

## Agen 2030

### Compte rendu de la soirée mobilité – 8 juin 2018

---

Dans le cadre de la démarche « Agen 2030 », la Ville organise cinq soirées thématiques dans l'objectif de proposer des débats publics mobilisant experts et praticiens. Il s'agit ainsi d'envisager des pistes de travail futures pour la ville d'Agen et ses partenaires sur des sujets aussi divers que la transition numérique, la transition énergétique, l'attractivité du territoire ou encore la gouvernance locale. C'est dans ce contexte que ce vendredi 8 juin, s'est tenue la première soirée sur le thème de la mobilité.

#### **1. Conférence-débat**

Vendredi 8 juin 2018, une conférence s'est tenue à la Fac du Pin à Agen en présence de M. Eric Chareyron, Directeur de la prospective, des modes de vie et de la mobilité au sein de Keolis.

Jean Dionis du Séjour, Maire d'Agen, a ouvert cette conférence en présentant la démarche prospective de la Ville comme un moyen de muscler la capacité d'anticipation de la municipalité et d'améliorer l'action publique. L'objectif de la démarche étant d'alimenter un réservoir d'idées qui constituera un bien commun pour tous les agenis.

Reprenant le slogan de la démarche Bordeaux Métropole 2050, « rêver, penser, agir », M. Le Maire a ensuite invité l'ensemble des participants à s'emparer du débat et à s'exprimer.

A la suite de cette ouverture, la diffusion d'une courte vidéo a permis au public de visionner un micro-trottoir réalisé dans les rues d'Agen interrogeant la population agenaise sur leur perception de l'évolution des mobilités à Agen en 2030.

#### **Intervention d'Eric Chareyron :**

En guise d'introduction, Eric Chareyron a évoqué le statut de la ville moyenne, en se posant la question suivante : *est-elle une maquette réduite de la grande ville ?*

La réponse est non, en raison des spécificités des villes moyennes : ce sont des territoires plus étendus et moins denses, les financements y sont moins importants que dans les métropoles, la culture de la voiture y est ancrée, etc. Les petites villes sont finalement plus complexes que les grandes dans la mesure où elles doivent combiner des espaces urbains, péri-urbains et ruraux, dont les problématiques sont différentes.

La FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) distingue quatre types de villes moyennes : les agglomérations touristiques ou patrimoniales, les agglomérations péri-métropolitaines, les agglomérations post-industrielles ou néo-industrielles ainsi que les agglomérations de centralité tertiaire dans un espace à dominante rurale.

Etant relativement éloignées des métropoles de Toulouse et de Bordeaux, Agen se situe dans la quatrième catégorie. Ainsi, la ville doit faire face à trois principaux défis :

- **S'adapter à des rythmes de vie de plus en plus irréguliers**

En effet, le phénomène de désynchronisation des rythmes spatio-temporels va s'amplifier. Avec notamment 53 % des adultes de plus de 25 ans qui ne travaillent pas, force est de constater que la mobilité n'est plus dominée par l'emploi. Les rythmes de travail sont bouleversés, les motifs de déplacement sont multipliés, la mobilité est donc moins prévisible qu'avant.

- **La transition démographique et la montée des fragilités**

Les personnes de plus de 75 ans sont 25 % plus nombreuses que les collégiens et les lycéens. La population est plus fragile car il y a de plus en plus de personnes âgées d'un côté et une baisse de la natalité de l'autre. De plus, notre société est marquée par un déni du vieillissement, certaines personnes ont donc tendance à minimiser les difficultés qu'elles rencontrent (peur de tomber, sentiment d'oppression, problèmes de vision, etc.). Or, ces fragilités sont silencieuses et invisibles, elles sont donc parfois incomprises par les acteurs en charge de trouver des solutions de mobilité.

- **Penser le digital pour chacun**

Il est aujourd'hui essentiel que tout le monde puisse bénéficier de ce que permet le digital. Toutefois, lorsqu'on analyse l'usage du digital, 40 % des individus sont « offline » c'est à dire complètement en dehors de cette pratique, pour 25 % de « digi'mobiles » c'est à dire d'individus maîtrisant le digital. Cela démontre l'importance d'accompagner la population dans l'appropriation du digital dans un contexte de méfiance grandissante vis-à-vis de la protection des données.

Au-delà de ces trois défis, Eric Chareyron a rappelé le caractère ouvert des territoires dans lesquels nous vivons. En effet, la **mobilité est plurielle** et plus de la moitié des déplacements sont motivés par des raisons affinitaires, c'est à dire pour rendre visite à des connaissances ou à des amis. De ce fait, les flux domicile – travail ne sont pas suffisants pour comprendre l'attractivité des métropoles et les villes moyennes attirent les publics pour des raisons très diversifiées. Globalement, 1 habitant équivaut à 1 visiteur par semaine et les flux sont relativement équilibrés entre les métropoles et les villes moyennes.

Ensuite, deux scénarios d'évolution ont été exposés aux participants : un scénario plutôt pessimiste sur la crise des centres villes, puis un scénario optimiste dans lequel l'avenir sourit aux villes moyennes.

Il se dégage du 1<sup>er</sup> scénario que ce qui fera la force d'un territoire comme Agen sera de **créer une synergie entre des zones périphériques et des zones centrales**. A l'avenir, avec les voitures autonomes, la mobilité va profondément se transformer. Il serait intéressant de développer les livraisons à domicile suite au marché. On peut aussi imaginer que le réseau de transport soit partie prenante de la vitalité commerciale. A ce propos, Eric Chareyron émet

l'idée de s'inspirer des codes des centres-commerciaux en centre-ville avec, par exemple, l'installation de plans situant les différentes enseignes.

Le second scénario est fondé sur le fait qu'aujourd'hui, un francilien sur deux veut quitter l'Ile-de-France et le solde migratoire des métropoles (hors étudiants) est plutôt négatif, tandis que les **villes moyennes bénéficient d'atouts indéniables** (qualité de vie, prix immobiliers, proximité de la nature, etc.). De plus, aujourd'hui le télé-enseignement se développe, la connexion Internet se généralise sur les territoires et Agen est à 3h30 de Paris. Demain offre donc potentiellement de belles perspectives aux villes moyennes en général et à Agen en particulier.

### Echanges/débat avec le public

- *Selon vous, à Agen en 2030, le trafic routier va-t-il diminuer ?*

*Eric Chareyron* : « Tout d'abord, il faut reconnaître que la publicité automobile continue de rendre la voiture attractive, notamment en mettant en avant le plaisir de conduire et la performance des véhicules. De plus, culturellement, posséder une voiture reste un marqueur de réussite sociale. A l'inverse, parmi les personnes qui n'ont pas de voiture, on en trouve un certain nombre issu de la nouvelle génération, ayant fait des études supérieures et habitant plutôt dans les centres des grandes villes. Ce qui importe aujourd'hui, c'est d'offrir aux gens la possibilité de ne pas avoir de voiture en créant des alternatives et en mutualisant l'offre de transport à l'échelle des agglomérations. Le covoiturage de proximité et la solidarité apportent aujourd'hui des solutions mais il faut aussi une offre complète et rassurante portée par un interlocuteur unique. Le tramway n'est pas forcément le mode de transport adapté à la ville d'Agen mais des lignes de bus peuvent jouer un rôle structurant. Pour finir, rappelons qu'au lancement des vélos en libre-service, personne n'y croyait. Or, cela fonctionne, il faut donc faire confiance aux avant-gardistes ».

- *Il y a 30 ans, dans le centre-ville il y avait davantage d'habitants et de commerces. Aujourd'hui, le fait que les hyper-marchés soient situés à l'extérieur de la ville rend nécessaire l'usage de la voiture. Partant de ce constat, ne faudrait-il pas recréer de l'habitat en cœur de ville pour attirer du commerce et se libérer de la voiture ?*
- *Sachant que pour une voiture en circulation, on en compte 15 ou 20 à l'arrêt, ne devrait-on pas privilégier l'usage de la voiture à la propriété ?*

*Eric Chareyron* : « Dans notre société, la logique de la propriété individuelle est encore très forte. On se rend d'ailleurs compte que pour les foyers modestes, le poste budgétaire de la voiture n'est pas remis en cause. Les morphologies des villes et les lieux de concentration de l'emploi jouent beaucoup dans ce phénomène ».

- *En tant qu'usager, je trouve que la voiture est un gage d'indépendance et de liberté. C'est aussi générationnel, les jeunes y sont moins attachés. Il y a plusieurs années, un travail sur les parkings relais et les navettes avait été initié puis abandonné pour des*

*raisons de coûts. Ne faut-il pas privilégier la circulation de petites navettes plutôt que de bus parfois sous-utilisés ?*

*Eric Chareyron :* « Il y a en effet une vraie réflexion à avoir sur les bus à gabarit réduit. Les parkings relais peuvent fonctionner dans les espaces où les gens circulent, au niveau d'un espace commercial par exemple. Toutefois la création d'un parking spécifique aux bus urbains aura plus de difficultés à fonctionner. Bien que les changements d'habitudes soient longs, il faut miser sur l'intermodalité, c'est à dire les combinaisons marche à pied – vélo – transport en commun ».

- *Quelles solutions concrètes peut-on imaginer pour les personnes âgées ou peu mobiles à Agen ?*

*Eric Chareyron :* « Aujourd'hui, il y a deux fois plus de femmes que d'hommes chez les plus de 75 ans. Dans cette génération, une partie importante d'entre elles n'a pas le permis de conduire ou ne sait pas conduire. Ces femmes, lorsqu'elles perdent leur conjoint, ne savent pas forcément prendre les transports en commun et sont complètement démunies. Il faut donc leur permettre de tester d'autres solutions de mobilité de manière volontaire, avant qu'elles en soient contraintes ».

- *Peut-on mesurer l'impact de la prise en compte des enjeux environnementaux sur l'évolution des comportements ?*

*Eric Chareyron :* « Cet impact est très faible pour le moment. Il est, en effet, compliqué pour le grand public de comprendre ce que représente une empreinte carbone. Les experts ne sont d'ailleurs pas tous d'accord entre eux. La marche à pied est le mode de déplacement le plus démocratique et le plus écologique. Le piéton est un élément fort de la revitalisation des villes ».

- *Que pensez-vous du fait de contraindre la circulation automobile et de généraliser le stationnement payant ?*

*Eric Chareyron :* « A l'avenir, en termes de stationnement, je crois beaucoup à l'émergence de parkings relais pour les voitures autonomes. S'il on prend l'exemple d'une galerie marchande, il n'y a pas de voiture. Cela est essentiel pour créer une « envie de ville ». Si la ville est désirable, la population sera plus à même de se déplacer sans voiture ».

- *Quel maillage centre-périphérie peut-on imaginer pour Agen demain ?*

*Eric Chareyron :* « Sur un mois, environ 100 000 habitants du Lot-et-Garonne non-résidents de l'agglomération agenaise s'y rendent pour des motifs divers. Le maillage centre-périphérie est donc très important. Les déplacements de périphérie à périphérie sont plus compliqués à organiser, cela est vrai dans toutes les villes et encore plus dans les villes moyennes. Il n'y a pas une solution unique pour régler cette problématique mais il est évident que la mobilité doit être pensée en même temps que les plans d'urbanisme ».

- *Notre département est très rural et n'a pas la culture du transport collectif. Toutefois, si la population avait la possibilité du choix, les alternatives à la voiture seraient peut-être privilégiées car cela coûte cher aux ménages. Il est aussi important de communiquer de manière positive sur les modes de déplacements doux et de mettre en place des mesures incitatives. Selon vous, le vélo va-t-il progresser dans les villes moyennes dans les années à venir ?*

*Eric Chareyron* : « La voiture est encore très attractive pour qu'il y ait une réelle bascule vers les transports en commun et les modes doux. Dans les espaces ruraux, il serait intéressant de s'appuyer sur les « bourgs – marchés » ou « bourgs historiques » de façon à créer des pôles au sein d'un réseau de transport public. Concernant les modes doux, en permettant aux usagers d'aller plus vite et plus loin sans se fatiguer, le vélo électrique pourrait se généraliser les prochaines années ».

En guise de conclusion, Renaud Dupuy, Directeur de Neorama a remercié l'ensemble des intervenants de la soirée. La date de la prochaine soirée a également été annoncée, elle sera le 4 juillet et portera sur le thème de la transition numérique.