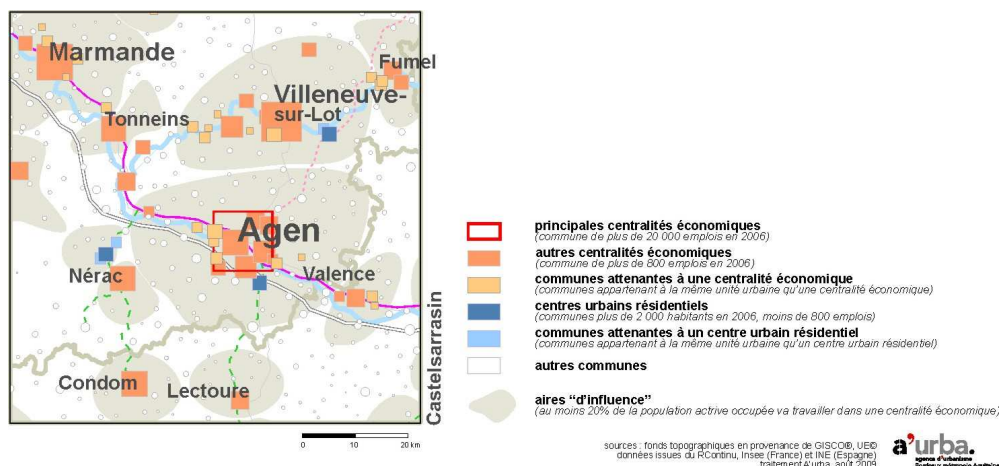




## Dynamiques urbaines et territoriales Le Pays d'Agen

### Les grands éléments de diagnostic

Le Pays d'Agen s'organise selon l'axe naturel Nord-Ouest-Sud-Est de la vallée de la Garonne et déborde sur les coteaux de la Garonne ainsi que sur la vallée du Lot. Ce territoire se positionne à équidistance des métropoles toulousaine et bordelaise.



Agen est une ville moyenne dont l'aire urbaine atteint les 100 000 habitants. Un second point de concentration urbaine se situe plus au nord dans la vallée du Lot, où se développe l'agglomération de Villeneuve-sur-Lot. Excepté au niveau des deux agglomérations, le territoire conserve des caractéristiques rurales fortes avec de petite concentration urbaine en chapelet le long des axes de communication.

Agen est un pôle agroalimentaire fonctionnant grâce à un terroir agricole très productif qui s'étend sur les vallées du Lot et de la Garonne. Les principales productions agricoles sont les céréales, l'élevage et surtout les productions fruitières. Une grande partie des productions locales sont donc transformées sur le territoire et l'agroalimentaire est une part importante de l'économie locale. Le développement de l'Agropole à Estillac en est la vitrine.

Le département du Lot-et-Garonne a enregistré une croissance démographique durant la dernière période inter-censitaire après 20 ans de stagnation. Mais cette croissance reste limitée et se diffuse sur le territoire ne permettant pas l'émergence d'une vraie polarité urbaine entre Bordeaux et Toulouse.

Au niveau des infrastructures, l'agenais est à la croisée de deux axes, celui de la Garonne est bien équipé avec autoroute et voie ferrée performantes tandis que celui nord-sud n'est encore parcouru que par la nationale 21 et une voie ferrée unique partiellement ouverte. Ce dernier axe reliant Limoges à Tarbes est un axe en développement.

### Les grands enjeux

- L'Agenais doit se positionner entre les deux métropoles régionales afin d'acquérir une taille critique qui lui permettrait d'avoir une certaine autonomie et une légitimité de rayonnement sur les territoires environnant de la vallée de la Garonne, de la basse vallée du Lot et du nord du Gers.
- L'industrie agro-alimentaire pourrait être un facteur de développement mais doit bénéficier à l'ensemble du territoire. La complémentarité entre Agen et Villeneuve-sur-Lot devra être renforcée par des projets communs.
- L'axe de la Garonne et son croisement avec l'axe Nord-Sud au niveau d'Agen offre à cette agglomération une position stratégique en matière d'accessibilité et conforte sa fonction centrale du réseau de communication et son rayonnement territorial.

## Le Pays d'Agen : Tableau de synthèse avec – sans GPSO

	Situation actuelle	Tendances à l'œuvre à l'horizon 2020 sans GPSO	Prospective à l'horizon 2030 et + avec GPSO
<b>Organisation territoriale</b>			
Démographie :			
- 0-20 ans	67 242	- 0-20 ans 70 012	- 0-20 ans 67 850
- 20-40 ans	71 781	- 20-60 ans 147 188	- 20-60 ans 139 595
- 40-65 ans	80 267	- 60-80 ans 84 821	- 60-80 ans 92 440
- 65-75 ans	52 849	- 80 ans et + 26 924	- 80 ans et + 32 520
- 75 ans et +	33 257		332 405
Total	305 396		Avec LGV possible croissance supérieure 350 000 surtout concentrée sur l'agenais.
Emplois :		Une réelle spécialisation dans l'agro-industrie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement économique au niveau de la gare TAGV, tertiarisation de l'économie liée au desserrement d'activités des agglomérations de Toulouse et Bordeaux.</li> <li>• Positionnement pour un rayonnement économique régional</li> </ul>
- agricoles	13 762		
- industriels	17 381		
- tertiaires	80 836		
<b>Structuration des espaces</b>			
- Principaux noyaux urbains	Un pôle agenais de plus en plus important, tandis que le pôle villeneuvois à l'écart des axes de communication reste stable.	Pas de réel développement urbain car en limite des aires d'influences toulousaines et bordelaises. Possible intensification des relations Villeneuve/Agen avec un phénomène de périurbanisation des espaces interstitiels.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si gare centrale : concentration urbaine et redistribution vers des pôles urbains relais (Villeneuve, Tonneins...).</li> <li>• Si gare Estillac : renforcement du pôle périphérique de l'Agropole, mais affaiblissement de la relation avec le Villeneuvois.</li> <li>• Si gare de Layrac : pas de développement possible autour de la gare (zone inondable), développement sur la gare centrale avec liens TER performants, seulement un pôle d'échanges.</li> <li>• Si gare autre gare périphérique: risque d'étalement urbain en absence de maîtrise du projet de développement attendant, développement vers l'ouest à l'opposé d'une complémentarité avec Villeneuve. Consommation d'espace agricole important dans la plaine de la Garonne.</li> <li>• Fragilisation de l'armature urbaine en aval d'Agen.</li> <li>• Le Villeneuvois comme une ville satellite de l'Agenais.</li> <li>• Mitage résidentiel dans les espaces encore ruraux</li> </ul>
- Equipements			
- Polarités économiques, culturelles, touristiques			
<b>Accessibilité</b>			
- Infrastructures de transport	Un axe est-ouest performant et un axe nord-sud au potentiel limité.	Développement de l'axe nord-sud renforçant la position de carrefour.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ↑ déplacements longues distances France/Europe (tourisme et affaire)</li> <li>• ↑ déplacements Interurbains D/T ville à moins d'une heure (Toulouse, Bordeaux, Bayonne...)</li> <li>• si gare centrale : Intermodalité avec le TER vers Villeneuve et Auch (si réouverture et amélioration structurelle des voies) Continuation des TAGV ou SRGV vers Auch et Villeneuve (si électrification). Mise en place d'un TER cadencé dans la vallée de la Garonne entre Marmande et Valence d'Agen.</li> <li>• Si gare Estillac : proximité échangeur aéroport, lien TER ou TCSP à créer vers gare centrale, concurrence foncière entre développement économique et création de parking pour l'accessibilité routière. Gare périurbaine complémentaire.</li> <li>• Si gare de Layrac interconnexion TER vers gare centrale et Auch si renforcement voit, rebroussement en gare pour Villeneuve, problème liaison avec le val de Garonne. Gare effectivement connectée sans nouvelle infrastructure.</li> <li>• Si gare autre gare périphérique: échangeur autoroutier à créer sur l'A62 desserte depuis Agen via projet Camelat couplé avec une desserte TER (un pont pour les deux modes), diffusion via la gare centrale vers Auch et Villeneuve, Problème de la liaison vers le val de Garonne. Gare déconnectée du réseau TER (toute l'infrastructure est à créer)</li> <li>• ↑ fret lié à l'agroalimentaire.</li> </ul>
- Gares et pôles d'échanges	Un potentiel intermodal en gare d'Agen.	Amélioration des relations Agen/Villeneuve.	
- Intermodalité	Une logistique due au développement d'agro-industrie.	Réorganisation du réseau de TCU avec création d'un pôle d'échanges à la gare centre.	
- Logistique		Développement de la logistique agroalimentaire pour l'envoi de produits à fortes valeurs ajoutées par avions.	
<b>Sensibilité des territoires</b>			
- Espaces sensibles	Des espaces agricoles très présents en surface et essentiels à l'économie	Mitage et déstructuration des espaces interstitiels. Pression foncière sur les espaces agricoles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de nouvelles infrastructures dans la vallée de la Garonne impliquant de nombreuses traversées du lit de la rivière dans tous les cas de positionnement du fuseau. Si la LGV reste sur la rive droite de nombreux accès seront à créer.</li> </ul>
- Autres			