



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : DCA_049/2024_FIXATION DE LA REDEVANCE POUR L'OCCUPATION DU
DOMAINE PUBLIC DE L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR L'EXPLOITATION
D'UNE GUINGUETTE AUX ABORDS DE GARONNE PLAGE

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 69

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M.
ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME
DEJEAN-SIMONITI, MME MAIOROFF, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI
TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME
LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M.
DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M.
MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME
THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (*SUPPLEANT DE MME
COULONGES*), M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY,
MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M.
TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M.
MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M.
LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 16

M. FELLAH, M. BENATTI, M. N'KOLLO, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE,
MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. PONSOLLE,
M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 12

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance : M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée : VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

La société « Le IV » dont le siège social se situe à Bon-Encontre, a sollicité l'Agglomération d'Agen afin de bénéficier d'un lieu convivial et attractif en bord de Garonne afin d'y exploiter une guinguette pour la période estivale 2024.

L'Agglomération d'Agen, souhaitant renforcer son offre de loisirs et de détente auprès des usagers, a saisi cette opportunité et a proposé un terrain nu situé aux abords de Garonne Plage et du Parc Naturel de Passeligne, sis sur une partie de la parcelle cadastrée BM 130 de la commune de Boé, avec l'accord de cette dernière.

Ce terrain d'une surface de 2 210 m² sera aménagé en totalité par l'exploitant et à ses frais par des structures démontables. Les raccordements en eau et électricité, paiement des fluides et entretien de la parcelle seront également à ses frais exclusifs.

La mise à disposition du terrain sera formalisée par la conclusion d'une convention d'occupation temporaire du domaine public entre les deux parties par décision du Président, au regard des délégations qui lui ont été confiées par le conseil de l'Agglomération d'Agen.

L'utilisation privative du domaine public à des fins commerciales donne lieu au paiement d'une redevance dont le montant doit être déterminé par les avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

La société « Le IV » ne justifiant pas d'un historique d'activité suffisant et l'Agglomération d'Agen n'ayant pas d'expertise dans ce type de demande pouvant servir de base au calcul de la redevance, il est proposé de fixer forfaitairement cette dernière à 50 euros par mois.

Dans le cas d'une demande similaire l'année prochaine, ce montant pourra être ajusté en 2025 sur la base d'un pourcentage du chiffre d'affaire qu'aura réalisé « Le IV » en fin de saison et qui servira de référence au calcul de la révision de la redevance.

La société « Le IV » versera à l'Agglomération d'Agen la somme de 500 euros au titre de caution simple dès l'entrée en occupation des lieux.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.5211-10

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, notamment l'article L.2125-1

Vu le Code du Commerce,

Vu l'article 1.1 du Chapitre I du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen relatif à la compétence « *Développement économique* », applicables depuis le 1^{er} Janvier 2022,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

Vu la demande en date du 31 juillet 2023, par laquelle la société « Le IV » sollicite l'autorisation d'occuper le domaine public de l'Agglomération d'Agen en vue d'exercer son commerce,

Le Bureau communautaire informé en date du 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION
après en avoir délibéré à l'unanimité
DECIDE

1°/ DE FIXER la redevance d'occupation du domaine public de l'Agglomération d'Agen pour l'exploitation d'une guinguette par la société « Le IV » aux abords de Garonne Plage à 50,00 euros par mois,

2°/ DE FIXER le montant de la caution simple dès l'entrée à 500,00 euros,

3°/ DE DIRE que les recettes sont prévues au budget 2024.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours
pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de
Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités
de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,**

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : DCA_050/2024_FIXATION DE LA REDEVANCE POUR L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN POUR L'EXPLOITATION D'UN PONTON POUR L'ECOLE DE CONDUITE D'AQUITAINE

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 69

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M. ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME DEJEAN-SIMONITI, MME MAIOROFF, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (SUPPLEANT DE MME COULONGES), M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M. TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 16

M. FELLAH, M. BENATTI, M. N'KOLLO, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE, MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. PONSOLLE, M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 12

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance : M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée : VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

La société de location de pénichettes de plaisance sans permis « Locaboat » installée dans l'espace portuaire a acté son départ d'Agen le 31 mars 2024. « Locaboat » gérât à la fois sa propre activité en occupant la capitainerie et les quais d'amarrages directement environnants mais gérât également depuis 2021 le pont flottant avec services mis en place par l'Agglomération d'Agen.

Dans l'attente de l'appel d'offre à venir pour trouver un nouvel exploitant, l'Agglomération d'Agen, propriétaire du ponton flottant et des services qui y sont rattachées, met temporairement à disposition une place de stationnement sur le dit ponton pour l'utilisateur.

L'Agglomération d'Agen souhaite autoriser l'Ecole de conduite d'Aquitaine à occuper temporairement un emplacement sur le ponton flottant équipé de services, situé au port d'Agen, pour y stationner son bateau école.

La mise à disposition d'un ponton flottant sera formalisée par la conclusion d'une convention d'occupation temporaire du domaine public entre les deux parties par décision du Président, au regard des délégations qui lui ont été confiées par le conseil de l'Agglomération d'Agen.

L'utilisation privative du domaine public donne lieu au paiement d'une redevance.

En contrepartie de l'occupation du ponton flottant avec services, l'utilisateur s'engage à verser une redevance annuelle de 100,00 € au propriétaire.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article L.5211-10

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, notamment l'article L.2125-1

Vu l'article 1.1 du Chapitre I du Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen relatif à la compétence « *Développement économique* », applicables depuis le 1^{er} janvier 2022,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

Le Bureau communautaire informé en date du 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION
après en avoir délibéré à l'unanimité
DECIDE

1°/ DE FIXER la redevance d'occupation du domaine public fluvial de l'Agglomération d'Agen pour l'occupation du ponton flottant et des services, par l'Ecole de Conduite d'Aquitaine, pour y stationner son bateau école à 100,00 euros par an,

2°/ DE DIRE que les recettes sont prévues au budget 2024.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : DCA_051/2024_TABLEAU DES EFFECTIFS

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 69

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M. ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME DEJEAN-SIMONITI, MME MAIOROFF, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (SUPPLEANT DE MME COULONGES), M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M. TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 16

M. FELLAH, M. BENATTI, M. N'KOLLO, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE, MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. PONSOLLE, M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 12

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance : M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée : VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

Dans la continuité de la mise en place de la nouvelle Administration commune et de son organigramme, il convient de modifier le tableau des effectifs en transformant certains postes :

❖ **DANS LE CADRE DES BESOINS DES SERVICES, DE LA MOBILITE INTERNE ET DE L'EFFICIENCE :**

- Suppression d'un emploi de Chargé d'opérations aménagement relevant du cadre d'emploi des attachés au sein du service Développement économique et Attractivité, et création d'un poste de Chargé d'opérations foncières relevant du cadre d'emploi des attachés au sein du service Développement économique et Attractivité.
- Suppression d'un emploi de Dessinateur Eau et Assainissement relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Gestion de l'Eau, et création d'un poste d'Assistant d'études relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Gestion de l'Eau.
- Suppression de trois emplois de Projeteurs relevant du cadre d'emploi des techniciens au sein du service Gestion de l'Eau, et création de trois emplois de Dessinateurs-Projeteurs relevant du cadre d'emploi des techniciens au sein du service Gestion de l'Eau.
- Suppression d'un emploi de Chef d'unité Gestion des surfaces sportives et Passeligne relevant du cadre d'emploi des techniciens au sein du service Espaces Verts et Nature en Ville, et création d'un emploi de Chef d'unité Gestion des surfaces sportives et Passeligne relevant du cadre d'emploi des agents de maîtrise au sein du service Espaces Verts et Nature en Ville.
- Suppression d'un emploi de Chargé Applicatifs métiers relevant du cadre d'emploi des techniciens au sein du service Transition Numérique, et création d'un emploi de Chargé de projet Numérique citoyen relevant du cadre d'emploi des techniciens ou ingénieurs au sein du service Transition Numérique.
- Suppression d'un emploi d'Adjoint au chef de service Politique de la Ville relevant du cadre d'emploi des animateurs au sein du service Politique de la Ville, et création d'un emploi de Chargé d'animation du développement territorial - Adjoint au chef de service Politique de la Ville relevant du cadre d'emploi des rédacteurs ou attachés au sein du service Politique de la Ville.
- Suppression d'un emploi de Chargé Prévention des Inondations (PI) relevant du cadre d'emploi des techniciens au sein du service Transition environnementale et GEMAPI, et création d'un emploi de Chargé Prévention des Inondations (PI), relevant du cadre d'emploi des techniciens ou ingénieurs au sein du service Transition environnementale et GEMAPI.

- Suppression d'un emploi de Ripeur relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Déchets et Economie circulaire, et création d'un emploi de Laveur Camion Benne Ordures Ménagères (BOM) relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Déchets et Economie circulaire.
- Suppression d'un emploi de Conducteur-Ripeur relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Déchets et Economie circulaire, et création d'un emploi de Chef d'équipe relevant du cadre d'emploi des adjoints techniques au sein du service Déchets et Economie circulaire.
- Suppression d'un emploi de Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes relevant du cadre d'emploi des animateurs au sein du service Jeunesse et périscolaire, et création d'un emploi de Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes relevant du cadre d'emploi des animateurs ou attachés au sein du service Jeunesse et périscolaire.

❖ **DANS LE CADRE DE TRANSFORMATION DE GRADE :**

- Suppression d'un emploi d'Agent de médiathèque relevant du cadre d'emploi des adjoints administratifs au sein de la Médiathèque, et création d'un emploi d'Agent de médiathèque relevant du cadre d'emploi des adjoints du patrimoine au sein de la Médiathèque.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Fonction Publique, notamment ses articles L.332-8 3-1 et L.332-14 3-2,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors des instances communautaires,

Vu la délibération n°DCA_040/2023 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 30 mars 2023, relative au Régime Indemnitaire des agents de l'Agglomération d'Agen,

Vu la délibération n°DCA_089/2023 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 21 septembre 2023, relative au tableau des emplois permanents et non permanents de l'administration commune,

L'avis du Comité Social Territorial consulté en date du 14 mai 2024,

Le Bureau communautaire informé en date du 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION
après en avoir délibéré à l'unanimité
DECIDE

1°/ DE SUPPRIMER ET DE CREER les postes suivants concernant :

SUPPRIMER (12.00)		CREER (12.00)	
ETP	Cadre d'emplois/Grade, emploi, service	ETP	Cadre d'emplois/Grade, emploi, service
Besoin des services, mobilité interne et efficience			
-1,00	Attaché, Chargé d'opération aménagement (Développement économique et Attractivité)	1,00	Attaché, Chargé d'opérations foncières (Développement économique et Attractivité)
-1,00	Adjoint technique, Dessinateur Eau et Assainissement (Gestion de l'Eau)	1,00	Adjoint technique, Assistant d'études (Gestion de l'Eau)
-3,00	Technicien, Projeteur (Gestion de l'Eau)	3,00	Technicien, Dessinateur-Projeteur (Gestion de l'Eau)
-1,00	Technicien, Chef d'unité Gestion des surfaces sportives et Passeligne, (Espaces Verts et Nature en ville)	1,00	Agent de maîtrise, Chef d'unité Gestion des surfaces sportives et Passeligne, (Espaces Verts et Nature en ville)
-1,00	Technicien, Chargé Applicatifs métiers (Transition Numérique)	1,00	Technicien ou Ingénieur, Chargé de projet Numérique citoyen (Transition Numérique)
-1,00	Animateur, Adjoint au chef de service Politique de la Ville (Politique de la Ville)	1,00	Attaché ou Rédacteur, Chargé d'animation du développement territorial - Adjoint au chef de service Politique de la Ville (Politique de la Ville)
-1,00	Technicien, Chargé Prévention des Inondations (Transition environnementale et GEMAPI)	1,00	Technicien ou Ingénieur, Chargé Prévention des Inondations (Transition environnementale et GEMAPI)
-1,00	Adjoint technique, Ripeur (Déchets et Economie circulaire)	1,00	Adjoint technique, Laveur Camion BOM (Déchets et Economie circulaire)

-1,00	Adjoint technique, Conducteur-Ripeur (Déchets et Economie circulaire)	1,00	Adjoint technique, Chef d'équipe (Déchets et Economie circulaire)
-1,00	Animateur, Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes, (Jeunesse et Péri-scolaire)	1,00	Animateur ou Attaché, Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes, (Jeunesse et Péri-scolaire)
-1,00	Adjoint administratif, Agent de médiathèque (Médiathèque)	1,00	Adjoint du patrimoine, Agent de médiathèque (Médiathèque)

2°/ DE PRECISER que les postes permanents créés sont susceptibles d'être occupés par des agents contractuels rémunérés au regard du cadre d'emplois correspondant, conformément au **Code Général de la Fonction Publique** :

Son article L.332-8 3-1 : « Par dérogation au principe énoncé à l'article L.311-1 (...) des emplois permanents peuvent être également occupés de manière permanente par des agents contractuels territoriaux dans les cas suivants :

1° Il n'existe pas de cadre d'emplois de fonctionnaires territoriaux susceptibles d'assurer les fonctions correspondantes ;

2° Lorsque les besoins des services ou la nature des fonctions le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire territorial n'a pu être recruté dans les conditions prévues par le présent code ;

(...) »

Son article L.332-14 3-2 : « Par dérogation à la règle énoncée à l'article L.311-1, pour des besoins de continuité du service, des agents contractuels territoriaux peuvent être recrutés pour occuper des emplois permanents des collectivités et établissements afin de faire face à une vacance temporaire d'emploi dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire territorial (...) »

3°/ DE PRECISER que les délibérations relatives au tableau des effectifs entraînant des créations ou suppressions d'emplois actualisent le tableau des emplois,

4°/ DE PRECISER que la dépense en résultant est prévue au Budget 2024 et sera à prévoir aux budgets suivants.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : DCA_052/2024_TABLEAU DES EFFECTIFS – OUVERTURE D'EMPLOIS AUX CONTRACTUELS

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 69

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M. ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME DEJEAN-SIMONITI, MME MAIOROFF, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (SUPPLEANT DE MME COULONGES), M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M. TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 16

M. FELLAH, M. BENATTI, M. N'KOLLO, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE, MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. PONSOLLE, M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 12

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance : M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée : VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

Par une délibération du Conseil d'Agglomération du 21 Septembre 2023 relative au tableau des emplois permanents, notamment actualisé par une délibération relative au tableau des effectifs au Conseil d'Agglomération du 23 Mai 2024, ont été approuvées les créations et/ou transformations des emplois suivants :

- Un emploi de « Chargé d'opérations foncières », à temps complet, au sein du service Développement économique et Attractivité, relevant de la filière administrative, de la catégorie A, du cadre d'emplois des Attachés et du grade des Attachés.
- Un emploi d'« Assistant d'études », à temps complet, au sein du service Gestion de l'Eau, relevant de la filière technique, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints techniques et du grade des Adjoints techniques.
- Trois emplois de « Dessinateur-Projeteur », à temps complet, au sein du service Gestion de l'Eau, relevant de la filière technique, de la catégorie B, du cadre d'emplois des Techniciens et du grade des Techniciens.
- Un emploi de « Chargé de projet Numérique citoyen », à temps complet, au sein du service Transition numérique, relevant de la filière technique, de la catégorie A ou B, du cadre d'emplois des Ingénieurs ou Techniciens et du grade des Ingénieurs ou Techniciens.
- Un emploi d'« Opérateur de vidéo protection urbaine », à temps complet, au sein de la Police Municipale, relevant de la filière technique, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints techniques et du grade des Adjoints techniques.
- Un emploi de « Gardien - Valoriste de Déchèterie », à temps complet, au sein du service Déchets et Economie circulaire, relevant de la filière technique, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints techniques et du grade des Adjoints techniques.
- Un emploi de « Chargé Prévention des inondations », à temps complet, au sein du service Transition environnementale et GEMAPI, relevant de la filière technique, de la catégorie A ou B, du cadre d'emplois des Ingénieurs ou Techniciens et du grade des Ingénieurs ou Techniciens.
- Un emploi de « Peintre », à temps complet, au sein du service Bâtiments, relevant de la filière technique, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints techniques et du grade des Adjoints techniques.
- Un emploi de « Gestionnaire Formation », à temps complet, au sein du service Compétences, Recrutement et Communication interne, relevant de la filière administrative, de la catégorie B, du cadre d'emplois des Rédacteurs et du grade des Rédacteurs.
- Un emploi de « Gestionnaire technico-administratif Voirie et Eclairage public », à temps complet, au sein du service Administration mutualisée des services techniques, relevant de la filière administrative, de la catégorie B ou C, du cadre d'emplois des Rédacteurs ou Adjoints administratifs et du grade des Rédacteurs ou Adjoints administratifs.
- Un emploi d'« Agent d'intervention Eclairage public », à temps complet, au sein du service Voirie et Eclairage public, relevant de la filière technique, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints techniques et du grade des Adjoints techniques.
- Un emploi de « Chargé d'animation du développement territorial - Adjoint au chef de service Politique de la Ville », à temps complet, au sein du service Politique de la Ville, relevant de la filière administrative, de la catégorie A ou B, du cadre d'emplois des Attachés ou Rédacteurs et du grade des Attachés ou Rédacteurs.
- Un emploi de « Chef de service Politique de la Ville », à temps complet, au sein du service Politique de la Ville, relevant de la filière administrative, de la catégorie A, du cadre d'emplois des Attachés et du grade des Attachés.

- Un emploi de « Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes », à temps complet, au sein du service Jeunesse et Périscolaire, relevant de la catégorie B ou A, du cadre d'emplois des animateurs ou Attachés et du grade des animateurs ou Attachés.
- Un emploi d'« Agent administratif et comptable Centre social », à temps complet, au sein du service Politique de la Ville, relevant de la filière administrative, de la catégorie C, du cadre d'emplois des Adjoints administratifs et du grade des Adjoints administratifs.

Il convient de préciser que si les emplois en question ne sont pas pourvus par un fonctionnaire, ils pourront être occupés par un agent contractuel en application de l'article L.332-8 du Code Général de la Fonction Publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel pour occuper un emploi permanent de catégorie A, B ou C lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de diplôme devra correspondre à minima :

- A un niveau Bac pour un agent de catégorie B
- A un niveau Bac+3 pour un agent de catégorie A

La rémunération pourra être comprise :

- Pour les adjoints administratifs : entre l'indice majoré minimum 366 et l'indice majoré maximum 387, correspondant à la grille indiciaire des adjoints administratifs.
- Pour les adjoints techniques : entre l'indice majoré minimum 366 et l'indice majoré maximum 387, correspondant à la grille indiciaire des adjoints techniques.
- Pour les rédacteurs : entre l'indice majoré minimum 373 et l'indice majoré maximum 508, correspondant à la grille indiciaire des rédacteurs.
- Pour les techniciens : entre l'indice majoré minimum 373 et l'indice majoré maximum 508, correspondant à la grille indiciaire des rédacteurs.
- Pour les animateurs : Pour les animateurs : entre l'indice majoré minimum 373 et l'indice majoré maximum 508, correspondant à la grille indiciaire des animateurs.
- Pour les attachés : entre l'indice majoré minimum 395 et l'indice majoré maximum 678, correspondant à la grille indiciaire des attachés.
- Pour les ingénieurs : entre l'indice majoré minimum 395 et l'indice majoré maximum 678, correspondant à la grille indiciaire des ingénieurs.

Le Régime Indemnitaires de l'Agglomération sera appliqué.

La durée de l'engagement sera de 3 ans maximum. Ce contrat est renouvelable par reconduction expresse, dans la limite d'une durée maximale de 6 ans. Si, à l'issue de cette durée, ce contrat est renouvelé, il ne peut l'être que par décision expresse et pour une durée indéterminée.

Figurent en annexe, pour chacun de ces emplois, les missions afférentes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Fonction Publique et notamment, les articles L.332-8 et L.332-14,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

Vu la délibération n°DCA_040/2023 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 30 Mars 2023, relative au Régime Indemnitaire des agents de l'Agglomération d'Agen,

Vu la délibération n°DCA_089/2023 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 21 Septembre 2023, relative au tableau des emplois permanents et non permanents de l'administration commune,

L'avis du Comité Social Territorial consulté en date du 14 mai 2024,

Le Bureau communautaire informé en date du 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION
après en avoir délibéré à l'unanimité
DECIDE

1°/ DE VALIDER la création et/ou transformation de ces emplois en tenant compte des précisions apportées (intitulé, grade, missions, temps de travail, durée hebdomadaire de service, niveau de recrutement, niveau de rémunération, durée de l'engagement) :

ETP	Grade, Emploi, Service
1,00	Attaché, Chargée d'opérations foncières (Développement économique et Attractivité)
1,00	Adjoint technique, Assistant d'études (Gestion de l'Eau)
3,00	Technicien, Dessinateur-Projeteur (Gestion de l'Eau)
1,00	Technicien ou Ingénieur, Chargé de projet Numérique citoyen (Transition Numérique)
1,00	Adjoint Technique, Opérateur de vidéo protection urbaine (Police Municipale)
1,00	Adjoint Technique, Gardien-Valoriste de Déchèterie (Déchets et Economie circulaire)
1,00	Technicien ou Ingénieur, Chargé Prévention des Inondations (Transition environnementale et GEMAPI)
1,00	Adjoint technique, Peintre (Bâtiments)
1,00	Rédacteur, Gestionnaire Formation (CRCI)
1,00	Adjoint administratif ou Rédacteur, Gestionnaire technico-administratif Voirie et Eclairage Public (Administration mutualisée des services techniques)
1,00	Agent d'intervention Eclairage public (Voirie et Eclairage Public)

1,00	Rédacteur ou Attaché, Chargé d'animation du développement territorial - Adjoint au chef de service Politique de la Ville (Politique de la Ville)
1,00	Attaché, Chef de service (Politique de la Ville)
1,00	Animateur ou Attaché, Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de jeunes, (Jeunesse et Péri-scolaire)
1,00	Adjoint administratif, Agent administratif et comptable Centre social (Politique de la Ville)

2°/ DE PRECISER que les emplois permanents créés sont susceptibles d'être occupés par des agents contractuels rémunérés au regard du cadre d'emplois correspondant, conformément au **Code Général de la Fonction Publique** :

Son article L.332-8 : « *Par dérogation au principe énoncé à l'article L.311-1 (...) des emplois permanents peuvent être également occupés de manière permanente par des agents contractuels territoriaux dans les cas suivants :*

1° Il n'existe pas de cadre d'emplois de fonctionnaires territoriaux susceptibles d'assurer les fonctions correspondantes ;

2° Lorsque les besoins des services ou la nature des fonctions le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire territorial n'a pu être recruté dans les conditions prévues par le présent code ;

(...) »

Son article L.332-14 : « *Par dérogation à la règle énoncée à l'article L.311-1, pour des besoins de continuité du service, des agents contractuels territoriaux peuvent être recrutés pour occuper des emplois permanents des collectivités et établissements afin de faire face à une vacance temporaire d'emploi dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire territorial (...) ».*

3°/ DE PRECISER que, dans le cas de l'occupation de l'emploi par un agent contractuel recruté au titre de l'article L.332-8 du Code Général de la Fonction Publique, la durée de l'engagement sera fixée à 3 ans maximum, renouvelable par reconduction expresse dans la limite d'une durée maximale de six ans. Si, à l'issue de cette durée, ce contrat est renouvelé, il ne peut l'être que par décision expresse et pour une durée indéterminée,

4°/ DE PRECISER que les délibérations relatives au tableau des effectifs actualisent le tableau des emplois,

5°/ DE PRECISER que la dépense en résultant est prévue au Budget 2024 et sera à prévoir aux budgets suivants.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours
pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de
Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités
de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,**

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI

**TABLEAU DES EFFECTIFS -
DELIBERATION PORTANT OUVERTURE D'EMPLOIS AUX CONTRACTUELS**

ANNEXE

LES MISSIONS

EMPLOI & SERVICE	MISSIONS
<p style="text-align: center;">Chargé d'opérations foncières (f/h)</p> <p>(Développement économique et Attractivité)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Prospective foncière : assurer la veille foncière et gestion des DIA de la commune d'Agen et celles de l'Agglomération d'Agen ●Gestion du patrimoine transitoire de la collectivité ●Assister et conseiller les élus en lien avec la Cheffe de service sur les dossiers fonciers ●Conduite et suivi des dossiers avec application des procédures foncières ●Rédaction et suivi des conventions d'occupation, de servitudes ●Suivi des actes de régularisation, de rétrocession du foncier, suivi du transfert de patrimoine de l'agglomération d'Agen ●Gestion des relations avec les différents partenaires, service des Domaines, opérateurs fonciers, avocats, notaires, services de la Ville et de l'Agglomération d'Agen, EPFL ●Demande d'évaluation auprès du service des Domaines, des bornages, diagnostics maisons ●Rédaction des décisions/délibérations/rapports, de comptes rendus, de notes internes, d'études de faisabilité ●Rédaction de cahier des charges (appels à projets, à manifestation) ●Contribution à la préparation budgétaire, décision modificative du budget
<p style="text-align: center;">Assistant d'études (f/h)</p> <p>(Gestion de l'Eau)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Réalisation des enquêtes de terrain pour anticiper les besoins d'études complémentaires (topographie, géotechnique) avant travaux en appui des techniciens projeteurs ●Enquêtes et conseils auprès des particuliers lors de la préparation des projets en appui des techniciens projeteurs ●Mise à jour des plans du service pour les territoires en régie sur le logiciel SIG ●Aide auprès du chargé d'études dans ses relevés de terrain (topographie, photographie, etc.) ●Accueil des administrés et renseignement de ces derniers ●Réponse aux DT et DICT, via l'application métier, en appui du chef d'unité d'exploitation pour les territoires en régie ●Petites vérifications sur le terrain
<p style="text-align: center;">Dessinateur-Projeteur (f/h)</p> <p>(Gestion de l'Eau)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Assurer la maîtrise d'œuvre des travaux, la mise en œuvre des marchés publics et le contrôle du déroulement des chantiers ●Conduire les réunions de chantier et établir les comptes rendus ●Assurer la coordination avec les concessionnaires ●Suivre les projets sous maîtrise d'œuvre extérieure ●Etablir les avant métrés, estimations et pièces écrites de DCE ●Etablir les plans et profils des ouvrages à construire, notamment sous Autocad ●Enquêtes, chez les particuliers, préalables aux travaux d'assainissement

	<ul style="list-style-type: none"> ●Mettre en œuvre les conclusions du Schéma Directeur d'eau potable et du diagnostic des réseaux d'eau usées ●Instruire les documents d'urbanisme en lien avec la compétence eau potable en cas d'absence du chargé d'études ●Prendre en charge le suivi des poteaux et autres ouvrages incendie ●Participer à l'instruction des réclamations des usagers et la rédaction des projets de réponse
<p>Chargé de projet Numérique citoyen (f/h)</p> <p>(Transition Numérique)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Déploiement d'une application mobile pour faciliter l'accès aux démarches administratives et améliorer l'interaction avec les citoyens ●Participation à l'organisation de manifestations et d'évènements numériques ●Mise en place et animation d'un conseil du numérique local ●Suivi des demandes usagers concernant le déploiement de la fibre. Interlocuteur privilégié entre Orange (opérateur infrastructure), les élus locaux et les usagers
<p>Opérateur de vidéo protection urbaine (f/h)</p> <p>(Police Municipale)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Observation, analyse et exploitation des images et informations de la vidéo protection ●Contribution au fonctionnement et à l'organisation du centre de supervision urbain (CSU) ●Participation à la maintenance technique de premier niveau des équipements de vidéo protection
<p>Gardien – Valoriste de déchèterie (f/h)</p> <p>(Déchets et Economie circulaire)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Ouverture et la fermeture de la déchèterie conformément aux attentes et aux horaires attendus ●Accueillir, informer et orienter les utilisateurs ●Appliquer et faire appliquer les règles d'hygiène et de sécurité ainsi que les règlements des différents sites ●Assurer le tri des déchets en fonction des risques chimiques et des consignes de transport ●Assister les prestataires pendant les manœuvres et garantir leur sécurité pendant les interventions ●Conduire le rouleau compacteur et les engins pour tasser et recharger les bennes ●Entretien des espaces verts sur les déchèteries ●Assurer l'entretien de la déchèterie (nettoyage et entretien des équipements du site) ●Gestion administrative
<p>Chargé Prévention des Inondations (PI) (f/h)</p> <p>(Transition environnementale et GEMAPI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Gestion des ouvrages de protection contre les crues ●Pilotage de la gestion réglementaire ●Participation au projet de construction de la future digue d'Agen Sud ●Pilotage des dispositifs d'alerte, suivi et gestion des crues ●Suivi technique, administratif et financier des actions ●Sensibilisation et relations avec les partenaires extérieurs
<p>Peintre (f/h)</p> <p>(Bâtiments)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Contribuer à la maintenance des bâtiments communaux et de leurs équipements ●Réaliser les travaux de peinture, de revêtement de sol, muraux et de vitrerie ●Exécuter tout type de travaux de peinture, y compris préparation des supports et recherche de teinte ●Assurer la pose de revêtements muraux : papiers peints et toile de verre

	<ul style="list-style-type: none"> ● Assurer la pose de sol et moquettes (ragréage sol + pose sols plastiques et parquet) ● Gérer le stock de peinture ● Se charger de l'entretien du matériel et de l'atelier
<p>Gestionnaire Formation (f/h)</p> <p>(Compétences, Recrutement, Communication interne)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Réaliser et mettre en œuvre du plan de formation ● Suivre les formations d'intégration, de préparation aux concours/examens professionnels, de perfectionnement, professionnalisation et du compte personnel de formation ● Instruire et coordonner les actions de formation (du recensement à l'attestation de stage) ● Accueillir les agents et les orienter dans les projets de formation adaptée ● Elaborer un bilan social de formation ● Elaborer des Requêtes, mettre en place des tableaux de bords RH
<p>Gestionnaire Technico-administratif Voirie et Eclairage public (f/h)</p> <p>(Administration mutualisée des services techniques)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Suivi des conventions avec les communes membres relatives à l'entretien des ZAE et l'éclairage public ● Suivi financier du service ● Suivi administratif et comptable du Plan d'Économie d'Énergie de l'Éclairage public et de la Signalisation lumineuse tricolore (PEEPS) ● Accueil téléphonique du service, Suivi du courrier sur le logiciel interne ● Élaboration des documents nécessaires à la vie du service ● Traitement des articles 2 et R323 et convois exceptionnels ● Rédaction/suivi des actes (délibérations et décisions) ● Gestion de l'information et de l'organisation partagée ● Référent RH du service Voirie et Eclairage public
<p>Agent d'intervention Eclairage public (f/h)</p> <p>(Voirie et Eclairage public)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Maintenir en bon état de fonctionnement les installations (entretien préventif et curatif) ● Contrôler le parc d'éclairage public, de feux tricolores et des stades ● Contribuer à la maintenance des installations d'éclairage public et de signalisation tricolore ● Assurer les astreintes pour le dépannage des installations
<p>Chargé d'animation du développement territorial - Adjoint au chef de service Politique de la Ville (f/h)</p> <p>(Politique de la Ville)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Assurer la gestion du service centres sociaux, politique de la ville et cohésion sociale en l'absence du chef de service. En lien avec le chef de service, se tenir informé de l'actualité du service ● Piloter, avec le soutien du chargé de programmation, la politique de cohésion Sociale menée sur les 44 communes de l'Agglomération ● En lien avec la chargée de programmation, s'assurer du bon suivi administratif et financier des dossiers (instruction des dossiers de subvention, bilans, etc.) ● Animer, mettre en œuvre et évaluer le contrat de ville de l'Agglomération d'Agen (Appel à projets annuel, suivi des actions, animation des groupes thématiques...) ● En lien avec le chef de service, animer et suivre le CISP de l'Agglomération d'Agen ● Développer et animer le partenariat (associations, institutions) en lien avec toutes thématiques de la Cohésion sociale ● Organiser les instances décisionnaires (COPIL, COTECH, gouvernance politique de la ville, etc.)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Superviser la mise en œuvre les orientations stratégiques de l'Agglomération d'Agen en matière de développement social

<p>Chef de service Politique de la Ville (f/h)</p> <p>(Politique de la Ville)</p>	<p>urbain au travers de la cohésion sociale à destination de ses 44 communes, des partenaires associatifs et de son contrat de ville</p> <ul style="list-style-type: none"> ●Favoriser le travail transversal entre les responsables de service, les collectivités et les coordinateurs de dispositifs afin d'assurer la cohérence de l'ensemble des actions présentées au titre la politique de la ville ●Coordonner le contrat de ville avec l'activité des 3 Centres Sociaux de la ville d'Agen et des services de la collectivité ●Piloter et coordonner l'action des 3 centres sociaux municipaux de la ville d'Agen afin de mettre en œuvre les contrats de projets ●Assurer le management des trois directeurs des centres sociaux et des autres agents du service ●Piloter la mise en œuvre d'une politique de prévention de la délinquance sur le territoire de l'Agglomération au travers du CISP ●Assurer la gestion administrative (assemblées, COPIL) et financière du service ●Représenter le service auprès des instances institutionnelles et partenariales (SDFS, CTG, instances de la CAF, etc) ●Apporter son expertise et assister le chargé de coopération CTG pour toute action ou projet inscrit dans les orientations stratégiques validées par l'Agglomération d'Agen et relevant du champ de son service
<p>Coordinateur Jeunesse et Directeur Accueil de Jeunes (f/h)</p> <p>(Jeunesse et Périscolaire)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Collaborer avec le(s) chef(s) de service pour mettre en œuvre la politique Jeunesse définie par les élus ●Coordonner les projets Jeunesse portés par la ville en s'appuyant sur l'ensemble des acteurs du territoire ●Assurer l'animation transversale de la Politique Jeunesse avec les élus et les techniciens ●Guider et orienter les jeunes dans la mise en œuvre de leur projet ● Maîtriser et utiliser les modes de communication privilégiés par les jeunes ●Rendre visible et valoriser la Politique Jeunesse auprès des jeunes et des familles ●Diriger une équipe d'animation ●Mettre en œuvre, réaliser et promouvoir les animations au sein de l'Accueil de jeunes
<p>Agent administratif et comptable Centre social (f/h)</p> <p>(Politique de la Ville)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Assurer l'accueil et l'orientation du public ●Gérer le standard téléphonique et les relations interservices ●Rédiger et saisir les courriers, dossiers et comptes rendus ●Organiser et mettre à jour l'agenda du directeur ●Superviser et maintenir le matériel du centre social ●Organiser et suivre les plannings et déplacements des animateurs ●Gérer la distribution et la collecte des clés des salles ●Coordonner la location et le prêt des salles et du véhicule ●Gérer et suivre les opérations comptables ●Contrôler les recettes et les dépenses ●Collaborer efficacement au sein de l'équipe ●Interagir avec les partenaires du centre ●Communiquer sur les actions et projets du centre ●Participer à l'animation globale du centre social



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : **DCA_053/2024_TRANSFERT DE PROPRIETE A TITRE GRATUIT D'UN ENSEMBLE DE PARCELLES, PROPRIETE DU SIVU CENTRE DE LOISIRS DE SAINT-FERREOL SITUEES SUR LA ZONE INDUSTRIELLE JEAN MALEZE AU PROFIT DE L'AGGLOMERATION D'AGEN (COMMUNES DE BON-ENCOTRE ET CASTELCULIER) POUR L'EXERCICE DE SES COMPETENCES**

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 69

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M. ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME DEJEAN-SIMONITI, MME MAIOROFF, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (SUPPLEANT DE MME COULONGES), M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M. TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 16

M. FELLAH, M. BENATTI, M. N'KOLLO, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE, MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. PONSOLLE, M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 12

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance : M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée : VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

En date du 20 octobre 2015, le comité syndical du SIVOM de la région Est d'Agén a acté par délibération la réduction de ses compétences et sa transformation en SIVU, pour l'exercice de la seule compétence « gestion du centre de loisirs de Saint Ferréol ».

Le même jour, le comité syndical a décidé du transfert, au 1^{er} janvier 2016, de la compétence « gestion de la zone industrielle Jean Malèze » au profit de l'Agglomération d'Agén, sous

réserve de son classement d'intérêt communautaire. A ce titre, le comité syndical n'a pas souhaité se limiter à une mise à disposition mais a accepté le transfert de l'ensemble du patrimoine de la zone industrielle, en se référant à la valeur du patrimoine immobilier fixée par les Services des Domaines.

En date du 17 décembre 2015, le conseil communautaire de l'Agglomération d'Agen a classé d'intérêt communautaire la zone industrielle Jean Malèze.

Par arrêté préfectoral en date du 5 février 2016, les statuts du Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM) de la région Est d'Agen ont été modifiés, conduisant en la transformation en Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) du centre de loisirs de Saint-Ferréol.

Il a été acté, dans l'article 6 dudit arrêté : « *le transfert des compétences à l'Agglomération d'Agen, d'une part pour la gestion de la zone industrielle Jean Malèze [...] de la commune de Castelculier, entraîne de plein droit la mise à disposition de l'Agglomération d'Agen des biens meubles et immeubles utilisés, à la date des transferts, pour l'exercice des compétences.* »

La procédure optionnelle de transfert en pleine propriété des biens immeubles prévue dans le cadre des ZAE à l'article L5211-7 du CGCT n'ayant pas été formalisée lors du transfert de compétence, les biens ont seulement été mis à disposition.

Dans le cadre de la poursuite des aménagements et de la commercialisation de la zone industrielle par l'Agglomération d'Agen, au titre de sa compétence « développement économique », il convient de procéder à la finalisation du transfert de propriété de l'intégralité des biens meubles et immeubles de la zone Jean Malèze, propriétés à ce jour du SIVU du centre de loisirs de Saint Ferréol. Les parcelles, devant faire l'objet de ce transfert sont les suivantes :

COMMUNE DE BON-ENCOTRE :

Parcelle	Affectation	Surface	Prix au m ²	Valeur
AP 14	Transformateur électrique	33 m ²	Forfait	100 €
AN 71	Transformateur électrique	130 m ²	Forfait	200 €
AN 34	Fossé	260 m ²	0,5€	130 €
AN 64	Fossé	1 087 m ²	0,5€	543,5 €
AN 67	Fossé	313 m ²	0,5€	156,5 €
AN 88	Fossé	1 476 m ²	0,5€	738 €
AN 119	Fossé	370 m ²	0,5€	185 €
AN 147	Voiries communautaires	6 357 m ²	0,5€	3178,5 €
AN 148	Voiries communautaires	428 m ²	0,5€	214 €
AN 149	Voiries communautaires	4 686 m ²	0,5€	2343 €
AN 150	Voiries communautaires	7 728 m ²	0,5€	3864 €
AN 151	Voiries communautaires	12 632 m ²	0,5€	6316 €

COMMUNE DE CASTELCULIER :

Parcelle	Affectation	Surface	Prix au m ²	Valeur
AE 244	Terrain économique (inondable)	211 m ²	10€/m ²	2 110 €
AE 286	Terrain économique	160 m ²	24,2€/m ²	3 872 €
AE 287	Terrain économique en partie inondable	12 162 m ²	Environ 8102 m ² à 24,2€/m ² + environ 4060 m ² 10€/m ²	236 668,4 €
AI 33	Terrain économique (inondable)	4 498 m ²	10€/m ²	44 980 €
AI 34	Ex-station d'épuration	7 858 m ²	30€/m ² moins 100 000€ (coût de la démolition)	135 740 €
AI 35	Ex-station d'épuration	25 m ²	30€/m ²	750 €
AI 261	Terrain économique et voirie communautaire	22 032 m ²	Environ 1000 m ² en terrain économique inondable à 10€/m ² et le reste à 0,5€/m ²	22 516 €
AK 53	Terrain économique (inondable)	120 m ²	10€/m ²	1 440 €
AI 30	Transformateur électrique	35 m ²	Forfait	100 €
AI 38	Transformateur électrique	22 m ²	Forfait	100 €
AA 10	Fossé	711 m ²	0,5€	355,5 €
AA 15	Voiries communautaires	10 892 m ²	0,5€	5 446 €
AA 82	Voiries communautaires	1 794 m ²	0,5€	897 €
AA 94	Voiries communautaires	1 473 m ²	0,5€	736,5 €
AK 60	Voiries communautaires	62 m ²	0,5€	31 €
AI 51	Voiries communautaires	2 005 m ²	0,5€	1 002,5 €
AK 126	Voiries communautaires	197 m ²	0,5€	98,5 €
AK 127	Voiries communautaires	2 401 m ²	0,5€	1 200,5 €
AK 128	Voiries communautaires	105 m ²	0,5€	52,5 €

Cela représente un ensemble de 31 parcelles pour une superficie cadastrale totale de 102 263 m². Cet ensemble a été évalué pour un montant global et forfaitaire de 476 064,9 €.

L'Agglomération étant seule compétente pour créer, aménager, entretenir et gérer les zones d'activités économiques existantes ou à venir situées sur son territoire comme précisé dans ses statuts depuis le 1^{er} janvier 2017, cette régularisation est devenue primordiale.

Vu les articles L.1311-13 et L5211-17 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération du conseil de l'Agglomération d'Agen n°2015/71 du jeudi 17 décembre 2015 déclarant d'intérêt communautaire la zone industrielle de Jean Malèze,

Vu la délibération du comité syndical du SIVOM de la région Est d'Agen en date du 20 octobre 2015, décidant le transfert au 1er janvier 2016, à l'Agglomération d'Agen de la compétence « gestion de la zone industrielle Jean Malèze », sous réserve du classement d'intérêt communautaire par l'Agglomération d'Agen,

Vu la délibération du comité syndical du SIVOM de la région Est d'Agen en date du 20 octobre 2015, relative à la réduction de ses compétences, et sa transformation en SIVU pour l'exercice de la seule compétence « gestion du centre de loisirs de Saint Ferréol »,

Vu l'arrêté portant modification des statuts du syndicat intercommunal à vocation multiple de la région Est d'Agen et transformation en syndicat intercommunal à vocation unique du centre de loisirs de Saint-Ferréol en date du 5 février 2016,

Vu la délibération du conseil de l'Agglomération d'Agen n°2016/81 du 6 octobre 2016 actant la prise de compétence ZAE en application de la loi NOTRe et la modification statutaire en découlant,

Vu les statuts de l'Agglomération d'Agen,

Le Bureau communautaire informé en date du 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION

après en avoir délibéré à l'unanimité

[1 non-participation de Madame Laurence LAMY, Présidente du SIVU de Saint Ferréol]

1°/ D'ACTER le transfert de propriété, à titre gratuit, de l'ensemble des parcelles désignées ci-dessous, sises au sein de la zone industrielle Jean Malèze sur les communes de Bon-Encontre et Castelculier, propriétés du SIVU du centre de loisirs Saint Ferréol, au profit de l'Agglomération d'Agen :

- **Commune de Bon-Encontre** : AP 14, AN 71, AN 34, AN 64, AN 67, AN 88, AN 119, AN 147, AN 148, AN 149, AN 150 et AN 151.
- **Commune de Castelculier** : AE 244, AE 286, AE 287, AI 33, AI 34, AI 35, AI 261, AK 53, AI 30, AI 38, AA 10, AA 15, AA 82, AA 94, AK 60, AI 51, AK 126, AK 127 et AK 128.

Sous réserve de l'accord dans les mêmes termes du SIVU du centre de loisirs Saint Ferréol,

2°/ D'AUTORISER Monsieur le Président ou son représentant à signer tous les actes et pièces relatifs à ce transfert.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours
pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de
Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités
de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,**

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI



DELIBERATION CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

SÉANCE DU JEUDI 23 MAI 2024

OBJET : DCA_054/2024_DEFINITION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE MOBILITE DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

Nombre de délégués
en exercice : 85

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, LE VINGT-TROIS MAI A 18H00
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN S'EST REUNI EN SEANCE PUBLIQUE SOUS LA
PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN DIONIS DU SEJOUR, A LA MAIRIE D'AGEN, EN SALLE DES ILLUSTRES

Présents : 70

M. DIONIS DU SEJOUR, MME CLEMENCE BRANDOLIN-ROBERT, MME KHERKHACH, M. ZAMBONI, MME LAUZZANA, MME IACHEMET, M. KLAJMAN, MME HECQUEFEUILLE, MME MAIOROFF, M. N'KOLLO, MME CUGURNO, M. DUGAY, M. LAFFORE, M. SI TAYEB, M. GESLOT, MME LASMAK, M. BRUNEAU, MME DELCROS, M. DUPONT, MME LUGUET, M. PANTEIX, MME LAMY, M. AMELING, MME ANNETTE-OGIER, M. RAYSSAC, M. DUBOS, MME COMBA, M. OLIVIER, MME VEYRET, MME BARATTO, M. GARCIA, M. MEYNARD, M. FREMY, M. DELBREL, MME MEYNARD, M. RIERA, M. DE SERMET, MME THEPAUT, M. BONNET, M. CAUSSE, M. BUISSON, M. ROUX, M. BOT (*SUPPLEANT DE MME COULONGES*), M. PONSOLLE, M. DAILLEDOUZE, M. LE BOT, M. GUATTA, M. BERTHOUMIEUX, M. GILLY, MME SALLES, M. BENAZET, M. VERDIE, M. BACQUA, M. LAMBROT, M. DEGRYSE, M. TANDONNET, M. DURRUTY, MME GENOVESIO, M. MAURIN, M. PROUZET, M. VALETTE, M. MALCAYRAN, M. ROBERT, M. SOFYS, M. TOVO, MME MILANI, MME LABOURNERIE, M. LABORIE, M. DREUIL ET M. DELPECH.

Absents : 15

M. FELLAH, M. BENATTI, MME DEJEAN-SIMONITI, MME FRANCOIS, MME FLORENTINY, M. LAFUENTE, MME LEBEAU, M. CONSTANS, MME BARAILLES, M. MIRANDE, MME FAGET, M. GRIMA, M. FOURNIER, M. SANCHEZ ET M. DOUMERGUE.

Pouvoirs : 13

M. FELLAH A M. KLAJMAN
M. BENATTI A MME BRANDOLIN-ROBERT
MME DEJEAN-SIMONITI A M. SI TAYEB
MME FRANCOIS A MME FLORENTINY
MME FLORENTINY A M. GESLOT
M. LAFUENTE A M. PANTEIX
MME LEBEAU A MME LUGUET
M. CONSTANS A MME BARATTO
MME BARAILLES A M. GARCIA
M. MIRANDE A MME DELCROS
MME FAGET A M. MEYNARD
M. GRIMA A M. TANDONNET
M. FOURNIER A MME MILANI

Secrétaire de séance :

M. ZAMBONI

Date de la convocation
dématérialisée :

VENDREDI 17 MAI 2024

Expose :

Le transport est un élément essentiel de la vie quotidienne des citoyens et joue un rôle crucial dans le développement économique et social d'un territoire.

Or, la DSP actuelle arrive à échéance. C'est l'opportunité pour l'Agglomération de repenser en profondeur la politique de mobilité pour l'ensemble du territoire, pour qu'elle s'adapte aux besoins de tous les habitants, y compris ceux de la deuxième ceinture.

La nécessité d'une nouvelle politique de mobilité sur l'ensemble du territoire est d'autant plus pressante que les contraintes s'accroissent :

- **Sociales:** Le transport représente un poste de dépense important pour les ménages, en particulier pour les familles modestes et moyennes. Cette situation est d'autant plus préoccupante que les coûts de transport ont tendance à augmenter ces dernières années, en raison notamment de la hausse des prix du carburant et des péages.

Le budget annuel d'une voiture représente plusieurs milliers d'euros pour un agénais et notre politique publique a pour objectif de réduire la part de foyers utilisant la voiture et notamment la part de foyers utilisant deux véhicules. Ainsi, notre politique publique a pour objectifs de diminuer le coût des déplacements des ménages agénais, un coup de pouce pour leur pouvoir d'achat, en apportant une offre de service de mobilité de qualité, attrayante pour tous.

- **Environnementales:** Les transports sont responsables de 46 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire communautaire en 2015 (32 % en France en 2022), c'est le plus gros poste d'émission sur le territoire (source : données AREC), ce qui constitue un défi majeur pour atteindre les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).
- **Efficacité de la dépense publique:** Le Versement Mobilité est la seule ressource instituée pour financer les services de mobilité (7 millions d'€ pour l'AA). L'offre de mobilité actuelle connaît un coût toujours plus important (l'offre actuelle coûte plus de 8 millions d'€) alors que la fréquentation des transports en commun reste modeste. Le rapport coût-usage est donc à optimiser.

Pour répondre à ces objectifs, plusieurs choix politiques forts ont été opérés :

- **Refus de la gratuité universelle au profit d'un soutien social ciblé :** Il s'agit de garantir que les aides à la mobilité profitent réellement à ceux qui en ont le plus besoin, tout en évitant un gaspillage des ressources publiques.
- **Maintien d'un réseau de bus complet, au-delà du simple domicile-travail :** L'objectif est de répondre aux besoins de tous les habitants, y compris ceux qui n'ont pas d'emploi ou qui travaillent en dehors des zones d'emploi traditionnelles.
- **Mise en œuvre d'un choc de l'offre pour encourager les modes de déplacement alternatifs :** Il s'agit de multiplier par trois les investissements dans les pistes cyclables, d'augmenter la fréquence et la rapidité des bus, et de développer de nouvelles offres de transports en commun dans la deuxième ceinture.
- **Mise en œuvre d'une nouvelle offre de Transport Sur Réservation** pour la deuxième ceinture pour répondre aux besoins de mobilité des habitants de ces zones et favoriser leur inclusion dans le territoire.

Le financement de cette nouvelle politique de mobilité sera assuré par une augmentation de 3,5 millions d'euros par an, répartie entre une hausse du Versement Mobilité, une contribution du budget de l'agglomération et une augmentation des recettes tarifaires.

1. CONTEXTE ET HISTORIQUE

▶ UNE OFFRE DE SERVICES QUI S'EST ÉTOFFÉE AU FIL DU TEMPS

C'est en 1974 que le District a pris la compétence Transports en commun. TRANSDEV a été délégataire de 1984 à 2006 puis KEOLIS lui a succédé en 2006.

Au fil du temps, l'offre de services de mobilité, d'abord centrée sur les transports en commun, s'est étoffée avec le déploiement du premier Transport à la Demande (TAD) en 2009 et la mise en place de la navette Cœur d'Agén en 2010. Entre temps, les navettes Agglo Express ont été expérimentées en 2008 avant d'être abandonnées en 2015 pour cause de restrictions budgétaires.

En 2019, la Loi d'Orientation de Mobilité (dite loi LOM) a autorisé le financement par le Versement Mobilité de tous les services de mobilité et les infrastructures qui accompagnent leur développement. Cette disposition a permis d'étendre encore davantage le périmètre d'intervention de l'Agglomération : lancement d'un service de location de Vélo à Assistance Electrique (VAE) en libre-service (d'abord 2 stations en 2021 puis développement jusqu'à 15 stations actuellement pour un total de 80 VAE en 2022), électrification de la navette de centre-ville en avril 2022 (enjeux environnementaux, de réduction de la nuisance sonore ainsi que de santé publique), déploiement d'une application de mobilité en juin 2022 (Agglo Agén Mobilité) et enfin mise en place d'un service de covoiturage en janvier 2023 (Covoit'Agén).

▶ DES STATISTIQUES ET DES COÛTS QUI INTERROGENT

❖ Statistiques sur les usages et le coût des trajets

En 2023, le bilan de l'utilisation et du coût de chaque service pour la collectivité ramenée au trajet est le suivant :

	nombre de trajets	cout du service	cout du trajet € HT
Transport urbain + scolaire	1 846 243	7 252 687	3,9
Navette Cœur d'Agglo	67 831	325 821	4,8
TAD	14 079	119 703	8,5
TPMR	9 730	209 046	21,5
Vélo libre-service	12 000	101 200	8,4
Covoiturage	5 000	33 700	6,7

Concernant le covoiturage, si l'objectif de 10 000 trajets covoiturés est atteint en 2024 (ce que semble indiquer les statistiques de ce début d'année), le coût du trajet en covoiturage deviendra alors compétitif par rapport à celui réalisé en transports en commun (3.4 €/ trajet pour le covoiturage à comparer au 3.9 €/trajet pour les transports en commun), ce qui est le signe d'un bon démarrage de ce service.

❖ Fréquentation des bus urbains

Outre les coûts, la fréquentation des Transports en commun interroge. En effet, en heures creuses (HC) les bus urbains ne sont utilisés qu'à hauteur de 10% en moyenne de leur capacité :

N° de ligne	1	2	3	4	5 (fixes)	6 (fixes)
Origine - Destination	Agen Monluc – Agen Sud	Lafox / Bon-Encontre – Agen Préfecture	Estillac / Le Passage – Agen Gare	Saint-Pierre de Gaubert / Boé Gardès - Foulayronnes	Layrac – Agen Préfecture	Saint-hilaire de Lusignan – Agen Préfecture
Type et capacité du véhicule	Standard (96 / 104)	Midi - Standard (75 / 105)	Midi - (66 – 85)	Standard (96 – 104)	Midi - Standard (66 – 105)	Midi - Standard (66 – 96)
Fréquence min / max en semaine scolaire	15' / 25'	20' / 60'	30' / 60'	15' / 40'	70' / 115'	60' / 110'
Fréquentation max Heure pleine	59	56	12	36	33	36
Fréquentation max Heure creuse	16	8	4	30	NC	NC
Taux de remplissage Heure creuse	16 %	8,9 %	8,9 %	30 %	NC	NC

N° de ligne	7	9	10	Navette CB
Origine - Destination	Boé Gardès – Agen Hôpital	Pont du Casse – Agen Préfecture	Le Passage / Estillac – Agen Gare	Agen centre - boucle
Type et capacité du véhicule	Mini - Midi – Standard (21 / 85 / 105)	Standard (105)	Standard (96)	Mini (23)
Fréquence min / max en semaine scolaire	15' / 30'	60' / 120 '	30' / 70'	15'
Fréquentation max Heure pleine	28	38	32	6
Fréquentation max Heure creuse	13	7	10	3
Taux de remplissage Heure creuse	20,6 %	6,7 %	10,4 %	13 %

❖ Enjeux financiers

Sur le plan budgétaire, **le budget annexe de ce service n'est pas à l'équilibre**. Le Versement Mobilité (VM), principale ressource financière, ne couvre pas le coût du service de 8 millions d'euros par an environ. En conséquence le budget principal de la collectivité verse une **subvention d'équilibre de plusieurs centaines de milliers d'euros** tous les ans.

En 2023, la subvention d'équilibre s'est établie à plus de 300 000 € et en 2024, cette dernière est budgétée à plus de 900 000 €.

Actuellement, le taux de VM est de 0.75 %. **Pour arriver à l'équilibre en 2024, il faudrait appliquer un taux de 0.85 %.**

L'application du taux maximum possible pour les collectivités de plus de 100 000 habitants, à savoir un taux de 1.05%, permettrait de dégager une **marge de manœuvre supplémentaire de 2 millions d'euros par an pour renforcer l'offre de services.**

	2022	2023	2024
Recettes billettiques en k€	880	998	1474
Rapport recettes billettiques / dépenses de fonctionnement	9,97 %	9,55 %	13,94 %

Par ailleurs, les recettes issues de la billettique ne couvrent qu'environ 10 à 14 % des dépenses.

2. BESOINS ET ATTENTES DES ADMINISTRES EN TERME DE MOBILITE

▶ REALISATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE (OBLIGATION REGLEMENTAIRE)

Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (L.O.M.) du 24 décembre 2019, l'Agglomération d'Agen a élaboré son **plan de mobilité simplifié** pour :

- Recueillir auprès de la population ses besoins en terme de mobilité,
- Identifier les **publics cibles pour encourager les mobilités durables**, et mobiliser les partenaires opérationnels,
- Procéder à l'inventaire de l'ensemble des **solutions de mobilité existantes** (infrastructures, start-up, tissu associatif...),
- Construire un **programme d'actions favorisant les modes alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle par une seule personne** et contribuant à développer **un fret sobre en carbone** (avec des solutions pour le dernier kilomètre).

Dans le cadre de la phase diagnostic du territoire, les publics cibles ont été interrogés sur leurs attentes et leurs besoins notamment vis-à-vis des transports en commun. Cela a permis d'identifier leurs points forts et leurs points faibles mais aussi de déterminer les enjeux.

❖ Le diagnostic a révélé :

- Un réseau de **Transports en commun non compétitif** pour se rendre aux pôles d'emplois. Des **horaires non adaptés** aux besoins des entreprises notamment celles qui **travaillent en 3 x 8**,
- Des **horaires décalés des entreprises** ne facilitant pas les regroupements,
- Une **amplitude horaire trop importante liée à des trajets trop longs pour les circuits scolaires** (ex : collégiens résidant à Layrac et Astaffort),
- Un **TAD ne répondant pas aux besoins de rendez-vous** (ex : médecin à Astaffort ou visite/course sur une courte durée),
- Des **associations d'aide alimentaire éloignées** du réseau de transport collectif (Zone Industrielle de Boé Avenue Georges Guignard),
- Un **manque de communication** sur les services de mobilité existants,
- Une nécessité de poursuivre les efforts de mise en conformité au regard de l'accessibilité PMR.

❖ Les enjeux identifiés du Plan de Mobilité Simplifié :

- **Optimiser le tracé des lignes** afin d'être plus direct, plus efficace et plus rapide,
- Développer l'**intermodalité** (parkings relais avec offre multiservices),
- Préserver les **voies ferrées** pour une réouverture au trafic fret, voire voyageurs (étude Agen – Auch en cours et modernisation prévue de Périgueux – Agen),
- **Faire évoluer la tarification** du réseau de transport collectif urbain pour renforcer son attractivité,

- **Approfondir la connaissance** des usages et des besoins des habitants, avec notamment une **étude spécifique sur les heures creuses**,
- Prise en compte accrue de **l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans nos actions de mobilité**.
- **Améliorer la communication** et l'information sur les réseaux de transport collectif.

❖ **Le programme d'actions :**

A l'issue de ces travaux, un programme de **21 actions** a été élaboré. Ce programme est organisé en **3 axes** :

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- Manager la mobilité et la rendre plus inclusive,
- Optimiser le réseau routier structurant et le transport de marchandises.

ORIENTATION A : FAVORISER LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Axe A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

1. Sécuriser des itinéraires piétons (scolaires, déficients visuels, etc.)
2. Assurer la continuité des itinéraires cyclables
3. Déployer du stationnement vélo (libre, sécurisé, privé)
4. Déployer un réseau de stations Vélo en Libre-Service (VLS)
5. Promouvoir le vélo (Location longue durée, subventions à l'achat)

Axe A2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

6. Développer des hubs / pôles de mobilité (Parking Relais P+R + services)

Axe A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usagers alternatifs

7. Desservir les Pôles de mobilités (Parking relais P+R) par les Transports en commun
8. Desservir les Zones d'activités Economiques par des navettes
9. Développer l'autopartage
10. Développer le covoiturage
11. Accompagner la mobilité électrique
12. Agir sur le stationnement automobile

ORIENTATION B : MANAGER LA MOBILITÉ ET LA RENDRE PLUS INCLUSIVE

Axe B1 : Manager la mobilité

13. Créer une agence de la mobilité
14. Manager la mobilité
15. Développer un observatoire de la mobilité
16. Encourager les Plans de Mobilités des entreprises et administrations
17. Encourager la démobilité

Axe B2 : Répondre aux besoins de mobilité

18. Développer des services de mobilités pour les publics fragiles (Transport d'Utilité Sociale, Transport à la demande, Transport à Mobilité réduite, services itinérants, soutien aux initiatives)

ORIENTATION C : OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Axe C1 : Améliorer le réseau routier (accès d'agglomération, franchissements & connexions avec les projets)

19. Partager la voirie des axes pénétrants et des franchissements fluviaux (piste cyclable, Transport en Commune en Site Propre)

Axe C2 : Développer les transports de marchandises alternatifs (ferroviaire ou fluvial)

20. Relancer le ferroviaire (fret puis voyageurs, gare de Pont du Casse) et le fluvial

Axe C3 : Développer la logistique urbaine bas carbone

21. Logistique urbaine (hub de marchandises, dernier kilomètre, cyclo logistique)

Un document de 57 pages (cf. annexe) détaille chaque action en rappelant le contexte et en donnant des exemples et des indicateurs de suivis. Ce document viendra alimenter le volet mobilité du PLUI et du SCoT en cours de révision. Il sera complété par un volet environnemental pour valoir plan de mobilité « complet » conformément à la réglementation en vigueur pour les territoires de plus de 100 000 habitants.

► SONDAGE AUPRES DE LA POPULATION

Pour venir appuyer les travaux du Plan de Mobilité Simplifié, l'Agglomération d'Agen a souhaité mener une enquête sur la **mobilité de ses habitants** afin de connaître leurs moyens de mobilité, les raisons les poussant à utiliser tel ou tel mode de déplacement, ou bien encore ce qui pourrait les amener à moins utiliser leur voiture personnelle.

❖ Méthodologie

Le sondage a été réalisé auprès d'un panel de la population âgée de 18 ans ou plus. La **représentativité de l'échantillon** a été assurée par la **méthode des quotas** (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par commune de résidence. Les interviews ont été réalisées au téléphone auprès de **1011 personnes** du 11 au 23 septembre 2023. Le questionnaire a été élaboré sur la base des propositions d'actions du plan mobilité. Le sondage est mis en annexe à la délibération.

❖ Les principaux enseignements du sondage :

L'enquête indique que **les actifs** mettent des temps très variables pour se rendre sur le lieu de travail. Si pour 13% c'est moins de 5 minutes (aller simple), 16% mettent 30 minutes ou plus pour y arriver. Concernant les formats d'horaire, 46% des actifs ont des horaires fixes et **53% des horaires variables ou atypiques, ce qui rend difficile la mise en place d'une unique politique de mobilité apte à satisfaire tous les actifs.**

En ce qui concerne le moyen de déplacement utilisé principalement, **la voiture** arrive largement en tête (69%). Elle est **particulièrement utilisée par les habitants de la 2ème couronne (80%)**, alors que **ceux vivant au sein d'Agen ne sont « que » 51%** dans ce cas.

La marche arrive en deuxième place (14% en moyenne sur toute l'Agglomération et 23% chez ceux vivant à Agen). Le vélo mécanique complète le podium à 6%.

Les **transports en commun** ne sont utilisés principalement que par **4%** de la population, et le **covoiturage par 1%**. Ce dernier mode de mobilité demeure résiduel dans les déplacements du quotidien.

Les **raisons** qu'évoquent les personnes interrogées **pour justifier l'usage principal de leur moyen de locomotion** sont à **30%** l'**autonomie**, **20%** la **rapidité** et à **17%** les **impératifs de certaines contraintes**. Le **frein principal à l'usage du vélo** est le **manque de sécurité (21%)**, alors que pour le **covoiturage et les transports en commun**, il s'agit de la **non-adaptabilité avec les contraintes familiales** (respectivement 21% et 15%). Notons que pour les transports en commun, 10% justifient de ne pas les utiliser par manque de fiabilité.

En se penchant à présent plus précisément sur l'usage de la voiture, plusieurs éléments instructifs se révèlent. Le **stationnement**, par exemple, est **quelque chose de compliqué dans Agen** dans la plupart des situations pour les personnes questionnées (**52%**).

Face à la situation économique actuelle et à l'inflation, c'est avant tout la **gratuité des transports en commun** (pour 60% de la population) qui **encouragerait à se déplacer autrement** que seul(e) en voiture (dont 68% pour les habitants d'Agen). Suivent **au même niveau l'aménagement de pistes cyclables sécurisés** et **l'aménagement de cheminements piétons sécurisés** (59% pour les deux).

En interrogeant plus précisément sur les éléments qui pourraient amener à **stationner dans un parking relais en périphérie d'Agen**, des éléments économiques arrivent de nouveaux en premier. Il s'agit de la **gratuité du parking** (pour 78%) et de la **gratuité pour les conducteurs en covoiturage** (71%). Suit à 70% **la mise à disposition d'une navette pour rejoindre le centre-ville**. Sur les différentes aides qui inciteraient à recourir moins souvent à la voiture, un accès gratuit est de loin le plus coté (29%), une aide unique de 200€ et le versement du forfait mobilité n'étant mis en avant que par 17% des habitants de l'agglomération. Enfin, pour 28% des personnes interrogées, aucune des propositions faites ne motive à recourir moins souvent à la voiture.

Toutefois, même avec toutes les conditions nécessaires réunies, la voiture (en solo) demeure plébiscitée par les habitants du territoire pour les trajets du quotidien : 42% souhaiteraient l'utiliser tous les jours ou presque. La marche à pied arrive en deuxième position (37%) et le vélo en troisième, loin derrière, à 17%.

Enfin, question centrale quant à la gestion des mobilités, le fait de **moins polluer** est le plus souvent cité comme la priorité numéro 1 (31%) d'une courte tête, devant la **réduction des dépenses** (29%), la **préservation de la santé** (26%) et enfin la réduction du temps passé dans les transports (13%).

A Agen, comme chez l'ensemble des Français, les enjeux de mobilité semblent ainsi suspendus à l'indissociable tryptique « Environnement - Pouvoir d'achat – Santé ».

3. CONTOURS DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE MOBILITE

En réponse aux attentes et besoins identifiés dans le cadre du sondage et du Plan de Mobilité, l'Agglomération d'Agen souhaite se fixer des objectifs de part modales pour chacun des types de transport.

En parallèle, le mode de gestion a été défini pour chacune de ces solutions de mobilité.

► OBJECTIFS DE PARTS MODALES

L'Agglomération a fait le choix de se fixer des objectifs en terme de part modale à l'horizon 2032, date de l'arrivée de la LGV qui va assurément bousculer l'organisation des déplacements sur le territoire.

Ces objectifs concernent tous les déplacements du quotidien et non uniquement les déplacements domicile – travail. Ils sont comptabilisés en nombre de trajet et non en kilomètre.

	2018	2023	2030	2032	2050
Source	INSEE	Sondage	Ademe	Agglomération d'Agen	Plan Climat Air Energie Territorial
Type de déplacement	Domicile – travail uniquement	Tout type de déplacement du quotidien			
Territoire concerné	Agglomération d'Agen	Agglomération d'Agen	France	Agglomération d'Agen	Agglomération d'Agen
Voiture individuelle	81,5 %	69 %	/	59 %	55 %
Covoiturage	/	1 %	3 %	3 %	19 %
Vélo et vélo à assistance électrique	2,6 %	7 %	12 %	12 %	15 %
Marche à pied	7,1 %	14 %	30 %	18 %	
Transport en commun	3,2 %	4 %	/	7 %	10 %
Autre : Trottinette, moto, scooter	/	5 %	/	1 %	1 %

Les objectifs de parts modales ont été élaborés à partir de la situation actuelle (sondage), des objectifs 2030 de l'Ademe et des projections du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) à horizon 2050.

A l'horizon 2032, malgré le fait que la voiture reste prépondérante, les contraintes de stationnement et le coût des déplacements devraient encourager le développement des modes de mobilité alternatives.

L'Agglomération se donne pour objectif de presque doubler les voyages en transport en commun passant de 4% à 7%.

► CHOIX DU MODE DE GESTION

Le Conseil d'Agglo du 15 février 2024 a validé plusieurs modes de gestion en fonction des services de mobilité, tel que :

Services gérés en Délégation de Service Public (DSP)	Services gérés en marchés publics
Transport en commun urbain Transport scolaire Transport A la Demande Transport de personnes handicapées	Covoiturage Vélos en libre-service Trottinettes en libre-service Autopartage

L'ensemble des solutions de mobilité a été étudié par l'Agglomération d'Agen afin de se fixer des objectifs clairs à horizon 2032 ainsi que faire des propositions d'amélioration de l'offre.

► LES CONSEQUENCES DE L'OUVERTURE DU PONT ET DU BARREAU DE CAMELAT SUR LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS

La mise en service du pont et barreau de Camélat s'est déroulée le 6 mai 2024. Cette dernière va inévitablement entraîner une modification des habitudes de circulation sur l'Agglomération avec un nouvel axe nord-sud créé.

Des comptages de circulation ont été réalisés en avril dernier sur 3 semaines avant la mise en service et de nouveaux seront organisés à l'automne 2024 pour voir les premières évolutions des habitudes de circulation.

En ce sens, une étude a été lancée avec l'ensemble des communes concernées pour déterminer rapidement les modifications de circulation souhaitées concernant les véhicules poids-lourds.

Par ailleurs, un échange domanial avec l'Etat a été voté lors du Conseil d'Agglomération du 11 avril dernier, permettant à l'Agglomération d'Agen de récupérer la voie sur berge et la route nationale 21 entre le rond-point de Camélat et le rond-point de Beauregard (rive droite de la Garonne) en échange de quoi l'Etat deviendra propriétaire du pont et barreau de Camélat ainsi que du barreau S3.

Cet échange va ainsi permettre d'éviter les passages de transports exceptionnels sur la Voie sur berge.

► CIRCULATION ET STATIONNEMENT AUTOMOBILE : COMMENT LUTTER CONTRE L'AUTO-SOLISME

Avec une part modale de 69 % pour la voiture à l'échelle de l'Agglomération (80% pour la seconde couronne), l'Agglomération explore différentes stratégies pour faire évoluer les comportements vers un partage de l'espace public plus important avec les autres modes de déplacement (marche à pied, bus et vélo) et le développement d'une utilisation partagée de la voiture (Covoiturage, Autopartage).

❖ Le stationnement

Le **stationnement** à Agen représente **5 435 places** dont 3 450 en voirie et 1 985 au sein de 5 parkings gérés par un délégataire.

Pour que les agenais puissent stationner à proximité de leur logement, la Ville a mis en place des **abonnements « Résidents »**.

L'activité commerciale est également soutenue par l'instauration d'un **abonnement dédié aux commerçants** et par une politique tarifaire favorisant en centre-ville le **stationnement de courte durée** (zone orange).

Enfin, des abonnements spécifiques existent pour les **salariés** et les **artisans**.

La ville moderne exige la diminution progressive du nombre de places de stationnement au profit des modes doux (vélo, marche) et de la végétalisation.

La ville d'Agen a d'ailleurs prévu de lancer une étude globale de circulation sur son territoire afin de favoriser les modes doux et la végétalisation en créant des voies à sens unique à la place de double-sens et en diminuant ponctuellement le nombre de places de stationnement.

Cette diminution probable et progressive du nombre de places de stationnement ne doit pas entraîner la saturation des parkings, ni une perte d'attraction du centre-ville d'Agen.

Cette dernière doit absolument être évitée, à la fois par la diminution du nombre de voitures dans l'avenir (recul du modèle de deux voitures par ménage) ainsi que par le développement du **covoiturage** et l'aménagement en périphérie de la ville de **pôles de mobilité** afin de diminuer le nombre de voitures en circulation et donc le besoin en places de stationnement en cœur de ville.

Une réflexion sur l'augmentation du nombre de places en structure sera également envisagée (exemple : parking de la gare).

Les parkings de centre-ville doivent être prioritairement pour les résidents et les clients des commerces. **La grille tarifaire du stationnement de la ville d'Agen devra être révisée** en ce sens.

A l'inverse, les publics cibles des pôles de mobilité sont les salariés et autres usagers de passage avec une durée de stationnement longue.

❖ Les pôles de mobilité complémentaire à l'usage de la voiture

Les **services de mobilité complémentaire à la voiture** (bus urbain, covoiturage, services vélos, etc.) permettent de proposer une meilleure offre de mobilité aux **usagers éloignés** des transports réguliers, et de limiter l'autosolisme.

Le maillage du territoire par des pôles de mobilité permettra ainsi de répartir les accès aux services de mobilité, et répondre aux différents besoins, en **intermodalité** sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Ainsi, **l'Agglomération d'Agen élaborera un schéma communautaire des pôles de mobilité (Parking relais P+R) avec un niveau de service déterminé et adapté pour chaque pôle.**

Par ailleurs, pour inciter les salariés et les autres usagers de passage à stationner dans les pôles de mobilité, l'Agglomération d'Agen :

- Implantera **les Pôles de mobilité (P+R) en bout de ligne** de transports en commun avec une **fréquence élevée** en heure de pointe (15/20 minutes),
- Equipera **ceux qui sont à moins de 7 km du centre-ville d'Agen**, de **stations VAE en libre-service** et de **stationnement sécurisés pour les vélos**. Ces pôles devront également être desservis par un **itinéraire cyclable sécurisé**,

- Intégrera dans l'abonnement de transports en commun **deux trajets par jour en covoiturage** tels que les premiers kilomètres seront réalisés en covoiturage vers les pôles de mobilité puis les derniers kilomètres en bus urbain,
- S'assurera que les abonnements mensuels et annuels des transports en commun ou d'accès aux VAE en libre-service soient plus intéressants que les abonnements pour le stationnement (aujourd'hui les abonnements des Transports en commun sont **50% (pour les salariés du privé) à 70% (pour ceux du secteur public) inférieurs aux abonnements pour le stationnement.**

❖ Pour une utilisation partagée de la voiture individuelle

Le covoiturage

Depuis le 1^{er} janvier 2023, l'Agglomération d'Agen a mis en place un service de covoiturage en collaboration avec KEOLIS. Elle a retenu la solution de KAROS car elle permet de subventionner les trajets et de visualiser sur une carte les trajets proposés et ceux qui ont été effectivement covoiturés. Le service se nomme Covoit'agen.

Depuis cette date de mise en place, ce sont 2 315 inscrits et 625 covoitureurs pour 15 400 trajets validés (situation au 9 avril 2024). Les salariés représentent 72 % des covoitureurs et 69 % des trajets covoiturés.

Par ailleurs, un benchmark réalisé par Klaxit (concurrent de Karos) a établi que pour lancer un réseau qui fonctionne, la tarification passager de 0,50€/trajet est le maximum applicable.

Ainsi, au lancement de la prochaine DSP, pour atteindre l'objectif d'un passage d'une part modale actuelle de 1 % à une part modale de 3 % en 2032, l'Agglomération étudiera le passage du tarif des passagers à **0.30 €/trajet pour les trajets ayant une origine ou une destination dans la seconde couronne.**

Quant aux conducteurs, la rémunération ne sera pas augmentée ; ils seront rémunérés 2€ par trajet et par passager, soit 0,30 € par le passager et 1,70 € par l'Agglomération.

L'autopartage

L'autopartage est un service payant de location de courte durée d'une flotte de véhicules de façon partagée par différents usagers.

L'autopartage, comme le covoiturage, permet de réduire le nombre de voitures en circulation et le nombre de places de stationnement et a également un impact positif sur le report modal.

L'Agglomération d'Agen mettra en place 4 à 5 véhicules en autopartage en voirie à Agen, dans un premier temps pour une expérimentation d'1 an. Les véhicules proposés seront thermiques et les catégories multiples (mini, citadines, familiales, utilitaires). Le service sera autofinancé par l'usage (paiement par les utilisateurs).

Dans un second temps, en fonction des locations observées, de nouveaux véhicules pourraient être déployés en première couronne contre paiement du service par l'Agglomération (environ 4800€ par an et par voiture).

❖ Accompagnement du développement de la voiture électrique

En même temps que la voiture voit l'espace public qui lui est consacré diminuer, elle subit une mutation au niveau de la motorisation.

En effet, pour **réduire les émissions de gaz à effet de serre et diminuer la pollution atmosphérique**, les constructeurs automobiles mettent sur le marché des **voitures électriques** et le parlement européen a voté une directive interdisant la vente de véhicules à moteur thermique à partir du 1^{er} Janvier 2035.

La **part des voitures électriques** aujourd'hui reste **très modeste (1,98 %)**, mais elle est amenée à fortement augmenter dans les prochaines années (25 % du parc en 2035).

En effet, compte-tenu du coût de l'énergie, il est **plus économique** de rouler en voiture électrique.

Pour accompagner le développement de la voiture électrique, il faut augmenter le nombre de bornes de recharge électrique (BRVE) sur le domaine public. Le schéma départemental de déploiement des bornes de recharge électrique, élaboré par Territoire d'Energie Lot-et-Garonne (TE47) prévoit un fort développement des bornes de recharge avec un passage de 193 points de charge en 2022 à plus de 2 300 points de charge en 2035.

	2022	2025	2035
Nombre de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables	1772	3604	18975
Points de charges	193	579	2326

Prévision d'augmentation du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables pour l'Agglomération d'Agen

L'Agglomération d'Agen accompagnera TE47 et ses communes membres dans le déploiement des BRVE sur son territoire à échéance 2035.

▶ UNE POLITIQUE FORTE EN TERME DE MOBILITE DOUCE

L'Agglomération d'Agen a la volonté ferme de développer les conditions favorables pour le vélo et la marche, qui sont, deux solutions de mobilité triplement positives :

- Bon pour le pouvoir d'achat de leurs utilisateurs,
- Bon pour la santé de leurs utilisateurs (lutte contre la sédentarité),
- Bon pour la planète également : zéro émission de CO2

❖ La marche : la première des solutions de mobilité

La marche représente actuellement 14 % des déplacements du quotidien sur le territoire communautaire. L'Agglomération d'Agen souhaite accompagner les communes dans le développement de cette solution de mobilité.

La priorité en faveur de la marche concerne d'abord la ville centre ainsi que les communes de la première couronne (densité de population forte ; 50 % de leurs habitants travaillant dans leur commune de résidence).

Ainsi, la révision du plan de circulation de la Ville d'Agen, sous son autorité, est d'une importance stratégique dans l'objectif de faciliter la marche (trottoirs élargis, meilleure accessibilité pour les PMR, végétalisation), notamment en accompagnement de la généralisation progressive et adaptée à chacune des voies concernées, du sens unique pour les voitures.

Dans cet objectif, l'Agglomération d'Agen propose d'aider les communes à 50 % pour la réalisation de leur Plan Marche ou de leur schéma directeur permettant de favoriser la marche à pied et le vélo.

❖ Les ambitions de la politique Vélo de l'Agglomération d'Agen

Le **distance moyenne de déplacement domicile-travail** sur le territoire de l'Agglomération est de **4,3 km aller** (près de **53%** des actifs travaillent dans leur commune de résidence). Sans contrainte sur le trajet (dénivelé, dépose des enfants à l'école, achats alimentaires, accès aux services ou aux loisirs), ce trajet doit pouvoir être réalisé à vélo (à vélo à assistance électrique au-delà de 3 km).

La pratique du vélo comme mode de déplacement permet de diminuer les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution. En ville, la vitesse moyenne de déplacement d'un **VAE est de 19 km/h contre 18km/h pour la voiture et 17 km/h en transports en commun.**

Aujourd'hui, la **part modale du vélo n'est que de 7%** (11% sur la ville d'Agen).

A l'horizon 2032, il est raisonnable de se donner comme objectif une part modale de **12%**, correspondant à l'objectif national 2030. En effet, 17% des personnes interrogées affirment que si toutes les conditions étaient réunies (aménagement de pistes cyclables sécurisées et continues, box à vélo sécurisés, augmentation du nombre de stations de VAE), elles utiliseraient le vélo tous les jours ou presque pour leurs trajets du quotidien.

❖ Le budget alloué à cette politique vélo

Sur le **mandat 2020-2026** l'Agglomération a un budget « vélo » de **3,4 millions d'€ soit 33 € par habitant sur 6 ans (6 € / Habitant / an).**

En se comparant au ville leader sur le vélo, on s'aperçoit que les investissements de ces communes ou établissements publics de coopération intercommunale sont largement supérieurs aux investissements réalisés par l'Agglomération, notamment en terme de piste cyclable.

Ville	Budget	Période	Durée de la période concernée	Nombre d'habitants	Budget par an par habitants
Paris	250 000 000	2021 - 2026	6	2 175 601	19
Toulouse	80 000 000	2021 - 2026	6	783 353	17
Nantes	115 000 000	2021 - 2026	6	656 275	29
Montpellier	150 000 000	2021 - 2025	5	478 548	63
Strasbourg	100 000 000	2021 - 2026	6	499 357	33
Rennes	70 000 000	2021 - 2025	5	451 762	31
Agglomération de La Rochelle	35 000 000	2023 - 2030	8	178 217	25
Agglomération d'Agen	3 400 000	2021 - 2026	6	101 583	6

Ainsi, sur le prochain mandat, il est proposé que le budget alloué au vélo soit multiplié par 3 **par rapport à l'état actuel** pour se rapprocher des budgets alloués par les villes où la part modale du vélo a vraiment décollé, soit un budget de **1,8 millions d'€ par an en moyenne (18 €/hab./an pour une population de 101 583 hab.)**.

Depuis le début du mandat, au cours des trois dernières années, entre 2021 et 2023, environ 7 700 mètres de cheminements cyclables ont pu être créés sur l'Agglomération d'Agen, soit environ 2500 mètres linéaires par an. On peut donc estimer que cet effort budgétaire important (triple du budget) doit pouvoir se traduire par la réalisation d'environ 7500 mètres de voies cyclables par an sur le prochain mandat 2026 – 2032, soit environ 45 km supplémentaire à horizon 2032.

Le schéma directeur vélo pourra ainsi être révisé, tout comme le fonds de concours vélo, pour porter une **ambition plus forte pour le vélo**.

❖ Service de location de VAE en libre-service

L'Agglomération a mis en place un service de location de vélo électrique en location libre-service. Ce sont au total 80 vélos répartis sur 15 stations.

Sur l'année 2023, 14 572 trajets ont été constatés, avec une moyenne de **1200 trajets par mois** et un maximum de 1600 en juillet. Le coût du service représente quant à lui 101 200 € HT/an pour des recettes à hauteur de 28 000 € en 2023.

Sur le prochain mandat, il est proposé d'étudier l'extension du service sur les communes de la première couronne ou sur les communes ayant porté des travaux de pistes cyclables en direction des zones d'emploi ou du centre-ville d'Agen : Estillac - Agropole, Castelculier, Boé (Médiathèque et COJC), Brax (TAG), Moirax, Lafox, Colayrac-Sain-Cirq, Saint-Hilaire de Lusignan, etc. Ce sera donc à terme environ **23 stations et 138 VAE** en location libre-service qui seront déployées.

Par ailleurs, une **nouvelle grille tarifaire plus attractive** (tarif jeunes, paiement à la minute...) sera mise en place.

En parallèle, l'Agglomération d'Agen développera un **schéma de borne de recharge vélo** sur tout son territoire.

❖ Un développement maîtrisé des trottinettes en libre-service

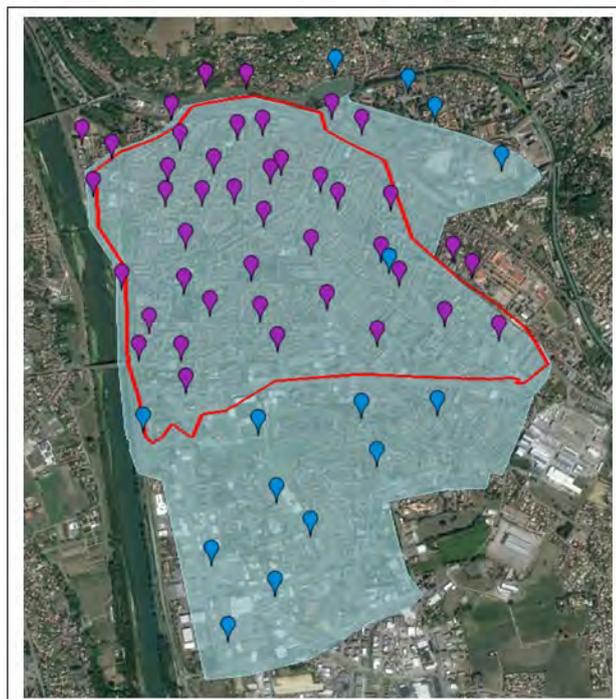
L'Agglomération d'Agen a pour ambition de développer les modes de déplacement doux en complément de l'offre de transports en commun. La place des modes doux a progressivement été étendue grâce à l'aménagement de pistes, bandes et doubles sens cyclables ainsi que de dispositifs de circulation apaisée.

La Ville d'Agen a déployé également **150 trottinettes électriques en libre-service**, réparties sur **42 stations**.

L'Agglomération d'Agen se propose de reprendre, à la place de la Ville d'Agen, gestionnaire actuelle, la gestion de ce service de mobilité complémentaire et suivant les recommandations du prestataire (BIRD), **une quinzaine de stations supplémentaires seront déployées** sur la commune d'Agen après avoir validé avec les représentants des Personnes à Mobilité réduite l'implantation de chacune d'entre elle.



Extension du service de location de trottinettes en libre-service sur la commune d'Agen



▶ LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUNS : LE CAHIER DES CHARGES DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP)

• Le cadre décisionnel

Comme l'a démontré le diagnostic des mobilités, l'Agglomération d'Agen a ces dernières années été timide sur cette politique publique de mobilité.

Ainsi, le réseau de bus doit être revu en profondeur et trois options ont été envisagées, mais seule une a été retenue :

- La gratuité des transports : Cette option n'a pas été retenue. En effet, les recettes de la billettique représentant environ 1 million d'euros, il a été décidé de conserver cette recette pour une amélioration de l'offre plutôt que d'aller vers la gratuité. Cette décision n'exclut pas pour autant la mise en place de tarifs sociaux ciblés sur certaines catégories d'utilisateurs.
- La concentration de l'offre en heure de pointe (suppression du service en heure creuse) et donc la création d'un réseau ciblé domicile-travail ou école-maison : Cette option n'a pas été retenue non plus. En effet, ce type d'offre entraîne, partout où il a été mis en œuvre, une perte de visibilité du réseau et de permanence de l'offre, qui se traduit par une chute de la fréquentation. Cette offre est de plus contradictoire avec l'usage variable, dans la journée, des clients.
- La solution proposée ci-dessous se veut en conséquence être un véritable "**choc de l'offre**" dont le contenu est présenté ci-dessous et constituera l'essentiel du cahier des charges de la DSP.

- Les objectifs de cette nouvelle DSP

Les grands objectifs de la DSP sont au nombre de 9 et constituent **l'essence même de la volonté de l'Agglomération d'Agen de réaliser un choc de l'offre sur les transports en commun** pour augmenter la fréquentation de cette solution de mobilité :

1) **Augmenter la fréquence des lignes**

Il est proposé d'augmenter la fréquence des lignes de façon spécifique et hiérarchisée, ligne par ligne, 15 minutes maximum pour les lignes à forte fréquentation et 20 minutes pour les autres ; contre 15 minutes à 2 heures actuellement en fonction des lignes.

2) **Augmenter la vitesse commerciale**

Aujourd'hui, la moyenne de la vitesse commerciale est d'environ 15 km/h, l'objectif est de la passer à 18 km/h. Pour cela, l'Agglomération propose de s'appuyer sur deux piliers : la **diminution du nombre d'arrêts** (un arrêt tous les 200 m actuellement) et la **création de couloirs dédiés aux bus et aux vélos sur les voies structurantes**. En parallèle de la diminution du nombre d'arrêts de bus, l'Agglomération souhaite mettre en œuvre une augmentation du confort des arrêts : abri-bus, bancs, végétalisation...

3) **Amener une permanence de l'offre tout au long de la journée**

L'Agglomération estime que l'offre de service doit être facilement lisible et continue pour fonctionner. Ainsi, les lignes urbaines ne présenteront pas ou peu de diminution de fréquence en heure creuse.

4) **Créer des pôles de mobilité (Parking relais P+R) en bout de ligne**

Des pôles de mobilité seront créés en bout de ligne ou à des endroits stratégiques des lignes urbaines. Ils comprendront un stationnement de capacité importante et permettront une **intermodalité** avec, pour les usagers, des trajets automobiles puis en bus urbain.

5) **Mettre en place une solution de Transport à la Demande / de Transport sur Réserve performante, avec rabattement sur les pôles de mobilité**

Le Transport sur réservation devra être complémentaire de l'offre de bus urbain et permettre un déplacement des usagers sur les différents centres d'intérêts du territoire (Hôpital, clinique, gare, centre commerciaux, centre de santé, pôle sportif...) et non uniquement sur le centre d'Agen.

6) **Diminuer la taille des bus en fonction de la fréquentation de chaque ligne**

Les bus de l'Agglomération d'Agen sont actuellement très peu remplis en heure creuse. Nous demanderons aux candidats à la DSP d'étudier la meilleure jauge, en terme de taille de bus, pour éviter la circulation de grands bus presque vides.

7) **Desservir autant que possible les zones d'activités économiques**

Favoriser les trajets domicile – travail en bus est un objectif fort de l'Agglomération d'Agen. Ainsi, le réseau de bus urbain ou de transport à la demande desservira autant que possible, les zones d'activités économiques, industrielles et commerciales.

8) **Favoriser l'accessibilité du réseau de bus et des services adaptés aux personnes en situation de handicap**

Les personnes en situation de handicap seront prises en compte dans l'ensemble de l'offre de transport en commun de l'Agglomération d'Agen, que cela soit dans le cadre

du transport adapté, de l'acquisition des bus, de l'aménagement des arrêts ou encore des pôles de mobilité...

9) Refondre le réseau de transport scolaire via la mise en place de pôles de transferts dédiés

La refonte du réseau de transport scolaire doit permettre de diminuer le nombre de bus scolaires rentrant dans le cœur de ville d'Agen pour desservir les collèges et lycées et ainsi fluidifier la circulation aux heures d'entrées et sorties d'établissement.

❖ **Des changements majeurs par rapport à la DSP actuelle :**

Cette DSP Transport présentera des changements majeurs par rapport à la DSP actuelle, à savoir :

- Un **portage des investissements** par le délégataire qui deviendra propriétaire du parc de véhicules,
- Une **transition progressive du parc** thermique du délégataire vers une motorisation Bio-GNV pour les véhicules lourds et motorisation électrique pour les véhicules légers,
- Les candidats devront s'engager pour un démarrage de la transition en 2026 (une quinzaine de véhicules à remplacer) et aller vers une transition de la flotte à 80 % en 2029,
- Un **déménagement sur le nouveau site du CTMA au Parc d'Aquitaine** prévu en 2026,
- Le **nouveau réseau issu de la DSP** sera mis en place à partir de la rentrée de septembre 2026.

Le contrat sera de 10 ans pour permettre l'amortissement des investissements portés par le délégataire.

Les candidats devront répondre à une solution de base et une variante structurées comme suit :

Solution de base : Exigence de base de l'agglomération en terme de cahier des charges de la DSP

- **Exploitation du réseau actuel jusqu'en août 2026,**
- **Nouveau réseau à compter de septembre 2026** comprenant :
 - Les lignes urbaines et de transport scolaire,
 - Un transport sur réservation (TSR) performant et complémentaire à l'offre de transport urbain proposé en base,
 - Le Transport de Personnes handicapées,
- Proposition d'une nouvelle grille tarifaire pour plus d'attractivité du réseau.

En variante :

Il est laissé la possibilité aux candidats de proposer une variante sur le nouveau réseau tenant compte des conditions minimales suivantes :

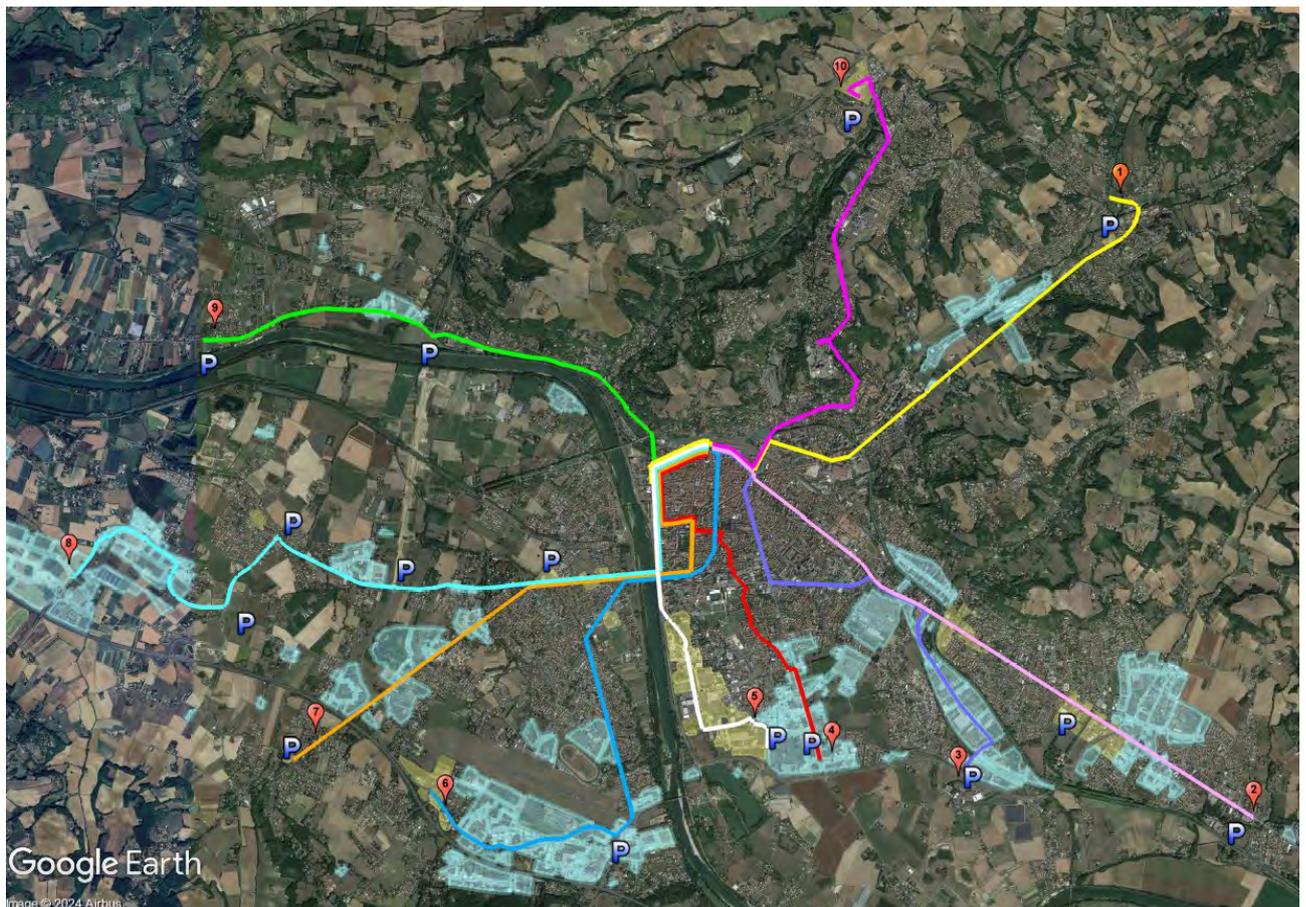
- **Fréquence et desserte élevées en heure de pointe sur toutes les lignes de bus urbain (inférieure ou égale à 20 minutes),**
- TSR performant et complémentaire à l'offre de transport urbain proposée dans la variante,
- Transport urbain et TSR : motorisation conforme à l'offre de base (transition

progressive du parc thermique du délégataire vers une motorisation Bio-GNV pour les véhicules lourds et motorisation électrique pour les véhicules légers).

❖ Calendrier prévisionnel de la procédure

Dates prévisionnelles	Etapes de la procédure
Juin 2024	Mise en ligne de la consultation
Septembre 2024	Réception des candidatures et des offres
Octobre – Novembre 2024	Analyse des candidatures et des offres
Décembre 2024 – Mars 2025	Négociation avec les candidats
Avril 2025	Attribution du contrat de délégation de service public
Juin 2025	Début d'exploitation de l'ancien réseau
Septembre 2026	Mise en service du nouveau réseau

❖ Tracé du réseau urbain en base



- Emplacement des arrêts de bus à déterminer par les candidats
- Les candidats pourront faire des propositions (en base et en variante) de tracé à l'intérieur de la Ville d'Agen pour une meilleure desserte de la ville centre
- Les amplitudes d'horaires seront proposées par les candidats et arbitrées lors des négociations
- Des conventions devront être négociées avec les propriétaires de foncier lorsque les Pôles de mobilité n'appartiennent pas à l'Agglomération d'Agen.

Numéro de la ligne	Nom de la ligne	Longueur (en km)
1	Pont du Casse Centre culturel – Gare d'Agen	6,5
2	Mairie de Lafox – Gare d'Agen	7,6
3	Boé Centre Omnisport Jacques Clouché – Gare d'Agen	6,3
4	Boé Gardès – Gare d'Agen	5,2
5	Boé O'Green – Gare d'Agen	5
6	Porte d'Estillac – Gare d'Agen	8,2
7	Mairie de Roquefort – Gare d'Agen	7,5
8	Technopole Agen Garonne – Gare d'Agen	11,1
9	Colayrac Théâtre de verdure – Gare d'Agen	6,9
10	Foulayronnes ZI Le Rouge – Place Jasmin	8,3

Concernant la ligne de bus n°3 « Boé Centre Omnisport Jacques Clouché – Gare d'Agen », l'Agglomération d'Agen se pose encore, à ce stade, la question, de son tracé préférentiel, entre le tracé proposé ci-dessus par l'Avenue Georges Guignard ou un tracé passant par le quartier de la couronne sur Boé (quartier situé entre la Rue du Docteur Louis Brocq à l'ouest, la rue Jean Jaurès au sud, la ligne de chemin de fer à l'est et le Marché d'Intérêt National au nord). L'Agglomération d'Agen interrogera les candidats à ce sujet.

Les pôles de mobilité (P+R) envisagés seront situés sur chacune des lignes de bus tels que le présente le plan ci-dessus et le tableau ci-dessous.

Leur objectif principal est de permettre **l'intermodalité dans le trajet des usagers** en couplant des déplacements d'abord en voiture, en TSR ou en covoiturage avec ensuite le bus urbain, le vélo ou le VAE.

Numéro de la ligne	Emplacements du ou des pôles de mobilité envisagé
1	Centre culturel de Pont du Casse
2	Parking de la mairie de Lafox – Centre commercial Edouard Leclerc
3	Centre Omnisport Jacques Clouché
4	Parking des surfaces commerciales « La Foir'fouille » ou Géant Casino
5	Parking du centre commercial O'Green
6	Parking de covoiturage de l'autoroute
7	Parking de l'Intermarché de Roquefort - Parking du Géant Casino de la demi-lune
8	Parcelle au niveau de l'entrée du rond-point de la TAG – Espace communal au niveau du rond-point G8 en bordure de RD 119 – rond-point à l'intersection du barreau de Camélat et de la RD119
9	Parking du Théâtre de verdure – Parcelle à proximité du rond-point de Camélat
10	Parking de l'Intermarché de Foulayronnes

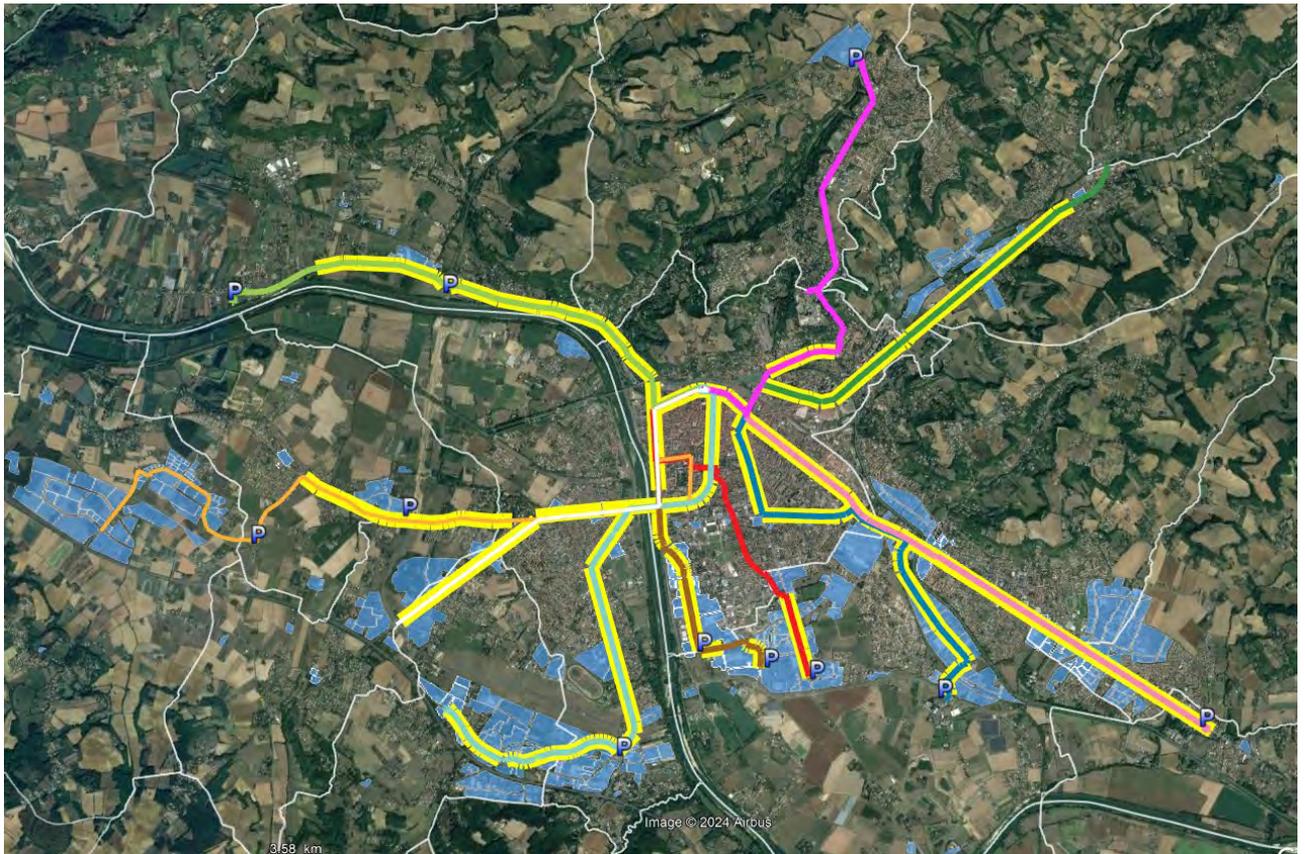
Par ailleurs, la navette cœur de ville gratuite sur la ville d'Agén sera maintenue à l'identique avec une fréquence de 10 à 15 minutes.



❖ Identification des voies potentiellement aménageables en sites propres

Les candidats proposeront des voies qu'ils estiment intéressantes à passer en site propre pour les bus et vélos pour l'offre de base et la variante sur la base de l'inventaire des voies suffisamment larges (plus de 13 mètres de large) réalisé par les services de l'Agglomération (cf. Carte ci-dessous).

L'Agglomération d'Agén décidera au début du contrat de passer ou non ces voies en site propre, en lien avec les communes concernées, et le Conseil Départemental de Lot-et-Garonne pour ce qui concerne les routes départementales empruntées, édifiera un planning de travaux et portera les investissements nécessaires en fonction de ses compétences.



Les tronçons de voies surlignés en jaune sur la carte ci-dessus peuvent théoriquement accueillir une voie dédiée au bus et vélo car l'emprise publique est supérieure à 13 mètres de large.

❖ Transports A la Demande (TAD) / Transport sur Réserveation (TSR)

En complément du réseau de transport urbain, l'Agglomération mettra en place un service de **transport à la demande (TAD) performant**, que l'Agglomération souhaite nommer Transport sur Réserveation (TSR).

Ce service permettra de rallier chacun des pôles de mobilité en bout de ligne de bus urbain ainsi que des **centres d'intérêt importants pour le territoire** (hôpital, clinique, centres de soins, équipements sportifs ou culturels, services administratifs, etc.).

Les déplacements se feront de **point d'arrêt à point d'arrêt**. Les points d'arrêts seront déterminés en accord avec les communes. Le TSR est une offre de service pour toutes les communes de l'Agglomération, dont les communes de la première couronne. Le but premier du TSR n'est pas la desserte de la ville d'Agen car l'offre de mobilité y est importante (marche, vélo, ligne de bus urbain) mais il sera discuté avec les candidats la pertinence de mettre en place le TSR sur la ville centre.

La destination finale ne sera plus exclusivement le centre-ville d'Agen mais bien des centres d'intérêts déterminés en concertation avec les communes, ainsi que les pôles de mobilité en bout de ligne.

La réservation se fera au travers d'une **application** ou par **téléphone**.

Dans les communes où des solutions de Transport à la demande performant ont été mis en place (Bourg en Bresse, Perpignan, etc.), la fréquentation de ce service est de trois à quatre fois supérieur à celui de l'Agglomération d'Agen comparativement au nombre d'habitants.

❖ Transport adapté de personnes handicapées

En complément du réseau de transport urbain, l'Agglomération mettra en place un service de **transport de personnes handicapées**.

Le service sera assuré de **porte à porte** ; la personne sera prise en charge chez elle et sera déposée à destination (médecin, cinéma, magasin,...).

Les bénéficiaires devront justifier d'un **handicap supérieur à 80 %**. Le transport sera **gratuit pour les accompagnants**. Une **commission d'accès dérogatoire** et de traitement des cas particuliers sera mise en place notamment pour les cas de personnes dans l'incapacité d'utiliser le réseau et dont l'invalidité est estimée entre 50 et 79 %.

Ce service sera **réalisé au forfait** par le délégataire à l'Agglomération. Cependant un bilan sera établi chaque mois pour suivre l'évolution de l'utilisation du service pour pouvoir anticiper sur les éventuels réajustements budgétaires.

En 2023, ce sont 154 personnes inscrites au service et 9730 trajets effectués pour un budget de 209 046 € HT, soit un cout moyen du trajet de 21,50 € HT.

L'Agglomération d'Agen s'engage à augmenter le budget alloué au transport de personnes handicapées à hauteur de +30 % , soit un budget d'environ 275 000 € HT .

❖ Accessibilité des points d'arrêts et des bus urbains

Le matériel roulant acheté par le délégataire devra être accessible aux personnes à mobilité réduite et le personnel du délégataire devra être formé à l'accueil des personnes en situation de handicap (y compris au sein de l'agence).

De plus, il sera intégré, en option au sein de la DSP, le chiffrage du coût des travaux de mise aux normes d'accessibilité de tous les points d'arrêts (transport urbain et TAD) et le portage par le délégataire, par engagement au titre du concessif, des investissements inhérents à la mise en conformité annuelle d'au minimum 10 points d'arrêts prioritaires (définis ainsi au regard du L1112-2-1 du Code des Transports, et sur priorisation complémentaire collégalement dictée par les commissions Transport et Accessibilité de l'AA).

Des aménagements dit facilitateurs (doublage en audio des informations visuelles, annonce audio à l'arrivée au quai...) devront être proposés dans le cadre des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts.

L'Agglomération s'engage à réaliser tous les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts avant 2032 (en propre ou via son délégataire), avec un minima de 10 points d'arrêts par an, en suivant le modèle financier de la délibération du 30 mars 2023 d'approbation des modalités de financement des quais de bus (quai de bus à la charge de l'AA et cheminement à la charge des communes).
--

❖ Transports scolaires et pôles de transferts

Le délégataire aura la charge d'organiser le transport des scolaires comme c'est le cas aujourd'hui.

Les lignes urbaines pourront être utilisées, comme aujourd'hui, pour tous les usagers, y compris pour les scolaires.

Mais, dans le cas de figure où certains secteurs de l'Agglomération d'Agen, actuellement desservis par une ligne de transport urbain, ne sont plus desservis en proximité (distance à un arrêt de bus supérieure à 400 mètres environ), **l'offre de transport scolaire sera réévaluée pour les lycéens et collégiens concernés** : augmentation du nombre de bus pour correspondre aux nombre d'élèves, création de nouvelle ligne scolaire ou extension d'une ligne existante.

Par ailleurs, comme suite à l'expérimentation de la Ville d'Agen de sortir les bus de la Place Armand Fallières, la refonte du réseau de transport scolaire doit permettre de **diminuer le nombre de bus scolaires rentrant dans le cœur de ville d'Agen, pour desservir les collèges et lycées, via la mise en place de pôles de transferts dédiés**, et ainsi fluidifier la circulation aux heures d'entrées et sorties d'établissement.

Il sera notamment étudié le site actuel du délégataire Transport, situé Rue Georges Clémenceau à Bon-Encontre, comme potentiel pôles de transferts, pour la zone Est de l'Agglomération d'Agen.

▶ LE TRAIN DE DEMAIN

❖ La ligne LGV Bordeaux - Toulouse

La nouvelle ligne LGV va permettre en 2032 de relier **Agen à Bordeaux et Toulouse** en moins de **30 minutes**, contre 1h10 environ actuellement.

Paris ne sera plus qu'à **2h45** de l'agglomération contre 3h15 actuellement.

La nouvelle gare LGV, dont le coût avoisinerait 100 millions d'euros, sera construite à proximité immédiate du Technopole Agen Garonne. Elle sera reliée à la gare existante par une liaison ferroviaire, traversant la Garonne, en parallèle du pont de Camélat.

L'arrivée de la LGV se traduira par une augmentation d'environ **1 million de voyageurs en plus** sur le territoire.

L'Agglomération d'Agen sera active auprès du Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine, pour donner au territoire une fréquence importante de rotation de la liaison entre les deux gares afin d'en faire une véritable offre de mobilité du quotidien pour les habitants du territoire.

❖ Les TER de la Région Nouvelle-Aquitaine

La Ligne ferroviaire Bordeaux – Agen – Toulouse

Certaines gares de proximité ne sont plus desservies sur la ligne Bordeaux – Agen – Toulouse comme celle de Colayrac-Saint-Cirq ou Saint-Romain le Noble, l'Agglomération d'Agen étudiera, en lien avec le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, l'intérêt potentiel de la réouverture de ces gares dans le cadre de la mobilité du quotidien.

La ligne ferroviaire Agen - Périgueux

La ligne ferroviaire Agen-Périgueux est une ligne TER qui relie les gares d'Agen et de Périgueux. Elle est longue de 118 km et compte 10 gares en service. Les chiffres de 2019 donnaient une fréquentation d'environ 437 voyageurs par jour.

Un projet de modernisation de la ligne pour augmenter la vitesse des trains et d'amélioration de la desserte des gares a été lancé.

❖ La ligne ferroviaire Agen - Auch

La ligne ferroviaire Agen- Auch, d'une longueur de 64 kilomètres est fermée au trafic voyageurs depuis 1970. La liaison est actuellement assurée par une ligne régionale d'autocars (200 voyageurs par jour environ).

Un syndicat mixte a été constitué par les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine afin qu'il porte le transfert de propriété, l'aménagement, la réhabilitation et l'exploitation dans le futur de cette ligne.

Une étude de faisabilité est d'ailleurs en cours pour la remise en état de cette ligne pour mettre en place des éco-trains. L'Agglomération d'Agen en est partie prenante.

L'Agglomération d'Agen s'engage à accompagner tout projet contribuant au rétablissement du transport de passagers sur la ligne Agen – Auch.

▶ LE FINANCEMENT DE CETTE NOUVELLE OFFRE DE MOBILITE

Cette nouvelle offre de mobilité présentant des objectifs forts en terme de services proposés aux agenais, son coût sera forcément supérieur au coût actuel. Il est difficile d'estimer précisément le coût de cette politique et il est certain que l'Agglomération mettra tout en œuvre pour le limiter, dans le cadre de la commande publique pour les marchés publics concernant les services annexes et dans le cadre des négociations avec les différents candidats à la DSP. Pour autant, il est important de présenter un cadre financier sur lequel il sera possible de s'appuyer dans les années à venir lors de la construction de l'offre de service.

Ainsi, alors que le coût actuel de la politique publique mobilité peut être estimé à environ 10,7 millions d'euros, la future offre avoisinerait les 14,2 millions d'euros. Cette augmentation d'environ 3,5 millions d'euros sera financée par 3 éléments :

- Une augmentation du Versement Mobilité à hauteur d'environ 40 - 45 % ; versement mobilité qui pourrait passer d'un taux de 0,75 à un taux de 0,90,
- Une augmentation des recettes dû à l'augmentation de la fréquentation des différents services, qui représenterait environ 20 - 25 %,
- Une augmentation de la subvention/participation du budget principal à hauteur du reste à charge, soit environ 30 - 40 %.

Un quatrième axe de financement possible qu'il ne faut pas négliger sera la recherche de subventions de partenaires, et notamment le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne qui sera sollicité que cela soit pour les travaux d'aménagements de pistes cyclables ou pour les aménagements de voies en site propre pour les bus et vélos qui se situeront principalement sur des routes départementales.

L'arbitrage sur la répartition des recettes se fera à l'occasion du budget 2026. Le cadre financier proposé pourrait ainsi s'écrire comme ci-dessous :

Dépenses	Réseau actuel 2024 (en k€)	Réseau projeté (en k€)
Transport urbain	5 575	6 700
Lignes scolaires	2 630	3 000
TAD – TSR	260	600
TPMR	210	275
VAE en libre-service	100	170
Covoiturage	50	60
Pistes cyclables	570	1 700
Mise en accessibilité des points d'arrêts	0	300
Autres dépenses du budget annexe (entretien pôle multimodal, salaires, etc.)	1 300	1 400
Total	10 695	14 205

Recettes	Réseau actuel 2024 (en k€)	Réseau projeté (en k€)
Versement Mobilité	7 700	9 240
Recettes billettiques supplémentaires	Intégrées à la contribution forfaitaire versée au délégataire (1200 k€ en 2024)	800
Dotation Transport scolaire (Etat et région)	1 840	1 840
Affrètement transport scolaire régions et partenariats	200	200
Subvention d'équilibre du budget principal	385	1 125
Apport du budget principal pour aménagement pistes cyclables	570	1 000
Total	10 695	14 205

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment, les articles L.1411-4 et Suivants, L.1413-1, L.5211-10 et R.1411-1 et suivants,

Vu le Code de la Commande Publique et notamment, la troisième partie relative aux Concessions de service public,

Vu l'article 1.2.2 « Organisation de la Mobilité » du Chapitre 1 du Titre III des Statuts de L'Agglomération d'Agen, applicables depuis le 1er janvier 2022,

Vu la délibération n°DCA_002/2022 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 20 janvier 2022, actant de la mise en œuvre de la visio-conférence et du vote électronique lors de nos instances communautaires,

Vu la Commission « Transports Mobilités » en date du 29 juin 2023 relative à la présentation du point d'étape sur le Plan de Mobilité Simplifié

Vu la résolution du bureau communautaire n° 2023_86 du 7 décembre 2023 relative au plan de mobilité et la nouvelle offre de service,

Vu la délibération n°DCA_024/2024 du Conseil de l'Agglomération d'Agen, en date du 15 février 2024 relative au choix du mode de gestion

Vu la résolution du bureau communautaire n° 2024_13 du 14 mars 2024 relative au contour politique publique de mobilité 2032

Vu la Commission « Transports Mobilités » en date du 21 mars 2024 relatif à la présentation de l'offre de mobilité

Vu l'avis de la Commission permanente d'accessibilité en date du 2 avril 2024 relatif à l'accessibilité des services de mobilité

Vu l'avis favorable de la Commission « Transports Mobilités » en date du 18 avril 2024 relatif à la politique globale de mobilité sur le territoire

Vu le Bureau communautaire consulté les 2 et 16 mai 2024.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION

à la majorité des votants

[57 voix POUR]

[19 voix CONTRE : M. AMELING, Mme ANNETTE-OGIER, Mme BARAILLES, M. BRUNEAU, Mme DELCROS, M. DUPONT, Mme FAGET, M. FOURNIER, M. GARCIA, M. LAFUENTE, Mme LAMY, Mme LASMAK, Mme LEBEAU, Mme LUGUET, M. MEYNARD, Mme MILANI, M. MIRANDE, M. PANTEIX et M. PONSOLLE]

[7 ABSTENTIONS : M. BUISSON, M. BOT (*suppléant de Mme COULONGES*), M. FREMY, M. LE BOT, M. PROUZET, M. RAYSSAC et Mme SALLES]

DECIDE

1°/ DE PRENDRE ACTE du diagnostic complet de mobilité de l'Agglomération d'Agen comprenant notamment le plan de mobilité simplifié et le sondage de mobilité,

2°/ D'APPROUVER la politique publique de mobilité proposée,

3°/ DE S'ENGAGER A METTRE EN ŒUVRE les actions en faveur de la marche en accompagnant les communes dans leur Plan Marche ou leur schéma directeur favorisant la marche à pied à hauteur de 50 % du coût hors taxe des études,

4°/ DE S'ENGAGER A METTRE EN ŒUVRE les actions en faveur du vélo :

- Multiplier par trois au prochain mandat le budget alloué aux vélos et notamment aux pistes cyclables,
- Réviser son schéma directeur vélo et son fonds de concours aux communes pour favoriser le développement des projets de pistes cyclables,

5°/ DE S'ENGAGER A METTRE EN ŒUVRE les actions en faveur des transports en communs :

- Mettre en place d'un véritable choc de l'offre sur les lignes de transports urbaines régulières,
- Mettre en place un Transport sur Réservation performant complémentaire au transport urbain,
- Organiser un transport des personnes handicapées amélioré,
- Conserver un transport scolaire de qualité et modifier son organisation des via des pôles de transferts dédiés,

6°/ D'APPROUVER le cahier des charges de la future Délégation de Service Public Transport en commun et d'autoriser le lancement de la consultation de cette dernière,

7°/ DE S'ENGAGER A METTRE EN ŒUVRE les actions en faveur du train :

- Négocier auprès du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine pour la mise en place d'une fréquence importante de rotation de la liaison entre les deux gares afin d'en faire une véritable offre de mobilité du quotidien pour les habitants du territoire,
- Accompagner tout projet contribuant au rétablissement du transport de passagers sur la ligne Agen – Auch,
- Etudier, en lien avec le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, l'intérêt potentiel de la réouverture des gares de proximité sur les lignes TER dans le cadre de la mobilité du quotidien,

8°/ D'AUTORISER le lancement des marchés publics pour les services annexes (covoiturage, VAE en libre-service, trottinette en libre-service, autopartage)

9°/ DE PROPOSER une évaluation intermédiaire de la politique mobilité en 2032.

Le Président
Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Télétransmission le 24 / 05 / 2024

Publication le 24 / 05 / 2024

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,**

Le Président

Le Secrétaire de séance

Jean DIONIS du SEJOUR

Thomas ZAMBONI



Étude sur la mobilité

Sondage Ifop pour l'Agglomération d'Agen

Septembre 2023



N° 120253
Contacts Ifop :
Jean-Philippe Dubrulle / Thomas Pierre
Département Opinion et Stratégies d'Entreprise
01.45.84.14.44
prenom.nom@ifop.com

SOMMAIRE



1. La méthodologie
2. Les résultats de l'étude

A close-up photograph of a person's hand touching a white tablet device. The hand is positioned in the center-left of the frame, with the index finger pointing towards the screen. The background is softly blurred, showing a pair of glasses and a wooden desk surface. A prominent red horizontal bar is overlaid on the right side of the image, containing white text. The number '01' is displayed in a large, white, sans-serif font on the left side of the red bar.

01

MÉTHODOLOGIE



MÉTHODOLOGIE

Etude réalisée par l'Ifop pour l'Agglomération d'Agen



L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de **1 011** personnes, représentatif de la population de la communauté d'agglomération âgée de 18 ans et plus.



La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par commune de résidence.



Les interviews ont été réalisées par questionnaire auto-administré en ligne **du 11 au 23 septembre 2023.**

02

RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

● A ●

Focus travail



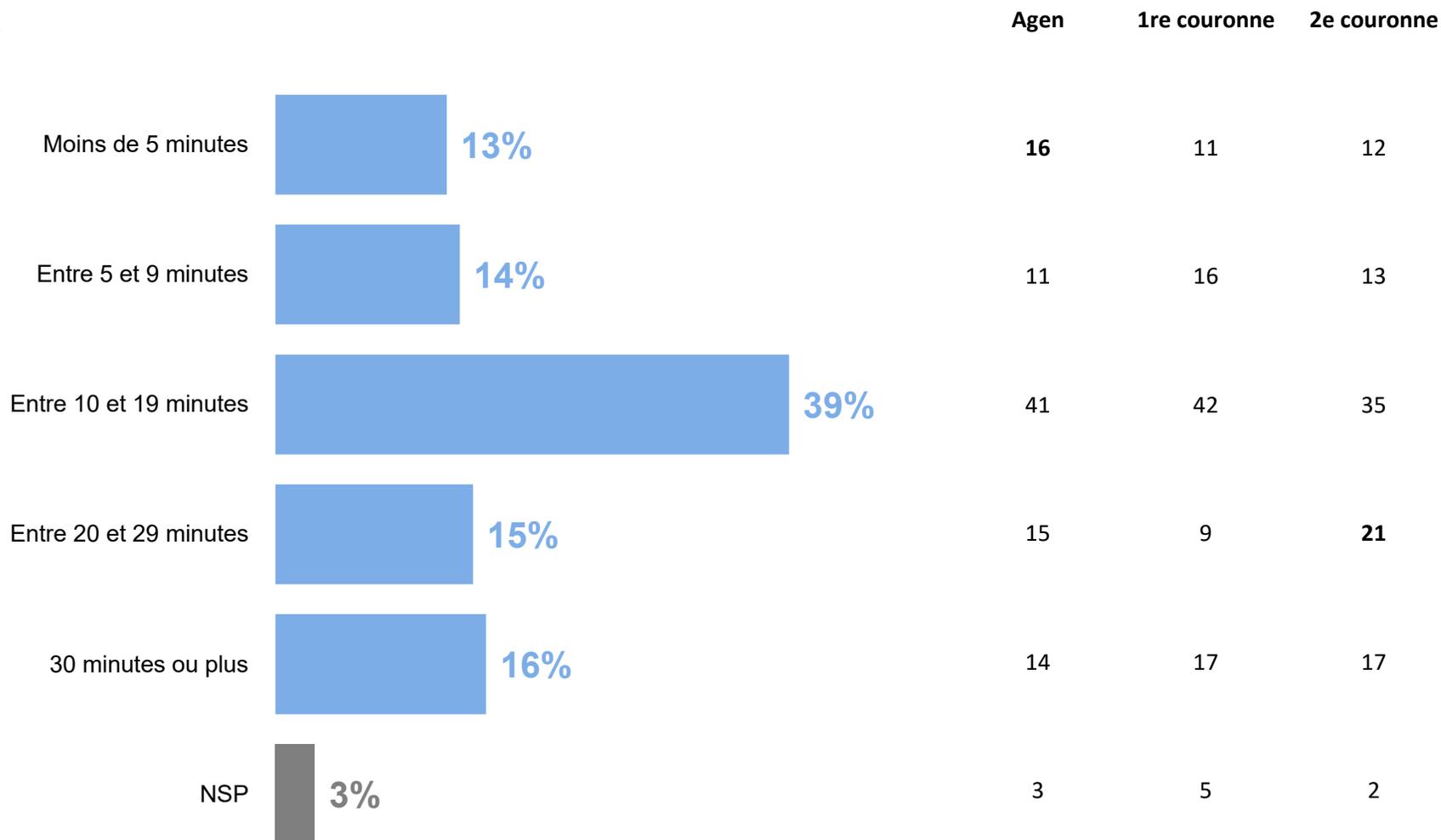
Le temps de trajet pour se rendre à son travail



QUESTION : En moyenne, combien de temps mettez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail (aller simple) ?

- ZOOM -
Selon le secteur

Base : aux actifs en activité, soit 55% de l'échantillon



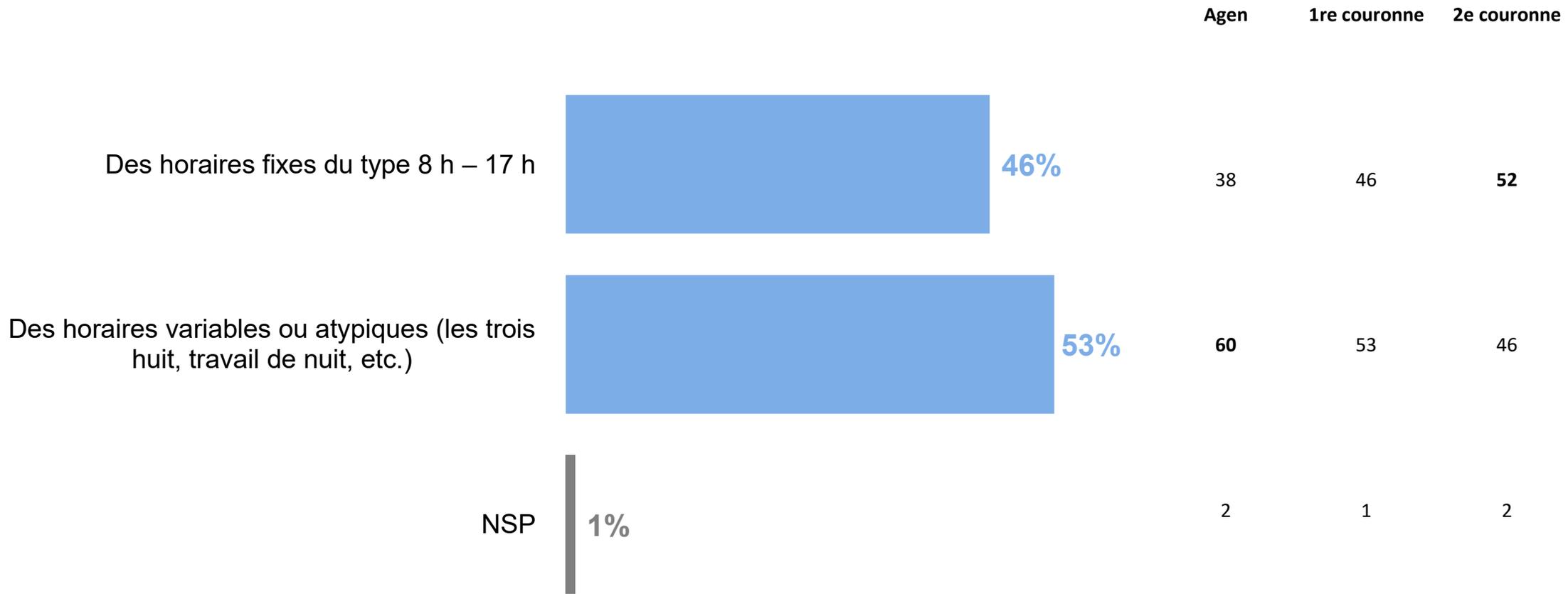
Le type d'horaires de travail pratiqué

QUESTION : Dans le cadre de travail, avez-vous plutôt... ?

Base : aux actifs en activité, soit 55% de l'échantillon



- ZOOM -
Selon le secteur



● B ●

Mobilité



Le moyen de transport principalement utilisé

QUESTION : Quel moyen de transport personnel – hors véhicule professionnel ou transports en commun – utilisez-vous le plus souvent pour vos trajets quotidiens ?

Base : à tous

- ZOOM -
Selon le secteur

- ZOOM -
Selon le statut professionnel

		Agen	1re couronne	2e couronne	Actif	Inactif
La voiture (seul(e))	69%	51	75	80	73	63
La marche	14%	23	12	6	11	18
Le vélo classique (mécanique)	6%	10	4	4	6	6
Les transports en commun	4%	7	3	1	3	5
Le vélo électrique	1%	1	2	1	1	1
La trottinette	1%	1	-	1	1	-
La voiture à plusieurs, en covoiturage	1%	2	-	2	1	1
Le deux-roues motorisé (moto, scooter)	1%	2	-	1	1	1
Un autre mode de transport	2%	2	2	3	2	3
Aucun	1%	1	2	1	1	2

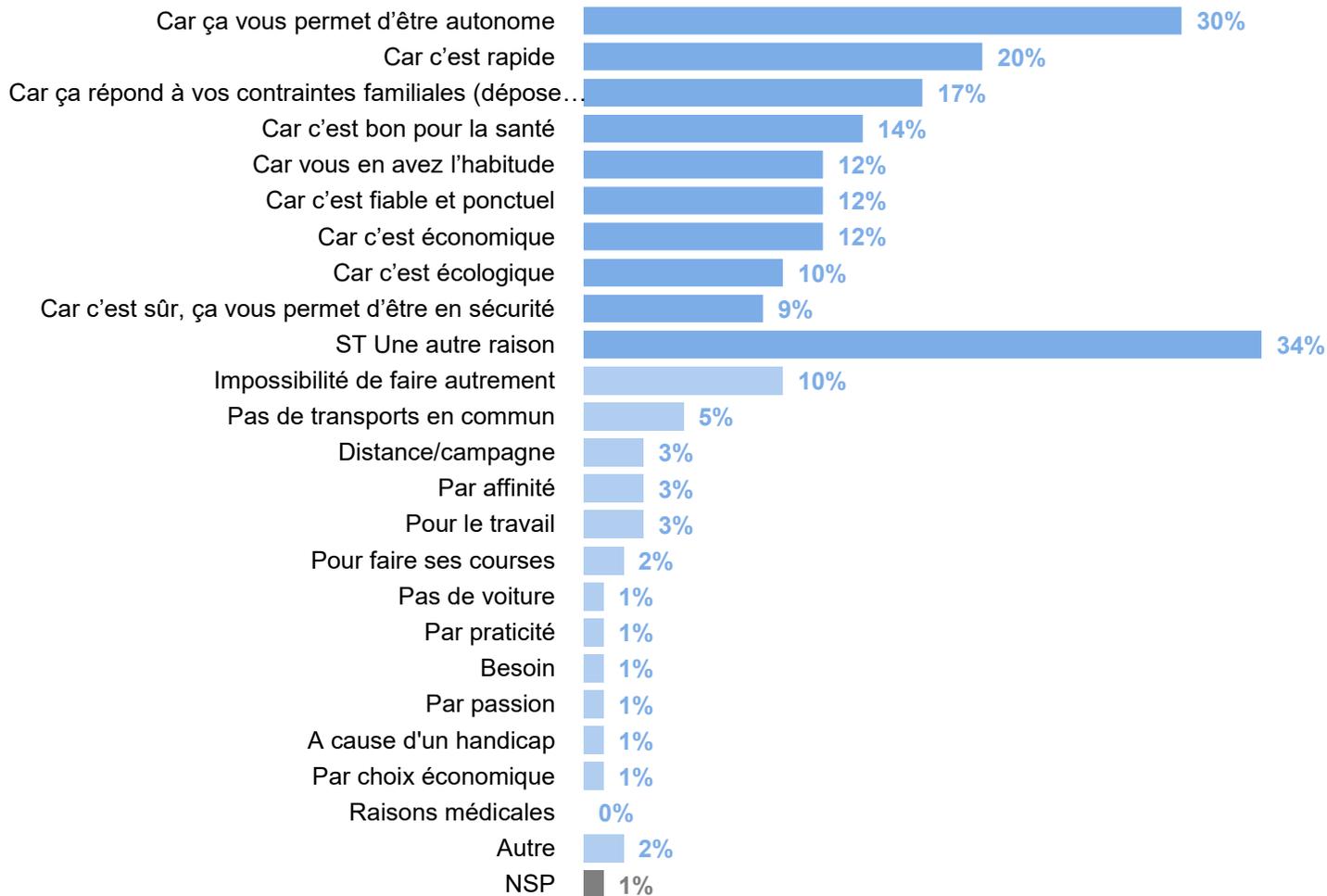
Il peut s'agir par exemple du train, du skate-board ou bien encore d'un camion.

Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal

QUESTION : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes utilisez-vous le plus souvent pour vos trajets du quotidien ?

- ZOOM - selon le moyen transport principal

base : ceux ayant cité un mode de transport, soit 99% de l'échantillon



La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
13	19	3	37
18	22	6	21
5	3	5	22
53	41	8	4
17	24	17	10
7	16	24	13
22	54	33	4
30	32	19	3
9	8	9	9
23	20	37	37
6	3	6	12
1	-	3	7
-	-	-	4
3	5	-	2
2	1	-	3
1	-	3	2
2	2	15	-
2	-	-	1
1	-	-	2
2	1	-	1
1	-	11	1
-	6	-	-
-	-	-	-
3	1	-	2
-	2	4	-

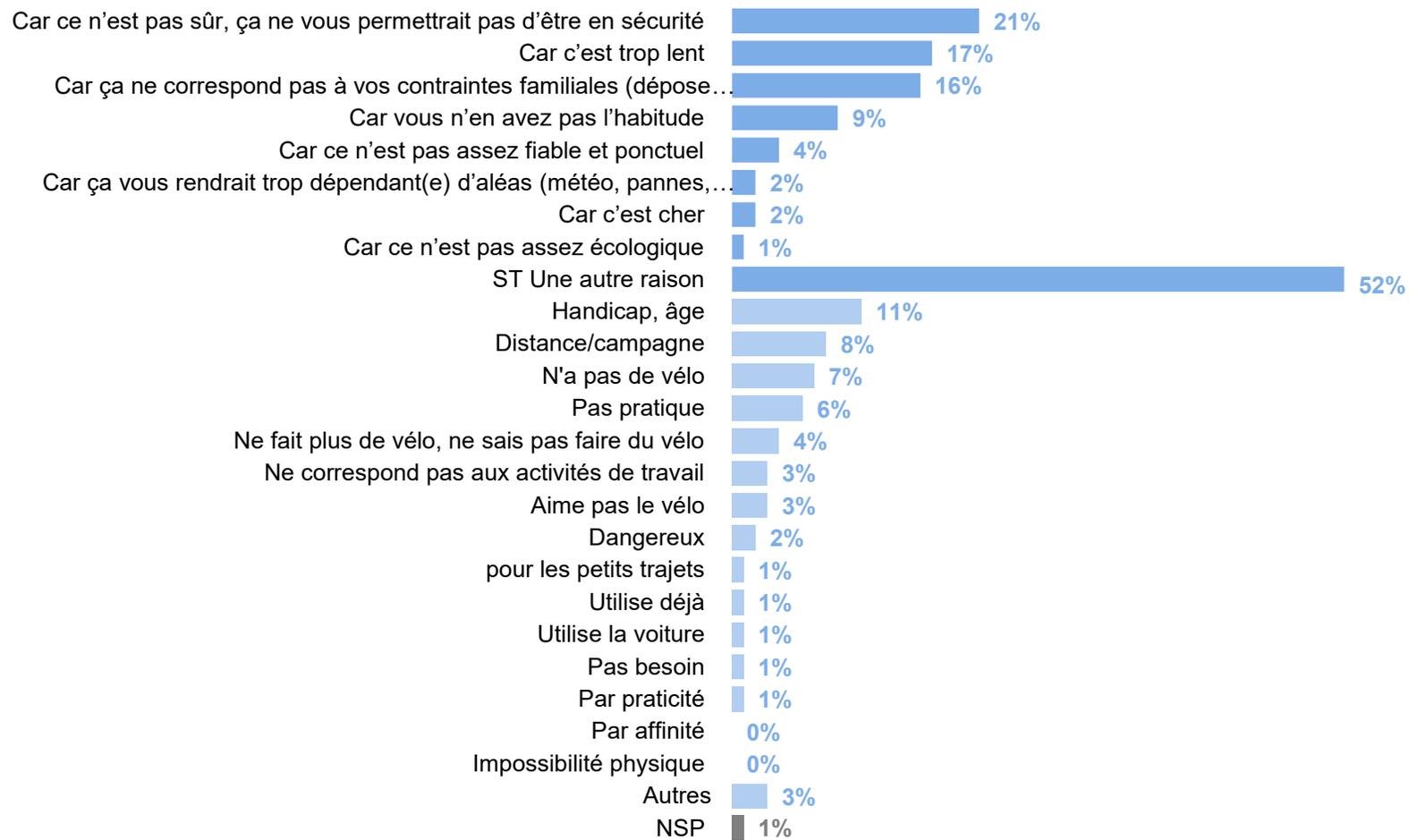
(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal

QUESTION : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas le vélo pour vos trajets du quotidien ?

- ZOOM - selon le moyen transport principal

base : ceux n'ayant pas cité le vélo, soit 93% de l'échantillon



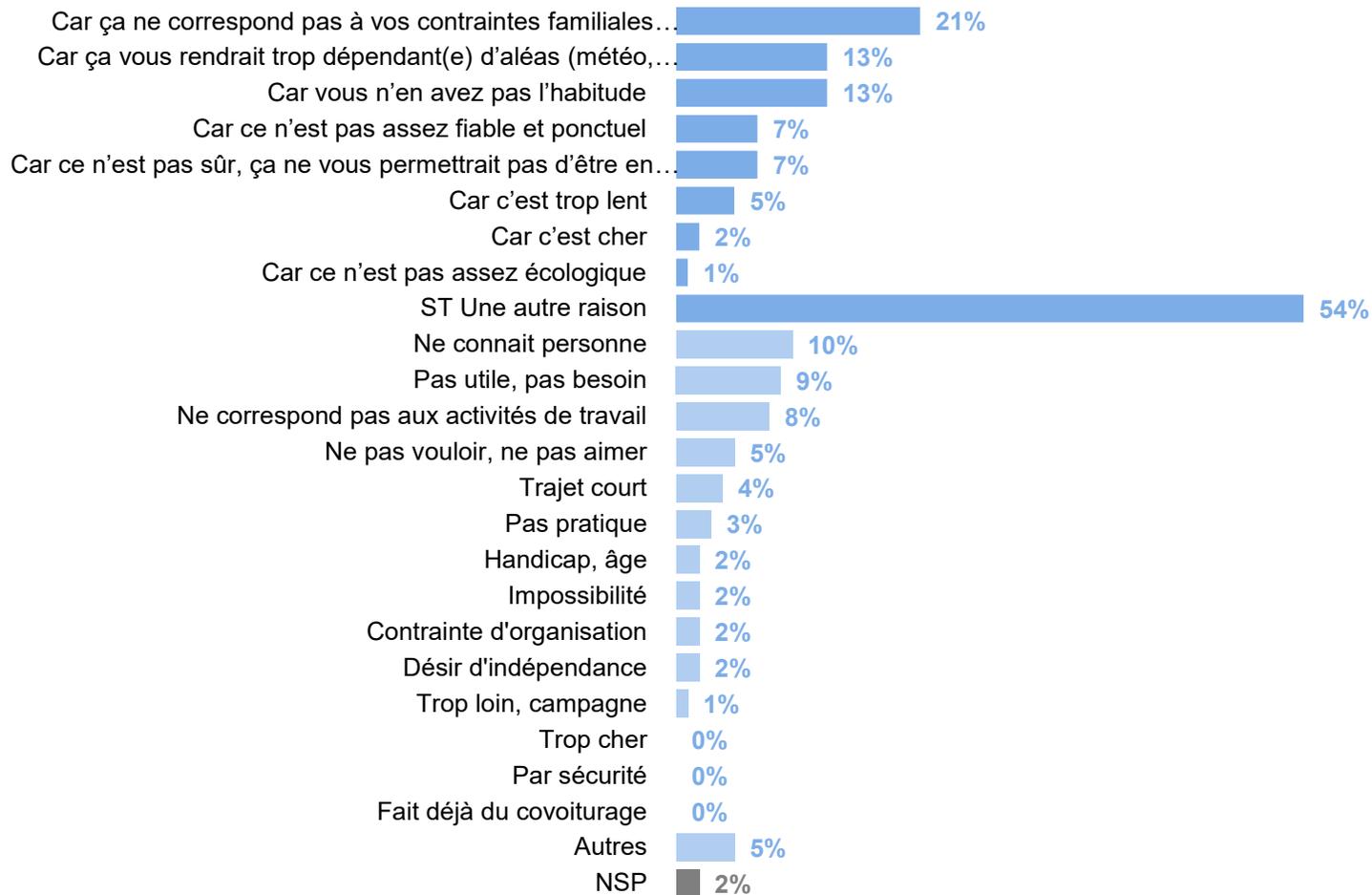
La marche (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
19	24	22
2	15	22
9	7	19
14	21	8
2	-	4
-	-	3
6	-	1
-	-	1
58	49	49
9	31	10
2	-	10
14	6	5
8	3	5
5	-	4
2	-	3
7	-	2
2	-	1
2	-	2
2	4	1
-	-	1
4	-	-
1	-	-
1	-	-
-	-	-
1	6	3
3	-	-

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal

QUESTION : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas le covoiturage pour vos trajets du quotidien ?

ase : ceux n'ayant pas cité le covoiturage, soit 99% de l'échantillon



- ZOOM - selon le moyen transport principal

La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
12	10	10	25
8	14	12	14
13	20	8	12
7	9	3	8
12	4	17	6
4	7	9	4
2	7	3	2
3	2	6	-
62	49	59	51
6	6	14	12
21	7	23	6
4	6	-	9
7	6	3	5
8	3	3	3
1	6	6	3
3	4	3	1
-	-	-	3
2	2	-	2
2	2	-	2
-	-	-	1
1	-	-	-
1	2	-	-
-	2	-	-
7	6	7	4
1	4	-	1

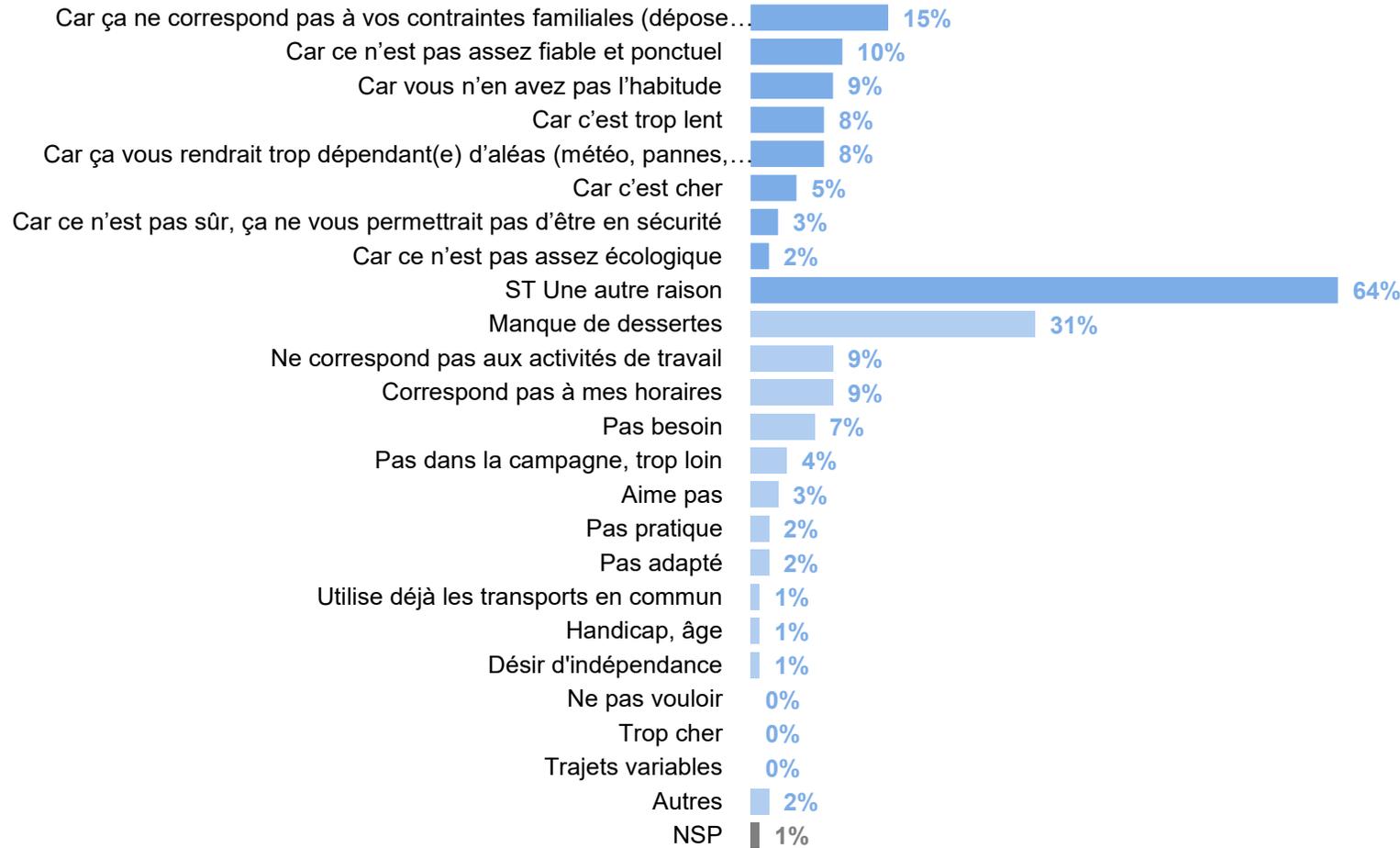
(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal

QUESTION : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas les transports en commun pour vos trajets du quotidien ?

- ZOOM - selon le moyen transport principal

ase : ceux n'ayant pas cité les transports en commun, soit 96% de l'échantillon



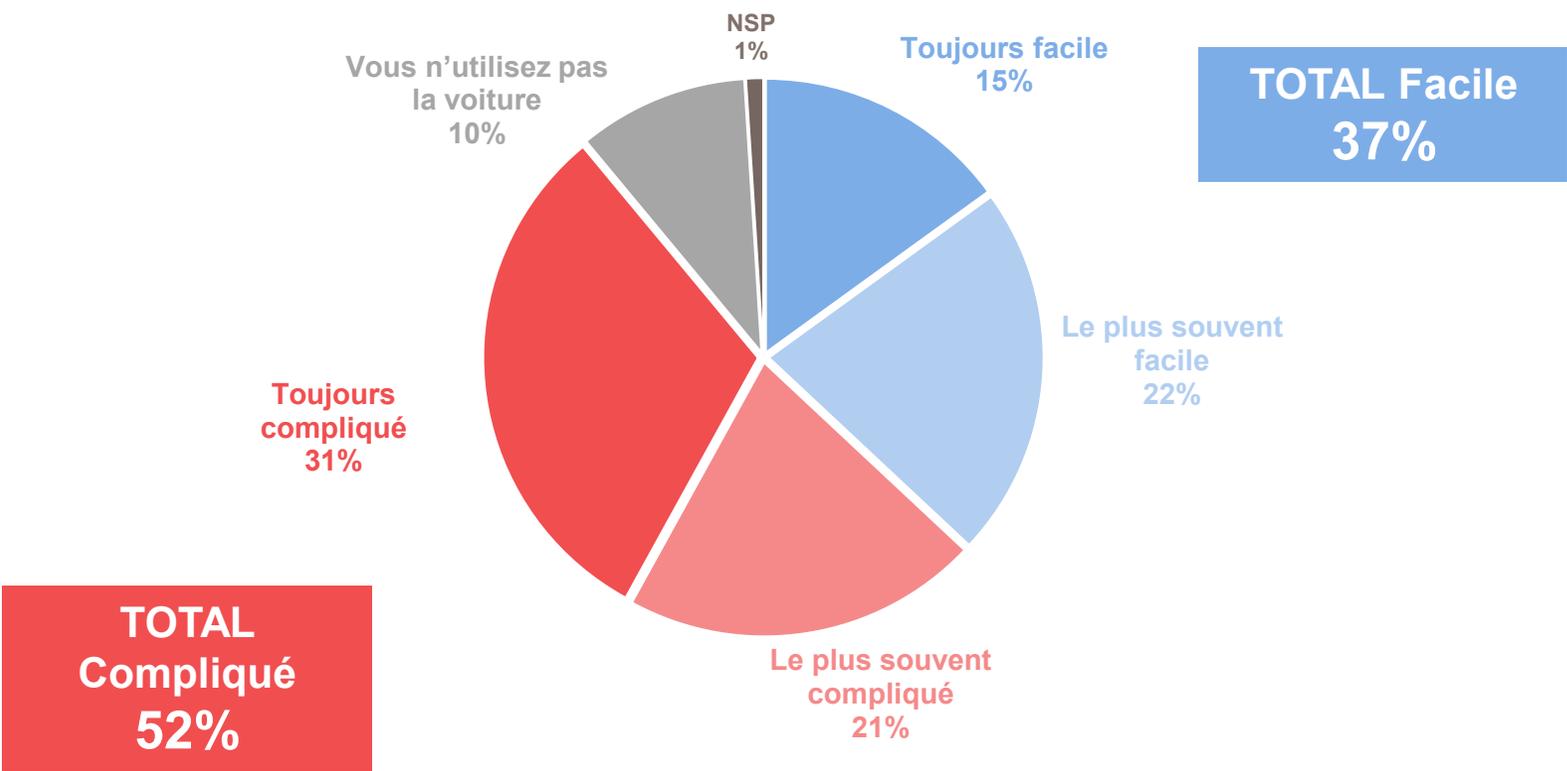
La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	La voiture (seul(e)) (%)
7	9	17
7	12	10
9	14	9
4	7	9
5	4	9
13	7	3
7	2	3
3	4	1
61	62	64
21	18	35
2	11	9
2	11	9
19	11	5
3	3	5
4	2	3
1	6	2
1	6	2
6	-	-
-	1	-
-	-	1
1	-	-
1	-	-
-	1	-
3	3	1
1	2	1

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Le jugement à l'égard de la facilité du stationnement

QUESTION : Lorsque vous utilisez la voiture, diriez-vous que le stationnement dans Agen est... ?

Base : à tous



- ZOOM « Facile » -
Selon le secteur



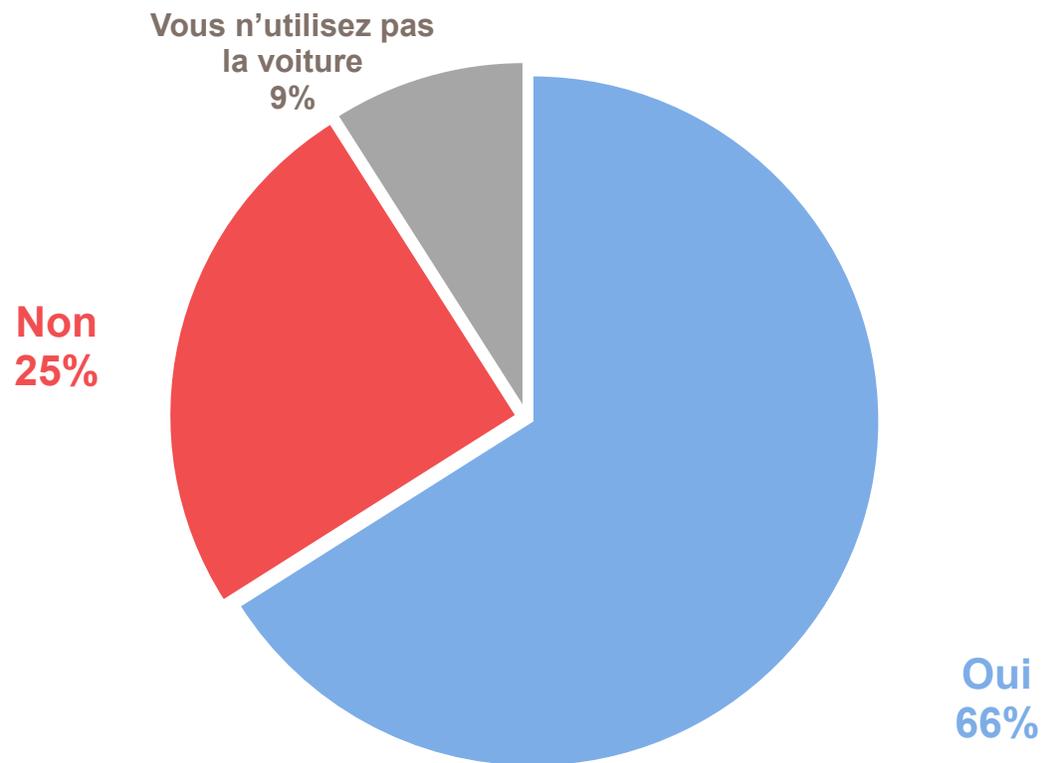
- ZOOM « Facile » -
Selon le statut professionnel



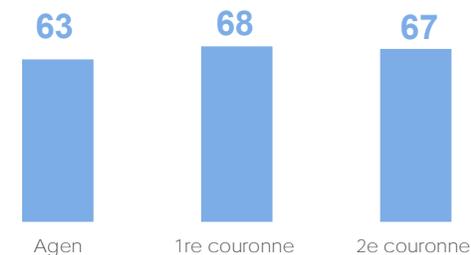
Le caractère gratuit ou payant du stationnement

QUESTION : Lorsque vous utilisez la voiture, le stationnement est-il en général payant ?

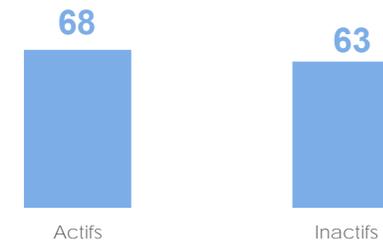
Base : à tous



- ZOOM « Oui » -
Selon le secteur



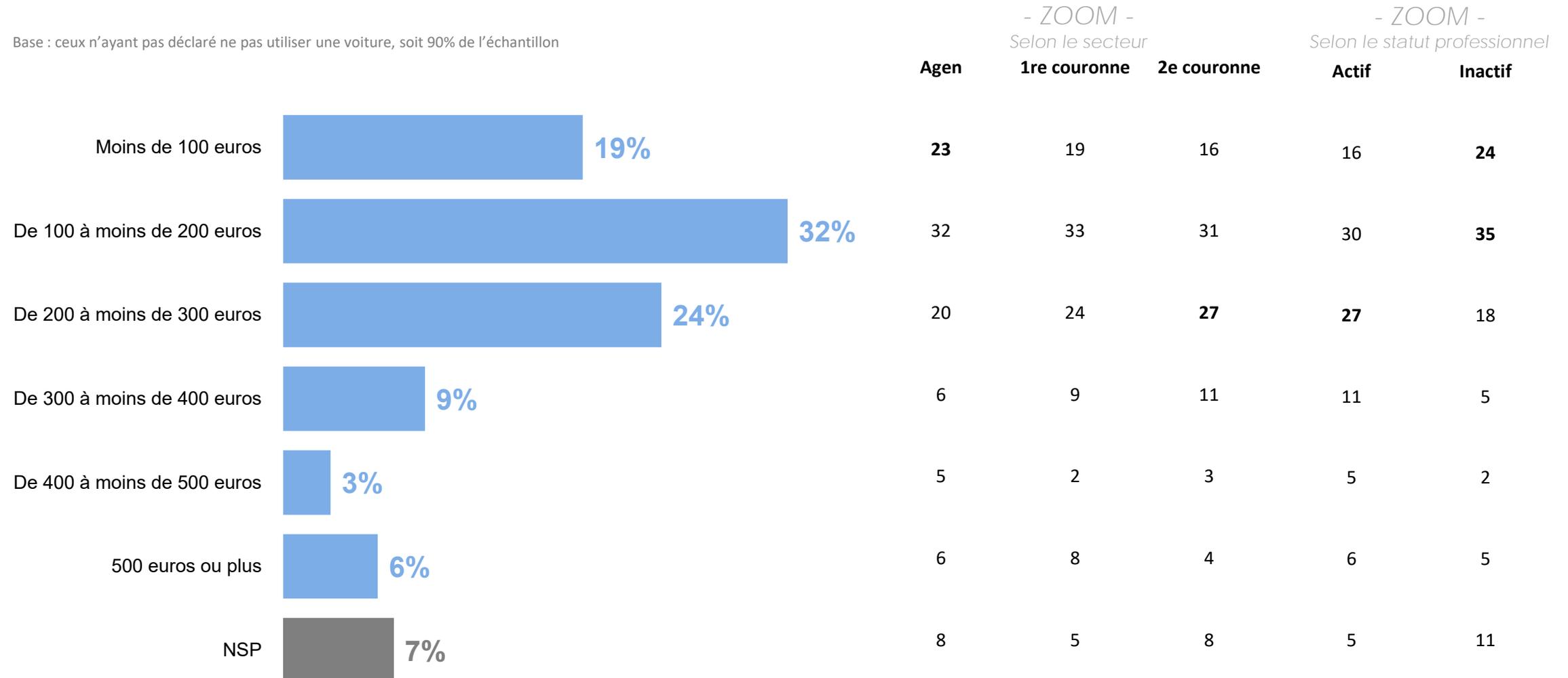
- ZOOM « Oui » -
Selon le statut professionnel



Le budget automobile mensuel

QUESTION : À combien estimez-vous le budget automobile mensuel de votre foyer, hors amortissement et entretien, c'est-à-dire en comptant uniquement l'essence, l'assurance et le stationnement ? Si vous en avez plusieurs, nous parlons ici de la voiture que vous utilisez le plus souvent.

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon



L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture

QUESTION : Pour chacune des mesures suivantes, diriez-vous qu'elle vous encouragerait à vous déplacer autrement que seul(e) en voiture, par exemple à pied, à vélo ou en covoiturage ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon

■ Oui, plutôt
■ Non, plutôt pas

- ZOOM « Oui » -

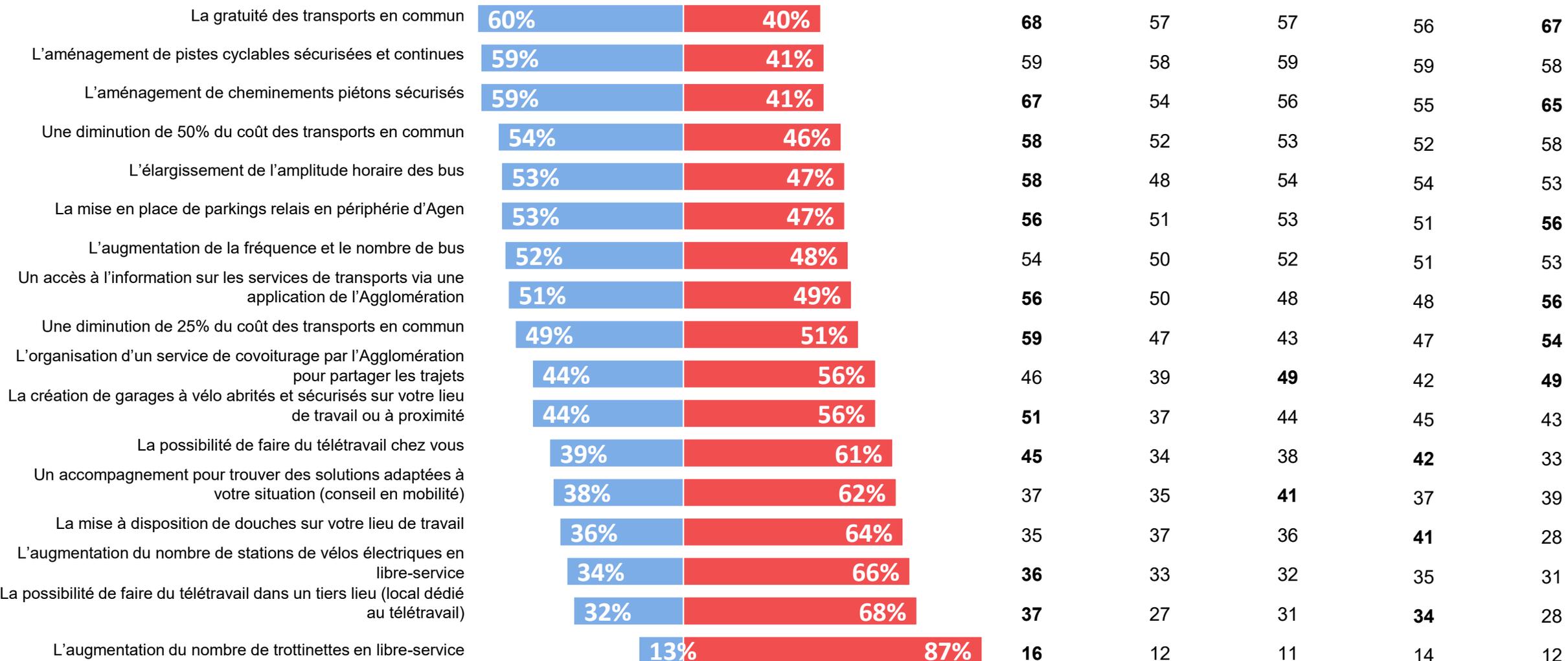
Selon le secteur

Agen 1^{re} couronne 2^e couronne

- ZOOM « Oui » -

Selon le statut professionnel

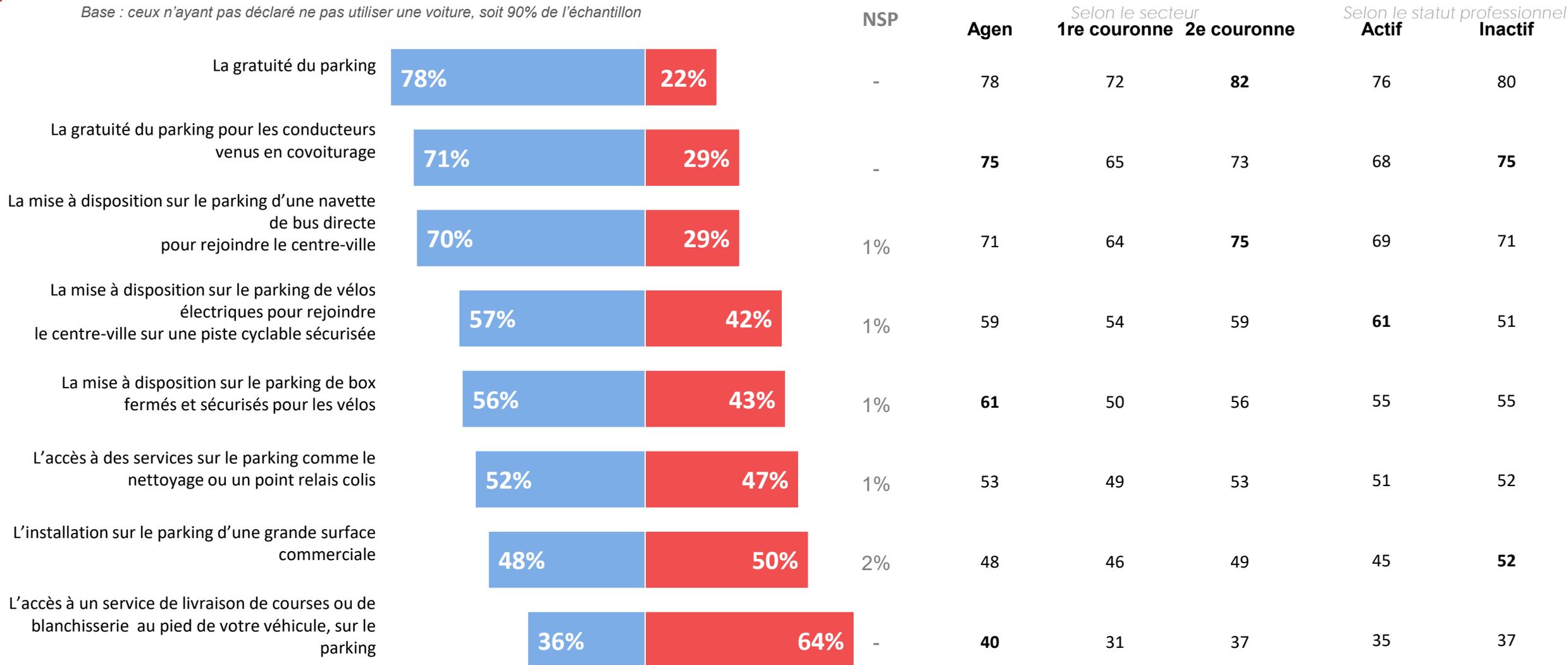
Actif Inactif



L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais

QUESTION : Et pour chacune des mesures suivantes, diriez-vous qu'elle vous encouragerait à stationner dans un parking relais en périphérie d'Agen ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon



■ Oui, plutôt
■ Non, plutôt pas

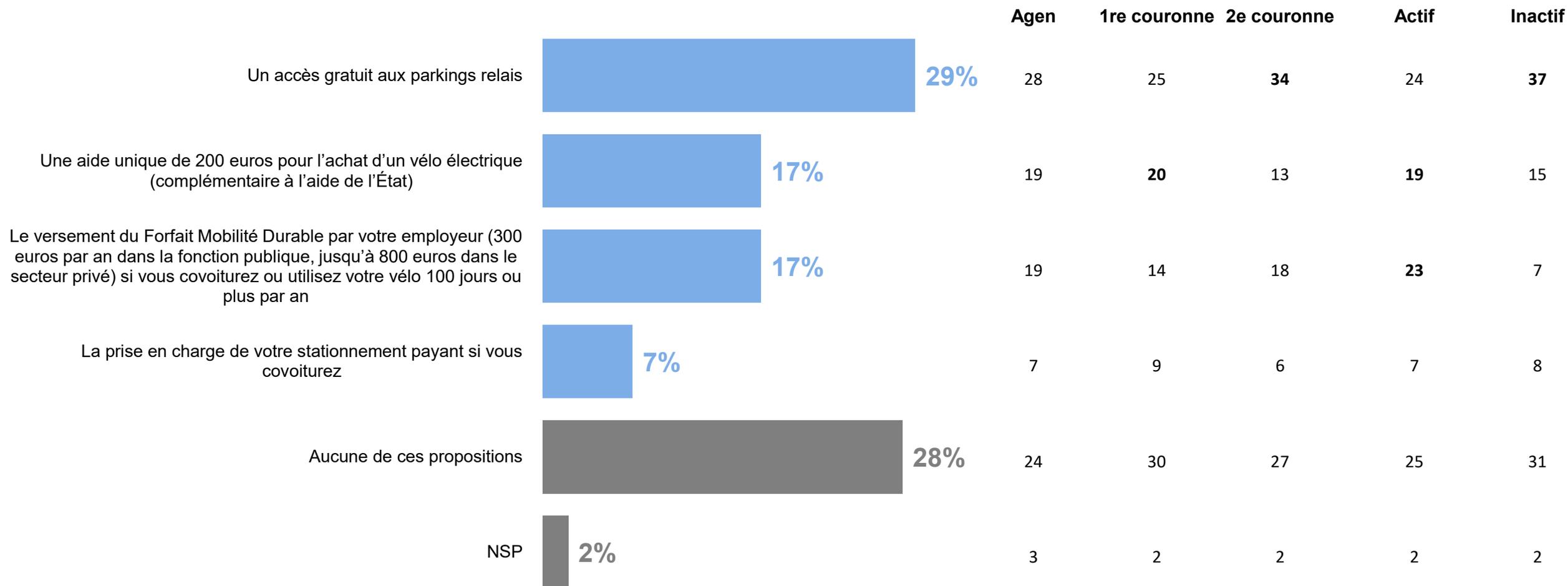
L'impact de différentes aides sur l'usage de la voiture

QUESTION : Parmi les aides suivantes, laquelle vous encouragerait le plus à recourir moins souvent à la voiture ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon

- ZOOM -
Selon le secteur

- ZOOM -
Selon le statut professionnel



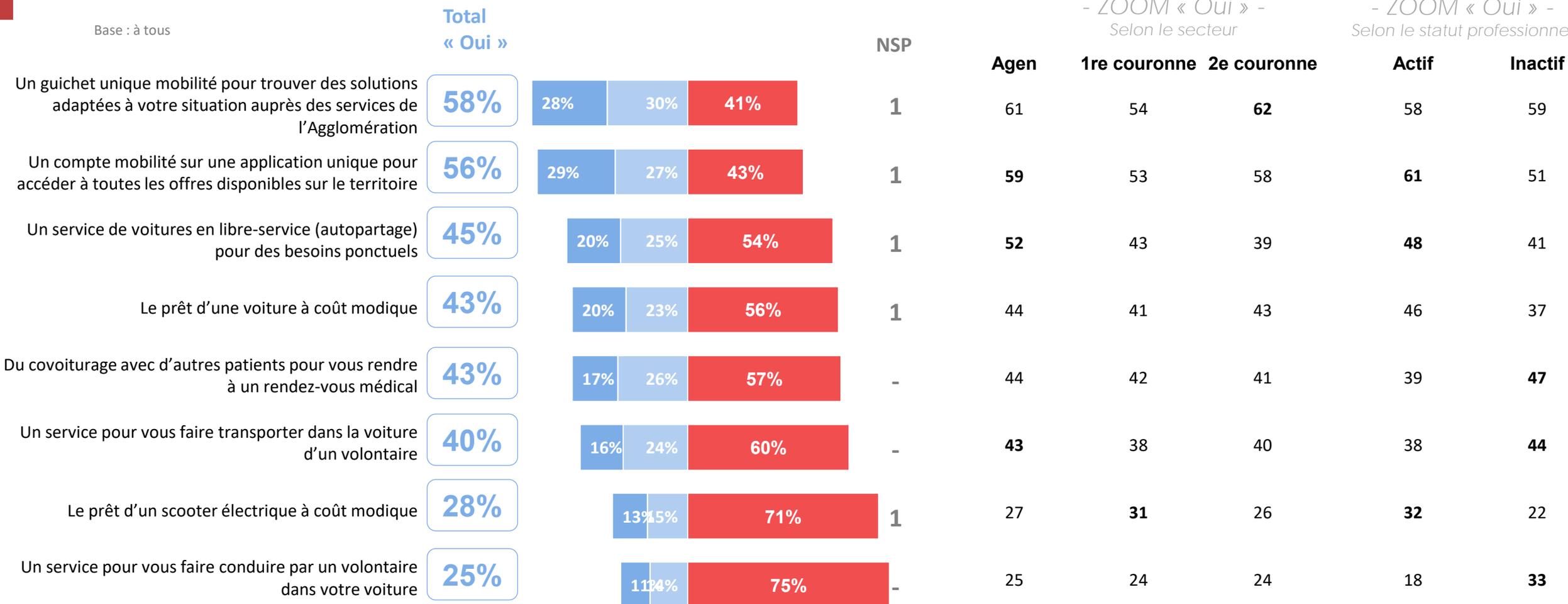
La capacité à utiliser certains services de mobilité

QUESTION : Pour chacun des services suivants, seriez-vous susceptible de l'utiliser s'il était mis à votre disposition ?

Base : à tous

- ZOOM « Oui » -
Selon le secteur

- ZOOM « Oui » -
Selon le statut professionnel



■ Oui, certainement ■ Oui, probablement ■ Non

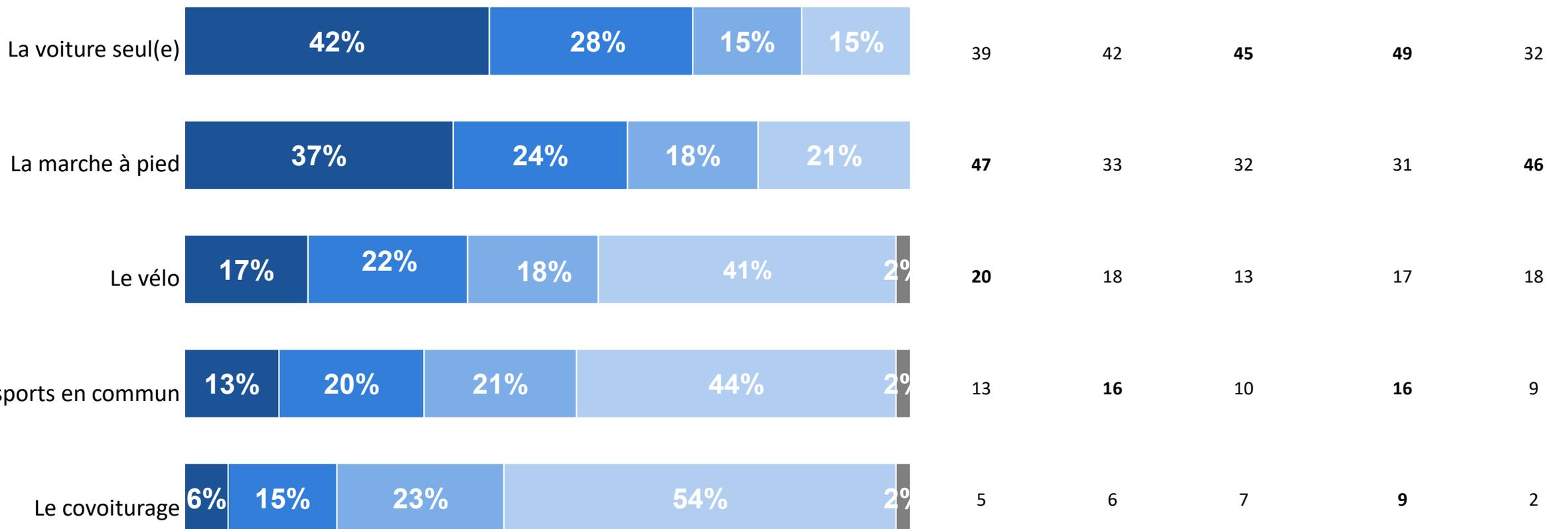
La propension à utiliser différents modes de transport

QUESTION : Si toutes les conditions d'accès et de coût étaient remplies, à quelle fréquence souhaiteriez-vous utiliser les modes de transports suivants pour vos trajets du quotidien ?

Base : à tous

- ZOOM « Tous les jours ou presque » -
Selon le secteur

- ZOOM « Tous les jours ou presque » -
Selon le statut professionnel

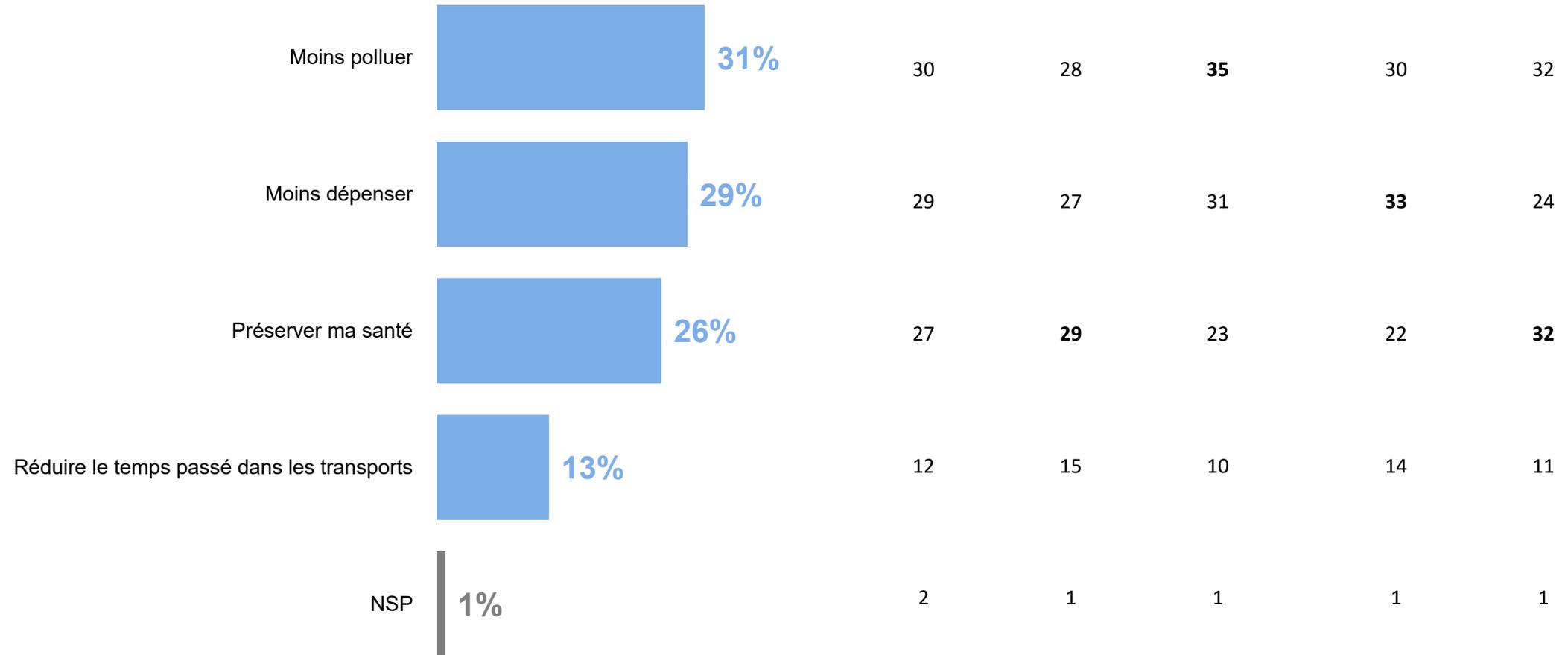


■ Tous les jours ou presque ■ Plusieurs fois par semaine ■ Au moins une fois par semaine ■ Moins souvent ■ NSP

L'arbitrage sur les grands enjeux de mobilité

QUESTION : Pour finir, parmi les enjeux suivants, quel est pour vous le plus important à résoudre en matière de déplacements et de mobilité ?

Base : à tous

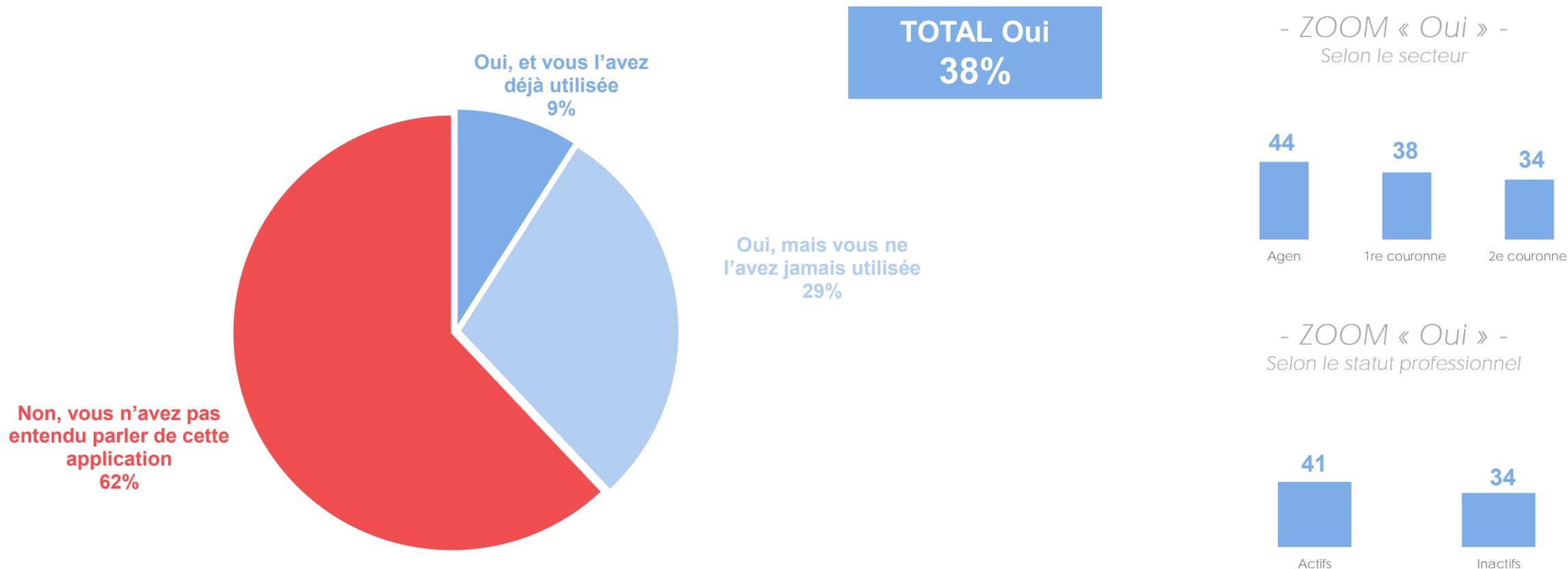


La notoriété de l'application Agglo Agen Mobilité



QUESTION : Avez-vous déjà entendu parler de l'application Agglo Agen Mobilité, qui vous permet de connaître toute l'offre de services de mobilité sur l'agglomération ?

Base : à tous





PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- En cette rentrée 2023, l'agglomération d'Agen a souhaité mener une enquête sur la mobilité de ses habitants. L'Ifop a ainsi interrogé plus de 1 000 personnes vivant dans l'agglomération d'Agen, afin de connaître leurs moyens de mobilité, les raisons les poussant à utiliser tel ou tel mode de déplacement, ou bien encore ce qui pourrait les amener à moins utiliser leur voiture personnelle.
- Deux questions ont été posées aux actifs afin de connaître des éléments pouvant être structurants dans l'usage de leur mobilité. L'enquête indique que les actifs mettent des temps très variables pour se rendre sur le lieu de travail. Si pour 13% c'est moins de 5 minutes (aller simple), 16% mettent 30 minutes ou plus pour y arriver. Concernant les formats d'horaire, 46% des actifs ont des horaires fixes et 53% des horaires variables ou atypiques, ce qui rend difficile la mise en place d'une unique politique de mobilité apte à satisfaire tous les actifs.
- En ce qui concerne le moyen de déplacement utilisé principalement, la voiture arrive largement en tête (69%). Elle est particulièrement utilisée par les habitants de la 2^e couronne (80%), alors que ceux vivant au sein d'Agen ne sont « que » 51% dans ce cas. La marche arrive en deuxième place (14%, 23% chez ceux vivant à Agen). Le vélo mécanique complète le podium, à 6%. Les transports en commun ne sont utilisés principalement que par 4% de la population, et le covoiturage par 1%. Ce dernier mode de mobilité demeure résiduel dans les déplacements du quotidien. Les raisons que mobilisent les personnes interrogées pour justifier l'usage principal de leur moyen de locomotion sont à 30% l'autonomie, 20% la rapidité et à 17% les impératifs de certaines contraintes. Le frein principal à l'usage du vélo est le manque de sécurité (21%), alors que pour le covoiturage et les transports en commun il s'agit de la non-adaptabilité avec les contraintes familiales (respectivement 21% et 15%). Notons que pour les transports en commun, 10% justifient de ne pas les utiliser par manque de fiabilité.
- En se penchant à présent plus précisément sur l'usage de la voiture, plusieurs éléments instructifs se font jour. Le stationnement, par exemple, est quelque chose de compliqué dans Agen dans la plupart des situations (52%). 31% des habitants de l'agglomération confessent même que c'est « toujours compliqué ». Stationnement qui est par ailleurs en général payant (66% des personnes interrogées l'affirment).



PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- Pour pouvoir utiliser leur voiture, des frais conséquents sont mobilisés chaque mois par les habitants de la métropole. Ainsi, en comptant uniquement l'essence, l'assurance et le stationnement, 42% doivent dépenser en budget automobile plus de 200€ par mois pour leur foyer. 32% dépensent de 100€ à moins de 200€ euros, et 19% moins de 100€ par mois, sachant que les montants consacrés à la voiture augmentent logiquement à mesure qu'on s'éloigne du centre d'Agen. En période d'inflation des prix, ces sommes sont très importantes pour de nombreux foyers, voire des poids difficilement supportables.
- Face aux difficultés financières, c'est avant tout la gratuité des transports en commun (pour 60% de la population) qui encouragerait à se déplacer autrement que seul(e) en voiture (dont 68% pour les habitants d'Agen). Suivent au même niveau l'aménagement de pistes cyclables sécurisés et l'aménagement de cheminements piétons sécurisés (59% pour les deux).
- En interrogeant plus précisément sur les éléments qui pourraient amener à stationner dans un parking relais en périphérie d'Agen, des éléments économiques arrivent de nouveaux en premier. Il s'agit de la gratuité du parking (pour 78%) et la gratuité pour les conducteurs en covoiturage (71%). Suit à 70% la mise à disposition d'une navette pour rejoindre le centre-ville. Sur les différentes aides qui inciteraient à recourir moins souvent à la voiture, un accès gratuit est de loin le plus coté (29%), une aide unique de 200€ et le versement du forfait mobilité n'étant mis en avant que par 17% des habitants de l'agglomération. Pour 28% des personnes interrogées, aucune des propositions faites ne motive à recourir moins souvent à la voiture.
- Parmi toutes les solutions proposées, seulement deux d'entre elles aideraient à faire évoluer le choix de mobilité pour la majorité de la population : un guichet unique pour trouver des solutions adaptées (58%) et une application unique pour connaître toutes les offres disponibles (56%). L'application « Agglo Agen Mobilité » est par ailleurs connue par 38% des habitants, mais seulement 9% l'ont déjà utilisée. Toutefois, même avec toutes les conditions nécessaires réunies, la voiture (seule) demeure plébiscitée par les habitants de la métropole pour les trajets du quotidien : 42% aimeraient l'utiliser tous les jours ou presque. La marche à pied arrive en deuxième position (37%) et le vélo en troisième, loin derrière, à 17%.
- Question centrale quant à la gestion des mobilités, moins polluer est le plus souvent cité comme la priorité (31%) d'une courte tête, devant la réduction des dépenses (29%), la préservation de la santé (26%) et enfin la réduction du temps passé dans les transports (13%). A Agen, comme chez l'ensemble des Français, les enjeux de mobilité semblent ainsi suspendus à l'indissociable tryptique environnement-pouvoir d'achat-santé.



Etude sur la mobilité

Ifop pour l'Agglomération d'Agen



JPD / TP N° 120253

Contacts Ifop :

Jean-Philippe Dubrulle / Thomas Pierre

Département Opinion et Stratégies d'Entreprise

TEL : 01 45 84 14 44

prenom.nom@ifop.com

SEPTEMBRE 2023

Sommaire

- 1 - La méthodologie	1
- 2 - Les résultats de l'étude.....	4
- A - Focus travail	5
Le temps de trajet pour se rendre à son travail.....	6
Le type d'horaires de travail pratiqué.....	8
- B - Mobilité.....	10
Le moyen de transport principalement utilisé.....	11
Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal.....	13
Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal.....	17
Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal.....	21
Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal.....	25
Le jugement à l'égard de la facilité du stationnement.....	29
Le caractère gratuit ou payant du stationnement.....	31
Le budget automobile mensuel.....	33
L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture.....	35
L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais.....	53
L'impact de différentes aides sur l'usage de la voiture.....	62
La capacité à utiliser certains services de mobilité.....	64
La propension à utiliser différents modes de transport.....	74
L'arbitrage sur les grands enjeux de mobilité.....	80
La notoriété de l'application Aggen Mobilité.....	82

- 1 -

La méthodologie

Méthodologie

Ce document présente les résultats d'une étude réalisée par l'Ifop. Elle respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage. Les enseignements qu'elle indique reflètent un état de l'opinion à l'instant de sa réalisation et non pas une prédiction.

Aucune publication totale ou partielle ne peut être faite sans l'accord exprès de l'Ifop.

Etude réalisée par l'Ifop pour l'Agglomération d'Agen

Echantillon



L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de **1 011** personnes, représentatif de la population de la communauté d'agglomération âgée de 18 ans et plus.

Méthodologie



La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par commune de résidence.

Mode de recueil



Les interviews ont été réalisées par questionnaire auto-administré en ligne du 11 au 23 septembre 2023.

Retrouvez tous les sondages et analyses publiés de l'Ifop sur



www.ifop.com



[@IfopOpinion](https://twitter.com/IfopOpinion)

Précision relative aux marges d'erreur

La théorie statistique permet de mesurer l'incertitude à attacher à chaque résultat d'une enquête. Cette incertitude s'exprime par un intervalle de confiance situé de part et d'autre de la valeur observée et dans lequel la vraie valeur a une probabilité déterminée de se trouver. Cette incertitude, communément appelée « marge d'erreur », varie en fonction de la taille de l'échantillon et du pourcentage observé comme le montre le tableau ci-contre.

INTERVALLE DE CONFIANCE A 95% DE CHANCES ¹						
Taille d'échantillon	Pourcentage observé					
	5 ou 95%	10 ou 90%	20 ou 80%	30 ou 70%	40 ou 60%	50%
600	1,8	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1
800	1,5	2,1	2,8	3,2	3,5	3,5
900	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
1 000	1,4	1,8	2,5	2,8	3,0	3,1
1 500	1,1	1,5	2,0	2,3	2,4	2,5
2 000	1,0	1,3	1,8	2,0	2,2	2,2
3 000	0,8	1,1	1,4	1,6	1,8	1,8

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **1 000** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **1,8**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 8,2% et 11,8%.

Aide à la lecture des tableaux de croisements

Les données du présent document correspondent à des pourcentages de citation de chaque réponse auprès de l'ensemble de l'échantillon (« ENSEMBLE ») et de sous-catégories de population.

- En colonnes : les modalités de réponse.
- En lignes : la sous-population sur laquelle on « zoome » et ses réponses – pour chaque ligne, la somme des items est égale 100 (hors totaux et sauf plusieurs réponses possibles).

Exemple de lecture du tableau : sur 100 hommes, 25% ont répondu « A », contre 15% chez les femmes. À l'échelle de l'ensemble des répondants à la même question, 20% ont cité la réponse A.

	Rép. A	Rép. B	Rép. C	Rép. D
ENSEMBLE	20	30	40	10
SEXE				
Homme	25	35	35	5
Femme	15	25	45	15
AGE				
18-24 ans	20	30	40	10
25-34 ans	20	30	40	10
35-49 ans	25	35	35	5
50-64 ans	15	25	45	15
65 ans et plus	20	30	40	10

Les éventuels astérisques indiquent les sous-populations présentes en effectif réduit dans l'échantillon et pour lesquelles les résultats sont à interpréter avec prudence.

¹ Un tableau précisant les marges d'erreurs pour davantage de tailles d'échantillon est disponible [sur le site Ifop](#).

- 2 -

Les résultats de l'étude

- A -

Focus travail

Le temps de trajet pour se rendre à son travail

Question : En moyenne, combien de temps mettez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail (aller simple) ?
[Question ouverte, réponses en minutes, résultats exprimés selon le découpage ci-dessous]

Base : aux actifs en activité, soit 55% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Moins de 5 minutes.....	13
Entre 5 et 9 minutes.....	14
Entre 10 et 19 minutes.....	39
Entre 20 et 29 minutes.....	15
30 minutes ou plus.....	16
NSP.....	3
TOTAL.....	100

Le temps de trajet pour se rendre à son travail

	Moins de 5 minutes	Entre 5 et 9 minutes	Entre 10 et 19 minutes	Entre 20 et 29 minutes	30 minutes ou plus	NSP
ENSEMBLE	13	14	39	15	16	3
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)						
Homme	16	12	38	14	16	4
Femme	11	15	41	15	15	3
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)						
TOTAL Moins de 35 ans	13	17	42	15	10	3
.. 18-24 ans	4	27	36	23	7	3
.. 25-34 ans	17	14	43	12	11	3
TOTAL 35 ans et plus	13	12	38	15	19	3
.. 35-49 ans	13	13	40	16	15	3
.. 50-64 ans	13	11	36	13	24	3
.. 65 ans et plus	-	-	-	-	-	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)						
Actif	13	13	40	15	16	3
.. Catégorie supérieure	25	11	26	15	18	5
.. Artisan ou commerçant	32	7	23	16	13	9
.. Cadre et prof. int. sup.	19	14	29	15	21	2
.. Profession intermédiaire	8	9	48	19	16	-
.. Catégorie populaire	11	16	40	13	16	4
.. Employé	10	19	37	14	16	4
.. Ouvrier	13	12	44	12	14	5
Inactif	-	-	-	-	-	-
.. Retraité	-	-	-	-	-	-
.. Autre inactif	-	-	-	-	-	-
SECTEUR						
Agen	16	11	41	15	14	3
1re couronne	11	16	42	9	17	5
2e couronne	12	13	35	21	17	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER						
Moins de 10 minutes	50	50	-	-	-	-
Entre 10 et 19 minutes	-	-	100	-	-	-
Entre 20 et 29 minutes	-	-	-	100	-	-
30 minutes ou plus	-	-	-	-	100	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL						
Moins de 100 euros	19	17	38	12	9	5
De 100 à moins de 200 euros	11	13	45	17	11	3
De 200 à moins de 300 euros	10	14	43	11	20	2
De 300 à moins de 400 euros	8	2	33	18	36	3
De 400 à moins de 500 euros	24	14	32	15	15	-
500 euros ou plus	20	23	17	18	18	4
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL						
La marche	30	25	27	8	7	3
Total vélo, trottinette	21	10	41	11	17	-
Les transports en commun	-	-	35	21	44	-
La voiture (seul(e))	11	13	42	16	15	3
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT						
TOTAL Facile	12	15	41	14	16	2
TOTAL Compliqué	14	12	39	16	16	3
N'utilise pas la voiture	10	18	27	17	18	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE						
Moins dépenser	12	14	38	16	17	3
Moins polluer	15	15	40	14	14	2
Réduire le temps passé dans les transports	13	15	35	15	17	5
Préserver sa santé	12	10	43	14	17	4

Le type d'horaires de travail pratiqué

Question : Dans le cadre de travail, avez-vous plutôt... ?

Base : aux actifs en activité, soit 55% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Des horaires fixes du type 8 h – 17 h	46
Des horaires variables ou atypiques (les trois huit, travail de nuit, etc.).....	53
NSP	1
TOTAL	100

Le type d'horaires de travail pratiqué

	Des horaires fixes du type 8 h – 17 h	Des horaires variables ou atypiques (les trois huit, travail de nuit, etc.)	NSP
ENSEMBLE	46	53	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	43	55	2
Femme	49	50	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	41	59	-
.. 18-24 ans	33	67	-
.. 25-34 ans	44	56	-
TOTAL 35 ans et plus	48	50	2
.. 35-49 ans	51	48	1
.. 50-64 ans	46	52	2
.. 65 ans et plus	-	-	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	46	53	1
.. Catégorie supérieure	35	65	-
.. Artisan ou commerçant	18	82	-
.. Cadre et prof. int. sup.	46	54	-
.. Profession intermédiaire	53	47	-
.. Catégorie populaire	46	52	2
.. Employé	50	49	1
.. Ouvrier	41	55	4
Inactif	-	-	-
.. Retraité	-	-	-
.. Autre inactif	-	-	-
SECTEUR			
Agen	38	60	2
1re couronne	46	53	1
2e couronne	52	46	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	40	59	1
Entre 10 et 19 minutes	51	49	-
Entre 20 et 29 minutes	45	55	-
30 minutes ou plus	47	50	3
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	58	39	3
De 100 à moins de 200 euros	48	50	2
De 200 à moins de 300 euros	41	58	1
De 300 à moins de 400 euros	40	60	-
De 400 à moins de 500 euros	29	71	-
500 euros ou plus	45	55	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	35	63	2
Total vélo, trottinette	45	55	-
Les transports en commun	39	61	-
La voiture (seul(e))	48	51	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	53	46	1
TOTAL Complicé	42	57	1
N'utilise pas la voiture	34	57	9
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	44	55	1
Moins polluer	50	48	2
Réduire le temps passé dans les transports	55	42	3
Préserver sa santé	36	63	1

- B -

Mobilité

Le moyen de transport principalement utilisé

Question : Quel moyen de transport personnel - hors véhicule professionnel ou transports en commun - utilisez-vous le plus souvent pour vos trajets quotidiens ?

Base : à tous	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
La voiture (seul(e))	69
La marche	14
Le vélo classique (mécanique).....	6
Les transports en commun.....	4
Le vélo électrique	1
La trottinette	1
La voiture à plusieurs, en covoiturage	1
Le deux-roues motorisé (moto, scooter)	1
Un autre mode de transport	2²
Aucun.....	1
NSP	-
TOTAL	100

² Il peut s'agir par exemple du train, du skate-board ou bien encore d'un camion.

Le moyen de transport principalement utilisé

	La voiture (seul(e))	La marche	Le vélo classique (mécanique)	Les transports en commun	Le vélo électrique	La trottinette	La voiture à plusieurs, en covoiturage	Le deux- roues motorisé (moto, scooter)	Un autre mode de transport	Aucun	NSP
ENSEMBLE	69	14	6	4	1	1	1	1	2	1	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)											
Homme	70	12	8	2	1	1	-	2	2	2	-
Femme	67	16	4	5	1	1	2	-	3	1	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)											
TOTAL Moins de 35 ans	62	16	9	6	-	2	2	2	-	1	-
.. 18-24 ans	56	21	12	6	-	-	2	3	-	-	-
.. 25-34 ans	67	13	6	5	-	4	2	1	1	1	-
TOTAL 35 ans et plus	70	13	5	3	1	1	1	1	3	2	-
.. 35-49 ans	74	9	4	1	2	1	2	2	2	3	-
.. 50-64 ans	73	13	6	4	2	-	-	-	1	1	-
.. 65 ans et plus	65	17	5	4	1	-	2	-	5	1	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)											
Actif	73	11	6	3	1	1	1	1	2	1	-
.. Catégorie supérieure	74	14	2	1	1	1	-	1	4	2	-
.. Artisan ou commerçant	63	20	5	-	2	-	-	2	6	2	-
.. Cadre et prof. int. sup.	81	11	-	2	-	2	-	-	3	1	-
.. Profession intermédiaire	75	6	6	2	2	1	3	2	1	2	-
.. Catégorie populaire	71	12	8	4	1	1	-	1	2	-	-
.. Employé	70	10	8	5	1	2	1	1	1	1	-
.. Ouvrier	73	14	7	2	-	-	-	2	2	-	-
Inactif	63	18	6	5	1	-	1	1	3	2	-
.. Retraité	65	17	6	4	2	-	1	-	4	1	-
.. Autre inactif	56	21	5	10	-	1	2	2	-	3	-
SECTEUR											
Agen	51	23	10	7	1	1	2	2	2	1	-
1re couronne	75	12	4	3	2	-	-	-	2	2	-
2e couronne	80	6	4	1	1	1	2	1	3	1	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER											
Moins de 10 minutes	65	23	6	-	1	2	-	1	1	1	-
Entre 10 et 19 minutes	77	7	7	2	1	1	1	1	1	2	-
Entre 20 et 29 minutes	78	6	4	3	-	2	3	1	3	-	-
30 minutes ou plus	70	5	6	7	2	-	1	2	5	2	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL											
Moins de 100 euros	67	21	4	3	1	-	-	3	-	1	-
De 100 à moins de 200 euros	79	8	6	2	-	1	1	-	2	1	-
De 200 à moins de 300 euros	80	6	3	4	1	1	1	2	2	-	-
De 300 à moins de 400 euros	71	12	4	-	3	2	4	-	3	1	-
De 400 à moins de 500 euros	79	4	5	-	-	4	-	-	3	5	-
500 euros ou plus	85	7	2	2	2	-	-	-	2	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL											
La marche	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total vélo, trottinette	-	-	75	-	14	11	-	-	-	-	-
Les transports en commun	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-
La voiture (seul(e))	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT											
TOTAL Facile	76	10	3	2	2	1	2	1	2	1	-
TOTAL Complicé	75	11	6	3	1	1	1	-	1	1	-
N'utilise pas la voiture	3	42	18	17	-	1	-	6	7	6	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE											
Moins dépenser	73	9	6	4	1	1	2	2	1	1	-
Moins polluer	71	11	7	4	1	1	1	-	2	2	-
Réduire le temps passé dans les transports	72	14	4	3	-	1	2	4	-	-	-
Préserver sa santé	60	21	6	3	1	-	1	-	6	2	-

Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal

Question : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes utilisez-vous le plus souvent [item cité souvent] pour vos trajets du quotidien ?

Base : ceux ayant cité un mode de transport, soit 99% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)	Réponse selon le moyen de transport principal			
		La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
Car ça vous permet d'être autonome	30	13	19	3	37
Car c'est rapide	20	18	22	6	21
Car ça répond à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.) ...	17	5	3	5	22
Car c'est bon pour la santé	14	53	41	8	4
Car vous en avez l'habitude	12	17	24	17	10
Car c'est fiable et ponctuel	12	7	16	24	13
Car c'est économique	12	22	54	33	4
Car c'est écologique	10	30	32	19	3
Car c'est sûr, ça vous permet d'être en sécurité	9	9	8	9	9
ST Une autre raison	34	23	20	37	37
Impossibilité de faire autrement.....	10	6	3	6	12
Pas de transports en commun	5	1	-	3	7
Distance/campagne	3	-	-	-	4
Par affinité.....	3	3	5	-	2
Pour le travail.....	3	2	1	-	3
Pour faire ses courses	2	1	-	3	2
Pas de voiture	1	2	2	15	-
Par praticité.....	1	2	-	-	1
Besoin	1	1	-	-	2
Par passion	1	2	1	-	1
A cause d'un handicap	1	1	-	11	1
Par choix économique.....	1	-	6	-	-
Raisons médicales	-	-	-	-	-
Autre	2	3	1	-	2
NSP	1	-	2	4	-
TOTAL	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal

	Car ça vous permet d'être autonome	Car c'est rapide	Car ça répond à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.)	Car c'est bon pour la santé	Car vous en avez l'habitude	Car c'est fiable et ponctuel	Car c'est économique	Car c'est écologique	Car c'est sûr, ça vous permet d'être en sécurité
ENSEMBLE	30	20	17	14	12	12	12	10	9
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	26	19	14	13	10	14	12	10	9
Femme	34	20	21	15	14	11	12	10	9
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	32	28	19	12	20	15	15	10	11
.. 18-24 ans.....	31	27	15	17	17	16	13	13	10
.. 25-34 ans.....	33	28	22	9	22	14	16	9	12
TOTAL 35 ans et plus.....	30	17	17	15	10	11	11	10	8
.. 35-49 ans.....	26	24	26	12	8	14	11	10	9
.. 50-64 ans.....	31	18	16	16	9	14	14	11	9
.. 65 ans et plus	33	11	9	17	12	7	8	8	7
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	30	23	19	12	13	14	13	10	11
.. Catégorie supérieure	34	24	22	7	9	15	10	10	9
.. Artisan ou commerçant	31	16	13	11	12	7	9	13	3
.. Cadre et prof. int. sup.....	35	29	28	5	8	20	11	8	13
.. Profession intermédiaire	37	26	23	8	12	13	10	10	14
.. Catégorie populaire	26	21	16	16	15	14	17	11	11
.. Employé	31	27	17	12	21	10	20	11	13
.. Ouvrier	19	12	16	23	6	19	12	10	8
Inactif.....	30	15	15	17	12	10	10	9	5
.. Retraité	32	11	10	18	13	8	9	10	6
.. Autre inactif	27	27	29	15	9	14	11	7	3
SECTEUR									
Agén.....	26	23	15	20	16	14	16	15	8
1re couronne.....	33	20	18	12	11	13	11	10	8
2e couronne	32	16	20	11	10	10	10	5	10
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes.....	29	30	22	19	14	14	15	13	13
Entre 10 et 19 minutes	34	23	18	13	15	15	11	10	13
Entre 20 et 29 minutes	24	21	23	7	12	15	14	7	8
30 minutes ou plus.....	34	13	12	5	8	12	18	11	9
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros.....	24	23	11	22	11	16	12	13	8
De 100 à moins de 200 euros ..	33	22	20	11	13	13	9	8	7
De 200 à moins de 300 euros ..	39	21	18	10	13	11	10	9	10
De 300 à moins de 400 euros ..	28	18	29	7	6	11	11	7	13
De 400 à moins de 500 euros ..	23	6	26	-	-	9	4	4	16
500 euros ou plus.....	28	15	21	8	8	8	13	6	14
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche.....	13	18	5	53	17	7	22	30	9
Total vélo, trottinette	19	22	3	41	24	16	54	32	8
Les transports en commun	3	6	5	8	17	24	33	19	9
La voiture (seul(e))	37	21	22	4	10	13	4	3	9
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	29	26	19	12	14	16	8	6	10
TOTAL Compiqué	32	16	18	13	11	10	12	11	9
N'utilise pas la voiture	30	14	8	29	18	11	30	20	7
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	28	21	20	11	13	16	11	9	9
Moins polluer	30	22	15	13	13	10	13	9	10
Réduire le temps passé dans les transports	39	17	20	8	13	11	11	8	6
Préserver sa santé	28	17	17	22	11	12	14	12	9

Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal

	ST Autre	Impossibilit é de faire autrement	Pas de transports en commun	Distance/ca mpagne	Par affinité	Pour le travail	Pour faire ses courses	Pas de voiture	Par praticité
ENSEMBLE	34	10	5	3	3	3	2	1	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	37	10	4	3	3	4	2	1	1
Femme	31	10	5	3	2	1	2	1	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	25	6	5	1	2	4	-	1	2
.. 18-24 ans.....	27	9	4	-	3	5	-	1	2
.. 25-34 ans.....	24	5	5	2	1	3	-	-	1
TOTAL 35 ans et plus.....	37	11	5	3	3	2	3	2	1
.. 35-49 ans.....	33	12	8	2	2	2	-	2	1
.. 50-64 ans.....	34	15	4	2	3	3	1	1	-
.. 65 ans et plus	43	8	3	5	3	1	7	2	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	32	12	6	2	3	4	-	1	1
.. Catégorie supérieure	35	14	7	2	3	4	-	1	1
.. Artisan ou commerçant	44	16	7	3	2	8	-	3	2
.. Cadre et prof. int. sup.....	29	13	6	1	3	2	-	-	-
.. Profession intermédiaire	34	11	10	2	3	5	1	1	-
.. Catégorie populaire	29	11	5	1	2	4	-	1	1
.. Employé	30	11	5	2	2	3	-	1	1
.. Ouvrier	27	12	4	-	3	4	-	2	-
Inactif.....	37	8	3	4	2	-	5	2	2
.. Retraité	41	8	3	6	2	1	6	2	2
.. Autre inactif	26	7	2	-	2	-	-	1	4
SECTEUR									
Agen	31	9	2	1	2	1	2	3	3
1re couronne.....	32	8	7	3	3	4	2	1	1
2e couronne.....	39	13	6	4	2	3	2	1	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes.....	22	3	1	1	2	5	-	1	2
Entre 10 et 19 minutes	32	16	7	1	4	2	-	-	-
Entre 20 et 29 minutes	40	12	14	4	-	6	-	2	-
30 minutes ou plus.....	34	15	6	1	3	3	1	1	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros.....	33	9	4	2	3	1	3	2	3
De 100 à moins de 200 euros ..	33	11	6	4	3	2	2	-	1
De 200 à moins de 300 euros ..	36	11	6	2	2	4	1	1	1
De 300 à moins de 400 euros ..	24	9	6	1	2	4	2	-	-
De 400 à moins de 500 euros ..	41	18	4	4	7	4	-	-	-
500 euros ou plus.....	33	6	4	4	4	8	2	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche.....	23	6	1	-	3	2	1	2	2
Total vélo, trottinette	20	3	-	-	5	1	-	2	-
Les transports en commun	37	6	3	-	-	-	3	15	-
La voiture (seul(e))	37	12	7	4	2	3	2	-	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	32	8	5	3	3	4	1	-	2
TOTAL Compliqué	34	11	6	3	3	2	2	-	-
N'utilise pas la voiture	38	8	-	-	-	-	2	12	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	33	9	6	1	4	1	2	-	1
Moins polluer	37	9	7	4	2	2	2	2	-
Réduire le temps passé dans les transports	33	13	2	3	2	6	1	4	1
Préserver sa santé.....	32	10	2	3	3	3	2	1	3

Les raisons de l'utilisation de son moyen de transport principal

	Besoin	Par passion	A cause d'un handicap	Par choix économique	Raisons médicales	Autre	NSP
ENSEMBLE	1	1	1	1	-	2	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Homme	2	2	1	1	-	3	1
Femme	1	1	1	-	-	1	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
TOTAL Moins de 35 ans	1	1	1	-	-	2	-
.. 18-24 ans	-	-	2	-	-	-	-
.. 25-34 ans	2	2	-	-	-	3	-
TOTAL 35 ans et plus	1	1	1	1	-	2	1
.. 35-49 ans	1	1	-	2	-	1	1
.. 50-64 ans	2	-	-	-	-	1	2
.. 65 ans et plus	2	3	3	-	-	4	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Actif	1	-	-	-	-	1	1
.. Catégorie supérieure	1	1	-	-	-	1	1
.. Artisan ou commerçant	-	-	-	-	-	3	2
.. Cadre et prof. int. sup.	2	2	-	-	-	-	-
.. Profession intermédiaire	2	-	-	-	-	1	-
.. Catégorie populaire	1	-	-	1	-	1	1
.. Employé	1	1	1	1	-	2	1
.. Ouvrier	2	-	-	-	-	-	2
Inactif	1	2	2	1	-	3	1
.. Retraité	2	3	2	-	-	3	1
.. Autre inactif	-	2	2	3	-	4	1
SECTEUR							
Agen	-	2	2	1	-	2	-
1re couronne	1	1	1	-	-	1	1
2e couronne	2	1	1	1	-	3	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER							
Moins de 10 minutes	2	1	1	1	-	2	1
Entre 10 et 19 minutes	1	-	-	-	-	1	1
Entre 20 et 29 minutes	3	-	-	-	-	-	-
30 minutes ou plus	-	-	-	-	-	2	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL							
Moins de 100 euros	3	1	1	-	-	2	-
De 100 à moins de 200 euros	1	1	-	-	-	2	1
De 200 à moins de 300 euros	1	3	2	1	-	2	-
De 300 à moins de 400 euros	-	-	-	-	-	-	3
De 400 à moins de 500 euros	-	-	-	-	4	-	-
500 euros ou plus	-	-	2	2	-	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL							
La marche	1	2	1	-	-	3	-
Total vélo, trottinette	-	1	-	6	-	1	2
Les transports en commun	-	-	11	-	-	-	4
La voiture (seul(e))	2	1	1	-	-	2	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT							
TOTAL Facile	1	2	1	-	-	1	-
TOTAL Compliqué	1	1	-	-	-	2	1
N'utilise pas la voiture	1	-	6	3	1	3	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE							
Moins dépenser	2	2	1	-	-	3	1
Moins polluer	2	1	1	2	-	3	1
Réduire le temps passé dans les transports	1	-	-	-	-	1	-
Préserver sa santé	-	2	1	-	-	1	1

Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal

Question : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas le vélo pour vos trajets du quotidien ?

Base : ceux n'ayant pas cité le vélo, soit 93% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)	Réponse selon le moyen de transport principal		
		La marche (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité	21	19	24	22
Car c'est trop lent	17	2	15	22
Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.)	16	9	7	19
Car vous n'en avez pas l'habitude	9	14	21	8
Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel	4	2	-	4
Car ça vous rendrait trop dépendant(e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.)	2	-	-	3
Car c'est cher	2	6	-	1
Car ce n'est pas assez écologique	1	-	-	1
ST Une autre raison	52	58	49	49
Handicap, âge	11	9	31	10
Distance/campagne	8	2	-	10
N'a pas de vélo	7	14	6	5
Pas pratique	6	8	3	5
Ne fait plus de vélo, ne sais pas faire du vélo	4	5	-	4
Ne correspond pas aux activités de travail ...	3	2	-	3
Aime pas le vélo	3	7	-	2
Dangereux	2	2	-	1
pour les petits trajets	1	2	-	2
Utilise déjà	1	2	4	1
Utilise la voiture	1	-	-	1
Pas besoin	1	4	-	-
Par praticité	1	1	-	-
Par affinité	-	1	-	-
Impossibilité physique	-	-	-	-
Autres	3	1	6	3
NSP	1	3	-	-
TOTAL	(*)	(*)	(*)	(*)

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal

	Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité	Car c'est trop lent	Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.)	Car vous n'en avez pas l'habitude	Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel	Car ça vous rendrait trop dépendant(e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.)	Car c'est cher	Car ce n'est pas assez écologique	ST Autres
ENSEMBLE	21	17	16	9	4	2	2	1	52
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	18	19	13	9	5	2	1	1	55
Femme	24	16	19	9	3	3	3	-	50
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	23	23	14	15	5	4	2	1	45
.. 18-24 ans	26	25	9	12	2	-	6	-	47
.. 25-34 ans	21	22	17	17	6	7	-	1	44
TOTAL 35 ans et plus	20	16	17	7	3	2	2	1	54
.. 35-49 ans	12	25	28	8	4	3	3	-	43
.. 50-64 ans	22	18	17	6	4	2	2	2	53
.. 65 ans et plus	26	4	6	7	3	1	1	1	64
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	20	23	21	8	4	4	3	1	47
.. Catégorie supérieure	23	28	28	7	5	2	3	2	44
.. Artisan ou commerçant	17	27	20	7	10	3	-	-	60
.. Cadre et prof. int. sup	26	29	32	8	2	2	5	3	34
.. Profession intermédiaire	21	29	25	6	1	3	-	-	44
.. Catégorie populaire	18	18	16	10	6	5	4	1	49
.. Employé	22	22	18	9	8	5	4	1	43
.. Ouvrier	13	13	13	10	4	6	5	2	57
Inactif	23	9	9	9	3	1	1	1	59
.. Retraité	25	5	6	8	2	1	1	1	64
.. Autre inactif	16	20	20	15	4	-	1	-	45
SECTEUR									
Agen	21	10	14	12	4	3	3	1	54
1re couronne	20	18	15	7	4	1	-	1	54
2e couronne	22	23	20	7	4	3	3	1	48
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes	16	19	28	7	6	8	6	1	44
Entre 10 et 19 minutes	26	21	20	9	4	2	1	1	49
Entre 20 et 29 minutes	21	30	21	10	1	2	5	1	44
30 minutes ou plus	15	35	13	8	6	1	2	-	40
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros	19	11	15	13	3	4	2	2	56
De 100 à moins de 200 euros	17	18	14	8	3	3	3	-	56
De 200 à moins de 300 euros	28	26	21	10	5	1	1	1	43
De 300 à moins de 400 euros	21	26	23	6	2	1	2	-	45
De 400 à moins de 500 euros	23	12	28	-	19	-	4	-	35
500 euros ou plus	22	17	18	5	5	7	-	3	51
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche	19	2	9	14	2	-	6	-	58
Total vélo, trottinette	13	-	-	-	-	15	28	-	57
Les transports en commun	24	15	7	21	-	-	-	-	49
La voiture (seul(e))	22	22	19	8	4	3	1	1	49
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	19	19	21	9	5	2	2	1	48
TOTAL Compiqué	24	18	15	9	3	3	2	1	51
N'utilise pas la voiture	17	7	3	5	-	3	3	-	64
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	21	22	18	9	4	3	3	1	43
Moins polluer	23	21	14	8	2	3	2	1	52
Réduire le temps passé dans les transports	19	14	19	8	2	5	-	1	57
Préserver sa santé	20	10	14	10	6	-	2	1	58

Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal

	Handicap, âge	Distance/campagne	N'a pas de vélo	Pas pratique	Ne fait plus de vélo, ne sais pas faire du vélo	Ne correspond pas aux activités de travail	Aime pas le vélo	Dangereux	pour les petits trajets
ENSEMBLE	11	8	7	6	4	3	3	2	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	9	8	10	3	3	5	3	3	3
Femme	13	8	5	8	6	2	3	1	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	4	6	8	7	3	3	2	2	2
.. 18-24 ans	6	7	12	4	5	-	-	2	-
.. 25-34 ans	3	5	6	10	2	5	3	2	3
TOTAL 35 ans et plus	13	8	7	5	4	3	3	1	1
.. 35-49 ans	3	10	5	5	2	5	3	-	2
.. 50-64 ans	9	10	8	4	4	5	4	2	2
.. 65 ans et plus	26	5	7	6	7	1	4	1	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	4	9	7	6	2	6	2	1	2
.. Catégorie supérieure	3	10	4	4	2	9	6	1	2
.. Artisan ou commerçant	-	9	5	3	4	16	10	3	2
.. Cadre et prof. int. sup.	4	11	3	5	-	4	4	-	2
.. Profession intermédiaire	4	11	5	6	2	4	2	1	2
.. Catégorie populaire	5	8	10	6	3	5	1	2	2
.. Employé	5	9	7	5	4	5	1	2	-
.. Ouvrier	5	7	13	7	2	6	-	2	4
Inactif	21	5	7	5	7	-	4	2	1
.. Retraité	24	6	7	6	6	-	3	2	1
.. Autre inactif	11	4	5	4	8	-	4	2	1
SECTEUR									
Agen	13	5	10	4	4	3	3	2	2
1re couronne	11	7	8	6	5	5	4	1	2
2e couronne	9	11	4	6	4	2	2	1	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes	5	3	9	5	2	6	3	1	2
Entre 10 et 19 minutes	5	9	6	5	4	5	3	1	3
Entre 20 et 29 minutes	2	13	7	6	1	4	4	1	-
30 minutes ou plus	2	15	4	7	1	7	-	2	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros	13	5	13	5	2	6	5	2	1
De 100 à moins de 200 euros .	11	10	8	4	6	2	3	2	3
De 200 à moins de 300 euros .	7	10	2	6	2	5	3	1	1
De 300 à moins de 400 euros .	7	9	5	7	1	3	-	2	2
De 400 à moins de 500 euros .	4	4	9	4	-	7	3	-	-
500 euros ou plus	8	9	4	8	5	-	-	-	3
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche	9	2	14	8	5	2	7	2	2
Total vélo, trottinette	-	-	31	16	-	-	-	-	-
Les transports en commun	31	-	6	3	-	-	-	-	-
La voiture (seul(e))	10	10	5	5	4	3	2	1	2
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	9	8	8	2	3	3	2	2	1
TOTAL Compliqué	10	9	6	7	4	4	3	1	1
N'utilise pas la voiture	23	1	8	7	9	-	6	1	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	8	7	5	8	4	3	2	1	-
Moins polluer	13	8	6	3	3	4	4	2	2
Réduire le temps passé dans les transports	3	10	11	6	3	7	1	3	2
Préserver sa santé	16	7	7	5	7	2	4	1	2

Les freins à l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal

	Utilise déjà	Utilise la voiture	Pas besoin	Par praticité	Par affinité	Impossibilité physique	Autres	NSP
ENSEMBLE	1	1	1	1	-	-	3	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)								
Homme	2	1	1	-	-	1	4	1
Femme	1	1	-	1	-	-	2	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)								
TOTAL Moins de 35 ans	1	2	2	-	-	-	3	2
.. 18-24 ans	-	6	2	-	-	-	4	3
.. 25-34 ans	1	-	2	-	-	-	2	1
TOTAL 35 ans et plus	1	1	-	1	-	-	3	1
.. 35-49 ans	1	2	-	1	1	1	3	1
.. 50-64 ans	1	-	-	1	1	-	3	-
.. 65 ans et plus	2	-	1	-	-	-	4	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)								
Actif	1	1	1	-	-	-	3	1
.. Catégorie supérieure	1	-	-	-	-	1	2	-
.. Artisan ou commerçant	2	-	-	-	-	-	4	-
.. Cadre et prof. int. sup.	-	-	-	-	-	1	-	-
.. Profession intermédiaire	1	1	1	-	1	-	3	1
.. Catégorie populaire	-	2	1	1	-	-	3	1
.. Employé	1	-	-	1	1	1	1	2
.. Ouvrier	-	5	2	-	-	-	5	-
Inactif	2	1	-	1	-	-	4	2
.. Retraité	2	-	1	-	-	-	5	3
.. Autre inactif	-	2	-	2	-	-	2	2
SECTEUR								
Agen	2	2	1	-	-	-	2	2
1re couronne	1	-	-	1	-	-	4	1
2e couronne	-	1	1	-	1	-	3	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER								
Moins de 10 minutes	-	-	3	1	2	-	2	1
Entre 10 et 19 minutes	1	3	-	1	-	-	3	1
Entre 20 et 29 minutes	-	1	-	-	-	1	3	1
30 minutes ou plus	-	-	-	-	-	1	1	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL								
Moins de 100 euros	1	2	1	-	-	-	1	2
De 100 à moins de 200 euros	1	1	1	1	1	-	2	1
De 200 à moins de 300 euros	2	-	-	-	1	-	4	1
De 300 à moins de 400 euros	-	3	-	-	-	1	3	1
De 400 à moins de 500 euros	3	-	-	-	-	-	-	-
500 euros ou plus	-	2	-	-	-	-	11	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL								
La marche	2	-	4	1	1	-	1	3
Total vélo, trottinette	-	-	-	-	-	-	10	-
Les transports en commun	4	-	-	-	-	-	6	-
La voiture (seul(e))	1	1	-	-	-	-	3	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT								
TOTAL Facile	1	2	1	1	-	1	3	1
TOTAL Compliqué	1	-	-	-	-	-	3	1
N'utilise pas la voiture	1	-	2	2	-	-	2	4
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE								
Moins dépenser	-	-	-	-	-	-	3	2
Moins polluer	1	1	1	-	-	-	3	-
Réduire le temps passé dans les transports	2	-	1	1	1	1	6	-
Préserver sa santé	1	2	1	1	-	-	2	3

Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal

Question : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas le covoiturage pour vos trajets du quotidien ?

Base : ceux n'ayant pas cité le covoiturage, soit 99% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)	Réponse selon le moyen de transport principal			
		La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	Les transports en commun (%)	La voiture (seul(e)) (%)
Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.).....	21	12	10	10	25
Car ça vous rendrait trop dépendant(e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.).....	13	8	14	12	14
Car vous n'en avez pas l'habitude.....	13	13	20	8	12
Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel .	7	7	9	3	8
Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité.....	7	12	4	17	6
Car c'est trop lent	5	4	7	9	4
Car c'est cher	2	2	7	3	2
Car ce n'est pas assez écologique	1	3	2	6	-
ST Une autre raison.....	54	62	49	59	51
Ne connaît personne	10	6	6	14	12
Pas utile, pas besoin	9	21	7	23	6
Ne correspond pas aux activités de travail	8	4	6	-	9
Ne pas vouloir, ne pas aimer	5	7	6	3	5
Trajet court	4	8	3	3	3
Pas pratique	3	1	6	6	3
Handicap, âge.....	2	3	4	3	1
Impossibilité	2	-	-	-	3
Contrainte d'organisation	2	2	2	-	2
Désir d'indépendance	2	2	2	-	2
Trop loin, campagne.....	1	-	-	-	1
Trop cher	-	1	-	-	-
Par sécurité	-	1	2	-	-
Fait déjà du covoiturage.....	-	-	2	-	-
Autres.....	5	7	6	7	4
NSP.....	2	1	4	-	1
TOTAL.....	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal

	Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.)	Car ça vous rendrait trop dépendant (e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.)	Car vous n'en avez pas l'habitude	Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel	Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité	Car c'est trop lent	Car c'est cher	Car ce n'est pas assez écologique	Une autre raison
ENSEMBLE	21	13	13	7	7	5	2	1	54
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	19	14	15	6	5	5	2	1	55
Femme	23	12	11	9	8	4	2	1	52
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	15	20	19	8	11	8	4	1	44
.. 18-24 ans	10	24	18	5	12	6	6	-	44
.. 25-34 ans	19	17	19	9	11	9	2	2	45
TOTAL 35 ans et plus	23	11	11	7	5	4	2	1	56
.. 35-49 ans	31	13	7	8	6	5	4	1	50
.. 50-64 ans	24	13	10	9	5	4	2	2	56
.. 65 ans et plus	15	7	14	4	5	3	-	-	63
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	25	16	13	9	5	5	3	1	50
.. Catégorie supérieure	35	17	11	6	5	7	1	1	45
... Artisan ou commerçant	29	14	16	7	2	6	-	-	60
... Cadre et prof. int. sup.	40	19	7	6	7	8	1	1	35
.. Profession intermédiaire	25	18	8	11	5	5	1	1	45
.. Catégorie populaire	21	14	16	8	6	4	5	2	54
... Employé	24	13	12	9	8	6	3	2	57
... Ouvrier	17	17	21	7	2	2	7	2	50
Inactif	16	9	12	5	9	4	1	1	59
.. Retraité	15	7	13	5	5	2	-	-	65
.. Autre inactif	18	14	8	7	20	10	4	2	43
SECTEUR									
Agén	17	16	14	8	5	5	4	1	53
1re couronne	20	9	13	8	9	5	3	2	52
2e couronne	26	14	11	5	6	4	1	1	55
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes	25	14	12	11	4	5	3	1	54
Entre 10 et 19 minutes	26	18	16	8	6	3	2	1	45
Entre 20 et 29 minutes	30	15	12	9	1	9	2	-	55
30 minutes ou plus	20	18	11	8	9	6	5	4	45
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros	21	12	11	9	6	5	3	3	55
De 100 à moins de 200 euros	19	15	17	5	4	4	3	-	57
De 200 à moins de 300 euros	30	18	12	9	7	5	2	1	44
De 300 à moins de 400 euros	21	15	6	10	9	6	4	2	46
De 400 à moins de 500 euros	14	16	17	-	-	3	-	-	58
500 euros ou plus	27	7	10	13	7	7	2	2	51
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche	12	8	13	7	12	4	2	3	62
Total vélo, trottinette	10	14	20	9	4	7	7	2	49
Les transports en commun	10	12	8	3	17	9	3	6	59
La voiture (seul(e))	25	14	12	8	6	4	2	-	51
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	23	14	16	6	4	4	1	1	52
TOTAL Complicé	22	14	12	8	7	5	3	2	53
N'utilise pas la voiture	11	3	3	9	15	6	4	-	56
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	25	15	13	7	8	3	3	-	49
Moins polluer	20	14	9	4	6	7	1	2	57
Réduire le temps passé dans les transports	21	15	17	12	6	8	3	-	44
Préserver sa santé	18	9	14	9	7	3	3	1	59

Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal

	Ne connaît personne	Pas utile, pas besoin	Ne correspond pas aux activités de travail	Ne pas vouloir, ne pas aimer	Trajet court	Pas pratique	Handicap, âge	Impossibilité	Contrainte d'organisation
ENSEMBLE	10	9	8	5	4	3	2	2	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	10	9	10	6	4	3	2	2	3
Femme	10	9	6	4	3	3	3	2	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	9	3	8	3	2	4	1	3	2
.. 18-24 ans	15	2	7	2	-	2	-	4	-
.. 25-34 ans	5	4	8	4	3	5	1	3	3
TOTAL 35 ans et plus	10	11	8	6	4	3	3	2	2
.. 35-49 ans	12	3	13	5	7	1	-	2	3
.. 50-64 ans	12	10	11	4	2	3	3	1	1
.. 65 ans et plus	8	18	1	8	4	5	5	2	3
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	10	5	13	4	3	2	1	2	2
.. Catégorie supérieure	8	6	13	3	4	3	-	4	-
.. Artisan ou commerçant	12	6	17	4	5	2	-	7	-
.. Cadre et prof. int. sup.	5	6	10	1	3	3	-	1	-
.. Profession intermédiaire	11	2	12	3	3	1	1	2	3
.. Catégorie populaire	11	6	13	5	3	3	2	2	2
.. Employé	12	5	9	5	3	5	2	2	2
.. Ouvrier	9	7	18	5	4	-	2	2	2
Inactif	10	15	1	6	4	4	4	2	2
.. Retraité	9	18	1	7	5	5	5	2	3
.. Autre inactif	12	5	2	3	2	2	2	4	1
SECTEUR									
Agenc.	7	11	7	5	6	3	4	1	1
1 ^{er} couronne	9	8	9	7	4	3	-	3	2
2 ^e couronne	14	8	8	3	1	4	4	3	4
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes	9	10	10	3	8	1	1	2	2
Entre 10 et 19 minutes	12	3	14	4	2	2	-	1	1
Entre 20 et 29 minutes	16	-	14	9	-	3	1	3	5
30 minutes ou plus	5	3	13	2	4	4	6	3	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros	5	12	9	5	6	5	2	4	2
De 100 à moins de 200 euros	13	10	11	4	3	4	2	1	2
De 200 à moins de 300 euros	11	3	9	5	2	2	1	3	2
De 300 à moins de 400 euros	10	6	5	5	2	4	5	-	1
De 400 à moins de 500 euros	15	6	17	3	3	-	-	5	8
500 euros ou plus	5	6	2	6	5	-	-	5	2
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche	6	21	4	7	8	1	3	-	2
Total vélo, trottinette	6	7	6	6	3	6	4	-	2
Les transports en commun	14	23	-	3	3	6	3	-	-
La voiture (seul(e))	12	6	9	5	3	3	1	3	2
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	9	10	8	4	5	3	1	2	1
TOTAL Complicé	10	7	10	5	3	3	3	3	3
N'utilise pas la voiture	12	13	-	6	6	2	6	-	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	11	8	9	4	2	2	2	3	2
Moins polluer	12	9	9	5	5	4	1	1	2
Réduire le temps passé dans les transports	5	5	9	3	2	5	2	3	2
Préserver sa santé	8	13	6	7	5	2	5	2	2

Les freins à l'utilisation du covoiturage comme moyen de transport principal

	Désir d'indépendance	Trop loin, campagne	Trop cher	Par sécurité	Fait déjà du covoiturage	Autres	NSP
ENSEMBLE	2	1	-	-	-	5	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Homme	1	-	1	-	-	4	2
Femme	2	1	-	1	-	5	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
TOTAL Moins de 35 ans	1	1	1	1	-	7	1
.. 18-24 ans.....	-	-	3	-	-	10	2
.. 25-34 ans.....	2	1	-	1	-	5	1
TOTAL 35 ans et plus	2	1	-	-	-	4	2
.. 35-49 ans.....	1	-	-	-	1	2	-
.. 50-64 ans.....	2	2	-	-	-	5	2
.. 65 ans et plus	2	1	-	-	-	4	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Actif	1	1	1	-	-	4	1
.. Catégorie supérieure	1	1	-	-	-	3	-
.. Artisan ou commerçant	2	2	-	-	-	2	-
.. Cadre et prof. int. sup.....	-	-	-	-	-	3	-
.. Profession intermédiaire	1	1	-	1	1	2	1
.. Catégorie populaire	1	1	1	-	-	5	1
.. Employé	1	1	-	-	-	9	2
.. Ouvrier	-	-	2	-	-	-	-
Inactif	3	1	-	1	-	6	3
.. Retraité	2	1	-	1	-	5	3
.. Autre inactif	3	-	1	-	-	6	3
SECTEUR							
Agen.....	1	1	-	-	-	5	2
1re couronne.....	2	-	1	-	1	4	1
2e couronne	2	1	-	-	-	4	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER							
Moins de 10 minutes.....	-	1	2	1	1	4	1
Entre 10 et 19 minutes.....	1	1	-	-	-	3	-
Entre 20 et 29 minutes	-	-	-	-	-	4	2
30 minutes ou plus.....	1	1	-	-	-	1	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL							
Moins de 100 euros.....	1	-	-	-	-	4	1
De 100 à moins de 200 euros	2	1	-	-	-	4	1
De 200 à moins de 300 euros	2	1	-	-	-	4	3
De 300 à moins de 400 euros	2	-	-	2	-	6	1
De 400 à moins de 500 euros	-	-	-	-	-	-	-
500 euros ou plus.....	2	7	6	-	-	5	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL							
La marche.....	2	-	1	1	-	7	1
Total vélo, trottinette	2	-	-	2	2	6	4
Les transports en commun	-	-	-	-	-	7	-
La voiture (seul(e))	2	1	-	-	-	4	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT							
TOTAL Facile	2	1	1	-	-	5	2
TOTAL Compliqué	1	1	-	-	-	3	1
N'utilise pas la voiture	1	-	1	-	1	6	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE							
Moins dépenser	1	1	-	-	-	3	3
Moins polluer	1	1	-	-	-	6	-
Réduire le temps passé dans les transports.....	2	-	3	1	-	4	2
Préserver sa santé	2	1	-	-	-	5	2

Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal

Question : Et pour quelle(s) raison(s) parmi les suivantes n'utilisez-vous pas les transports en commun pour vos trajets du quotidien ?

Base : ceux n'ayant pas cité les transports en commun, soit 96% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)	Réponse selon le moyen de transport principal		
		La marche (%)	Total vélo, trottinette (%)	La voiture (seul(e)) (%)
Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.).....	15	7	9	17
Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel .	10	7	12	10
Car vous n'en avez pas l'habitude.....	9	9	14	9
Car c'est trop lent	8	4	7	9
Car ça vous rendrait trop dépendant(e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.).....	8	5	4	9
Car c'est cher	5	13	7	3
Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité.....	3	7	2	3
Car ce n'est pas assez écologique	2	3	4	1
ST Une autre raison.....	64	61	62	64
Manque de dessertes.....	31	21	18	35
Ne correspond pas aux activités de travail	9	2	11	9
Correspond pas à mes horaires	9	2	11	9
Pas besoin	7	19	11	5
Pas dans la campagne, trop loin	4	3	3	5
Aime pas.....	3	4	2	3
Pas pratique	2	1	6	2
Pas adapté.....	2	1	6	2
Utilise déjà les transports en commun.....	1	6	-	-
Handicap, âge.....	1	-	1	-
Désir d'indépendance	1	-	-	1
Ne pas vouloir	-	1	-	-
Trop cher.....	-	1	-	-
Trajets variables	-	-	1	-
Autres.....	2	3	3	1
NSP.....	1	1	2	1
TOTAL.....	(*)	(*)	(*)	(*)

(*) Total supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner plusieurs réponses

Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal

	Car ça ne correspond pas à vos contraintes familiales (dépose d'enfants, etc.)	Car ce n'est pas assez fiable et ponctuel	Car vous n'en avez pas l'habitude	Car c'est trop lent	Car ça vous rendrait trop dépendant (e) d'aléas (météo, pannes, grèves, etc.)	Car c'est cher	Car ce n'est pas sûr, ça ne vous permettrait pas d'être en sécurité	Car ce n'est pas assez écologique	Une autre raison
ENSEMBLE	15	10	9	8	8	5	3	2	64
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	14	10	11	9	8	4	3	2	63
Femme	16	9	7	7	7	5	3	1	64
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	14	16	9	11	14	9	3	2	50
.. 18-24 ans.....	11	23	2	12	19	10	4	4	41
.. 25-34 ans.....	17	11	14	10	11	8	2	1	56
TOTAL 35 ans et plus.....	15	8	9	7	6	3	3	2	68
.. 35-49 ans.....	22	9	9	9	6	6	3	3	59
.. 50-64 ans.....	14	10	10	5	8	2	2	1	72
.. 65 ans et plus	10	5	8	7	3	2	4	1	73
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	18	10	10	8	9	6	3	2	61
.. Catégorie supérieure	20	8	11	12	7	8	3	5	64
.. Artisan ou commerçant	20	4	16	11	5	11	2	9	67
.. Cadre et prof. int. sup.....	20	11	8	13	9	5	3	1	63
.. Profession intermédiaire	20	12	6	8	9	3	1	2	62
.. Catégorie populaire	15	10	12	6	10	7	3	2	60
.. Employé	16	10	7	9	9	7	4	2	63
.. Ouvrier	14	11	18	2	11	6	2	2	56
Inactif.....	12	9	7	9	5	3	4	-	68
.. Retraité	12	6	8	7	2	2	4	1	73
.. Autre inactif	13	18	4	15	14	7	3	-	51
SECTEUR									
Agen	12	12	13	11	9	8	4	3	56
1re couronne.....	15	11	9	9	6	3	3	2	61
2e couronne.....	18	5	6	5	8	3	2	1	74
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes.....	12	14	8	8	8	11	1	3	60
Entre 10 et 19 minutes	19	12	11	8	10	3	4	4	60
Entre 20 et 29 minutes	21	2	16	2	7	-	2	-	77
30 minutes ou plus.....	24	6	9	11	12	4	2	1	48
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros.....	9	12	9	10	6	9	4	1	62
De 100 à moins de 200 euros	15	9	9	7	7	4	2	1	70
De 200 à moins de 300 euros	22	10	9	12	13	2	5	1	61
De 300 à moins de 400 euros	25	12	8	9	10	-	4	1	52
De 400 à moins de 500 euros	24	7	12	-	-	4	-	4	65
500 euros ou plus.....	11	9	16	8	7	-	2	7	51
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche.....	7	7	9	4	5	13	7	3	61
Total vélo, trottinette	9	12	14	7	4	7	2	4	62
Les transports en commun	-	-	-	-	-	-	-	-	-
La voiture (seul(e))	17	10	9	9	9	3	3	1	64
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	19	13	10	10	9	4	2	1	61
TOTAL Compliqué	14	8	9	7	8	4	4	2	66
N'utilise pas la voiture.....	7	8	6	2	2	13	4	4	63
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	16	10	10	5	9	6	4	2	62
Moins polluer	16	11	7	7	7	4	2	2	66
Réduire le temps passé dans les transports	15	10	7	18	9	5	1	2	58
Préserver sa santé.....	13	8	10	7	6	4	4	1	65

Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal

	Manque de dessertes	Ne correspond pas aux activités de travail	Correspond pas à mes horaires	Pas besoin	Pas dans la campagne, trop loin	Aime pas	Pas pratique	Pas adapté	Utilise déjà les transports en commun
ENSEMBLE	31	9	9	7	4	3	2	2	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Homme	33	8	8	9	3	3	2	3	1
Femme	30	10	10	6	5	3	3	1	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)									
TOTAL Moins de 35 ans	23	10	10	4	1	3	3	1	2
.. 18-24 ans.....	12	10	10	4	2	5	4	2	2
.. 25-34 ans.....	31	9	9	5	1	2	3	1	1
TOTAL 35 ans et plus.....	33	8	8	8	5	3	2	2	1
.. 35-49 ans.....	33	8	8	5	3	3	1	1	1
.. 50-64 ans.....	34	14	14	5	6	3	3	3	-
.. 65 ans et plus	33	3	3	15	7	2	3	3	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)									
Actif	31	12	12	5	3	3	2	2	1
.. Catégorie supérieure	37	10	10	4	3	3	3	2	3
.. Artisan ou commerçant	32	10	10	3	6	4	2	4	4
.. Cadre et prof. int. sup.....	40	10	10	5	2	1	3	-	2
.. Profession intermédiaire	34	12	12	3	3	3	2	2	1
.. Catégorie populaire	28	12	12	6	3	3	3	2	-
.. Employé	26	12	12	7	5	2	3	3	1
.. Ouvrier	30	11	11	5	2	4	2	2	-
Inactif.....	31	4	4	11	6	3	3	2	2
.. Retraité	35	4	4	12	7	3	2	3	1
.. Autre inactif	18	7	7	8	3	3	4	-	2
SECTEUR									
Agen	21	7	7	10	1	4	2	3	3
1re couronne.....	26	11	11	7	4	4	4	2	-
2e couronne.....	46	8	8	5	8	-	2	2	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER									
Moins de 10 minutes.....	29	7	7	8	4	3	3	3	1
Entre 10 et 19 minutes	32	13	13	3	3	2	2	1	1
Entre 20 et 29 minutes	44	13	13	4	6	6	-	4	-
30 minutes ou plus	26	11	11	2	-	2	4	-	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL									
Moins de 100 euros.....	26	8	8	10	5	3	3	2	-
De 100 à moins de 200 euros ..	37	11	11	8	5	2	3	2	1
De 200 à moins de 300 euros ..	31	10	10	5	3	1	1	3	1
De 300 à moins de 400 euros ..	37	6	6	5	1	2	2	1	-
De 400 à moins de 500 euros ..	41	9	9	-	7	8	-	-	-
500 euros ou plus	26	-	-	2	7	6	3	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL									
La marche.....	21	2	2	19	3	4	1	1	6
Total vélo, trottinette	18	11	11	11	3	2	6	6	-
Les transports en commun	-	-	-	-	-	-	-	-	-
La voiture (seul(e))	35	9	9	5	5	3	2	2	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT									
TOTAL Facile	31	7	7	8	3	3	2	2	1
TOTAL Compliqué	33	10	10	5	5	2	3	2	1
N'utilise pas la voiture	16	7	7	15	2	6	2	2	5
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE									
Moins dépenser	34	12	12	5	3	1	4	1	1
Moins polluer	34	9	9	6	4	3	1	3	1
Réduire le temps passé dans les transports	37	7	7	5	1	3	2	2	1
Préserver sa santé.....	23	5	5	12	7	4	2	3	2

Les freins à l'utilisation des transports en commun comme moyen de transport principal

	Handicap, âge	Désir d'indépendance	Ne pas vouloir	Trop cher	Trajets variables	Autres	NSP
ENSEMBLE	1	1	-	-	-	2	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Homme	1	-	-	-	-	1	1
Femme	-	1	1	1	-	2	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
TOTAL Moins de 35 ans	-	-	1	1	-	1	1
.. 18-24 ans.....	-	-	-	-	-	-	2
.. 25-34 ans.....	-	-	1	1	-	1	-
TOTAL 35 ans et plus.....	1	1	-	-	-	2	1
.. 35-49 ans.....	-	-	-	1	-	1	-
.. 50-64 ans.....	1	-	-	-	-	2	-
.. 65 ans et plus	1	2	1	-	-	2	3
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Actif	-	-	-	-	-	1	-
.. Catégorie supérieure	-	-	-	-	-	-	-
.. Artisan ou commerçant	-	-	-	-	-	-	-
.. Cadre et prof. int. sup.....	-	-	-	-	-	-	-
.. Profession intermédiaire	1	-	-	-	1	2	-
.. Catégorie populaire	-	-	-	-	-	1	-
.. Employé	-	1	1	1	-	2	1
.. Ouvrier	-	-	-	-	-	-	-
Inactif	2	1	1	-	-	3	2
.. Retraité	2	1	1	-	-	2	2
.. Autre inactif	1	-	-	2	-	3	2
SECTEUR							
Agen	1	1	-	1	-	3	1
1re couronne.....	-	1	1	-	-	2	1
2e couronne.....	1	-	-	-	-	1	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER							
Moins de 10 minutes.....	-	-	1	-	-	2	-
Entre 10 et 19 minutes.....	-	-	-	1	1	-	-
Entre 20 et 29 minutes.....	-	-	-	-	-	-	-
30 minutes ou plus.....	1	-	-	-	-	1	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL							
Moins de 100 euros.....	-	1	-	1	-	2	1
De 100 à moins de 200 euros	-	-	-	-	-	1	1
De 200 à moins de 300 euros	-	1	1	1	-	3	1
De 300 à moins de 400 euros	-	-	-	-	-	-	-
De 400 à moins de 500 euros	-	-	-	-	-	-	-
500 euros ou plus.....	2	2	-	-	-	3	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL							
La marche.....	-	-	1	1	-	3	1
Total vélo, trottinette	1	-	-	-	1	3	2
Les transports en commun	-	-	-	-	-	-	-
La voiture (seul(e))	-	1	-	-	-	1	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT							
TOTAL Facile	-	-	-	-	-	2	1
TOTAL Complicé	1	1	-	1	-	1	1
N'utilise pas la voiture	3	-	1	-	-	2	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE							
Moins dépenser	-	1	-	-	-	-	1
Moins polluer.....	-	1	-	-	-	3	-
Réduire le temps passé dans les transports.....	-	-	-	-	-	1	2
Préserver sa santé.....	2	-	1	1	-	2	2

Le jugement à l'égard de la facilité du stationnement

Question : Lorsque vous utilisez la voiture, diriez-vous que le stationnement dans Agen est... ?

Base : à tous	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
TOTAL Facile	37
. Toujours facile	15
. Le plus souvent facile	22
TOTAL Compliqué	52
. Le plus souvent compliqué.....	21
. Toujours compliqué.....	31
Vous n'utilisez pas la voiture	10
NSP	1
TOTAL	100

Le jugement à l'égard de la facilité du stationnement

	TOTAL Facile	Toujours facile	Le plus souvent facile	TOTAL Compliqué	Le plus souvent compliqué	Toujours compliqué	Vous n'utilisez pas la voiture	NSP
ENSEMBLE	37	15	22	52	21	31	10	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)								
Homme	43	19	24	49	20	29	6	2
Femme	31	11	20	56	22	34	13	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)								
TOTAL Moins de 35 ans	39	14	25	52	27	25	9	-
.. 18-24 ans.....	48	11	37	37	20	17	15	-
.. 25-34 ans.....	33	16	17	62	32	30	5	-
TOTAL 35 ans et plus.....	36	15	21	53	19	34	10	1
.. 35-49 ans.....	44	15	29	46	21	25	9	1
.. 50-64 ans.....	33	16	17	61	21	40	5	1
.. 65 ans et plus	32	14	18	50	15	35	16	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)								
Actif	40	17	23	53	24	29	6	1
.. Catégorie supérieure	41	13	28	53	25	28	5	1
.. Artisan ou commerçant	26	-	26	63	25	38	9	2
.. Cadre et prof. int. sup.....	50	21	29	47	26	21	2	1
.. Profession intermédiaire	40	16	24	53	26	27	7	-
.. Catégorie populaire	39	18	21	54	24	30	6	1
.. Employé	38	14	24	56	28	28	6	-
.. Ouvrier	40	25	15	51	18	33	6	3
Inactif.....	32	12	20	51	16	35	16	1
.. Retraité	30	12	18	54	17	37	14	2
.. Autre inactif	36	11	25	42	12	30	22	-
SECTEUR								
Agen.....	34	13	21	49	21	28	16	1
1re couronne.....	39	18	21	52	22	30	8	1
2e couronne.....	36	13	23	57	20	37	5	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER								
Moins de 10 minutes.....	40	19	21	54	20	34	6	-
Entre 10 et 19 minutes.....	42	18	24	53	26	27	4	1
Entre 20 et 29 minutes.....	36	13	23	57	26	31	6	1
30 minutes ou plus.....	40	16	24	53	27	26	7	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL								
Moins de 100 euros.....	48	23	25	47	14	33	3	2
De 100 à moins de 200 euros	41	14	27	57	26	31	-	2
De 200 à moins de 300 euros	34	11	23	63	30	33	3	-
De 300 à moins de 400 euros	35	20	15	62	25	37	3	-
De 400 à moins de 500 euros	42	14	28	54	4	50	4	-
500 euros ou plus.....	33	10	23	67	18	49	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL								
La marche.....	26	10	16	44	14	30	30	-
Total vélo, trottinette.....	26	16	10	50	25	25	24	-
Les transports en commun	18	4	14	35	9	26	45	2
La voiture (seul(e))	41	17	24	57	23	34	-	2
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT								
TOTAL Facile	100	40	60	-	-	-	-	-
TOTAL Compliqué	-	-	-	100	40	60	-	-
N'utilise pas la voiture.....	-	-	-	-	-	-	100	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE								
Moins dépenser	31	11	20	63	25	38	6	-
Moins polluer	39	16	23	51	21	30	10	-
Réduire le temps passé dans les transports.....	40	12	28	48	21	27	11	1
Préserver sa santé	39	19	20	45	16	29	13	3

Le caractère gratuit ou payant du stationnement

Question : Lorsque vous utilisez la voiture, le stationnement est-il en général payant ?

Base : à tous	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Oui	66
Non	25
Vous n'utilisez pas la voiture	9
NSP	-
TOTAL	100

Le caractère gratuit ou payant du stationnement

	Oui	Non	Vous n'utilisez pas la voiture	NSP
ENSEMBLE	66	25	9	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)				
Homme	69	25	6	-
Femme	64	24	12	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)				
TOTAL Moins de 35 ans	64	28	8	-
.. 18-24 ans	63	24	13	-
.. 25-34 ans	64	31	5	-
TOTAL 35 ans et plus	67	24	9	-
.. 35-49 ans	67	27	6	-
.. 50-64 ans	73	21	6	-
.. 65 ans et plus	62	23	15	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)				
Actif	68	27	5	-
.. Catégorie supérieure	71	24	5	-
.. Artisan ou commerçant	63	28	9	-
.. Cadre et prof. int. sup.	76	22	2	-
.. Profession intermédiaire	70	25	5	-
.. Catégorie populaire	66	29	5	-
.. Employé	62	32	6	-
.. Ouvrier	72	24	4	-
Inactif	63	22	14	1
.. Retraité	65	21	13	1
.. Autre inactif	59	22	19	-
SECTEUR				
Agen	63	21	15	1
1re couronne	68	25	7	-
2e couronne	67	28	5	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER				
Moins de 10 minutes	64	30	6	-
Entre 10 et 19 minutes	69	27	4	-
Entre 20 et 29 minutes	70	25	5	-
30 minutes ou plus	72	24	4	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL				
Moins de 100 euros	67	29	3	1
De 100 à moins de 200 euros	74	26	-	-
De 200 à moins de 300 euros	77	23	-	-
De 300 à moins de 400 euros	76	24	-	-
De 400 à moins de 500 euros	60	40	-	-
500 euros ou plus	66	34	-	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL				
La marche	58	18	24	-
Total vélo, trottinette	52	21	26	1
Les transports en commun	61	-	39	-
La voiture (seul(e))	71	28	1	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT				
TOTAL Facile	57	41	2	-
TOTAL Complicé	83	16	1	-
N'utilise pas la voiture	10	10	79	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE				
Moins dépenser	72	23	5	-
Moins polluer	63	27	10	-
Réduire le temps passé dans les transports	74	20	6	-
Préserver sa santé	61	27	12	-

Le budget automobile mensuel

Question : À combien estimez-vous le budget automobile mensuel de votre foyer, hors amortissement et entretien, c'est-à-dire en comptant uniquement l'essence, l'assurance et le stationnement ? Si vous en avez plusieurs, nous parlons ici de la voiture que vous utilisez le plus souvent.

[Question ouverte, réponses en euros, résultats exprimés selon le découpage ci-dessous]

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Moins de 100 euros.....	19
De 100 à moins de 200 euros.....	32
De 200 à moins de 300 euros.....	24
De 300 à moins de 400 euros.....	9
De 400 à moins de 500 euros.....	3
500 euros ou plus.....	6
NSP	7
TOTAL	100

Le budget automobile mensuel

	Moins de 100 euros	De 100 à moins de 200 euros	De 200 à moins de 300 euros	De 300 à moins de 400 euros	De 400 à moins de 500 euros	500 euros ou plus	NSP
ENSEMBLE	19	32	24	9	3	6	7
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Homme	19	33	26	8	3	5	6
Femme	20	31	22	9	4	6	8
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)							
TOTAL Moins de 35 ans	13	29	26	15	6	6	5
.. 18-24 ans.....	13	30	26	16	6	4	5
.. 25-34 ans.....	13	28	25	14	7	8	5
TOTAL 35 ans et plus.....	21	33	23	7	3	5	8
.. 35-49 ans.....	20	30	27	10	4	6	3
.. 50-64 ans.....	18	34	27	7	1	6	7
.. 65 ans et plus	26	34	15	4	2	5	14
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)							
Actif	16	30	27	11	5	6	5
.. Catégorie supérieure	17	27	31	9	5	7	4
.. Artisan ou commerçant	11	12	46	7	8	7	9
.. Cadre et prof. int. sup.....	21	36	22	10	3	6	2
.. Profession intermédiaire	14	32	26	12	7	4	5
.. Catégorie populaire	17	31	26	11	3	7	5
.. Employé	14	26	32	13	3	6	6
.. Ouvrier	22	36	19	7	4	8	4
Inactif.....	24	35	18	5	2	5	11
.. Retraité	25	35	16	5	1	4	14
.. Autre inactif	22	34	24	9	2	7	2
SECTEUR							
Agen.....	23	32	20	6	5	6	8
1re couronne.....	19	33	24	9	2	8	5
2e couronne	16	31	27	11	3	4	8
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER							
Moins de 10 minutes.....	23	28	24	4	6	10	5
Entre 10 et 19 minutes.....	16	34	29	9	4	3	5
Entre 20 et 29 minutes	13	35	21	13	5	7	6
30 minutes ou plus.....	9	20	34	24	4	7	2
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL							
Moins de 100 euros.....	100	-	-	-	-	-	-
De 100 à moins de 200 euros	-	100	-	-	-	-	-
De 200 à moins de 300 euros	-	-	100	-	-	-	-
De 300 à moins de 400 euros	-	-	-	100	-	-	-
De 400 à moins de 500 euros	-	-	-	-	100	-	-
500 euros ou plus.....	-	-	-	-	-	100	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL							
La marche.....	36	23	12	10	1	3	15
Total vélo, trottinette	14	33	20	11	4	4	14
Les transports en commun.....	22	28	36	-	-	5	9
La voiture (seul(e))	18	34	25	8	4	6	5
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT							
TOTAL Facile	24	33	20	8	4	5	6
TOTAL Complicé	16	32	26	9	3	7	7
N'utilise pas la voiture	22	6	29	13	5	-	25
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE							
Moins dépenser	13	32	26	11	3	8	7
Moins polluer	19	36	22	7	3	5	8
Réduire le temps passé dans les transports.....	29	27	23	10	5	4	2
Préserver sa santé	23	31	23	7	3	5	8

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture

Question : Pour chacune des mesures suivantes, diriez-vous qu'elle vous encouragerait à vous déplacer autrement que seul(e) en voiture, par exemple à pied, à vélo ou en covoiturage ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	TOTAL
La gratuité des transports en commun	60	40	100
L'aménagement de pistes cyclables sécurisées et continues	59	41	100
L'aménagement de cheminements piétons sécurisés	59	41	100
Une diminution de 50% du coût des transports en commun	54	46	100
L'élargissement de l'amplitude horaire des bus ...	53	47	100
La mise en place de parkings relais en périphérie d'Agen	53	47	100
L'augmentation de la fréquence et le nombre de bus	52	48	100
Un accès à l'information sur les services de transports via une application de l'Agglomération	51	49	100
Une diminution de 25% du coût des transports en commun	49	51	100
L'organisation d'un service de covoiturage par l'Agglomération pour partager les trajets	44	56	100
La création de garages à vélo abrités et sécurisés sur votre lieu de travail ou à proximité	44	56	100
La possibilité de faire du télétravail chez vous.....	39	61	100
Un accompagnement pour trouver des solutions adaptées à votre situation (conseil en mobilité)...	38	62	100
La mise à disposition de douches sur votre lieu de travail.....	36	64	100
L'augmentation du nombre de stations de vélos électriques en libre-service	34	66	100
La possibilité de faire du télétravail dans un tiers lieu (local dédié au télétravail)	32	68	100
L'augmentation du nombre de trottinettes en libre-service	13	87	100

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La gratuité des transports en commun

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	60	40	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	58	42	-
Femme	62	38	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	67	33	-
.. 18-24 ans	78	22	-
.. 25-34 ans	60	40	-
TOTAL 35 ans et plus	58	42	-
.. 35-49 ans	56	44	-
.. 50-64 ans	59	41	-
.. 65 ans et plus	59	41	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	56	44	-
.. Catégorie supérieure	52	48	-
.. Artisan ou commerçant	56	44	-
.. Cadre et prof. int. sup.	49	51	-
.. Profession intermédiaire	52	48	-
.. Catégorie populaire	59	41	-
.. Employé	61	39	-
.. Ouvrier	58	42	-
Inactif	67	33	-
.. Retraité	62	38	-
.. Autre inactif	83	17	-
SECTEUR			
Agen	68	32	-
1re couronne	57	43	-
2e couronne	57	43	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	54	46	-
Entre 10 et 19 minutes	58	42	-
Entre 20 et 29 minutes	52	48	-
30 minutes ou plus	57	43	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	64	36	-
De 100 à moins de 200 euros	61	39	-
De 200 à moins de 300 euros	60	40	-
De 300 à moins de 400 euros	55	45	-
De 400 à moins de 500 euros	55	45	-
500 euros ou plus	49	51	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	72	28	-
Total vélo, trottinette	72	28	-
Les transports en commun	95	5	-
La voiture (seul(e))	56	44	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	56	44	-
TOTAL Complicé	64	36	-
N'utilise pas la voiture	67	33	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	60	40	-
Moins polluer	63	37	-
Réduire le temps passé dans les transports	59	41	-
Préserver sa santé	60	40	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'aménagement de pistes cyclables sécurisées et continues

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	59	41	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	58	42	-
Femme	59	41	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	57	43	-
.. 18-24 ans	58	42	-
.. 25-34 ans	57	43	-
TOTAL 35 ans et plus	59	41	-
.. 35-49 ans	58	42	-
.. 50-64 ans	62	38	-
.. 65 ans et plus	58	42	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	59	41	-
.. Catégorie supérieure	66	34	-
.. Artisan ou commerçant	63	37	-
.. Cadre et prof. int. sup.	68	32	-
.. Profession intermédiaire	60	40	-
.. Catégorie populaire	56	44	-
.. Employé	57	43	-
.. Ouvrier	55	45	-
Inactif	58	42	-
.. Retraité	60	40	-
.. Autre inactif	49	51	-
SECTEUR			
Agen	59	41	-
1re couronne	58	42	-
2e couronne	59	41	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	67	33	-
Entre 10 et 19 minutes	59	41	-
Entre 20 et 29 minutes	58	42	-
30 minutes ou plus	57	43	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	58	42	-
De 100 à moins de 200 euros	57	43	-
De 200 à moins de 300 euros	62	38	-
De 300 à moins de 400 euros	59	41	-
De 400 à moins de 500 euros	43	57	-
500 euros ou plus	56	44	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	68	32	-
Total vélo, trottinette	75	25	-
Les transports en commun	56	44	-
La voiture (seul(e))	56	44	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	59	41	-
TOTAL Compiqué	59	41	-
N'utilise pas la voiture	56	44	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	50	50	-
Moins polluer	65	35	-
Réduire le temps passé dans les transports	56	44	-
Préserver sa santé	63	37	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'aménagement de cheminements piétons sécurisés

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	59	41	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	54	46	-
Femme	63	37	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	62	38	-
.. 18-24 ans	72	28	-
.. 25-34 ans	55	45	-
TOTAL 35 ans et plus	58	42	-
.. 35-49 ans	52	48	-
.. 50-64 ans	58	42	-
.. 65 ans et plus	63	37	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	55	45	-
.. Catégorie supérieure	46	54	-
.. Artisan ou commerçant	39	61	-
.. Cadre et prof. int. sup.	51	49	-
.. Profession intermédiaire	52	48	-
.. Catégorie populaire	59	41	-
.. Employé	58	42	-
.. Ouvrier	60	40	-
Inactif	65	35	-
.. Retraité	66	34	-
.. Autre inactif	64	36	-
SECTEUR			
Agen	67	33	-
1re couronne	54	46	-
2e couronne	56	44	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	59	41	-
Entre 10 et 19 minutes	55	45	-
Entre 20 et 29 minutes	55	45	-
30 minutes ou plus	47	53	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	60	40	-
De 100 à moins de 200 euros	55	45	-
De 200 à moins de 300 euros	63	37	-
De 300 à moins de 400 euros	55	45	-
De 400 à moins de 500 euros	58	42	-
500 euros ou plus	53	47	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	78	22	-
Total vélo, trottinette	79	21	-
Les transports en commun	75	25	-
La voiture (seul(e))	53	47	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	55	45	-
TOTAL Complicé	61	39	-
N'utilise pas la voiture	66	34	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	57	43	-
Moins polluer	62	38	-
Réduire le temps passé dans les transports	43	57	-
Préserver sa santé	64	36	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - Une diminution de 50% du coût des transports en commun

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	54	46	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	53	47	-
Femme	56	44	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	60	40	-
.. 18-24 ans	71	29	-
.. 25-34 ans	54	46	-
TOTAL 35 ans et plus	52	48	-
.. 35-49 ans	50	50	-
.. 50-64 ans	57	43	-
.. 65 ans et plus	50	50	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	52	48	-
.. Catégorie supérieure	49	51	-
.. Artisan ou commerçant	49	51	-
.. Cadre et prof. int. sup.	49	51	-
.. Profession intermédiaire	50	50	-
.. Catégorie populaire	54	46	-
.. Employé	51	49	-
.. Ouvrier	59	41	-
Inactif	58	42	-
.. Retraité	52	48	-
.. Autre inactif	76	24	-
SECTEUR			
Agen	58	42	-
1re couronne	52	48	-
2e couronne	53	47	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	44	56	-
Entre 10 et 19 minutes	56	44	-
Entre 20 et 29 minutes	53	47	-
30 minutes ou plus	52	48	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	53	47	-
De 100 à moins de 200 euros	51	49	-
De 200 à moins de 300 euros	61	39	-
De 300 à moins de 400 euros	61	39	-
De 400 à moins de 500 euros	40	60	-
500 euros ou plus	33	67	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	67	33	-
Total vélo, trottinette	71	29	-
Les transports en commun	86	14	-
La voiture (seul(e))	49	51	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	49	51	-
TOTAL Complicé	57	43	-
N'utilise pas la voiture	74	26	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	58	42	-
Moins polluer	52	48	-
Réduire le temps passé dans les transports	52	48	-
Préserver sa santé	54	46	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'élargissement de l'amplitude horaire des bus

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	53	47	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	49	51	-
Femme	57	43	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	64	36	-
.. 18-24 ans	77	23	-
.. 25-34 ans	56	44	-
TOTAL 35 ans et plus	50	50	-
.. 35-49 ans	51	49	-
.. 50-64 ans	56	44	-
.. 65 ans et plus	44	56	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	54	46	-
.. Catégorie supérieure	53	47	-
.. Artisan ou commerçant	54	46	-
.. Cadre et prof. int. sup.	53	47	-
.. Profession intermédiaire	53	47	-
.. Catégorie populaire	54	46	-
.. Employé	54	46	-
.. Ouvrier	54	46	-
Inactif	53	47	-
.. Retraité	46	54	-
.. Autre inactif	75	25	-
SECTEUR			
Agen	58	42	-
1re couronne	48	52	-
2e couronne	54	46	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	56	44	-
Entre 10 et 19 minutes	54	46	-
Entre 20 et 29 minutes	52	48	-
30 minutes ou plus	54	46	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	44	56	-
De 100 à moins de 200 euros	55	45	-
De 200 à moins de 300 euros	60	40	-
De 300 à moins de 400 euros	57	43	-
De 400 à moins de 500 euros	67	33	-
500 euros ou plus	42	58	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	59	41	-
Total vélo, trottinette	53	47	-
Les transports en commun	77	23	-
La voiture (seul(e))	52	48	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	49	51	-
TOTAL Complicqué	57	43	-
N'utilise pas la voiture	50	50	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	51	49	-
Moins polluer	59	41	-
Réduire le temps passé dans les transports	53	47	-
Préserver sa santé	50	50	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La mise en place de parkings relais en périphérie d'Agen

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	53	47	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	51	49	-
Femme	56	44	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	58	42	-
.. 18-24 ans	69	31	-
.. 25-34 ans	51	49	-
TOTAL 35 ans et plus	52	48	-
.. 35-49 ans	51	49	-
.. 50-64 ans	52	48	-
.. 65 ans et plus	53	47	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	51	49	-
.. Catégorie supérieure	44	56	-
.. Artisan ou commerçant	39	61	-
.. Cadre et prof. int. sup.	48	52	-
.. Profession intermédiaire	49	51	-
.. Catégorie populaire	56	44	-
.. Employé	51	49	-
.. Ouvrier	62	38	-
Inactif	56	44	-
.. Retraité	54	46	-
.. Autre inactif	63	37	-
SECTEUR			
Agen	56	44	-
1re couronne	51	49	-
2e couronne	53	47	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	49	51	-
Entre 10 et 19 minutes	55	45	-
Entre 20 et 29 minutes	52	48	-
30 minutes ou plus	49	51	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	47	53	-
De 100 à moins de 200 euros	54	46	-
De 200 à moins de 300 euros	58	42	-
De 300 à moins de 400 euros	60	40	-
De 400 à moins de 500 euros	61	39	-
500 euros ou plus	34	66	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	53	47	-
Total vélo, trottinette	67	33	-
Les transports en commun	46	54	-
La voiture (seul(e))	52	48	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	47	53	-
TOTAL Compiqué	58	42	-
N'utilise pas la voiture	58	42	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	53	47	-
Moins polluer	54	46	-
Réduire le temps passé dans les transports	49	51	-
Préserver sa santé	57	43	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'augmentation de la fréquence et le nombre de bus

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	52	48	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	47	53	-
Femme	57	43	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	54	46	-
.. 18-24 ans	61	39	-
.. 25-34 ans	50	50	-
TOTAL 35 ans et plus	51	49	-
.. 35-49 ans	51	49	-
.. 50-64 ans	55	45	-
.. 65 ans et plus	48	52	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	51	49	-
.. Catégorie supérieure	53	47	-
.. Artisan ou commerçant	48	52	-
.. Cadre et prof. int. sup.	57	43	-
.. Profession intermédiaire	55	45	-
.. Catégorie populaire	48	52	-
.. Employé	52	48	-
.. Ouvrier	43	57	-
Inactif	53	47	-
.. Retraité	50	50	-
.. Autre inactif	64	36	-
SECTEUR			
Agen	54	46	-
1re couronne	50	50	-
2e couronne	52	48	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	43	57	-
Entre 10 et 19 minutes	54	46	-
Entre 20 et 29 minutes	57	43	-
30 minutes ou plus	52	48	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	40	60	-
De 100 à moins de 200 euros	53	47	-
De 200 à moins de 300 euros	58	42	-
De 300 à moins de 400 euros	56	44	-
De 400 à moins de 500 euros	65	35	-
500 euros ou plus	44	56	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	50	50	-
Total vélo, trottinette	59	41	-
Les transports en commun	55	45	-
La voiture (seul(e))	51	49	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	46	54	-
TOTAL Complicqué	57	43	-
N'utilise pas la voiture	60	40	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	51	49	-
Moins polluer	58	42	-
Réduire le temps passé dans les transports	53	47	-
Préserver sa santé	46	54	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - Un accès à l'information sur les services de transports via une application de l'Agglomération

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	51	49	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	49	51	-
Femme	53	47	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	56	44	-
.. 18-24 ans	64	36	-
.. 25-34 ans	51	49	-
TOTAL 35 ans et plus	50	50	-
.. 35-49 ans	49	51	-
.. 50-64 ans	49	51	-
.. 65 ans et plus	51	49	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	48	52	-
.. Catégorie supérieure	45	55	-
.. Artisan ou commerçant	39	61	-
.. Cadre et prof. int. sup.	48	52	-
.. Profession intermédiaire	50	50	-
.. Catégorie populaire	49	51	-
.. Employé	47	53	-
.. Ouvrier	52	48	-
Inactif	56	44	-
.. Retraité	51	49	-
.. Autre inactif	68	32	-
SECTEUR			
Agen	56	44	-
1re couronne	50	50	-
2e couronne	48	52	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	48	52	-
Entre 10 et 19 minutes	52	48	-
Entre 20 et 29 minutes	43	57	-
30 minutes ou plus	46	54	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	46	54	-
De 100 à moins de 200 euros	53	47	-
De 200 à moins de 300 euros	57	43	-
De 300 à moins de 400 euros	52	48	-
De 400 à moins de 500 euros	58	42	-
500 euros ou plus	32	68	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	57	43	-
Total vélo, trottinette	48	52	-
Les transports en commun	68	32	-
La voiture (seul(e))	50	50	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	48	52	-
TOTAL Complicqué	55	45	-
N'utilise pas la voiture	38	62	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	48	52	-
Moins polluer	53	47	-
Réduire le temps passé dans les transports	53	47	-
Préserver sa santé	52	48	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - Une diminution de 25% du coût des transports en commun

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	49	51	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	48	52	-
Femme	51	49	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	57	43	-
.. 18-24 ans	65	35	-
.. 25-34 ans	52	48	-
TOTAL 35 ans et plus	47	53	-
.. 35-49 ans	43	57	-
.. 50-64 ans	51	49	-
.. 65 ans et plus	48	52	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	47	53	-
.. Catégorie supérieure	42	58	-
.. Artisan ou commerçant	45	55	-
.. Cadre et prof. int. sup.	40	60	-
.. Profession intermédiaire	43	57	-
.. Catégorie populaire	50	50	-
.. Employé	47	53	-
.. Ouvrier	54	46	-
Inactif	54	46	-
.. Retraité	50	50	-
.. Autre inactif	64	36	-
SECTEUR			
Agen	59	41	-
1re couronne	47	53	-
2e couronne	43	57	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	41	59	-
Entre 10 et 19 minutes	50	50	-
Entre 20 et 29 minutes	49	51	-
30 minutes ou plus	44	56	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	50	50	-
De 100 à moins de 200 euros	48	52	-
De 200 à moins de 300 euros	53	47	-
De 300 à moins de 400 euros	51	49	-
De 400 à moins de 500 euros	54	46	-
500 euros ou plus	33	67	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	65	35	-
Total vélo, trottinette	57	43	-
Les transports en commun	78	22	-
La voiture (seul(e))	45	55	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	44	56	-
TOTAL Complicé	53	47	-
N'utilise pas la voiture	61	39	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	50	50	-
Moins polluer	49	51	-
Réduire le temps passé dans les transports	48	52	-
Préserver sa santé	51	49	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'organisation d'un service de covoiturage par l'Agglomération pour partager les trajets

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	44	56	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	39	61	-
Femme	50	50	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	56	44	-
.. 18-24 ans	64	36	-
.. 25-34 ans	51	49	-
TOTAL 35 ans et plus	41	59	-
.. 35-49 ans	41	59	-
.. 50-64 ans	41	59	-
.. 65 ans et plus	40	60	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	42	58	-
.. Catégorie supérieure	37	63	-
.. Artisan ou commerçant	32	68	-
.. Cadre et prof. int. sup.	41	59	-
.. Profession intermédiaire	43	57	-
.. Catégorie populaire	43	57	-
.. Employé	45	55	-
.. Ouvrier	39	61	-
Inactif	49	51	-
.. Retraité	41	59	-
.. Autre inactif	71	29	-
SECTEUR			
Agen	46	54	-
1re couronne	39	61	-
2e couronne	49	51	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	40	60	-
Entre 10 et 19 minutes	46	54	-
Entre 20 et 29 minutes	42	58	-
30 minutes ou plus	38	62	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	38	62	-
De 100 à moins de 200 euros	44	56	-
De 200 à moins de 300 euros	51	49	-
De 300 à moins de 400 euros	54	46	-
De 400 à moins de 500 euros	55	45	-
500 euros ou plus	25	75	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	52	48	-
Total vélo, trottinette	49	51	-
Les transports en commun	54	46	-
La voiture (seul(e))	43	57	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	41	59	-
TOTAL Complicqué	46	54	-
N'utilise pas la voiture	57	43	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	41	59	-
Moins polluer	50	50	-
Réduire le temps passé dans les transports	42	58	-
Préserver sa santé	44	56	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La création de garages à vélo abrités et sécurisés sur votre lieu de travail ou à proximité

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	44	56	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	41	59	-
Femme	47	53	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	51	49	-
.. 18-24 ans	60	40	-
.. 25-34 ans	46	54	-
TOTAL 35 ans et plus	42	58	-
.. 35-49 ans	40	60	-
.. 50-64 ans	49	51	-
.. 65 ans et plus	36	64	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	45	55	-
.. Catégorie supérieure	40	60	-
.. Artisan ou commerçant	36	64	-
.. Cadre et prof. int. sup.	43	57	-
.. Profession intermédiaire	47	53	-
.. Catégorie populaire	45	55	-
.. Employé	44	56	-
.. Ouvrier	47	53	-
Inactif	43	57	-
.. Retraité	39	61	-
.. Autre inactif	54	46	-
SECTEUR			
Agén	51	49	-
1re couronne	37	63	-
2e couronne	44	56	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	47	53	-
Entre 10 et 19 minutes	52	48	-
Entre 20 et 29 minutes	33	67	-
30 minutes ou plus	38	62	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	42	58	-
De 100 à moins de 200 euros	48	52	-
De 200 à moins de 300 euros	44	56	-
De 300 à moins de 400 euros	42	58	-
De 400 à moins de 500 euros	44	56	-
500 euros ou plus	31	69	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	59	41	-
Total vélo, trottinette	69	31	-
Les transports en commun	46	54	-
La voiture (seul(e))	39	61	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	40	60	-
TOTAL Complicqué	46	54	-
N'utilise pas la voiture	48	52	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	37	63	-
Moins polluer	48	52	-
Réduire le temps passé dans les transports	42	58	-
Préserver sa santé	49	51	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La possibilité de faire du télétravail chez vous

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	39	61	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	33	67	-
Femme	44	56	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	44	56	-
.. 18-24 ans	56	44	-
.. 25-34 ans	38	62	-
TOTAL 35 ans et plus	37	63	-
.. 35-49 ans	45	55	-
.. 50-64 ans	41	59	-
.. 65 ans et plus	25	75	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	42	58	-
.. Catégorie supérieure	48	52	-
.. Artisan ou commerçant	30	70	-
.. Cadre et prof. int. sup.	59	41	-
.. Profession intermédiaire	50	50	-
.. Catégorie populaire	36	64	-
.. Employé	40	60	-
.. Ouvrier	30	70	-
Inactif	33	67	-
.. Retraité	27	73	-
.. Autre inactif	50	50	-
SECTEUR			
Agén	45	55	-
1re couronne	34	66	-
2e couronne	38	62	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	38	62	-
Entre 10 et 19 minutes	45	55	-
Entre 20 et 29 minutes	45	55	-
30 minutes ou plus	42	58	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	38	62	-
De 100 à moins de 200 euros	36	64	-
De 200 à moins de 300 euros	38	62	-
De 300 à moins de 400 euros	47	53	-
De 400 à moins de 500 euros	35	65	-
500 euros ou plus	45	55	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	37	63	-
Total vélo, trottinette	24	76	-
Les transports en commun	66	34	-
La voiture (seul(e))	39	61	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	40	60	-
TOTAL Complicé	38	62	-
N'utilise pas la voiture	44	56	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	45	55	-
Moins polluer	39	61	-
Réduire le temps passé dans les transports	37	63	-
Préserver sa santé	32	68	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - Un accompagnement pour trouver des solutions adaptées à votre situation (conseil en mobilité)

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	38	62	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	34	66	-
Femme	41	59	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	43	57	-
.. 18-24 ans	55	45	-
.. 25-34 ans	36	64	-
TOTAL 35 ans et plus	36	64	-
.. 35-49 ans	38	62	-
.. 50-64 ans	36	64	-
.. 65 ans et plus	34	66	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	37	63	-
.. Catégorie supérieure	32	68	-
.. Artisan ou commerçant	30	70	-
.. Cadre et prof. int. sup.	33	67	-
.. Profession intermédiaire	40	60	-
.. Catégorie populaire	37	63	-
.. Employé	35	65	-
.. Ouvrier	40	60	-
Inactif	39	61	-
.. Retraité.....	36	64	-
.. Autre inactif.....	49	51	-
SECTEUR			
Agen	37	63	-
1re couronne	35	65	-
2e couronne	41	59	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes.....	34	66	-
Entre 10 et 19 minutes.....	38	62	-
Entre 20 et 29 minutes.....	41	59	-
30 minutes ou plus	39	61	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	32	68	-
De 100 à moins de 200 euros.....	38	62	-
De 200 à moins de 300 euros.....	42	58	-
De 300 à moins de 400 euros.....	22	78	-
De 400 à moins de 500 euros.....	56	44	-
500 euros ou plus	40	60	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	42	58	-
Total vélo, trottinette	43	57	-
Les transports en commun	66	34	-
La voiture (seul(e))	35	65	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	38	62	-
TOTAL Complicé	38	62	-
N'utilise pas la voiture	28	72	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	36	64	-
Moins polluer	41	59	-
Réduire le temps passé dans les transports.....	33	67	-
Préserver sa santé.....	39	61	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La mise à disposition de douches sur votre lieu de travail

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	36	64	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	40	60	-
Femme	32	68	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	37	63	-
.. 18-24 ans	41	59	-
.. 25-34 ans	34	66	-
TOTAL 35 ans et plus	36	64	-
.. 35-49 ans	43	57	-
.. 50-64 ans	37	63	-
.. 65 ans et plus	28	72	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	41	59	-
.. Catégorie supérieure	35	65	-
.. Artisan ou commerçant	31	69	-
.. Cadre et prof. int. sup.	38	62	-
.. Profession intermédiaire	47	53	-
.. Catégorie populaire	41	59	-
.. Employé	36	64	-
.. Ouvrier	46	54	-
Inactif	28	72	-
.. Retraité	29	71	-
.. Autre inactif	26	74	-
SECTEUR			
Agen	35	65	-
1re couronne	37	63	-
2e couronne	36	64	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	37	63	-
Entre 10 et 19 minutes	43	57	-
Entre 20 et 29 minutes	48	52	-
30 minutes ou plus	42	58	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	31	69	-
De 100 à moins de 200 euros	37	63	-
De 200 à moins de 300 euros	41	59	-
De 300 à moins de 400 euros	37	63	-
De 400 à moins de 500 euros	53	47	-
500 euros ou plus	26	74	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	35	65	-
Total vélo, trottinette	31	69	-
Les transports en commun	62	38	-
La voiture (seul(e))	35	65	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	38	62	-
TOTAL Complicé	34	66	-
N'utilise pas la voiture	55	45	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	39	61	-
Moins polluer	36	64	-
Réduire le temps passé dans les transports	32	68	-
Préserver sa santé	36	64	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'augmentation du nombre de stations de vélos électriques en libre-service

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	34	66	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	36	64	-
Femme	31	69	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	45	55	-
.. 18-24 ans	58	42	-
.. 25-34 ans	37	63	-
TOTAL 35 ans et plus	30	70	-
.. 35-49 ans	32	68	-
.. 50-64 ans	32	68	-
.. 65 ans et plus	25	75	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	35	65	-
.. Catégorie supérieure	29	71	-
.. Artisan ou commerçant	28	72	-
.. Cadre et prof. int. sup.	29	71	-
.. Profession intermédiaire	34	66	-
.. Catégorie populaire	39	61	-
.. Employé	31	69	-
.. Ouvrier	49	51	-
Inactif	31	69	-
.. Retraité	27	73	-
.. Autre inactif	41	59	-
SECTEUR			
Agen	36	64	-
1re couronne	33	67	-
2e couronne	32	68	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	37	63	-
Entre 10 et 19 minutes	36	64	-
Entre 20 et 29 minutes	37	63	-
30 minutes ou plus	31	69	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	28	72	-
De 100 à moins de 200 euros	33	67	-
De 200 à moins de 300 euros	39	61	-
De 300 à moins de 400 euros	35	65	-
De 400 à moins de 500 euros	29	71	-
500 euros ou plus	36	64	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	36	64	-
Total vélo, trottinette	48	52	-
Les transports en commun	50	50	-
La voiture (seul(e))	31	69	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	32	68	-
TOTAL Complicé	34	66	-
N'utilise pas la voiture	44	56	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	30	70	-
Moins polluer	37	63	-
Réduire le temps passé dans les transports	35	65	-
Préserver sa santé	33	67	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - La possibilité de faire du télétravail dans un tiers lieu (local dédié au télétravail)

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	32	68	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	28	72	-
Femme	35	65	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	38	62	-
.. 18-24 ans	50	50	-
.. 25-34 ans	30	70	-
TOTAL 35 ans et plus	30	70	-
.. 35-49 ans	32	68	-
.. 50-64 ans	37	63	-
.. 65 ans et plus	19	81	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	34	66	-
.. Catégorie supérieure	34	66	-
.. Artisan ou commerçant	26	74	-
.. Cadre et prof. int. sup.	39	61	-
.. Profession intermédiaire	32	68	-
.. Catégorie populaire	34	66	-
.. Employé	35	65	-
.. Ouvrier	33	67	-
Inactif	28	72	-
.. Retraité	23	77	-
.. Autre inactif	43	57	-
SECTEUR			
Agen	37	63	-
1re couronne	27	73	-
2e couronne	31	69	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	30	70	-
Entre 10 et 19 minutes	34	66	-
Entre 20 et 29 minutes	33	67	-
30 minutes ou plus	37	63	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	27	73	-
De 100 à moins de 200 euros	32	68	-
De 200 à moins de 300 euros	33	67	-
De 300 à moins de 400 euros	42	58	-
De 400 à moins de 500 euros	41	59	-
500 euros ou plus	26	74	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	31	69	-
Total vélo, trottinette	23	77	-
Les transports en commun	46	54	-
La voiture (seul(e))	32	68	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	31	69	-
TOTAL Compiqué	31	69	-
N'utilise pas la voiture	41	59	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	35	65	-
Moins polluer	31	69	-
Réduire le temps passé dans les transports	30	70	-
Préserver sa santé	28	72	-

L'impact de différentes mesures sur le renoncement à la voiture - L'augmentation du nombre de trottinettes en libre-service

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	13	87	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	15	85	-
Femme	11	89	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	19	81	-
.. 18-24 ans	28	72	-
.. 25-34 ans	14	86	-
TOTAL 35 ans et plus	11	89	-
.. 35-49 ans	16	84	-
.. 50-64 ans	7	93	-
.. 65 ans et plus	10	90	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	14	86	-
.. Catégorie supérieure	13	87	-
.. Artisan ou commerçant	17	83	-
.. Cadre et prof. int. sup.	11	89	-
.. Profession intermédiaire	13	87	-
.. Catégorie populaire	15	85	-
.. Employé	11	89	-
.. Ouvrier	19	81	-
Inactif	12	88	-
.. Retraité	9	91	-
.. Autre inactif	19	81	-
SECTEUR			
Agen	16	84	-
1re couronne	12	88	-
2e couronne	11	89	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	13	87	-
Entre 10 et 19 minutes	13	87	-
Entre 20 et 29 minutes	18	82	-
30 minutes ou plus	10	90	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	10	90	-
De 100 à moins de 200 euros	11	89	-
De 200 à moins de 300 euros	17	83	-
De 300 à moins de 400 euros	16	84	-
De 400 à moins de 500 euros	28	72	-
500 euros ou plus	2	98	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	13	87	-
Total vélo, trottinette	11	89	-
Les transports en commun	10	90	-
La voiture (seul(e))	12	88	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	14	86	-
TOTAL Complicé	13	87	-
N'utilise pas la voiture	-	100	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	11	89	-
Moins polluer	16	84	-
Réduire le temps passé dans les transports	8	92	-
Préserver sa santé	16	84	-

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais

Question : Et pour chacune des mesures suivantes, diriez-vous qu'elle vous encouragerait à stationner dans un parking relais en périphérie d'Agen ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP	TOTAL
La gratuité du parking	78	22	-	100
La gratuité du parking pour les conducteurs venus en covoiturage	71	29	-	100
La mise à disposition sur le parking d'une navette de bus directe pour rejoindre le centre-ville	70	29	1	100
La mise à disposition sur le parking de vélos électriques pour rejoindre le centre-ville sur une piste cy-clable sécurisée.....	57	42	1	100
La mise à disposition sur le parking de box fermés et sécurisés pour les vélos.....	56	43	1	100
L'accès à des services sur le parking comme le nettoyage ou un point relais colis.....	52	47	1	100
L'installation sur le parking d'une grande surface commerciale.....	48	50	2	100
L'accès à un service de livraison de courses ou de blanchisserie au pied de votre véhicule, sur le parking	36	64	-	100

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - La gratuité du parking

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	78	22	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	75	25	-
Femme	81	19	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	78	22	-
.. 18-24 ans	80	20	-
.. 25-34 ans	77	23	-
TOTAL 35 ans et plus	77	22	1
.. 35-49 ans	78	22	-
.. 50-64 ans	80	19	1
.. 65 ans et plus	74	25	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	76	24	-
.. Catégorie supérieure	73	27	-
.. Artisan ou commerçant	75	25	-
.. Cadre et prof. int. sup.	72	28	-
.. Profession intermédiaire	78	22	-
.. Catégorie populaire	76	23	1
.. Employé	75	25	-
.. Ouvrier	78	20	2
Inactif	80	19	1
.. Retraité	77	22	1
.. Autre inactif	90	10	-
SECTEUR			
Agen	78	22	-
1re couronne	72	27	1
2e couronne	82	18	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	76	24	-
Entre 10 et 19 minutes	77	23	-
Entre 20 et 29 minutes	77	23	-
30 minutes ou plus	76	24	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	77	23	-
De 100 à moins de 200 euros	74	25	1
De 200 à moins de 300 euros	83	17	-
De 300 à moins de 400 euros	86	14	-
De 400 à moins de 500 euros	85	15	-
500 euros ou plus	56	44	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	81	18	1
Total vélo, trottinette	77	23	-
Les transports en commun	88	12	-
La voiture (seul(e))	77	23	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	71	29	-
TOTAL Complicé	83	17	-
N'utilise pas la voiture	70	20	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	83	17	-
Moins polluer	76	24	-
Réduire le temps passé dans les transports	75	25	-
Préserver sa santé	76	23	1

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - La gratuité du parking pour les conducteurs venus en covoiturage

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	71	29	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	66	34	-
Femme	75	24	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	69	31	-
.. 18-24 ans	74	26	-
.. 25-34 ans	66	34	-
TOTAL 35 ans et plus	71	28	1
.. 35-49 ans	68	32	-
.. 50-64 ans	76	24	-
.. 65 ans et plus	70	28	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	68	32	-
.. Catégorie supérieure	63	37	-
.. Artisan ou commerçant	59	41	-
.. Cadre et prof. int. sup.	66	34	-
.. Profession intermédiaire	70	30	-
.. Catégorie populaire	69	31	-
.. Employé	68	32	-
.. Ouvrier	71	29	-
Inactif	75	24	1
.. Retraité	73	25	2
.. Autre inactif	80	20	-
SECTEUR			
Agen	75	25	-
1re couronne	65	35	-
2e couronne	73	26	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	61	39	-
Entre 10 et 19 minutes	72	28	-
Entre 20 et 29 minutes	72	28	-
30 minutes ou plus	67	33	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	66	33	1
De 100 à moins de 200 euros	69	30	1
De 200 à moins de 300 euros	74	26	-
De 300 à moins de 400 euros	82	18	-
De 400 à moins de 500 euros	63	37	-
500 euros ou plus	64	36	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	71	28	1
Total vélo, trottinette	73	27	-
Les transports en commun	73	27	-
La voiture (seul(e))	70	30	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	67	33	-
TOTAL Complicé	74	26	-
N'utilise pas la voiture	68	22	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	70	30	-
Moins polluer	75	25	-
Réduire le temps passé dans les transports	67	32	1
Préserver sa santé	69	31	-

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - La mise à disposition sur le parking d'une navette de bus directe pour rejoindre le centre-ville

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	70	29	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	66	33	1
Femme	74	25	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	71	29	-
.. 18-24 ans	70	30	-
.. 25-34 ans	71	29	-
TOTAL 35 ans et plus	70	29	1
.. 35-49 ans	69	31	-
.. 50-64 ans	70	30	-
.. 65 ans et plus	71	27	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	69	31	-
.. Catégorie supérieure	66	34	-
.. Artisan ou commerçant	66	34	-
.. Cadre et prof. int. sup.	66	34	-
.. Profession intermédiaire	71	29	-
.. Catégorie populaire	69	31	-
.. Employé	67	33	-
.. Ouvrier	72	28	-
Inactif	71	27	2
.. Retraité.....	72	25	3
.. Autre inactif.....	70	30	-
SECTEUR			
Agen	71	28	1
1re couronne	64	35	1
2e couronne	75	24	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes.....	71	29	-
Entre 10 et 19 minutes.....	71	29	-
Entre 20 et 29 minutes.....	67	33	-
30 minutes ou plus	64	36	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	69	30	1
De 100 à moins de 200 euros.....	70	30	-
De 200 à moins de 300 euros.....	70	30	-
De 300 à moins de 400 euros.....	70	29	1
De 400 à moins de 500 euros.....	75	25	-
500 euros ou plus	64	36	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	69	29	2
Total vélo, trottinette	74	26	-
Les transports en commun	91	9	-
La voiture (seul(e))	69	30	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	63	37	-
TOTAL Complicé	75	24	1
N'utilise pas la voiture	67	23	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	68	31	1
Moins polluer	73	26	1
Réduire le temps passé dans les transports.....	71	29	-
Préserver sa santé.....	68	31	1

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - La mise à disposition sur le parking de vélos électriques pour rejoindre le centre-ville sur une piste cyclable sécurisée

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	57	42	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	60	40	-
Femme	54	45	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	59	41	-
. 18-24 ans	69	31	-
. 25-34 ans	52	48	-
TOTAL 35 ans et plus	57	42	1
. 35-49 ans	62	38	-
. 50-64 ans	61	39	-
. 65 ans et plus	46	51	3
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	61	39	-
. Catégorie supérieure	62	38	-
.. Artisan ou commerçant	63	37	-
.. Cadre et prof. int. sup.	61	39	-
. Profession intermédiaire	54	46	-
. Catégorie populaire	63	37	-
.. Employé	55	45	-
.. Ouvrier	74	26	-
Inactif	51	47	2
. Retraité	47	51	2
. Autre inactif	65	35	-
SECTEUR			
Agen	59	40	1
1re couronne	54	46	-
2e couronne	59	40	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	64	36	-
Entre 10 et 19 minutes	63	37	-
Entre 20 et 29 minutes	56	44	-
30 minutes ou plus	56	44	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	59	41	-
De 100 à moins de 200 euros	57	42	1
De 200 à moins de 300 euros	57	43	-
De 300 à moins de 400 euros	61	39	-
De 400 à moins de 500 euros	67	33	-
500 euros ou plus	45	55	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	54	45	1
Total vélo, trottinette	63	37	-
Les transports en commun	63	37	-
La voiture (seul(e))	57	43	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	54	46	-
TOTAL Compliqué	60	40	-
N'utilise pas la voiture	50	40	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	55	45	-
Moins polluer	63	36	1
Réduire le temps passé dans les transports	57	43	-
Préserver sa santé	53	46	1

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - La mise à disposition sur le parking de box fermés et sécurisés pour les vélos

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	56	43	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	51	48	1
Femme	59	40	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	57	43	-
.. 18-24 ans	70	30	-
.. 25-34 ans	49	51	-
TOTAL 35 ans et plus	55	43	2
.. 35-49 ans	55	44	1
.. 50-64 ans	59	40	1
.. 65 ans et plus	51	46	3
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	55	44	1
.. Catégorie supérieure	55	45	-
.. Artisan ou commerçant	51	49	-
.. Cadre et prof. int. sup.	58	42	-
.. Profession intermédiaire	56	44	-
.. Catégorie populaire	56	43	1
.. Employé	52	47	1
.. Ouvrier	60	38	2
Inactif	55	43	2
.. Retraité	52	45	3
.. Autre inactif	66	34	-
SECTEUR			
Agen	61	37	2
1re couronne	50	49	1
2e couronne	56	43	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	54	45	1
Entre 10 et 19 minutes	57	43	-
Entre 20 et 29 minutes	58	42	-
30 minutes ou plus	56	44	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	58	39	3
De 100 à moins de 200 euros	55	44	1
De 200 à moins de 300 euros	55	45	-
De 300 à moins de 400 euros	62	38	-
De 400 à moins de 500 euros	51	49	-
500 euros ou plus	40	60	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	65	33	2
Total vélo, trottinette	67	33	-
Les transports en commun	65	35	-
La voiture (seul(e))	53	47	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	52	48	-
TOTAL Complicé	59	40	1
N'utilise pas la voiture	41	37	22
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	53	46	1
Moins polluer	60	39	1
Réduire le temps passé dans les transports	50	48	2
Préserver sa santé	56	43	1

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - L'accès à des services sur le parking comme le nettoyage ou un point relais colis

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	52	47	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	51	48	1
Femme	52	46	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	59	41	-
.. 18-24 ans	64	36	-
.. 25-34 ans	56	44	-
TOTAL 35 ans et plus	49	49	2
.. 35-49 ans	53	47	-
.. 50-64 ans	47	51	2
.. 65 ans et plus	48	50	2
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	51	48	1
.. Catégorie supérieure	47	53	-
.. Artisan ou commerçant	52	48	-
.. Cadre et prof. int. sup.	44	56	-
.. Profession intermédiaire	55	44	1
.. Catégorie populaire	52	47	1
.. Employé	49	50	1
.. Ouvrier	55	43	2
Inactif	52	46	2
.. Retraité	47	51	2
.. Autre inactif	67	33	-
SECTEUR			
Agen	53	46	1
1re couronne	49	49	2
2e couronne	53	46	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	52	48	-
Entre 10 et 19 minutes	52	47	1
Entre 20 et 29 minutes	59	41	-
30 minutes ou plus	44	56	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	51	48	1
De 100 à moins de 200 euros	47	52	1
De 200 à moins de 300 euros	56	43	1
De 300 à moins de 400 euros	66	34	-
De 400 à moins de 500 euros	61	39	-
500 euros ou plus	43	57	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	51	46	3
Total vélo, trottinette	46	54	-
Les transports en commun	66	34	-
La voiture (seul(e))	51	48	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	54	45	1
TOTAL Complicé	50	49	1
N'utilise pas la voiture	50	40	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	51	49	-
Moins polluer	53	46	1
Réduire le temps passé dans les transports	49	50	1
Préserver sa santé	53	45	2

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - L'installation sur le parking d'une grande surface commerciale

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	48	50	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	46	51	3
Femme	49	49	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	53	46	1
.. 18-24 ans	54	46	-
.. 25-34 ans	53	46	1
TOTAL 35 ans et plus	46	51	3
.. 35-49 ans	42	57	1
.. 50-64 ans	46	51	3
.. 65 ans et plus	50	46	4
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	45	53	2
.. Catégorie supérieure	33	66	1
.. Artisan ou commerçant	45	55	-
.. Cadre et prof. int. sup.	26	73	1
.. Profession intermédiaire	42	57	1
.. Catégorie populaire	50	47	3
.. Employé	48	50	2
.. Ouvrier	53	42	5
Inactif	52	45	3
.. Retraité	50	47	3
.. Autre inactif	59	41	-
SECTEUR			
Agen	48	50	2
1re couronne	46	50	4
2e couronne	49	50	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	48	50	2
Entre 10 et 19 minutes	45	52	3
Entre 20 et 29 minutes	48	52	-
30 minutes ou plus	38	62	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	49	46	5
De 100 à moins de 200 euros	47	52	1
De 200 à moins de 300 euros	49	49	2
De 300 à moins de 400 euros	43	57	-
De 400 à moins de 500 euros	53	47	-
500 euros ou plus	47	51	2
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	46	49	5
Total vélo, trottinette	47	53	-
Les transports en commun	36	64	-
La voiture (seul(e))	49	50	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	47	52	1
TOTAL Complicé	49	48	3
N'utilise pas la voiture	10	68	22
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	49	50	1
Moins polluer	40	58	2
Réduire le temps passé dans les transports	53	43	4
Préserver sa santé	52	45	3

L'impact de différentes mesures sur l'usage des parkings relais - L'accès à un service de livraison de courses ou de blanchisserie au pied de votre véhicule, sur le parking

	Oui, plutôt	Non, plutôt pas	NSP
ENSEMBLE	36	64	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Homme	34	66	-
Femme	38	61	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)			
TOTAL Moins de 35 ans	44	56	-
.. 18-24 ans	45	55	-
.. 25-34 ans	44	56	-
TOTAL 35 ans et plus	34	66	-
.. 35-49 ans	36	64	-
.. 50-64 ans	29	71	-
.. 65 ans et plus	36	63	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)			
Actif	35	65	-
.. Catégorie supérieure	33	67	-
.. Artisan ou commerçant	47	53	-
.. Cadre et prof. int. sup.	25	75	-
.. Profession intermédiaire	37	63	-
.. Catégorie populaire	36	64	-
.. Employé	28	72	-
.. Ouvrier	46	54	-
Inactif	37	62	1
.. Retraité	35	64	1
.. Autre inactif	47	53	-
SECTEUR			
Agen	40	59	1
1re couronne	31	69	-
2e couronne	37	63	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER			
Moins de 10 minutes	34	66	-
Entre 10 et 19 minutes	36	64	-
Entre 20 et 29 minutes	48	52	-
30 minutes ou plus	22	78	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL			
Moins de 100 euros	41	58	1
De 100 à moins de 200 euros	35	65	-
De 200 à moins de 300 euros	39	61	-
De 300 à moins de 400 euros	37	63	-
De 400 à moins de 500 euros	29	71	-
500 euros ou plus	19	81	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL			
La marche	39	59	2
Total vélo, trottinette	35	65	-
Les transports en commun	39	61	-
La voiture (seul(e))	35	65	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT			
TOTAL Facile	35	65	-
TOTAL Complicé	37	63	-
N'utilise pas la voiture	32	58	10
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE			
Moins dépenser	41	59	-
Moins polluer	31	69	-
Réduire le temps passé dans les transports	31	69	-
Préserver sa santé	39	61	-

L'impact de différentes aides sur l'usage de la voiture

Question : Parmi les aides suivantes, laquelle vous encouragerait le plus à recourir moins souvent à la voiture ?

Base : ceux n'ayant pas déclaré ne pas utiliser une voiture, soit 90% de l'échantillon	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Un accès gratuit aux parkings relais.....	29
Une aide unique de 200 euros pour l'achat d'un vélo électrique (complémentaire à l'aide de l'État)	17
Le versement du Forfait Mobilité Durable par votre employeur (300 euros par an dans la fonction publique, jusqu'à 800 euros dans le secteur privé) si vous covoiturez ou utilisez votre vélo 100 jours ou plus par an	17
La prise en charge de votre stationnement payant si vous covoiturez	7
Aucune de ces propositions	28
NSP	2
TOTAL	100

L'impact de différentes aides sur l'usage de la voiture

	Un accès gratuit aux parkings relais	Une aide unique de 200 euros pour l'achat d'un vélo électrique (complémentaire à l'aide de l'État)	Le versement du Forfait Mobilité Durable par votre employeur (300 euros par an dans la fonction publique, jusqu'à 800 euros dans le secteur privé) si vous covoiturez ou utilisez votre vélo 100 jours ou plus par an	La prise en charge de votre stationnement payant si vous covoiturez	Aucune de ces propositions	NSP
ENSEMBLE	29	17	17	7	28	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)						
Homme	27	19	16	6	29	3
Femme	30	16	18	8	26	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)						
TOTAL Moins de 35 ans	26	18	25	10	20	1
.. 18-24 ans.....	28	20	22	13	17	-
.. 25-34 ans.....	25	17	27	7	22	2
TOTAL 35 ans et plus.....	30	17	14	7	30	2
.. 35-49 ans.....	21	24	24	9	20	2
.. 50-64 ans.....	31	17	14	5	29	4
.. 65 ans et plus	38	9	4	6	40	3
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)						
Actif	24	19	23	7	25	2
.. Catégorie supérieure	24	26	12	9	26	3
.. Artisan ou commerçant	30	25	7	9	21	8
.. Cadre et prof. int. sup.....	20	27	16	9	28	-
.. Profession intermédiaire	27	17	25	4	25	2
.. Catégorie populaire	22	17	26	8	25	2
.. Employé	27	15	22	11	24	1
.. Ouvrier	16	19	31	4	27	3
Inactif	37	15	7	8	31	2
.. Retraité	39	11	4	6	37	3
.. Autre inactif	34	25	18	11	12	-
SECTEUR						
Agen	28	19	19	7	24	3
1re couronne.....	25	20	14	9	30	2
2e couronne.....	34	13	18	6	27	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER						
Moins de 10 minutes.....	25	24	16	9	24	2
Entre 10 et 19 minutes	21	17	30	9	22	1
Entre 20 et 29 minutes	30	12	19	3	29	7
30 minutes ou plus.....	26	20	22	3	28	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL						
Moins de 100 euros.....	28	19	17	5	30	1
De 100 à moins de 200 euros	30	17	15	8	27	3
De 200 à moins de 300 euros	28	18	17	9	26	2
De 300 à moins de 400 euros	31	17	24	7	18	3
De 400 à moins de 500 euros	35	24	26	-	12	3
500 euros ou plus.....	22	18	15	11	34	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL						
La marche.....	34	17	11	7	29	2
Total vélo, trottinette	32	21	24	10	11	2
Les transports en commun	24	14	19	18	25	-
La voiture (seul(e))	28	18	17	7	28	2
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT						
TOTAL Facile	26	19	18	7	30	-
TOTAL Compliqué	32	15	17	8	25	3
N'utilise pas la voiture.....	5	35	-	5	55	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE						
Moins dépenser	29	17	18	10	23	3
Moins polluer	32	17	18	6	26	1
Réduire le temps passé dans les transports	30	16	14	10	29	1
Préserver sa santé	26	18	16	5	32	3

La capacité à utiliser certains services de mobilité

Question : Pour chacun des services suivants, seriez-vous susceptible de l'utiliser s'il était mis à votre disposition ?

Base : à tous	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP	TOTAL
Un guichet unique mobilité pour trouver des solutions adaptées à votre situation auprès des services de l'Agglomération	58	28	30	41	1	100
Un compte mobilité sur une application unique pour accéder à toutes les offres disponibles sur le territoire	56	29	27	43	1	100
Un service de voitures en libre-service (autopartage) pour des besoins ponctuels.....	45	20	25	54	1	100
Le prêt d'une voiture à coût modique	43	20	23	56	1	100
Du covoiturage avec d'autres patients pour vous rendre à un rendez-vous médical.....	43	17	26	57	-	100
Un service pour vous faire transporter dans la voiture d'un volontaire....	40	16	24	60	-	100
Le prêt d'un scooter électrique à coût modique	28	13	15	71	1	100
Un service pour vous faire conduire par un volontaire dans votre voiture	25	11	14	75	-	100

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Un guichet unique mobilité pour trouver des solutions adaptées à votre situation auprès des services de l'Agglomération

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	58	28	30	41	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	56	30	26	44	-
Femme	61	27	34	38	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	55	25	30	44	1
.. 18-24 ans	53	22	31	47	-
.. 25-34 ans	57	28	29	42	1
TOTAL 35 ans et plus	59	29	30	40	1
.. 35-49 ans	59	30	29	41	-
.. 50-64 ans	61	25	36	38	1
.. 65 ans et plus	59	33	26	40	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	58	27	31	42	-
.. Catégorie supérieure	48	21	27	51	1
.. Artisan ou commerçant	33	16	17	65	2
.. Cadre et prof. int. sup.	57	24	33	43	-
.. Profession intermédiaire	60	26	34	40	-
.. Catégorie populaire	61	29	32	39	-
.. Employé	59	22	37	41	-
.. Ouvrier	63	39	24	37	-
Inactif	59	31	28	39	2
.. Retraité	60	32	28	39	1
.. Autre inactif	57	28	29	40	3
SECTEUR					
Agen	61	31	30	37	2
1re couronne	54	25	29	46	-
2e couronne	62	30	32	38	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	59	24	35	41	-
Entre 10 et 19 minutes	56	32	24	44	-
Entre 20 et 29 minutes	55	20	35	44	1
30 minutes ou plus	61	23	38	38	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	58	28	30	42	-
De 100 à moins de 200 euros	57	29	28	42	1
De 200 à moins de 300 euros	67	35	32	33	-
De 300 à moins de 400 euros	63	20	43	37	-
De 400 à moins de 500 euros	69	35	34	31	-
500 euros ou plus	54	17	37	46	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	61	33	28	37	2
Total vélo, trottinette	61	32	29	39	-
Les transports en commun	65	37	28	27	8
La voiture (seul(e))	58	27	31	42	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	53	29	24	47	-
TOTAL Complicqué	64	29	35	35	1
N'utilise pas la voiture	45	23	22	50	5

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	58	28	30	41	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	57	26	31	43	-
Moins polluer	64	32	32	35	1
Réduire le temps passé dans les transports	56	28	28	44	-
Préserver sa santé.....	57	29	28	42	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Un compte mobilité sur une application unique pour accéder à toutes les offres disponibles sur le territoire

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	56	29	27	43	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	55	28	27	44	1
Femme	58	30	28	42	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	64	35	29	36	-
.. 18-24 ans.....	77	46	31	23	-
.. 25-34 ans.....	56	29	27	44	-
TOTAL 35 ans et plus	54	27	27	45	1
.. 35-49 ans.....	63	33	30	37	-
.. 50-64 ans.....	59	27	32	40	1
.. 65 ans et plus	43	24	19	56	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	61	30	31	39	-
.. Catégorie supérieure	53	27	26	47	-
.. Artisan ou commerçant.....	45	27	18	55	-
.. Cadre et prof. int. sup.	58	27	31	42	-
.. Profession intermédiaire	60	31	29	40	-
.. Catégorie populaire	65	31	34	35	-
.. Employé	63	28	35	37	-
.. Ouvrier	66	34	32	32	2
Inactif	51	28	23	48	1
.. Retraité.....	45	23	22	54	1
.. Autre inactif.....	68	44	24	32	-
SECTEUR					
Agen	59	30	29	41	-
1re couronne	53	29	24	46	1
2e couronne.....	58	29	29	42	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes.....	55	25	30	45	-
Entre 10 et 19 minutes.....	65	36	29	35	-
Entre 20 et 29 minutes.....	62	26	36	38	-
30 minutes ou plus.....	62	28	34	38	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	55	31	24	45	-
De 100 à moins de 200 euros.....	58	25	33	41	1
De 200 à moins de 300 euros.....	65	37	28	35	-
De 300 à moins de 400 euros.....	59	30	29	40	1
De 400 à moins de 500 euros.....	61	31	30	39	-
500 euros ou plus	50	24	26	50	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	61	33	28	38	1
Total vélo, trottinette	69	32	37	31	-
Les transports en commun	56	35	21	44	-
La voiture (seul(e))	55	27	28	44	1

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	56	29	27	43	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	54	27	27	46	-
TOTAL Compliqué.....	62	31	31	38	-
N'utilise pas la voiture	40	28	12	59	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	60	26	34	40	-
Moins polluer	57	29	28	43	-
Réduire le temps passé dans les transports	58	32	26	41	1
Préserver sa santé.....	53	32	21	46	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Un service de voitures en libre-service (autopartage) pour des besoins ponctuels

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	45	20	25	54	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	43	19	24	57	-
Femme	47	21	26	52	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	55	27	28	45	-
.. 18-24 ans.....	62	32	30	38	-
.. 25-34 ans.....	50	23	27	50	-
TOTAL 35 ans et plus	42	18	24	57	1
.. 35-49 ans.....	47	21	26	53	-
.. 50-64 ans.....	44	19	25	55	1
.. 65 ans et plus	35	14	21	64	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif.....	48	21	27	52	-
.. Catégorie supérieure	48	21	27	52	-
.. Artisan ou commerçant.....	46	23	23	54	-
.. Cadre et prof. int. sup.	48	19	29	52	-
.. Profession intermédiaire.....	50	21	29	50	-
.. Catégorie populaire	46	20	26	53	1
.. Employé	46	17	29	54	-
.. Ouvrier	47	26	21	51	2
Inactif.....	41	19	22	58	1
.. Retraité.....	36	15	21	63	1
.. Autre inactif.....	57	30	27	43	-
SECTEUR					
Agen	52	22	30	47	1
1re couronne.....	43	18	25	56	1
2e couronne.....	39	19	20	61	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes.....	47	18	29	53	-
Entre 10 et 19 minutes.....	51	25	26	49	-
Entre 20 et 29 minutes.....	38	16	22	62	-
30 minutes ou plus.....	50	21	29	50	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	48	19	29	52	-
De 100 à moins de 200 euros.....	43	16	27	56	1
De 200 à moins de 300 euros.....	48	25	23	52	-
De 300 à moins de 400 euros.....	56	23	33	44	-
De 400 à moins de 500 euros.....	58	26	32	42	-
500 euros ou plus	47	21	26	51	2

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	45	20	25	54	1
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	53	28	25	46	1
Total vélo, trottinette	51	25	26	49	-
Les transports en commun	53	23	30	44	3
La voiture (seul(e))	43	18	25	56	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	44	17	27	56	-
TOTAL Compliqué.....	48	23	25	52	-
N'utilise pas la voiture	33	15	18	65	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	48	21	27	52	-
Moins polluer	42	19	23	58	-
Réduire le temps passé dans les transports	45	19	26	55	-
Préserver sa santé.....	46	20	26	53	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Le prêt d'une voiture à coût modique

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	43	20	23	56	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	46	24	22	53	1
Femme	41	16	25	59	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	46	19	27	54	-
.. 18-24 ans	53	22	31	47	-
.. 25-34 ans.....	42	17	25	58	-
TOTAL 35 ans et plus	42	20	22	57	1
.. 35-49 ans.....	49	23	26	51	-
.. 50-64 ans.....	45	21	24	53	2
.. 65 ans et plus	32	15	17	67	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif.....	46	22	24	53	1
.. Catégorie supérieure	39	19	20	60	1
.. Artisan ou commerçant.....	36	23	13	62	2
.. Cadre et prof. int. sup.	41	17	24	59	-
.. Profession intermédiaire.....	47	16	31	52	1
.. Catégorie populaire	50	27	23	49	1
.. Employé	44	16	28	56	-
.. Ouvrier	57	42	15	41	2
Inactif.....	37	15	22	62	1
.. Retraité.....	33	15	18	66	1
.. Autre inactif.....	51	16	35	49	-
SECTEUR					
Agen	44	21	23	55	1
1re couronne.....	41	18	23	58	1
2e couronne.....	43	20	23	56	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes.....	43	17	26	56	1
Entre 10 et 19 minutes.....	49	23	26	51	-
Entre 20 et 29 minutes.....	44	24	20	56	-
30 minutes ou plus.....	53	28	25	47	-

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	43	20	23	56	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	46	21	25	54	-
De 100 à moins de 200 euros.....	44	18	26	55	1
De 200 à moins de 300 euros.....	46	21	25	54	-
De 300 à moins de 400 euros.....	47	20	27	52	1
De 400 à moins de 500 euros.....	45	8	37	55	-
500 euros ou plus	42	29	13	58	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	47	24	23	52	1
Total vélo, trottinette	41	27	14	58	1
Les transports en commun	35	14	21	65	-
La voiture (seul(e))	43	18	25	56	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	43	19	24	56	1
TOTAL Complicé.....	46	20	26	54	-
N'utilise pas la voiture	23	16	7	75	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	50	27	23	49	1
Moins polluer	44	15	29	56	-
Réduire le temps passé dans les transports	31	16	15	69	-
Préserver sa santé.....	41	19	22	58	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Du covoiturage avec d'autres patients pour vous rendre à un rendez-vous médical

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	43	17	26	57	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	37	15	22	63	-
Femme	47	18	29	53	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	40	16	24	60	-
.. 18-24 ans	44	16	28	56	-
.. 25-34 ans	37	16	21	63	-
TOTAL 35 ans et plus	43	17	26	57	-
.. 35-49 ans	37	14	23	63	-
.. 50-64 ans	46	16	30	54	-
.. 65 ans et plus	46	21	25	53	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	39	14	25	61	-
.. Catégorie supérieure	31	10	21	69	-
.. Artisan ou commerçant	27	16	11	73	-
.. Cadre et prof. int. sup.	33	6	27	67	-
.. Profession intermédiaire	36	13	23	64	-
.. Catégorie populaire	44	16	28	56	-
.. Employé	42	16	26	58	-
.. Ouvrier	46	17	29	54	-
Inactif	47	21	26	53	-
.. Retraité	50	21	29	50	-
.. Autre inactif	40	21	19	60	-
SECTEUR					
Agen	44	14	30	56	-
1re couronne	42	19	23	58	-
2e couronne	41	18	23	59	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	41	9	32	59	-
Entre 10 et 19 minutes	39	17	22	61	-
Entre 20 et 29 minutes	32	11	21	68	-
30 minutes ou plus	44	17	27	56	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	47	21	26	53	-
De 100 à moins de 200 euros	39	14	25	61	-
De 200 à moins de 300 euros	44	20	24	56	-
De 300 à moins de 400 euros	49	14	35	51	-
De 400 à moins de 500 euros	33	18	15	67	-
500 euros ou plus	46	10	36	54	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	51	20	31	48	1
Total vélo, trottinette	51	20	31	49	-
Les transports en commun	47	32	15	53	-
La voiture (seul(e))	40	15	25	60	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	38	13	25	62	-
TOTAL Compliqué	46	20	26	54	-
N'utilise pas la voiture	42	16	26	57	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	38	12	26	62	-
Moins polluer	49	22	27	51	-
Réduire le temps passé dans les transports	33	14	19	67	-
Préserver sa santé	45	18	27	55	-

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Un service pour vous faire transporter dans la voiture d'un volontaire

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	40	16	24	60	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	38	15	23	62	-
Femme	42	17	25	58	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	41	17	24	59	-
.. 18-24 ans	39	16	23	61	-
.. 25-34 ans	42	18	24	58	-
TOTAL 35 ans et plus	40	15	25	60	-
.. 35-49 ans	34	15	19	66	-
.. 50-64 ans	42	14	28	57	1
.. 65 ans et plus	43	17	26	56	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	38	15	23	62	-
.. Catégorie supérieure	30	11	19	70	-
.. Artisan ou commerçant	27	14	13	73	-
.. Cadre et prof. int. sup.	32	9	23	68	-
.. Profession intermédiaire	32	12	20	68	-
.. Catégorie populaire	43	18	25	56	1
.. Employé	37	13	24	63	-
.. Ouvrier	51	24	27	47	2
Inactif	44	18	26	56	-
.. Retraité	46	18	28	54	-
.. Autre inactif	39	17	22	61	-
SECTEUR					
Agen	43	17	26	57	-
1re couronne	38	14	24	62	-
2e couronne	40	16	24	60	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	43	14	29	57	-
Entre 10 et 19 minutes	38	16	22	62	-
Entre 20 et 29 minutes	27	4	23	73	-
30 minutes ou plus	37	19	18	63	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	38	14	24	62	-
De 100 à moins de 200 euros	38	10	28	61	1
De 200 à moins de 300 euros	42	22	20	58	-
De 300 à moins de 400 euros	46	22	24	54	-
De 400 à moins de 500 euros	47	18	29	53	-
500 euros ou plus	41	9	32	59	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	47	21	26	52	1
Total vélo, trottinette	40	25	15	60	-
Les transports en commun	36	20	16	64	-
La voiture (seul(e))	40	14	26	60	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	37	13	24	63	-
TOTAL Compliqué	43	17	26	57	-
N'utilise pas la voiture	39	22	17	60	1
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	40	16	24	60	-
Moins polluer	40	12	28	60	-
Réduire le temps passé dans les transports	35	16	19	65	-
Préserver sa santé	43	19	24	56	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Le prêt d'un scooter électrique à coût modique

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	28	13	15	71	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	35	17	18	64	1
Femme	21	8	13	78	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	39	16	23	60	1
.. 18-24 ans	49	26	23	51	-
.. 25-34 ans	33	9	24	66	1
TOTAL 35 ans et plus	25	12	13	75	-
.. 35-49 ans	33	16	17	67	-
.. 50-64 ans	27	14	13	73	-
.. 65 ans et plus	15	6	9	85	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	32	14	18	68	-
.. Catégorie supérieure	24	9	15	76	-
.. Artisan ou commerçant	23	12	11	77	-
.. Cadre et prof. int. sup.	24	6	18	76	-
.. Profession intermédiaire	34	14	20	65	1
.. Catégorie populaire	34	16	18	66	-
.. Employé	31	16	15	69	-
.. Ouvrier	38	16	22	62	-
Inactif	22	10	12	77	1
.. Retraité	16	7	9	84	-
.. Autre inactif	42	23	19	56	2
SECTEUR					
Agen	27	9	18	72	1
1re couronne	31	16	15	69	-
2e couronne	26	13	13	73	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	33	15	18	66	1
Entre 10 et 19 minutes	31	15	16	69	-
Entre 20 et 29 minutes	34	9	25	66	-
30 minutes ou plus	31	13	18	68	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	26	11	15	74	-
De 100 à moins de 200 euros	31	12	19	69	-
De 200 à moins de 300 euros	31	16	15	69	-
De 300 à moins de 400 euros	29	19	10	71	-
De 400 à moins de 500 euros	38	17	21	62	-
500 euros ou plus	28	9	19	72	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	24	11	13	76	-
Total vélo, trottinette	29	17	12	71	-
Les transports en commun	30	11	19	65	5
La voiture (seul(e))	28	12	16	72	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	30	15	15	70	-
TOTAL Compliqué	28	11	17	72	-
N'utilise pas la voiture	21	12	9	75	4
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	33	15	18	67	-
Moins polluer	24	9	15	75	1
Réduire le temps passé dans les transports	33	14	19	67	-
Préserver sa santé	25	13	12	74	1

La capacité à utiliser certains services de mobilité - Un service pour vous faire conduire par un volontaire dans votre voiture

	TOTAL Oui	Oui, certainement	Oui, probablement	Non	NSP
ENSEMBLE	25	11	14	75	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	22	11	11	78	-
Femme	27	11	16	73	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	21	12	9	79	-
.. 18-24 ans	19	11	8	81	-
.. 25-34 ans	22	12	10	78	-
TOTAL 35 ans et plus	26	11	15	74	-
.. 35-49 ans	20	7	13	80	-
.. 50-64 ans	22	9	13	77	1
.. 65 ans et plus	34	16	18	66	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	18	9	9	82	-
.. Catégorie supérieure	17	8	9	83	-
.. Artisan ou commerçant	14	7	7	86	-
.. Cadre et prof. int. sup.	20	9	11	80	-
.. Profession intermédiaire	14	6	8	85	1
.. Catégorie populaire	21	11	10	79	-
.. Employé	18	7	11	82	-
.. Ouvrier	25	15	10	75	-
Inactif	33	14	19	66	1
.. Retraité	33	14	19	66	1
.. Autre inactif	33	15	18	67	-
SECTEUR					
Agen	25	10	15	75	-
1re couronne	24	13	11	76	-
2e couronne	24	11	13	75	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	20	10	10	79	1
Entre 10 et 19 minutes	20	9	11	80	-
Entre 20 et 29 minutes	3	2	1	97	-
30 minutes ou plus	26	12	14	74	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	29	14	15	70	1
De 100 à moins de 200 euros	22	8	14	78	-
De 200 à moins de 300 euros	27	11	16	73	-
De 300 à moins de 400 euros	26	14	12	74	-
De 400 à moins de 500 euros	13	9	4	87	-
500 euros ou plus	24	17	7	76	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	28	11	17	71	1
Total vélo, trottinette	18	11	7	82	-
Les transports en commun	29	8	21	71	-
La voiture (seul(e))	25	11	14	75	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	22	10	12	78	-
TOTAL Complicé	28	13	15	72	-
N'utilise pas la voiture	18	7	11	80	2
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	20	10	10	79	1
Moins polluer	24	10	14	76	-
Réduire le temps passé dans les transports	23	7	16	77	-
Préserver sa santé	31	15	16	68	1

La propension à utiliser différents modes de transport

Question : Si toutes les conditions d'accès et de coût étaient remplies, à quelle fréquence souhaiteriez-vous utiliser les modes de transports suivants pour vos trajets du quotidien ?

Base : à tous	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP	TOTAL
La voiture seul(e).....	42	28	15	15	-	100
La marche à pied	37	24	18	21	-	100
Le vélo	17	22	18	41	2	100
Les transports en commun	13	20	21	44	2	100
Le covoiturage	6	15	23	54	2	100

La propension à utiliser différents modes de transport - La voiture seul(e)

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP
ENSEMBLE	42	28	15	15	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	43	29	11	16	1
Femme	41	27	18	14	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	45	24	11	20	-
.. 18-24 ans	39	28	14	19	-
.. 25-34 ans	49	22	9	20	-
TOTAL 35 ans et plus	41	29	16	14	-
.. 35-49 ans	54	24	9	12	1
.. 50-64 ans	37	34	15	13	1
.. 65 ans et plus	32	29	23	16	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	49	27	9	14	1
.. Catégorie supérieure	45	25	11	18	1
.. Artisan ou commerçant	45	21	11	21	2
.. Cadre et prof. int. sup.	45	26	12	17	-
.. Profession intermédiaire	55	24	8	12	1
.. Catégorie populaire	47	29	9	15	-
.. Employé	52	27	9	11	1
.. Ouvrier	40	32	9	19	-
Inactif	32	29	23	16	-
.. Retraité	31	29	25	15	-
.. Autre inactif	33	30	17	20	-
SECTEUR					
Agen	39	24	15	21	1
1re couronne	42	31	14	13	-
2e couronne	45	27	15	12	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	37	29	12	21	1
Entre 10 et 19 minutes	53	25	8	14	-
Entre 20 et 29 minutes	58	26	7	6	3
30 minutes ou plus	43	32	11	14	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	41	28	17	14	-
De 100 à moins de 200 euros	39	33	13	15	-
De 200 à moins de 300 euros	47	28	15	10	-
De 300 à moins de 400 euros	55	28	8	9	-
De 400 à moins de 500 euros	67	8	13	12	-
500 euros ou plus	47	29	6	18	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	14	24	25	35	2
Total vélo, trottinette	13	15	30	42	-
Les transports en commun	19	16	30	35	-
La voiture (seul(e))	51	30	11	8	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	45	29	13	13	-
TOTAL Compliqué	43	28	14	15	-
N'utilise pas la voiture	9	16	31	37	7
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	47	27	14	12	-
Moins polluer	39	28	16	17	-
Réduire le temps passé dans les transports	54	26	10	10	-
Préserver sa santé	35	29	15	20	1

La propension à utiliser différents modes de transport - La marche à pied

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP
ENSEMBLE	37	24	18	21	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	37	24	16	22	1
Femme	38	23	19	20	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	38	20	18	24	-
.. 18-24 ans	39	14	14	33	-
.. 25-34 ans	37	23	21	19	-
TOTAL 35 ans et plus	37	25	17	20	1
.. 35-49 ans	29	24	24	22	1
.. 50-64 ans	34	27	14	25	-
.. 65 ans et plus	48	24	15	13	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	31	24	18	26	1
.. Catégorie supérieure	34	24	19	22	1
.. Artisan ou commerçant	37	20	18	25	-
.. Cadre et prof. int. sup.	32	27	19	20	2
.. Profession intermédiaire	24	23	22	29	2
.. Catégorie populaire	34	25	16	25	-
.. Employé	34	21	20	25	-
.. Ouvrier	34	31	10	25	-
Inactif	46	22	17	15	-
.. Retraité	50	25	13	12	-
.. Autre inactif	36	16	28	20	-
SECTEUR					
Agen	47	23	13	16	1
1re couronne	33	29	17	21	-
2e couronne	32	19	23	26	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	43	24	16	17	-
Entre 10 et 19 minutes	29	22	17	31	1
Entre 20 et 29 minutes	27	21	22	30	-
30 minutes ou plus	27	28	21	23	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	41	21	16	22	-
De 100 à moins de 200 euros	36	27	17	20	-
De 200 à moins de 300 euros	30	26	21	23	-
De 300 à moins de 400 euros	35	27	17	21	-
De 400 à moins de 500 euros	40	20	16	24	-
500 euros ou plus	34	24	19	23	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	79	10	6	5	-
Total vélo, trottinette	52	24	10	14	-
Les transports en commun	47	13	12	24	4
La voiture (seul(e))	26	27	22	25	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	34	22	20	24	-
TOTAL Compliqué	37	25	17	20	1
N'utilise pas la voiture	53	17	9	21	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	34	25	19	22	-
Moins polluer	38	26	16	20	-
Réduire le temps passé dans les transports	25	25	21	29	-
Préserver sa santé	47	20	16	17	-

La propension à utiliser différents modes de transport - Le vélo

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP
ENSEMBLE	17	22	18	41	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	21	16	20	42	1
Femme	13	27	17	41	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	15	26	17	42	-
.. 18-24 ans	20	26	18	36	-
.. 25-34 ans	11	25	17	47	-
TOTAL 35 ans et plus	18	21	18	41	2
.. 35-49 ans	20	25	19	35	1
.. 50-64 ans	18	18	16	45	3
.. 65 ans et plus	15	18	21	42	4
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	17	23	18	41	1
.. Catégorie supérieure	21	26	21	31	1
.. Artisan ou commerçant	22	8	25	42	3
.. Cadre et prof. int. sup.	20	37	19	24	-
.. Profession intermédiaire	14	20	20	43	3
.. Catégorie populaire	16	23	17	43	1
.. Employé	17	23	18	40	2
.. Ouvrier	16	23	15	46	-
Inactif	18	20	18	42	2
.. Retraité	19	18	18	42	3
.. Autre inactif	17	23	17	43	-
SECTEUR					
Agen	20	27	18	33	2
1re couronne	18	24	16	40	2
2e couronne	13	15	20	50	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	20	18	25	36	1
Entre 10 et 19 minutes	17	28	14	40	1
Entre 20 et 29 minutes	12	15	16	52	5
30 minutes ou plus	17	24	21	38	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	10	24	25	41	-
De 100 à moins de 200 euros	18	27	15	39	1
De 200 à moins de 300 euros	16	15	22	46	1
De 300 à moins de 400 euros	19	24	14	39	4
De 400 à moins de 500 euros	5	31	23	41	-
500 euros ou plus	23	21	16	40	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	11	21	20	43	5
Total vélo, trottinette	65	27	5	3	-
Les transports en commun	8	14	11	67	-
La voiture (seul(e))	11	22	20	46	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	19	22	17	41	1
TOTAL Compliqué	14	21	21	43	1
N'utilise pas la voiture	28	23	7	35	7
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	16	18	16	49	1
Moins polluer	20	27	20	32	1
Réduire le temps passé dans les transports	18	20	21	41	-
Préserver sa santé	15	23	18	42	2

La propension à utiliser différents modes de transport - Les transports en commun

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP
ENSEMBLE	13	20	21	44	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	14	16	19	48	3
Femme	12	23	22	41	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	15	23	23	38	1
.. 18-24 ans	8	29	26	35	2
.. 25-34 ans	20	18	21	41	-
TOTAL 35 ans et plus	12	19	20	47	2
.. 35-49 ans	15	19	15	48	3
.. 50-64 ans	13	20	22	42	3
.. 65 ans et plus	8	18	23	50	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	16	21	17	44	2
.. Catégorie supérieure	16	18	15	50	1
.. Artisan ou commerçant	12	11	20	57	-
.. Cadre et prof. int. sup.	19	22	12	45	2
.. Profession intermédiaire	13	24	17	43	3
.. Catégorie populaire	16	21	17	43	3
.. Employé	16	21	16	44	3
.. Ouvrier	17	21	19	41	2
Inactif	9	19	27	44	1
.. Retraité	8	16	24	51	1
.. Autre inactif	12	24	33	29	2
SECTEUR					
Agen	13	21	22	43	1
1re couronne	16	19	24	40	1
2e couronne	10	20	16	50	4
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	11	20	18	48	3
Entre 10 et 19 minutes	17	22	19	39	3
Entre 20 et 29 minutes	10	17	16	55	2
30 minutes ou plus	30	22	11	36	1
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	12	16	23	49	-
De 100 à moins de 200 euros	11	21	20	46	2
De 200 à moins de 300 euros	10	28	18	42	2
De 300 à moins de 400 euros	14	21	20	43	2
De 400 à moins de 500 euros	22	27	20	31	-
500 euros ou plus	13	12	26	49	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	18	13	18	49	2
Total vélo, trottinette	10	17	26	45	2
Les transports en commun	53	21	12	11	3
La voiture (seul(e))	10	23	20	45	2
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	12	17	20	50	1
TOTAL Compliqué	12	24	22	40	2
N'utilise pas la voiture	23	13	14	45	5
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	10	21	21	44	4
Moins polluer	19	21	19	40	1
Réduire le temps passé dans les transports	11	19	23	47	-
Préserver sa santé	10	19	21	49	1

La propension à utiliser différents modes de transport - Le covoiturage

	Tous les jours ou presque	Plusieurs fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Moins souvent	NSP
ENSEMBLE	6	15	23	54	2
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	5	17	18	58	2
Femme	7	14	26	51	2
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	5	19	25	51	-
.. 18-24 ans	2	21	31	46	-
.. 25-34 ans	7	17	20	56	-
TOTAL 35 ans et plus	7	14	21	55	3
.. 35-49 ans	11	16	17	53	3
.. 50-64 ans	6	14	21	57	2
.. 65 ans et plus	3	11	26	56	4
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	9	16	19	54	2
.. Catégorie supérieure	7	10	28	54	1
.. Artisan ou commerçant	8	3	33	53	3
.. Cadre et prof. int. sup.	6	14	25	55	-
.. Profession intermédiaire	14	12	20	52	2
.. Catégorie populaire	7	21	15	55	2
.. Employé	10	22	14	51	3
.. Ouvrier	2	20	16	62	-
Inactif	2	13	28	54	3
.. Retraité	2	11	26	57	4
.. Autre inactif	2	20	30	48	-
SECTEUR					
Agen	5	12	28	53	2
1re couronne	6	20	16	56	2
2e couronne	7	14	23	54	2
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes	5	9	22	62	2
Entre 10 et 19 minutes	9	21	15	53	2
Entre 20 et 29 minutes	10	11	26	50	3
30 minutes ou plus	14	16	20	50	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	5	15	21	58	1
De 100 à moins de 200 euros	5	8	23	63	1
De 200 à moins de 300 euros	6	24	22	48	-
De 300 à moins de 400 euros	10	34	22	32	2
De 400 à moins de 500 euros	11	-	44	45	-
500 euros ou plus	14	5	23	58	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	3	7	26	60	4
Total vélo, trottinette	5	9	11	73	2
Les transports en commun	5	18	20	57	-
La voiture (seul(e))	7	17	24	51	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	5	18	24	52	1
TOTAL Compliqué	7	15	21	56	1
N'utilise pas la voiture	6	5	26	52	11
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	6	19	17	56	2
Moins polluer	9	15	25	50	1
Réduire le temps passé dans les transports	8	10	19	63	-
Préserver sa santé	3	14	26	54	3

L'arbitrage sur les grands enjeux de mobilité

Question : Pour finir, parmi les enjeux suivants, quel est pour vous le plus important à résoudre en matière de déplacements et de mobilité ?

Base : à tous	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
Moins polluer	31
Moins dépenser.....	29
Préserver ma santé	26
Réduire le temps passé dans les transports.....	13
NSP	1
TOTAL	100

L'arbitrage sur les grands enjeux de mobilité

	Moins polluer	Moins dépenser	Préserver ma santé	Réduire le temps passé dans les transports	NSP
ENSEMBLE	31	29	26	13	1
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	28	34	23	14	1
Femme	33	26	29	11	1
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	26	37	22	15	-
.. 18-24 ans.....	25	32	18	24	1
.. 25-34 ans.....	26	40	24	10	-
TOTAL 35 ans et plus	33	27	28	11	1
.. 35-49 ans.....	32	34	21	12	1
.. 50-64 ans.....	31	30	23	15	1
.. 65 ans et plus	34	19	38	8	1
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	30	33	22	14	1
.. Catégorie supérieure	35	27	22	14	2
.. Artisan ou commerçant	29	26	23	18	4
.. Cadre et prof. int. sup.	39	28	22	11	-
.. Profession intermédiaire	40	27	20	12	1
.. Catégorie populaire	23	39	23	15	-
.. Employé	28	34	24	13	1
.. Ouvrier	16	45	22	17	-
Inactif	32	24	32	11	1
.. Retraité.....	35	19	36	9	1
.. Autre inactif.....	24	38	22	15	1
SECTEUR					
Agen	30	29	27	12	2
1re couronne.....	28	27	29	15	1
2e couronne.....	35	31	23	10	1
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes.....	34	32	18	14	2
Entre 10 et 19 minutes.....	31	32	24	12	1
Entre 20 et 29 minutes.....	29	35	21	14	1
30 minutes ou plus.....	26	35	24	15	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	30	21	30	19	-
De 100 à moins de 200 euros.....	34	30	25	11	-
De 200 à moins de 300 euros.....	29	33	25	12	1
De 300 à moins de 400 euros.....	25	40	20	15	-
De 400 à moins de 500 euros.....	32	25	25	18	-
500 euros ou plus	26	41	24	9	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	25	19	41	13	2
Total vélo, trottinette	38	31	23	8	-
Les transports en commun	33	34	18	11	4
La voiture (seul(e))	32	31	23	13	1
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	33	25	28	14	-
TOTAL Compiqué	30	35	23	11	1
N'utilise pas la voiture	30	18	34	13	5
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	-	100	-	-	-
Moins polluer	100	-	-	-	-
Réduire le temps passé dans les transports	-	-	-	100	-
Préserver sa santé.....	-	-	100	-	-

La notoriété de l'application Agglo Agen Mobilité

Question : Avez-vous déjà entendu parler de l'application Agglo Agen Mobilité, qui vous permet de connaître toute l'offre de services de mobilité sur l'agglomération ?

Base : à tous	Ensemble des habitants de l'agglomération 11 au 23 septembre 2023 (%)
TOTAL Oui	38
Oui, et vous l'avez déjà utilisée	9
Oui, mais vous ne l'avez jamais utilisée	29
Non, vous n'avez pas entendu parler de cette application	62
NSP	-
TOTAL	100

La notoriété de l'application Agglo Agen Mobilité

	TOTAL Oui	Oui, et vous l'avez déjà utilisée	Oui, mais vous ne l'avez jamais utilisée	Non, vous n'avez pas entendu parler de cette application	NSP
ENSEMBLE	38	9	29	62	-
SEXE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Homme	36	7	29	64	-
Femme	40	11	29	60	-
ÂGE DE L'INTERVIEWÉ(E)					
TOTAL Moins de 35 ans	50	17	33	50	-
.. 18-24 ans.....	50	14	36	50	-
.. 25-34 ans.....	50	19	31	50	-
TOTAL 35 ans et plus	35	8	27	65	-
.. 35-49 ans.....	38	9	29	62	-
.. 50-64 ans.....	36	8	28	64	-
.. 65 ans et plus	31	6	25	69	-
PROFESSION DE L'INTERVIEWÉ(E)					
Actif	41	12	29	59	-
.. Catégorie supérieure	39	12	27	61	-
.. Artisan ou commerçant	39	11	28	61	-
.. Cadre et prof. int. sup.	40	13	27	60	-
.. Profession intermédiaire	42	10	32	58	-
.. Catégorie populaire	42	12	30	58	-
.. Employé	42	12	30	58	-
.. Ouvrier	41	12	29	59	-
Inactif	34	7	27	66	-
.. Retraité.....	32	6	26	68	-
.. Autre inactif.....	41	9	32	59	-
SECTEUR					
Agén	44	13	31	56	-
1re couronne.....	38	9	29	62	-
2e couronne.....	34	7	27	66	-
TEMPS DE TRAJET POUR ALLER TRAVAILLER					
Moins de 10 minutes.....	35	11	24	65	-
Entre 10 et 19 minutes.....	46	14	32	54	-
Entre 20 et 29 minutes.....	36	10	26	64	-
30 minutes ou plus.....	43	11	32	57	-
BUDGET AUTOMOBILE MENSUEL					
Moins de 100 euros	46	13	33	54	-
De 100 à moins de 200 euros.....	35	7	28	65	-
De 200 à moins de 300 euros.....	36	9	27	64	-
De 300 à moins de 400 euros.....	48	12	36	52	-
De 400 à moins de 500 euros.....	41	21	20	59	-
500 euros ou plus	30	6	24	70	-
MOYEN DE TRANSPORT PRINCIPAL					
La marche	38	13	25	62	-
Total vélo, trottinette	46	12	34	54	-
Les transports en commun	57	15	42	43	-
La voiture (seul(e))	37	8	29	63	-
JUGEMENT SUR LE STATIONNEMENT					
TOTAL Facile	41	9	32	59	-
TOTAL Complicé	37	10	27	63	-
N'utilise pas la voiture	35	9	26	65	-
ARBITRAGE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE					
Moins dépenser	45	13	32	55	-
Moins polluer	40	10	30	60	-
Réduire le temps passé dans les transports	29	5	24	71	-
Préserver sa santé.....	34	8	26	66	-



Délégation de service public relative à la gestion
**et à l'exploitation d'un réseau de transports
publics sur le territoire de l'Agglomération d'Agen**

CAHIER DES CHARGES
24DSP01

1. CONTEXTE

1.1 LE CONTRAT ACTUEL

L'Agglomération d'Agen est Autorité Organisatrice de la Mobilité au sens de l'article L.5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et de l'article L.1231-1 du Code des Transports.

Elle a confié l'exploitation du service public de la mobilité à un opérateur privé (*Keolis*) par un contrat de Délégation de Service Public prolongé jusqu'au 28 février 2025.

Le réseau actuel « Tempobus » se caractérise par l'offre suivante :

- Un réseau de transport urbain (10 lignes), auquel s'ajoute une navette de centre-ville gratuite,
- Un réseau de transport périurbain scolaire (*57 circuits depuis le 1^{er} janvier 2022*) – dont une partie est gérée directement par l'Agglomération d'Agen du fait de l'extension de son périmètre au 1^{er} janvier 2022,
- Un service de transport à la demande composé de 8 circuits et de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR),
- Un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) en libre-service ou en location longue durée,
- Une offre de covoiturage.

1.2 LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

L'Agglomération d'Agen avait fait le choix de recourir à une délégation de service public d'une durée courte de 3 ans, afin d'avoir l'opportunité de s'interroger sur l'évolution de son offre de mobilité.

En effet, l'Agglomération d'Agen a engagé une démarche de réalisation d'un plan mobilité ainsi qu'une étude de restructuration des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains à l'échelle de son ressort territorial.

- **Les conclusions du plan mobilité :**

Le plan de mobilité a été co-construit avec les différents acteurs du territoire. Le programme d'actions vise à rendre les transports publics plus attractifs, encourager les usages alternatifs à la voiture individuelle (*autosolisme*), développer les itinéraires piétons et cyclables continus et sécurisés, construire des parkings relais et mettre en place un service de conseil en mobilité.

- **L'étude pour une nouvelle offre de mobilité :**

L'étude pour une nouvelle offre de mobilité a permis d'interroger le territoire sur ses ambitions en terme de part modale des transports en commun et des vélos, au regard des résultats obtenus ailleurs en France et en Europe. Pour rendre ces modes de déplacements plus attractifs, il convient de mener une réflexion approfondie sur les infrastructures, les niveaux de service et les moyens humains et financiers. Au passage, le covoiturage, et dans une moindre mesure l'autopartage apparaissent comme des solutions alternatives à la voiture individuelle (*autosolisme*) qui méritent que l'on s'y intéresse. En effet, des projections semblent leur accorder une place de plus en plus importante à l'avenir comme mode de déplacement (*évolution qui se traduit dans les parts modales des objectifs du Plan Climat de l'Agglomération*).

Ces études réalisées et alors que l'actuel contrat arrivera prochainement à échéance, l'Agglomération d'Agen a fait le choix lors du Conseil communautaire du 15 février 2024 de recourir à un contrat de Concession de service public, pour l'exploitation :

- des transports en commun urbains,
- des transports scolaires,
- des transports à la demande (nouvellement nommé Transport sur réservation),
- des transports des personnes en situation de handicap.

Ce même conseil a autorisé le lancement de la procédure de publicité et de mise en concurrence préalables pour l'exploitation de l'ensemble des services de mobilité proposés par l'Agglomération d'Agen.

1.3 LE CADRE DECISIONNEL

Le réseau de bus doit être revu en profondeur et trois options ont été envisagées, mais une seule a été retenue :

- L'option de la gratuité des transports n'a pas été retenue. En effet, les recettes de la billettique représentant environ 1 million d'euros, il a été décidé de conserver cette recette pour une amélioration de l'offre plutôt que d'aller vers la gratuité. Cette décision n'exclut pas pour autant la mise en place de tarifs sociaux ciblés sur certaines catégories d'usagers.
- L'option de la concentration de l'offre en heure de pointe (suppression du service en heure creuse) et donc la création d'un réseau ciblé domicile-travail ou école-maison n'a pas non plus été retenue. En effet, ce type d'offre entraîne, partout où il a été mis en œuvre, une perte de visibilité du réseau et de permanence de l'offre, qui se traduit par une chute de la fréquentation. Cette offre est de plus contradictoire avec l'usage variable, dans la journée, des clients.
- La solution proposée ci-dessous se veut en conséquence être un véritable "choc de l'offre" dont le contenu est présenté ci-dessous.

1.4 LES OBJECTIFS DE LA SOLUTION PROPOSEE

- **Augmenter la fréquence des lignes :**

Il est proposé d'augmenter la fréquence des lignes de façon spécifique et hiérarchisé ligne par ligne, 15 minutes maximum pour les lignes à forte fréquentation et 20 minutes pour les autres ; contre 15 minutes à 2 heures actuellement en fonction des lignes.

- **Augmenter la vitesse commerciale :**

Aujourd'hui, la moyenne de la vitesse commerciale est d'environ 15 km/h, l'objectif est de la passer à 18 km/h minimum. Pour cela, l'Agglomération propose de s'appuyer sur deux piliers : la diminution du nombre d'arrêts (un arrêt tous les 200 m actuellement) et la création de couloirs dédiés aux bus et aux vélos sur les voies structurantes.

En parallèle de la diminution du nombre d'arrêts de bus, l'Agglomération souhaite mettre en œuvre une augmentation du confort des arrêts : abri-bus, bancs, végétalisation...

- **Amener une permanence de l'offre tout au long de la journée :**

L'Agglomération estime que l'offre de service doit être facilement lisible et continue pour fonctionner. Ainsi, les lignes urbaines ne présenteront pas ou peu de diminution de fréquence en heure creuse.

- **Créer des pôles de mobilité (Parking relais P+R) en bout de ligne :**

Des pôles de mobilité seront créés en bout de ligne ou à des endroits stratégiques des lignes urbaines. Ils comprendront un stationnement de capacité importante et permettront une intermodalité avec, pour les usagers, des trajets automobiles puis bus urbain.

- **Mettre en place une solution de Transport à la Demande / de Transport sur Réserve performante, avec rabattement sur les pôles de mobilité :**

En complément du réseau de transport urbain, l'Agglomération mettra en place un service de transport à la demande (TAD) performant, que l'Agglomération souhaite nommer **Transport sur Réserve (TSR)**.

- **Diminuer la taille des bus en fonction de la fréquentation de chaque ligne :**

Les bus de l'Agglomération d'Agen sont actuellement peu remplis en heure creuse. Nous demanderons aux candidats à la DSP d'étudier la meilleure jauge, en terme de taille de bus, pour éviter la circulation de grands bus presque vides.

- **Desservir autant que possible les zones d'activités économiques :**

Favoriser les trajets domicile – travail en bus est un objectif fort de l'Agglomération d'Agen. Ainsi, le réseau de bus urbain ou de transport à la demande desservira autant que possible, les zones d'activités économiques, industrielles et commerciales.

- **Favoriser l'accessibilité du réseau de bus et des services adaptés aux personnes en situation de handicap :**

Les personnes en situation de handicap seront prises en compte dans l'ensemble de l'offre de transport en commun de l'Agglomération d'Agen, que cela soit dans le cadre du transport adapté, de l'acquisition des bus, de l'aménagement des arrêts ou encore des pôles de mobilité...

- **Refondre le réseau de transport scolaire via la mise en place de pôles de transferts dédiés :**

La refonte du réseau de transport scolaire doit permettre de diminuer le nombre de bus scolaires rentrant dans le cœur de ville d'Agen pour desservir les collèges et lycées et ainsi fluidifier la circulation aux heures d'entrées et sorties d'établissement.

2. LA STRUCTURATION DU PROJET DE CONTRAT

2.1 LES EVOLUTIONS DU CONTRAT

Le futur contrat de concession de service public prévoit :

- Le portage des investissements par le délégataire qui devient propriétaire du parc de véhicules.
- La transition progressive du parc thermique à une motorisation Bio GNV pour les véhicules lourds et une motorisation électrique pour les véhicules légers. Les candidats doivent s'engager pour un démarrage de ladite transition en 2026 et prévoir une transition de la flotte à hauteur 80% en 2028.
- Le déménagement sur le nouveau site du CTMA au Parc d'Aquitaine est prévu en 2026.
- Le nouveau réseau issu de ce contrat de délégation devra être opérationnel à partir de la rentrée de septembre 2026.

2.2 L'OBJET ET LE PERIMETRE DE LA NOUVELLE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

Tenant compte de ces évolutions, différents périmètres ont été décidés pour ce cahier des charges :

- **En offre de base :**

- Exploitation du réseau actuel jusqu'en août 2026,
- Nouveau réseau à compter de septembre 2026 comprenant :
 - Les lignes urbaines et de transport scolaire,
 - Un Transport Sur Réservation (TSR) performant et complémentaire à l'offre de transport urbain proposé en base
 - Un service de transport de Personnes handicapées,
- Proposition d'une nouvelle grille tarifaire pour plus d'attractivité du réseau.

- **En offre variante :**

Il est laissé la possibilité aux candidats de proposer une variante sur le nouveau réseau tenant compte des conditions minimales suivantes :

- Fréquence et desserte élevées en heure de pointe sur toutes les lignes de bus urbain (inférieure ou égale à 20 minutes),
- Transport Sur Réservation performant et complémentaire à l'offre de transport urbain proposée dans la variante,
- Pour le Transport urbain et le Transport Sur Réservation : motorisation conforme à l'offre de base : transition progressive du parc thermique du délégataire vers une motorisation Bio-GNV pour les véhicules lourds et motorisation électrique pour les véhicules légers.

- **En option :**

Il est demandé en option aux candidats de chiffrer les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts de bus des lignes de bus urbain et de Transport Sur Réservation.

Dans cette option, les travaux seront portés financièrement par le délégataire par engagement concessif.

2.3 LA DUREE DU CONTRAT

Conformément à l'article L.3114-7 du Code de la Commande Publique, la durée du contrat de concession est limitée. Elle est déterminée par l'Autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire.

En ce sens, il est proposé que le Délégataire assume les investissements relatifs au matériel roulant, aussi bien pour le transport urbain que scolaire, et pour les services annexes.

L'article R.3114-2 du Code de la Commande Publique précise que pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services, avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat.

Ainsi, il est proposé une durée de DSP de 10 ans.

La date prévisionnelle de début de la concession est fixée au 1^{er} juin 2025.

2.4 LES MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE

Le concessionnaire devra se conformer aux objectifs suivants :

- Continuité du service,
- Développement de la qualité du service rendu et des performances du réseau,
- Développement de la fréquentation et des recettes.

A ce titre, le concessionnaire assure notamment les missions principales suivantes :

- La gestion et l'exploitation d'un réseau de transport public :
 - Urbain :
 - Lignes régulières ;
 - Scolaire :
 - L'ensemble des cars scolaires
 - Les bus urbains affrétés dans le cadre du transport scolaire.
 - Un service de Transport Sur Réservation (TSR) ;
 - Un service spécifique de transport des Personnes handicapées ;
- La coordination de l'exploitation de l'ensemble des services avec les autres réseaux de transport (notamment lignes TER, TGV et lignes régulières régionales) ;
- La gestion de l'outil SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et l'exploitation des données billettiques ;
- La gestion du personnel (recrutement, formation...) nécessaire à la bonne exécution du service ;
- Le dimensionnement et la gestion des moyens nécessaires à la bonne exécution du

- service ;
- La passation et la gestion des sous-contrats ;
 - La communication, la promotion et la valorisation des services exploités par le Délégué et l'information des voyageurs par tous moyens, en situation normale et en situation perturbée ;
 - La fourniture et le renouvellement de tous les biens matériels et immatériels, infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation de ces services (dont matériels roulants), autres que ceux mis à disposition par l'Autorité Déléguée ;
 - L'entretien et la maintenance des biens mis à disposition par l'Autorité Déléguée et également ceux qui sont fournis par lui ;
 - L'entretien et la maintenance des points d'arrêts (mobiliers) ;
 - La mise en place des mesures de lutte contre la fraude (notamment par le contrôle des titres de transport et le recouvrement des indemnités forfaitaires et amendes afférentes) ;
 - Le développement et la mise en place des mesures permettant d'assurer la sécurité des usagers et de son personnel sur l'ensemble des services de transport qu'il exploite.

2.5 LE RESEAU DE TRANSPORT DE BASE

Entre la date de notification du contrat et septembre 2026, le Délégué aura pour mission d'exploiter le réseau actuel.

Le nouveau réseau sera exploité à compter de septembre 2026.

Ce réseau sera structuré autour des principes directeurs suivants :

- Une politique commerciale et marketing plus étayée et plus pertinente afin de rendre les services de mobilité attractifs aux usagers ;
- Un réseau permettant d'améliorer la qualité des services délivrés aux usagers.

La définition du réseau à exploiter en septembre 2026 sera discutée avec les soumissionnaires selon les conditions et modalités ci-dessous.

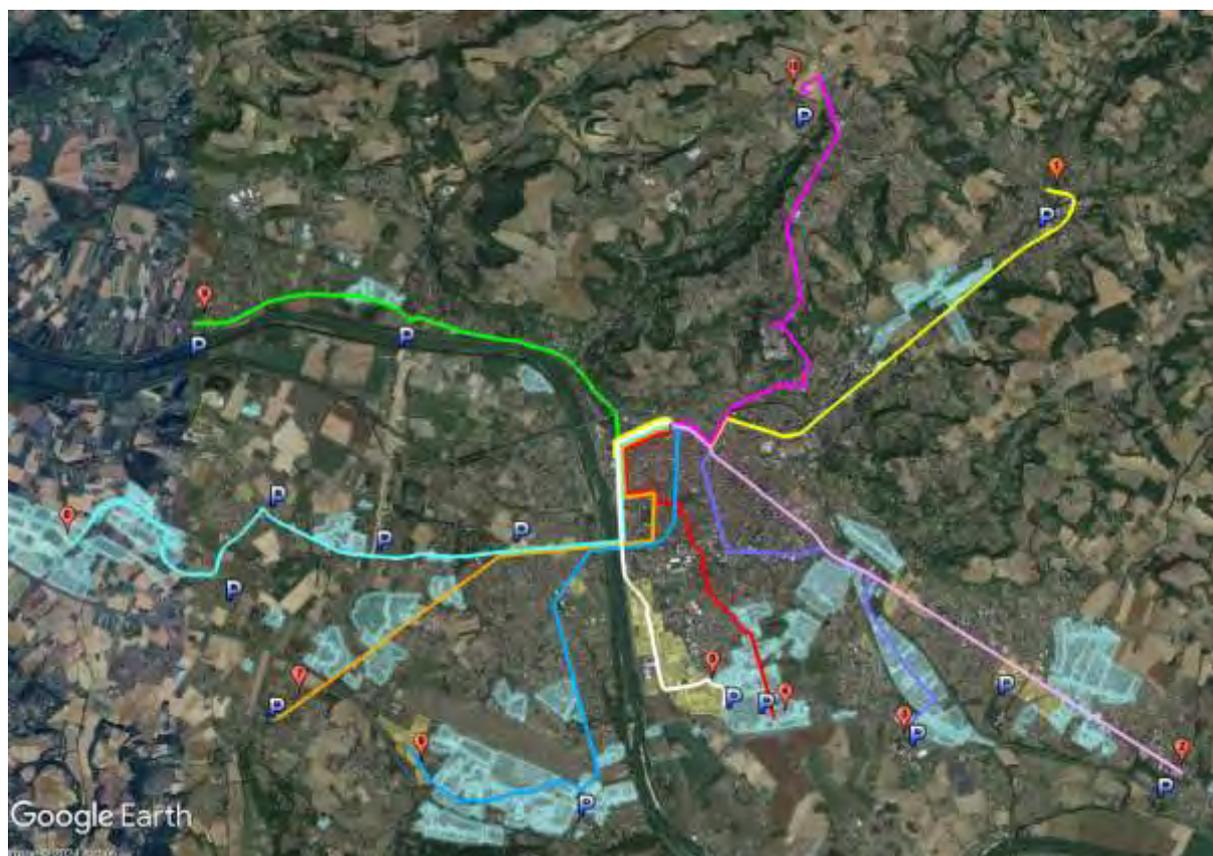
2.5.1 Le réseau de transport urbain

Le réseau de transport urbain de base sera composé de 10 lignes et d'une navette cœur de Ville gratuite maintenue à l'identique avec une fréquence de 10 à 15 minutes.

Description des lignes

Numéro de la ligne	Nom de la ligne	Longueur (en km)
1	Pont du Casse Centre culturel – Gare d'Agen	6,5
2	Mairie de Lafox – Gare d'Agen	7,6
3	Boé Centre Omnisport Jacques Clouché – Gare d'Agen	6,3
4	Boé Gardès – Gare d'Agen	5,2
5	Boé O'Green – Gare d'Agen	5
6	Porte d'Estillac – Gare d'Agen	8,2
7	Mairie de Roquefort – Gare d'Agen	7,5
8	Technopole Agen Garonne – Gare d'Agen	11,1
9	Colayrac Théâtre de verdure – Gare d'Agen	6,9
10	Foulayronnes ZI Le Rouge – Place Jasmin	8,3

Cartographie des lignes



Les pôles de mobilité (P+R) envisagés seront situés sur chacune des lignes de bus tels que le présente le plan ci-dessus et le tableau ci-dessous.

Leur objectif principal est de permettre **l'intermodalité dans le trajet des usagers** en couplant des déplacements d'abord en voiture, en TSR ou en covoiturage avec ensuite le bus urbain, le vélo ou le VAE.

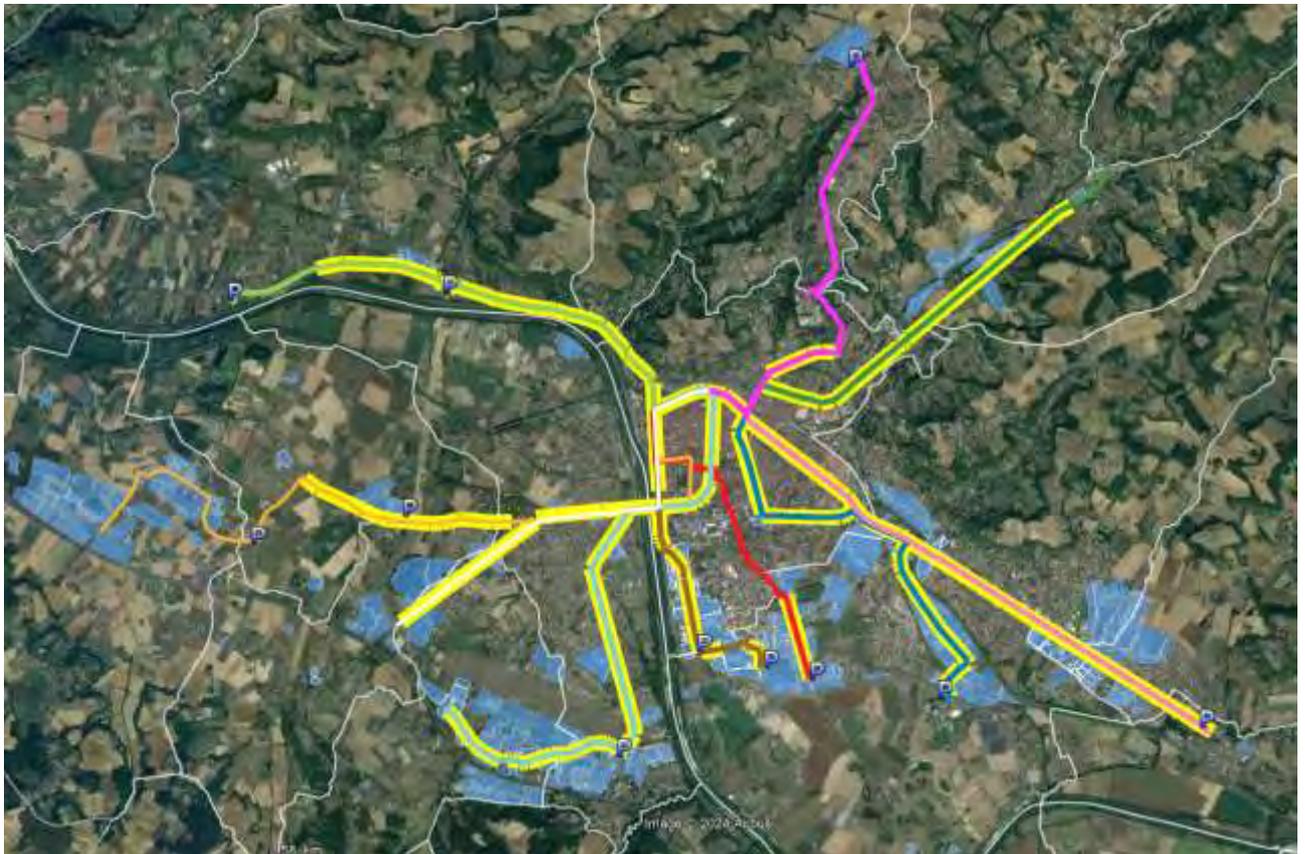
Numéro de la ligne	Emplacements du ou des pôles de mobilité envisagé
1	Centre culturel de Pont du Casse
2	Parking de la mairie de Lafox – Centre commercial Edouard Leclerc
3	Centre Omnisport Jacques Clouché
4	Parking des surfaces commerciales « La Foir'fouille » ou Géant Casino
5	Parking du centre commercial O'Green
6	Parking de covoiturage de l'autoroute
7	Parking de l'Intermarché de Roquefort - Parking du Géant Casino de la demi-lune
8	Parcelle au niveau de l'entrée du rond-point de la TAG – Espace communal au niveau du rond-point G8 en bordure de RD 119 – rond-point à l'intersection du barreau de Camélat et de la RD119
9	Parking du Théâtre de verdure – Parcelle à proximité du rond-point de Camélat
10	Parking de l'Intermarché de Foulayronnes

Par ailleurs, la navette cœur de ville gratuite sur la ville d'Agen sera maintenue à l'identique avec une fréquence de 10 à 15 minutes.



Identification des voies potentiellement aménageables en sites propres

Les candidats proposeront des voies qu'ils estiment intéressantes à passer en site propre pour les bus et vélos pour l'offre de base et la variante sur la base de l'inventaire des voies suffisamment larges (plus de 13 mètres de large) réalisé par les services de l'Agglomération (cf. Carte ci-dessous).



Les tronçons de voies surlignés en jaune sur la carte ci-dessus peuvent théoriquement accueillir une voie dédiée au bus et vélo car l'emprise publique est supérieure à 13 mètres de large.

2.5.2 Le transport scolaire

Le délégataire aura la charge d'organiser le transport des scolaires comme c'est le cas aujourd'hui.

Les lignes urbaines seront utilisées, comme aujourd'hui, pour tous les usagers, y compris pour les scolaires.

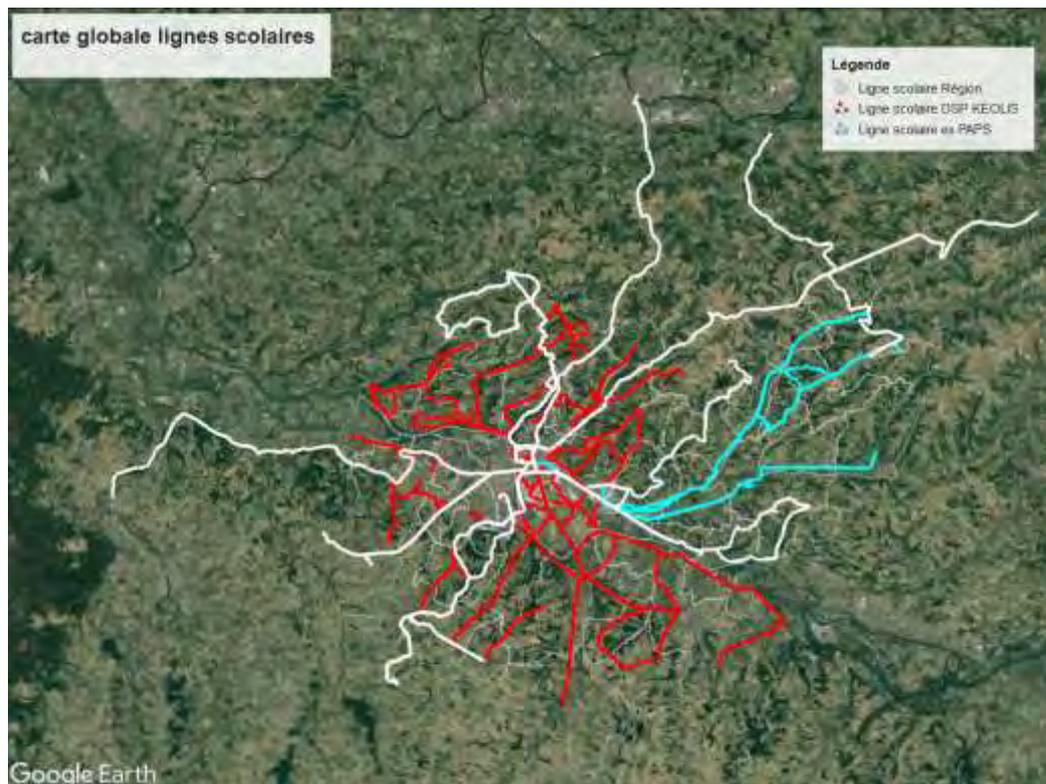
Mais, dans le cas de figure où certains secteurs de l'Agglomération d'Agen, actuellement desservis par une ligne de transport urbain, ne sont plus desservis en proximité (distance à un arrêt de bus supérieure à 400 mètres environ), les candidats proposeront de réévaluer l'offre pour les lycéens et collégiens concernés : augmentation du nombre de bus, création de nouvelle ligne scolaire, extension d'une ligne existante.

L'Agglomération d'Agen a la volonté de modifier l'organisation des transports scolaires via la mise en place de pôle de transferts dédiés.

Le délégataire devra adapter son organisation, dans le cadre du contrat, à ce nouveau fonctionnement, à terme, des transports scolaires.

Il sera force de proposition pour accompagner la collectivité dans la mise en place de cette nouvelle organisation.

Cartographie des lignes scolaires actuelles



2.5.3 Le transport sur réservation

Ce service permettra de rallier chacun des pôles de mobilité en bout de ligne de bus urbain ainsi que des centres d'intérêt importants pour le territoire (hôpital, clinique, centres de soins, équipements sportifs ou culturels, services administratifs, etc.).

Les déplacements se feront de point d'arrêt à point d'arrêt. Les points d'arrêts seront déterminés en accord avec les communes.

Le Transport Sur Réservation est une offre de service pour toutes les communes de l'Agglomération, dont les communes de la première couronne.

La destination finale ne sera plus exclusivement le centre-ville d'Agen mais des centres d'intérêts ainsi que les pôles de mobilité en bout de ligne.

La réservation se fera au travers d'une application ou par téléphone.

Les candidats devront proposer un TSR performant, complémentaire au réseau urbain et adapté au territoire agenais et aux besoins des concitoyens.

2.5.4 Le transport des personnes handicapées

En complément du réseau de transport urbain, l'Agglomération mettra en place un service de transport de personnes handicapées.

Le service est assuré de porte à porte; la personne est prise en charge chez elle et est déposée à destination (médecin, cinéma, magasin). Le nombre de trajet pour les usagers est illimité.

Les bénéficiaires doivent justifier d'un handicap supérieur à 80%. Le transport est gratuit pour les accompagnants. Une commission d'accès dérogatoire et de traitement des cas particuliers sera mise en place notamment pour les cas des personnes dans l'incapacité d'utiliser le réseau et dont l'invalidité est estimée entre 50 et 79 %.

Budget proposé : environ 275 000 € HT.

2.6 LES EQUIPEMENTS MIS A DISPOSITION

L'Autorité Délégante mettra à la disposition du Délégué, moyennant le versement d'une redevance d'usage, les principaux biens nécessaires pour assurer l'exploitation et la gestion du service public, et notamment :

- Un dépôt, situé 6 avenue Anatole France 47 240 BON ENCONTRE, parcelles AW 069 et 070 (entrée principale par la rue Georges Clémenceau) et comprenant entre autres :
 - Un parking pour véhicules de transport ;
 - Un atelier ;
 - Une aire de lavage industrielle (machine à laver);
 - Un système de stockage et distribution de carburant ;
 - Un ensemble de bureaux, salle de prise de service, etc. ;
 - Un parking pour le personnel, situé sur une parcelle adjacente à celle du dépôt, actuellement en location (Parcelle AW 66) ;

- Un nouveau dépôt une fois celui-ci construit ;

- Le pôle d'échanges multimodal de la gare qui comprend en particulier l'agence commerciale ;

- Des installations en ligne :
 - Place Armand Fallières : il existe une convention entre le Délégué et la Ville d'Agen pour des sanitaires, annexée au présent cahier des charges
 - Sanitaires à Lafox, à Bon Encontre (de Gaulle), à Agen (Gravier, Agen Sud).

- Les véhicules hors véhicules affectés aux lignes périurbaines et services TMAP le temps de la mise en place de la nouvelle motorisation des véhicules,
- La billettique dont les systèmes embarqués ;
- Le SIV (Système d'information des voyageurs) ;
- Le mobilier urbain (poteaux d'arrêts et abris-voyageurs) équipant les points d'arrêts du réseau de transport ;
- Le cas échéant, d'autres biens que ceux visés ci-dessus.

2.7 LES DISPOSITIONS FINANCIERES

Le Délégué sera rémunéré par un Forfait de Charges qui tient compte de l'ensemble des obligations de service public et des charges contractuelles d'exploitation.

A la prise d'effet du présent Contrat, le Délégué s'engage, sur la base de ses comptes prévisionnels pour chacune des années du Contrat, sur le montant du Forfait de charges qui lui est versé pour chacun des exercices du présent Contrat.

Le Forfait de Charges est décomposé comme suit :

- FC-TRANS = Forfait annuel de Charges relatif aux transports urbains et scolaires pour le volet exploitation
- FC-TSR-TPMR = Forfait annuel de Charges relatif au service de transport sur réservation et de transport des personnes en situation de handicap pour le volet exploitation
- FC-INV = Forfait annuel de Charges relatif aux coûts des investissements pour **l'ensemble des services**

Le Forfait de Charges n'inclut pas la Contribution Economique Territoriale (CET) qui est refacturée à l'euro.

Le Forfait de Charges, tel que déterminé ci-dessus pour la durée du Contrat, évolue, chaque année, par application de la formule d'indexation.

Le Forfait de Charges suit la réglementation et la jurisprudence en vigueur en matière de TVA et est taxable à ce titre à la TVA, compte tenu de la qualité d'exploitant fiscal de l'Autorité Déléguée.

De plus, et afin d'encourager le Délégué au développement de la fréquentation, il est prévu que l'Autorité Déléguée reverse au Délégué une partie des recettes de l'exploitation excédant l'engagement de reversement minimum des recettes de l'exploitation pris par le Délégué.

La base de l'intéressement est l'engagement de reversement minimum de recettes de l'exploitation tel qu'il sera défini au sein du contrat.

2.8 CONTROLE ET SANCTIONS

Conformément aux dispositions des articles L.1411-3 du code général des collectivités territoriales et L.3131-5 du code de la commande publique, le Contrat imposera un accès à l'ensemble des données d'exploitation du service et leur mise à disposition de l'Agglomération d'Agen, ainsi que la fourniture de rapports périodiques et annuels techniques et financiers dont le périmètre et le contenu seront définis contractuellement.

L'Autorité Délégante pourra procéder ou faire procéder à des contrôles permettant d'apprécier la bonne exécution du Contrat tant sur le plan technique, économique que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Des dispositifs de sanctions coercitives, financières et résolutoires pourront être prévues, conformément aux stipulations contractuelles.

3. LE CALENDRIER DE LA CONSULTATION

Dates prévisionnelles	Etapes de la procédure
Juin 2024	Mise en ligne de la consultation
Septembre 2024	Réception des candidatures et des offres
Octobre – Novembre 2024	Analyse des candidatures et des offres
Décembre 2024 – Mars 2025	Négociation
Avril 2025	Attribution du contrat de délégation de service public
Juin 2025	Début d'exploitation de l'ancien réseau
Septembre 2026	Mise en service du nouveau réseau

PLAN D' ACTIONS MOBILITE

Présentation du plan d'actions

Préparé pour le compte de :
Agglomération d'Agen

21 septembre 2023



DEMARCHE D'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

CONSTRUCTION DU PLAN
D'ACTIONS

La démarche

Eléments de contexte

L'Agglomération d'Agen a initié en 2021 la réalisation d'un Plan de Mobilité. A l'origine, il s'agit d'une démarche pleinement volontaire puisque l'Agglomération d'Agen n'était soumise à aucune obligation légale.

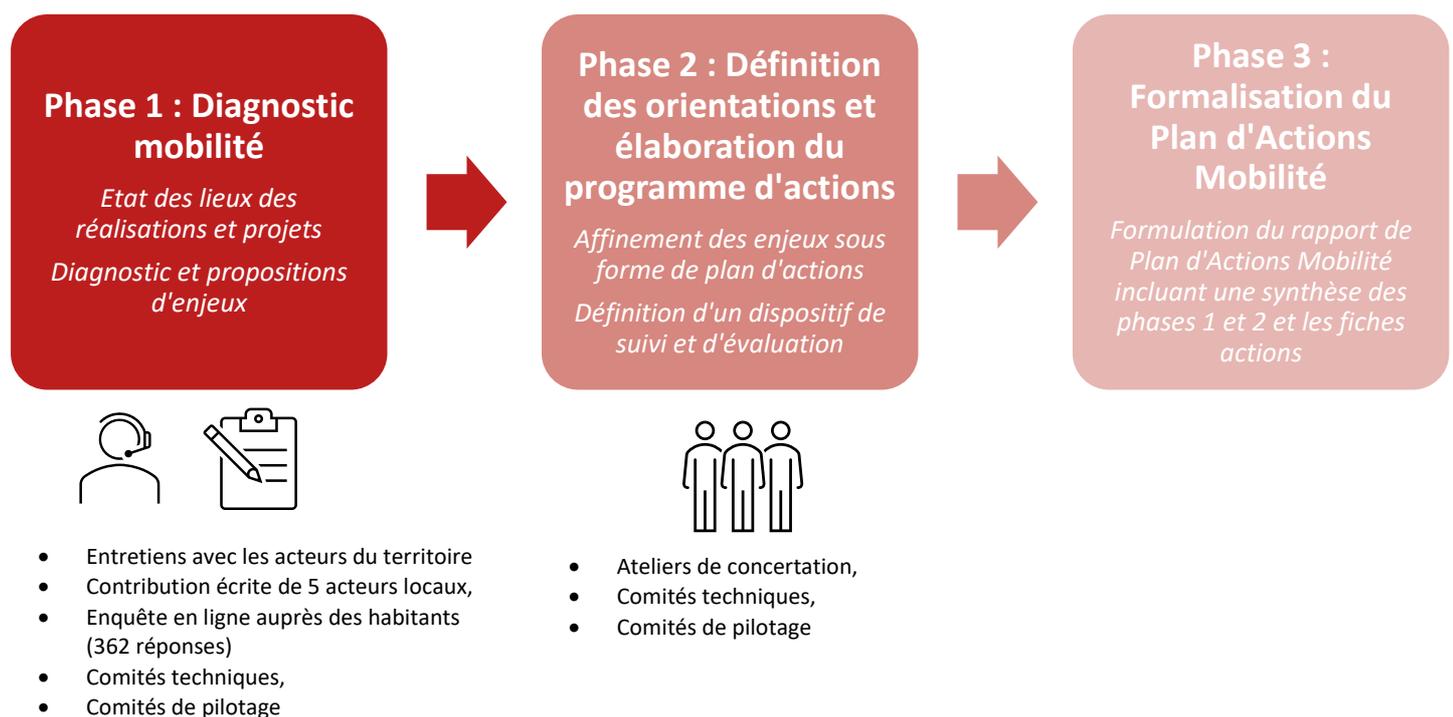
Au cours de la mission, la communauté de communes Portes d'Aquitaine en Pays de Serre a fusionné avec la communauté d'Agglomération d'Agen et celle-ci compte désormais plus de 100 000 habitants, rendant la réalisation d'un plan de mobilité obligatoire.

Ce document n'a pas pour vocation de répondre à cette obligation légale. Il s'agit d'un plan d'Actions des Mobilités, servant de soutien à la réalisation du volet Déplacements du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), en cours d'élaboration. Celui-ci se substituera alors au Plan de Mobilité et répondra aux attentes législatives du code des Transports.

Un travail collectif avec les acteurs du territoire et l'Agglomération a permis de mettre en exergue les principaux enjeux de la mobilité. Une réflexion sur de potentiels leviers qui permettraient d'appréhender ces enjeux a été amorcée venant nourrir le futur PLUi.

Dans la continuité du travail réalisé, il s'agit d'impulser une dynamique territoriale afin de mettre en pratique les actions identifiées.

Un procédé de co-construction tout au long de la démarche



Acteurs ayant fait l'objet d'un entretien

NOM	statut
MERICQ	entreprise
UPSA	entreprise
CHD La Candélie	entreprise
Business Club agenais	relais
STR47 Syndicat des Transports Routiers du 47	relais
Agropole services	relais
Pôle emploi	relais
Agence du Commerce	relais
Campus d'Agen - université de Bordeaux- Site Michel SERRES	relais
Ecole Nationale d'Administration Pénitentiaire (ENAP)	relais
Collectif inter associatif handicap toutes déficiences du Lot-et-garonne (Ciahtd 47)	relais
PLIE Agglo/emploi	relais
ARDIE 47 Agence de Recherche et de Développement de l'Insertion par l'Activité Economique du 47	relais
Union Départementale des Affaires Familiales (UDAF 47)	relais
Direction des services départementaux de l'Education nationale du Lot-et-Garonne	relais
Conseil départemental des parents d'élèves (FCPE)	relais
VNF	relais
Comité Départemental du Tourisme de Lot-et-Garonne	relais
Destination Agen	relais
SNCF	relais
VéloCité en Agenais	relais
Association Au fil des Seounes/mobilité 47 (https://mobilite47.jimdofree.com/)	relais
HABITALYS (Bailleur Social)	relais
Fées du sport	solutions

Mise en œuvre ateliers de concertation

A l'issue d'un diagnostic multithématique partagé par l'ensemble des acteurs du territoire, 3 groupes de travail ont été montés, dans l'objectif de recueillir les pistes d'actions de chacun. Nous avons tout particulièrement porté notre attention sur les 2 points suivants :

- Rencontrer des représentants de chacun des territoires afin de bien distinguer les enjeux qui les animent (centre-ville, territoire ruraux, relief prononcé...),
- Rencontrer des représentants de toutes les catégories d'utilisateurs dans l'objectif de répondre aux besoins de chacun (publics fragiles, personnes porteuses de handicaps, scolaires, sans emploi, actifs, etc.)

Chaque groupe de travail **s'est tenu en deux temps** :

- Un temps de réflexion autour des trois grandes orientations retenues :
 - ORIENTATION A : Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle,
 - ORIENTATION B : Manager la mobilité et la rendre plus inclusive,
 - ORIENTATION C : Optimiser le réseau routier structurant et le transport de marchandises

Ce temps d'échanges était volontairement assez peu guidé afin de laisser chacun des participants s'exprimer.

- Un temps d'échanges davantage centré sur les intérêt des participants :
 - Groupe de travail 1 : **Comment lutter contre l'autosolisme dans les trajets Domicile-Travail et Domicile-Etude ?** (24/11/2022 matin)
 - Groupe de travail 2 : **Comment assurer le droit et l'égalité des déplacements pour tous ?** (24/11/2022, après-midi)
 - Groupe de travail 3 : Comment faire évoluer les mentalités et les habitudes en termes de mobilité ? (25/11/22 matin)

Groupe de travail 1
Lutter contre
l'autosolisme dans
les DT/DE

Groupe de travail 2
Assurer le droit et
l'égalité des
déplacements pour tous

Groupe de travail 3
Faire évoluer les
mentalités et les
habitudes de mobilité

Acteurs ayant participé à un ou plusieurs ateliers de travail

Structure	Interlocuteurs	Fonction
Groupe de pilotage		
Agglomération d’Agen	Marie-Emmanuelle BABUT	Chargée de mission Mobilité Service Mobilités et Stationnement
	Arnaud GAILLE	CARRE Service Transport Administration
EXPLAIN	Christophe NEUVILLE	Chef de projets
	Mélanie DENIS	Chargée d’études
	Thomas BENICHOU	Chargé d’études
Participants aux groupes de travail		
Kéolis	Adèle COMMAUCHE	Assistance Marketing
Méricq	Christelle POMPIDOU	Responsable de formation
La Poste	Steve GOURDET	
APREVA	Pinet Thomas	
CHD La Candélie	Frédéric ALEXANDRE	Direction des Services Techniques, du Développement Durable et de la Sécurité
	Frédéric LOPEZ	Directeur des ressources humaines
Agence du Commerce	Sophie BAZ	Directrice Agence du Commerce d’Agen
Le Creuset	Richard LUNA	Président

	Fabienne MOULIS	Direction
Covoit'Santé	Xavier CUVILLIER	Fondateur de Covoit'Santé et Médecin
	Rodolphe PONTENS	Représentant légal
Voir ensemble	Sophie GOLAND	
Agir'ABCD	Jean-Alain TRIMOUILLE	Responsable de l'action CAR France
Secours populaire	Gilbert VIDAL	Secrétaire général
Vélocité	Jean-Pierre VIGUE	Membre de l'association
	Thomas BLANCHON	Membre de l'association
	Martine PUIG	Membre de l'association
	Pierre FAISANDIER	Membre de l'association et fondateur du café vélo
Karos	Alexia PUJOL	
Mobicoop	Marion LOUYGUES	Chargée d'accompagnement des clients et coordinatrice du pôle animation
Mission locale	Emile VAUTRIN	Chargée de missions
VNF	Sandrine BRISSET	Chargée Développement Tourisme
CD47	Serge BOUZERAND	Maitrise d'œuvre
DDT47	Florent LARRIBEAU	Chargé de mission Conseil aux territoires
UFC Que choisir 47 ?	Michel GAVAZZI	
Mairie de Estillac	Eric SAUZEAU	élu
Mairie de Colayrac Saint-Circq	Claude DULIN	Elu

Mairie de Saint-Hilaire de Lusignan	Eric FELETTI	Elu
Mairie de Bon Encontre	Philippe MOINEAU	Elu
Mairie du Passage	David MEYNARD	Elu
Mairie de Layrack	Patrick VALIERE	Elu
Mairie de Saint-Caprais de Lerm	Jean-Damin MARMUSE	Elu
Mairie de Sauvagnas	Amélie CAZES	Elu
Lomagne Gersoise	Jean-Christophe FERRER	Facilitateur commercial

Synthèse des groupes de travail

Temps de réflexion sur les 3 orientations commun aux 3 ateliers.

Afin d'aider à la priorisation des actions et afin de mieux visualiser les attentes des participants, nous avons associé à chaque action l'un des pictogramme suivant :

Peu mentionné



Evoqué à plusieurs reprises



Très souvent évoqué



ORIENTATION A : Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle

Objectifs :

- Réfléchir collectivement à des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle,
- **Prioriser les types d'actions à mener**

Points abordés et propositions des participants :



- Mettre en place des aires de covoiturages/ parkings relais dans lesquels on retrouverait tout une offre de services de mobilité :
- **Aires de covoiturages, localisés au niveau des entrantes de l'Agglomération (et éventuellement en centre-ville),**
- Offre de transports en commun permettant de relier le centre ville,
- Stations de recharge pour véhicules électriques,
- Parkings vélos sécurisés



- Accompagner la mise en place de ces « mini-hubs » en améliorant les itinéraires cyclables et pédestres depuis/vers ces lieux,



- Sécuriser les itinéraires piétons, en particulier pour les enfants,



- Développer un service de ramassage des emplettes faites en centre ville qui **permettrait aux personnes de laisser leur véhicule au niveau d'un parking** relais, de faire des achats en centre ville et de ne pas se préoccuper de la manière dont ils vont ramener ces achats,



- **Permettre une meilleure connexion de l'Agropole à Montanou,**



- Accompagner les flux en provenance de Dunes et Donzac (installer une nouvelle aire de covoiturage à proximité de Layrac)

ORIENTATION B : Manager La mobilité et la rendre plus inclusive



- Communiquer sur l'ensemble des solutions alternatives à la voiture (Promouvoir, Inciter, Permettre une prise de conscience),



- Eduquer, dès le plus jeune âge à la pratique des modes actifs, et plus particulièrement au vélo (vélo école, école ouverte à tous, remise en scelle, apprentissage du vélo en ville, ambassadeurs),



- Mener des actions de sensibilisation pour encourager la pratique des modes actifs et du covoiturage,



- Développer le transport d'utilité sociale,



- Développer les tiers lieux (privés et publics),



- De manière plus annexe :

- Développer le fluvial, idéalement bateaux électriques, dans le but de désengorger les routes,

- Envisager une autre tarification du réseau de transport en commun (gratuité)

ORIENTATION C : Optimiser le réseau routier structurant et le transport de marchandises



- Sécuriser les itinéraires cyclables et en particulier les grandes pénétrantes (pont de Beauregard, pont de Pierre, pont de l'autoroute),



- Résorber les discontinuités cyclables,



- Relier la gare de Pont du Casse à la Candélie,



- Sécuriser les itinéraires piétons, en particulier à proximité des arrêts de bus au sein de l'Agropôle,



- Mutualiser les infrastructures ferroviaires et cyclables, permettre notamment aux vélos d'emprunter les infrastructures ferroviaires (ex : Layrac-Bon Encontre)



- Mettre en place des navettes/TCSP sur les grandes pénétrantes de l'Agglomération afin de relier plus facilement le centre ville et contraindre le passage des voitures



- Réouverture de la ligne Agen-Auch,



- Envisager une offre de livraison à domicile pour les denrées alimentaire

Temps de réflexion propre à chaque atelier

Atelier n° 1 : Comment réduire l'autosolisme dans les trajets Domicile-Travail et Domicile-Etudes ?

Points abordés et propositions des participants :



- Optimiser le réseau de transports en commun (fréquences, localisation des arrêts de bus) - Retracer les lignes du réseau en tenant compte des besoins des actifs (Agropôle, TEC, etc.),



- Encourager et accompagner les entreprises dans la réalisation de PDME. PDMA et suivre la mise en application de ces plans,



- Faire connaître les solutions de mobilité aux salariés des entreprises,



- Favoriser la communication entre les employeurs et les salariés,



- Promouvoir le vélo : développer les stations vélos libre service à proximité des entreprises, le stationnement vélo sécurisé, communiquer sur le forfait mobilité durable, **subventions pour l'achat du vélo**,



- Apporter une solution aux salariés du futur centre de soins du gravier (projet de mettre le parking du gravier payant : tarif spécifique pour les soignants, patients ?),



- **Apporter une multitude d'offres de mobilité sur le parking du gravier,**



- Adapter la tarification des transports en fonction de la localisation de **l'écolier/scolaire**

Atelier n° 2 : Comment assurer le droit et l'égalité des déplacements pour tous ?



- Développer le transport solidaire et le covoiturage vers/depuis les établissements de santé,



- Créer des partenariats entre les établissements de santé et les acteurs privés,



- **Développer le transport d'utilité sociale,**



- Améliorer la lisibilité des horaires des transports en commun pour les personnes avec des difficultés (visuelles, illettrisme, etc.),



- **Prendre en charge les coûts d'achat de trottinettes ou vélos électriques pour les collégiens** dont les arrêts de bus se situent loin de leur domicile (en particulier dans les communes rurales)

Atelier n°3 : Comment faire évoluer les mentalités et les habitudes en matière de mobilité ?



- Accompagner et éduquer au changement de mode de déplacements,



- Inciter à la mise en place de PDME/PDMA,



- Impliquer les acteurs économiques locaux (identifier les plus gros générateurs de déplacements et plus gros employeurs),



- Favoriser la **démobilité en rapprochant les zones d'emplois et d'habitation,**



- Mettre en place des incitations (financières, écologiques, confort), quitte à contraindre davantage les voitures,



- Coordonner les acteurs de la mobilité,



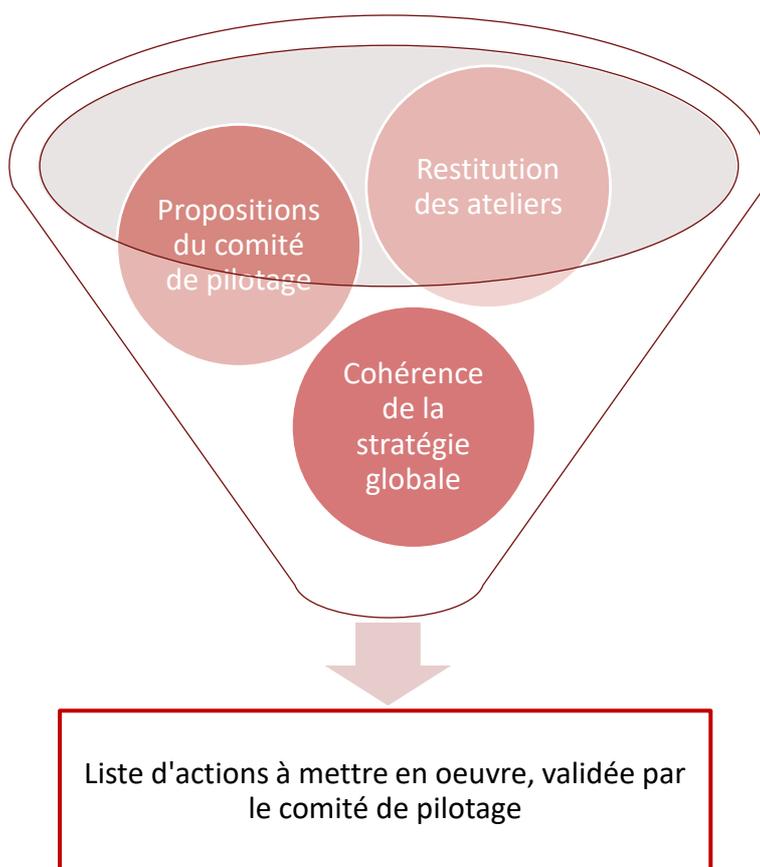
- Mettre en place une agence de la mobilité, sous quelle forme ?



- Redorer l'image du vélo et de la marche et communiquer via les réseaux, qui résonnent davantage chez les jeunes (influenceurs, réseaux sociaux ?)

Des actions ont été proposées par l'ensemble des participants et le plan d'actions s'appuie largement sur l'ensemble de ces contributions, en proposant une priorisation, en fonction des attentes plus au moins importantes, de la facilité et des coûts plus ou moins élevés de mise en œuvre.

Sur la base des 12 enjeux issus du diagnostic, nous avons dégagé 3 grandes orientations. Nous avons alors invité l'ensemble des participants à réfléchir à des actions concrètes articulées autour de ces orientations. En croisant les retours des ateliers, entretiens et les propositions du comité du pilotage, nous sommes arrivés à l'élaboration d'une stratégie globale et à une liste d'actions, validée par le comité de pilotage puis détaillée en fiches actions.



FICHES ACTIONS

Fiche Action 1	Sécuriser des itinéraires piétons
Description de l'action	Il s'agit d'assurer des cheminements piétons de qualité et de redonner de l'espace aux modes actifs afin d'inciter à la pratique de la marche à pied.
Objectifs opérationnels	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier et mettre en place un plan piéton à l'échelle de l'Agglomération d'Agen • Jalonner les itinéraires piétons vers les gares, établissements scolaires et principaux pôles d'emplois (TAG, Agropôle) • Poursuivre la mise en accessibilité de la ville d'Agen
Localisation	Agglomération d'Agen
Délai de mise en œuvre	Court et moyen terme
Pilote et partenaires associés	Pilote : Agglomération d'Agen Partenaires : Communes
Coûts associés	20 000€ pour la mise en place d'un plan piéton 13 500€ pour le jalonnement des itinéraires piétons
Indicateur de suivi et d'évaluation	Indicateurs de suivi : <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du plan piéton à l'échelle de l'Agglomération, • Nombre d'itinéraires piétons jalonnées vers les pôles d'intermodalité, • Mise en place du PAVE Indicateurs d'évaluation : <ul style="list-style-type: none"> • Part modale piétons et distances parcourues • Retour de satisfaction sur les mobiliers mis en œuvre

Fiche Action 2

Assurer la continuité des itinéraires cyclables

Descriptif de l'action

Il s'agit de proposer des itinéraires cyclables continus et cohérents, en résorbant les points de discontinuités et en assurant la sécurité des cyclistes tout au long de leur itinéraire.

Objectifs opérationnels

- Aménager les itinéraires cyclables identifiées au schéma directeur vélo,
- **Donner un cadre rigoureux à l'aménagement : s'approprier la charte des aménagements cyclables et programmer soigneusement l'aménagement des itinéraires cyclables identifiés**

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

Pilote : Agglomération **d'Agen**

Partenaires associés : Communes, département, région

Coûts associés

3,4 millions pour aménager les itinéraires identifiés au schéma directeur cyclable

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'axes structurants identifiés au schéma directeur cyclable réalisés,**
- Nombre de voies à priorité cyclables réalisées (vélorues ou CACVB)

Fiche Action 3

Déployer du stationnement vélo (libre, sécurisé, privé)

Descriptif de l'action

Le stationnement vélo constitue bien souvent un frein à la pratique du vélo, soit parce qu'on ne dispose pas d'espace sécurisé où garder son vélo à domicile, soit parce qu'on appréhende de se faire voler son vélo.

L'Agglomération d'Agen étant faiblement pourvu en stationnements vélos et particulièrement en stationnements sécurisés, il est nécessaire de déployer l'offre, dans l'espoir d'accroître la part modale vélos.

Objectifs opérationnels

- Compléter le maillage du stationnement vélo libre d'accès pour les pôles générateurs de déplacements (P+R, ZAE, centralités..) accessibles au travers d'itinéraires cyclables
- Développer une offre de stationnement vélo sécurisé

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

Pilote : Agglomération d'Agen

Partenaires associés : Gestionnaires de voiries (communes, département), copropriétés, subventions Alvéole

Coûts associés

Stationnement vélo non sécurisé : 75€ / place

Stationnement vélo abrité : 125 € / place

Stationnement vélo sécurisé type box vélo non automatisé : 1000€/place

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aires de stationnement vélo libre accès aménagées,
- Nombres de box vélos résidentiels aménagés

Indicateurs d'évaluation :

- Usage du stationnement,
- Part modale vélo

Fiche Action 4

Etoffer l'offre de services vélos (VLS et LLD)

Descriptif de l'action

Les offres de vélos en libre service et location longue durée existent déjà sur les **communes d'Agen, Bon Encontre, Le Passage et Pont-du-Casse** mais cela ne suffit pas à mailler de manière attractive le territoire. 16 stations de VLS sont déployées et 80 vélos électriques. **Les ratios de l'ADEME voudraient** que cette offre soit doublée.

Concernant l'offre de vélos en location longue durée, l'offre est assez limitée et seuls des vélos classiques sont proposés à la location.

Objectifs opérationnels

- **Mener une étude d'opportunité visant à redimensionner, étendre et enrichir l'offre de** vélos en libre service,
- Déployer un réseau de VLS au niveau des importants pôles générateurs (P+R, ZAE et centralités)
- Etendre le service de location de vélo longue durée

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

Pilote : Agglomération **d'Agen**

Partenaires associés : ESAT, Agnelis

Coûts associés

ADEME : Reste à charge pour la collectivité : **environ 225€ par vélo et par an.**

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- **Réalisation de l'étude d'opportunité du redimensionnement de l'offre de** vélos en libre service,
- Nombre de stations VLS supplémentaires créées

Indicateurs d'évaluation :

- Nombre de locations VLS et rotation sur les stations
- Nombre locations de vélos en longue durée

Fiche Action 5	Promouvoir le vélo (achat, accompagnement des initiatives privées autour du vélos, etc.)
Descriptif de l'action	L'Agglomération d'Agen propose des aides à l'achat et il conviendra de maintenir ces aides et de les déployer davantage. Il conviendra également d'intervenir en soutien auprès des acteurs privées menant des actions en faveur du vélo.
Objectifs opérationnels	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir les aides à l'achat de vélo en vigueur et l'étendre aux vélos pliables, • Accompagner les initiatives privées en faveur du vélo.
Localisation	Agglomération d'Agen
Délai de mise en œuvre	Court et moyen terme
Pilote et partenaires associés	<p>Pilote : Agglomération d'Agen</p> <p>Partenaires mobilisable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communes, région, département • Fonds Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) • Les programmes certificats d'économie d'Énergie (CEE) • Les fonds européens FEADER du programme LEADER, • Les appels à manifestations d'intérêt de France Mobilité
Coûts associés	40 000€ pour le maintien des aides à l'achat de vélos en vigueur
Indicateur de suivi et d'évaluation	<p>Indicateurs de suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires des aides <p>Indicateurs d'évaluation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aides à l'achat accordées

Fiche Action 6

Développer des hubs, aires de mobilités (P+R + services)

Descriptif de l'action

Les parc relais présentent de nombreux avantages (délestage du réseau routier du centre ville, gain de temps par éviction des bouchons, économies des frais de parkings, réduction des pollutions visuelles et sonores).

Objectifs opérationnels

- Réaliser un benchmark pour identifier les besoins de services à déployer et le dimensionnement des parkings relais nouvelle génération,
- Expérimenter une nouvelle forme de parkings relais offrant une diversité de services,
- Développer les parkings relais organisés en « mini-hub » aux entrées de ville.

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisable : gestionnaires de voiries, communes, propriétaires et gestionnaires des emprises foncières, des bâtiments, des équipements, exploitants des services de mobilité ou des services à **l'utilisateur** ; éventuellement la Région.

Coûts associés

Retour d'expérience de Luitré-Dompierre : Aménagement d'un hub de mobilités : 570 000€ pour un peu plus de 20 places (60% de subventions), Autopartage de VAE : 20 000€ (75%), Aménagement d'une liaison douce : 150 000€ (75%)

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de parkings relais

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation des parkings relais,
- Utilisation des différents services proposés

Fiche Action 7 Desservir les parkings relais par des services de mobilité

Descriptif de l'action

L'Agglomération d'Agen a d'ores et déjà expérimenté les parkings relais mais cela n'a pas été un réel succès et ils ont fini par être abandonnés. Le succès de ces pôles d'échanges repose en partie sur la qualité de la desserte en transports en commun.

Il est donc essentiel de s'orienter vers le bon mode de transports et de déterminer la bonne fréquence de passage afin que le parking relais soit attractif sans engendrer des coûts trop importants pour l'Agglomération

Objectifs opérationnels

- Mener une étude d'opportunité visant à déterminer l'offre de service de mobilité la plus adaptée à la desserte des parkings relais.

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen
- Partenaires mobilisables : Communes, Entreprises, Exploitants

Coûts associés

Entre 15 000 et 25 000€

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'une enquête d'opportunité,
- Fréquentation de l'offre de services de mobilité desservant spécifiquement les parkings relais

Fiche Action 8

Desservir les ZAE par des navettes

Descriptif de l'action

La desserte des ZAE (TAG et Agropôle principalement) constitue également un enjeu majeur. L'organisation des horaires en 3x8 complexifie la mise en place d'un service de transport en commun mais ceci n'empêche pas leur nécessité, d'autant plus que les entreprises de ces secteurs peinent à recruter, en partie à cause des conditions d'accès à ces zones d'activités.

Il s'agit donc de réussir à identifier les besoins spécifiques de ces salariés afin de développer un système de TAD

Objectifs opérationnels

- Identifier les besoins spécifiques des salariés du TAG et de l'Agropôle et développer un système de TAD

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen
- Partenaires mobilisables: Communes, Entreprises, Exploitants

Coûts associés

Les principaux coûts d'investissement concernent le matériel roulant, de système de gestion, l'aménagement des arrêts, la communication sur les services et les études amonts (20 000 - 30 000€).

L'analyse des différents retours d'expérience montre que les coûts sont très variables selon les caractéristiques du territoire et du service. Coûts de fonctionnement entre 10 et 40 € la course, soit entre 20 000 et 60 000€ par an et par véhicule.

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'une étude visant à mieux connaître les besoins des salariés,
- Mise en place d'un service de TAD pour les principales ZAE

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation des lignes de TAD

Fiche Action 9

Développer l'autopartage

Descriptif de l'action

L'autopartage se définit par la mise en commun d'une flotte de véhicules à moteur au profit d'usagers, pour la durée et la destination de leur choix. Le service est facturé à la durée de réservation et, le plus souvent, à la distance parcourue. L'Agglomération d'Agen ne dispose d'aucun service d'autopartage en libre service.

La ville d'Agen ainsi que l'Agglomération souhaitent développer des expériences d'autopartage urbain, entre particuliers et entre salariés des entreprises publiques et privées.

Objectifs opérationnels

- Développer l'autopartage,
- Communiquer sur la pratique de l'autopartage

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : Communes, intercommunalités, opérateurs d'autopartage

Coûts associés

Dans le cas d'un autopartage en boucle, les dépenses sont estimées à 800€/mois/véhicule, tout comme les recettes.
(source : Réseau France Autopartage)

Indicateur de suivi et d'évaluation

- Indicateurs de suivi :
- Nombre de véhicules en libre service
 - Nombre de locations journalières

Fiche Action 10

Développer le covoiturage

Descriptif de l'action

En complément des plateformes privées déployées à l'échelle nationale (BlaBlaCar, Mobicoop, covoiturage-libre.fr), l'Agglomération d'Agen dispose des applications Ciligo et Covoit'Agen. La ville d'Agen étudie actuellement une solution plus aboutie qui rémunère automatiquement le conducteur et qui offre un service au passager au prix d'un ticket unitaire des transports en commun (avec subventionnement par la collectivité) assorti d'une garantie retour. L'Agglomération d'Agen peut également agir sur les aménagements en faveur du covoiturage.

Objectifs opérationnels

- Développer les infrastructures favorisant le covoiturage : aires de covoiturage, ligne de covoiturage,
- **Développer l'offre de services covoiturage (applications)**

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : Karos, communes, département, entreprises

Coûts associés

Entre 1 500 et 2 000€ pour l'aménagement d'une nouvelle aire de covoiturage
Entre 200 000 et 350 000 € pour une application avec un large éventail de fonctionnalités

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'aires de covoiturage réalisées,**
- **Mise en service d'une ligne de covoiturage,**
- Mise en service des applications de covoiturage entreprises en grand public

Indicateurs d'évaluation :

- Nombre de trajets effectués en covoiturage depuis les applications de mise en relation,
- Fréquentation des aires de covoiturage

Fiche Action 11

Accompagner la mobilité électrique

Descriptif de l'action

La stratégie Nationale Bas Carbone vise une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon 2050, et une baisse de 40% des émissions de GES dès 2030. En France, le secteur des transports est particulièrement émetteur de GES et un levier pour diminuer les émissions est d'utiliser des sources d'énergies moins émettrices.

L'Agglomération d'Agen compte 45 bornes de recharge électrique dans le centre du territoire, en particulier à Agen et Boé. Toutefois, 10 communes ne proposent pas encore ce type de service.

Objectifs opérationnels

- Développer les bornes IRVE,
- Renouveler le parc de bus du réseau Tempo,
- Communiquer autour du bonus écologique

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : Communes, Gestionnaires de voirie, opérateurs

Coûts associés

Entre 1 300 et 5 000€ par borne de recharge

Entre 500 000 et 650 000€ par bus

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de stations de recharge pour véhicules électriques
- Nombre de bus électriques

Indicateurs d'évaluation :

- Part de véhicules électriques,

Descriptif de l'action

Le stationnement est globalement aisé sur l'ensemble de l'Agglomération, y compris en centre ville d'Agen. La zone de stationnement payante est plutôt bien respectée et on y observe une bonne rotation. Cependant, on constate une tarification sur voirie plus **faible qu'en ouvrage, ce qui n'incite pas à l'utilisation des parkings**. On observe également quelques places de stationnement gratuites au milieu du stationnement payant.

Objectifs opérationnels

- Rendre plus homogène le stationnement sur voirie à Agen,
- Rééquilibrer les usages au profit du stationnement en parking et stationnement privé sur Agen,
- **Réduire l'espace accordé au stationnement, au profit des modes alternatifs, en particulier aux abords des écoles,**
- Lutter contre le stationnement illicite,
- **Sensibiliser à l'usager des parkings périphériques gratuits et des parkings relais**

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : Communes, gestionnaires de voirie

Coûts associés

Neutralisation du stationnement en amont des passages piétons : entre 1 000 et 2 500 € HT
 Pose de mobilier urbain **entre 10 et 30 € HT le mètre linéaire**

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de places de stationnement sur voirie
- Nombre de passages piétons ayant été protégés

Indicateurs d'évaluation :

- **Taux d'occupation et taux de rotation du stationnement public en voirie ;**
- Evolution de la fréquentation des parkings en ouvrage,
- Nombre de FPS (Forfait Post Stationnement) établis,
- Evolution des recettes et dépenses en stationnement

Fiche Action 13

Créer une agence de la mobilité

<p>Descriptif de l'action</p>	<p>Partant du constat que l'offre de déplacements est importante mais qu'il n'est pas toujours évident d'y voir clair ni même de savoir vers qui se tourner, la création d'une Agence de la mobilité a été très plébiscitée lors des ateliers et a fait l'unanimité.</p>
<p>Objectifs opérationnels</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une agence de la mobilité
<p>Localisation</p>	<p>Agglomération d'Agen</p>
<p>Délai de mise en œuvre</p>	<p>Court et moyen terme</p>
<p>Pilote et partenaires associés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pilote : Agglomération d'Agen • Partenaires mobilisables : Communes, exploitants, région
<p>Coûts associés</p>	<p>Les coûts d'une agence de la mobilité reposent sur la stratégie de communication, l'animation et les coûts salariaux d'un conseiller de la mobilité notamment. Il doit notamment d'outils fiables et actualisés.</p>
<p>Indicateur de suivi et d'évaluation</p>	<p>Indicateurs de suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une agence de la mobilité <p>Indicateurs d'évaluation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolution des parts modales, • Nombre de visites en agence, • Nombre de visites sur le site ou l'application (sil y en a une)

Fiche Action 14

Manager la mobilité

Descriptif de l'action

Le management de la mobilité renvoie à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (comment, pourquoi, où et quand les personnes se déplacent), **afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique ou des nuisances sonores.**

Objectifs opérationnels

- Mise en ligne d'un autodiagnostic mobilité,
- Mise en place d'un club de la mobilité,
- Création d'un compte mobilité,
- Création d'une synergie entre les AOM,
- Mise en place d'un régime de subventions afin de soutenir les initiatives en lien avec la mobilité

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : AOM, opérateurs privés.

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Mise en ligne d'un autodiagnostic mobilité,
- Création d'un club de la mobilité,
- Subventions mises en place pour les initiatives privées

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation de l'autodiagnostic mobilité,
- Nombre d'actions ou d'accompagnements réalisés par le club de mobilité,
- Nombre d'inscrits sur la plateforme de compte mobilité,
- Nombre de coopération créées entre AOM,
- Nombre de subventions délivrées pour les opérateurs privés

Fiche Action 15

Développer un observatoire de la mobilité

Descriptif de l'action

L'Agglomération d'Agen dispose d'un faible nombre de compteurs de trafics routiers, ce qui ne permet pas de disposer d'une information complète sur l'ensemble de son territoire.

Elle dispose également de quelques compteurs vélos mais dont les données ne sont pas accessibles. Ceci constitue un frein important à la connaissance de la pratique du vélo et notamment sur la retombée des projets en faveur de la pratique des modes actifs tels que la mise en place de la piste cyclable qui longe le parc Wallygator.

Objectifs opérationnels

- Mener une politique de comptages (automatiques et directionnels) incluant également des comptages vélos.

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : AOM, gestionnaires de voirie, opérateurs privés.

Coûts associés

Comptage directionnel : **400 € HT**
Comptage automatique par tube : **250 € HT**

Indicateur de suivi et d'évaluation

- Indicateurs de suivi :
- Nombre de compteurs mises en place

Fiche Action 16

Encourager les PDME/PDMA

Descriptif de l'action

Depuis le 1^{er} janvier 2020, dans le cadre de la LOM, les entreprises **d'au moins 50 salariés doivent** insérer un volet « mobilités » dans les **négociations annuelles obligatoires. A défaut, l'élaboration d'un plan de mobilité s'impose.** Au-delà des obligations légales, toute entreprise a intérêt à promouvoir une meilleure organisation des déplacements engendrés par son activité et le déploiement d'un plan de mobilité employeur peut s'inscrire dans une démarche volontaire.

L'Agglomération d'Agen a un rôle à jouer et peut choisir d'inciter à la réalisation des plans de mobilité employeurs / plan de mobilité des administrations.

Objectifs opérationnels

- Prospecter et relancer les entreprises et administrations,
- Imposer aux entreprises un sondage exhaustif des salariés pour le dimensionnement des solutions de transport,
- **Accompagner la mise en œuvre des PDMe,**
- Mettre en place des outils de suivi des PDMe

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : entreprises, gestionnaires de zones **d'activités**

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de PDMe/PDMA réalisés,
- **Nombre d'entreprises participant au Challenge mobilité**

Indicateurs d'évaluation :

- Part modale voiture et voiture autosoliste, autres modes (enquêtes flash sur les sites concernées)
- Tableaux de bord de suivi du dispositif porté par les entreprises

Fiche Action 17

Encourager la démobilité (télétravail, tiers-lieux)

Descriptif de l'action

Les déplacements liés au travail pèsent fortement sur les pratiques de mobilité **quotidiennes. Même s'ils** ne représentent pas la majorité des déplacements observés sur un territoire, ils représentent en général les déplacements les plus longs, se font davantage en voiture, le plus souvent seul dans son véhicule et aux **heures de forte utilisation du réseau routier. Ce faisant, ils sont au cœur de la** vie quotidienne des personnes en activité, tout en constituant des cibles prioritaires des politiques de mobilité. Parallèlement au développement des **modes de déplacements plus vertueux, il est possible d'inciter à la réduction des** déplacements, en pratiquant le télétravail ou en ayant recours à des tiers lieux, permettant de raccourcir les trajets domicile-travail.

Objectifs opérationnels

- Créer des lieux dédiés au télétravail,
- Soutenir les initiatives privées ou associatives

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : région, départements, commune, opérateurs privés

Coûts associés

Variables en fonction du lieu choisi et des caractéristiques de la commune (raccordement au réseau à haut débit, lieu à réhabiliter, etc.)

A étudier en fonction des opportunités

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de lieux dédiés au télétravail créés,
- **Nombre d'appels à projets réalisés,**
- **Nombre d'initiatives privées ou associatives soutenues**

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation des espaces de coworking, tiers-lieux,
- Progression du télétravail

Fiche Action 18 Développer des services de mobilité pour les publics fragiles

Descriptif de l'action

L'Agglomération d'Agen dispose d'un certain nombre de services de mobilité solidaires. Cependant, ces initiatives gagneraient à être mieux connues et davantage soutenues. En effet, lors de nos entretiens, nous avons pu constater qu'un nombre important de personnes pourtant dans le besoin, ne disposent pas des informations nécessaires pour l'accès à ces offres de mobilité.

De plus, l'Agglomération d'Agen est un territoire à dominante rurale, où il n'est pas possible de mettre en place un maillage fin et complet en transports en commun. Il est donc important de développer ce type de services, afin de garantir à chacun le droit à la mobilité.

Objectifs opérationnels

- Développer le transport d'utilité social,
- Réaliser des appels à projets pour des services itinérants (culture, soin, alimentation, sport)

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Court et moyen terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : associations, opérateurs privés, communes, le programme LEADER, le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC), missions de services publics, etc.

Coûts associés

A titre indicatif, le département du Val d'Oise a mis en place un bus des services itinérants dont le coût total d'investissement s'élevait à 98 000 € HT dont 48 000 € du Conseil Départemental.

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'appels à projets réalisés,
- Nombre de services d'utilité social déployés ou soutenus par l'Agglomération

Indicateurs d'évaluation :

- Nombre d'utilisateurs de ces services

Fiche Action 19

Partager la voirie des axes pénétrants et des franchissements fluviaux

Descriptif de l'action

Sur les principaux axes permettant le franchissement de la Garonne et la pénétration dans la ville d'Agen, une large place est accordée aux voitures, aux détriments des autres modes. Il est donc important de redistribuer l'espace aux profits des modes actifs, en particulier sur le pont de Pierre et le Pont de Beauregard. De nombreux projets de voirie sont également en cours, notamment le pont et le barreau de Camélat, l'échangeur autoroutiers ou encore la ligne LGV Sud-Ouest. Il est important d'accorder une place suffisante aux modes actifs sur les voies existantes, reliant ces grands projets structurants.

La construction du pont et du barreau de Camélat, permettant d'alléger le trafic sur le pont de Pierre et le pont de Beauregard, est une occasion importante de requestionner la place des modes actifs sur ces infrastructures.

Objectifs opérationnels

- Réaliser une étude de faisabilité pour reconsidérer la place des modes doux sur le pont de Beauregard et le pont Picketty,
- **Sécuriser les cyclistes sur le pont de Pierre ainsi qu'en amont et aval,**
- Soigner les connexions entre les futurs aménagements routiers et la voirie existante

Localisation

Agglomération d'Agen

Délai de mise en œuvre

Long terme

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**
- Partenaires mobilisables : Département, communes, gestionnaires de voirie

Indicateur de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi :

- Etude menée sur le pont de Beauregard
- Sécurisation du pont de Pierre,
- Sécurisation de la traversée du rond-point de Pierre

Indicateurs d'évaluation :

- Evolution de la part modale vélo,
- Evolution du nombre de cyclistes sur le pont de Beauregard et pont de Pierre (déterminés à l'aide de comptages avant et après)

ORIENTATION C : OPTIMISER LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Fiche Action 20	Relancer le ferroviaire et le fluvial
Descriptif de l'action	L'attente autour de solutions durables et alternatives à la route en matière de déplacements et transport de marchandises est forte. Le ferroviaire et le fluvial sont non seulement complémentaires mais disposent aussi d'infrastructures peu saturées en comparaison avec la route.
Objectifs opérationnels	<ul style="list-style-type: none">● Relancer le fret ferroviaire,● Relancer le transport ferroviaire de voyageurs● Relancer le fret fluvial
Localisation	Agglomération d'Agen
Délai de mise en œuvre	Long terme
Coûts associés	Les collectivités territoriales sont en mesure d'attribuer une aide financière, n'excédant pas 50% des coûts d'investissements, dans la limite de 2 millions d'euros pour création d'une ITE et 1,5 millions d'euros pour la réactivation d'un ITE existante..
Pilote et partenaires associés	<ul style="list-style-type: none">● Pilote : Agglomération d'Agen● Partenaires mobilisables : Compas 47

Fiche Action 21	Logistique urbaine
Descriptif de l'action	Face aux enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la nécessité d'améliorer la qualité de l'air en ville (jusqu'à 50% des émissions de GES et de polluants sont issues de transport de marchandises en ville) , l'ensemble des acteurs qu'ils soient publics ou privés s'accorde sur l'importance de repenser l'organisation de l'acheminement de marchandises au cœur des villes..
Objectifs opérationnels	<ul style="list-style-type: none"> ● Organiser la logistique urbaine
Localisation	Agglomération d'Agen
Délai de mise en œuvre	Long terme
Pilote et partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> ● Pilote : Agglomération d'Agen ● Partenaires mobilisables : La Poste

Plan d'actions

Préparé pour le compte de :
Agglomération **d'Agen**

3 mai. 23

Gestion du document

Titre de l'étude :	Plan d'Action Mobilité Agglomération d'Agen
N° de projet :	C1096
Titre du document :	Plan d'actions
Maitre d'ouvrage :	Agglomération d'Agen
Auteur principal :	Mélanie Denis
Autre(s) rédacteur(s) :	

Distribution

Version	Revu par	Date de parution	Distribution	Modifications apportées
V1.0		3 mai. 23	Agglomération d'Agen	



SOMMAIRE

AMBITIONS, AXES ET ACTIONS 5

AMBITIONS, AXES ET ACTIONS

ORIENTATION A : FAVORISER LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Axe A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

- | | |
|---|---|
| 1 | Sécuriser des itinéraires piétons (scolaires, déficients visuels, etc.) |
| 2 | Assurer la continuité des itinéraires cyclables |
| 3 | Déployer du stationnement vélo (libre, sécurisé, privé) |
| 4 | Déployer un réseau de stations VLS (P+R, ZAE, centralités) |
| 5 | Promouvoir le vélo (LLD, subventions achat) |

Axe A2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

- | | |
|---|--|
| 6 | Développer des hubs/aires de mobilité (P+R + services) |
|---|--|

Axe A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usagers alternatifs

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 7 | Desservir les P+R par les TC |
| 8 | Desservir les ZAE par des navettes |
| 9 | Développer l'autopartage |
| 10 | Développer le covoiturage |
| 11 | Accompagner la mobilité électrique |
| 12 | Agir sur le stationnement automobile |

ORIENTATION B : MANAGER LA MOBILITE ET LA RENDRE PLUS INCLUSIVE

AXE B1 : Manager la mobilité

- | | |
|----|--|
| 13 | Créer une agence de la mobilité |
| 14 | Manager la mobilité |
| 15 | Développer un observatoire de la mobilité |
| 16 | Encourager les PDME/PDMA (+échanges CA-pôle ZAE) |
| 17 | Encourager la démobilité |

AXE B2 : Répondre aux besoins de mobilité

- | | |
|----|---|
| 18 | Services mobilités pour publics fragiles (TUS, TAD, services itinérants, soutien aux initiatives) |
|----|---|

ORIENTATION C : OPTIMISER LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

AXE C1 : Améliorer le réseau routier (accès d'agglomération, franchissements & connexions avec les projets)

- | | |
|----|---|
| 19 | Partager la voirie des axes pénétrants et des franchissements fluviaux (piste cyclable, TCSP) |
|----|---|

AXE C2 : Développer les transports de marchandises alternatifs (ferroviaire ou fluvial)

- | | |
|----|--|
| 20 | Relancer le ferroviaire (fret puis voyageurs, gare de Pont du Casse) et le fluvial |
|----|--|

AXE C3 : Développer la logistique urbaine bas carbone

- | | |
|----|--|
| 21 | Logistique urbaine (hub marchandises, dernier km, cyclologistique) |
|----|--|

FAVORISER LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIUELLE

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

A2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usagers alternatifs

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

Action 1 Sécuriser des itinéraires piétons

Constats et enjeux

Le traitement de la marche et des piétons est inégalitaire sur le territoire de l'Agglomération d'Agen :

- En centre ville d'Agen, des aménagements piétons de qualité et de nombreuses opportunités visant à améliorer le confort de marche :
 - Une zone 30 sur l'ensemble de la ville, à l'exception de quelques voies dites structurantes,
 - Agen Cœur Battant a récemment permis de piétonner davantage le centre ville,
 - Des discussions sont actuellement en cours pour la piétonnisation des quais de Dunkerque, du canal et de Calabet.

Dans les communes périphériques, les aménagements piétons sont hétérogènes. Plusieurs villages sont traversés par des départementales au caractère routier sans aménagements suffisants pour sécuriser les déplacements (ex D656 au Pont-du-Casse, D931 à Estillac). Par ailleurs, les itinéraires desservant les gares ou principaux pôles d'emplois tels que l'Agropôle d'Estillac ou le TAG ne sont pas toujours équipés de cheminements piétons qualitatifs.

Aucun plan piéton n'a encore été réalisé à l'échelle de l'Agglomération.



Absence d'aménagements piétons sur le RD931 à Estillac, à proximité de l'Agropôle



Trottoirs qualitatifs sur le Boulevard Carnot

Objectifs opérationnels

- Etudier et mettre en place un plan piéton à l'échelle de l'Agglomération d'Agen
- Jalonner les itinéraires piétons vers les gares, établissements scolaires et principaux pôles d'emplois (TAG, Agropôle)
- Poursuivre la mise en accessibilité de la ville d'Agen

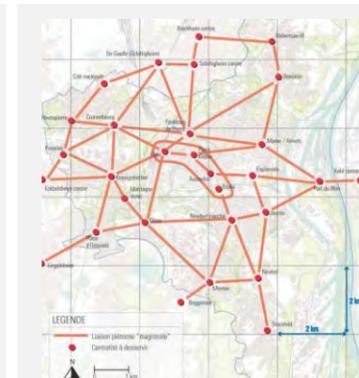
Descriptif de l'action

Etudier et mettre en place un plan piéton à l'échelle de l'Agglomération d'Agen

Le plan piéton sera étudié à l'échelle de l'Agglomération d'Agen. Seront priorités les itinéraires desservant les gares, les établissements scolaires ainsi que les principaux pôles d'emplois.



Plan piéton Brest Métropole



Réseau magistral piéton Strasbourg Métropole



Dépliant Genève une ville marchable

L'objectif du plan piéton est double :

- Établir une programmation pour le réaménagement d'itinéraires
- Sensibiliser et promouvoir une culture piétonne dans les projets d'aménagement

Cette étude permettra à la fois :

- De conforter des priorités d'actions selon les typologies urbaines
- De définir des principes d'aménagements pour les actions récurrentes : avancée de trottoir et dégagement des masques de visibilité au droit des passages piétons, traitement des parvis des établissements scolaires ;
- D'identifier des actions phares pour promouvoir la pratique de la marche : rue aux écoles, journées sans voitures, ...
- De définir des méthodologies de travail, pour une prise en compte renforcée du piéton dans les projets d'aménagement,
- De réfléchir à développer des mobiliers innovants sur les lieux emblématiques de manière temporaire ou événementiel (jalonnement interactif et augmenté).



Urbanisme tactique : du provisoire au permanent

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

Jalonner les itinéraires piétons vers les gares, établissements scolaires et principaux pôles d'emplois

Un jalonnement piéton pourra être mise en œuvre. Cela participe à améliorer la lisibilité vers ces lieux et à inciter les usagers par l'indication des temps de parcours. Un jalonnement efficace est un jalonnement visible, lisible, compréhensif par tous, continu et cohérent.



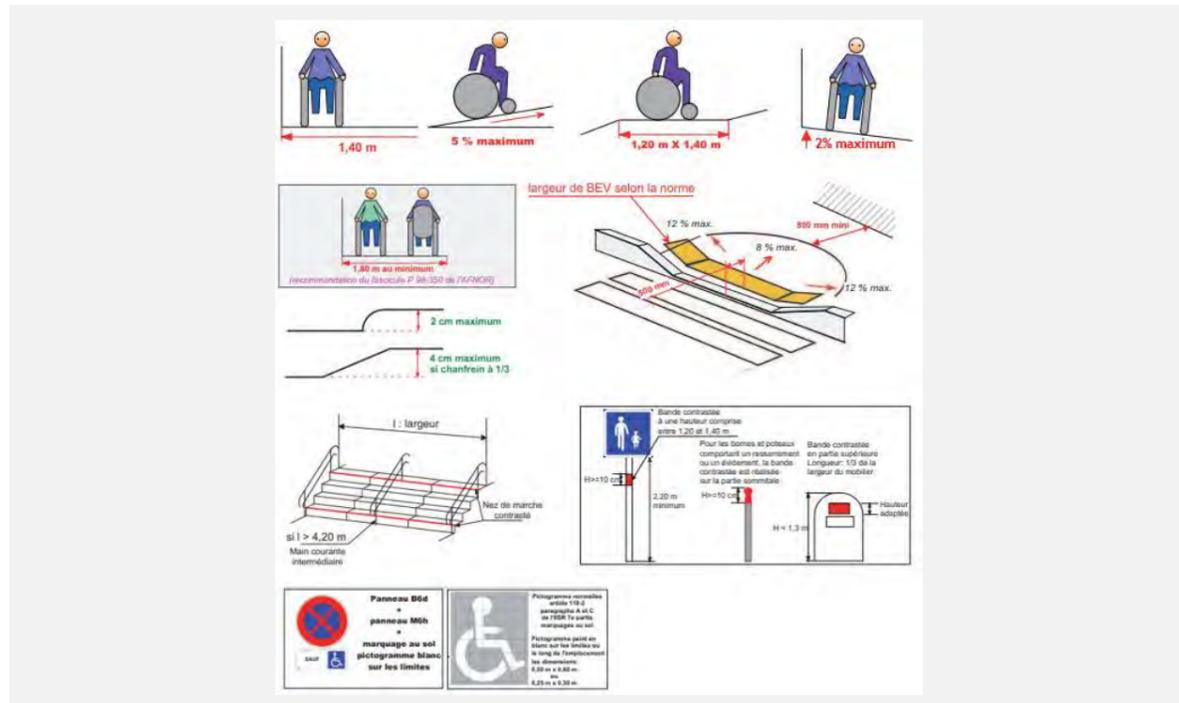
Totem piéton à Lyon



Jalonnement directionnel à Plaine Commune

Poursuivre la mise en accessibilité de la ville d'Agen

Un soin sera porté à la conformité PMR des aménagements réalisés (obligation légale depuis 2005), spécifiquement autour des établissements recevant du public. Pour encadrer cela, un PAVE ou une programmation simplifiée pourra être mis en place dans les communes périphériques. La mise en œuvre du PAVE Agenais sera poursuivie.



Une voirie accessible, 2012, Ministères de l'égalité des territoires et du logement & de l'écologie, développement durable et de l'énergie

Bien que les plans piétons se développent majoritairement dans les grandes agglomérations, de petites collectivités montrent qu'une réflexion sur une stratégie piétonne est à la portée de toutes les tailles de ville. A Pontarlier, commune de 25 000 habitants située dans le Doubs, c'est la mise en place d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) qui a donné l'impulsion à une politique en faveur des modes doux via un programme nommé « Ponta'doux ». Ceci permet un réel temps de questionnement sur la grande oubliée des politiques de mobilité.

Etat des lieux des cheminements doux

Le piéton : les actions de la Ville

- La mise en accessibilité des espaces publics à travers le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics : réfection du centre-ville et quartier St-Pierre. Largeur des cheminements, aménagement des passages piétons, mise aux normes du mobilier urbain...
- Présence d'éclairage public pour sécuriser les cheminements et les traversées piétons
- Continuité des cheminements piétons (acquisitions d'emplacements réservés)
- Intégration de trames vertes support de cheminements doux dans les opérations d'aménagements urbains (Zac des Epinettes et Ilot St Pierre)
- Améliorations partielles des cheminements existants peu aménagés ou dégradés

Source : Politique globale en faveur des modes doux 2020-2025, Ville de Pontarlier

A Aix-les-Bains (30 000 habitants, Savoie), un diagnostic de continuités piétonnes est actuellement en cours de finalisation. Il servira ensuite de base à un plan piéton communal qui sera composé d'un volet aménagements (schéma directeur) et d'un volet d'accompagnement comprenant des actions de concertation, de sensibilisation et de communication. Ce diagnostic de continuité piétonne permettra de déterminer les axes structurants de la ville, dans la perspective d'établir un réseau magistral piéton.

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen
- Partenaires : communes

Actions associées

Actions n°2.

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût associé (HT, 10 ans)
Etudier et mettre en place un plan piéton à l'échelle de l'Agglomération d'Agen	20 000€
Jalonner les itinéraires piétons	13 500€

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

- **Indicateurs spécifiques de l'action :**
 - Mise en place du plan piéton à l'échelle de l'Agglomération d'Agen
 - Nombre d'itinéraires piétons jalonnés vers les pôles d'intermodalité
 - Mise en place du PAVE
- **Indicateurs d'évaluation**
 - Part modale piétons et distances parcourues
 - Retour de satisfaction sur les mobiliers mis en œuvre
- **Calendrier de mise en œuvre**
 - Court et moyen terme

Impact sur l'attractivité des pôles économiques du territoire

La mise en place d'un plan piétons pourrait permettre d'augmenter l'accessibilité à pied des pôles économiques, boostant ainsi leur attractivité. ; tant du point de vue des clients que des potentiels salariés.

Impact sur le pouvoir d'achat

Les 10% des ménages les plus modestes consacrent 21% de leurs revenus disponibles aux transports ce qui représente un part très importante (source : INSEE 2017). **Dans le contexte actuel d'inflation des prix des carburants, se tourner vers les modes actifs est un bon moyen d'augmenter son pouvoir d'achat.** Ainsi, l'accompagnement à la pratique de la marche permettrait un gain de pouvoir d'achat important pour les résidents de l'Agglomération d'Agen

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs



Action très souvent évoquée lors des ateliers et des entretiens

Action 2 Assurer la continuité des itinéraires cyclables

Constats et enjeux

Le territoire de l'Agglomération d'Agen est inégalement maillé par le réseau cyclable :

- Des aménagements cyclables discontinus **concentrés en cœur d'Agglomération** mais quasi absents en dehors,
- Des aménagements hétérogènes et peu entretenus,
- Un manque de sécurité pour les modes non motorisés, notamment sur les franchissements de la Garonne (pont de Beauregard, pont Canal et extrémité du pont de Pierre), pénétrantes **d'Agen et pont reliant Layrac à Boé**

L'usage du vélo comme moyen de transport régulier est peu installé dans l'Agglomération et son usage reste majoritairement tourné vers la pratique du loisir. En cause notamment :

- **Le peu de continuité des aménagements cyclables et notamment d'itinéraires structurants** desservant les grands pôles économiques (TAG, Agropôle),
- Les reliefs importants (plateaux et collines) qui façonnent le territoire, en périphérie de la ville centre et dans les communes rurales notamment
- Les difficultés de franchissement de la Garonne et des voies ferrées.

Sur le mandat 2020-2026, l'Agglomération prévoit d'allouer **3,4 millions d'euros** à la réalisation de son schéma directeur vélo. Ce schéma a notamment pour objectif de « **faire du vélo un atout majeur de son territoire** »

Objectifs opérationnels.

- Aménager les itinéraires cyclables identifiés au schéma directeur vélo
- **Donner un cadre rigoureux à l'aménagement : s'approprier la charte des aménagements cyclables et programmer soigneusement l'aménagement des itinéraires cyclables identifiés**

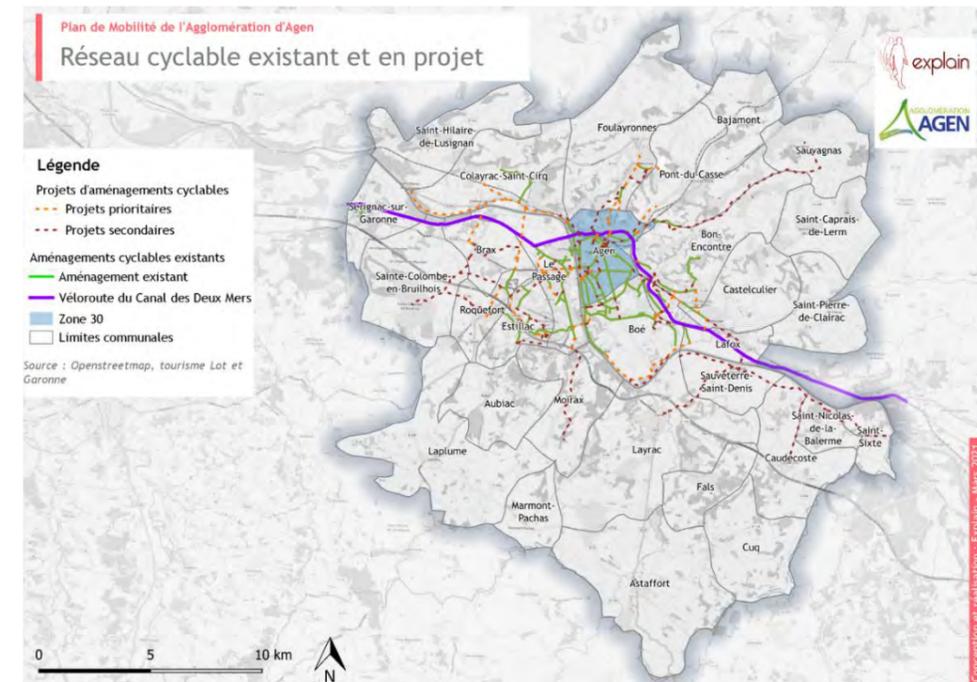
Descriptif de l'action

Aménager les itinéraires cyclables identifiés au schéma directeur vélo

La prise de conscience écologique **et la crise sanitaire ont participé à l'essor de la pratique du vélo**. Ainsi, pour concurrencer la voiture et répondre à cette demande grandissante, convertir les indécis et attirer de nouveaux cyclistes, **des itinéraires vélos performants doivent être aménagés**.

L'essor du vélo à assistance électrique a par ailleurs permis d'allonger les distances envisageables à vélo, de parcourir des itinéraires avec dénivelé et de rendre accessible le vélo aux non sportifs.

Ainsi, pour accompagner l'usage et inciter à la pratique, **il s'agira d'aménager des axes cyclables structurants dans l'objectif de « faire réseau » et faciliter l'intermodalité**



Une fois ces axes qualitatifs aménagés, il est importants de les porter à la connaissance de chacun, en éditant un plan des itinéraires cyclables et en les mettant à la disposition des habitants et des touristes (office du tourisme, mairie, grandes entreprises, etc.)

Donner un cadre rigoureux à l'aménagement : s'approprier la charte des aménagements cyclables et programmer soigneusement l'aménagement des itinéraires cyclables identifiés

La qualité des aménagements cyclables et la sensation de confort et de sécurité pour le cycliste sont primordiales pour pérenniser **l'usage et attirer de nouveaux usagers**. Les aménagements cyclables sur ces itinéraires seront particulièrement soignés et sécurisés (les aménagements existants non qualitatifs ou sécurisés seront repris) :

- Pistes cyclables (au moins 2m par sens) ou voies vertes (3m minimum),
- Séparation de la chaussée en cohérence avec les vitesses pratiquées par les voitures,
- Traitement qualitatif et sécurisé des intersections (Sas vélos, feux vélo spécifiques avec vert vélo anticipé, pictogrammes aux sols - aménagements à la hollandaise ou à la danoise),
- **Jalonnement lisible tout au long de l'itinéraire (panneaux verticaux et/ou marquages au sol)**.

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS



Les bandes cyclables

- Unidirectionnelles :**
Ces voies strictement réservées aux cyclistes sont matérialisées par un marquage en pointillés sur la chaussée dans le sens / ou à contresens de la circulation automobile → il n'y a pas de séparation physique avec la voie VP.
- Bidirectionnelles :**
Ce type d'aménagement est à proscrire quand la bande cyclable n'est pas implantée à gauche de la circulation dans une voie à sens unique. Dans tous les autres cas, le cycliste, entre la chaussée et la voie cyclable longeant le trottoir, risque des chocs frontaux avec les véhicules.
- Contre sens cyclable :**
« Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés ». Ils ont de grands intérêts pour la continuité des itinéraires.

On constate que si la bande cyclable a une largeur ≥ 2m, elle risque d'être confondue avec une aire de stationnement ou utilisée dans les deux sens ce qui est particulièrement dangereux.

Les pistes cyclables

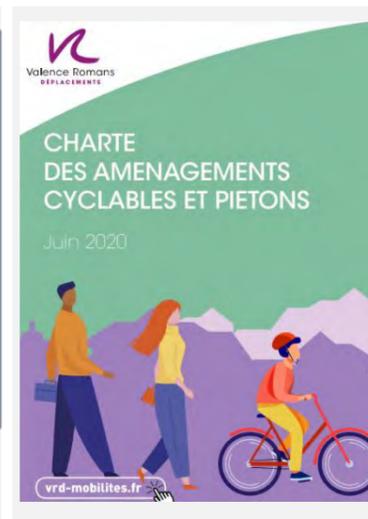
- Unidirectionnelles :**
Elles sont généralement aménagées sur trottoir ou en site propre. La piste aménagée sur trottoir peut être positionnée côté chaussée si le trottoir est bordé de commerces ou si le nombre d'entrées cochères est élevé (sous réserve d'atténuer les dépressions au droit des accès). Le positionnement d'une piste cyclable sur trottoir côté immeubles est intéressant dans le cas d'un stationnement longitudinal côté chaussée et si les accès riverains sur le trottoir sont limités et offrent une bonne visibilité réciproque.
- Bidirectionnelles :**
Elles sont généralement en site propre ; ce type d'aménagement convient bien aux itinéraires de liaison inter-quartiers.
→ Séparation physique avec la voie VP, logique fonctionnelle.

La perception d'une sécurité offerte augmente la prise de risque en diminuant à la fois la vigilance de l'automobiliste et celle du cyclistes. Tous deux ne s'attendent plus au conflit!

Source : Extrait du PLUI



Exemple de jalonnement vertical (source : velo-territoires.org)



Charte des aménagements cyclables et piétons Valence Romans (source : Valence Romans Déplacements)



Infographie aménagement carrefour à la hollandaise (source : le Parisien)

Actions associées

Actions n°3, 4, 5 et 6

Estimation financière

Objectif opérationnel

Coût associé (HT, 10 ans)

Aménager les itinéraires identifiés au schéma directeur cyclable :

3,4 millions

Indicateur de suivi et d'évaluation, calendrier

- Indicateurs spécifiques de l'action :
 - Nombres d'axe structurant identifiés au schéma directeur cyclable réalisés
 - Réalisation de la charte des aménagements cyclables
 - Nombre de voies à priorité cyclable réalisées (vélorues ou CACVB)
- Calendrier :
 - Court et moyen terme

Impact sur l'attractivité des pôles économiques du territoire

Le vélo a des retombées économiques importantes, notamment sur le tourisme. Les retombées du tourisme à vélo ont augmenté de 46% en 10 ans

Source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France - Ademe, avril 2020

Impact sur le pouvoir d'achat

Le vélo c'est économique !

Le coût kilométrique d'un vélo est estimé à 0,13€/km, en tenant compte du coût d'achat et d'entretien du vélo (source : ADEME). En comparaison, celui d'un véhicule est estimé entre 0,26 et 0,66€/km. Le vélo est donc a minima 50% moins cher que la voiture !

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen
- Partenaires associés : Communes, département, région



Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

Action 3 Déployer du stationnement vélo (libre, sécurisé, privé)

Constats et enjeux

Le territoire de l'**Agglomération d'Agen** compte environ 557 places de parkings à vélo. On retrouve plusieurs types de stationnement :

- Des arceaux vélos,
- Des abris vélos couverts.

Il existe un unique stationnement sécurisé en gare d'Agen, dont la capacité devrait être prochainement augmentée. L'Agglomération compte également un nombre important de pinceroles qui ne sont pas adaptés et peu confortables pour les cyclistes.



Exemple de stationnement vélos abrités



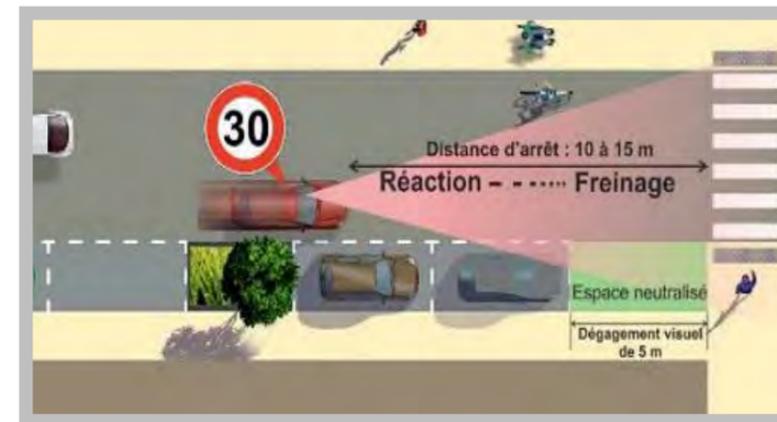
Exemple d'arceaux vélos

Objectifs opérationnels

- Compléter le maillage du stationnement vélo libre d'accès pour les pôles générateurs de déplacements (P+R, ZAE, et centralités,...) accessibles au travers d'itinéraires cyclables,
- Développer une offre de stationnement vélo sécurisé

Descriptif de l'action

- Maillage des arceaux vélos à poursuivre (autour des pôles générateurs et amont des passages piétons : profiter de l'obligation légale de supprimer le stationnement voiture 5m en amont des passages piétons)



La neutralisation du stationnement en amont des passages piétons offre une multitude de possibilités de réattribuer l'espace public (arbres, potagers, bandes d'arceaux, vélo box, bancs, banquettes, espaces de jeux etc.). Toutefois, certaines propositions se heurtent à la faisabilité technique, et notamment celles créant des masques à la visibilité. C'est le cas des vélo box et le Cerema devrait se prononcer prochainement sur la possibilité technique d'implanter des vélo box en amont des passages piétons



Source : Neutralisation des places de stationnement à l'amont des passages piétons - Cerema

- Remplacer les pinceroles par des arceaux vélos,
- En zones périurbaines, les arceaux seront concentrés au niveau des pôles générateurs de déplacements (commerces, administrations, établissements scolaires, culturels, sportifs)
- Déploiement d'une offre de stationnements abrité et sécurisé (box vélos sur voirie, notamment dans le centre contraint) ou de box vélo mutualisé



Box à vélo de la ville de Courbevoie



Prototype la ruche à Vélo près de la gare d'Angers

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Angers,
- Partenaires : Gestionnaires de voiries (communes, département), copropriétés, subventions Alvéole

Actions associées

Actions n°2,4,5 et 6

Estimation financière

Nature de l'infrastructure	Coût associé
Stationnement vélo non sécurisé type arceau	75 € / place
Stationnement vélo abrité, non sécurisé	125 € /place
Stationnement vélo sécurisé type box vélo non automatisé	1000 € / place

Indicateur de suivi et 'évolution, calendrier

- Indicateurs spécifiques de l'action :
 - Nombre d'aires de stationnement vélo libre accès aménagées
 - Nombres de box vélo résidentiels aménagés
- Indicateurs d'évaluation
 - Usage du stationnement
 - Part modale vélo
- Calendrier de mise en œuvre
 - Court et moyen terme

Impact sur l'attractivité économique des territoires

La facilité à stationner son vélo, de manière sécuritaire, aux abords d'un commerce ou de tout autre lieu d'intérêt contribue à son attractivité. En effet, un cycliste pourrait choisir de ne pas se rendre dans un lieu s'il sait par avance qu'il peinera à stationner son vélo.

La demande de stationnement est forte et en provenance de tous les profils de cyclistes, d'autant plus depuis le développement des vélos et trottinettes en free floating ainsi que des services de livraison de repas. Il est donc important de développer une offre suffisante pour éviter que le mobilier urbain soit pris d'assaut (bancs, barrières, arbres, poteaux, etc.). Une telle anarchie dans le stationnement serait nuisible, surtout dans le centre ville d'Angers.



Exemple de mobilier urbain encombré par le stationnement vélo, à proximité des commerces du centre ville

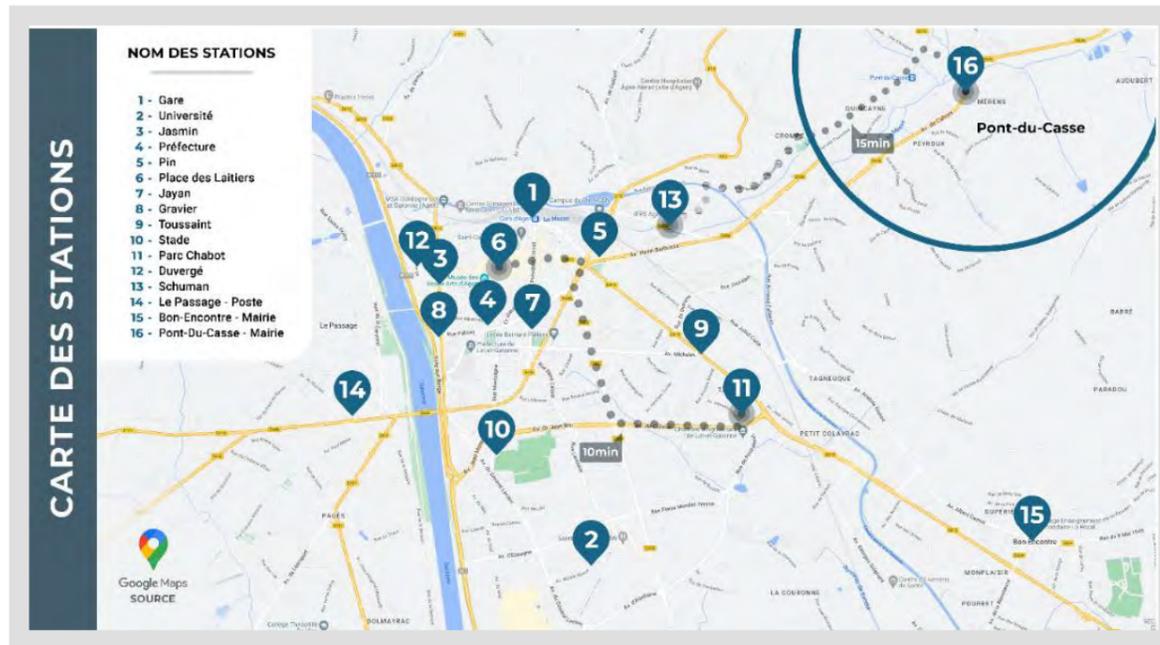
Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A1 : Construire un territoire plus favorable aux modes actifs

Action 4 Etoffer l'offre de services vélos (VLS et LLD)

Constats et enjeux

Tempo Vélo libre-service propose de se déplacer sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, 24h/24 et 7j/7 à l'aide d'un réseau de vélos en libre service. 16 stations sont actuellement en place et 80 vélos à assistance électrique sur les communes d'Agen, Bon Encontre, Le Passage d'Agen et Pont-du-Casse



11 stations sont déployées sur la commune d'Agen, à proximité de parkings et d'équipements structurants. Elles maillent le territoire de la ville-centre pour accompagner les usagers dans les derniers kilomètres de leurs déplacements. Le service s'étend également au-delà de la commune d'Agen avec 3 stations implantées à Bon-Encontre, Le Passage d'Agen et Pont-du-Casse.

La station Gravier sera ouverte après les travaux prévus au parking du Gravier.

Objectifs opérationnels

- Mener une étude d'opportunité visant à redimensionner, étendre et enrichir l'offre de vélos en libre service
- Déployer un réseau de VLS au niveau des importants pôles générateurs (P+R, ZAE et centralités)
- Etendre le service de location de vélo longue durée

Descriptif de l'action

Déployer un réseau de VLS au niveau des importants pôles générateurs (P+R, ZAE et centralités)

Il pourrait être envisagé de doubler l'offre actuel, en appliquant les ratios de l'Ademe à Agen et sa première couronne (60k habitants).

Etendre le service de location vélo en longue durée

Tempo propose actuellement un service de location de vélos électriques moyenne et longue durée : une journée, une semaine, un mois ou six mois.



Source : tempobus.fr/tempo-velo

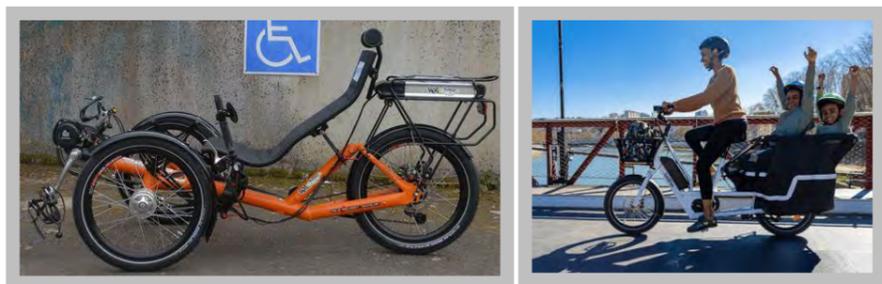
En déployant un service de Vélo en Location Longue Durée (VLD), une collectivité permet à ses citoyens de tester l'usage du vélo et d'utiliser un vélo sans en assumer la propriété. Un service de location VLD permet aussi :

- A des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité et de pouvoir se déplacer de façon autonome,
- A des personnes motorisées d'utiliser le vélo plutôt que la voiture, et d'envisager, notamment pour les ménages bi-motorisés, de se séparer de leur « 2^{ème} véhicule »

Des entretiens réalisés par le Cerema auprès de collectivités situées en 1^{ère} ou 2^{ème} couronne d'agglomération révèlent que généralement un ratio d'environ 10 vélos pour 10 000 habitants s'avère convenable. Il devient rapidement insuffisant et il est nécessaire de passer progressivement à 20 vélos pour 10 000 habitants. Le parc moyen constaté est de 30 vélos/10 000 habitants d'après une étude de l'Ademe (2019) (source : La boîte à outils mobilité en zones peu denses-Cerema). Cela conduirait donc à tripler l'offre actuelle de vélos en location longue durée.

Le Cerema préconise de disposer d'une flotte mixte de vélos classiques et de VAE, voire vélos cargos. Il est important également de considérer la mise en place d'une offre de vélos adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite.

Actuellement, seuls les vélos classiques peuvent bénéficier d'une aide à l'achat. L'Agglomération souhaite étendre cette aide aux vélos pliables, favorisant ainsi l'intermodalité et la réalisation du dernier kilomètre à vélo.



Source : Exemples de vélo adapté aux PMR (image de gauche) et d'un vélo électrique cargo (image de droite)

Exemple du service du Gal Sud Mayenne



Le GAL Sud Mayenne regroupe 3 intercommunalités situées en territoire peu dense (50 habitants / km²). En 2017, il déploie un service de VLD sur une seule communauté de communes. Au démarrage, le service compte 30 VAE disposant d'une autonomie de 80 km et équipés d'un antivol et d'un panier.

À l'automne 2020, la flotte atteint 120 VAE répartis sur les 3 intercommunalités. Le coût total de l'investissement en matériel roulant s'élève à 168 k€ sur 3 ans, soit environ 1400 € par VAE. L'investissement a été financé à hauteur de 66% par des subventions TEPCV sur la période 2017-2019. Une aide de la Région Pays de la Loire a permis l'achat de VAE supplémentaires en 2020 et 2021. Le GAL Sud Mayenne parvient globalement à équilibrer les coûts d'exploitation de son service de VLD. Pour 2020, en contrepartie des 34 000 € de recettes du

service, GAL Sud Mayenne a dépensé 8 k€ pour l'entretien des vélos et 3 000 € pour ses actions d'animations et communication. Le bilan du service est très positif, la demande d'adhésion au service est toujours supérieure à l'offre.

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires associés : ESAT Agnelis

Actions associées

Actions n° 2,3, 5 et 6.

Estimation financière

Les principaux coûts d'un service VLD sont :

- Les coûts d'achats des vélos, qui sont corrélés au nombre, au type et à la qualité des matériels achetés :
 - Vélo classique : entre 200 et 350€,
 - Vélo à assistance électrique (VAE) : entre 1 200 et 2 500 €
- Les moyens humains nécessaires à la définition du service, puis à son exploitation (exploitation, assurances, locaux)

Selon l'ADEME, le reste à charge pour les collectivités, pour la gestion de ces services, est en moyenne de 225€ par vélo et par an. Cependant, en couplant les recettes d'exploitation du service et la revente des vélos après 2 ou 3 ans d'usage, la collectivité parvient globalement à équilibrer les coûts d'exploitation du service

Indicateur de suivi et évolution, calendrier

- Indicateurs spécifiques de l'action :
 - Réalisation de l'étude d'opportunité du redimensionnement de l'offre de vélos en libre service
 - Nombre de stations VLS supplémentaires créées
- Indicateurs d'évaluation
 - Nombre de location VLS et rotation sur les stations
- Calendrier de mise en œuvre
 - Court et moyen terme

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

Selon l'ADEME, les services de VLD permettent une forte réduction de l'utilisation de la voiture :

- Moins 188 km/mois pour 68% des locataires de VAE,
- Moins 157 km/mois pour 30% des locataires de vélo classique,
- 13% des abonnés VAE renoncent à l'achat d'une voiture,
- 12% se sont séparés d'une voiture

Action 5 Promouvoir le vélo (achat, accompagnement des initiatives privées autour du vélo, etc.)

Constats et enjeux

Les aménagements cyclables sont nécessaires (action 2), mais pas suffisants pour inciter l'usage du vélo et son développement. D'autres composantes du « système » vélo doivent être développés pour pérenniser l'usage. C'est le cas du stationnement (action 3) et des « services vélos » (action 5). Les « services vélo » regroupent un ensemble de solutions et de services qui incitent, facilitent et permettent de diversifier la pratique cyclable.

Dans l'Agglomération d'Agen, plusieurs services vélos ont été mis en place :

- Le Creuzet : association proposant la réparation de vélos
- Le café vélo, situé au bord du centre-ville, à proximité du pont Canal, propose un service de réparation des vélos. Il propose également des services de location courte durée des vélos classiques ou à assistance électrique (1 à 15 jours environ),
- L'office du tourisme propose également des locations de vélos courte durée et dispose d'un parcours « terra ventura » (chasse au trésor numérique), qui permet d'inciter à la pratique du vélo,
- Un réseau de vélo en libre service,
- L'association Fées du sport propose des cours pour apprendre à faire du vélo, réalise des dons pour les personnes à faibles revenus et propose également un système de location de vélos,
- Une aide à l'achat pour un VAE (25% du prix d'achat, 200€ maximum)



Objectifs opérationnels

- Maintenir les aides à l'achat de vélo en vigueur et l'étendre aux vélos pliables
- Accompagner les initiatives privées en faveur du vélo.

Descriptif de l'action

Maintenir les aides à l'achat de vélo en vigueur et l'étendre aux vélos pliables

Reconduire le dispositif actuel d'aide à l'achat d'un VAE, d'un montant de 200€,

Depuis 2019, l'Agglomération d'Agen propose chaque année une aide de 200€ aux particuliers désireux d'acquérir un V.A.E (dans la limite de l'enveloppe annuelle allouée à cette action : 40 000€, soit 200 dossiers par an). Pour y prétendre, il suffit de résider dans une commune de l'agglomération d'Agen et d'acheter son vélo dans l'un des partenaires agréés. Il n'y a pas de condition de revenus pour bénéficier de ce coup de pouce financier. Le nombre de vélos est toutefois limité à 2 par foyer.

Accompagner les initiatives privées en faveur du vélo

L'Agglomération d'Agen souhaite soutenir les initiatives privées en faveur du développement de la pratique du vélo. Il est possible de les soutenir, soit de manière financière, soit en leur apportant de la visibilité. Cela peut alors prendre plusieurs formes.

L'Agglomération d'Agen pourrait choisir de participer à la démarche « Mai à vélo ». Il s'agit d'un événement fédérateur visant à rassembler autour du vélo, d'une part les initiatives existantes mais également à inciter les organisations publiques et privées à proposer de nouveaux événements cyclables. Mai à vélo, qui a été initié par le Ministère de la Transition écologique et le Ministère des Sports en mai dernier, regroupe au sein de sa coordination nationale, 10 institutions nationales du monde du vélo.



Mai à vélo est un événement qui se déroule partout en France, dans les grandes Agglomérations comme dans les petits villages.

Les possibilités sont multiples :

- Vélo rando / balade / parade
- Un parcours découverte à vélo
- Un atelier d'auto-réparation / atelier mécanique
- Un atelier pédagogique :
 - Sensibilisation au port du casque et à l'importance de sécuriser son vélo
 - Sensibilisation à la nécessité d'être visible
 - Sensibilisation à la prévention routière o etc.
- Un parcours de maîtrise du vélo (remise en selle pour petits et grands)
- Un atelier vélo-école
- Une bourse aux vélos

Les candidats pourront également soumettre leur projet aux événements « coups de cœur » pour mettre en avant une initiative particulièrement originale.

Bilan de l'opération « Mai à vélo 2022 » :

Plus de 3 000 événements enregistrés

45 % des événements ont été organisés par des associations,

30% des actions organisées localement par les collectivités

Le bilan est donc clair : Mai à Vélo 2022 a été un franc succès, avec des milliers de sourires échangés et de bons moments partagés à vélo

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires mobilisables :
 - Communes, région, département,
 - Fonds Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV),
 - Les programmes certificats d'économie d'Énergie (CEE),
 - Les fond européens FEADER, du programme LEADER, ,
 - Les appels à manifestation d'intérêt de France Mobilité,

Actions associées

Actions n°2, 3, 4 et 6

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût annuel)
Maintenir les aides à l'achat de vélos en vigueur et l'étendre aux vélos pliables	40 000€

Indicateur de suivi et évolution, calendrier

- Indicateurs spécifiques **de l'action** :
 - Nombre de bénéficiaires des aides
- **Indicateurs d'évaluation**
 - Part modale vélo
 - Nombre de locations vélo longue durée
- **Calendrier de mise en œuvre** : court et moyen terme

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

Selon l'ADEME, les services de VLD permettent une forte réduction de l'utilisation de la voiture :

- Moins 188 km/mois pour 68% des locataires de VAE,
- Moins 157 km/mois pour 30% des locataires de vélo classique,
- **13% des abonnés VAE renoncent à l'achat d'une voiture,**
- 12% se sont séparés d'une voiture.

Action 6 Développer des hubs/aires de mobilités (P+R + services)

Constats et enjeux

Le stationnement est un levier important de report modal. Le PLUi (actuellement en cours de révision) prévoit notamment de réduire l'emprise des aires de stationnement et d'encourager le stationnement en périphérie des villes afin d'encourager l'intermodalité.

Les parcs relais présentent de nombreux avantages :

- Ils délestent la ville d'un nombre important de véhicules,
- Ils permettent aux habitants de la périphérie qui viennent travailler en ville de gagner du temps en évitant les bouchons et en cherchant désespérément une place de parking en ville,
- Ils permettent d'économiser des frais de parking,
- Ils réduisent la pollution atmosphérique, visuelle et sonore.

En 2008, l'Agglomération d'Agen a expérimenté les parcs relais au parc des expo, à Donnefort et à la demi-lune. Ces parkings étaient desservis par une navette (gratuite pour les usagers des parkings relais) : « Agglo Express ». La navette et les parkings relais ont cessé de fonctionner en mai 2015, après 7 ans de fonctionnement, ceci pour cause budgétaire. Cependant, le retour des parkings relais a été très plébiscité. Il faudra donc répondre à cette demande tout en offrant aux automobilistes un large panel de services, permettant ainsi d'assurer le succès de ces parcs. Ils proposeraient également des vélos électriques et trottinettes en location.

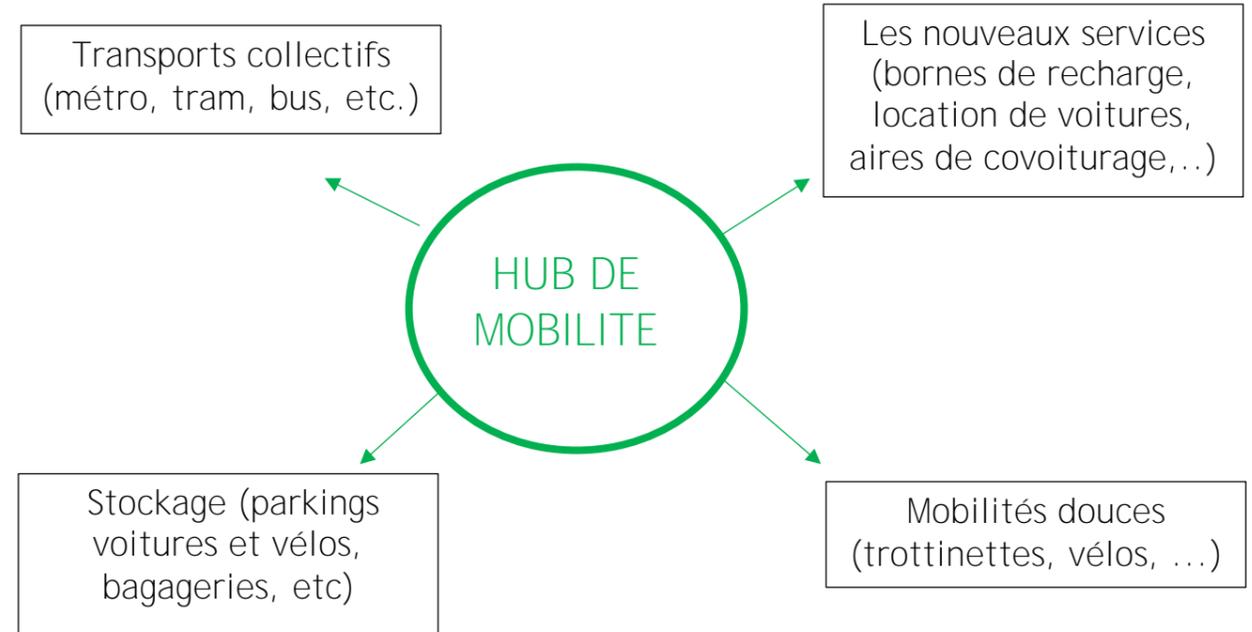
Agen souhaiterait expérimenter un parking relais au centre des congrès. Il relierait le centre-ville par un circuit Avenue du Midi > Gravier > rue Lamouroux > Préfecture.

Objectifs opérationnels

- Réaliser un benchmark pour identifier les besoins de services à déployer et le dimensionnement de ces parkings relais nouvelle génération,
- Expérimenter une nouvelle forme de parkings relais offrant une diversité de services,
- Développer des parkings relais, organisés en « mini-hub » aux entrées de ville.

Descriptif de l'action

Le hub de mobilité (ou aire de mobilité) est un outil intéressant dans les territoires à dominante rurale, tel que l'Agglomération d'Agen. Il permet de contribuer à l'organisation des services de mobilité.



Les pôles d'échanges multimodaux sont des lieux :

- Qui réunissent plusieurs services de mobilité et constituent ainsi des points d'accès uniques vers les différentes offres de transport du territoire,
- Qui sont aménagés de façon à faciliter l'intermodalité

En zone peu dense, les aires de mobilité s'organisent autour de la convergence de services de mobilité partagée et active (comme le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre service).

Les PEM en zones peu denses ont davantage une vocation d'aire de covoiturage, visant à lutter contre l'autosolisme. Ils peuvent proposer une multitude de services visant à maximiser l'intérêt de l'individu à se rendre sur ces parkings (point relai, blanchisseries, nettoyage de voiture, etc.)

En zone dense, ces parkings sont principalement conçus pour limiter le nombre de véhicules pénétrants dans les villes. Ils doivent être articulés avec une offre de mobilité importante (TC lourd, trottinettes électriques, vélos électriques, navettes, autopartage, borne de recharge, etc.)

L'aire de mobilité pourrait être composée :

- d'un arrêt ou d'une aire de covoiturage (ou borne dynamique de covoiturage),
- d'une station d'autopartage,
- d'un parking pour voitures avec éventuellement des bornes de recharge pour véhicule électrique,
- d'un stationnement sécurisé pour vélos,

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

- d'un service de location de vélos,
- d'un arrêt de transport collectif.

Pour bien fonctionner, le lieu doit être associé à des services d'information sur les offres et services de mobilité : supports physiques d'information dans le pôle d'échange, localisation du pôle sur les supports (papier et numérique) d'information multimodale du territoire.

Pour renforcer son usage et son attractivité, l'aire de mobilité peut également inclure ou être adossée à des services et des commerces de proximité (point d'information multimodal ; atelier d'entretien et réparation de vélos, station de gonflage, station de lavage ou d'entretien pour voitures, commerces, restauration, livraison de paniers de fruits et légumes, service de conciergerie, de livraisons-consignes, bibliothèque, crèche, café solidaire, etc.).

L'aire de mobilité peut être implantée :

- en centre ville ou centre bourg,
- en périphérie d'une commune, à proximité d'axes structurants (à proximité d'une aire de covoiturage existante ou d'un arrêt de car interurbain par exemple)
- à proximité d'un équipement comme une zone commerciale, une zone d'activité ou un secteur touristique ou de loisir etc.



Ex de la communauté de commune de la Plaine de l'Ain, qui a opté pour un maillage du territoire par des pôles d'échanges et aires de mobilité

La commune de Luitré-Dompierre a choisi de mettre en place un Hub de Mobilité. Celui-ci propose un panel important de services et infrastructures de mobilité :

- Location de vélos à assistance électriques (VAE),
- Autopartage (2 veh),
- Aire de covoiturage (>20 places),
- Borne de recharge pour véhicule électrique,

- Arrêt de bus.

Ce lieu propose également d'autres services :

- Sanitaires publics,
- Laverie automatique,
- Projet de verger collectif,
- Aire pour les campings cars,
- Station de lavage écologique.



Source : Les campagnes adoptent la mobilité électrique partagée - Renault groupe

Aménagement du Hub Mobilités : 570 000€ pour un peu plus de 20 places (60% de subventions), Autopartage et VAE : 200 000€ (75%), Aménagement d'une liaison douce : 150 000€ (75%)

Retour d'expériences :

- Plus de 200 locations de véhicules ont été réalisées entre mars et octobre 2022, soit plus de 220 jours d'utilisation et 33 000 km réalisés grâce aux véhicules partagés,
- 630 locations de vélos ont été réalisés entre juillet 2021 et octobre 2022, soit plus de 40 locations par mois (locations de courtes durées majoritairement),
- Les emplacements pour camping car, la station de lavage pour véhicules, la laverie automatique et le point d'information mobilité ont tous reçu un accueil et un retour positifs.

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : gestionnaires de voiries, communes, propriétaires et gestionnaires des emprises foncières, des bâtiments, des équipements, exploitants des services de mobilité ou des services à l'usager ; éventuellement la Région, en tant que chef de file des mobilité et en tant qu'AOM régionale.

Actions associées

Actions n° 2, 3, 7, 9, 10, 11 et 12.

Indicateur de suivi et évaluation, calendrier

- Indicateur de suivi :
 - Nombre de parkings relais,
- Indicateurs d'évaluation :
 - Fréquentation des parkings relais,
 - Utilisation des différents services proposés
- Calendrier de mise en œuvre : moyen et long terme

Impact sur l'attractivité des pôles économiques

Ces parkings relais nouvelle génération permettent un meilleur accès aux pôles économiques du territoire, permettant ainsi à un nombre plus important de personnes de se rendre en centre ville, **en se libérant des différentes contraintes telles que la recherche d'une place de parking.**

Action 7 Desservir les pôles d'échanges multimodaux par des services de mobilité

Constats et enjeux

Un parking relais est un parc de stationnement pour automobilistes, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville par des services de mobilité (VAE, navettes, cheminements piétons, etc.). Le parking-relais est une forme particulière de pôle d'échanges puisqu'il encourage l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports collectifs. Les parkings relais sont généralement situés au-delà du boulevard périphérique de la ville.

Le succès d'un parking relais dépend de plusieurs facteurs :

- La **sécurité** ,
- La **qualité de la ligne de transport en commun** : la fréquence et la régularité sont **déterminantes**, l'automobiliste étant d'autant plus enclin à laisser sa voiture qu'il pense pouvoir gagner du temps en le faisant. **C'est pourquoi les parkings-relais sont le plus souvent implantés à proximité d'un mode de transport lourd**,
- La **tarification** : le prix du parking-relais et de la solution de mobilité doit être inférieur à celui du stationnement en centre-ville. Les tarifications les plus attractives sont celles qui **raisonnent comme le ferait l'automobiliste, c'est-à-dire en fonction du véhicule et non du nombre de passagers**.

L'Agglomération d'Agen a d'ores et déjà expérimenté les parkings relais mais cela ne s'est pas avéré être un grand succès et ceux-ci ont fini par être abandonnés. Le succès d'un parking relais repose en partie sur sa connexion avec les offres de mobilité. Pour les transports en commun, Il est primordial d'en faciliter l'accès et d'assurer une fréquence suffisante et régulière pour limiter les facteurs d'incertitude pouvant constituer un frein à l'utilisation de ces parkings relais.

Objectifs opérationnels

- Mener une étude d'opportunité visant à déterminer l'offre de service de mobilité la plus adaptée à la desserte des parkings relais,

Descriptif de l'action

Mener une étude d'opportunité visant à l'offre de service de mobilité la plus adaptée à la desserte des parkings relais

Les parkings relais, généralement situés à la périphérie des villes, doivent faciliter les transferts entre les différents modes de déplacement et simplifier l'intermodalité entre transports privés et

publics. Mais il est important pour la collectivité ainsi que pour les utilisateurs des parkings relais de bien choisir le mode de transport en commun qui viendra desservir ces parkings d'intermodalité.

Plusieurs solutions sont possibles et le choix de l'une d'entre elle doit s'appuyer sur les résultats d'une étude prospective visant à estimer les fréquentations potentielles pouvant être légitimement attendues et ce pour chacun des parcs relais :

- Station VAE, trottinettes, navettes, cheminements piétons.
- Bus ou trolleybus :

L'agglomération de Limoges a choisi de mettre en place 2 parkings relais, desservis par un bus et un trolleybus.



Ils sont tous deux situés à 3 km du centre ville de Limoges mais n'ont pas connu le même succès.

Bien que le P+R des Arcades soit desservi par une ligne de Trolleybus avec une fréquence de 10 minutes et un temps de parcours permettant de relier le centre de seulement 7 minutes, ce parking n'a pas rencontré un franc succès, en partie à cause de l'absence de congestion et de la tarification du stationnement en centre ville.

Au contraire, le P+R Panazol a connu un succès relatif avec seulement 1 bus par heure et 1 bus toutes les demi-heure en heure de pointe.

Ainsi, se tourner vers le bon mode de transport en commun ainsi que la bonne fréquence, permet à la collectivité d'alléger ses coûts tout en proposant un service adapté aux besoins. Cette étude peut également permettre de déterminer la capacité nécessaire des véhicules

- Navettes :

L'agglomération d'Amiens a quant à elle opté pour la mise en place d'un parking relais desservi par une navette spéciale.



Ces navettes se sont avérées très coûteuses pour la collectivité et les horaires de navettes trop restrictifs ont contribué à l'échec de ce parking relais, qui a fermé par la suite. En pratique, ce système de navettes ne fonctionne que pour les sites atypiques (touristiques, desserte d'un hab universitaire, etc).

En revanche, la ville d'Oxford a elle aussi choisi de miser sur un système de navettes, avec une fréquence de passage de 15 minutes et un temps de parcours jusqu'au centre de 13 minutes. Sa facilité d'accès et le stationnement très contraint en centre ville ont permis le succès de cette navette.

Ainsi, le choix du mode de transport doit dépendre de :

- La localisation géographique du parking relais,
- Les fréquentations prévisionnelles de ce parking,
- Le niveau de contrainte du stationnement et de la circulation en centre ville

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Amiens,
- Partenaires : Communes, Entreprises, Exploitant

Actions associées

Action n°6

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût associé (HT, 10 ans)
Mener une étude d'opportunité visant à déterminer l'offre de service de mobilité la plus adaptée à la desserte des parkings relais	Entre 15 000 et 25 000€

- Indicateurs de suivi :
 - Réalisation d'une enquête d'opportunité,
 - Fréquentation de l'offre de services de mobilité desservant spécifiquement les parkings relais,
- Calendrier de mise en œuvre : moyen et long terme

Impact sur l'attractivité des pôles économiques

La mise en place de parking relais et de l'offre de service de mobilité permettrait de dynamiser davantage le centre ville d'Amiens et d'en simplifier son accès, permettant ainsi à un nombre plus important de personnes de s'y rendre.

Il pourrait également permettre de restreindre l'espace accordé au stationnement en centre-ville et de le réattribuer aux profits des autres modes de déplacements (marche à pied et vélo).

Action 8 Desservir les ZAE par des navettes

Constats et enjeux

La desserte des ZAE (TAG et Agropole principalement) constitue également un enjeu majeur. L'organisation des horaires en 3x8 complexifie la mise en place d'un service de transport en commun mais ceci n'empêche pas leur nécessité, d'autant plus que les entreprises de ces secteurs peinent à recruter, en partie à cause des conditions d'accès à ces zones d'activités

Objectifs opérationnels

- Identifier les besoins spécifiques des salariés du TAG et de l'Agropole et développer un système de TAD

Descriptif de l'action

Identifier les besoins spécifiques des salariés du TAG et de l'Agropole et développer un système de TAD

Il est nécessaire que les besoins des salariés des ZAE soient mieux connus. Une ligne de bus classique ne pourrait s'adapter aux horaires décalés de ces travailleurs. C'est pourquoi, en complément de l'ensemble des mesures visant à développer le vélo et la marche à pied, il sera important de proposer une offre de TAD (transport à la demande). Le TAD est un service flexible, hybride entre une ligne de bus régulière et un service de taxis. En principe, il se distingue des autres services par l'absence d'itinéraire fixe et d'horaires précis. Le TAD est efficace. Grâce aux données collectées, l'itinéraire est calculé à l'avance et arrêté suivant les réservations des usagers. Le TAD est flexible. Il s'adapte aux horaires et aux déplacements de tous les passagers. Il permet, donc, une meilleure gestion des déplacements quotidiens de travailleurs en horaires décalés..

Le TAD est inclusif. Toutes les zones géographiques sont couvertes, y compris celles caractérisées par une limitation de l'offre de transport.

Les ingrédients de la réussite d'une offre de TAD :

- Une volonté forte de l'AOM (cohérence du système mis en place, mobilisation des ressources nécessaires, communication,
- Une réflexion technique poussée : le contexte géographique et les mobilités sont les principales données à connaître pour définir une éventuelle offre. Quel principe de liaison retenir ? Quels véhicules utiliser ? Quelle tarification adopter ? Quel mode d'accès et de réservation prévoir ?
- Un Suivi régulier et précis du service et une mise en place progressive du service



convoi de 1 à 4 navettes).

- Attelage : Opération d'attelage / dételage en moins de deux minutes.
 - Modularité :
- | | | |
|---------------|--|--------------|
| mode solo = | | 13 personnes |
| mode convoi = | | 26 personnes |
| | | 39 personnes |
| | | 52 personnes |

- Il est également possible de minimiser les coûts pour la collectivité en optant pour des navettes modulables et innovantes. Ces navettes 100% électriques s'adaptent en permanence à la fréquentation des usagers (



Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : Communes, Entreprises, Exploitant

Actions associées

Actions n°4,5,6,7,9, 19, 11.

Estimation financière

Concernant la mise en place d'un TAD, les principaux coûts d'investissement concernent le matériel roulant, le système de gestion nécessaire à son organisation, l'aménagement et l'équipement des arrêts, la communication sur les services ainsi que les études réalisées pour la réalisation du service (20 000 - 30 000 €). L'analyse de différents retours d'expérience montre que les coûts sont variables selon les caractéristiques du territoire et du service. On observe des coûts de fonctionnement autour de 10 à 40 € la course, soit entre 20 000 et 60 000 € par an et par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc.). (source : La boîte en outils mobilité en zone peu dense, Cerema)

Indicateur de suivi et évaluation, calendrier :

- Indicateurs de suivi :
 - Réalisation d'une étude visant à mieux connaître les besoins des salariés,
 - Mise en place d'un service de TAD pour les principales ZAE
- Indicateurs d'évaluation:
 - Fréquentation des lignes de TAD

Calendrier de mise en œuvre : moyen et long terme

Impact sur l'attractivité des pôles économiques

Offrir une solution aux salariés des ZAE telles que l'Agropôle et le TAG est primordiale et pourrait permettre de diminuer les difficultés de recrutement des employeurs.

Action 9 Développer l'autopartage

Constats et enjeux

L'autopartage se définit par la mise en commun d'une flotte de véhicules à moteur au profit d'usagers, pour la durée et la destination de leur choix. Le service est facturé à la durée de réservation et, le plus souvent, à la distance parcourue. L'Agglomération d'Agen ne dispose d'aucun service d'autopartage en libre service.

Certaines applications privées d'autopartage et de location de véhicules entre particuliers sont disponibles :

- Koolicar,
- Deways,
- Getaround (anciennement Drivy) : à partir de 24€ la journée,
- Ouicar : à partir de 35€ la journée.

La ville d'Agen ainsi que l'Agglomération souhaitent développer des expériences d'autopartage urbain, entre particuliers et entre salariés des entreprises publiques et privées.

Objectifs opérationnels

- Développer l'autopartage,
- Communiquer sur la pratique de l'autopartage.

Descriptif de l'action

L'autopartage permet de proposer une offre de mobilité à moindre coût pour la collectivité, complémentaire des services déjà existants. S'adressant majoritairement à une population multimodale, il trouve plus naturellement sa place et sa rentabilité dans les zones les plus denses. Il peut néanmoins être déployé sur tous types de territoires, sous des formes adaptées à chaque contexte.

L'autopartage peut s'organiser de plusieurs manières (cf illustration ci-dessous). Dans les villes et agglomérations de taille moyennes, l'autopartage en boucle est presque toujours le service le mieux adapté aux besoins et celui qui présente le meilleur rapport coût/efficacité.

Une plus grande implication des collectivités est nécessaire dans les Agglomérations de taille moyenne pour que le service puisse être lancé



Source : Le guide de l'autopartage pour les territoires

Le succès d'un tel service d'autopartage repose également sur les capacités de l'Agglomération à :

- Faciliter l'installation des stations aux endroits les plus propices et visibles,
- Intégrer le service dans les projets d'aménagement ou d'urbanisme,
- Fixer des montants de redevance d'occupation temporaire du domaine « aussi incitatifs que possible »,
- Montrer l'exemple, en s'inscrivant au service ou en rendant partageable une partie de leur flotte,
- Promouvoir le service dans tous les supports de gestion de la mobilité

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires associés : Communes, intercommunalités, opérateurs d'autopartage.



Actions associées

Actions n°6, 10 et 11.

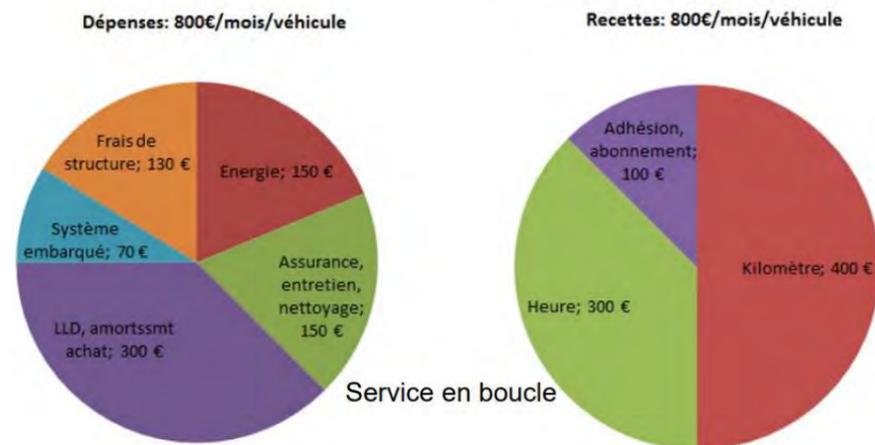
Estimation financière

Dans le cas d'un autopartage en boucle, les dépenses sont estimées à 800€/mois/véhicule, tous comme les recettes.

Investissements (hors véhicules et immobilier)

	Type d'investissement	Coût en euros
Communication de lancement	Pour la structure entière (entre 20 et 50 véhicules)	12000
Acquisition du logiciel	Pour la structure entière	5000
Matériel de bureau	Pour la structure entière	5000
Totem et aménagement de la station	Pour la station (2 ou 3 voitures)	1000
Arceau	Pour une voiture	500

Répartition des charges et des recettes par véhicule par mois (Modèle Clio)



Source : Réseau France Autopartage (actuellement CITIZ) et Urb&co 2012.

Indicateurs de suivi et évaluation, calendrier

- Indicateurs spécifiques de l'action :
 - Nombre de véhicules en libre service,
 - Nombre de locations journalières
- Calendrier : court et moyen terme

Impact sur l'attractivité économique

L'autopartage a aussi un impact social en offrant une solution de mobilité à des populations non motorisées ou dotées de véhicules touchés par des interdictions de circulation. Ceci leur permettrait ainsi de se rendre plus facilement dans les zones d'emplois, comme l'Agropole et le TAG, réduisant ainsi les difficultés de recrutement rencontrés par les employeurs du secteur.

Impact sur le pouvoir d'achat

L'autopartage fait diminuer la possession et l'usage de la voiture personnelle. Il permet donc aux ménages qui en ont le moins besoin de se séparer de leur véhicule et ainsi de ne plus en supporter les coûts qui y sont liés (assurances et entretien) qui pèsent lourd. 77% des auto partageurs considèrent que leur ménage s'est séparé d'au moins une voiture parce que l'utilisation de l'autopartage était suffisante (source : Enquête nationale sur l'autopartage édition 2019)



Impact sur les émissions de GES

La place de la voiture est aujourd'hui questionnée de manière aiguë, et l'autopartage, qui promeut une utilisation plus raisonnée et durable de la voiture, peut constituer une réponse pragmatique et opérationnelle à ces problématiques. Par exemple, les auto partageurs parcourent en moyenne 40% de km en moins qu'un automobiliste classique, privilégiant lorsque c'est possible des modes de transports plus écologiques (marche, vélo, transports en commun...) (source : France mobilités).

L'autopartage permet également de réduire la pollution atmosphérique par l'utilisation de véhicules plus vertueux.

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usages alternatifs

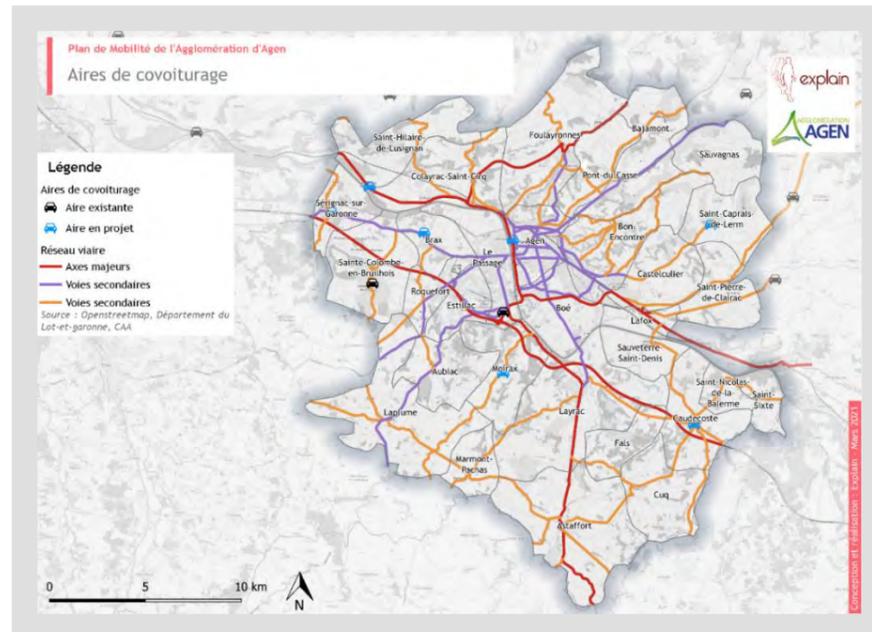
Action 10 Développer le covoiturage

Constats et enjeux

En complément des plateformes privées déployées à l'échelle nationale (Blablacar, Mobicoop, covoiturage-libre.fr), **l'Agglomération d'Agen dispose des applications Ciligo et Covoit'Agen et favorise le déploiement de l'application « Rézo Pouce », plateforme d'autostop organisé.**

La ville d'Agen étudie actuellement une solution plus aboutie qui rémunère automatiquement le conducteur, et qui offre un service au passager au prix d'un ticket unitaire des transports en commun (avec subventionnement par la collectivité) assorti d'une garantie retour (Projet n°77 du plan de mandat de la ville d'Agen).

Concernant les aménagements en faveur du covoiturage, l'Agglomération dispose actuellement de 2 aires de covoiturage et 6 autres aires sont en projet.



Objectifs opérationnels

- Développer les infrastructures favorisant le covoiturage : aires de covoiturage, ligne de covoiturage.
- Développer l'offre de services covoiturage (applications)

Descriptif de l'action

Développer les infrastructures favorisant le covoiturage : aires de covoiturage, ligne de covoiturage, etc

Les aires de covoiturage principales devront être aménagées comme de véritables pôles multimodaux avec des services variés intégrés. Les services présents pourront comprendre : des bornes de recharges (cf. action 11), du jalonnement piéton et cyclable (cf. actions 1 et 2), des stationnements vélos (cf. action 3).



Suite à des concertations citoyennes, le département des Pyrénées Orientales a choisi de mettre en place une aire de covoiturage couplée avec de la vente directe aux services des agriculteurs et consommateurs. Cette aire de covoiturage située avenue Julien Panchon présente un fort potentiel, propice à l'achat et le département a souhaité en tirer profits. **À court terme, d'autres aires avec d'autres fonctionnalités de ventes** comme des casiers alimentaires, pourraient aussi être développés avec l'appui du Conseil Départemental.



Une enquête consommateurs et des relevés de circulation ont permis d'identifier un fort flux routier au niveau de cette aire, en particulier le jeudi, à l'heure de pointe du soir,

dans un cadre de déplacement "lieu d'habitation - travail".

Il serait également intéressant d'étudier l'opportunité de déployer une ligne de covoiturage entre Agen et Nérac (ou covoiturage régulier), à l'instar de la ville de Lagnieu, qui a développé ce processus sur son territoire.

Développer l'offre de services covoiturage (applications) et œuvrer à leur lisibilité

- Covoiturage courte distance : Partenariat Agglo, Kéolis, Karos (Covoit'Agen) : inciter à la création de communautés sur la plateforme Karos
- Covoiturage longue distance : solutions privées type Blablacar

Pour que le covoiturage décolle, il faut également réussir à lever les freins :

- La méconnaissance des pratiques de covoiturage :
- Les freins psycho-sociaux :
- Les fractures numériques,

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usages alternatifs

- L'absence de **règles relatives à l'évaluation et au partage des frais de covoiturage**,
- Les freins liés à la **réglementation sociale et fiscale** et aux **assurances**.

Il est possible de lever ces freins en actionnant les leviers suivants :

- Développer des incitations visant à favoriser les covoitureurs vis-à-vis des automobilistes solistes (par **exemple création d'un statut covoitureur pour un accès privilégié aux parkings**, éventuellement gratuits, places de parkings réservées, incitations financières, etc.),



Source : karos.fr

- **Communiquer** sur la pratique du covoiturage et ses avantages, lors d'événements ponctuels type journée de la mobilité,



Source : <https://www.coeur-herault.fr/amenagement/actualites/osez-le-covoiturage-en-vallee-de-lherault-animation-covoiturage-semaine-europeenne-de-la-mobilite-le>

- **Inciter** les entreprises, notamment celles soumises à l'obligation de réalisation d'un Plan de mobilité, à enquêter sur les trajets domicile-travail de leur salariés en vue de mettre en relation des covoitureurs potentiels.

Pilote et partenaires associés

- Pilote : **Agglomération d'Agen**,
- Partenaires associés : Karos, communes, département, entreprises

Action associées

Actions n°6 et 9

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût associé (HT, 10 ans)
Développer les infrastructures favorisant le covoiturage : aires de covoiturage, lignes de covoiturage	Entre 1 500 et 2000€ pour l'aménagement d'une nouvelle aire de covoiturage
Développer l'offre de services covoiturage (applications) et œuvrer à leur lisibilité en évitant les services concurrents	Entre 200 000 et 350 000 € pour une application avec un large éventail de fonctionnalités

Indicateurs de suivi et évaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre d'aires de covoiturage réalisées,
- Mise en service d'une ligne de covoiturage,
- Mise en service des applications de covoiturage entreprise et grand public.

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de trajets effectués en covoiturage depuis les applications de mise en relation,
- Fréquentation des aires de covoiturage.

Impact sur le pouvoir d'achat

D'après une étude menée par le ministère de la transition écologique, « un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de **2000€** chaque année.

Impact sur l'attractivité des pôles économiques du territoire

Le covoiturage est un outil puissant pour mieux desservir les différentes zones d'activités et l'agglomération et ainsi renforcer l'attractivité du tissu local.

Impact sur les émissions de GES

D'après l'étude Zero Empty Seats (« Zéro Places Vides »), « le covoiturage, en 2018, a permis d'économiser 1.6 million de tonnes de CO2, soit l'équivalent des émissions générées par les transports à Paris en 1 an. »

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usages alternatifs

Action 11 Accompagner la mobilité électrique

Constats et enjeux

La stratégie Nationale Bas Carbone vise une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, et une baisse de 40% des émissions de GES dès 2030. En France, le secteur des transports est particulièrement émetteur de GES (31% des émissions) et un levier pour diminuer les émissions est d'utiliser des sources d'énergies moins émettrices.

Concernant la mobilité électrique, l'Agglomération d'Agen compte 45 bornes de recharge électrique dans le centre du territoire, en particulier à Agen et Boé. Toutefois, 10 communes ne proposent pas encore ce type de service. Seules 2 de ces stations permettent une recharge rapide.

Le cadre légal est le suivant : la LOM vise une multiplication par 5 des points de recharge publics pour véhicules électriques entre 2019 et 2022.

Objectifs opérationnels

- Développer les bornes IRVE,
- Renouveler le parc de bus du réseau Tempo,
- Communiquer autour du bonus écologique.

Descriptif de l'action

L'implantation des points de recharges est essentielle au développement de l'électro-mobilité



Il est donc nécessaire de réévaluer l'implantation des bornes au regard des besoins des usagers qui seront très différents dans les agglomérations, les villes du monde rural et les grands axes

routiers et autoroutiers. Par ailleurs, il apparaît important de mettre en commun les schémas d'implantation des bornes publiques avec ceux des bornes privées.

Dès le 1er janvier 2025, la loi LOM prévoit l'obligation d'équiper de borne une place par tranche de 20 emplacements de parking. Les bâtiments non résidentiels neufs disposant de plus de 10 places de stationnement devront, être équipés à hauteur de 20 % de leur nombre de places.

Les solutions proposées en faveur d'une mobilité électrique doivent être mixées.

- Flottes d'entreprises,
- Bus électriques,
- Vélos électriques,
- Autopartage et vélo partage.

L'implantation des points de recharges à la croisée des besoins des usagers, en fonction des types d'espace routier et des contraintes techniques.

Selon l'Avere (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique), il faudrait que plus personne ne se pose la question de la garantie d'avoir une borne à disposition quand il en aura besoin au moment de prendre sa voiture électrique. Le choix de la localisation des bornes de recharge électrique est primordial. A Amsterdam et Rome par exemple, un usager qui achète un véhicule électrique peut demander à la mairie l'installation d'une borne à moins de 50 mètres de chez lui s'il n'y en a pas : garantie l'installation des bornes aux endroits où elles sont nécessaires.

Dans les espaces publics des villes, mettre des bornes de recharge partout n'est peut-être pas souhaitable, car il faut profiter du développement du véhicule électrique pour tenter de gagner de la place partout sur l'espace public essentiellement pour le partager avec d'autres usages (vélos, etc). Il faut profiter de solutions innovantes pour garantir la possibilité de recharge aux voitures garées sur l'espace public (une start up a été primée aux prix de l'innovation pour un kit permettant de brancher une voiture électrique directement sur un lampadaire).



L'Agglomération d'Agen aura pour rôle de :

- Prospecter sur les lieux potentiels d'implantation,
- Mettre en relation les opérateurs et les communes,
- contrôler les aspects réglementaires et vérifier les prix pratiqués,
- établir une charte sur les types de bornes selon les besoins des usagers

Communiquer autour du bonus écologique



Le bonus écologique vise à aider tous les particuliers et professionnels en France, à acheter ou louer un véhicule électrique et/ou hydrogène neuf ou d'occasion (pour les seuls particuliers, dans ce dernier cas). Le montant du bonus atteint, sous conditions de revenus, jusqu'à 7 000 € pour une voiture et 8 000 € pour une camionnette. Ce montant est établi en fonction du prix du véhicule, de la nature du demandeur (particulier ou personne morale) et, dans le cas d'une personne

physique, de son revenu fiscal de référence par part.

Type de véhicule		Personne morale	Bénéficiaire en outre-mer
Véhicule électrique neuf	Voiture	Moins de 45 000 euros	4 000 €
		Entre 45 000 et 60 000 euros	2 000 €
	Plus de 60 000 euros (véhicules fonctionnant à l'hydrogène)	2 000 €	+ 1 000 €
	Camionnette	5 000 €	
Véhicule hybride rechargeable neuf de moins de 50 000 euros avec une autonomie supérieure à 50 kilomètres		1 000 €	

Source : <https://www.centrepresseaveyron.fr/2022/07/12/achat-dun-vehicule-en-2022-comment-beneficier-de-la-prime-a-la-conversion-ou-du-bonus-ecologique-10430793.php>

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires associés : communes, gestionnaires de voirie, opérateurs

Actions associées

Actions n°5,6 et 9.

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût associé (HT, 10 ans)
Développer les bornes IRVE	Entre 1 300 et 5 000€ par borne de recharge
Renouveler le parc du réseau Tempo	Entre 500 000 et 650 000€ par bus

Indicateur de suivi et d'évaluation

- Indicateurs spécifiques à l'action :
 - Nombre de stations de recharge pour véhicules électriques,
 - Nombre de bus électriques.
- Indicateurs d'évaluation :
 - Part de véhicules électriques,
 - Part de bus électriques dans la flotte de bus urbains.

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

Contrairement à un diesel ou une essence, les voitures électriques ne rejettent que très peu de CO2 par kilomètre. En moyenne, elles rejettent 112 g/km.

Cependant, **la création d'une voiture électrique polluerait deux fois plus que la création d'un diesel ou d'une essence.** La fabrication des batteries des véhicules électriques émet tellement de CO2 **qu'il faudrait** parcourir 50 000 à 100 000 kilomètres **avec le véhicule pour qu'il devienne** moins polluant. La distance parcourue par une voiture électrique doit donc être supérieure à 50 000 km **pour que l'effet de pollution soit inversé. Le véhicule électrique pollue lors de sa création mais** après son empreinte carbone est très faible contrairement à son homologue la voiture thermique. (source : Ademe, octobre 2022)

Au final, sur l'ensemble de sa durée de vie et en considérant qu'elle va rouler 200 000 km, « une voiture électrique roulant en France a un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique », **conclut l'Ademe.**

Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle

A3 : Repenser la place de la voiture et encourager les usages alternatifs

Action 12 Agir sur le stationnement automobile

Constats et enjeux

Le stationnement est globalement aisé sur l'ensemble de l'Agglomération, y compris en centre ville d'Agén. La zone de stationnement payante est plutôt bien respectée et on y observe une bonne rotation. Cependant, on constate une tarification sur voirie plus faible qu'en ouvrage ce qui n'incite pas à l'utilisation de ces parkings. On observe également quelques places de stationnements gratuites au milieu de stationnements payants.

Dans les communes hors Agén, il y a peu de places matérialisées, ce qui engendre une forte consommation de l'espace.



Stationnements gratuits Boulevard de la Liberté et rue du Jardin Public.

Objectif opérationnels :

- Rendre plus homogène le stationnement sur voirie à Agén,
- Rééquilibrer les usages au profit du stationnement en parking et stationnement privé sur Agén,
- Réduire l'espace accordé au stationnement, au profit des modes alternatifs, en particulier aux abords des écoles,
- Lutter contre le stationnement illicite,
- Sensibiliser à l'usage des parkings périphériques gratuits et des parkings relai

Descriptif de l'action

Rendre plus homogène le stationnement sur voirie à Agén

Pour qu'une politique de stationnement puisse être efficace, il est important qu'elle soit cohérente. Il est donc nécessaire de résorber les poches de stationnements gratuits situées au milieu de zones payantes.

Rééquilibrer les usages au profit du stationnement en parking et stationnement privé sur Agén

Après des décennies de politiques d'aménagement favorables à l'automobile, et malgré le virage amorcé par de nombreuses collectivités, le stationnement des VL occupe une place considérable dans l'espace public urbain, au détriment d'autres usages. Une voiture en stationnement occupe au minimum 10 m² d'espace public (source : Le stationnement sur l'espace public, Cerema).

L'harmonisation des tarifs entre les parcs en ouvrage et la voirie permet une optimisation de l'utilisation des parcs et une orientation du stationnement longue durée vers les parkings en ouvrage.

Zone de stationnement sur voirie	Horaires (sur voirie)	1 ^{ère} ½ heure	2 heures	4 heures	6 heures	8 heures	Abonnement mensuel pour résidents	Abonnement annuel pour résidents
Zone orange (courte durée)	9h-12h 14h-19h	Gratuite	2,50€	22€ (durée max)	-	-	10€ (35€ pour les usagers)	100€
Zone verte (longue durée)	9h-12h 14h-19h	Gratuite	1,50€	2,90€	12€	22€ (Durée max)	10€ (35€ pour les usagers)	100€

Parking	1 ^{ère} ½ heure	45 min	1 heure	3 heures	24 heures	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
Marché	Gratuit	1,50€	1,90€	4,30€	11,30€	56€	616€
Carnot-Lafayette	Gratuit	1,50€	1,90€	4,30€	11,30€	56€	616€
Reine-Garonne	Gratuit	1,50€	1,90€	4€	11,30€	20€	240€
Duvergé	Gratuit	0,40€	0,70€	3€	6€	30€	330€
Gare P1	Gratuit	1,10€	1,40€	4,30€	11,30€	56€	616€
Gare P2	Gratuit	1€	1,90€	3€	7,80€	37€	407€
Gare surface multiplexe	Gratuit	Gratuit	Gratuit	0,30€	7,80€	-	-

Actuellement, les coûts de stationnement sur voirie sont plus faibles que les coûts de stationnement en ouvrage, ce qui contribue à la consommation d'espace sur la voirie et à des taux de remplissage plus faibles des parkings en ouvrage.

Réduire l'espace accordé au stationnement, au profit des modes alternatifs, en particulier aux abords des écoles,



Les espaces de stationnement ont un impact notable sur la qualité des espaces publics, et plus généralement sur le cadre de vie.

Ex : Place Barbès

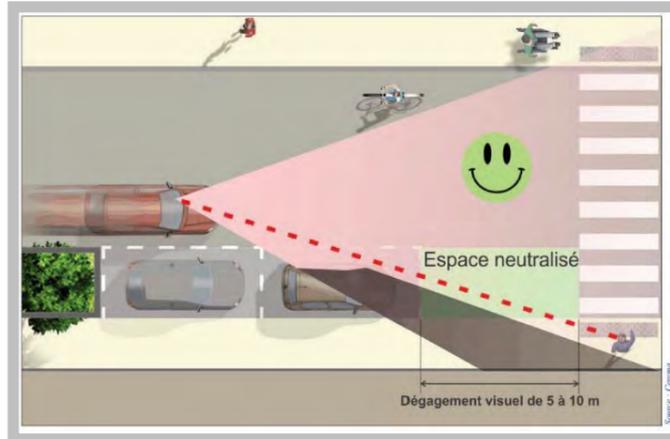
Il est donc important de **réduire l'espace accordé au stationnement** dans le but de **redonner de l'espace aux autres modes**.

- La loi impose la **neutralisation du stationnement** en amont des passages piétons :

Rappel du cadre réglementaire : Décret n°2015-808 du 02 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement.

« 8° -Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement : [...] D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté : [...] Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ».

Suppression des places de stationnement en amont des passages, qui doit intervenir au 31 décembre 2026 au plus tard



Exemple Bd Scaliger : Suppression du stationnement en amont du passage piéton à prévoir

- La **mutualisation du stationnement** permet un gain d'espace :

L'offre de stationnement, tant public que privée, est parfois surdimensionnée pour certaines heures, ce qui constitue un **gaspillage d'espace**. La **mutualisation** est un moyen de réduire le nombre de places, tout en satisfaisant la demande. Il est donc **important de mieux appréhender l'offre** et la demande et de mener une réflexion sur la mutualisation des espaces de stationnement.

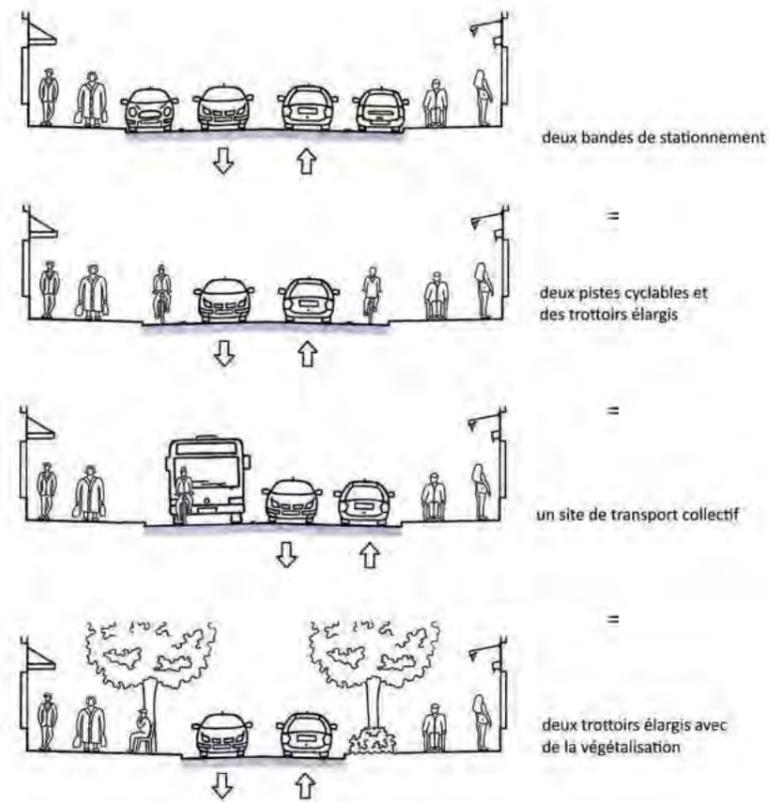


- La **matérialisation** du stationnement

Il est également possible de gagner de **l'espace, simplement en marquant les places de stationnement**, permettant **ainsi d'organiser** le stationnement et de la rendre moins anarchique, notamment dans les communes **périphériques de l'Agglomération d'Agen**. (Ex : Place du Royal, Layrac)



L'espace libéré peut être directement réattribué aux autres modes :



La réduction de l'espace consacré au stationnement doit s'accompagner de solutions de report telles que la mise en place de **parkings relais**, de **transports collectifs** ou **d'aménagements cyclables**.

La simple suppression d'espaces de stationnement ne ferait qu'augmenter le trafic en raison de la recherche d'une place.

Lutter contre le stationnement illicite

Outre les espaces qui lui sont affectés, l'occupation par les véhicules en stationnement souffre aussi de pratiques illicites très gênantes pour les autres usagers, comme le stationnement sur les trottoirs, les bandes cyclables, les arrêts des véhicules de transport en commun, etc.



Exemple de stationnement illicite PI du Président Wilson

Il existe plusieurs moyens de lutter contre le stationnement illicite :

- Mettre en place une politique de verbalisation stricte, même si elle n'est pas populaire,
- Opter pour une communication claire,
- Prendre en compte la problématique du stationnement **dans son ensemble** et non **seulement dans l'hypercentre**.
- Mettre en place du mobilier urbain pour protéger les trottoirs



Impact sur l'attractivité des pôles économiques

Le stationnement et l'attractivité commerciale constituent une problématique récurrente : « No parking, no business ». Les commerçants de centre ville ignorent le plus souvent les cyclistes et n'ont d'yeux que pour automobilistes. Grave erreur. Le vélo, par sa souplesse d'utilisation, sa faible consommation d'espace et son rayon d'action, est sans doute le mode le plus efficace pour faire ses courses en centre ville.

Une étude réalisée à Breda montre qu'à chaque visite un automobiliste dépense plus qu'un cycliste, mais le cycliste revient plus souvent. Ainsi, par semaine, le second dépense plus que le premier. **Très peu d'études ont été menées en France, mais le pouvoir d'achat du cycliste est sans doute équivalent à la moyenne de la population qui fréquente les centres-villes, car il combine des revenus corrects et de faibles frais de déplacements.**

Des expérimentations menées au niveau mondial ont toutes permis de montrer une augmentation significative du nombre de visiteurs des commerces en centre ville quand des aménagements sont réalisés au profits des piétons et des autres modes actifs. Ces études suggèrent que le stationnement automobile à proximité immédiate **des commerces n'est pas un facteur d'attractivité commerciale, notamment quand les espaces publics sont pensés en faveur des modes actifs** (source : Cerema, *Le stationnement sur l'espace public*).

C'est avec constance que diverses enquêtes d'opinion ont montré que les commerçants de centre ville, tout comme les résidents, sous-estiment fortement la part des clients venus à pied, à vélo ou en transports en commun. Par exemple à Nantes, la majorité des commerçants estiment à 70% la part de client venus en voiture alors qu'une enquête faite à la sortie des magasins montrent au contraire au contraire que 70% des clients sont venus à pied ou à vélo ! (source : Viennet 1999)

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires associés : communes, gestionnaire des parkings en ouvrage, communes, commerçants

Actions associées

Actions n°6, 7 et 9.

Estimation financière

Objectif opérationnel	Coût associé (HT, 10 ans)
Rendre plus homogène le stationnement sur voirie à Agen	
Rééquilibrer les usages au profit du stationnement en parking et stationnement privé sur Agen	
Réduire l'espace accordé au stationnement, au profit des modes alternatifs, en particulier aux abords des écoles	Neutralisation du stationnement en amont des passages piétons entre 1000 € HT pour la pose simple de 4 arceaux vélos et 2 500 € HT pour la mise

	en place d'une végétation basse Entre 5 et 8€ HT le mètre linéaire pour le marquage des places de stationnement
Lutter contre le stationnement illicite	Pose de mobilier urbain entre 10 et 30€ HT le mètre linéaire en fonction des aménagements choisis
Sensibiliser à l'usage des parkings périphériques gratuits et des parkings relai	37 500 € en moyenne pour la réalisation d'une campagne de publicité (coût partagé pour l'ensemble des actions de communication)

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

- Indicateurs spécifiques à l'action :
 - Nombre de places de stationnement sur voirie,
 - Nombre de passages piétons ayant été protégés
- Indicateurs d'évaluation
 - **Taux d'occupation** et taux de rotation du stationnement public sur voirie,
 - Evolution de la fréquentation des parkings en ouvrage,
 - Nombre de FPS (Forfait Post Stationnement) établis,
 - Evolution des recettes et dépenses en stationnement.

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

La construction de places de stationnement et leur fonctionnement ont des effets sur **l'environnement et le cadre de vie. Les effets négatifs du stationnement sur l'environnement et le cadre de vie** ont différentes sources, comme :

- des effets directs environnementaux liés à la construction des aménagements et leur exploitation;
- des effets indirects liés à la circulation automobile, dans la mesure où le stationnement est une composante indispensable au fonctionnement du système automobile : émissions de polluants et de gaz à effet de serre, le bruit, **l'incidence sur la santé**.

Par ailleurs, l'aménagement de l'espace public amène fréquemment à faire un choix entre place de stationnement ou aménagement paysager qui peut avoir d'autres bénéfices :

- qualité paysagère ;
- impact positif sur la santé.

Le stationnement en voirie contribue également à la création des **îlots de chaleur**, à **l'imperméabilisation des sols** et à la dégradation de **la qualité paysagère** de la ville.

Le stationnement constitue également un levier important de report modal.

MANAGER LA MOBILITE ET LA RENDRE PLUS INCLUSIVE

B1 : Manager la mobilité

B2 : Répondre aux besoins de mobilité des personnes les plus fragiles



Action 13 : Créer une agence de la mobilité

Constats et enjeux

Partant du constat que l'offre de déplacements est importante mais qu'il n'est pas toujours facile d'y voir clair ni même de savoir vers qui se tourner, la création d'une « Agence de la mobilité » a été très plébiscitée lors des ateliers et a fait l'unanimité.



Objectifs opérationnels

- Créer une agence de la mobilité

Descriptif de l'action

Une agence de mobilité a pour vocation de faciliter l'accès à tous les modes de déplacements - dont les transports collectifs, modes actifs et services de mobilité - pour tous les usagers d'un territoire : résidents, salariés, élèves, visiteurs, touristes...

Il s'agit d'une structure de service public financée par l'autorité organisatrice de la mobilité, rendue obligatoire par la loi SRU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'agence de mobilité propose bien souvent, outre un site internet, un accueil au guichet pour donner à l'utilisateur une information multimodale, un conseil en mobilité, vendre des titres de transports collectifs, aider à réserver un transport à la demande, une voiture d'autopartage ou une

prestation pour son vélo... Elle peut aussi réaliser des animations locales pour aider par exemple de nouveaux habitants à optimiser leurs trajets quotidiens, remettre en selle - de vélo - différents publics, mettre en réseaux des acteurs, accompagner des collectivités dans l'élaboration des documents de planification, conseiller les employeurs dans leur démarche de plan de mobilité, etc.

(source : *Qu'est ce qu'une agence de mobilité et à quoi ça sert ?*, Cerema)

Avant toute chose, il convient de disposer d'outils fiables et actualisés pour que l'agence exerce au mieux sa mission d'information et de conseil pour tous les modes de transport.

Ensuite l'idéal est de pouvoir recruter un conseiller en mobilité et d'assurer une pérennisation du poste pendant au moins trois ans. Cette exigence est l'un des freins principaux à la mise en place d'un tel service mais c'est aussi une clé de réussite essentielle.

L'expérience de Grenoble (source : *Qu'est ce qu'une agence de mobilité et à quoi ça sert ?*, Cerema)

Chaque année, l'agence de mobilité organise une centaine de rencontres ouvertes au public sur l'ensemble du territoire de la Métropole grenobloise (établissements scolaires, campus, entreprises/administrations, centres commerciaux,...). Elle est accompagnée par une agence de communication permettant ainsi d'éditer notamment des documents par secteurs géographiques mettant en avant toute l'offre de mobilité. Un plan de communication annuel fixe les cibles et les orientations de l'agence de mobilité.

L'agence emploie un responsable d'agence, trois conseillers en mobilité (contrats emploi d'avenir), un chargé de projet « labellisation des PDM », et un chargé de mission « nouvelles mobilités ». Elle dispose aussi d'un ingénieur et de deux opérateurs dédiés au système d'information multimodale

Les opérateurs gérant le réseau urbain (TAG) et le service de location de bicyclettes (Métrovélo) sont à même de renseigner la population sur l'ensemble de l'offre de mobilité présente sur le territoire.

L'agence de mobilité développe également l'accompagnement individualisé au travers d'une opération de grande envergure visant les propriétaires des véhicules les plus polluants (opération « Je plaque ma caisse »). Cet accompagnement est également proposé dans les entreprises qui en font la demande, notamment dans le cadre des plans de mobilité (démarche M'Pro).

Enfin l'agence de mobilité est de plus en plus présente sur les réseaux sociaux pour diffuser l'information en temps réel sur l'état des réseaux de transport, sur les pics de pollution, sur les événements à venir, pour faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'autosolisme et répondre aux attentes de la population.



Campagne mise en place au moment du lancement de l'application, 12 000 téléchargements réalisés la première année ; source : Métromobilité

Facteurs de réussite et obstacles à dépasser

- Une nécessaire implication des acteurs dans une gouvernance élargie,
- Une initiative du conseil en mobilité qui exige du temps : les partenaires doivent se donner du temps pour tester, mettre en place les projets et évaluer les services afin de garantir leur efficacité, les pérenniser et/ou les adapter,
- Une indispensable cohérence du territoire : **L'offre de service d'une agence doit tenir compte du territoire dans lequel elle s'inscrit**, notamment des services de mobilité déjà disponibles, des besoins et pratiques de mobilité, des logiques d'acteurs et des compétences en présence. Le choix du périmètre sera conditionné par les collectivités susceptibles de financer le projet
- Un financement à assurer sur un temps minimum : **il est nécessaire d'assurer la pérennité** du financement pour permettre le succès et le maintien de cette agence de la mobilité
- Des moyens humains sous forme de binôme : **Le Cerema a constaté l'efficacité d'un binôme**, avec l'un des deux en position de pilotage global :
 - conseiller en mobilité, qui prend en charge les actions d'information, de sensibilisation, de mobilisation et d'animation des acteurs ;

- responsable mobilité, qui élabore le plan d'actions en fonction des besoins, suit et évalue, coordonne les actions et les acteurs

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : Communes, exploitants, département, région

Actions associées

Actions n°4,5,6,7,8,9,10,11 et 14.

Estimation financière

La stratégie ayant été définie, des moyens financiers sont alloués au service de conseil en mobilité. **À titre d'exemple, le budget annuel de l'agence Métromobilité à Grenoble s'établit à environ 200 000 € pour la communication et 100 000 € pour l'animation**, en plus du coût salarial des agents de la Métropole. **L'agence distribue 20 000 goodies par an** : gilets vélo, brassards, protège selle, etc.

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

- Indicateurs de suivi :
 - Mise en place d'une agence de la mobilité
- Indicateurs d'évaluation :
 - Evolution des parts modales,
 - Nombre de visites en agence,
 - Nombre de visites sur le site ou l'application (s'il y a en a une)

Action 14 : Manager la mobilité

Constats et enjeux

Le management de la mobilité renvoie à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (comment, pourquoi, où et quand les personnes se déplacent), afin **d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques**, comme la réduction de la pollution atmosphérique ou des nuisances sonores (source : <https://www.ecologie.gouv.fr/management-mobilite>).

Il vise à influencer les comportements de mobilités.

Le choix du mode utilisé repose sur un ensemble de déterminants, à la fois internes et externes.

Déterminants INTERNES	Déterminants EXTERNES
Informations reçues	Informations proposées
Possibilités perçues	Modes disponibles
Habitudes	Coûts, durées, dessertes réelles
Enjeux identitaires	Effets de modes
Parcours personnels	Pratiques d'autrui (normes)
Représentations et croyances quant aux modes, aux risques, etc.	Image collective des modes

Source : « Manager » la mobilité, ou comment peser sur les comportements ?

Il s'agit donc d'intervenir sur ces déterminants pour faire évoluer les pratiques.

Objectifs opérationnels

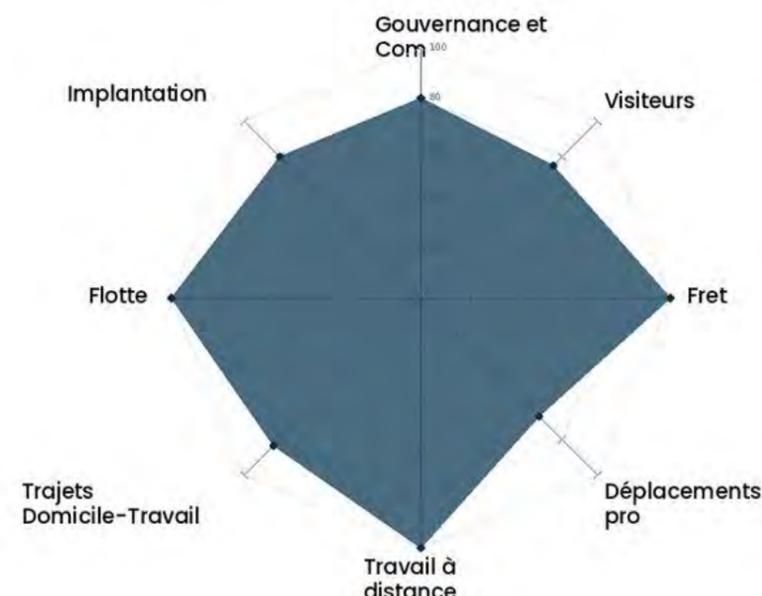
- Mise en ligne d'un autodiagnostic mobilité,
- Mise en place d'un club de la mobilité
- Création d'un compte mobilité
- Création d'une synergie entre les AOM
- Mise en place d'un régime de subventions afin de soutenir les initiatives en lien avec la mobilité

Descriptif de l'action

Mise en ligne d'un autodiagnostic mobilité

A destination des entreprises, l'autodiagnostic mobilité permet de faire un état des lieux des différents problèmes, des forces, des faiblesses et des attentes des personnes au sein d'un établissement en termes de déplacements. Il peut s'agir de la première étape dans la construction d'un plan de mobilité. Celui-ci pourra permettre de questionner la gouvernance, la communication, l'implantation, la flotte, les trajets domicile-travail, le travail à distance, les déplacements professionnels, le fret ainsi que les visiteurs. Il offre ainsi une vision d'ensemble de la mobilité.

Source : riposte verte



Mettre en place un club de la mobilité

Un club de la mobilité est un groupe constitué d'acteurs de la mobilité, qui se réunissent plusieurs fois dans l'année et ayant pour objectif d'agir sur les pratiques de mobilité.

Bordeaux Métropole, ainsi que l'ADEME et la CCI Bordeaux Gironde ont monté un club de la mobilité. Celui-ci a engagé 35 démarches de mobilité (plans de déplacement et plan de mobilité), 3 pactes de mobilité (Entreprise-Bordeaux Métropole). 100 entreprises sont impliquées soit 56 000 salariés.

Ce club a 3 objectifs :

- Sensibiliser les employeurs de l'agglomération bordelaise sur les enjeux des déplacements liés à leurs activités professionnelles,

- Accompagner les organisations volontaires dans une démarche pragmatique d'amélioration continue,
- Promouvoir les pratiques de mobilité alternatives et les offres de services mutualisées connexes

Chaque année, il organise avec ses partenaires des ateliers et réunions de sensibilisation, d'information et d'échanges d'expériences entre les membres du réseau, le challenge mobilité et un colloque annuel.

Création d'un compte mobilité

Un compte mobilité est une application permettant de simplifier tous les déplacements.

Cette application permet de centraliser l'ensemble des services de mobilité.



Source : <https://www.compte-mobilite.fr/comment-ca-marche/>

Ce type d'application offre un service :

- Pratique : elle met fin à la monnaie et aux éventuelles attentes en caisses,
- Economique : elle permet aux utilisateurs de ne payer que s'il se déplacent et aux tarifs les moins chers
- 100% sécurisé

Il est possible de choisir autant de services (transports en communs, parkings, vélos libre service, voiture en libre service..) que l'on souhaite, à la découverte de nouvelles façons de se déplacer !

Elle permet également d'obtenir des informations en temps réel, sur les horaires de passages ou la disponibilité des équipements par exemple. Un suivi conso peut également être mis en place pour éviter les mauvaises surprises au moment de la facturation.

Cela permet également de rechercher facilement des aides à la mobilité pour financer les déplacements des utilisateurs. Ces aides sont répertoriées par aides nationales, territoriales et aides employeurs.

Avec un compte mobilité,

Création d'une synergie entre les AOM

Un sujet aussi vaste que la mobilité ne peut pas simplement être traité à l'échelle d'une agglomération. Il est important de la considérer dans sa globalité, en tenant compte du concept de bassin de mobilité. Il s'agit de l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe bien souvent plusieurs EPCI.

La collectivité d'Agen appartient au bassin Gironde et Garonne défini par la Région, en tant que chef de file, c'est-à-dire coordinatrice de la mobilité sur son territoire. Le principe de ces bassins est d'établir un périmètre de coordination entre la Région et les AOM, afin d'apporter un système de mobilité efficient du point de vue des usagers.

Il existe différents niveaux de coopération entre deux ou plusieurs AOM, plus ou moins souples :

- Le contrat opérationnel de mobilité conclu entre les AOM appartenant à un même bassin, avec la Région, les syndicats mixtes SRU, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou pôles d'échanges multimodaux va conduire à systématiser les collaborations sur un territoire.
- Les AOM peuvent organiser une ligne de transport par délégation de la Région pour créer une ligne qui sort de son ressort territorial,
- Les AOM peuvent également choisir de confier l'organisation d'un service à un syndicat mixte SRU dont elles seraient membres. Il assurerait ainsi l'organisation de ces services, en plus de sa mission de coordination des services de ses AOM membres.
- Elles peuvent enfin choisir de transférer leur compétences d'AOM respective à un syndicat mixte qui deviendra alors AOM et organisera les services sur son périmètre.

Mettre en place un régime de subventions afin de soutenir les initiatives privés en lien avec la mobilité

Les subventions sont des contributions allouées par les autorités administratives pour la réalisation d'un projet d'intérêt général. Elles peuvent être une somme d'argent ou une mise à disposition de moyens matériels et/ou humains. Il peut s'agir d'une subvention directe, d'une subvention de fonctionnement, d'une subvention à caractère exceptionnel ou d'une subvention d'investissement.

C'est à l'agglomération d'Agen de décider du budget qu'elle souhaite allouer aux subventions d'organismes dévoués à la mobilité ainsi que le type de subventions qu'elle souhaite mettre en place.

Pilote et partenaires associés

Pilote : Agglomération d'Agen,

Partenaires associés : AOM, opérateurs privés

Actions associées

Actions n°4,6,7,8,9,10,11 et 13

Indicateur de suivi et d'évaluation, calendrier

- Indicateurs de suivi :
 - Mise en ligne d'un autodiagnostic mobilité,
 - Création d'un club de la mobilité,
 - Subventions mises en place pour les initiatives privées
- Indicateurs d'évaluation :
 - Fréquentation de l'autodiagnostic mobilité,
 - Nombre d'actions ou d'accompagnements réalisés par le club de mobilité,
 - Nombre d'inscrits sur la plateforme de compte mobilité,
 - Nombre de coopération créées entre AOM,
 - Nombre de subventions délivrées pour les opérateurs privés.

Action 15 : Développer un observatoire de la mobilité

Constats et enjeux

L'Agglomération d'Agen dispose d'un faible nombre de compteurs de trafics routiers, ce qui ne permet pas de disposer d'une information complète sur l'ensemble de son territoire.

Elle dispose également de quelques compteurs vélos mais dont les données ne sont pas accessibles. Ceci constitue un frein important à la connaissance de la pratique du vélo et notamment sur la retombée des projets en faveur de la pratique des modes actifs tels que la mise en place de la piste cyclable qui longe le parc Wallygator.

Objectifs opérationnels

- Mener une politique de comptages (automatiques et directionnels) incluant également des comptages vélos.

Descriptif de l'action

Mener une politique de comptages

Les comptages routiers permettent de quantifier la fréquentation d'un axe routier ou d'une infrastructure cyclable.

Ceci permet ainsi de disposer des éléments nécessaires à la prise de décision ou à la mise en place de différents projets. Ils permettent également de connaître les retombées d'un projet, comme par exemple la création d'une piste cyclable.

Plusieurs types de comptages existent, adaptés aux différents besoins :

- Comptages automatiques en section qui consistent à recenser les véhicules sur un axe routier simple ou à double sens.



Figure 1 : Comptages automatiques par tube (source : hellopro.fr)

- Comptages directionnels par vidéo, par relevés de plaques minéralogiques ou à l'aide d'enquêteurs, qui permettent de déterminer les mouvements tournants au droit d'un carrefour. Ils sont classiquement réalisés pendant 4 heures, réparties sur les 2 périodes de pointe du matin et du soir. Ils pourraient être intéressants à mettre en place par exemple sur le rond-point de Beauregard dans le but de déterminer quel serait le meilleur moyen de mieux intégrer les cyclistes dans ce giratoire.
- Comptages vélo,



Figure 2 : Comptages vélos

Les comptages vélos sont réalisés à l'aide de tube spécifiques pouvant être posés sur des infrastructures dédiées spécialement aux vélos. Ils permettent de connaître sa fréquentation ainsi que les jours où elle est le plus empruntée.

Pilote et partenaires associés

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires associés : Communes, gestionnaires de voirie, opérateurs privés

Actions associées

Actions n°1, 2 et 14

Estimation financière

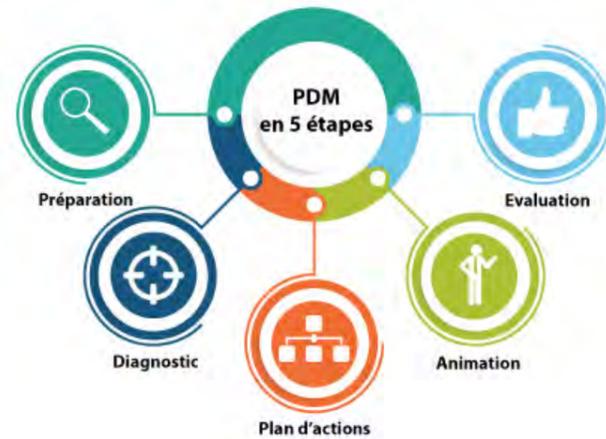
Objectif opérationnel	Coût associé
Mener une politique de comptages	Comptage directionnel 400 HT par carrefour Comptage automatique par tube 250 HT

Action 16 : Encourager les PDME /PDMA

Constats et enjeux

Depuis le 1er janvier 2020, dans le cadre de la LOM, les entreprises d'au moins 50 salariés doivent insérer un volet « mobilités » dans les Négociations Annuelles Obligatoires. A défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur s'impose

La loi requiert que les établissements assujettis produisent le diagnostic mobilité (évaluation de l'offre existante et projetée, analyse des déplacements domicile - travail et des déplacements professionnels, ...) du ou des sites concernés ainsi que le plan d'actions déployé pour orienter les pratiques de déplacements vers des modes de transport plus vertueux.



Source : <https://www.em-services.fr/comment-faire-un-plan-de-mobilite-employeur/>

Au-delà des obligations légales, toute entreprise a un intérêt à promouvoir une meilleure organisation des déplacements engendrés par son activité et le déploiement d'un plan de mobilité employeur peut s'inscrire dans une démarche volontaire.

L'Agglomération d'Agen a un rôle à jouer et peut choisir d'inciter à la réalisation des plans de mobilité employeurs /plan de mobilité des administrations.

Objectifs opérationnels

- Prospecter et relancer les entreprises et administrations
- Imposer aux entreprises un sondage exhaustif des salariés pour le dimensionnement des solutions de transport
- Accompagner la mise en œuvre des PDMe

- Mettre en place des outils de suivi des PDMe

Descriptif de l'action

Prospecter et relancer les entreprises et administrations

La prospection des entreprises et administration pourra se faire à l'échelle des zones d'activité. Cela aura notamment pour objectif de mutualiser les actions, et de faire travailler ensemble les entreprises d'une même zone d'activité. Travailler le plan de mobilité à l'échelle d'une zone d'activité permettra notamment d'encourager le covoiturage (en mutualisant du stationnement de covoiturage au sein de la zone d'activité, de mettre en relation des employés d'entreprises voisines) ainsi que de mutualiser des aménagements ou services (stationnement vélo, bornes de recharge, location de vélo, flotte de véhicules partagés, partage de salle de visioconférence, crèche, restauration).

L'Agglomération d'Agen pourra proposer des actions de communication et sensibilisation sous forme d'ateliers au sujet des trajets domicile-travail.

GBM pourra également continuer d'organiser son Challenge de la mobilité pour sensibiliser les entreprises aux enjeux de la mobilité de leurs salariés. En 2022, 7 976 salariés ont relevé le défi de la semaine de la mobilité sur l'ensemble de la région Nouvelle Aquitaine.

Imposer aux entreprises un sondage exhaustif des salariés pour le dimensionnement des solutions de transport

L'Agglomération d'Agen peut choisir d'imposer aux entreprises la réalisation d'un questionnaire auprès de leurs salariés visant à recueillir les informations suivantes, relatives à leurs déplacements domicile travail :

- Lieu de résidence,
- Moyen de transport,
- Durée moyenne du déplacement,
- Leurs capacités, leurs envies et les freins à lever.

L'objectif de ce sondage étant ainsi de mieux connaître les besoins de mobilité et les solutions adéquates à mettre en place.

Accompagner la mise en œuvre des PDME/PDMA

L'Agglomération d'Agen pourra intervenir dans chaque étape de la mise en œuvre des PDMe et conseiller les entreprises et administrations. La méthodologie de la mise en œuvre d'un PDMe est la suivante :



Les actions suivantes pourront être proposées aux entreprises dans le cadre des PDMe

- Instaurer un Forfait Mobilité Durable,
- **Mettre en œuvre des conventions pour le télétravail,**
- Désynchroniser le temps de travail,
- Privilégier les visioconférences,
- Aménager du stationnement vélo & douches,
- Investir dans une flotte de VAE et véhicules électriques,
- Développer un service de covoiturage et du stationnement pour covoitureurs,
- Mettre en place des services pour limiter les déplacements des salariés (restauration, crèche...).

Assurer le suivi et l'évaluation des plans de mobilité entreprise et administration

Pour assurer le suivi et l'évaluation des PDMe, une boîte à outils numérique ainsi que des kits d'animation et de communication clés en main pourront être mis en place.

Pilote et partenaires

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : entreprises, gestionnaires de zones d'activités

Actions associées

Actions n°8,9,10,14

Indicateurs de suivi et d'évaluation, Calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de PDMe/PDMa réalisés
- Nombre d'entreprises participant au Challenge Mobilité

Indicateurs d'évaluation

- Part modale voiture et voiture autosoliste, autres modes (enquêtes flash sur les sites concernées),
- Tableaux de bord de suivi du dispositif porté par les entreprises

Calendrier **de mise en œuvre** : moyen terme



Action 17 : Encourager la démobilité (télétravail, tiers-lieux)

Constats et enjeux

Les déplacements liés au travail pèsent fortement sur les pratiques de mobilité quotidiennes. **Même s'ils ne représentent pas la majorité des déplacements observés sur un territoire, ils** représentent en général les déplacements les plus longs, se font davantage en voiture, le plus souvent seul dans son véhicule et aux heures de forte utilisation du réseau routier. Ce faisant, ils **sont au cœur de la** vie quotidienne des personnes en activité tout en constituant des cibles prioritaires des politiques de mobilité.

Parallèlement au développement des modes de déplacements plus vertueux, il est possible **d'inciter à la réduction des déplacements, en pratiquant le télétravail ou en ayant recours à des** tiers lieux, permettant de raccourcir les trajets domicile-travail.

Objectif opérationnels

- Créer des lieux dédiés au télétravail
- Soutenir les initiatives privées ou associatives

Descriptif de l'action

Créer des lieux dédiés au télétravail

Les collectivités peuvent stimuler le développement du télétravail via la construction des espaces dédiés. Actuellement, seul un tiers-lieux de télétravail est accessible à Sérignac, proposant du coworking.

Le recours aux appels à projets est fréquent pour le développement du télétravail

Il est également possible de soutenir le télétravail en construisant directement des locaux sur le domaine public des collectivités territoriales, ou en réhabilitant des bâtiments afin de les mettre **à la disposition d'associations, voire de sociétés privées ayant créé des télécentre ou des espaces** de coworking.

Une exemple de cette solution : la commune de Boitron (**située au nord d'Agen**) a ainsi créé en septembre 2010 le premier télécentre du réseau ornaïs. Une école a été réhabilitée pour **s'adapter à ce nouvel usage** : deux bureaux privatifs ont été créés pour du « coworking », des réunions ou des formations. **Un investissement à la mesure d'une petite commune rurale de 360** habitants : 15 000€ de la commune et 5 500€ du Conseil Départemental ont été affectés à la réhabilitation, auxquels le conseil Régional a ajouté 50 000€ pour le raccordement en très haut

débit. La commune a gracieusement confié la gestion du lieu à une association « Boitron à Très Haut Débit » **qui facture l'utilisation (30 à 50€ selon l'usage) et prend en charge les frais de connexion à l'internet.** Les 12 membres peuvent utiliser le lieu selon leurs besoins, ponctuellement ou régulièrement, 24h/24. De plus, la commune utilise également cet espace pour organiser des formations grands publics ou des ateliers de sensibilisation ; un aspect « multiservices » qui contribue à créer du lien et faire connaître le lieu.

La mise en place de tiers lieux permet également de limiter les écueils du télétravail tel que **l'isolement ou la perte d'efficacité.**



Figure 3 : Télécentre de Boitron

Soutenir des initiatives privées ou associatives

Les collectivités territoriales peuvent également choisir de soutenir les initiatives privés ou **associations sous d'autres formes telles que la promotion du télétravail par l'octroi d'une visibilité accrue via une charte et un label. C'est le cas de la Métropole de Lyon, qui a développé des actions de promotion d'espaces de coworking et de tiers lieux pour accompagner les acteurs du télétravail** sur le plan logistique, en élaborant une charte du coworking donnant une meilleure visibilité des structures au public. La charte réunit 12 espaces de coworking sur le territoire de la Métropole, qui sont liés par 13 engagements.

Charte

1. Mutualiser un espace de travail d'une superficie minimum de 80 m2 comprenant a minima une salle de réunion, des outils mutualisés, un espace de convivialité dans lequel se trouve un espace adapté à des repas partagés, afin de mettre à disposition un cadre de travail et de partage qui facilite à la fois les collaborations et la convivialité.
2. Organiser au moins 15 ateliers participatifs et des événements pour les coworkers chaque année.
3. Accueillir au minimum 10 membres actifs par mois (objectif à 6 mois pour les nouveaux entrants).
4. Proposer un contexte ouvert et incitatif d'implication des coworkers dans la gouvernance de l'espace de coworking.
5. Les membres du réseau s'engagent à ne pas faire de prosélytisme politique, religieux et syndical.
6. Cultiver un esprit d'entraide en n'accueillant, pour au moins 80% des usagers, que des individus ou équipes composées de 3 personnes maximum d'une même structure.
7. Valoriser à travers différents outils de communication les projets, compétences, savoir-faire et identités des coworkers.
8. Proposer au moins une formule souple permettant de venir « à la carte », sans engagement de durée.
9. Proposer un tarif journalier pour l'espace de coworking et ses services associés inférieur à 40 euros HT.
10. Mettre à disposition des coworkers, dans une logique de transparence, un rapport d'activité comprenant à minima le nombre d'adhérents, le chiffre d'affaires et la répartition des dépenses.
11. Être acteur au sein du collectif Coworking Grand Lyon en participant aux réunions.
12. Co-organiser entre membres actifs du collectif au moins 2 événements par an, ouverts aux coworkers des espaces ainsi qu'à des personnes externes.
13. Afficher la charte Coworking Grand Lyon dans l'espace de coworking.

Figure 4 : Charte du Réseau Coworking du Grand Lyon

Enfin, les collectivités peuvent décider d'octroyer des aides publiques. Ces aides peuvent aller de la mise à disposition de locaux ou d'équipement dans des conditions attractives à des prestations d'actions de formation financées par les collectivités publiques ou encore l'octroi de subventions en dehors de procédures d'appels à projets. Par exemple, la CCI de la Région Alsace accompagne par la formation une quinzaine de petites et moyennes entreprises pour aider environ 45 télétravailleurs (source : ADEUS et CGET)

Comment réussir le tier lieu ?

- 1 - Pas de projet surdimensionné,
- 2 - Mutualiser le lieu pour croiser les publics et amortir les investissements,
- 3 - Du très haut débit pour accéder aux usagers professionnels actuels,
- 4 - Créer un lieu qui donne envie de s'y rendre,
- 5 - Favoriser le coworking, on cherche à relier les personnes,
- 6 - Penser aux animations pour dynamiser le lieu

Pilote et partenaires

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : région, départements, commune, opérateurs privés

Actions associées

Actions n°13, 14, 16

Indicateurs de suivi et dévaluation, calendrier

Indicateurs de suivi

- Nombre de lieux dédiés au télétravail créés,
- Nombre d'appels à projets réalisés,
- Nombre d'initiatives privées ou associatives soutenues

Indicateurs d'évaluation

- Fréquentation des espaces de coworking, tiers-lieux,
- Progression du télétravail

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

Le succès du télétravail s'explique par les bénéfices qu'il apporte. En même temps qu'ils économisent du temps sur leurs trajets domicile-travail, les salariés économisent réduisent leur impact environnemental et réduisent leurs frais de déplacements.

Impact sur le pouvoir d'achat

La société Steria a établi que pour une journée télétravaillée par semaine, ses salariés économisent en moyenne 9 jours.an et 1 600€ ! Sans compter les économies réalisées sur des postes de dépenses surprenants comment... le pressing. Plus besoin de porter une tenue impeccable au bureau.

Actions 18 : Développer les services de mobilité pour les publics fragiles

Constats et enjeux

L'Agglomération d'Agen dispose d'un certain nombre de services de mobilités solidaires :

- Apreva 47 Garage et loueur social (garage à Bon Rencontre et point relais à Agen), service de location de voitures, réparation et vente à tarif social et solidaire (4 400 locations autour d'Agen en 2020)
- **Covoit'santé**, réalisé en lien avec Archimède, proposant du covoiturage solidaire pour les déplacements médicaux,
- Apreva Mobilité Accompagné (siège à Aiguillon) : micro mobilité solidaire dans un objectif d'**insertion sociale et professionnelle**,
- Café vélo ,
- Co-Clic-Co (Sérignac-sur-Garonne) : **Mise à disposition d'espaces de travail partagés et collaboratifs** et aide aux démarches administratives dématérialisées,
- Handiwagala : Transport pour les personnes à mobilité réduite.

Cependant, ces initiatives gagneraient à être mieux connues et davantage soutenues. En effet, lors de nos entretiens, nous avons pu constater **qu'un nombre important de personnes pourtant dans le besoin, ne disposent pas des informations nécessaires pour l'accès à ces offres de mobilité.**

De plus, l'Agglomération d'Agen est un territoire à dominante rurale, où il n'est pas possible de mettre en place un maillage fin et complet en transport en commun. Il est donc important de développer ce type de service, afin de garantir à chacun le droit à la mobilité.

Objectif opérationnels

- Développer le transport d'utilité sociale
- Réaliser des appels à projets pour des services itinérants (culture, soin, alimentation, sport)

Descriptif de l'action

Développer le transport d'utilité sociale (TUS)

Dans les territoires où l'offre de transports collectifs est faible et les services éloignés, les personnes qui n'ont pas de voiture peuvent se retrouver rapidement isolées. Les services solidaires de déplacements accompagnés représentent une solution essentielle pour améliorer la mobilité du quotidien des personnes qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'emploi, aux services de santé, aux biens et aux loisirs disponibles à proximité. Toutefois, la mise en œuvre de ces actions repose sur **une coordination entre de nombreux acteurs publics et privés.** Cette coopération

peut permettre d'intégrer les solutions de mobilité solidaire au sein d'un bouquet de solutions global.

Le Cerema a identifié 7 thématiques principales au cœur de la mise en œuvre d'un projet de mobilité solidaire, en particulier d'un service de transport d'utilité social :

- L'identification des besoins de mobilités solidaires,
- L'élaboration du budget,
- Les questions assurantielles,
- La communication,
- Les règles du fonctionnement du service,
- La pérennisation du vivier de bénévoles,
- L'évaluation des services

Les services de TUS, mis en place dans un objectif de solidarité envers certains publics fragiles, ont vocation à **être complémentaires aux services de mobilité proposés par l'Agglomération d'Agen.** Bien que l'Agglomération d'Agen n'ait pas la compétence pour organiser ces services, elle peut contribuer et apporter un soutien à l'organisation de ces services.

Exemple du TUS des Communautés de communes des pays de Colombey et du Saintois

En 2021, l'association CIEL, met en place un TUS pour les habitants du Pays de Colombey Sud Tolois, puis du Pays du Saintois. Ces 2 communautés de communes regroupent 93 communes pour une population totale de 26 000 habitants.

Le service est accessible sous conditions de ressources et les bénéficiaires doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle de 23€ par famille et ne pas posséder de véhicule personnel. En 2017, 75% des bénéficiaires étaient retraités. Cette année-là, 24 conducteurs ont effectué 1 058 déplacements au bénéfice de 114 familles.

L'utilisation du TUS est limitée à 5 déplacements par famille et par mois, avec une portée maximale unitaire de 80 km aller-retour. Les principaux motifs de déplacements sont les rendez-vous médicaux (45%) et les courses (27%).

Concrètement, le service fonctionne du lundi au vendredi, de 09h à 18h et le bénéficiaire doit effectuer sa demande auprès de l'association au moins 48h avant le déplacement. La participation du bénéficiaire au coût du service est différenciée selon 2 niveaux de ressources (0,10€/km ou 0,35€/km). Le reste à charge du déplacement est financé par l'association. Le conducteur bénévole est donc défrayé sur l'intégralité de son déplacement et doit remplir une fiche récapitulative du voyage, qu'il fait signer au bénéficiaire.

En 2017, l'association CIEL consacrait 17,7 k€ au défraiement des conducteurs bénévoles, auquel il faut associer le salaire du chargé de mission « mobilité solidaire » employé en contrat d'avenir.

Réaliser des appels à projets pour des services itinérants (culture, soin, alimentation, sport)

L'itinérance est un levier de «mobilité inversée » visant à réduire le besoin de mobilité.

Pour favoriser l'émergence de solutions novatrices destinées à améliorer la mobilité des habitants des territoires ruraux, il est possible de procéder à un appel à projets. C'est ce qu'a choisi de faire le Département du Nord qui propose chaque année un appel à projets "Mobilités innovantes en milieu rural".

L'itinérance existe depuis longtemps en milieu rural, traditionnellement effectuée par des commerçants. Certains services se prêtent également à ce mode de délivrance, dans des fonctions d'accueil ou de formation. C'est le cas de la culture (Bibliobus, cinéma itinérant, bus Internet), des technologies de l'information et de la communication ou de la petite enfance et du périscolaire.

L'itinérance est un levier de « mobilité inversée » visant à réduire le besoin de mobilité.

Exemple de l'association PrévenBUS (source : <https://www.carenews.com/carenews-info/news/des-services-itinerants-pour-mieux-veillir>)

Preven BUS est une association qui a pour but de lutter contre l'isolement et la perte d'autonomie des personnes de plus de 50 ans. Elle propose des ateliers, axés sur le bien-être, à destination des seniors. Cette association familiale a transformé un camping car en lieu d'ateliers. Depuis, ils sillonnent les territoires ruraux de la Gironde pour proposer un service à des seniors isolés.

« Le meilleur moyen pour les toucher, c'est d'aller auprès d'eux car ce ne sont pas eux qui vont se déplacer ».



Les décideurs publics se sont rapidement saisis de ce concept d'itinérance ou de « mobilité inversée » et en ont fait un vrai mode d'intervention sur les territoires. En 2017, un premier bus France services a été mis en place, en Thiérache, une zone rurale dans l'Aisne. Il s'agissait d'une structure itinérante qui accompagnait les habitants dans les démarches administratives. Depuis, le concept, particulièrement utilisé par les seniors, a essaimé sur le territoire.

Ces structures ont besoin du soutien des collectivités locales et des politiques qui doivent intégrer la mobilité inversée dans leurs politiques publiques.

Les outils et la réglementation :

- Convention cadre territoriale : Mettre en place des conventions-cadre de définition des services pour les citoyens et des modalités de fonctionnement des services itinérants.
- Partenariat sur des actions de développement local : Développer des partenariats entre l'Agglomération d'Agen et les structures existantes

Pilote et Partenaires

- Pilote : Agglomération d'Agen,
- Partenaires : associations, opérateurs privés, communes, le programme LEADER, Le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC), missions de services publics., etc.

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateur de suivi

- Nombre d'appels à projets réalisés,
- Nombre de services d'utilité sociale déployés ou soutenus par l'Agglomération

Indicateur d'évaluation

- Nombre d'utilisateurs de ces services,

Calendrier : moyen et long terme

Actions associées

Actions n°17 et 14

Estimation financière

A titre indicatif, le département du Val d'Oise a mis en place un bus des services publics itinérants. Le principal objectif étant de permettre un meilleur accès aux droits des personnes peu mobiles ou non accompagnées par la mise en place d'un bus des services publics itinérant. Le coût total de l'investissement (principalement les coûts d'aménagement du véhicule) est de 98 000 € HT dont 48 000€ du Conseil Départemental, 5 200€ de Val d'Oise Numérique, 19 400€ de l'Etat et 25 400€ de Camping-Car Club Pays de Fayence

OPTIMISER LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

C1 : Améliorer le réseau routier (accès à l'agglomération, franchissements & connexions avec les projets)

C2 : Développer la logistique urbaine bas carbone

Action 19 : Partager la voirie des axes pénétrants et des franchissements fluviaux

Constats et enjeux

Sur les principaux axes permettant le franchissement de la Garonne et la pénétration dans la ville d'Agen, une large place est accordée aux voitures, aux détriments des autres modes. Il est donc important de redistribuer l'espace aux profits des modes actifs, en particulier sur ces axes



Pont de Pierre

Pont de Beauregard

De nombreux projets de voirie sont également en cours, notamment le pont et le barreau de Camélat, l'échangeur autoroutier ou encore la ligne LGV Sud-Ouest. Il est important d'accorder une place suffisante aux modes actifs sur les voies existantes, reliant ces grands projets structurants.



Figure 5 : Prise en compte des modes actifs sur le pont et barreau de Camélat

La construction du pont et du barreau de Camélat, permettant d'alléger le trafic sur le pont de Pierre et le pont de Beauregard, est une occasion importante de requestionner la place des modes actifs sur ces infrastructures.

Objectifs opérationnels

- Réaliser une étude de faisabilité pour reconsidérer la place des modes doux sur le pont de Beauregard et le pont Picketty
- Sécuriser les cyclistes sur le pont de Pierre ainsi qu'en amont et aval
- Soigner les connexions entre les futurs aménagements routiers et la voirie existante

Descriptif de l'action

Réaliser une étude de faisabilité pour reconsidérer la place des modes doux sur le pont de Beauregard et le pont Picketty

Les ruptures naturelles ou humaines que constituent la Garonne, le canal latéral à la Garonne et les voies ferrées sont d'importants obstacles à la pratique des modes actifs. La prise en compte des cyclistes et plus largement des modes doux sur les ouvrages de franchissement permet d'éviter les détours très pénalisants.

Cependant, le traitement des ouvrages est toujours un travail lourd, à mener à long terme et qui nécessite la collaboration d'un nombre important d'acteurs.

Pour améliorer la prise en compte des modes actifs sur les franchissements de la Garonne, et plus particulièrement sur le pont de Beauregard, deux options s'offrent à l'Agglomération d'Agen ;

- Créer une passerelle de franchissement, spécialement dédiée aux modes actifs,
- Reprendre le pont de Beauregard pour sécuriser les cyclistes et les piétons.

Le traitement du pont de Beauregard constitue un enjeu de sécurité majeur puisque ce secteur connaît un trafic moyen journalier supérieur à 15 000 véhicules par jour et une part importante des habitants de l'Agglomération se tient dans l'attente d'une action concrète de manière à résorber ce point noir.

Il sera donc important de mener une étude spécifique sur ces ponts afin de déterminer l'alternative la plus satisfaisante à mettre en place : un encoffrement est-il possible sur l'actuelle pont de Beauregard ? Une passerelle dédiée spécifiquement aux modes doux doit-elle être mise en place ?

Cette étude devra apporter l'ensemble des réponses à ces questions. Elle devra nécessairement dans un premier temps procéder à un diagnostic de l'existant permettant de déterminer les choix d'interventions.

C1 Améliorer le réseau routier (accès à l'agglomération, franchissement et connexion avec les projets)

Quelques conseils pour le succès de la prise en compte des modes actifs sur les ouvrages de franchissements :

Dans le cas d'un ouvrage neuf, éviter le bois, qui nécessite un entretien trop important,

Attention aux affaissements de part et d'autre des culées qui provoquent des ressauts

Soigner la connexion entre les aménagements cyclables et l'ouvrage de franchissement dès la conception de l'ouvrage

Avoir des pentes douces ou des paliers pour garantir l'accessibilité PMR

Préconiser une largeur de 3m pour permettre le passage des vélos spéciaux et prendre en compte le flux des piétons

Sécuriser les cyclistes sur le pont de Pierre ainsi qu'en amont et en aval

L'emprise est moins contrainte sur le pont de Pierre et une voie bus ouverte aux cyclistes permet la circulation des vélos. Cependant, à la vue du nombre important de voitures empruntant ce pont, la bande cyclable pourrait être confortée avec la pose de sépiques, bordures ou potelets.

Ces interventions légères permettent de sécuriser les cyclistes tout en ne touchant pas au profil en travers de l'ouvrage.



Figure 6 : Pont Wilson, Lyon

Le franchissement du pont de Pierre s'avère également problématique en particulier lorsque l'on souhaite simplement traverser le giratoire sans emprunter le pont de Pierre.



Figure 7 : Rond point de Pierre

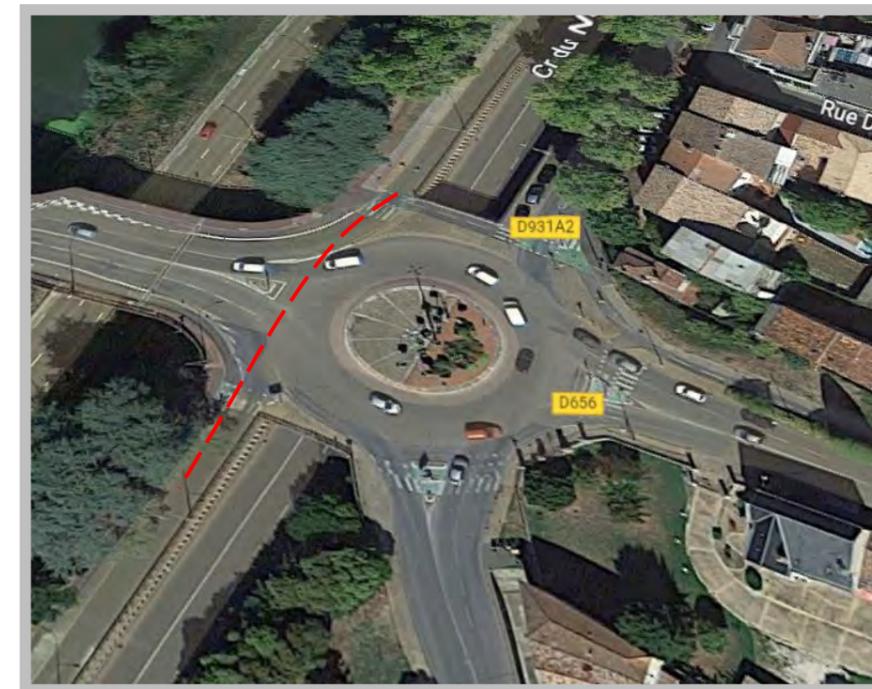


Figure 8 : Traversée délicate du pont de Pierre

Les traversées cyclables doivent donc être traitées.

Dans le cas d'un giratoire de diamètre extérieur supérieur à 22m, le Cerema préconise la mise en place d'un contournement externe.

C1 Améliorer le réseau routier (accès à l'agglomération, franchissement et connexion avec les projets)

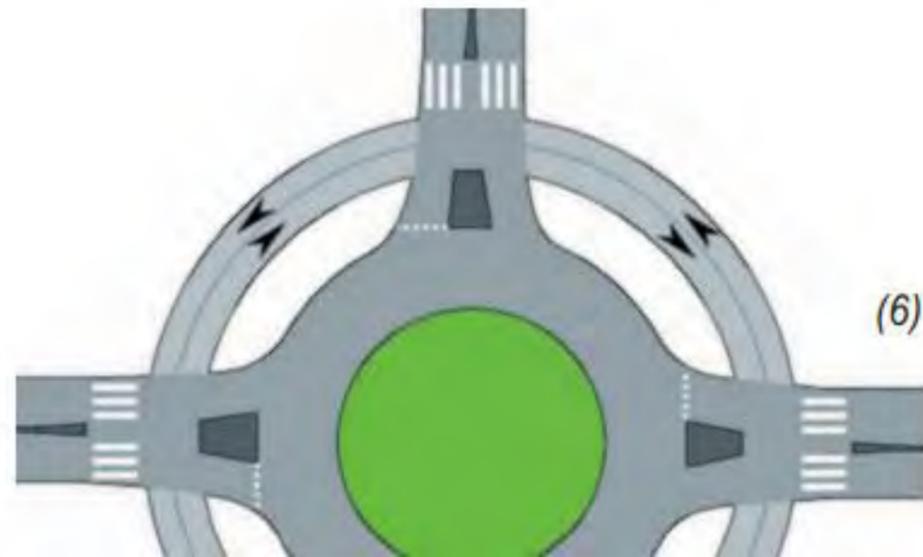


Figure 9 : Contournement externe complet, source : Vélos et giratoire, Cerema

Soigner les connexions entre les futurs projets et les voiries existantes

La connexion entre les nouvelles infrastructures et les anciennes voiries ne devra pas laisser apparaître de discontinuités, en particulier cyclables et piédestres. Il faudra en particulier veiller aux connexions suivantes :

- Raccordement au giratoire de Colayrac-Saint-Cirq : **veiller à bien soigner l'entrée et la sortie de l'ouvrage,**
- Raccordement au giratoire de la rocade Ouest. Veiller à ne pas interrompre brusquement **l'aménagement cyclable et garantir l'entrée et la sortie sécurisée de l'ouvrage**

Pilote et partenaires

Pilote : Agglomération,

Partenaires : Département, communes, gestionnaires de voirie

Indicateurs de suivi et d'évaluation, calendrier

Indicateur de suivi

- Etude menée sur le pont de Beauregard,
- Sécurisation du pont de Pierre
- Sécurisation de la traversée du rond point de Pierre

Indicateur d'évaluation

- Evolution de la part modale vélo,
- Evolution du nombre de cycliste sur le pont de Beauregard et pont de Pierre (déterminés à l'aide de comptages avant et après

Calendrier : long terme

Actions associées

Actions n°1, 2, 5, 15



Optimiser le réseau routier structurant et le transport de marchandises

C2 : Développer les transports de marchandises alternatifs

Action 20 : Relancer le ferroviaire et le fluvial

Constats et enjeux

L'attente autour de solutions durables et alternatives à la route en matière de déplacements et transport de marchandises est forte. Le ferroviaire et le fluvial sont non seulement complémentaires mais disposent aussi d'infrastructures peu saturées en comparaison avec la route.

Concernant le fret ferroviaire :

- La CAA ne bénéficie pas de ligne dédiée au fret ni de gare, plateforme ou terminal dédiée au transport de marchandises.
- **Agen est situé sur l'axe Bordeaux-Toulouse** et à proximité des corridors Atlantique et Méditerranée. En 2018, environ 13 trains de fret circulent entre Bordeaux et Montauban.
- **En gare d'Agen, le tonnage en fret de transit était estimé à 1 500 000 tonnes en 2006** selon la SNCF. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse ambitionnait de reporter plus de 20 millions de tonnes de marchandises vers le ferroviaire.
- **Les trains de fret ne s'arrêtent pas en gare d'Agen (uniquement du passage en transit).**

Concernant le fret fluvial, le président de la région Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset a signé à Damazan une convention avec Compas 47, une alliance de cinq entreprises de traitement des déchets (Aliarec, Soregom, Valoregen), du BTP (Tovo SA) et de l'agroalimentaire du Lot-et-Garonne (Manger Bio Sud-Ouest). L'objectif est de structurer les flux pour relancer le fret sur le canal de la Garonne.

Objectifs opérationnels

- Relancer le fret ferroviaire,
- Relancer le transport ferroviaire de voyageurs,
- Relancer le fret fluvial

Descriptif de l'action

Relancer le fret ferroviaire

La ligne Niversac - Agen a été ouverte le 03 août 1863 et le service marchandises a été totalement abandonné sur l'intégralité de la ligne en 2004.

Le fret ferroviaire subit depuis 30 ans une chute de ses trafics dans toutes les filières, même celles où il paraît être le plus adapté. Cette forte contraction a entraîné un certain nombre de fermetures de lignes mais aussi de voies privatives que sont les installations terminales embranchées. Ces

installations souffrent d'une certaine méconnaissance à l'échelle régionale et, plus généralement, nationale. Les Installations Terminales Embranchées (ITE) sont des portions de voies privatives qui relient directement une ou plusieurs entreprises au Réseau Ferré National, leurs permettant de charger ou de décharger des trains. D'après la SNCF, environ 80 % des tonnes de marchandises circulant sur le réseau ferroviaire national vont vers une ITE ou en proviennent.

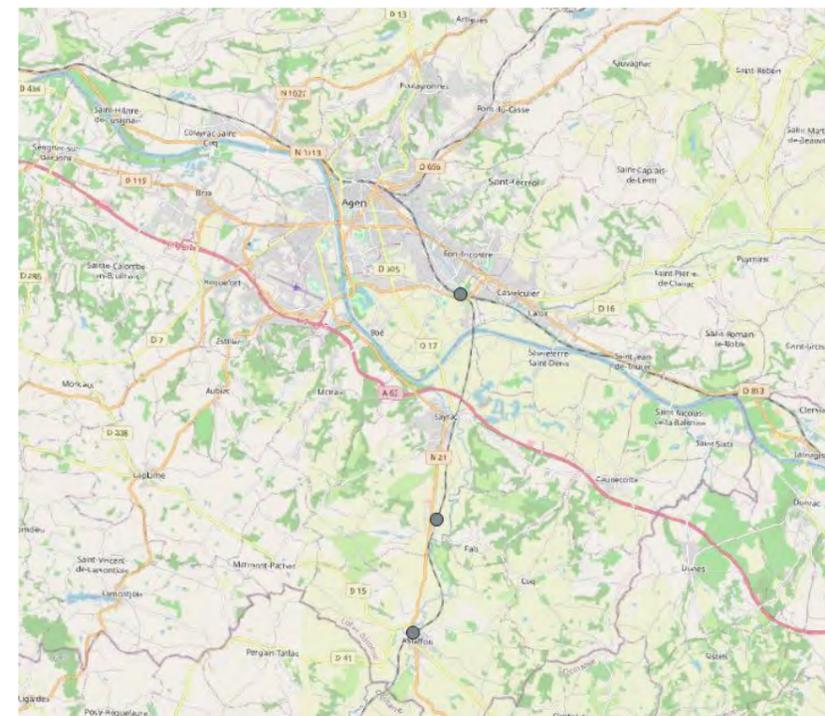


Figure 10 : Localisation ITE (source : data.gov)

Les ITE sont constituées de deux sous-parties : la première est l'aiguille rattachée au Réseau Ferré National et entretenue par SNCF Réseau, la seconde est entretenue par le propriétaire de l'ITE, entreprise ou collectivité locale. Une ITE est considérée comme « active » par SNCF Réseau quand son propriétaire paye la redevance pour l'entretien de la première partie de l'ITE. Avec cette définition, certaines ITE sont certes actives au sens de SNCF Réseau mais demeurent en si mauvais état qu'il n'est plus possible d'y faire circuler un train.

C2 : Développer les transports de marchandises alternatifs



Source : SNCF Réseau

Il existe une installation terminale embranchée (ITE) à Agen, quartier Fiaris, mais elle n'était utilisée a priori que pour les décharges de traverses et l'entretien du réseau ferré. L'entreprise Rosson et Fils, située à Pont-du-Casse disposait d'un embranchement sur leur site, mais il n'est plus actif. Il existait également un ITE pour transporter des céréales à destination de silos à Layrac. Une ITE est également présente à proximité de la gare d'Astaffort, il y perdure du fret, bien que la gare d'Astaffort ait été fermée.

Ces ITE sont primordiales pour le fret ferroviaire et permettent ainsi de desservir au plus près les entreprises du territoire, il est donc essentiel d'en faire un état des lieux précis et de le confronter aux besoins.

Pour une entreprise qui souhaiterait créer une ITE à son profit, plusieurs étapes sont à réaliser, en lien avec SNCF Réseau(3) :

- 1/ Étude de la pertinence du projet et de la faisabilité du raccordement. → Vérifier que l'installation est pertinente pour l'entreprise et que le raccordement sur le RFN est techniquement réalisable en toute sécurité.
- 2/ Étude d'initialisation → Préciser la conception de la 1re partie de l'ITE en tenant compte du volume de trafic prévisionnel.
- 3/ Phase avant-projet puis projet → Signature d'une convention de financement pour la création de la 1 re partie de l'ITE et d'un engagement de principe à souscrire une convention de raccordement.
- 4/ Travaux de construction
- 5/ Signature de la convention de raccordement → Cette convention définit les conditions administratives, techniques et financières relatives à la gestion de l'ITE.

- 6/ Mise en service
- 7/ Choix d'une entreprise ferroviaire et exploitation

Les ITE constituent le maillage le plus fin du fret ferroviaire mais son succès repose également sur la qualité et le maillage des gares de triage.

Un important travail devra être réalisé pour identifier les opportunités et mettre à jour les infrastructures.

Relancer le transport ferroviaire de voyageurs

Des haltes voyageurs ferroviaires ont été fermées faute de fréquentation et de sorte à diminuer le nombre de cheminots ; c'est le cas de la gare de Pont-du-Casse (abandonnée depuis 2020) ou encore de la gare d'Astaffort (fermée depuis 1970). Le relance du ferroviaire devra également questionner la réouverture de ces gares (fret et voyageurs).

Relancer le fret fluvial

Autrefois, le canal de la Garonne accueillait du fret, il s'agissait de sa fonction principale. L'association « Compas 47 » est un groupement de 5 entreprises (gestion des déchets, TP et agroalimentaires) qui se sont unies pour relancer le fret maritime vers Bordeaux et/ou Toulouse. VNF accompagne cette démarche.

Une étude technique et financière pour la relance du fret fluvial a été portée par la CC du Confluent et Coteaux de Prayssas, en coopération avec les entreprises de l'alliance COMPAS47. Celle-ci a permis de conclure qu'une relance du fret fluvial est réaliste et réalisable.

La prochaine étape consistera à réfléchir collectivement aux modalités de gouvernance et au planning opérationnel de la relance.

Exemple du Port Autonome de Strasbourg

Le port de Strasbourg permet le transport fluvial d'une large palette de marchandises.

Il résulte d'un travail partenarial entre l'Eurométropole et VNF.

Il s'agit d'un maillon important de la logistique urbaine basée sur la multimodalité avec l'utilisation de vélos électriques cargo.

Cette organisation a permis de nombreuses retombées positives : désengorgement des voiries en centre ville et amélioration de la qualité de vie.



Source : Actu Transport Logistique , France 3 Grand Est

Estimation financière

Aides disponibles en faveur du fret ferroviaire

En janvier 2018, la Commission Européenne a autorisé la France à mettre en place une stratégie **d'investissement** dans les ITE, afin de rétablir la concurrence entre les transports routier et ferré. Dotée d'un budget de 60 millions d'euros sur 5 ans, cette aide pourra être attribuée par les collectivités territoriales, voire l'État, au bénéfice des entreprises. Cette aide est apportée soit pour l'extension ou la rénovation d'une ITE existante, soit pour la création d'une ITE nouvelle ou la réactivation d'une ITE non utilisée. Elle ne peut dépasser 50 % des coûts d'investissement éligibles, dans la limite de 2 millions d'euros pour le 1er cas et 2,5 millions dans le 2e cas. Cette subvention est attribuée au cas par cas et conditionnée par la fourniture d'une analyse des flux, des prévisions de trafic, l'engagement du bénéficiaire à générer du trafic ferroviaire pendant 5 ans au minimum et sous réserve d'un contrôle de l'effectivité des travaux. (source : Les installations terminales embranchées Un accès direct au réseau ferré)

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

- 1 train fret = 40 poids lourds évités
- Le rail émet plus de 10 fois moins de CO₂ par km qu'un poids-lourd pour une même masse transportée
- Le transport fluvial émet jusqu'à 5 fois moins de CO₂ qu'un poids lourd à la tonne transportée

L'Etat a inscrit pour objectif un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 dans la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Action 21 : Logistique urbaine

Constats et enjeux

Face aux enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la nécessité **d'améliorer la qualité de l'air** en ville (jusqu'à 50 % des émissions de GES et de polluants sont issues du transport de marchandises en ville), **l'ensemble des acteurs qu'ils soient publics ou privés s'accorde sur l'importance de repenser l'organisation de l'acheminement de marchandises au cœur des villes.**

La logistique urbaine ou le transport de marchandises en ville constitue le dernier maillon de la **chaîne logistique globale, aussi appelée la logistique du dernier kilomètre. C'est l'art d'acheminer** dans les meilleures conditions les flux de marchandises, qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

La logistique urbaine relève d'un jeu d'acteurs multiples, aux enjeux souvent contradictoires : pouvoirs publics, acteurs économiques, institutionnels, riverains, etc.

L'analyse de la logistique urbaine est extrêmement complexe car elle englobe des thématiques diverses (habitats, activités économiques, gestion urbaine, fonction transport, etc.). Elle doit également tenir compte de la diversité des marchandises transportées, des délais de plus en plus contraints (**avec l'explosion du e-commerce** notamment) **et des lieux d'accueil de ces marchandises.**

Les nombreuses contraintes des acteurs de livraisons (horaires, disponibilité des places de stationnement, accessibilité et exigence des clients) conduisent bien souvent à du stationnement illicite (sur aire piétonne, trottoir, double file, etc.). Ces stationnements sont courts mais fortement impactant sur la voirie et entraînent des conflits avec les autres usagers.

Les collectivités disposent de **plusieurs leviers d'action :**

- Cadre réglementaire,
- Planification,
- Politique foncière,
- Invitation, Innovation,
- Développement économique.

Elles ont également un rôle de facilitateur (portage politique, transversalité, **concertation avec les différents acteurs du territoire**)

Objectif opérationnels

- Optimiser la logistique urbaine

Descriptif de l'action

Pour mener à bien des démarches d'optimisation de la logistique urbaine, il est important de suivre le triptyque méthodologique suivant :



Exemple de la collectivité Valence Romans

La collectivité Valence Romans a approuvé son PDU en 2016, avec un volet spécifique à la mobilité **des marchandises. Ce volet s'est décliné autour d'un schéma directeur de la mobilité des marchandises. Le schéma a permis d'aboutir à 6 actions en faveur d'une logistique urbaine plus durable :**

Action 1 : Créer une instance de coordination, sensibiliser et concerter,

Action 2 : Améliorer la formation des chauffeurs-livreurs,

Action 3 : Introduire dans les PLU des ratios logistiques,

Action 4 : Identifier le foncier à réserver aux différentes échelles territoriales,

Action 5 : **Définir un schéma hiérarchisé d'équipements logistiques pour l'Agglomération,**

Action 6 : **Examiner la faisabilité et l'opportunité d'un CDU.**

Action 7 : Elaborer un schéma directeur des aires de livraison,

Action 8 : Elaborer un schéma directeur des points relais ,

Action 9 : Développer les consignes en particulier dans les parkings,

Action 10 : Proposer des services de stock déportés aux commerçants

Action 11 : Harmoniser la réglementation.

Action 12 : **Identifier les itinéraires d'accès au centre ville et mettre en place le jalonnement adéquat**

Action 13 : **Favoriser l'accès du centre ville aux véhicules propres,**

Action 14 : Soutenir des expérimentations de livraison par modes doux

Action 15 : Promouvoir et développer la plate forme polymodale de Valence Romans sud Rhône Alpes

A Toulouse, la Poste a choisi de miser sur la cyclo logistique. Depuis le 22 juin 2021, les livraisons de colis se font désormais en vélo-**cargo dans l'hyper**-centre de la ville rose. La cyclo logistique **est beaucoup plus efficace en termes de consommation d'énergie car les cyclistes consomment moins d'énergie par unité de distance que les voitures ou les camions**. Il existe de nombreux types **d'opérations cyclo**-logistiques, mais elles ont toutes un objectif commun : livrer les marchandises rapidement, en toute sécurité et efficacement. De nombreux prestataires de services cyclo-logistiques proposent des services de routage et de manutention à leurs clients, ce qui contribue à **rationaliser la chaîne d'approvisionnement**.

En outre, certaines entreprises de cyclo-**logistique proposent également des services d'entreposage** et de gestion des stocks. Le secteur de la cyclo-**logistique connaît une croissance rapide et l'on estime que d'ici 2025, le marché mondial de la cyclo**-logistique représentera 24 milliards de dollars (source : <https://www.digimoov.fr/blog/cyclo-logistique-un-atout-environnemental-et-economique>). Le développement **de la cyclo logistique doit cependant s'appuyer sur des infrastructures cyclables** sûrs et continues (Action 2).

Le cyclo logistique présente **l'avantage de nécessiter de faibles coûts d'investissements**. Cela permet également un gain de temps important puisque les transporteurs cyclo-logistiques ne sont pas bloqués dans la circulation.

Impact sur l'attractivité des pôles économiques

Optimiser **la logistique urbaine c'est dynamiser les pôles économiques du territoire en permettant un meilleur partage des espaces situés à proximité des commerces et des meilleurs conditions de livraison**.

Impact sur les émissions de gaz à effet de serre

Les particuliers génèrent la moitié des flux de marchandises en ville.

Les véhicules de moins de 3,5t génèrent plus de 60% des flux de marchandises.

Le transport de marchandises représente jusqu'à 50% des émissions de particules fines, 20% des émissions de gaz à effet de serre et 1/3 des oxydes d'azote (source : Cerema).