

## Occasion : le marché polonais s'envole

Le marché des autocars d'occasion a beaucoup évolué ces dernières années, notamment avec le développement des transactions numériques. La plateforme française Agora Store propose de l'immobilier et du matériel d'occasion vendu par des collectivités et des entreprises. Le site héberge des enchères en ligne depuis une dizaine d'années, et vient de développer une appli, Agorastock, qui permet de créer la fiche d'un véhicule à partir d'un smartphone. « Nous vendons aux négociants qui recherchent de l'Euro 3 ou 4 pour le revendre à l'export. Nous travaillons avec des gros opérateurs de transport, mais aussi avec les services transports des différentes collectivités locales, explique Rémi Bonaz, directeur des opérations du pôle Équipement. Nous présentons des fiches très détaillées sur le site internet, précisant bien sûr si le véhicule est roulant ou non. Un inventaire technique est effectué à chaque vente, avec l'aide de référents qui vont examiner le véhicule concerné. L'objectif est de permettre à des acheteurs étrangers de faire leur choix sans se déplacer. Et nous avons de plus en plus de clients polonais,



allemands ou roumains. » Une fois le véhicule enregistré pour la vente, il reste visible sur le site internet pendant une quinzaine de jours, dont une semaine d'enchères. L'équipe d'Agora Store se charge d'optimiser la visibilité des autocars proposés à la vente. Les négociants ont ainsi environ une semaine pour trouver leur client final, et donc de décider d'enchérir sur un véhicule. « Le montant de la mise à prix est décidé avec le vendeur. Au terme du processus d'enchère, Agora Store garantit un paiement sécurisé, et c'est ensuite à l'acheteur de venir retirer son véhicule sur le parc, à ses frais. Si un acheteur se présente sans porte-char pour emporter un véhicule non roulant, on ne le

laissera pas partir », souligne Rémi Bonaz.

### 500 000 visites par mois

Le site Agora Store enregistre 500 000 visites par mois, tous secteurs confondus. L'entreprise emploie 35 collaborateurs, et vient de renforcer son service client pour répondre à la demande polonaise (l'activité avec ce pays a été multipliée par 10 en un an). « Nous travaillons avec 1600 vendeurs, et l'équipement représente 70 % du chiffre d'affaires global. Grâce à notre partenariat avec Corporama, nous avons mis en place un système d'autorisation automatique destiné à nos clients, en fonction de leur secteur d'activité. La force d'Agora Store, c'est la transparence », conclut Rémi Bonaz.

## LE SYNDICAT MIXTE INTERMODAL DE NOUVELLE-AQUITAINE DEVIENT NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITÉS

Réuni en comité syndical le 29 octobre, le syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine a décidé de se doter d'une nouvelle identité, Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Si l'échelle régionale est nécessaire pour assurer la coordination des services de transports, de l'information et la tarification multimodale, l'échelle du bassin est primordiale pour définir les réponses à apporter en termes de mobilité locale. Cinq bassins d'intermodalité ont donc été validés, regroupant la région Nouvelle-Aquitaine et les collectivités responsables de l'organisation du transport.

Nouvelle-Aquitaine Mobilités a également voté son Programme d'actions pour les années à venir : optimiser l'ensemble des offres de transport en une seule, simplifiée, lisible et attractive au sein du plan « Mobilités 2030/50 » ; ouvrir les données en open data afin d'encourager l'innovation privée et publique dans le secteur des transports ; continuer le déploiement des fonctionnalités de [www.modalis.fr](http://www.modalis.fr) ; harmoniser et promouvoir les titres combinés (TER+bus, Car+bus, etc.) et les accords tarifaires d'acceptation (possibilité d'utiliser le TER ou les cars interurbains régionaux grâce à son titre de transport urbain).

## La Ville de Paris veut mieux contrôler les nouvelles mobilités

Face au développement des offres de *free-floating* (vélos, scooters, trottinettes, gyropodes, monocycles...), et aux problèmes générés du point de vue de la sécurité routière et de l'occupation des espaces publics, la Ville de Paris a adopté une série de mesures, alliant prévention et sanctions. Ainsi, une campagne de communication est lancée pour encourager le port du casque aux usagers de trottinettes, le respect du Code de la route, et le nécessaire respect des autres usagers des trottoirs, en particulier les personnes âgées, les enfants et les personnes en situation de handicap. Les trottinettes électriques circulant sur les trottoirs seront désormais verbalisées, ainsi que l'ensemble des trottinettes en stationnement sur les trottoirs et gênant les cheminements piétons. Afin de mieux réguler l'occupation de l'espace public, un maillage dense d'espaces réservés au stationnement des trottinettes et vélos en *free-floating* va être adopté en concertation avec les opérateurs de ces services, en généralisant le dispositif expérimenté dans les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements. La Mairie de Paris proposera à tous les acteurs concernés de signer une charte, sur le même modèle que celle déjà acceptée par les opérateurs de services de location de vélos en *free-floating*. Tout nouveau déploiement de solution de mobilité devra faire l'objet d'une signature préalable d'une charte avec la Ville. Autre point sensible, les données recueillies par les opérateurs de mobilités en *free-floating* devront être partagées. Enfin, la Ville de Paris souhaite que l'hypothèse d'une redevance sur toute exploitation commerciale de l'espace public soit étudiée dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités.