

# - ATELIERS CITOYENS - SE DÉPLACER AUTREMENT DANS LE PÉRIURBAIN

**JEUDI 8 DÉCEMBRE 2016 À 19H**

SALLE YVREMONT À OLIVET

&

**MARDI 13 DÉCEMBRE 2016 À 19H**

SALLE MICHELET À FLEURY LES AUBRAIS

## Compte-rendu des ateliers

Depuis plusieurs années, les secteurs périurbains, dans ou en périphérie de l'agglomération orléanaise, se développent ; les ménages et les entreprises s'y installent, toujours plus nombreux. La voiture y assure plus de 70 % des déplacements, la dispersion des habitats et activités ne permettant souvent pas la mise en place de services de transports efficaces.

Afin d'offrir des solutions alternatives de mobilité dans ces secteurs, et dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains, Orléans métropole a souhaité lancer une réflexion concertée avec les habitants, entreprises, acteurs du transport et start-uppers pour identifier de nouveaux services de mobilité à y déployer.

Cette concertation a débuté par l'organisation de deux ateliers citoyens, les 9 et 13 décembre 2016, à Olivet et Fleury-les-Aubrais. Ces ateliers, ouverts à tous, avaient pour but d'identifier les différents besoins, attentes et contraintes de déplacement des habitants ou salariés du périurbain ou de la périphérie d'Orléans.



## 1. RAPPEL DU DEROULE DES ATELIERS

Les **deux ateliers organisés les 9 et 13 décembre 2016, à Olivet et Fleury-les-Aubrais**, s'inscrivent dans le cadre de la démarche de concertation autour de la mobilité périurbaine.

Ces deux ateliers ont réuni, chacun, une vingtaine d'habitants, durant 2 heures environ. Les personnes présentes étaient majoritairement des habitants d'Olivet, Fleury les Aubrais et Orléans (peu d'habitants ou salariés du périurbain), utilisateurs réguliers du réseau de transport TAO ou du vélo.

Ces deux ateliers ont été animés par **Mathieu MAILLARD de C-toutvu**, avec l'aide d'agents d'Orléans Métropole.

Après une introduction par **Charles-Eric LEMAIGNEN**, président d'Orléans Métropole, les participants ont échangé autour de 3 thématiques pendant une vingtaine de minutes à chaque fois :

- Vivre et se déplacer dans le périurbain ;
- Se déplacer autrement dans le périurbain ;
- Attentes en termes de nouveaux services de mobilité.

Chacune des thématiques était introduite par le groupe d'improvisation théâtrale, l'association **GrossoModo**, qui a permis de créer une ambiance conviviale et a favorisé les échanges. Les participants, répartis en groupes de 4 à 6 personnes, étaient ensuite invités à exprimer leurs remarques et avis sur une liste de questions posées pour chaque thématique. Une synthèse de ces échanges est présentée à la suite.

Les services d'Orléans Métropole tiennent à remercier l'ensemble des participants, ainsi que les intervenants, pour la qualité des échanges et la convivialité de ces deux ateliers.

## 2. VIVRE DANS LE PERIURBAIN

Les premières questions posées avaient pour objectifs d'identifier les atouts et contraintes du périurbain par rapport aux centres-villes, en termes de modes de vies et pratiques de déplacements

### 2.1 Habiter, travailler, étudier, faire ses achats, pratiquer ses loisirs ... dans le périurbain

C'est le **cadre de vie agréable** qui est d'abord reconnu comme atout principal du périurbain, territoire entre ville et campagne : tranquillité, verdure, grands espaces et terrains, proximité de la campagne et des lieux de promenade, moindre stress... sont le plus souvent cités.

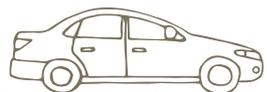
Viennent ensuite les aspects économiques et pratiques : le **coût plus faible de l'immobilier**, la **proximité des lieux d'emplois** (présence de nombreuses zones d'activités) **et d'études** (pôle universitaire). Ces espaces moins concentrés sont également des **lieux d'achats et de loisirs** de par la présence de grandes zones commerciales périphériques.



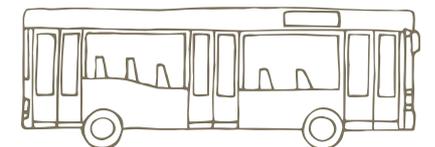
Cependant, on reconnaît que la **principale contrainte de cette vie périurbaine est l'éloignement entre les pôles de vie et l'allongement des distances à parcourir** : phénomène d'étalement urbain, distinction entre les zones d'habitats, commerciales, d'emplois ou d'études, disparition de certains services publics de proximité au profit des centres-villes.

Puisque les distances sont relativement grandes, la question de la mobilité périurbaine devient alors centrale et il est difficile de s'y déplacer autrement qu'en voiture.

## 2.2 Se déplacer dans le périurbain



La **voiture** est le mode de transport le plus fréquemment utilisé en périphérie d'Orléans. Sa rapidité, sa facilité d'usage, et la sensation d'autonomie et de liberté qu'elle procure sont appréciés, mais ses contraintes d'usage sont nombreuses : aléas du trafic routier (ralentissements, embouteillages, accidents, etc.), contrainte du stationnement (perte de temps, coûts, emprise sur l'espace public, etc.). Plus globalement, l'usage de la voiture entraîne diverses pollutions environnementales (qualité de l'air, bruit, etc.) et n'est pas accessible à tous.



Les secteurs les plus éloignés des centres urbains sur le territoire d'Orléans Métropole étant le plus souvent les moins bien desservis en **transport collectif**, son usage dans ces secteurs reste compliqué. Sont cités : un manque de visibilité des horaires jugés parfois inadaptés tout comme certains itinéraires ; une offre insuffisante, particulièrement le soir et le week-end ; des correspondances difficiles entre les lignes (bus-tram) ou avec le train ; une lenteur de certaines lignes, effectuant de nombreux détours avant de desservir les zones d'activités ; une accessibilité parfois difficile pour les personnes handicapées. Néanmoins, l'offre en transport en commun est jugée majoritairement importante dans la Métropole et est utilisée par une grande partie des participants ; le tramway est particulièrement apprécié, agréable et pratique, et permettant une intermodalité facilitée avec le vélo.



L'usage du **vélo et de la marche à pied** est encore peu aisé et considéré le plus souvent comme dangereux dans les secteurs périurbains, alors que ces deux modes de déplacement sont fortement appréciés ; le vélo étant considéré par beaucoup de participants comme un mode de transport « idéal » dans le périurbain.

Ces deux modes de déplacement sont en effet appréciés pour leurs aspects économiques, la facilité d'utilisation, la liberté et le plaisir qu'ils procurent, les possibilités d'interactions avec la ville et ses habitants, leur bénéfique santé et leur faible impact écologique. Plus spécifiquement, on apprécie le vélo pour sa polyvalence : on peut l'utiliser pour la plupart de ses déplacements et déplacer des charges (remorques, vélos cargos, triporteurs, etc.). Le vélo libre-service se révèle très pratique et supprime le risque de vol, mais n'est développé qu'en hyper centre. Enfin, la trottinette séduit par l'intermodalité qu'elle permet avec les transports en commun.

Cependant, les contraintes d'usages de ces modes actifs sont réelles. Le problème de la sécurité se pose notamment pour les cyclistes déplorant un réseau cyclable jugé incomplet, discontinu et parfois



dangereux et un manque de stationnement pour vélo. Les contraintes liées aux aléas climatiques ou à la nécessité, parfois, d'un changement de tenue lorsque l'on se déplace à vélo sont également citées.

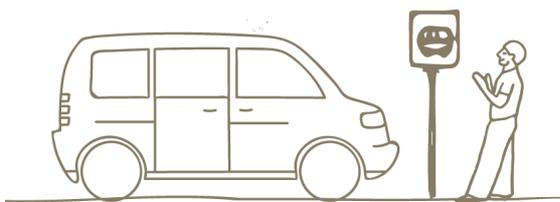
### 3. SE DEPLACER AUTREMENT DANS LE PERIURBAIN

Le second temps d'échanges avait pour objectifs d'identifier l'usage, les atouts et contraintes de certains services alternatifs existants ou en développement dans les secteurs périurbains, et d'identifier d'autres types de services à développer.

#### 3.1 En transport à la demande (Résa'Tao, services de transport spécialisés ...)

Les services de transport à la demande sont des services fonctionnant sur réservation. Sur Orléans Métropole, deux ont été mis en place :

- **Résa'TAO**, service ouvert à tous, qui complète le réseau bus-tram dans 11 secteurs les plus éloignés du territoire. Ce service est accessible à tous avec un titre de transport TAO.
- **Service TPMR**, réservé aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.



Une grande partie des participants ne connaissent pas ces deux services, qui sont jugés à **destination principale des scolaires et personnes âgées isolées ou les personnes à mobilité réduite**. Ce mode de transport à la demande ne semble **pas adapté à toutes les utilisations** : la réservation par téléphone au minimum deux heures/deux jours avant le trajet

et les horaires prédéfinis (pour le service résa'TAO) ne permettent que **peu de souplesse et de spontanéité**, ces services sont considérés par certains comme très contraignants.

Par contre, ces services permettent aux habitants, rencontrant le plus de difficultés dans leurs déplacements, de conserver leur **autonomie** et sont donc nécessaires. Le **lien social** avec le conducteur, et entre les passagers, constitue un réel atout supplémentaire de ce mode de transport.

Pour en **améliorer l'usage**, il est suggéré d'agir en premier lieu sur la **communication** autour de ces services souvent méconnus, et d'augmenter leur **souplesse d'utilisation** : possibilité de **réservation instantanée** exceptionnelle ; développement de l'usage du numérique, par exemple via un outil de **géolocalisation des véhicules**. Enfin, la **sensibilisation des conducteurs** à l'accueil et l'accompagnement de personnes isolées ou ayant des difficultés de déplacement est également évoquée.



### 3.2 En voiture à plusieurs (covoiturage, autostop...)

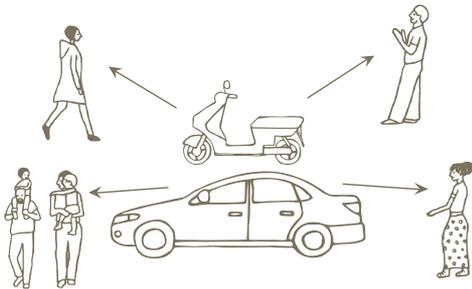
Le **covoiturage** est l'utilisation, sur un trajet commun, d'un véhicule par un conducteur (non professionnel) et un (ou plusieurs) passager(s).

Les participants associent le plus souvent le **covoiturage** à un moyen de transport dédié principalement aux jeunes adultes et sur des longs trajets (pour rejoindre son lieu d'études, de vacances, pour les déplacements de loisirs...), en remplacement ou complément du réseau de transport collectif.



**Economique, convivial et écologique** sont les principaux avantages cités pour ce moyen de transport. Pour le conducteur, le covoiturage permet également de réduire les frais d'utilisation du véhicule.

Mais ce mode rencontre tout de même quelques désavantages et craintes : on lui reproche d'être encore **peu développé pour les trajets courts** (domicile-travail) et en zone périurbaine, un **manque de souplesse** par une nécessaire planification de ses déplacements, et une quasi obligation de l'usage du numérique connecté. L'absence de garantie de fiabilité du véhicule et de bonne conduite engendre également une incertitude quant à la sécurité du trajet. A cela s'ajoute la peur de monter avec un inconnu et, globalement, la dépendance aux autres.



Pour favoriser l'usage du covoiturage, il est suggéré une meilleure communication autour des outils existants ; le développement d'outils numériques facilitant la mise en relation entre les covoitureurs ; et la mise en place d'avantages pour les covoitureurs, comme des tarifs autoroutiers réduits ou des aménagements spécifiques (aires de stationnement). Enfin, pour pallier aux problèmes de sécurité du covoiturage, on souhaite la mise en place de garanties sur le conducteur et le véhicule partagé.

### 3.3 En voiture partagée (autopartage, mutualisation véhicules...)

L'**autopartage** est l'utilisation d'un véhicule successivement par plusieurs utilisateurs, pour une durée limitée. Ce service permet à des usagers d'utiliser une voiture, sans avoir à en posséder une.

Ce type de service est peu connu. Très peu de participants ont déjà testé ce mode de transport, en dehors d'un autopartage dans le cercle familial ou amical.

L'autopartage est jugé intéressant pour limiter le nombre de voitures en stationnement et leurs emprises sur l'espace public ; il permet également pour le propriétaire du véhicule de mieux rentabiliser son achat. Ce type de service peut, pour répondre à des besoins ponctuels de déplacements pour des personnes ne possédant pas de voiture, pour des trajets dans les centres-



villes où les contraintes de stationnement sont plus importantes, ou pour les visiteurs (arrivant par le train par exemple). Son usage dans les secteurs périurbains est jugé plus limité et des craintes sont encore fortes quant à son utilisation : possible dégradation ou vol de son véhicule, manque de confiance dans un véhicule d'un particulier.

Par contre, le partage ou la mutualisation de véhicules de plus grand gabarit (9 places ou plus) peut être une réponse intéressante à des besoins de transport ponctuels en groupe : pour des associations, club des aînés, foyers de personnes handicapées par exemple.

### 3.4 Autre ?



Parmi les autres solutions de mobilité à développer dans les secteurs périurbains, la réouverture de lignes ferroviaires, un bateau sur la Loire, des cars d'entreprises avec des dessertes directes vers les zones d'activités ont été proposés.

Ce sont néanmoins les **modes actifs** (vélo, marche à pied) qui ont été le plus souvent cités. Pour en améliorer et en développer l'usage, des nombreuses propositions ont été soulevées : la création d'aménagements cyclables continus, sécurisés et confortables et des trottoirs accessibles et éclairés (notamment dans les zones d'activités) ; la mise en place d'un meilleur partage de la route entre les différents modes de transport ; la modération des vitesses en ville avec la généralisation des zones 30 ; la création d'aménagements donnant priorité aux modes actifs par rapport aux véhicules motorisés ; l'implantation d'une meilleure signalétique pour les cyclistes et les piétons et de stationnements sécurisés. Pour inciter à l'usage du vélo, on suggère également une aide financière à l'achat de vélos électriques ou une indemnité kilométrique pour les cyclistes.

## 4. VOS ATTENTES EN TERMES DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITE

Les attentes des usagers concernant les nouveaux services de mobilité sont nombreuses : autonomie, flexibilité, écologie, économie, fluidité, accessibilité, facilité, bonus santé, confort, sécurité, fiabilité, disponibilité, liberté, régularité, équité en fonction des territoires et même gratuité.

Les modes de transports ou services de mobilité recensés par les participants comme prioritaires à développer dans le périurbain sont principalement :

- **Les services favorisant l'intermodalité et la multimodalité** tels que l'information multimodale en temps réel sur des applis numériques ; des systèmes de billettiques multimodales (carte ou titre de transport permettant d'emprunter plusieurs modes de transport - services vélos, transports en commun, autopartage...); une centrale d'information multimodale ; des parcs relais bus et tram ; l'intermodalité et le développement du réseau ferré ;
- **Les modes actifs, et plus particulièrement le vélo**, avec des propositions d'actions nombreuses et multiples pour les développer (meilleur partage de l'espace public, services



de partage de vélos, sensibilisation, organisation de pédibus et vélobus, services de réparation ou auto-réparation, offre de stationnement, ...);

- **Le covoiturage**, notamment pour les déplacements courtes distances domicile-travail, avec la création de plateformes de mise en relation des covoitureurs ou une sensibilisation forte des entreprises (adaptation/flexibilité des horaires de travail par exemple) ;
- **L'autopartage et/ou la mutualisation des véhicules** entre services des communes, associations, foyers ;
- **Les transports en commun ou services de transport dédiés pour les salariés** dans la desserte des zones d'activités.

Pour aider au développement de ces nouveaux services, la volonté des citoyens est réelle : participation aux réunions publiques, promotion des modes actifs, engagement dans une association, organisation d'évènements (journées sans voiture, sensibilisation), participation au covoiturage, et même implication professionnelle. Néanmoins les attentes des citoyens quant aux rôles que doivent jouer les collectivités, les élus et les employeurs sont encore plus fortes.

## 5. SUITE DE LA DEMARCHE

En parallèle à cette première phase d'ateliers citoyens, étaient organisés par l'entreprise Nekoe Cluster des interviews ciblées auprès de personnes âgées, jeunes, personnes en insertion et salariés du périurbain. Ces interviews étaient nécessaires pour compléter le diagnostic, les conclusions des ateliers n'étant représentatives que d'une partie de la population (plutôt urbaine et majoritairement utilisatrice convaincue des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle).

De ces ateliers et interviews ciblées, des premières pistes de solutions ont émergé comme le développement du vélo, du covoiturage, la mutualisation de véhicules pour les déplacements ponctuels de personnes âgées, associations, etc...mais aussi des craintes sur le potentiel de développement de ces services.

Habitants de l'agglomération et de l'aire urbaine, entreprises du territoire, acteurs du transport et start-ups sont invités à participer à un second atelier qui aura pour objectif de construire les nouveaux services de mobilité de demain. Ainsi un **nouvel atelier** est organisé **samedi 4 février de 9h30 à 12h30 au LAB'O, 1 Avenue du Champ de Mars, à Orléans.**

De plus, le **vélo** ayant été identifié à de multiples reprises comme moyen de déplacement à développer dans les secteurs périurbains, des **ateliers spécifiques** autour de ce mode de transport seront organisés **avant la fin de l'année 2017**, dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains et du Schéma Directeur Cyclable.

Source Illustrations : [patricegabin.com](http://patricegabin.com)  
Orléans Métropole - janvier 2017

