



SCHÉMA DES ALTERNATIVES À L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE



Propositions pour l'implantation d'aires de covoiturage en Lot-et-Garonne

Sommaire

Introduction.....	4
État des lieux sur le territoire de Lot-et-Garonne.....	5
Fiche d'identité du département.....	5
Réalisation d'enquêtes: méthodes et intérêts.....	9
Analyse des déplacements quotidiens domicile-travail.....	11
Les trajets effectivement réalisés.....	11
Les avis et habitudes de déplacement des actifs (résultats des enquêtes).....	15
L'accès aux transports collectifs.....	18
Les diverses alternatives à la voiture individuelle.....	21
Synthèse et propositions pour l'implantation d'aires de covoiturage.....	23
Une pratique du covoiturage déjà présente sur le département.....	23
Propositions et priorités pour l'implantation de parkings de covoiturage.....	24
Des aires de covoiturage le long des axes de circulation principaux.....	24
Des aires de covoiturage au sein des communes.....	26
Un accompagnement par l'association <i>Au Fil des Séounes</i>.....	30
Une mise en place des aires de covoiturage sur les communes assistée par <i>Au Fil des Séounes</i>	30
Une sensibilisation et une information nécessaires à la réussite du projet covoiturage. .	31
ANNEXES.....	33

Sources et références :

Conseil Général 47
Conseil Régional Aquitaine
Schéma de covoiturage du pays de Briey

Rédaction et réalisation

cartographique :

Association *Au Fil des Séounes*
Logiciels MapInfo, ArcGIS, MobiAnalyst

Table des cartes

Les principales communautés de commune de Lot-et-Garonne.....	7
Les populations communales de Lot-et-Garonne.....	8
Les actifs, les bassins d'emplois et routes fréquentées de Lot-et-Garonne.....	13
Les principaux trajets réalisés en Lot-et-Garonne.....	14
Les lignes de transport en commun de Lot-et-Garonne.....	19
L'accessibilité aux transports collectifs.....	20
Les aires de covoiturages potentielles le long des axes de circulation principaux.....	25
La localisation des communes nécessitant une aire de covoiturage par niveau de priorité.....	28
L'accessibilité aux aires de covoiturage potentielles.....	29

Introduction

L'association *Au Fil des Séounes* œuvre depuis janvier 2009 en faveur de l'écomobilité. Suite au schéma départemental des transports en commun réalisé par le Conseil Général de Lot-et-Garonne, qui a abouti à la création de trois nouvelles lignes de bus départementales, *Au Fil des Séounes* s'est lancée dans l'élaboration d'un schéma départemental des alternatives à l'usage individuel de la voiture, et plus particulièrement du covoiturage. Ces deux schémas complémentaires permettent un développement de nouvelles mobilités plus respectueuses de l'environnement sur le territoire du département.

Le schéma réalisé par l'association *Au Fil des Séounes* vise à déterminer des lieux stratégiques pour l'implantation d'aires de covoiturage.

La mobilité est aujourd'hui étroitement liée à l'automobile. En effet, la voiture permet de répondre instantanément aux besoins de mobilité. Ce constat est très affirmé sur le département de Lot-et-Garonne, département rural, où les transports collectifs sont relativement peu présents. Malgré les efforts de développement de ce service, la faible densité de population ne permet pas de mettre en place un réseau assez important pour constituer une alternative totale à la voiture individuelle. Le covoiturage semble être un moyen particulièrement pertinent de répondre aux problèmes liés à l'usage de la voiture individuelle en milieu rural. Les enjeux en termes de mobilité sont multiples :

- Émissions de gaz à effet de serre
- Inégalités d'accessibilité entre urbains et ruraux mais aussi entre les personnes possédant une voiture et celles n'en possédant pas
- Différences de coût suivant le mode de transport adopté
- Cadre de vie plus ou moins agréable suivant le nombre de voitures en circulation et en stationnement (bruit, pollution, obstruction visuelle, embouteillages...)

Selon le CERTU, « le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun. Il existe deux façons d'utiliser le ou les véhicules : utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, qui sont ainsi alternativement conducteur et passager ; utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (carburant, péage). Le covoiturage a de nombreux avantages : il permet de réduire le nombre de véhicules circulant sur les voies publiques, il en augmente le taux d'occupation et contribue ainsi à une réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité qui n'existe plus forcément dans les transports en commun.»

Le présent document constitue le schéma départemental du covoiturage élaboré et proposé par *Au Fil des Séounes*. Il s'agit d'une contribution en faveur du développement du covoiturage, essentiellement pour répondre à des besoins de déplacements domicile-travail. Il vise également à donner un cadre aux collectivités pour l'implantation d'aires de covoiturage sur leur commune si cela s'avère nécessaire.

État des lieux sur le territoire de Lot-et-Garonne

Fiche d'identité du département

Le Lot-et-Garonne est un département qui compte 319 communes et 326 399 habitants (INSEE 2010) sur un territoire de 5 361 km². Il s'agit donc d'un espace peu peuplé ; on y trouve en effet 0,5 % de la population française sur 1 % du territoire français.

Le département compte plusieurs communautés de communes et une communauté d'agglomération. Les quatre agglomérations que forment la préfecture et les sous-préfectures concentrent la majorité des habitants :

- la Communauté d'Agglomération d'Agen, préfecture du département, qui compte 76 000 habitants, dont 33 860 dans l'enceinte de la ville d'Agen
- Val de Garonne Agglomération (53 000 habitants)
- la Communauté de Communes du Grand Villeneuvois (49 451 habitants), qui sera une Communauté d'Agglomération à partir de janvier 2012 et comptera 50 265 habitants
- la Communauté de Communes du Val d'Albret (17 000 habitants)

L'accroissement de la population sur le département est faible et ne profite pas à toutes les communes, seules les quatre principales agglomérations citées ci-dessus ayant un solde positif depuis l'exode rural de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

On tend actuellement vers un modèle dans lequel un seul pôle, l'agglomération d'Agen, reste encore attractif. En effet, le département de Lot-et-Garonne devient un exemple criant de polarisation du territoire avec un pôle majeur concentrant les fonctions de direction et la majeure partie des fonctions économiques. On remarque en outre que depuis peu, seule la population d'Agen et de ses alentours s'accroît au détriment des agglomérations de Villeneuve-sur-Lot et de Marmande. En effet, la Communauté d'Agglomération d'Agen accueille aujourd'hui 23% de la population lot-et-garonnaise et concentre la majorité des emplois.

Il s'agit donc d'un territoire encore très rural polarisé par une aire urbaine et quelques petits pôles urbains, dont la tendance est au déclin.

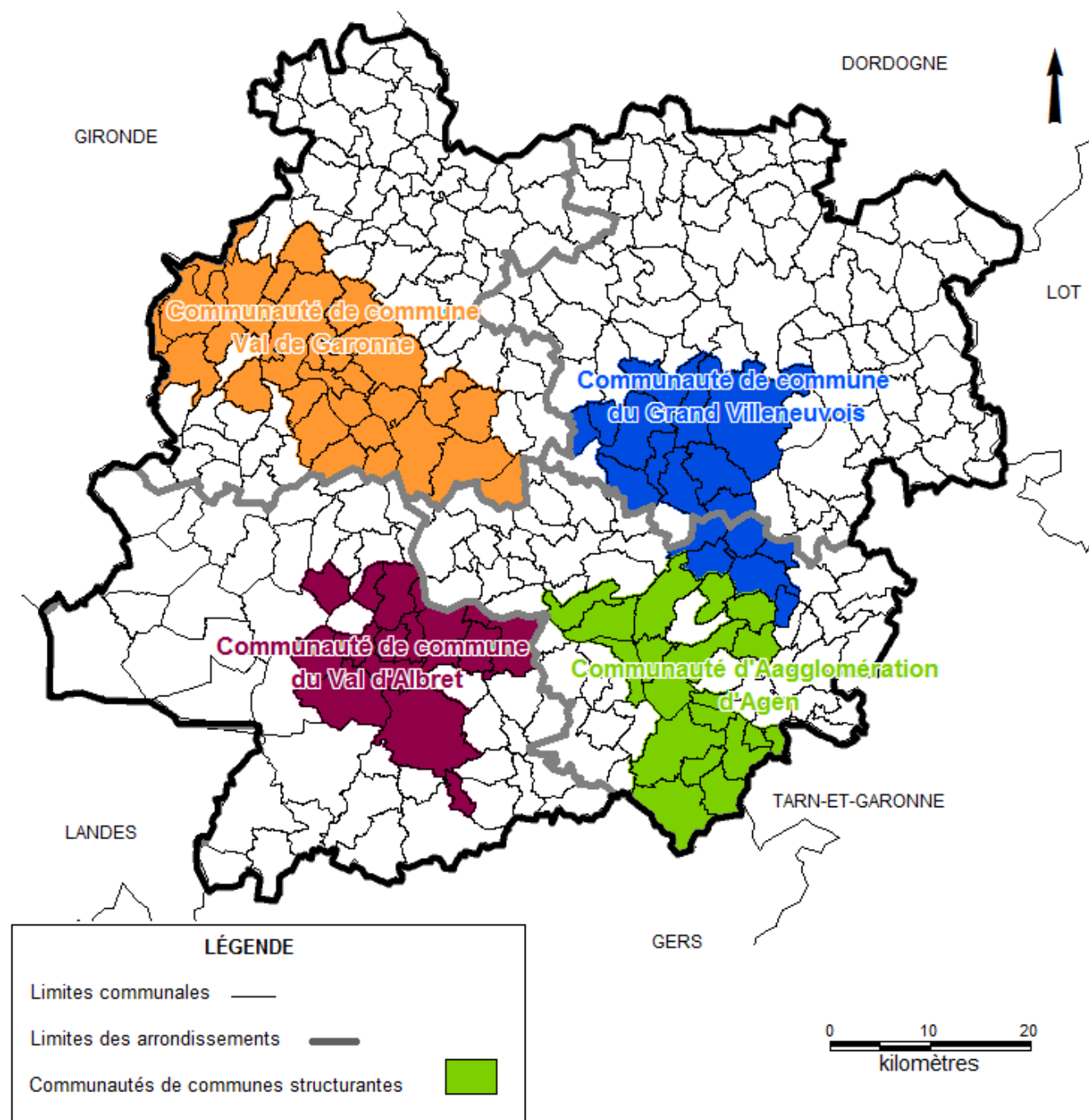
Cependant, pour renforcer l'attractivité de Lot-et-Garonne, le Conseil Général a réalisé un schéma de développement économique visant à augmenter l'implantation d'entreprises sur le département pour dynamiser l'économie du territoire, sauvegarder et créer des emplois.

En 2008, on recense près de 125 923 emplois en Lot-et-Garonne, ces emplois étant répartis dans plusieurs filières qui structurent le département. Comme dans tout le territoire français, le secteur tertiaire domine en Lot-et-Garonne, avec notamment les domaines des services et du commerce qui représentent 45,2% des établissements et les établissements publics (administration, santé, enseignement) qui concentre 12,7 % des établissements. La part du

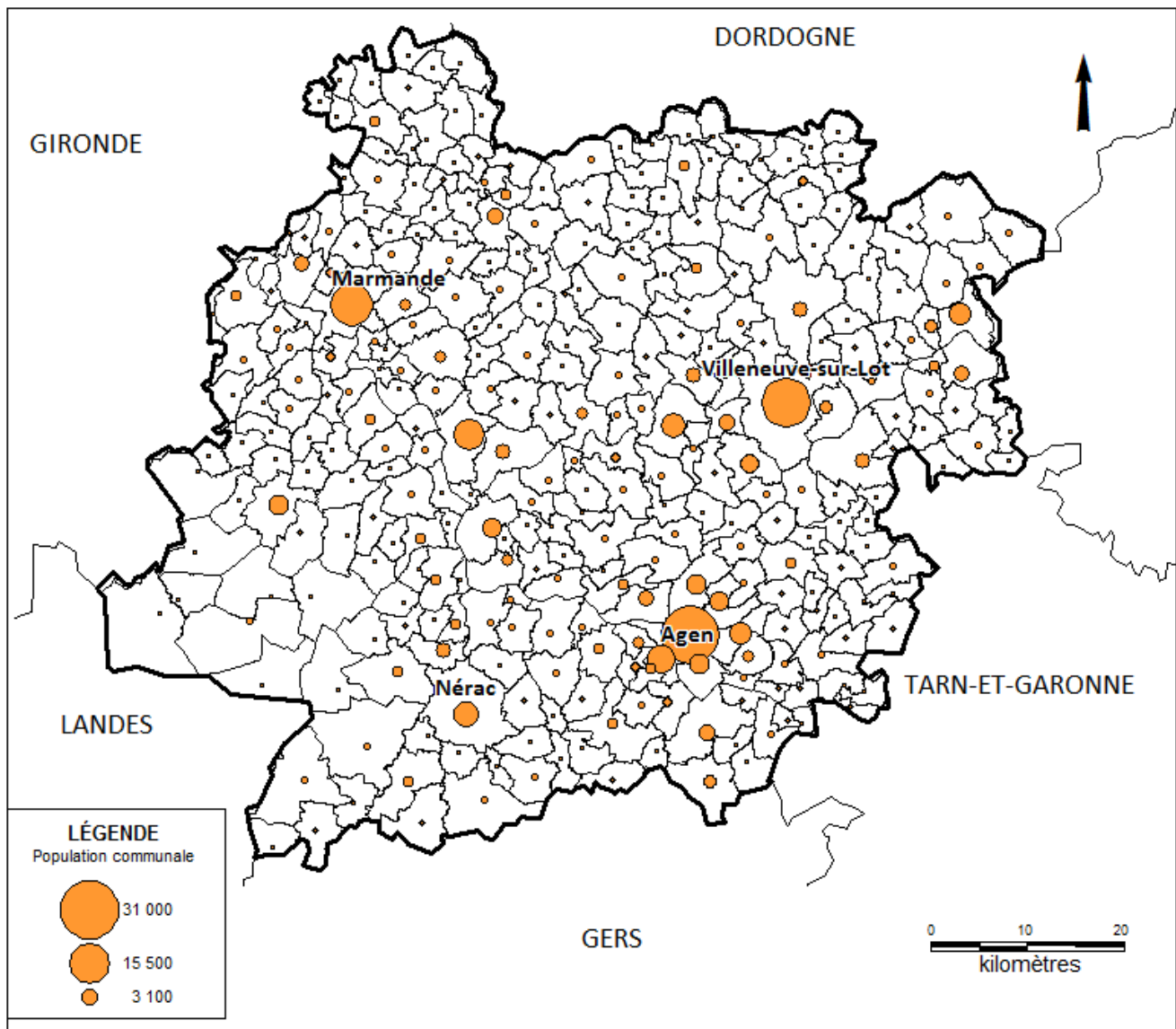
tertiaire en Lot-et-Garonne est néanmoins inférieure à la moyenne française, au profit d'autres secteurs comme l'agriculture qui emploie 9,8 % des actifs et l'industrie qui emploie 15,7 % des actifs du département, ou encore la construction.

Le tourisme est également en essor dans le département, territoire à haut potentiel naturaliste et paysager. En effet, on compte actuellement 3 000 emplois dans ce secteur en Lot-et-Garonne et ce chiffre est amené à augmenter.

Les principales communautés de commune de Lot-et-Garonne



Les populations communales de Lot-et-Garonne



Réalisation d'enquêtes: méthodes et intérêts

La réalisation d'enquêtes est une composante importante devant alimenter ce diagnostic.

Nous avons réalisé deux questionnaires : l'un à destination des mairies et le second à destination des habitants du département.

Le premier vise à obtenir des informations sur les moyens de transports à disposition dans les communes de Lot-et-Garonne et la plausibilité d'implanter des aires de covoiturage au sein des communes. Le second vise à connaître les habitudes de déplacements des lot-et-garonnais et leur avis général sur cette thématique puis plus particulièrement leur propension au report modal, dont le covoiturage.

Les enquêtes des outils efficaces de collecte méthodique d'informations auprès d'une population. Elles permettent en outre de réaliser des statistiques en comparant et quantifiant le poids de chaque réponse, donc de chaque pratique ou opinion des personnes répondant au questionnaire. Les questions permettent d'obtenir des résultats utiles pour servir de base à des choix. Dans le cas de la thématique des déplacements, le choix du questionnaire est d'autant plus pertinent que le sujet implique des réponses propres à chacun et au territoire de Lot-et-Garonne. Cette enquête permet une prise en compte de la réalité des pratiques et des besoins sur ce territoire en particulier.

Néanmoins, une enquête implique toujours une marge d'erreur pouvant provenir de différentes étapes de sa réalisation ou lors de l'analyse des réponses

- Biais lors de l'échantillonnage : l'échantillon étant aléatoire, il peut ne pas représenter assez fidèlement la population mère.
- Biais d'information : lors du remplissage du questionnaire, certaines questions ne reçoivent pas de réponse ou une réponse partielle qui n'est pas toujours traitable lors de la phase d'analyse.
- Biais de mesure : cette erreur intervient lors de la mauvaise rédaction de certaines questions qui induisent une réponse fausse.

L'enquête réalisée en ligne auprès des habitants est volontairement courte, en trois parties répondant chacune à une grande question :

- Présentation du sondé
- Habitudes en termes de déplacement
- Opinion sur la pratique du covoiturage

Les questions sont le plus souvent des questions à choix multiples, c'est à dire « fermées » afin d'en faciliter le traitement et l'analyse. Certaines questions ouvertes poussent néanmoins à la réflexion et à l'expression d'un avis.

cf. questionnaire en annexes.

Le questionnaire a été diffusé par courrier électronique au plus grand nombre de lot-et-garonnais possible, grâce à une liste de diffusion large, ainsi qu'un message de sollicitation à

diffuser. Un échantillonnage aléatoire simple a donc été réalisé automatiquement par le biais du mode d'enquête à partir de la population mère qu'est la population totale de Lot-et-Garonne. Cet échantillon est en réalité constitué des personnes ayant effectivement répondu au questionnaire.

Près de 700 personnes enquêtées ont répondu au questionnaire. L'étude des questions d'introductions caractérisant les personnes permet d'affirmer que l'échantillon est assez représentatif de la population mère. En effet, d'après les données INSEE, la structure de la population de Lot-et-Garonne est telle que : les moins de 25 ans représentent 8% de la population, les personnes entre 25 et 45 ans représentent 22% de la population, celles entre 45 et 60 ans 21%, et enfin les plus de 60 ans représentent 16% de la population. Dans l'échantillon constitué, la population est répartie à peu près de la même manière. En effet, les moins de 25 ans en représentent 10%, les personnes entre 25 et 45 ans 42%, celles entre 45 et 60 ans 32%, et enfin les plus de 60 ans représentent 20% de cet échantillon. Ces chiffres sont supérieurs aux données de l'INSEE, mais le pourcentage est réalisé uniquement sur le total des personnes ayant répondu et non sur l'ensemble de la structure par âge de la population. Les répartitions sont donc à peu près similaires. Cependant, le nombre de 25-45 ans est légèrement supérieur dans le cas de cette enquête. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'enquête touche majoritairement les actifs de Lot-et-Garonne et qu'une grande partie de ceux-ci a entre 25 et 45 ans.

Même si des biais persistent, comme nous l'avons évoqué précédemment, les réponses au questionnaire permettent de tirer des conclusions à l'échelle du département.

Analyse des déplacements quotidiens domicile-travail

Les trajets effectivement réalisés

Dans le département de Lot-et-Garonne, les emplois sont concentrés dans quelques gros bassins. Il s'agit en particulier de l'agglomération agenaise, de l'agglomération villeneuvoise mais aussi de Marmande, Nérac, Fumel et du long de l'axe routier reliant Tonneins à Port-Sainte-Marie.

La « puissance » d'Agen est ici flagrante puisque, sur les 125 000 emplois de Lot-et-Garonne, 31% se situent dans la Communauté d'Agglomération d'Agen, dont 20% à Agen même. Les villes de Villeneuve-sur-Lot et de Marmande concentrent quant à elles 9 et 8,8% des emplois du département. D'autres villes ne sont pas en reste, c'est le cas notamment de Tonneins, Nérac et Casteljaloux puis de Miramont-de-Guyenne et Fumel qui concentrent également chacune plus de 2 500 emplois sur leur territoire.

En revanche, les lieux de vie de Lot-et-Garonne sont très épars, la population étant répartie sur l'ensemble du département, même si cette répartition n'est pas homogène. Ceci implique des déplacements nombreux et parfois longs en Lot-et-Garonne. En effet, 54,2 % des actifs travaillent dans une commune différente de leur commune de résidence au sein de Lot-et-Garonne. Les déplacements domicile-travail sont donc majoritairement inter-communaux. Mais les 45,8% des déplacements domicile-travail restants sont intra-communaux.

On distingue 4 types de trajets au sein de Lot-et-Garonne (*cf. carte ci-dessous*), par ordre décroissant d'importance :

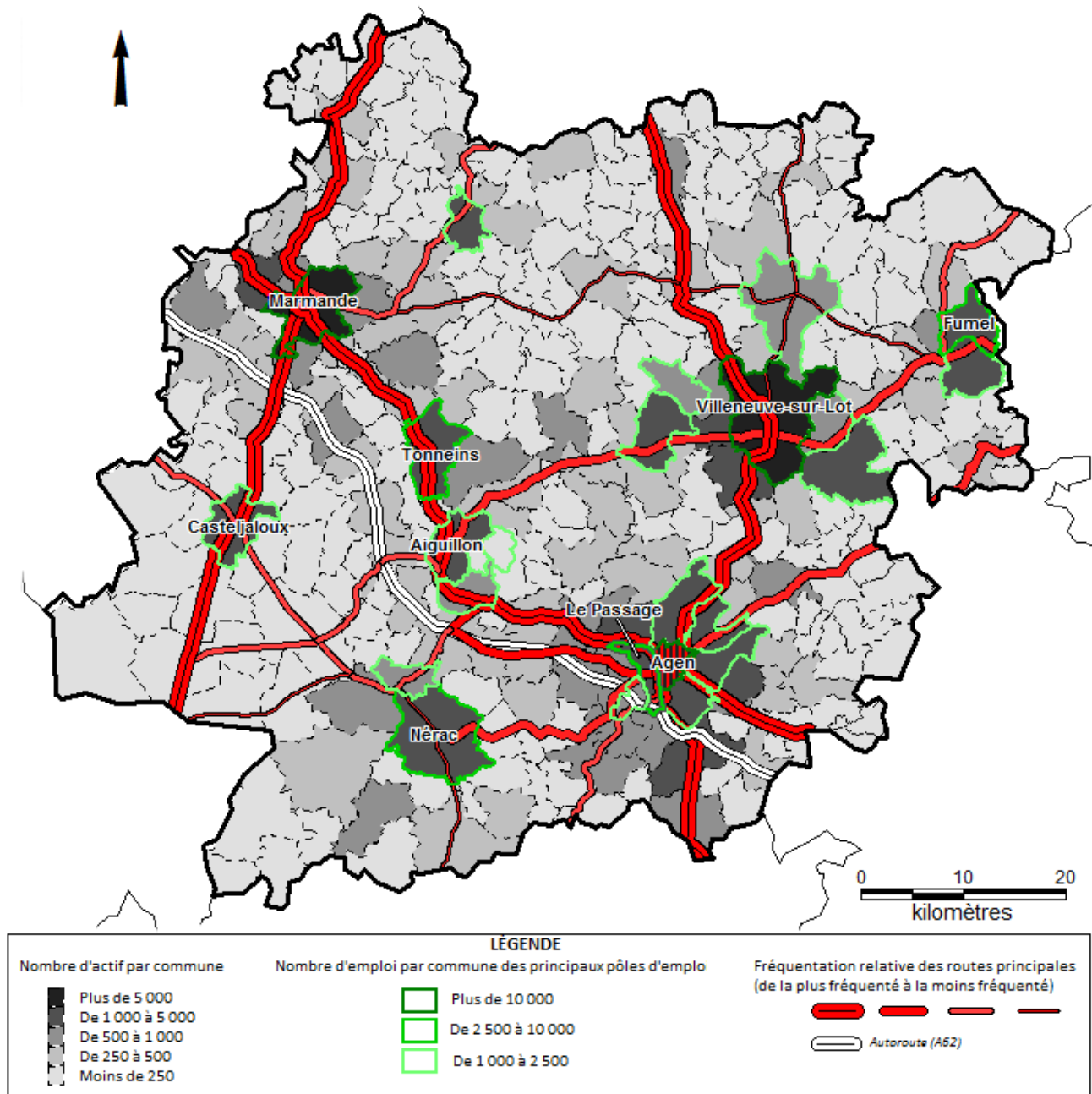
- Les déplacements domicile-travail de moins de 10 kilomètres, souvent entre les pôles attractifs et leur périphérie.
- Les déplacements de plus de 10 kilomètres, de la « deuxième couronne » périphérique vers les pôles d'emplois attractifs.
- Les déplacements entre les différents bassins d'emploi, dont les plus importants forment un triangle reliant Agen, Villeneuve-sur-Lot et Marmande.
- D'autres déplacements significatifs mais moins nombreux (trajet de toutes distances). Certaines communes rurales de Lot-et-Garonne ne présentent que très peu de déplacements vers les pôles d'emploi et semblent être autonomes.

Ce sont ces déplacements, autour de 223 000 par jour, qui structurent le département.

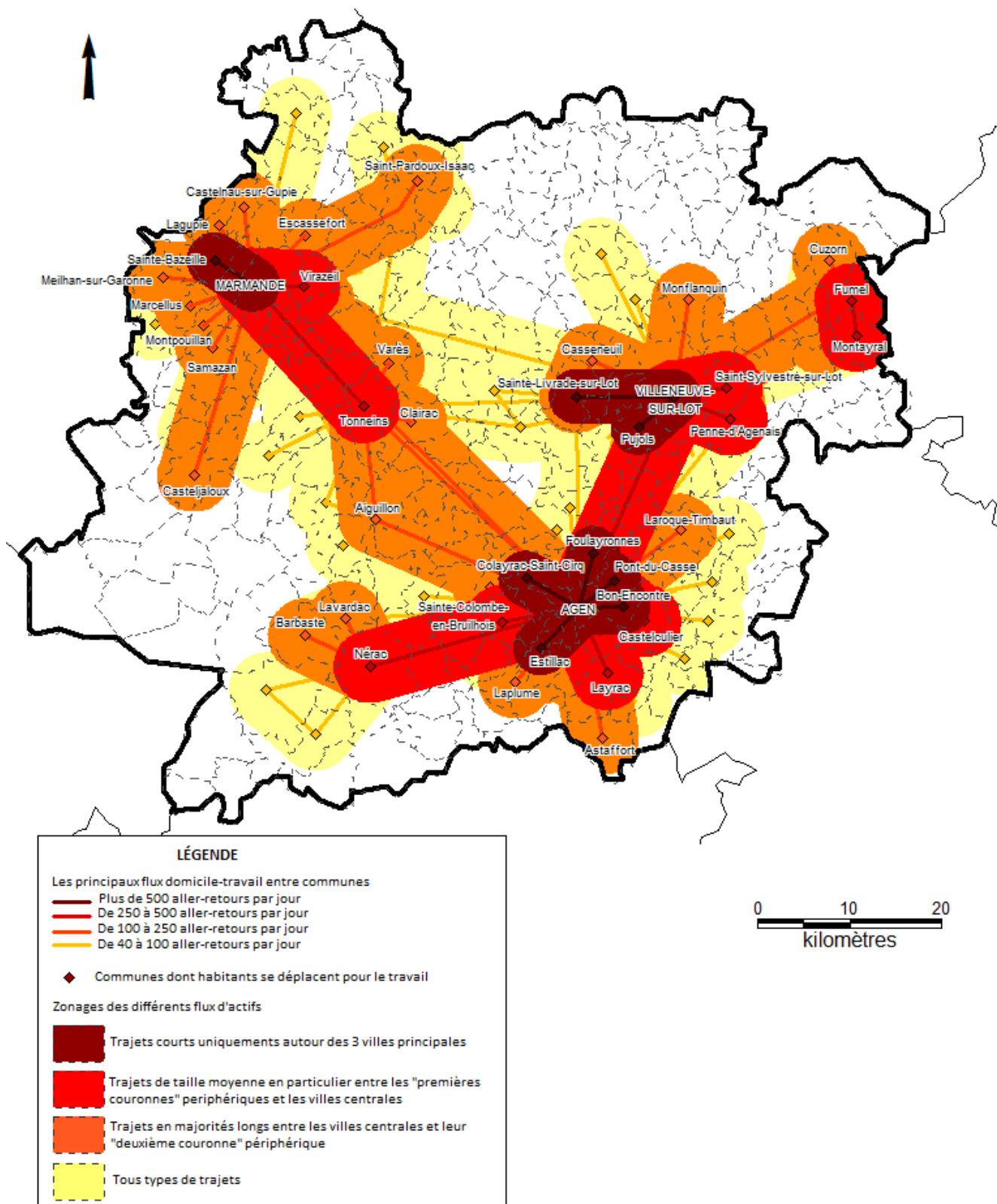
Pour permettre ces déplacements un réseau routier important se déploie dans le département. Un axe privilégié se dégage, traversant le département du sud-est au nord-ouest. Il s'agit de l'axe reliant Toulouse à Bordeaux par l'autoroute A 62, qui traverse le Lot et Garonne sur 82 kilomètres, et par la route D 813. Un réseau de 97 kilomètres de routes nationales et 2 944 kilomètres de routes départementales quadrille le territoire de façon homogène, complété par un réseau de routes communales assez dense en Lot-et-Garonne. On compte en 2006 une

moyenne de 569 989 voyageurs par kilomètre tous les jours, dont une grande partie à destination ou en provenance de la ville d'Agen seulement.

Les actifs, les bassins d'emplois et routes fréquentées de Lot-et-Garonne



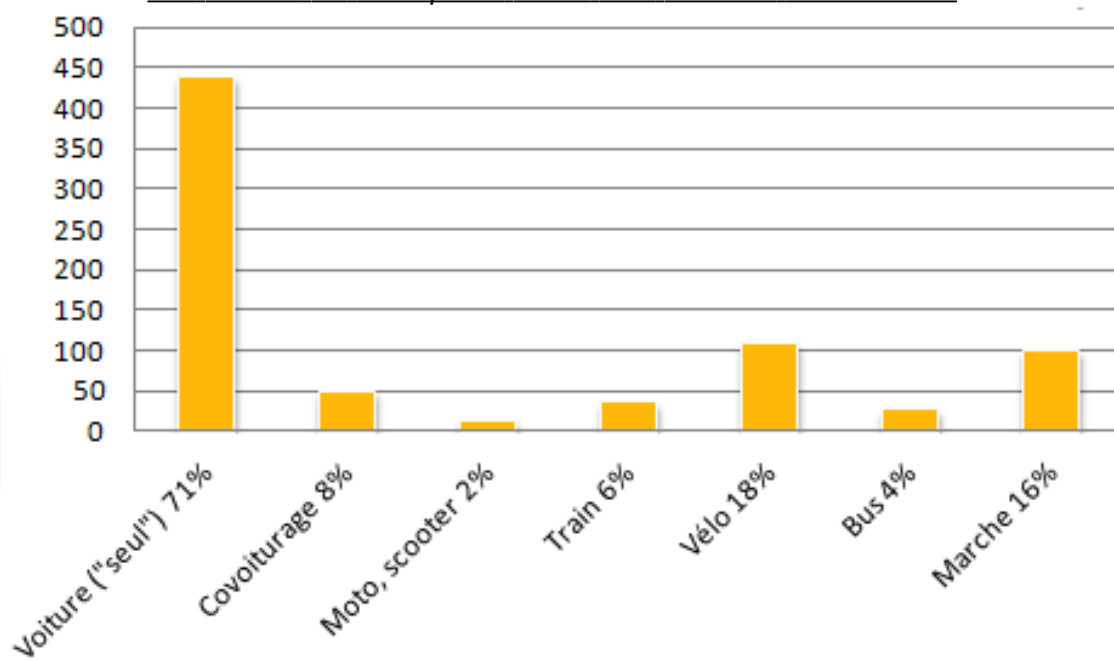
Les principaux trajets réalisés en Lot-et-Garonne



Les avis et habitudes de déplacement des actifs (résultats des enquêtes)

L'enquête réalisée par *Au Fil des Séounes* montre que la majorité des déplacements énoncés ci-dessus sont réalisés en autosolisme, c'est à dire seul dans sa voiture. En effet, 71% des personnes ont annoncé utiliser ce mode de déplacement comme mode de déplacement principal. Ce mode de transport est loin devant le vélo, utilisé par 18% des enquêtés, et la marche à pied, pratiquée par 16% des enquêtés.

Les modes de transports selon leur nombre d'utilisateur :



Ceci n'est pas étonnant lorsque l'on constate que plus de la moitié des personnes ayant répondu possèdent dans leur foyer 2 voitures et que 9% en possèdent plus de 2. En revanche, seulement 2,5% ne possèdent pas de voiture. Dans le même ordre d'idées, on peut voir que 96% des personnes qui ont répondu à l'enquête ont leur permis B. La conduite automobile et la possession d'au moins une voiture semble donc être une norme actuellement. Les personnes qui n'ont pas de moyen de transport motorisé individuel sont aujourd'hui marginales.

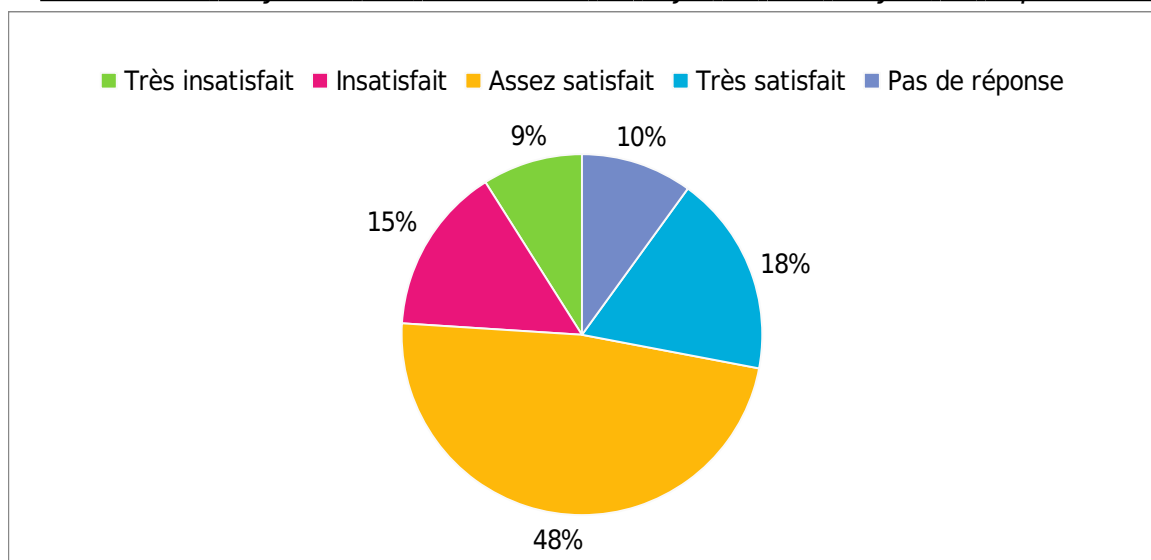
Les trajets domicile-travail en Lot-et-Garonne sont relativement courts puisque dans 85% des cas, ils prennent moins de 30 minutes, et que dans 50% des cas, ils durent même moins de 15 minutes. Cependant, il faut tenir compte du fait que la plupart des personnes considèrent souvent que leur trajet commence uniquement à partir du moment où elles sont montées à bord de leur véhicule. Or, il conviendrait de prendre également en compte le temps de rejoindre son véhicule ou le temps d'attente pour les transports en commun. Une grande partie des actifs lot-et-garonnais utilisent leur véhicule personnel. Les trajets étant courts, les coûts de déplacement sont donc relativement faibles. En effet, 61% des enquêtés annoncent dépenser moins de 100 Euro par mois pour leurs déplacements domicile-travail alors que 29%

estiment que leur budget transport mensuel est compris entre 100 et 200 Euro et que seulement 11% disent dépenser plus de 300 Euro. Ces chiffres corrélés à ceux de l'utilisation (massive) de la voiture individuelle sont à relativiser car bien souvent les conducteurs ne sont pas conscients du prix de revient réel de leurs déplacements en voiture : la plupart du temps, seul le prix de l'essence est pris en compte alors que bien d'autres paramètres entrent en jeu : assurance, usure et entretien de la voiture, amortissement, péages, frais éventuels de stationnement,...

Le choix du mode de déplacement dépend le plus souvent de la distance séparant le domicile du lieu de travail. Le choix d'utiliser la voiture individuelle est néanmoins lié par ailleurs à de nombreux facteurs provenant de la sphère familiale ou de la sphère professionnelle, le déplacement domicile-travail se situant à la jonction entre ces deux sphères. Les personnes n'utilisant que leur voiture et ne souhaitant pas utiliser un autre mode de transport ont souvent des contraintes professionnelles importantes, en particulier des horaires non fixes (c'est le cas pour 52% des personnes ne souhaitant pas changer leurs habitudes de déplacement). Pour 29% de ce groupe, ce sont les contraintes personnelles qui jouent un rôle, notamment le transport des enfants, mais encore la volonté de faire ses courses en chemin ou de se rendre à des activités extra professionnelles.

En moyenne, les personnes interrogées sont assez satisfaites de leur moyen de déplacement. C'est le cas pour 66% d'entre elles.

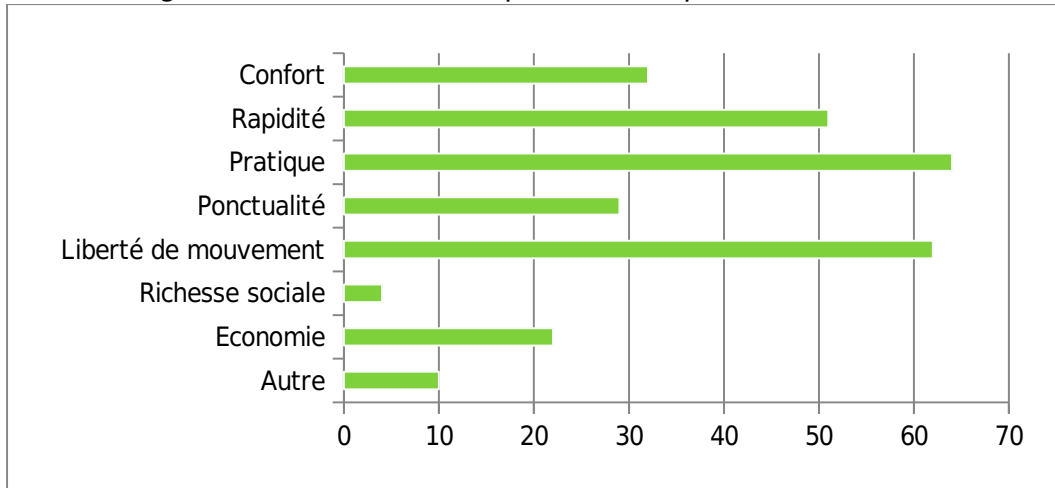
Satisfaction moyenne des interviewés au sujet de leur moyen de déplacement :



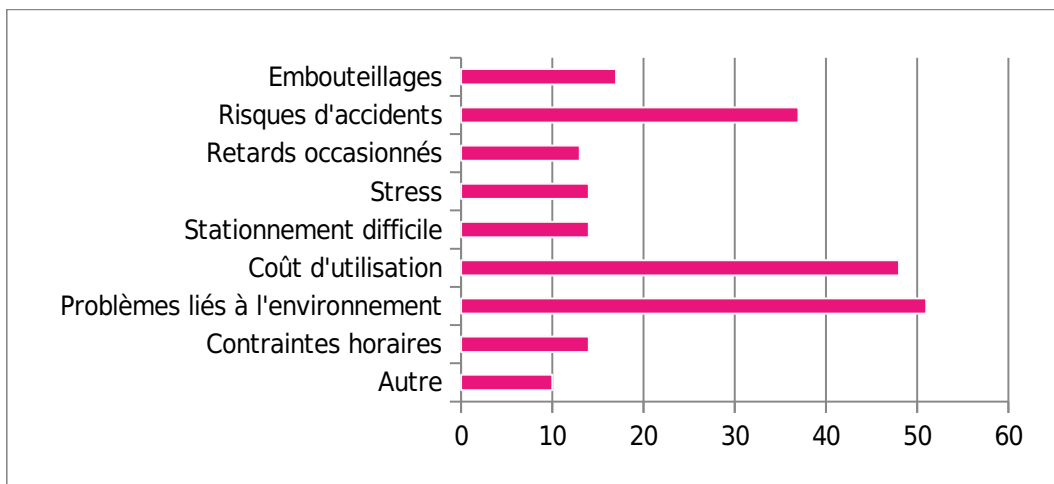
Les avantages définis par les usagers sont multiples mais certains inconvénients prennent parallèlement un poids de plus en plus important. C'est le cas par exemple du poids écologique : 53% des personnes estiment qu'un des principaux inconvénients de leur moyen de transport est lié aux conséquences qu'il engendre pour l'environnement ; on suppose donc

que ces personnes sont principalement des automobilistes. Le second inconvénient cité par 46% des enquêtés est le coût d'utilisation de leur mode de transport. Là encore, les coûts les plus élevés sont ceux qui sont générés par l'utilisation de la voiture individuelle. Le risque d'accident est quant à lui un problème pour 37% des actifs. Cette contrainte existe quelque soit le mode de transport utilisé.

Les principaux avantages des modes de transport utilisés par les actifs :



Les principaux inconvénients des modes de transports utilisés par les actifs :



L'accès aux transports collectifs

En Lot-et-Garonne, quatre pôles urbains offrent un réseau de transports en commun citadins. La Communauté de Commune du Grand Villeneuvois propose un réseau de 11 lignes, Val de Garonne Agglomération (VGA) 3 lignes et la Communauté d'Agglomération d'Agen 8 lignes. La ville de Tonneins, appartenant à VGA, a quant à elle mis en place une ligne traversant le centre-ville. Associée à ces lignes de bus, à Agen, une navette gratuite permet de se déplacer en centre ville en n'utilisant plus sa voiture.

Une offre de transport à la demande propre aux espaces ruraux se développe également depuis peu sur l'ensemble du département. Ce mode de transport est en général développé lorsque les transports en communs sont peu utilisés ou peu fréquents. Le transport à la demande est un transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation est effectuée par un ou plusieurs passagers. Les destinations et les horaires sont fixés à l'avance. Les itinéraires sont également prévus mais peuvent varier suivant les réservations

Trois lignes de train régionales dépendant de la SNCF convergent vers Agen, l'une provenant de Bordeaux, la seconde de Toulouse et la troisième de Périgueux. Ces lignes constituent un réseau de 13 gares. Ce réseau est fortement menacé puisque certains arrêts risquent d'être supprimés.

Des autocars régionaux assurent également une liaison vers les autres départements d'Aquitaine et desservent les villes importantes de Lot-et-Garonne.

Pour renforcer cette offre de transport collectif, le Conseil Général a ouvert, en septembre 2011, trois lignes de bus reliant :

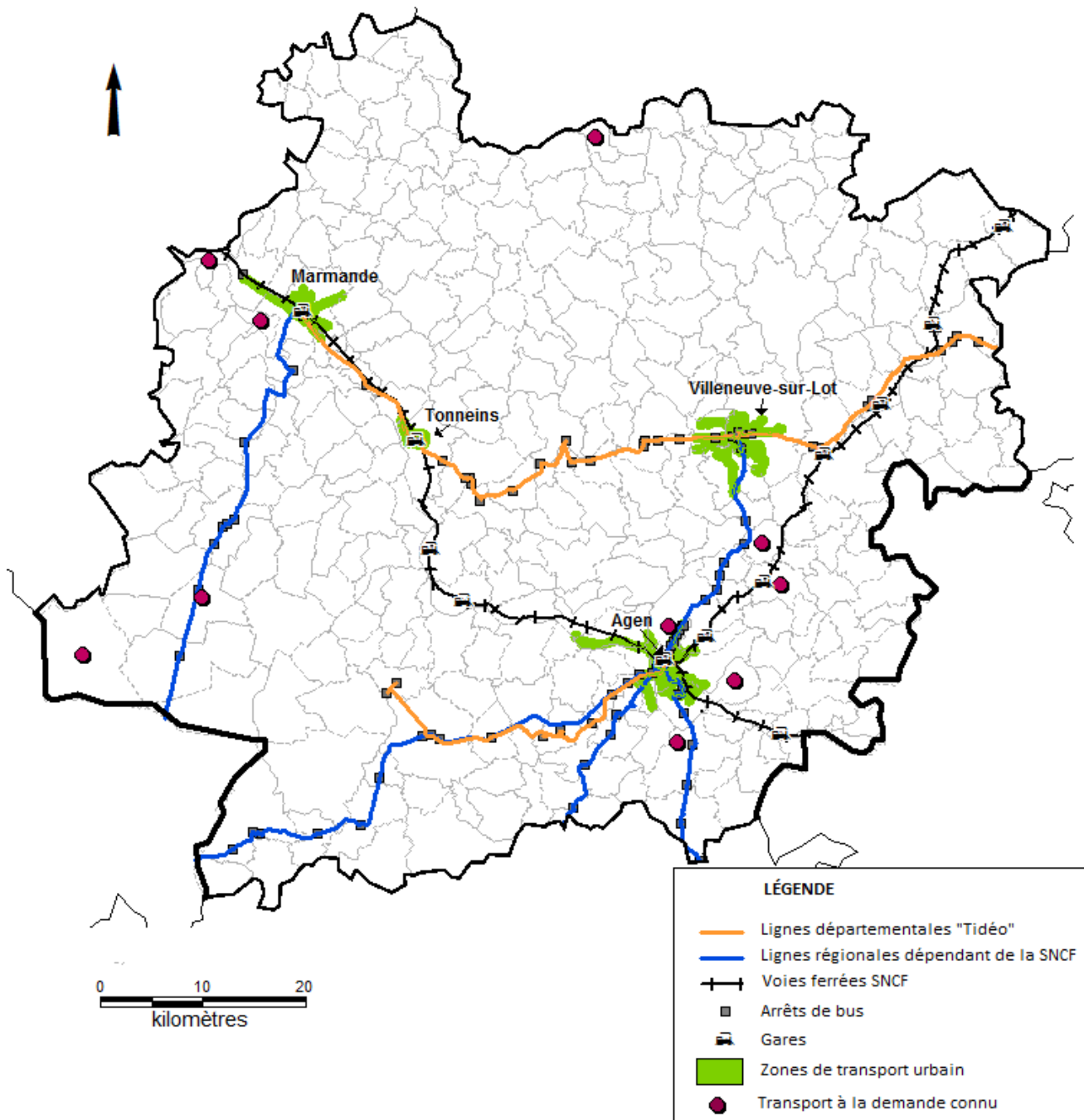
- Marmande à Villeneuve-sur-Lot
- Villeneuve-sur-Lot à Fumel
- Agen à Lavardac

Ces trois lignes forment le réseau Tidéo.

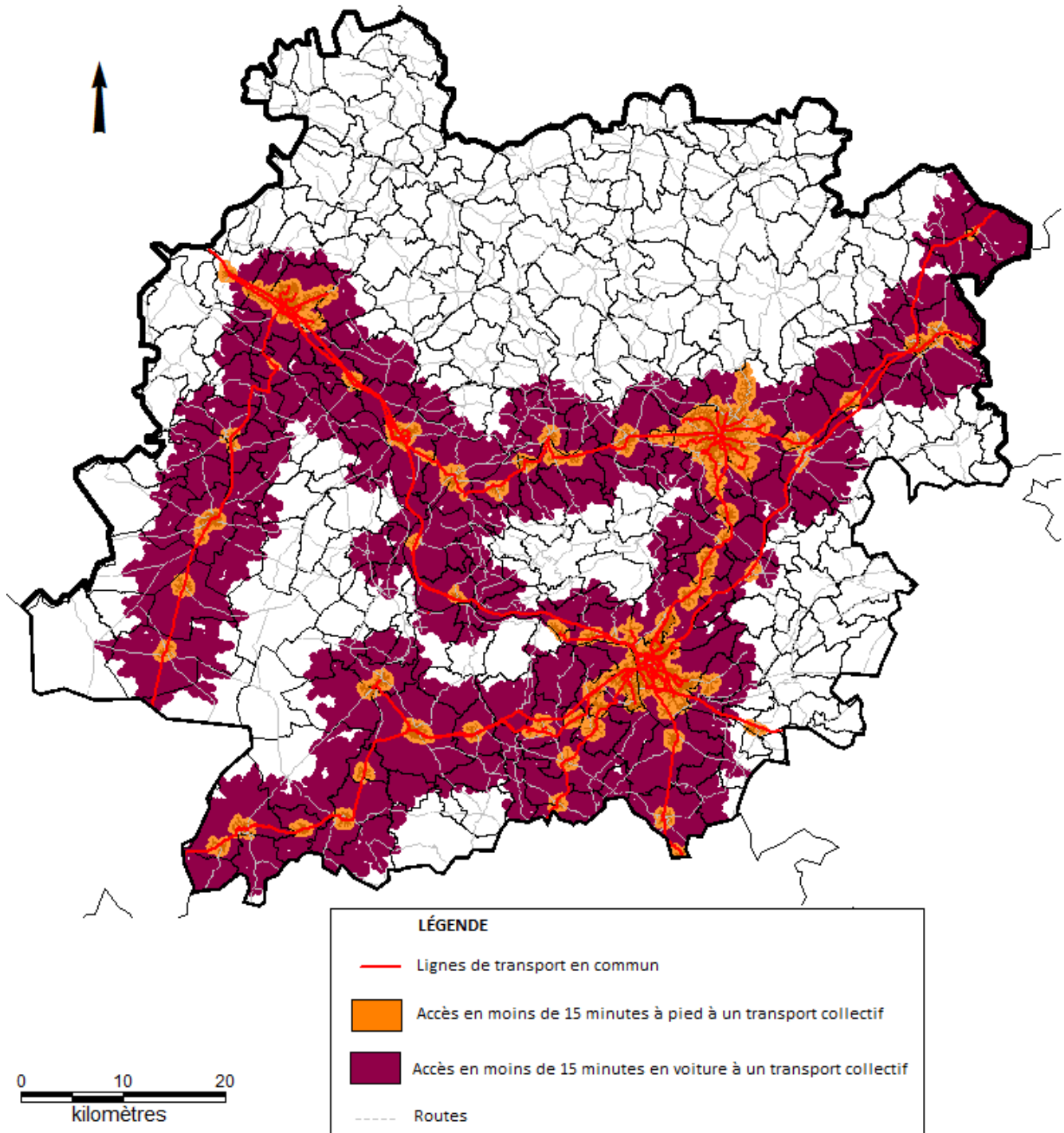
Les transports en commun de Lot-et-Garonne couvrent une faible partie du territoire et la fréquence des passages est limitée que se soit pour les transports urbains ou pour les transports couvrant le département. En outre, la répartition des lignes est inégale. En effet, le sud du département est relativement bien pourvu en transports collectifs alors que toute la partie située au dessus de la ligne Marmande-Fumel n'est dotée d'aucun transport collectif. Les espaces situés à proximité de la préfecture et des sous-préfectures sont les mieux desservis en transports en commun. Il s'agit bien des espaces au sein desquels les déplacements sont les plus nombreux.

Sur la carte ci-après, on peut visualiser l'accessibilité aux différents arrêts de bus de Lot-et-Garonne. En orange : la zone d'accès en moins de 15 minutes de marche à chaque arrêt, en violet: la zone où les arrêts sont accessibles en moins de 10 minutes en voiture.

Les lignes de transport en commun de Lot-et-Garonne



L'accessibilité aux transports collectifs



Les diverses alternatives à la voiture individuelle

La marche

La marche permet de parcourir de petites distances mais elle est le moyen de se déplacer le plus respectueux de l'environnement et offre de nombreux avantages :

- peu coûteux,
- sûr en terme de temps passé : pas de panne, pas d'embouteillages,...
- bon pour la santé et déstressant.

Le vélo

Le vélo permet de réaliser des trajets un peu plus longs que la marche (jusqu'à 10 kilomètres aisément) sans néanmoins répondre à tous les besoins de déplacements : une limite kilométrique peut être atteinte rapidement (différente suivant les personnes). Il reste cependant un moyen de déplacement :

- économique,
- rapide car non soumis aux aléas de la circulation routière notamment lorsque des pistes cyclables existent,
- bon pour la santé,
- écologique,
- pratique : pas de soucis de stationnement, déplacement de « porte à porte », possibilité de transporter enfants et bagages...

Les rollers ou la trottinette

Utilisés principalement pour des trajets urbains courts, ils sont une alternative à la marche, sous peu que l'on sache s'en servir. Ils sont :

- peu encombrants,
- plus rapides que la marche mais peu fatigants,
- pratiques : pas de soucis de stationnement et déplacement de « porte à porte ».

Les transports en communs

Les bus, les cars ou les trains peuvent être utilisés pour des trajets différents. Les bus sont souvent présents en agglomérations alors que les cars permettent de relier les villes principales et que les trains permettent de réaliser de longs trajets en peu de temps. Ils offrent tous des avantages :

- écologiques : moins de pollution qu'une voiture (ramené à l'individu),
- économiques,
- moins fatigants et moins stressants que la voiture individuelle,
- pas de contraintes de stationnement,
- parfois plus rapides que la voiture dans le cas de voies réservées aux bus (sites propres).

Cependant, il faut généralement allier la marche à l'utilisation des transports en communs car ils déposent rarement précisément à l'endroit voulu.

L'auto partage (utilisation à tour de rôle d'une même voiture)

Ce moyen de déplacement est utile lorsque les déplacements en voiture sont occasionnels et de courte durée. Il a pour principal avantage d'être :

- économique : frais d'entretien partagés, moyen de ne pas acheter de véhicule,
- écologique.

Le covoiturage (utilisation d'une seule voiture par plusieurs personnes réalisant un même trajet)

Tous les types de trajets sont possibles en covoiturage même si pour les courts trajets il est préférable d'utiliser des modes doux (marche, vélo,...). Ce mode de déplacement nécessite un peu d'organisation, notamment sur les horaires mais est facile à mettre en place et présente de gros avantages :

- écologiques,
- économiques : frais partagés,
- sociaux : permet des rencontres et des discussions,
- sécurité améliorée : meilleure vigilance, moins de véhicules en circulation...

Il ne faut pas oublier que ces modes de déplacements peuvent être utilisés conjointement pour un même trajet (c'est ce qu'on appelle l'intermodalité). En effet, afin de limiter l'usage de la voiture, il peut être judicieux par exemple de se rendre à la gare en vélo ou en covoiturage lorsque l'on prend le train, de même pour se rendre aux arrêts de bus. Dans le cas où aucune alternative n'est possible, la voiture individuelle peut permettre de rejoindre une aire de covoiturage ou un arrêt de transport en commun.

Synthèse et propositions pour l'implantation d'aires de covoiturage

Une pratique du covoiturage déjà présente sur le département

La création de parkings de covoiturage semble pertinente puisque cette pratique existe déjà dans certaines communes. On constate en effet l'existence de parkings de covoiturage dits « sauvages » au sein de plusieurs communes, c'est notamment le cas des communes de (liste non exhaustive) :

- Mauvezin-sur-Gupie
- Laffite-sur-Lot
- Calignac
- Saint-Robert
- Foulayronnes
- Saint-Maurin
- Saint-Caprais-de-Lerm
- Agen
- La-Sauvetat-de-Savères

Un site Internet dédié au covoiturage sur le département de Lot-et-Garonne a été mis en service par le Conseil Général. Ce site est actuellement en expansion. En effet, le nombre de visites sur le site ne cesse d'augmenter. Actuellement, on y compte 550 inscrits et 570 trajets proposés depuis la création du site, dont 189 réguliers (chiffres en évolution régulière).

L'origine des covoitureurs est variée. Des trajets sont proposés sur l'ensemble du département, dont une grande partie à destination ou au départ d'Agen, mais aussi de Villeneuve-sur-Lot ou de Marmande.

Propositions et priorités pour l'implantation de parkings de covoiturage

Le choix des lieux précis d'implantation des parkings de covoiturage est à étudier de manière fine en mettant en lieu les réalités du tissu local.

On préconise néanmoins d'ores-et-déjà l'implantation d'aires le long des axes de circulations principaux, si possible au niveau de carrefours importants, afin de permettre un vaste choix de destinations au départ de l'aire de covoiturage.

La réaffectation de la totalité ou d'une partie d'un parking existant pour le covoiturage semble être pertinente puisqu'elle limite les travaux et le coût d'aménagement de l'aire de covoiturage, se réduisant alors à la simple implantation de panneaux de signalisation.

Un éventuel agrandissement des parkings dédiés au covoiturage doit être prévu dans une optique de développement de cette pratique, même si le nombre de place requis par aire ne dépasse pas la quinzaine pour le moment.

Des aires de covoiturage le long des axes de circulation principaux

Sur les cartes présentées précédemment, on observe que plusieurs axes importants drainent chaque jour un nombre de véhicules important. Les passagers sont principalement des actifs provenant de communes situées plus ou moins loin de ces axes. Créer des aires de covoiturations accessibles en peu de temps à intervalle régulier le long de ces axes permettrait un regroupement facile, sans occasionner d'allongement du trajet initial (qui emprunte justement ces axes de circulation principaux).

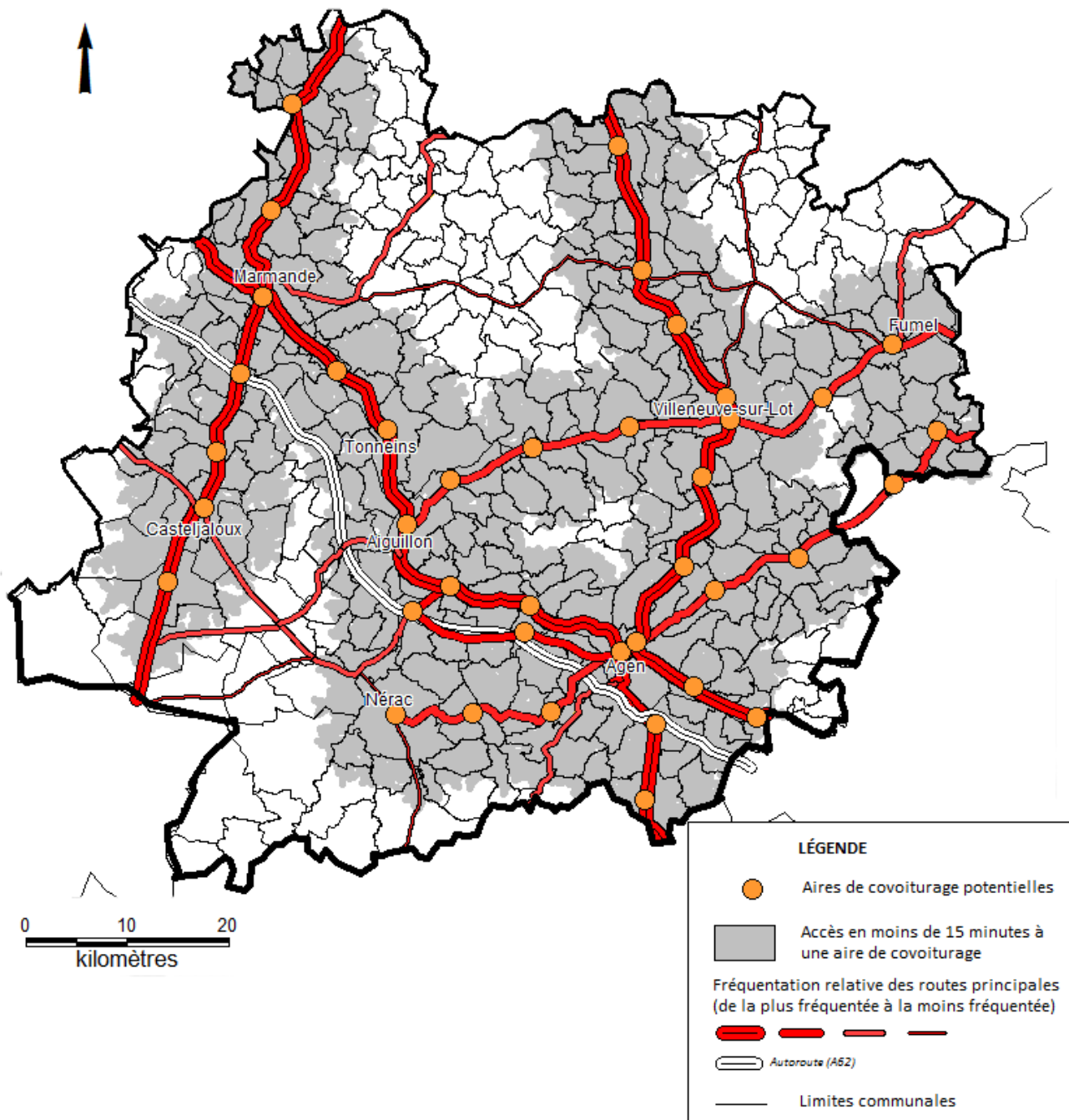
La carte suivante propose des aires le long des 7 axes les plus fréquentés :

- Marmande - Agen,
- Marmande - Casteljaloux,
- Villeneuve-sur-Lot - Agen,
- Fumel - Aiguillon,
- Agen - Nérac,
- Agen - Port-Sainte-Marie,
- Agen - Tournon-d'Agenais.

Ces aires sont espacées de 10 à 15 minutes seulement sur chacun des axes. Cet espacement semble pertinent afin que les automobilistes ne soient pas contraints d'effectuer un détour pour rejoindre un parking de covoiturage.

Le département de Lot-et-Garonne compte également trois sorties autoroutières qui sont aussi des lieux d'implantation stratégique de parkings de covoiturage. On y observe effectivement déjà un stationnement massif permettant la pratique du covoiturage pour réaliser des trajets autoroutiers. Les parkings existants deviennent nettement trop petits pour accueillir ces covoitureurs. Il convient donc de prévoir des parkings mieux adaptés le long de l'autoroute Bordeaux-Toulouse (sorties 5 -Marmande-, 6-Aiguillon- et 7 -Agen).

Les aires de covoiturage potentielles le long des axes de circulation principaux



Des aires de covoiturage au sein des communes

Avant de déterminer des lieux d'implantation de parkings de covoiturage précis sur les communes, une étude à une échelle plus large semble pertinente afin de réaliser un zonage sur l'ensemble du département, ceci afin de déterminer des priorités en Lot-et-Garonne. Ces priorités sont définies par commune suivant plusieurs critères.

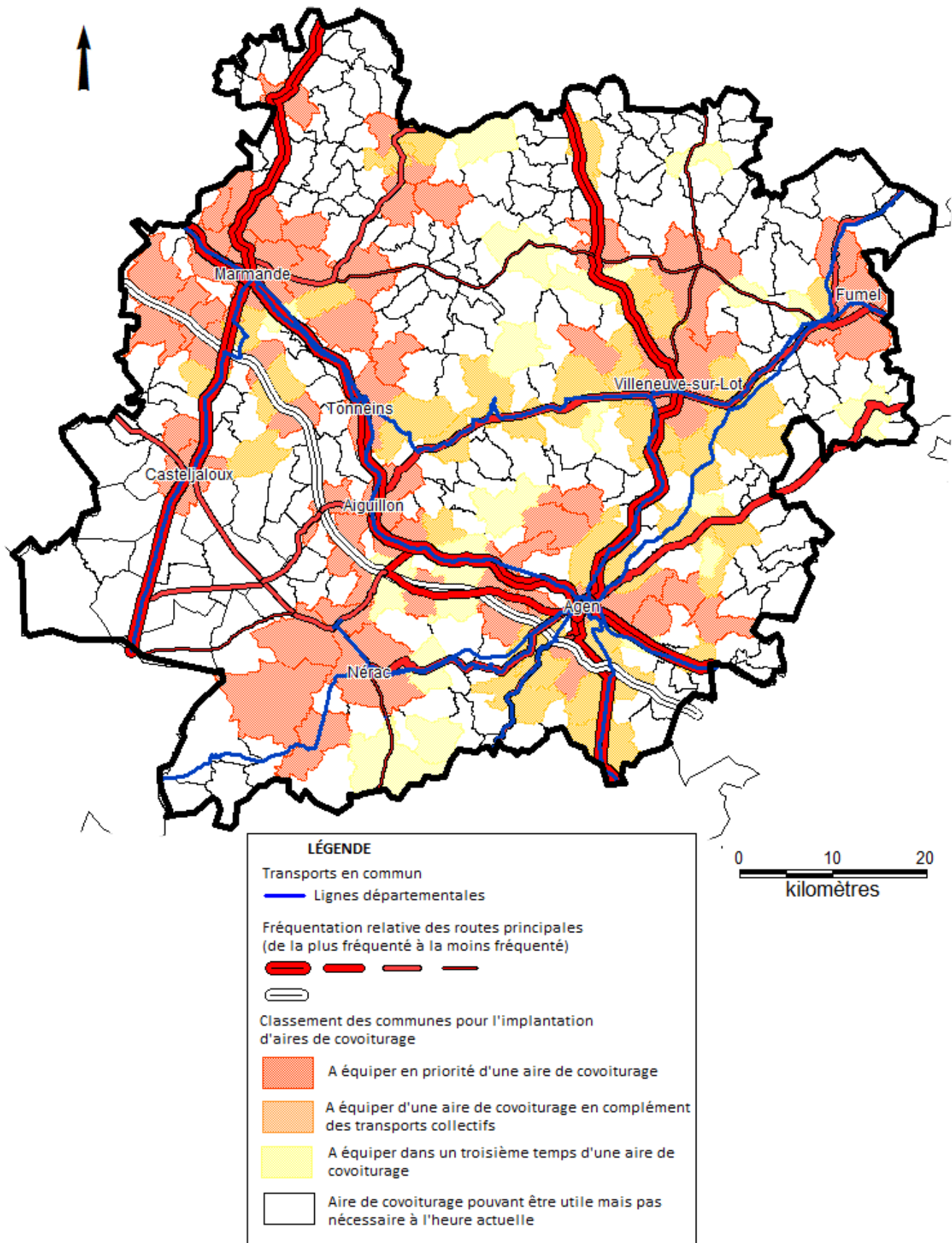
Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3
Communes dépourvues de transports en commun, présentant au moins 2 des critères suivants :	Communes dotées de transports en commun, présentant au moins 2 des critères suivants :	Communes présentant les 3 critères suivants :
Nombre de trajets supérieur à 40 allers-retours par jour	Nombre de trajets supérieur à 40 allers-retours par jour	Nombre d'actifs compris entre 250 et 500
Nombre d'actifs supérieur à 500	Nombre d'actifs supérieur à 500	Proximité d'un bassin d'emploi important
Route très fréquentée	Route très fréquentée	Route très fréquentée
OU Pratique du covoiturage déjà repérée		

Cette classification n'est pas à prendre au pied de la lettre, mais elle offre une vision globale des lieux stratégiques pour la création d'aires de covoiturage, qui se fera suivant les opportunités, besoins et pratiques observées. En outre, on peut se rendre compte qu'une fois ces aires prioritaires implantées, l'accessibilité à au moins une aire de covoiturage pour tous les lot-et-garonnais sera facilitée (*cf. Carte*).

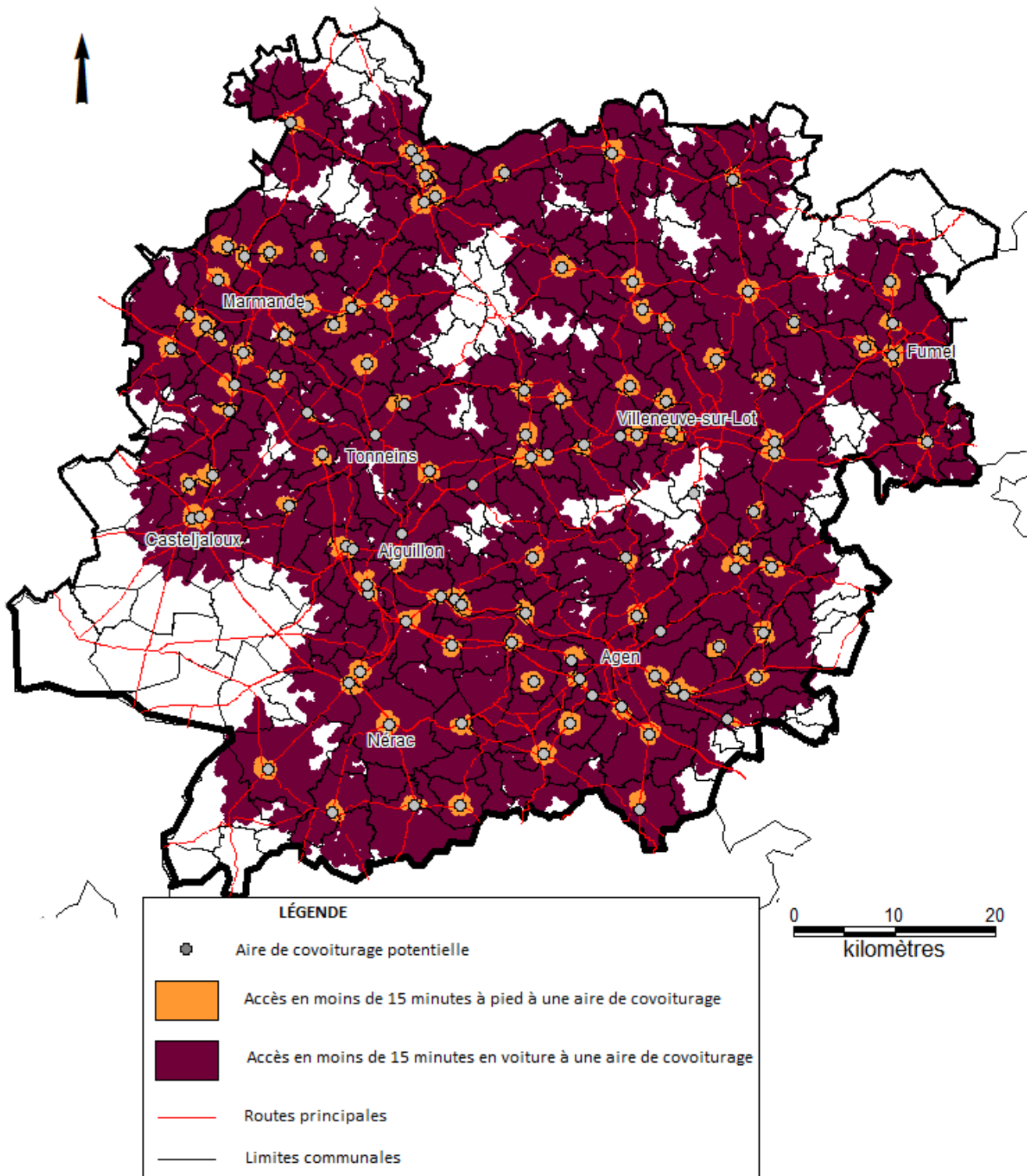
Liste des communes par priorité

Priorité 1			Priorité 2		Priorité 3
Agen	Lagupie	Sainte-Bazeille	Agnac	Monsempron-Libos	Allez-et-Cazeneuve
Aiguillon	Laugnac	Sainte-Colombe-en-Bruilhois	Astaffort	Penne-d'Agenais	Beaugas
Barbaste	Lavardac	Samazan	Aubiac	Pont-du-Casse	Calignac
Beaupuy	Lavergne	Sérignac	Bazens	Pujols	Cassignas
Bon-Encontre	Madaillan	Tonneins	Bias	Roquefort	Clermont-Dessous
Brax	Marcellus	Varès	Birac-sur-Boé	Roumagne	Condezargues
Bruch	Marmande	Vianne	Bouglon	Saint-Antoine-de-Ficalba	Feugarolles
Buzet-sur-Baïse	Mauvezin-sur-Gupie	Villeneuve-sur-Lot	Castelmoron-sur-Lot	Saint-Romain-le-Noble	Francescas
Calongues	Meilhan-sur-Garonne	Virazeil	Castelnaud-de-Gratecambe	Saint-Sylvestre-sur-Lot	Lacaussade
Cancon	Mézin		Castillonnès	Sainte-Livrade-sur-Lot	Lafox
Casseneuil	Miramont-de-Guyenne		Cauzac		Lauzun
Castelculier	Moirax		Clairac		Monbahus
Casteljaloux	Monflanquin		Estillac		Monclar
Castelnau-sur-Gupie	Montayral		Foulayronnes		Moncrabeau
Caumont-sur-Garonne	Montpouillan		Fourques-sur-Garonne		Montesquieu
Cocumont	Nérac		Hautefage-La-Tour		Prayssas
Cuzorn	Port-Sainte-Marie		Lafitte-sur-Lot		Saint-Pardoux-du-Breuil
Damazan	Poussignac		Laplume		Saint-Robert
Duras	Puymiclan		Laroque-Timbaut		Tournon-d'Agenais
Escassefort	Puymirol (aire déjà créée)		Layrac		Villeréal
Fumel	Réaup-Lisse		Le-Lédat		
Fumel	Saint-Caprais-de-Lerm		Le-Mas-d'Agenais		
Gontaud-de-Nogaret	Saint-Hilaire-de-Lusignan		Le-Temple-sur-Lot		
La-Sauvetat-de-Savère	Saint-Vite		Leyritz-Moncassin		

La localisation des communes nécessitant une aire de covoiturage par niveau de priorité



L'accessibilité aux aires de covoiturage potentielles



Un accompagnement par l'association *Au Fil des Séounes*

Une mise en place des aires de covoiturage sur les communes assistée par Au Fil des Séounes

La création des aires de covoiturage dans les communes de Lot-et-Garonne pourra être assistée par l'association *Au Fil des Séounes*. En effet, l'association propose un accompagnement pour toutes les étapes de la mise en place du covoiturage sur la commune.

Des parkings adaptés et visibles :

- Proximité immédiate des axes de circulation les plus utilisés au quotidien par les actifs : le choix du lieu du parking de covoiturage revient à l'équipe communale mais *Au Fil des Séounes*, en partie par le présent document, peut aider à prendre une décision, en apportant ses connaissances des pratiques actuelles et besoins.

- Signalétique efficace sur le site et en direction du site : la création des panneaux signalétiques associés aux aires de covoiturage peut elle aussi être assistée par l'association. Pour exemple, la commune de Puymirol qui a créé son aire de covoiturage en 2010 à implanté trois panneaux : deux panneaux directionnels annonçant le parking à l'avance et un panneau positionnel (se référer au devis en annexe).

Une charte graphique identique dans tout le département doit être suivie pour les panneaux de covoiturage, de façon à permettre une bonne cohésion et une bonne visibilité. Cependant, suivant les besoins et aspirations au niveau communal, d'autres panneaux explicatifs/didactiques peuvent être ajoutés.

Sur le point financier, le coût d'un panneau de parking de covoiturage positionnel est d'environ 340 euros HT et celui d'un panneau directionnel est de 170 euros HT. Le coût total de création de l'aire de covoiturage de Puymirol, qui a implanté son aire sur un parking préexistant, a été de 800 euros TTC.

- Sécurité assurée pour rassurer les utilisateurs du parking : éclairage public, cheminements piétons, visibilité.

- Intégration paysagère et environnementale des sites par une implantation privilégiée d'aire de covoiturages sur des parkings préexistants. Ceci permettant aussi d'en rationaliser le coût.

Une sensibilisation et une information nécessaires à la réussite du projet covoiturage

L'aménagement de parkings dédiés au covoiturage est nécessaire mais pas suffisant pour assurer la réussite du développement du covoiturage et plus largement de tous les modes de transports durables. Il convient en effet d'accompagner cette création d'aire et de la soutenir, notamment par des moyens d'information et de sensibilisation.

Une information à un niveau local :

- Création d'articles dans les bulletins municipaux
- Création d'affiches adaptées pour chaque commune présentant les divers moyens de déplacements à disposition des habitants (trame commune au département et déclinaison locale)
- Prêt d'une exposition consacrée à l'écomobilité réalisée par *Au Fil des Séounes* : 6 affiches 60x80 cm (« En voiture pour la Terre », « En marche pour la Terre », « A vélo pour la Terre », « En transports en commun pour la Terre », « Changez de mode », « Bougez-Economisez ») (*cf. exposition en annexe*)
- Formation du personnel d'accueil des mairies et des offices du tourisme des communes possédant un parking de covoiturage : formation à l'information sur les différents modes de déplacements à disposition. La formation de ces médiateurs est une initiative d'*Au Fil des Séounes*. Ces médiateurs seront référent en matière de covoiturage et permettront notamment une information locale et une mise en relation des éventuels covoitureurs sur le territoire.
- Communication autour du site Internet de covoiturage du Conseil Général de Lot-et-Garonne www.covoiturage-47.fr. Ce site internet permet, après inscription, de proposer des trajets et d'être contacté par des personnes réalisant les mêmes trajets ou bien de contacter les personnes proposant des trajets.
- Diffusion du « Guide de l'Ecomobilité en Lot-et-Garonne » créé par *Au Fil des Séounes* aux habitants (*cf. guide en annexe*)
- Information sur des dispositifs complémentaires en termes d'alternatives à l'usage individuel de la voiture : « Car à Pattes » (bus pédestre pour rejoindre l'école), etc.
- Organisation éventuelle de réunions publiques d'information si cela paraît pertinent dans le contexte local.

Une sensibilisation générale adaptée :

Grâce à la réalisation d'enquêtes, nous savons à présent quels sont les axes importants à développer pour la sensibilisation. En effet, certains arguments semblent toucher plus la population lot-et-garonnaise que d'autres.

En plus de ces actions encadrées par l'association *Au Fil des Séounes*, d'autres éventuelles mesures incitatives peuvent être mises en place :

- Instauration de tarifs préférentiels pour les covoitureurs pour certains services. Par exemple :

- tarifs sur autoroute pour les covoitureurs ; transports collectifs moins chers ; création de navettes au départ des aires de covoiturage ; parking gratuit pour les covoitureurs...
- Réflexion sur le covoiturage spontané sur le modèle du dispositif « Covoiturons sur le pouce » de la Ville de Moissac
 - Réflexion sur le covoiturage dynamique permettant de mettre en relation en temps réel conducteurs et passagers par le biais des smart phones
 - Création d'une centrale de mobilité regroupant l'ensemble des offres en transports alternatifs à la voiture individuelle.

ANNEXES

1. Devis pour la création des panneaux de covoiturage de l'aire de Puymirol (à titre indicatif)
2. Questionnaire envoyé aux mairies
3. Questionnaire envoyé aux habitants de Lot-et-Garonne
4. « Guide de l'écomobilité en Lot-et-Garonne » conçu par *Au Fil des Séounes*
5. Exposition « Écomobiles » conçue par *Au Fil des Séounes*