

Boé, le 26 avril 2023

---

**Service Secrétariat du Maire**

---

Contact : Mme GONZALEZ Cathy  
Tél. : 05.53.98.65.71  
Courriel : [secretariat-maire@ville-boe.fr](mailto:secretariat-maire@ville-boe.fr)

---

Réf. : PL/CG

A/S : Bruno MARTIN

Monsieur Jean DIONIS du SEJOUR  
Président de l'agglomération d'Agen  
Rue André Chénier  
47 000 AGEN

**Objet : avis de la commune de Boé sur le projet DSP mobilité**

Monsieur le président,

Ces derniers mois ont été l'occasion d'échanges sur le projet de plan mobilité de l'agglomération d'Agen dans le cadre de la commission transport ou en bureau des maires.

Cette contribution s'attache à répondre pour l'essentiel à votre projet de « révolution » des transports en commun. Les autres sujets que sont les déplacements doux et le covoiturage me semblent plus consensuels.

Pour autant, l'orientation que vous nous avez présentée dès avril 2023 et qui ne constitue qu'une évolution du projet « aggro express » de 2018, n'a que très peu évoluée malgré nos contributions auprès du bureau d'études INDDIGO le 18 mai 2023 ou par courrier à votre intention le 18 janvier 2024. Je n'évoque même pas les échanges entre nos services pour essayer de faire prendre en compte nos problématiques.

Certes vous appelez de vos vœux l'engagement de chacun dans un débat important pour notre intercommunalité et vous dites miser sur l'intelligence collective pour trouver une solution pérenne et satisfaisante pour tous.

Mais encore faudrait-il que les maires et notamment ceux de la première couronne soient entendus. Ces communes représentent à elles seules le tiers des habitants de l'agglomération et les plus à même d'emprunter ces nouveaux modes de transports qu'ils soient individuels (marche, vélo...) ou collectifs (bus urbains ou navettes).

Notre différend porte, me semble-t-il, sur l'interprétation que l'on fait des attentes des usagers du bus. Vous partez du principe que la vitesse commerciale, la fréquence et des lignes plus directes seront des facteurs incitatifs et amélioreront la fréquentation des bus.

Nous considérons que la fréquence reste un élément important notamment aux heures de pointe, mais que la proximité des usagers avec les lignes de bus reste essentielle. Le temps de transport même si l'on doit l'améliorer n'est pas aussi déterminant. D'ailleurs, l'augmentation de la vitesse commerciale des bus de 15 à 18 km/h ne procurerait qu'un gain d'environ 4 minutes sur un trajet de 5 km alors que l'habitant de la Couronne devra marcher environ 22 minutes pour parcourir les 1.5 km qui le sépare d'un arrêt de bus !

En éloignant les lignes de bus des habitants de Boé (80 % de la population desservie aujourd'hui dans un rayon de 400 mètres contre 42% demain), on dissuadera les gens de prendre les transports en commun, on créera de l'insécurité pour ceux qui le prendront (absence de trottoirs ou de passages piétons sécurisés) et en définitive on les encouragera à prendre leur voiture.

L'enquête sur les mobilités en région réalisée par l'IPSOS en juin 2023 confirme ces propos. Elle s'appuie sur un échantillon représentatif de la population (méthode des quotas) constitué de 11 033 français âgés de 18 ans et plus.

Cette enquête différencie clairement les centres urbains, les petites couronnes, les zones périurbaines et les zones rurales.

On y apprend que les Français sont plutôt satisfaits (68%) du temps qu'ils passent dans les transports et qu'ils ont tendances à réduire leurs dépenses liées aux mobilités dans un contexte inflationniste notamment dans les zones rurales plus éloignées.

Bien que la voiture reste largement dominante, que la marche à pied et le vélo progressent, le bus régresse bien qu'il reste dans le trio de tête des modes principaux de transport pour se rendre au travail ou sur un lieu d'étude.

Pour autant si la voiture est jugée rapide et incontournable, elle est de plus en plus perçue comme chère, polluante et créant de la dépendance. Peut-être pourrait-on imaginer des actions de sensibilisation dans le cadre du plan climat (PCAET) ? Les changements de comportement passeront sans doute par de nouvelles motivations et la volonté de préserver notre environnement.

Les Français jugent que la faible empreinte carbone et le temps gagné sont les deux principaux avantages des transports en commun.

L'enquête nous indique également que le non-recours aux transports collectifs s'explique avant tout par un défaut de l'offre : absence de ligne ou d'arrêts (à proximité de leur habitation) et fréquence de passage faible.

Spontanément, ils expliquent que le développement de l'offre en matière de transports collectifs est le principal levier pour moins prendre la voiture. A cet égard, ils citent :

- Des transports en commun plus accessibles et plus proches,
- Plus de transports en commun,
- La densification du réseau (plus de lignes, d'arrêts...)
- Plus de régularité et de fiabilité,

Le prix n'apparaît pas immédiatement comme un levier, plutôt comme une incitation supplémentaire. Et les mesures qui ne concernent pas les transports en commun recueillent généralement moins d'adhésion, même si les pistes portant sur le vélo suscitent l'intérêt dans les zones urbaines.

Comme vous le notez, ma préoccupation n'est pas très éloignée de celle des Français quand on les interroge sur leur approche de la mobilité.

Je ne ferai donc pas de la gratuité un cheval de bataille bien que je pense qu'il sera nécessaire d'être cohérent sur le sujet. On ne peut pas s'opposer à la gratuité et financer deux navettes gratuites à Agen. De la même manière, peut-on envisager de réduire la place de la voiture à Agen et d'installer des parkings relais sur les communes de la première couronne donnant le sentiment de déplacer le problème dans le régler ?

Cependant, il ne me semble pas négociable que les lignes de bus désertent nos quartiers et s'éloignent des habitants. Les quartiers de Boé-cités et Boé-Aquitaine représentent près de 4 500 habitants. Ils seront demain moins bien desservis que certaines communes de la deuxième couronne et Agen, alors qu'ils constituent le public le plus captif en matière de transport en commun et de mobilité douce.

Les lignes envisagées dans la future DSP ne proposent pas de trajets sécurisés aux usagers et leur imposent des temps de marche trop important. Les enquêtes montrent que le seuil de 5 minutes pour se rendre à un arrêt est un maximum.

Nous sommes prêts à réfléchir sur d'éventuels aménagements de voirie ou de circulation pour améliorer la fréquence, mais nous ne sommes pas d'accord pour aménager la RD 813 en boulevard urbain.

En qualité de commune concernée par la loi SRU, nous nous efforçons de construire des logements sociaux dans un contexte foncier compliqué, nous nous efforçons que ces opérations soient à proximité de lignes de bus et d'équipements publics. Ce projet vient annihiler des années d'efforts et d'aménagement de notre commune pour offrir à nos habitants des conditions de mobilité sécurisée et accessible, je ne peux que le regretter.

Vous avez reporté la mise en œuvre de cette future DSP à septembre 2026. Il me semble que cela nous laisse le temps de réfléchir collectivement à un réseau de bus adapté et partagé par tous, sans précipitation excessive. Pour cela, il suffirait de revoir les modalités d'évolution du futur réseau dans le projet de DSP.

Ce temps me semble nécessaire pour que chaque commune puisse aussi intégrer les conséquences de l'évolution du réseau de transport tant sur le plan économique que sociologique.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à ma considération distinguée



Le Maire,

Pascale LUGUET