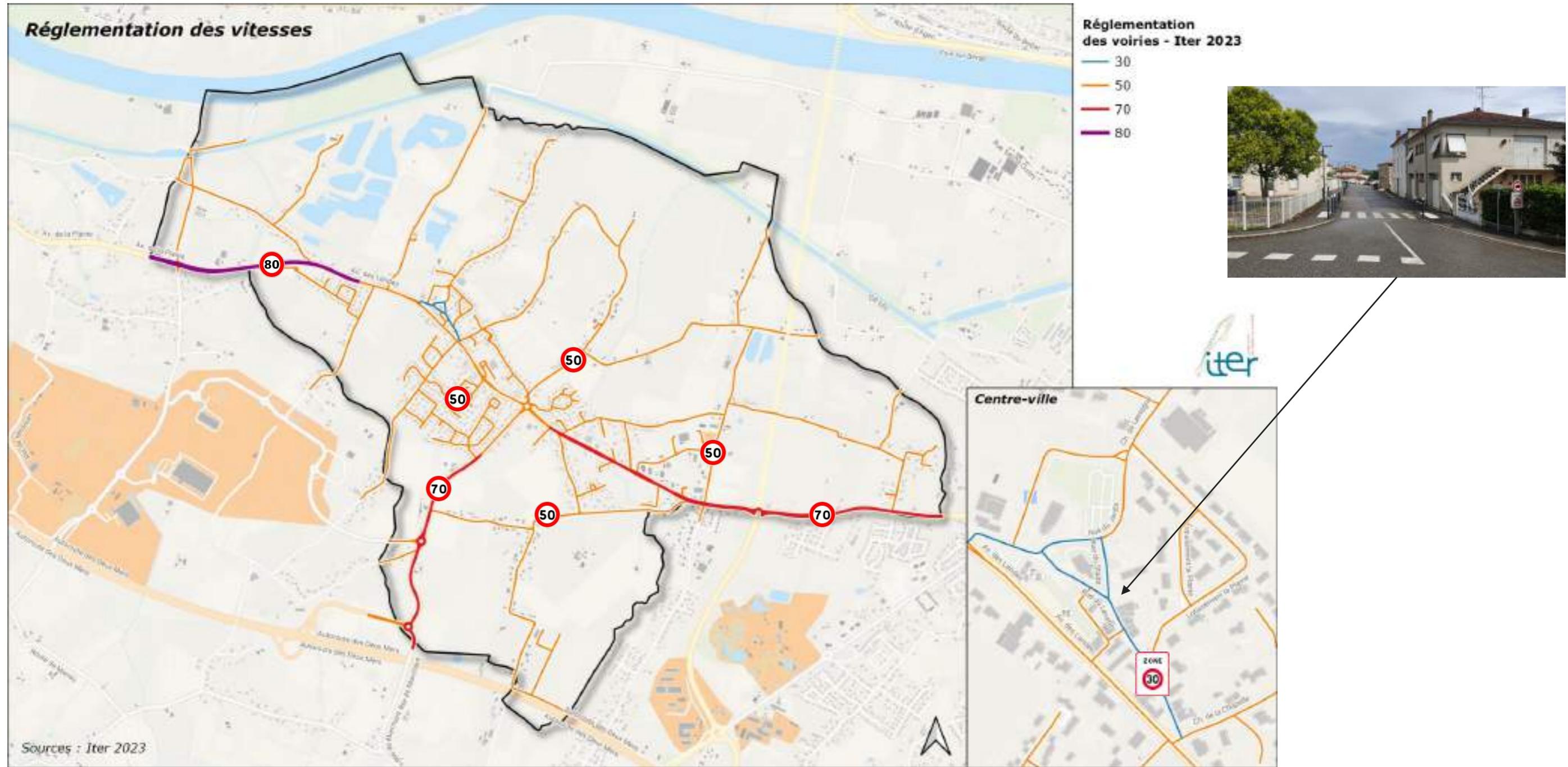
Des sens uniques sont également présents dans la zone d'activité du Pont de la Salle à l'ouest de la commune.



En complément des sens uniques, plusieurs systèmes de modération de la vitesse sont présents. Ce sont avant tout des écluses latérales et fonctionnent sur un principe de décalage de la trajectoire des véhicules.



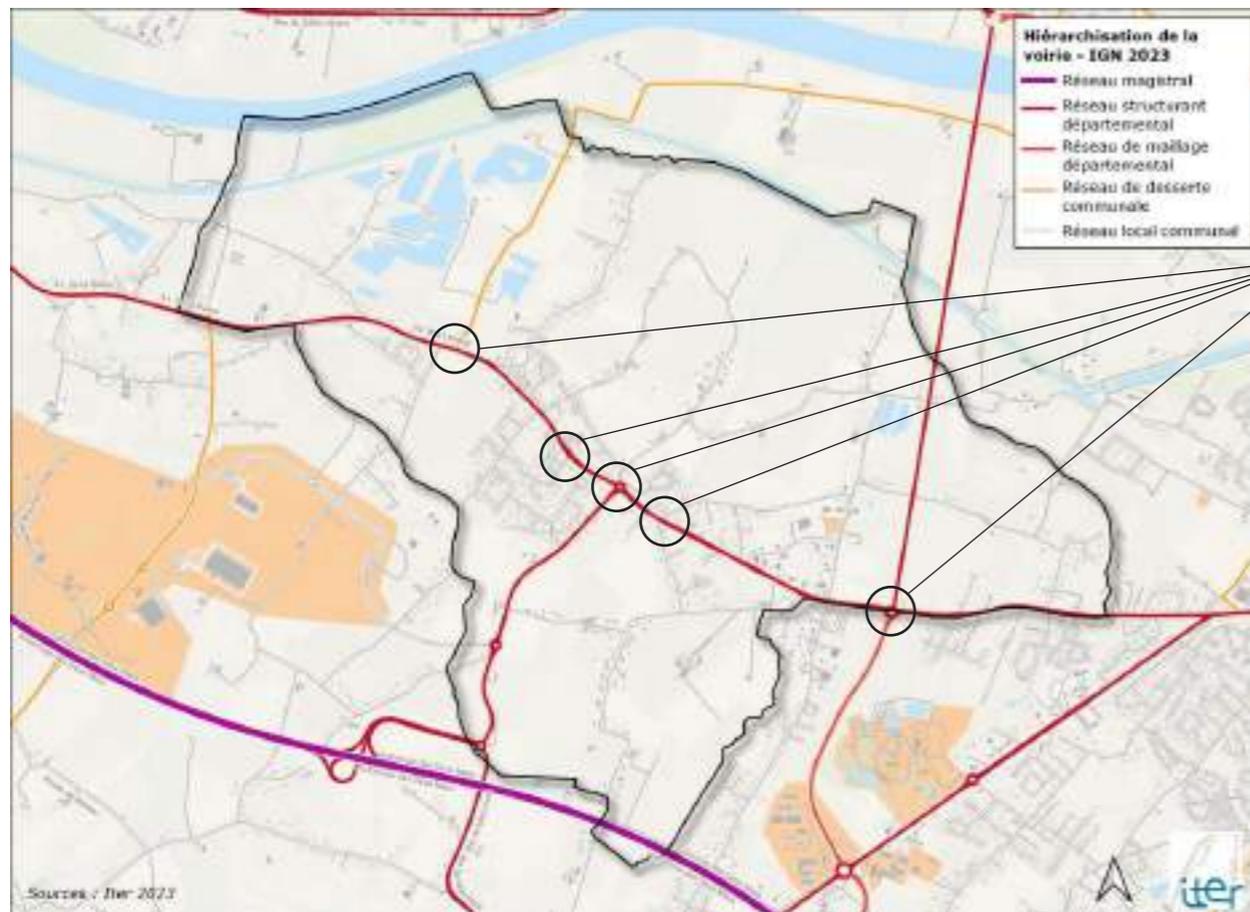
La réglementation des vitesses autorisées



Un travail de terrain pour appréhender les problématiques du territoire

Détail des éléments des temps d'observations et de comptages pour la thématique circulation :

- Une visite de terrain avec les élus et les techniciens de la commune pour appréhender les différentes thématiques,
- Une observation des principales intersections de la commune durant les heures de pointe du matin et du soir,
- Une visite du terrain avec observation des différentes problématiques sur une journée ouvrable (JOB),
- Une reprise des éléments quantitatifs et qualitatifs produits sur d'autres études en lien avec le territoire (comptage du département et de la commune...)



Des intersections stratégiques observées

Une observation de l'ensemble de la commune pour la mobilité



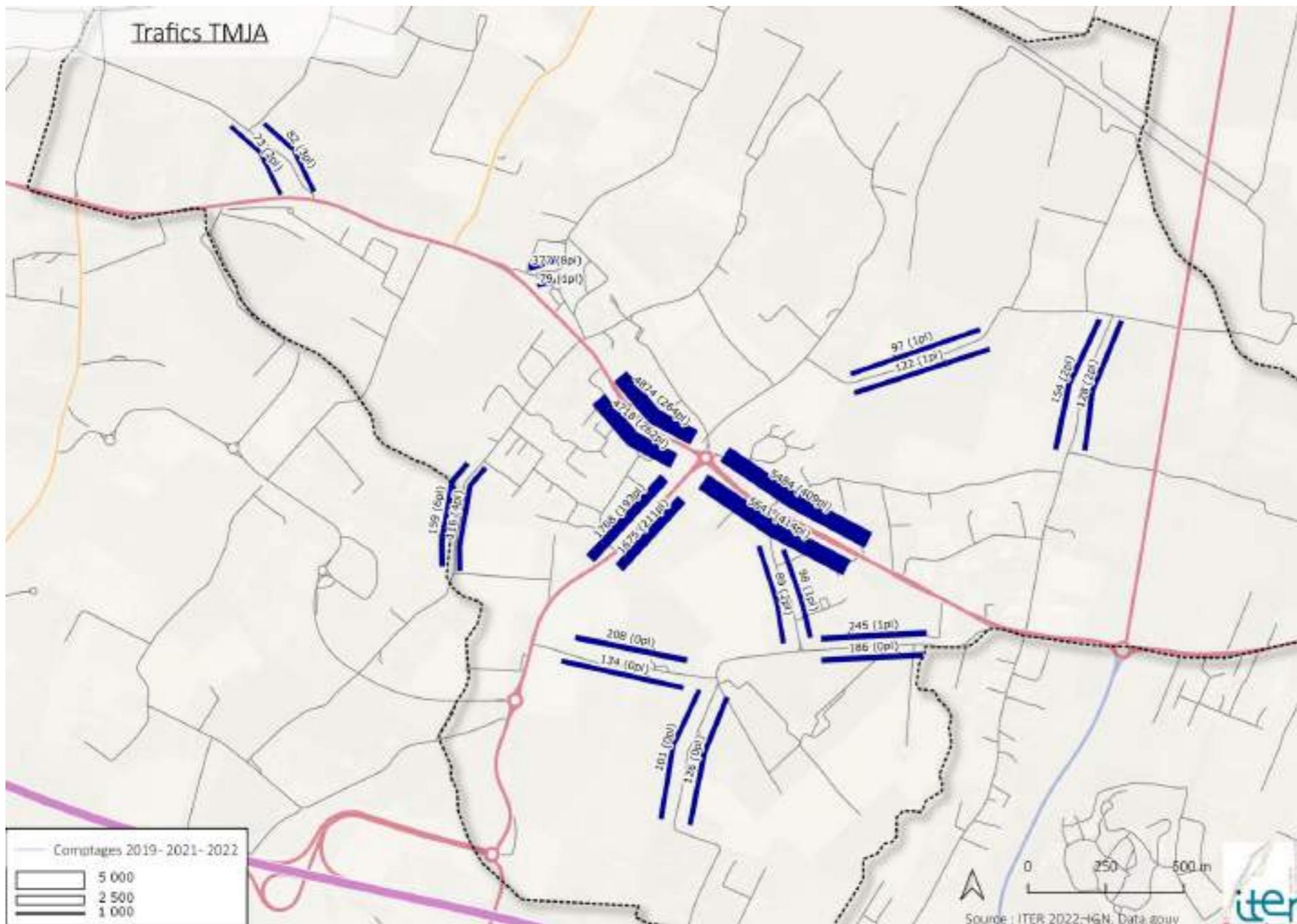
Visite de la commune le 19 juin 2023



Intersections en heures de pointe (20 juin 2023)



Fonctionnement sur une journée type : les trafics sur les principales voies

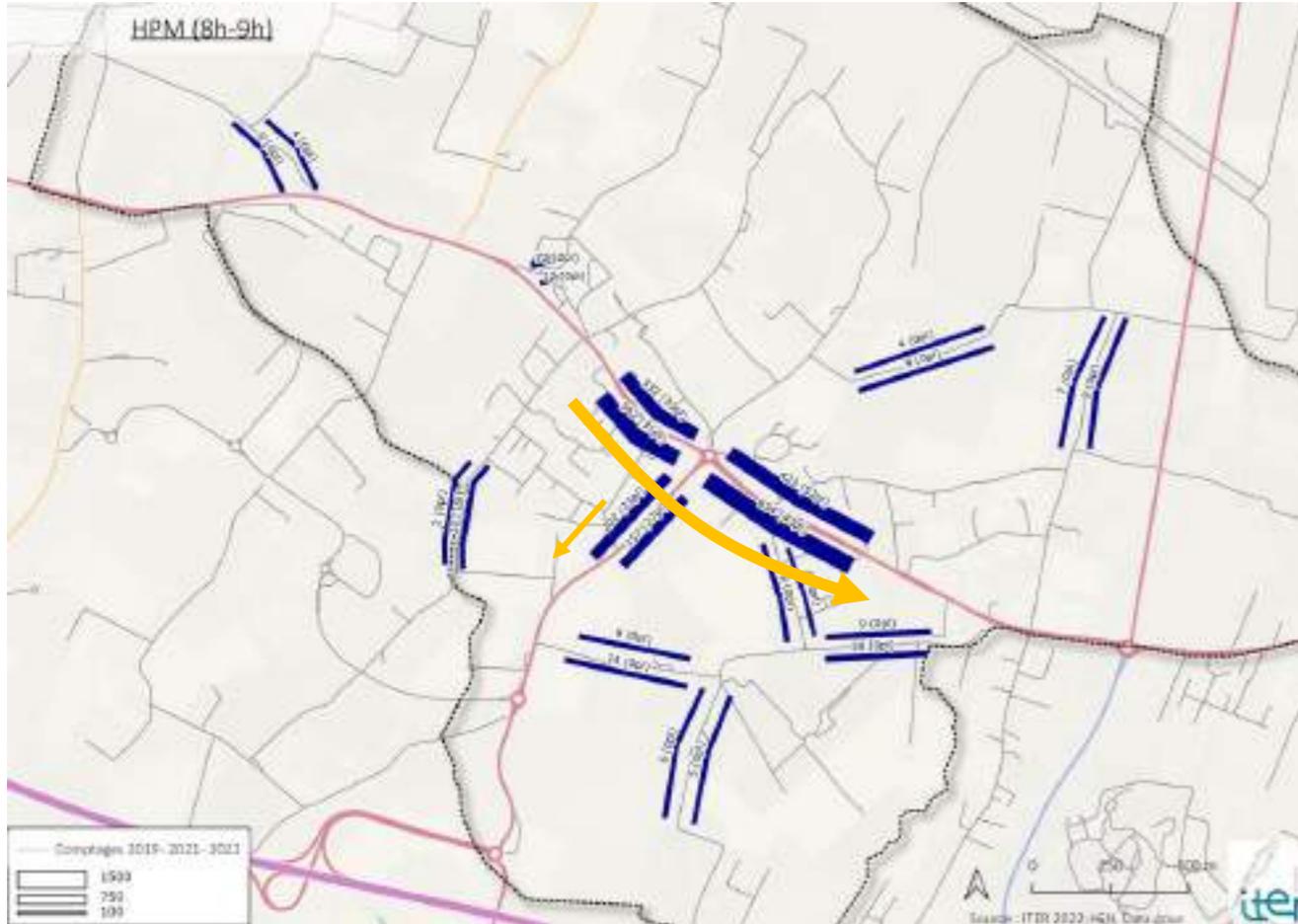


Les volumes les plus importants sont localisés sur la D119 et dans une moindre mesure sur la D292 :

- La D119 – partie ouest supporte environ 11 000 véhicules par jour dans les deux confondus.
 - Le nombre de poids-lourds observés est similaire selon le sens observé : environ 400 pl par jour et 800 pl pour les deux sens.
 - Ce nombre représente environ 7% de poids-lourds sur les véhicules observés
- La deuxième voirie la plus chargée est la D119 – partie est qui supporte environ 9 500 véh/jour dans les deux sens. Le nombre de poids-lourds est de 526 pl/jour (5%).
- La D292 est également le support d'un trafic important avec 3 443 véhicules par jour dans les deux sens. Le pourcentage de poids-lourds est important avec 11,7% de poids-lourds.
- Les autres voiries de la commune sont les supports d'un trafic plus faible en lien avec leur typologie de desserte locale. La rue du Pont de la Salle supporte environ 430 véh/jour dans les deux sens.

Fonctionnement de la circulation durant les heures de pointes

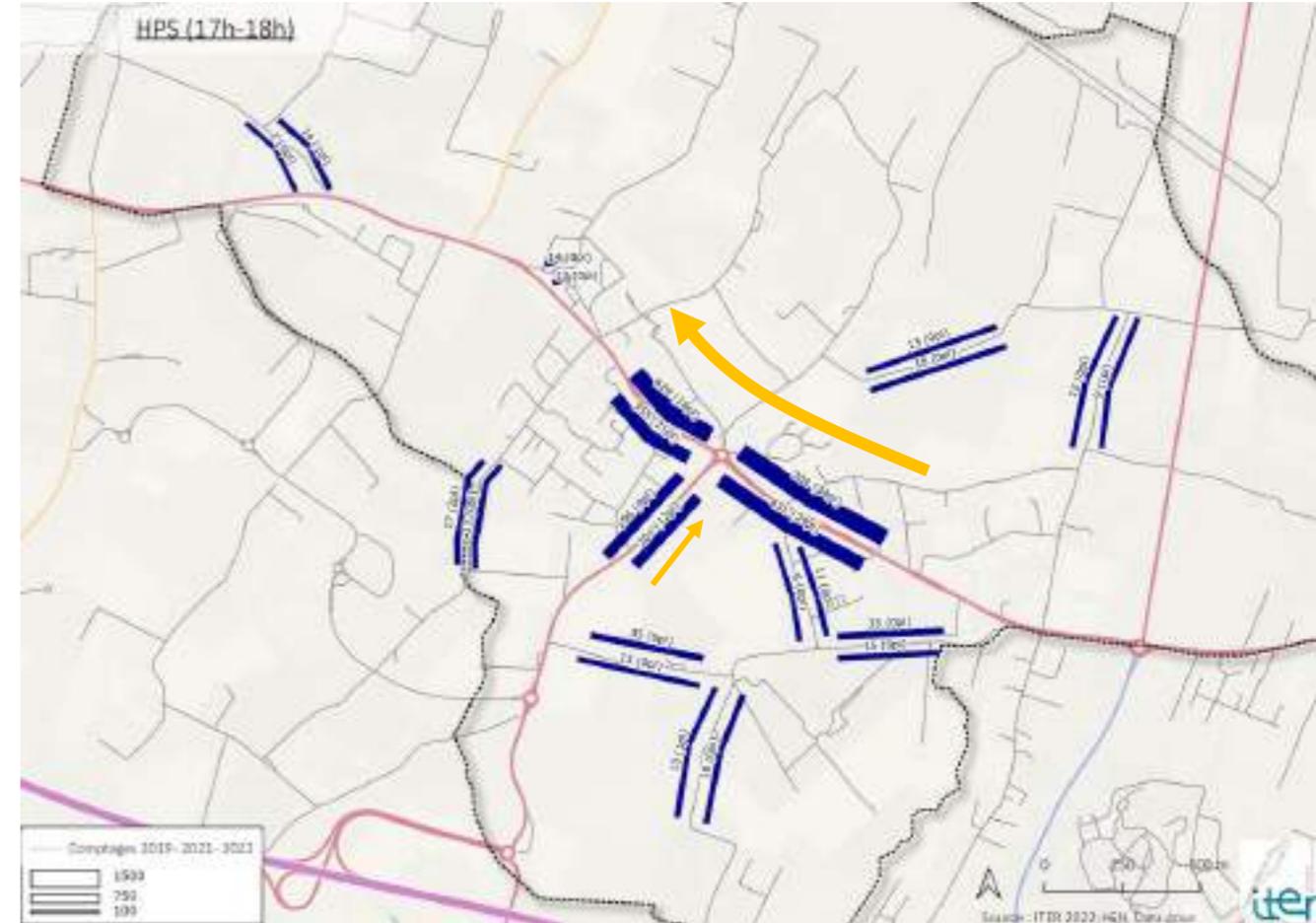
Traffic en heure de pointe du matin (8h-9h) :



L'heure de pointe du matin présente des trafics importants présents sur la D119. Son rôle de transit est mis en avant :

- Le segment le plus chargé est celui de la D119 partie ouest avec 634 véh/h de Brax au Passage.
- Le flux de transit à destination de Sérignac est également important avec 423 véh/h et 542 véh/h selon les portions observées.

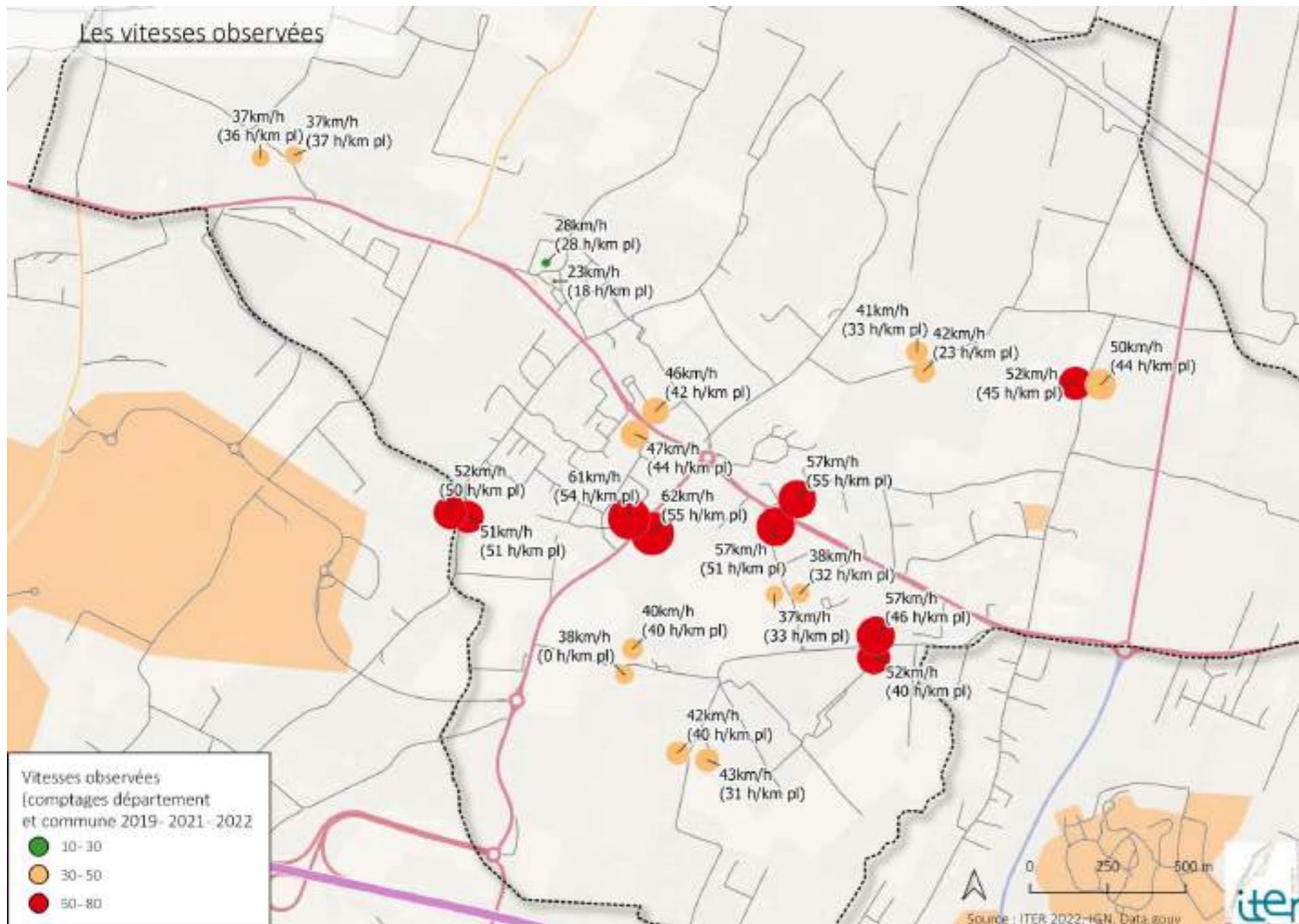
Traffic en heure de pointe du soir (17h-18h) :



Un trafic plus important durant l'heure de pointe du soir en termes de transit par aussi par la présence des commerces de la commune. L'ensemble des voies connaissent une augmentation comparée à l'heure du point du matin.

Le phénomène des itinéraires à destination du passage observé le matin est présent de manière inverse avec un nombre important de véhicules à destination de Sérignac et du reste de la Rive Gauche.

Vitesses moyennes observées



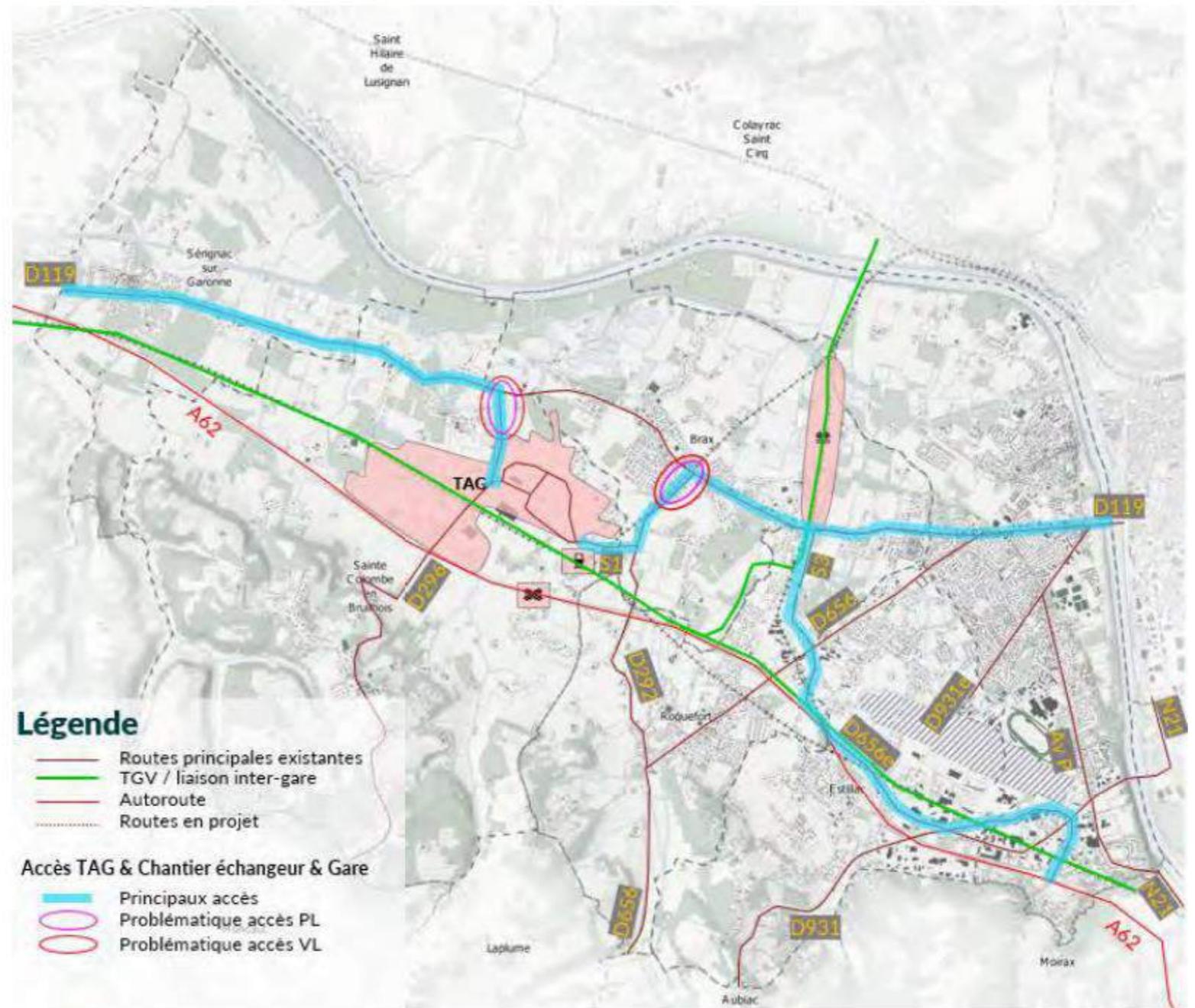
Les impacts des projets (étude rive gauche)

2021-2022 : Montée en puissance de la TAG

Conséquences trafic :

- ❌ Problèmes pour le passage des PL sur la D296 (route inadaptée) et D292 (urbanisation à proximité)
- ❌ Probable augmentation progressive des véhicules principalement sur les D119 & D292 & D296*

* pas d'étude de trafic réalisée sans l'échangeur



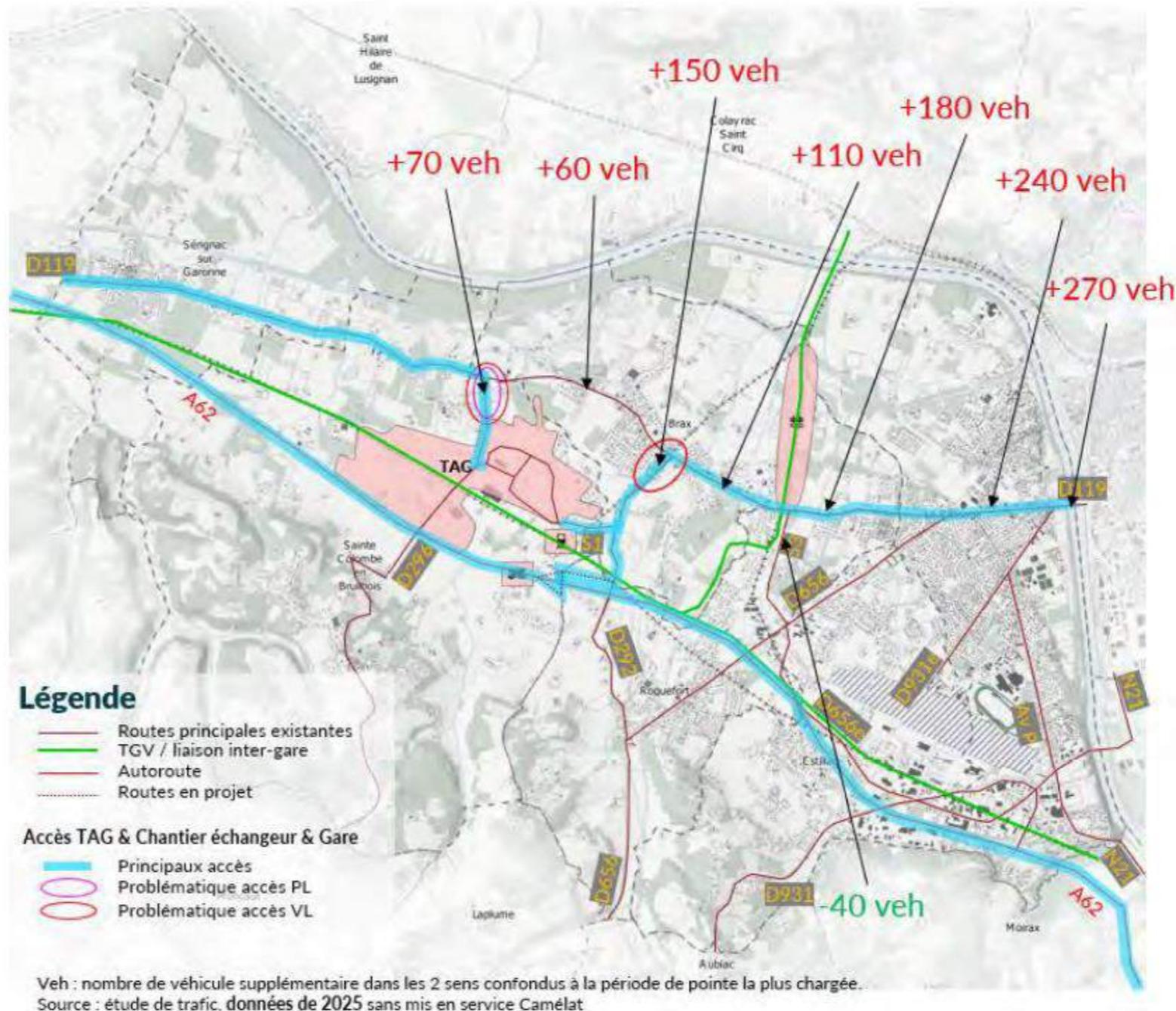
Impact des projets routiers – Ces analyses sont issues de l'étude Rive Gauche réalisée en 2022.

Les impacts des projets (étude rive gauche)

2023 : Montée en puissance de la TAG +
Ouverture de l'échangeur Agen-Ouest- A62

Conséquences trafic :

- ✗ Problèmes pour le passage des PL sur la D296 (route inadaptée)
- ✓ Plus de problème d'accès des PL sur D292
- ✗ Augmentation trafic des véhicules principalement sur les D119 & D292 & D296



Impact des projets routiers – Ces analyses sont issues de l'étude Rive Gauche réalisée en 2022.

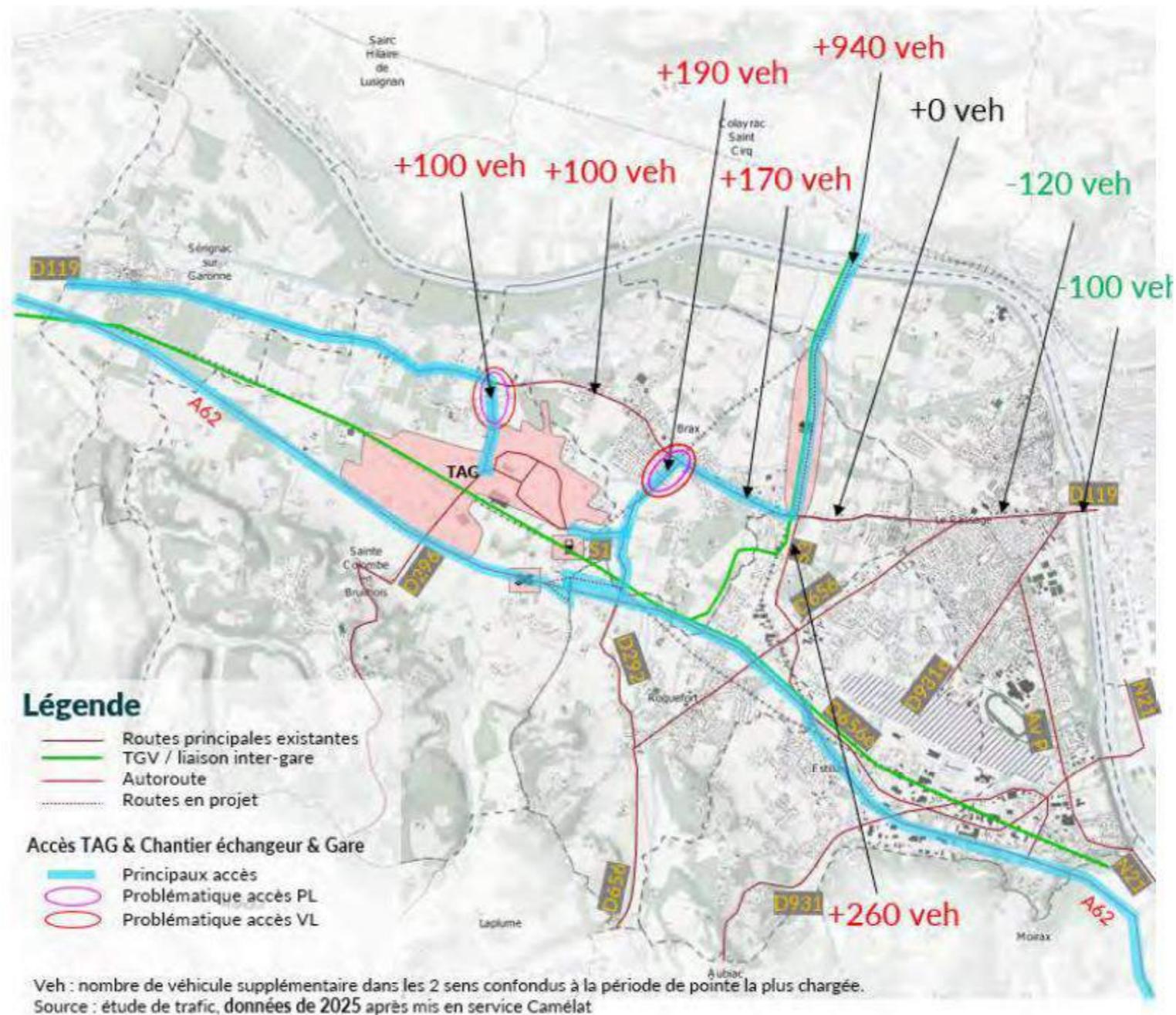
Pas de chiffres de la modélisation pour l'année 2023 (à droite, données de 2025)

Les impacts des projets (étude rive gauche)

2024 -> 2029 : Montée en puissance de la TAG Mise en service barreau Camélat (2024)

Conséquences trafic :

- ✗ Problèmes pour le passage des PL sur la D296 (route inadaptée) et D292 (urbanisation à proximité)
- ✗ Sur les D119 ouest & D292 & D296 : augmentation du trafic
- ✓ Sur la D119 est : baisse du trafic



Impact des projets routiers – Ces analyses sont issues de l'étude Rive Gauche réalisée en 2022.

Pas de chiffres de la modélisation pour les années 2024-2029 (à droite, données de 2025)

Les impacts des projets (étude rive gauche)

2030 -> 2045 : Ouverture du barreau S5 +
Ouverture du barreau S2

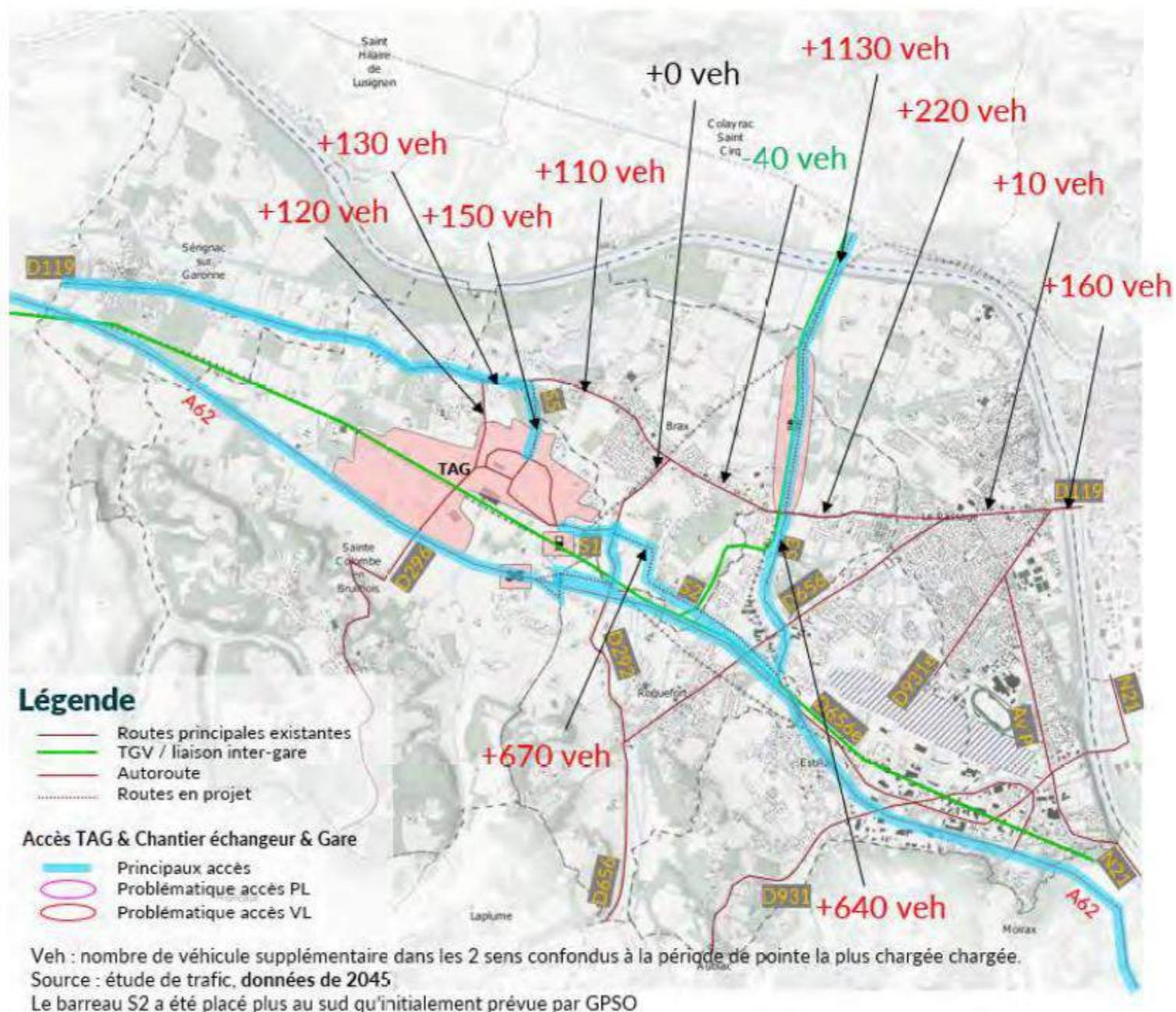
Conséquences trafic :

- ✓ • Circulation sur D292 au niveau de 2020
- ✗ • Circulation sur D296 reste élevée => mais probable que des aménagements peuvent être réalisés sur cet axe pour le rendre moins attractif (probablement pas pris en compte dans le modèle de trafic)

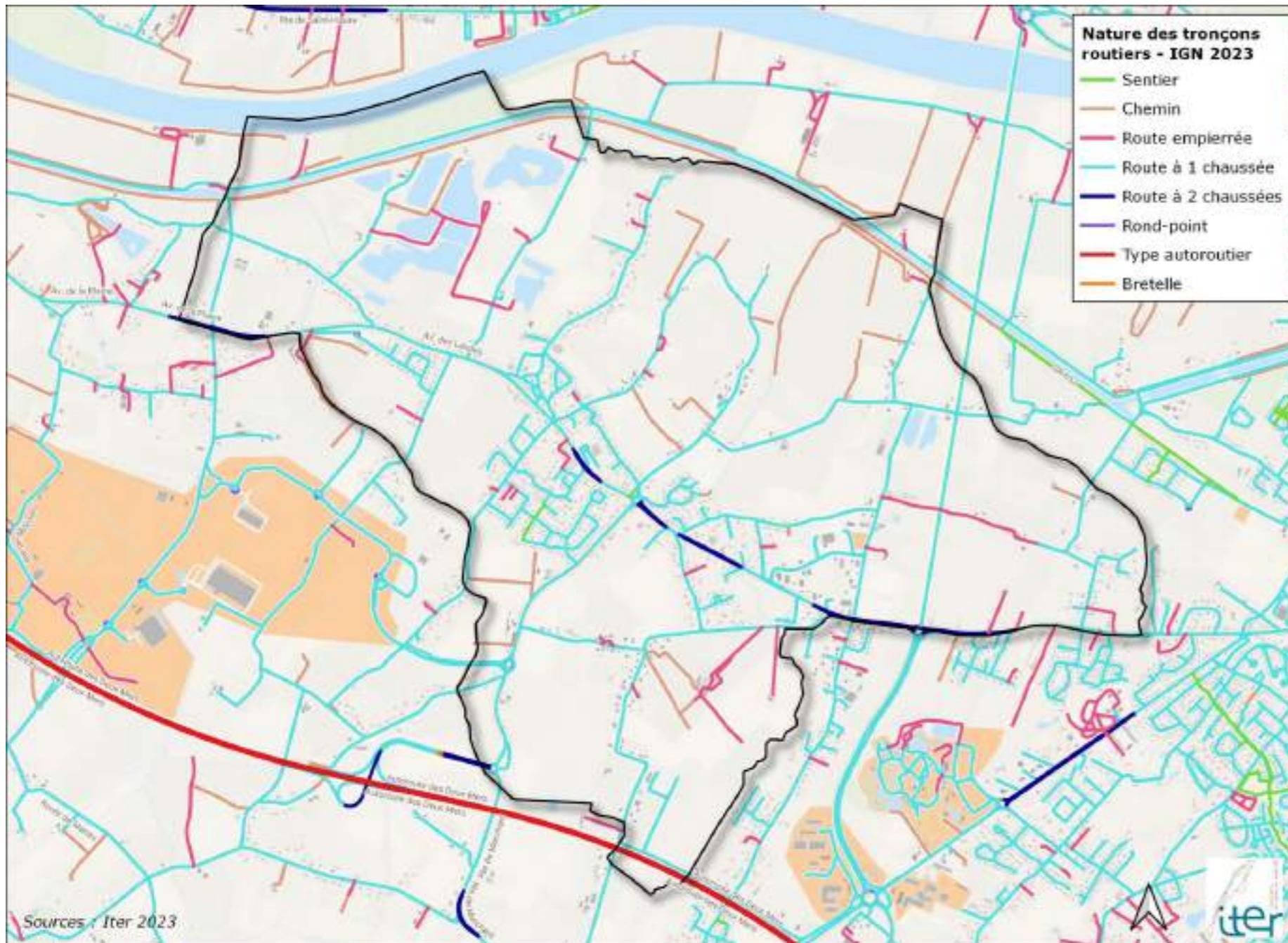
Impact des projets routiers – Ces analyses sont issues de l'étude Rive Gauche réalisée en 2022.

Pas de chiffres de la modélisation pour les années 2030-2045 (à droite, données de 2045)

NB : L'étude de trafic considère un barreau S2 plus au nord que ce qui est demandé par l'AGGLO. Il sera peut-être nécessaire de compenser le manque d'attractivité de ce barreau par des aménagements plus pénalisants sur les routes parallèles (D119, D292)



Les différents profils de voirie



Les différents profils de voirie

Les routes à 1 chaussée :



La D119 au niveau du centre-ville de Brax. Une chaussée unique à 6m qui permet de maîtriser la vitesse des véhicules



Les voies communales du centre-ville qui sont limitées à 30km/h.



Deux types de voiries pour les zones résidentielles : des chemins agricoles qui sont devenus au fil du temps des voies de desserte et des voies, très larges, qui sont celles construites dans les habitats pavillonnaires plus au moins récent.



Les routes à 2 chaussées :



La D119 dans sa partie la plus roulante (situé à l'est de la commune). Cette portion présente des intersections peu sécuritaires.

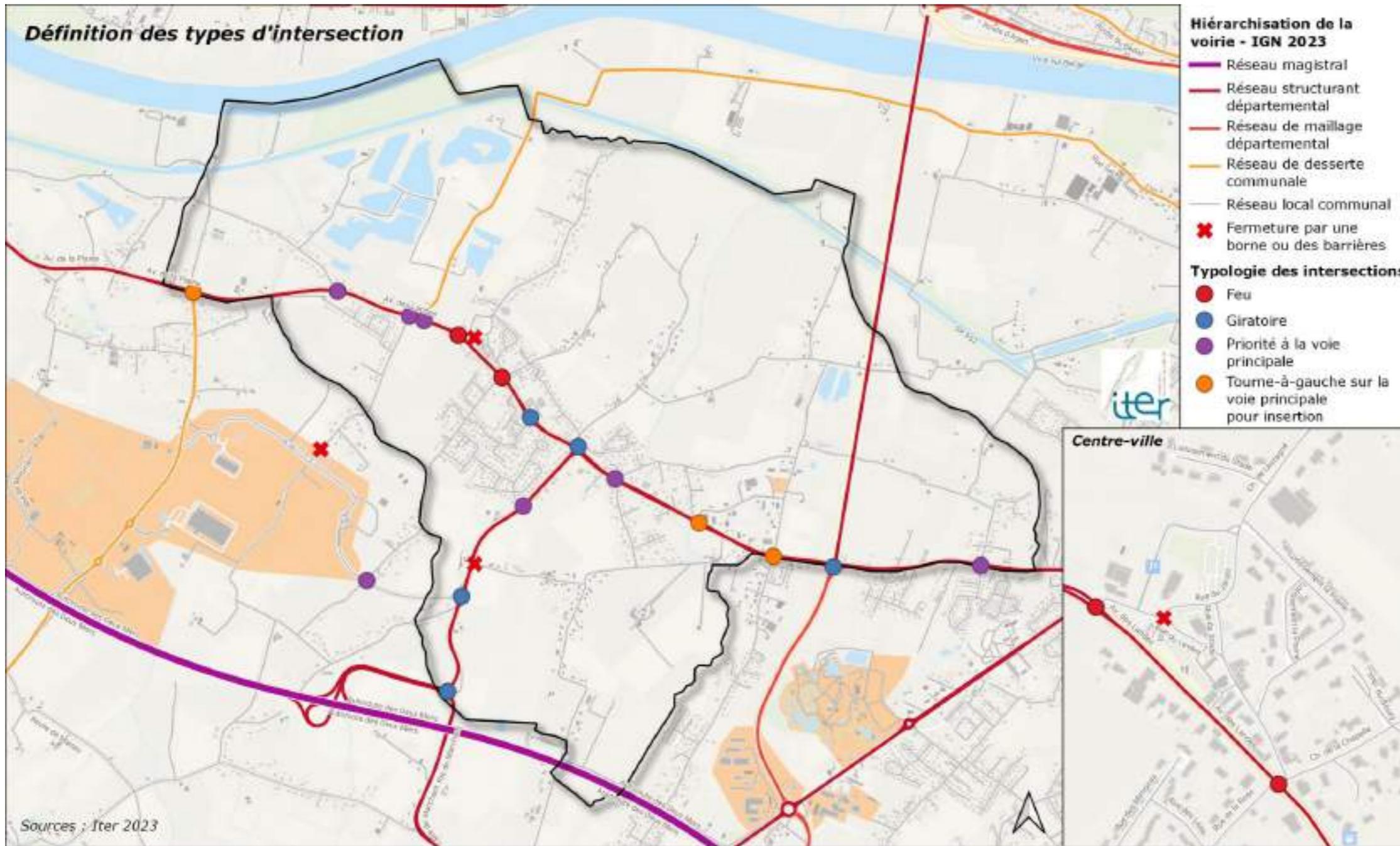


A proximité du barreau du Camélat, la D119 possède un profil très routier, favorisant la vitesse des vitesses. .



- **La commune présente deux types principaux de voiries :**
 - un réseau local, plus contraint avec des emprises réduites qui permet d'assurer la desserte locale de la commune
 - Un réseau magistral que l'on retrouve dans les départementales actuelles. Certaines de ces voies sont très routières et possèdent des intersections peu sécuritaires.

Localisation des intersections sur la commune



Le fonctionnement des principales intersections



Un fonctionnement avec des feux à déclenchement (pour les véhicules venant de la rue du Levant).
Lors des heures de pointes, peu de remontées de file ont été observées.
Le déclenchement du feu permet d'écouler facilement les véhicules venant de la rue du Levant, nombreux par la présence de l'école.
A contrario, si il n'y a pas de véhicules depuis la rue du Levant, le trafic sur le D119 est facilité et les vitesses augmentent (de 17h à 18h seulement 7% des véhicules proviennent de la rue du Levant contre 36% depuis l'ouest et 57% depuis l'est).
En termes de fonctionnement, les échanges s'observent avant tout entre les branches de la D119.

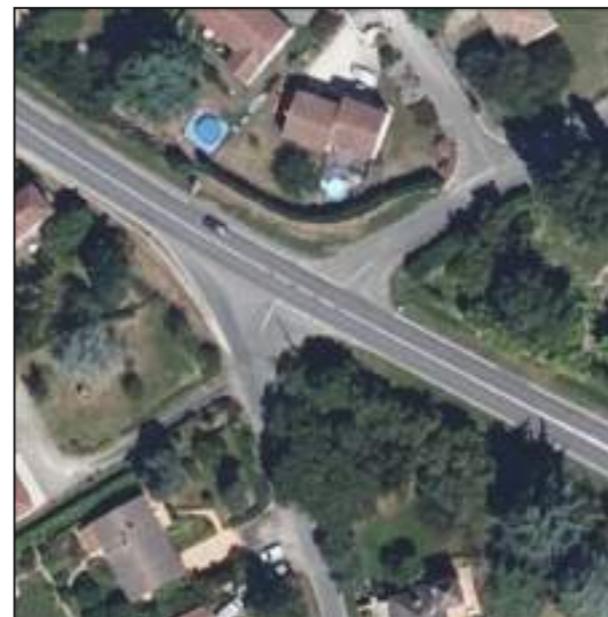


Le giratoire entre la D292 et la D119 joue un rôle d'entrée de ville et d'organisation du trafic. Son ergonomie permet de ralentir le trafic lors de la sa traversée.
Les continuités piétonnes sont nombreuses et permettent des traversées sécurisées même si quelques masques sont à constater (présence de végétation). Également, les deux arrêts de bus sont sécurisés, séparés de la chaussée et localisés en sortie de giratoire.



Le giratoire possède une ergonomie évasée qui favorise les vitesses en son sein. Les véhicules observés sont en capacité d'accélérer en sortie. Ce phénomène est accentué par la présence des deux arrêts de bus ce qui permet aux véhicules d'avoir une trajectoire rectiligne.
Lors des heures de pointes, aucune congestion n'est observée.
Les flux s'organisent de la manière suivante :

- 63% des véhicules proviennent de la D119 - sud,
- 29% des véhicules proviennent de la D119 - nord,
- 7% des véhicules proviennent de la D292.
- 2% des véhicules proviennent du Super U.



L'intersection entre la D119, le chemin du Pintre et le chemin de Commarque présente un fonctionnement classique avec une priorité donnée à la voie principale.
Le profil de voirie est avant tout routière avec une limitation de la vitesse fixée à 70km/h.
Également, les insertions des voies secondaires sont complexes et peu sécuritaires. Une absence d'aménagements dédiés aux modes actifs est à noter malgré le fait que cette intersection soit localisée en entrée de ville et qu'elle permet de desservir deux quartiers résidentiels.
A l'instar de l'intersection entre la D119 et la rue du Levant, la création d'un feu à déclenchement permettra de gérer les vitesses et sécuriser l'insertion des véhicules et de développement des continuités pour les modes actifs.

L'offre de stationnement de la commune

Sur la commune, environ 261 places de stationnement matérialisées ont été comptabilisées.

La typologie de stationnement la plus présente est le stationnement gratuit avec 152 places.

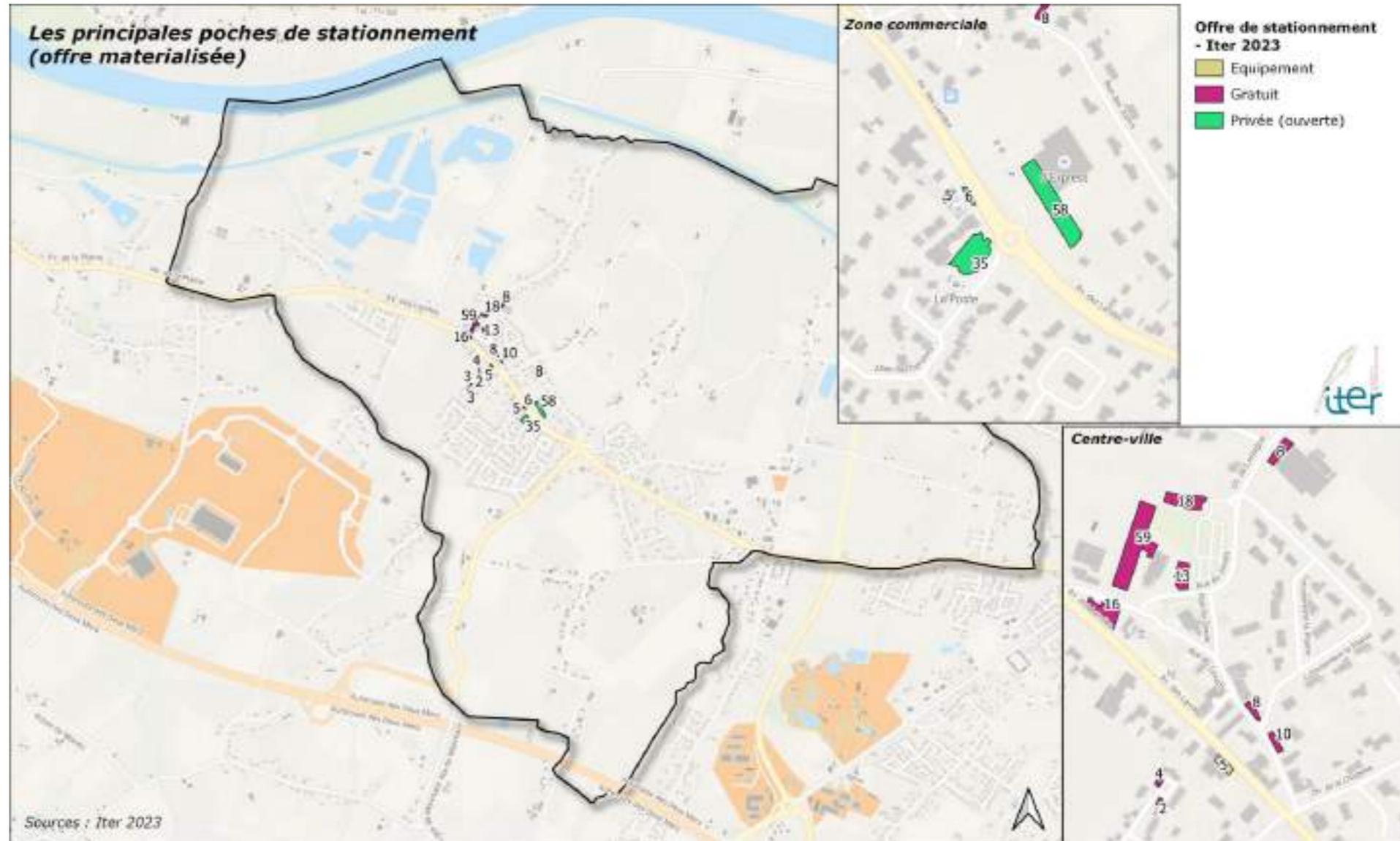
Au total, 107 places de stationnement privée mais accessibles ont été recensées.

L'offre de stationnement se localise principalement dans le centre-ville de la commune.

En effet, c'est là que l'on trouve la plus grande poche de stationnement, autour du cimetière qui est utilisée pour les équipements publics à proximité (école, mairie, salle de fête...)

Des places de stationnements sont également observables à proximité de la zone commerciale de la commune, où se situe également le bureau de poste.

Plusieurs places de stationnement PMR ont également été recensé sur la commune. Elles sont présentes sur les principaux parkings.



Une offre sollicitée durant les heures de pointe

Les places localisées à proximité immédiate du centre-ville et de ses principaux équipements (école et mairie) sont particulièrement utilisées lors des heures de pointe du matin et du soir. Cependant, il n'existe pas d'enjeux spécifiques et de nombreuses places restent disponibles. L'offre est suffisante pour gérer ce moment de fort trafic de la journée.

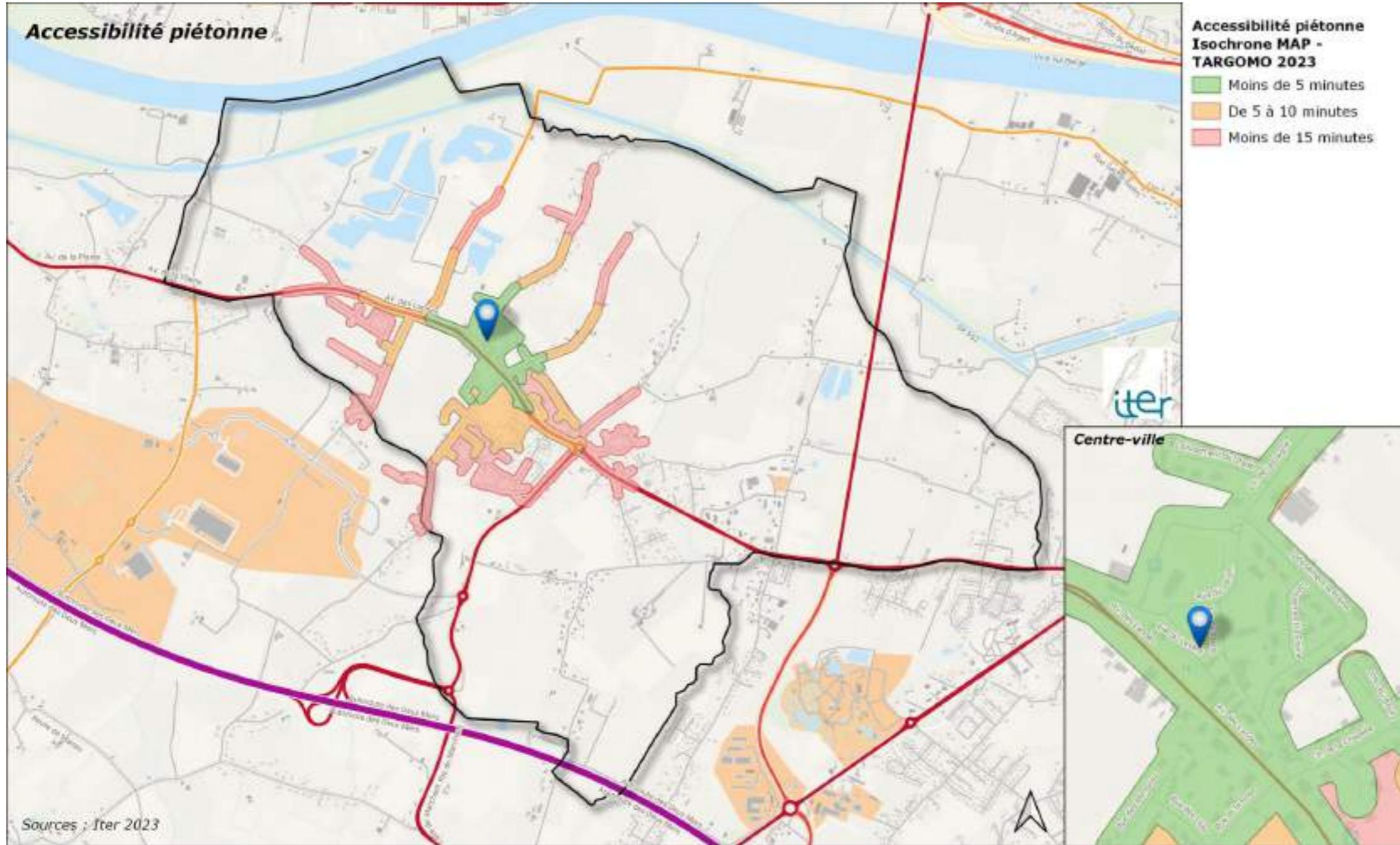


Analyse thématique : les modes actifs

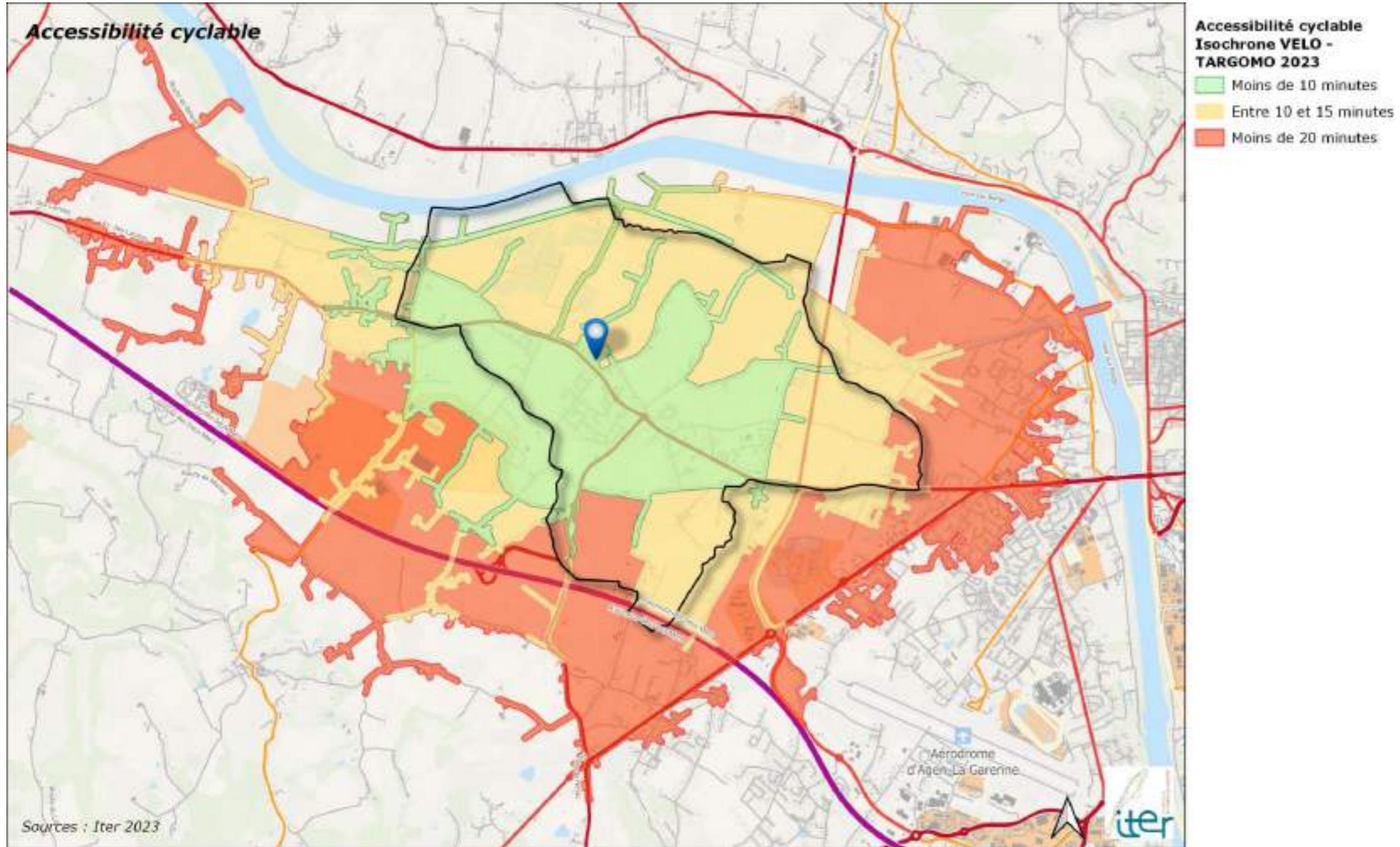


RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

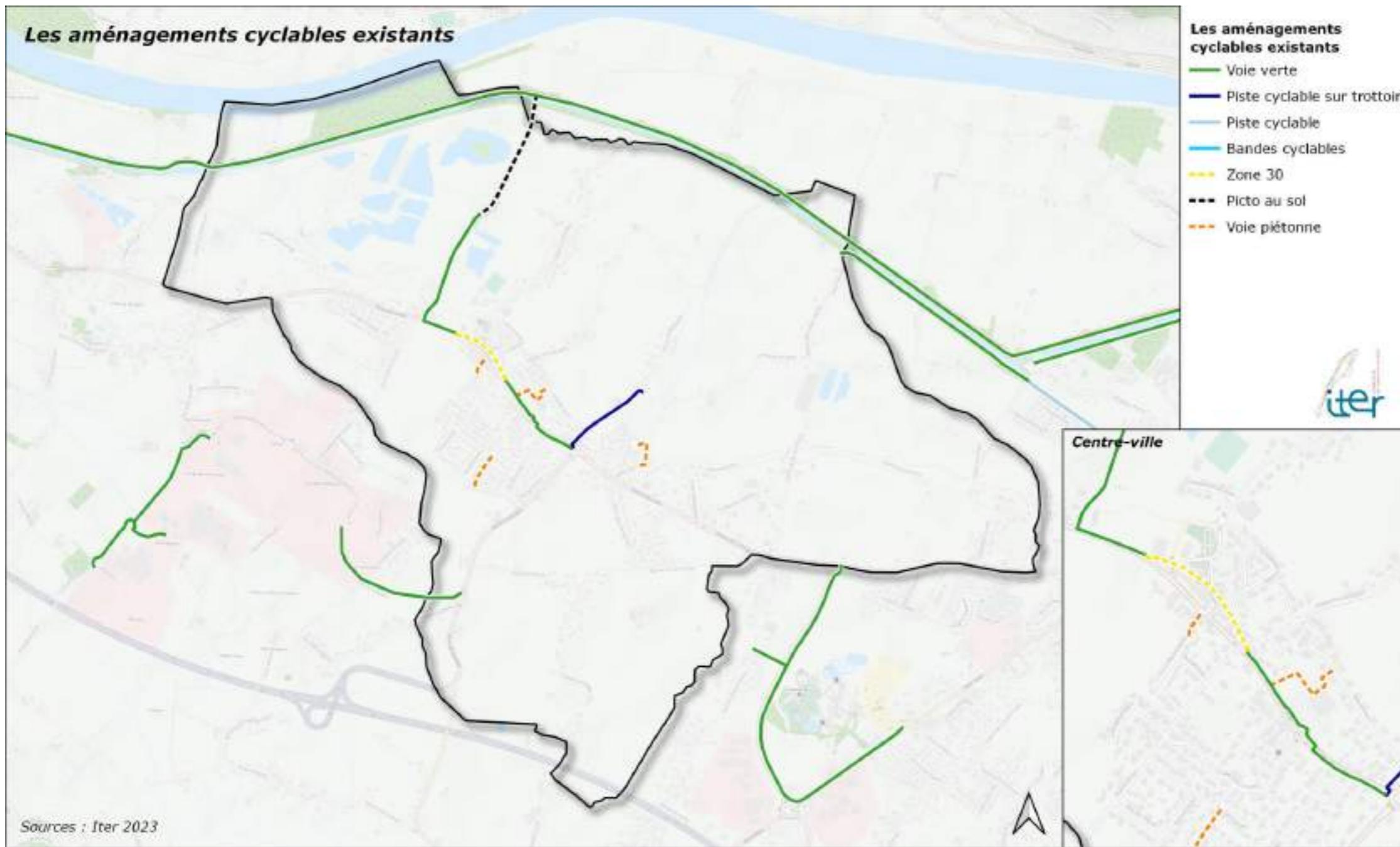
Accessibilité piétonne



Accessibilité cyclable



Les aménagements cyclables actuels



Les aménagements cyclables actuels

- Rue du Levant
- D119 (avenue des Landes)
- Chem. de Révignan
- Connexion au canal Latéral à la Garonne

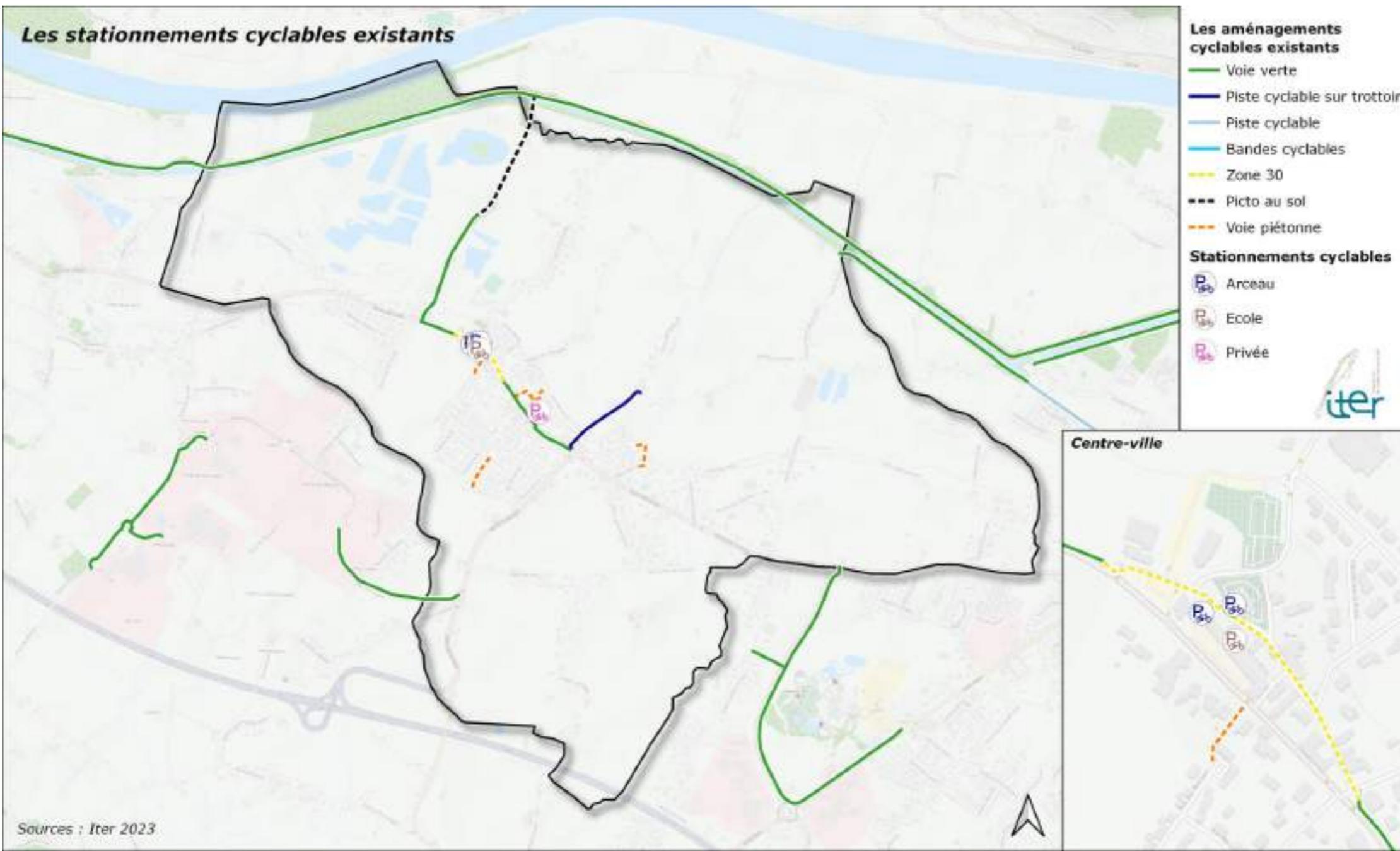


Les aménagements cyclables actuels

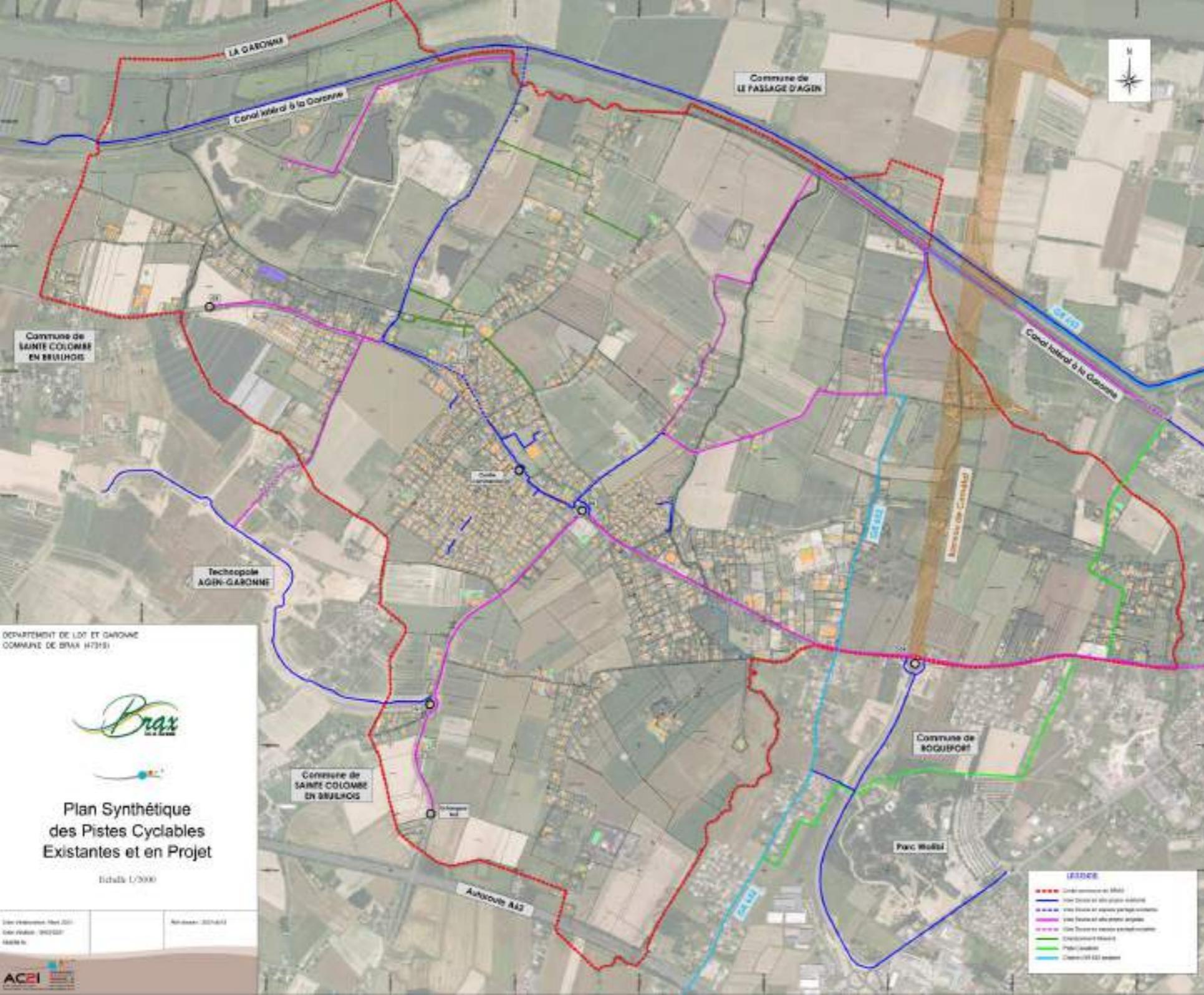
- D119 (avenue des Landes)
- Chem. du Rieumort



Les stationnements cyclables actuels



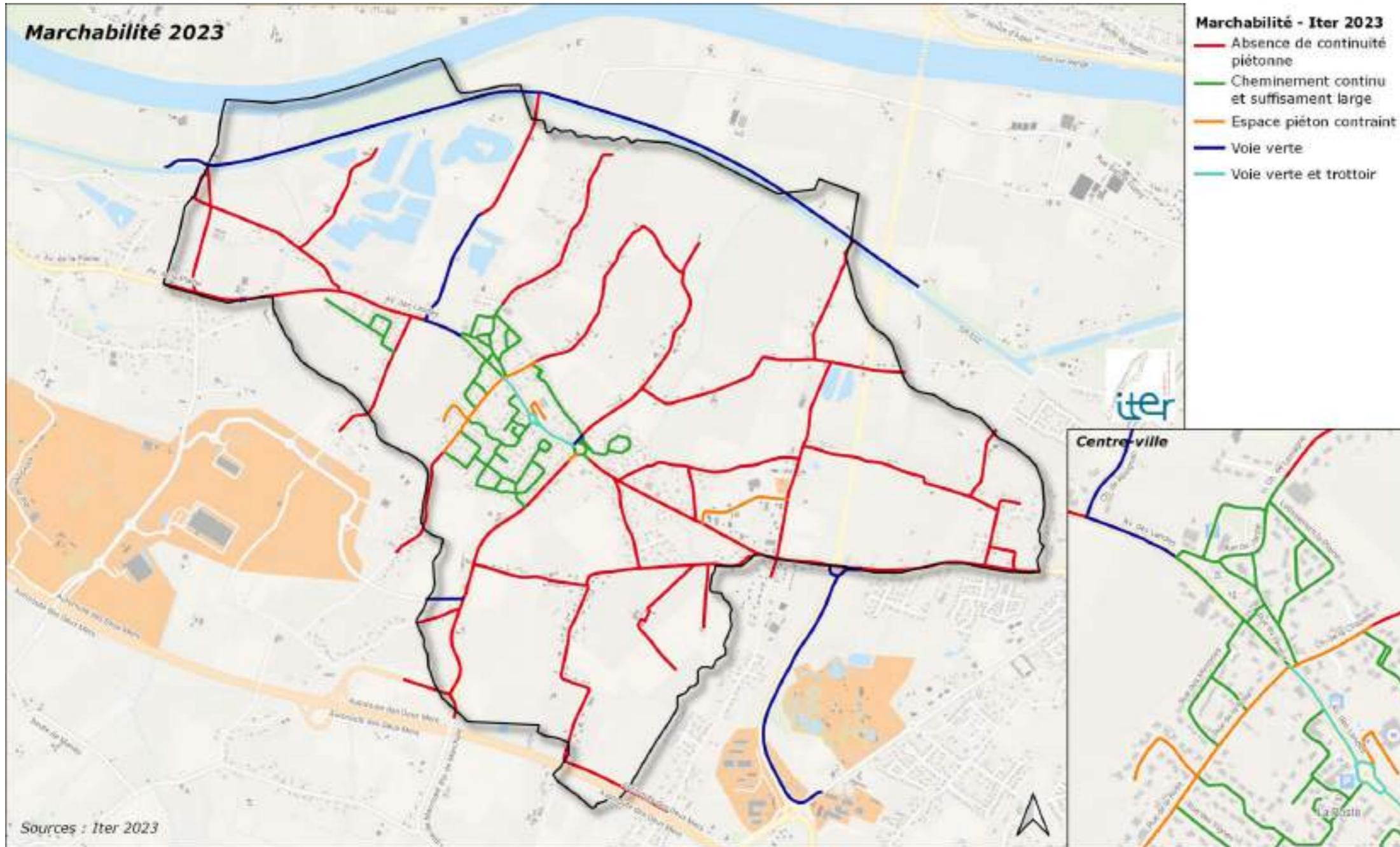
Les aménagements cyclables de la commune



LEGENDE:

- ■ ■ ■ Limite commune de BRAX
- Voie Douce en site propre existante
- - - Voie Douce en espace partagé existante
- Voie Douce en site propre projetée
- - - Voie Douce en espace partagé projetée
- Emplacement Réservé
- Piste Cavalière
- Chemin GR 652 existant

Marchabilité du territoire



La marchabilité sur la commune est à deux échelles :

- Le centre-ville ainsi que les quartiers résidentiels possèdent une marchabilité globalement bonne sauf sur les rues les plus contraintes où il est possible de noter une absence de trottoir,
- Le reste de la commune et notamment la D119 et la D292 possèdent une marchabilité mauvaise avec une absence d'aménagement piéton.

Il est également possible de noter la présence d'une voie verte sur la D119 (sur son secteur central) qui permet d'assurer une véritable continuité piétonne mais également cyclable.

L'accessibilité piétonne est logiquement de bonne qualité autour des principaux pôles urbains mais également au niveau des zones les plus récentes qui ont été aménagés.

Un travail de sécurisation semble nécessaire sur les voies de desserte locale mais également sur la D119 (partie ouest) et la D292 qui permettra à terme de rejoindre à pied la future gare LGV.

L'analyse des cheminements piétons des polarités urbaines



Un aménagement récent pour la rue du Levant qui permet de sécuriser les déplacements piétons au niveau du parvis de l'école de la commune.



Plusieurs continuités entre les quartiers résidentiels et la D119 permettent de créer des itinéraires malins en dehors du réseau routier.



L'aménagement pour les actifs au niveau du profil le plus urbain de la D119 est avant tout défini pour les piétons. La taille et les traversées sont sécurisées malgré une forte présence du trafic.



La création d'une voie verte le long de la D119 permet de relier le pôle commercial de l'allée des Cerisiers et le centre-ville historique.



La voie verte continue également entre le giratoire du super U et le giratoire entre la D119 et la D292. Cette voie verte ne possède pas de signalétique spécifique.



Les quartiers résidentiels attenants au centre-ville historique ne sont pas tous équipés d'aménagements pour les piétons ou pour les cyclistes. La voiture est prédominante sur ces voies secondaires accolées au cœur de la commune.

L'analyse des cheminements au sein des zones résidentielles et des voies routières



Une continuité piétonne sécurisée d'un côté de la voie pour les quartiers résidentiels.



Des rues parfois contraintes (par la configuration de la voirie) qui ne permettent pas d'avoir un cheminement piéton sécurisé.



Une continuité piétonne séparée de la chaussée différenciée des zones de circulation des voitures pour certaines zones résidentielles.



La D292 ne possède pas d'aménagement pour les modes actifs et notamment pour les piétons. Les départementales (hors zone urbanisée) ne sont pas aménagées pour les piétons.



La D119 sur ses portions routières ne possède pas d'aménagement pour les modes actifs. Ce profil routier favorise la vitesse des véhicules et l'aspect peu sécuritaire de la portion.



La zone d'activité du Barrail ne possède pas d'aménagement piéton malgré son caractère récent.

Des espaces piétons en retrait sur certains lieux spécifiques



L'ouverture du nouvel échangeur d'Agen-Ouest a demandé la création d'un giratoire d'accès et un nouvel aménagement du pont entre la commune de Roquefort et de Brax. Les trottoirs prévus et construits sont actuellement impraticables par la présence de glissières.

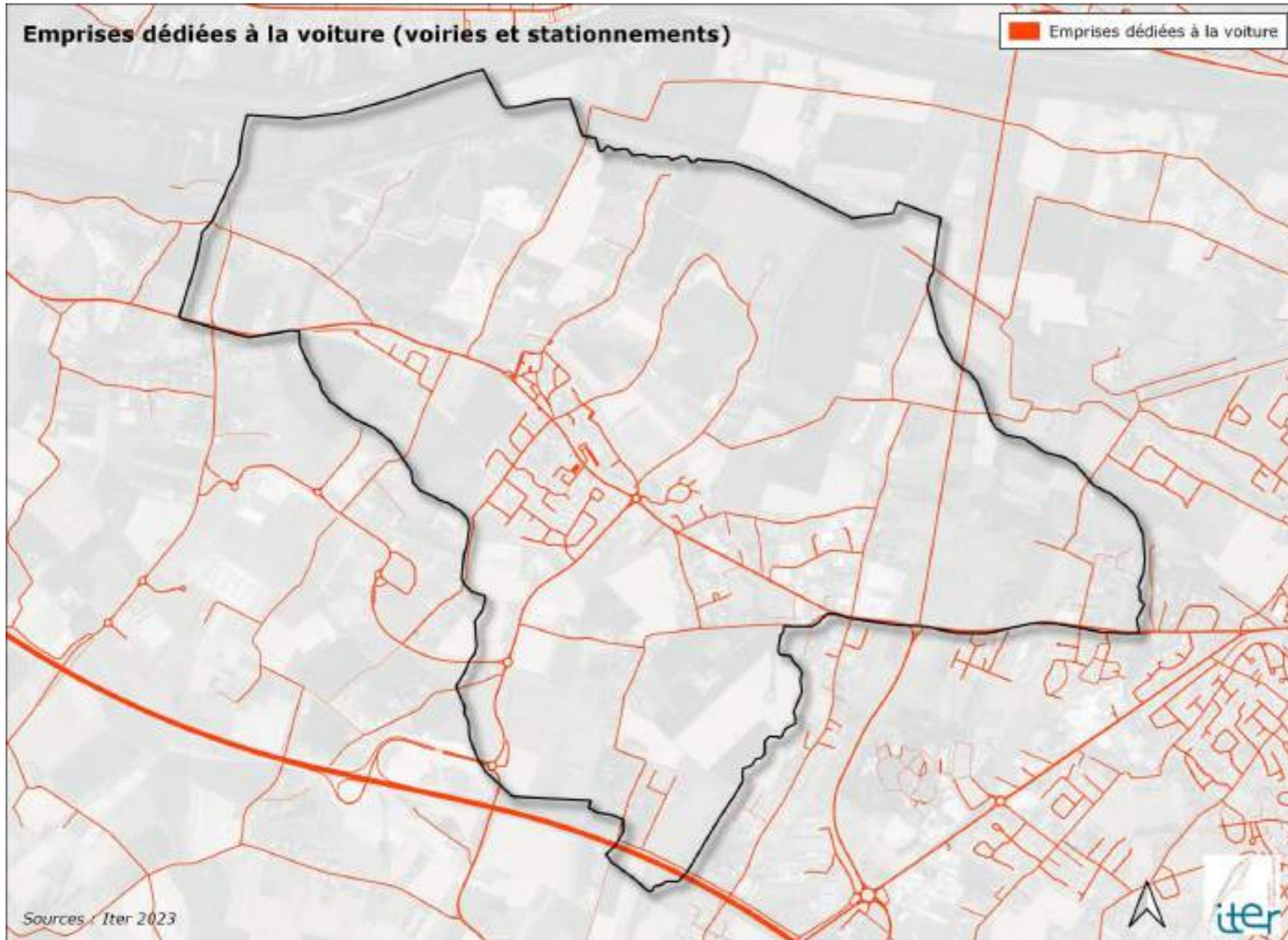


Lors du réaménagement de ce giratoire aucune continuité piétonne mais également cyclable n'ont été envisagés. Pourtant, la D292 en direction de Roquefort est inscrite comme un axe de développement du schéma cyclable d'agglomération.

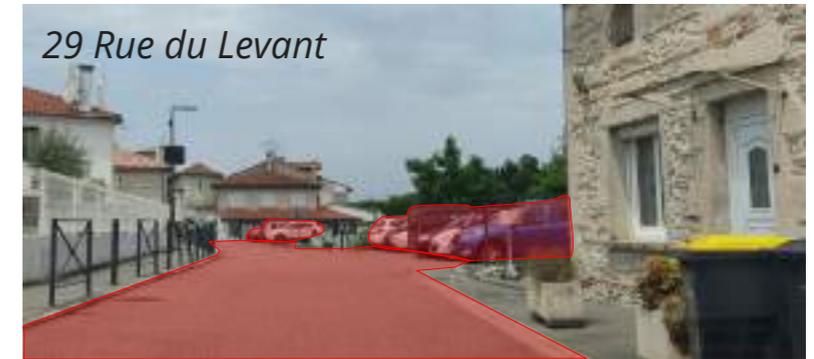


Le nouvel aménagement du pont (qui n'est actuellement pas encore en service) n'a pas permis la création d'aménagement piéton ou cyclable qui aurait permis de faire le lien entre la commune de Roquefort et de Brax.

La place de la voiture en ville



- Le place de la voiture se limite aux voiries ainsi qu'aux parkings du cœur de ville historique.
- En termes d'occupation du sol, les emprises dédiées à la voiture sont relativement faibles en lien avec la taille de la commune.



Analyse thématique : les transports en commun

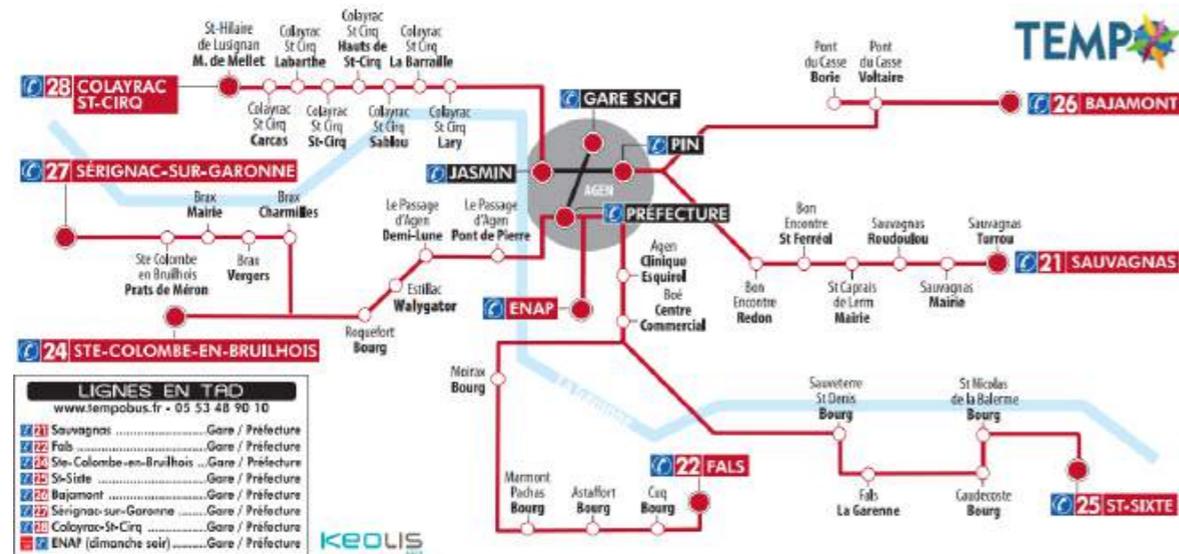


RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Brax et les transports en commun

Le réseau Tempo :

- L'organisation du réseau Tempo est avant tout tournée vers la rive droite. Seules deux lignes régulières desservent la rive gauche de l'agglomération.
- Seule deux 2 lignes régulières du réseau de transport régulier desservent actuellement la rive gauche (communes du Passage d'Agen et d'Estillac par les lignes 10 et 3). Deux lignes de TAD viennent compléter l'offre régulière : lignes 24 et 27.
- La commune de Brax n'est pas actuellement desservie par le réseau Tempo de l'agglomération.
- La commune fait cependant partie des zones de desserte des transports à la demande du réseau Tempo (ligne 27 notamment)



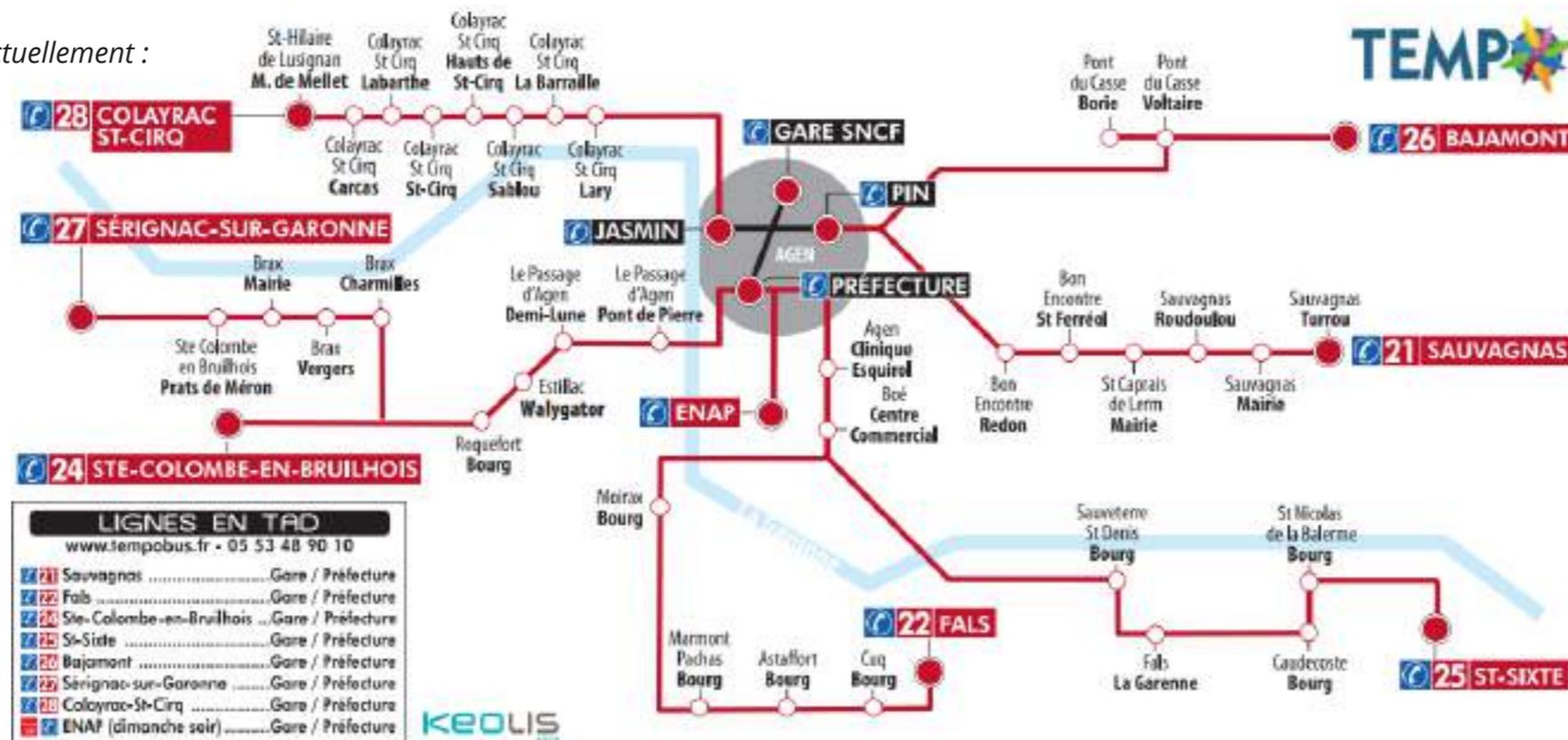
Source : site internet - réseau Tempo - réseau septembre 2022



Des évolutions attendues pour le réseau des transports en commun

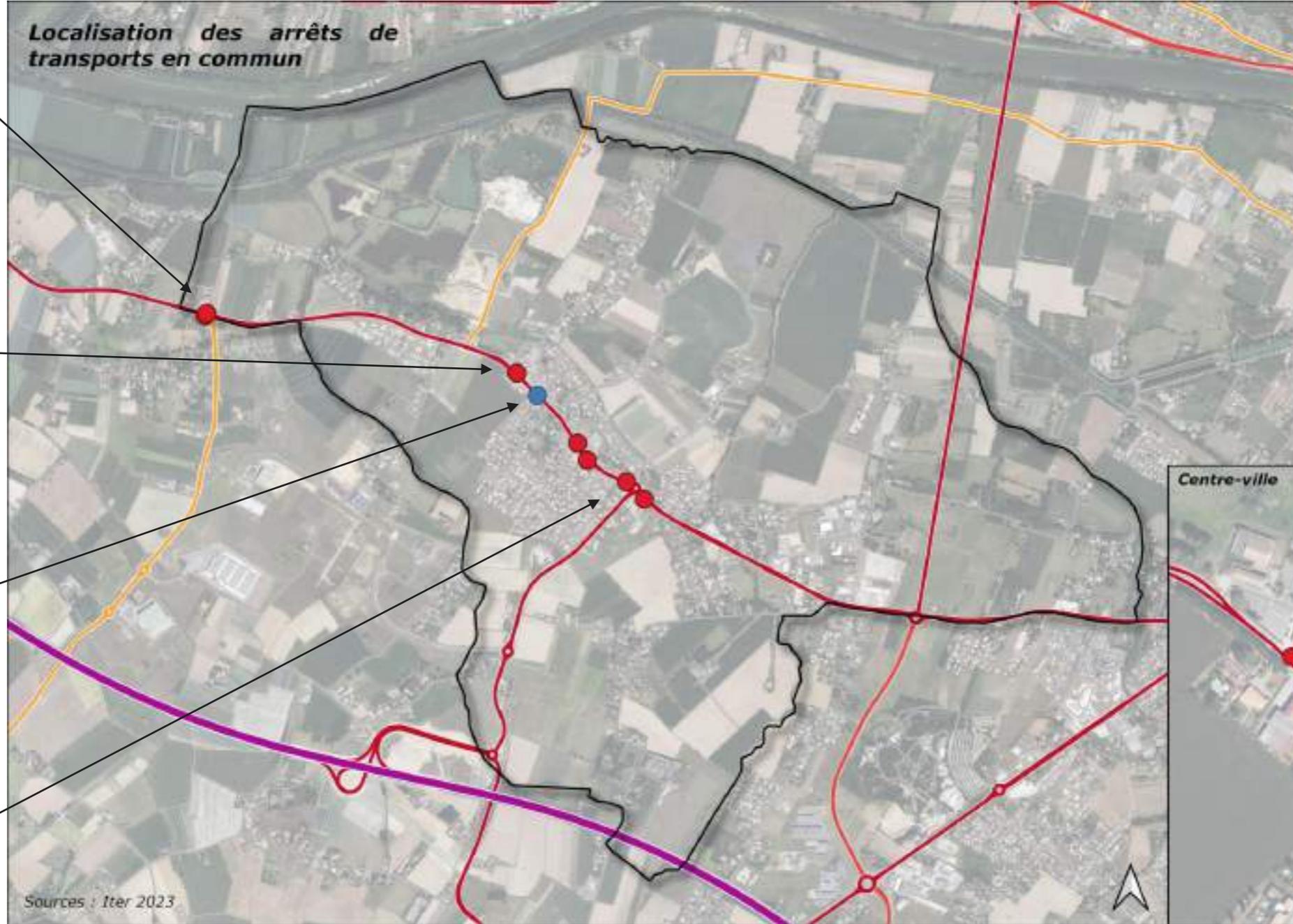
- Une réunion à l'Agglomération qui s'est tenue le 30 mai apportait les compléments suivants :
 - Le taux de déclenchement du TAD sur Brax est de 63% -
 - Le pourcentage de scolaire sur la ligne est de 81% -

La ligne 27 actuellement :



→ Deux scénarios de restriction du réseau de TC pour la rive gauche est en cours d'élaboration et seront présentés en septembre 2023.

La localisation des arrêts de transports en commun



Localisation des arrêts en service - Iter 2023

- Arrêt en encoche
- Arrêt sur voirie



Principaux enjeux



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine

Liste des principaux enjeux

Enjeux routiers

La **sécurisation de la D119** et la définition de son **évolution** dans les années à venir

Des intersections qui fonctionnent de manière disparate :

- Le giratoire entre la D292 et la D119 permet de ralentir les véhicules et joue son rôle d'entrée de ville,
- Le **giratoire entre l'allée des Cerisiers et la D119 est très permissif** et ne permet pas de ralentir la vitesse des véhicules,
- Le **carrefour à feu entre la D119 et la rue du Levant** (feu à détection de la voie secondaire) permet de **gérer les flux existants** et de favoriser la sortie des personnes venant à l'école lors des heures de pointe. Au vu des trafics (en heure de pointe), le passage à un feu classique pourrait être envisagé.
- La sécurisation de l'intersection entre le chemin de Commarque et la D119 pour faciliter l'insertion des véhicules issus des voies secondaires.

La nécessité de **sécuriser l'accès aux arrêts de transport** en commun pour les écoliers et pour le ramassage scolaire (traversée de la D119 et stationnement des bus).

Mobilités et urbanisme

Une **évolution de la commune** qui doit se faire en lien avec **la future gare LGV** mais aussi en lien avec les **futures activités de la TAG**. La notion des futures polarités et leur fonctionnement doit être au cœur de la réflexion de l'étude.

Le **développement des continuités cyclables** inscrites au schéma directeur de l'agglomération tout en développant des continuités intra-communales.

Les modes actifs

Le développement des **services pour les cyclistes** en lien avec les nouveaux aménagements : le stationnement cyclable et la définition de plusieurs services à leur destination.

La **mise en accessibilité** (continuité piétonne) d'un ensemble de voiries en lien avec le développement de la commune ; plusieurs continuités sont à créer afin **de développer les déplacements les plus courts (ville au quart d'heure)** des usagers de la commune.

Le stationnement

Le **stationnement actuel du centre-ville** ainsi que les parkings situés à proximité des principaux pôles d'intérêts ne connaissent pas de dysfonctionnement ; **l'offre est suffisante pour gérer les usages en présence.**

Représentation cartographique des enjeux

La **sécurisation de la D119** et la définition de son **évolution** dans les années à venir en lien avec le trafic de transit

L'apaisement des voiries de desserte locale de la commune

La sécurisation de plusieurs intersections routières

La sécurisation des arrêts de transport en commun

La gestion des futurs grands projets impactant la commune et son agglomération pour les mobilités

Le **développement des continuités cyclables** inscrites au schéma directeur de l'agglomération tout en développant des continuités intra-communales.

Le développement des **services pour les cyclistes** en lien avec les nouveaux aménagements : le stationnement cyclable et la définition de plusieurs services à leur destination.

La **mise en accessibilité** (continuité piétonne) d'un ensemble de voiries en lien avec le développement de la commune

