

- 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.

A noter : L'ensemble des remarques exprimées par les participants, sur les feuillets ad hoc, au cours des deux ateliers, est rassemblé en annexe à la fin du document. Les questions posées ont légèrement évoluées entre les deux ateliers.

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

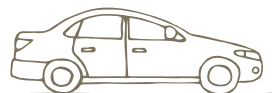
2.1 Habiter, travailler, étudier, faire ses achats, pratiquer ses loisirs ... dans le périurbain

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.

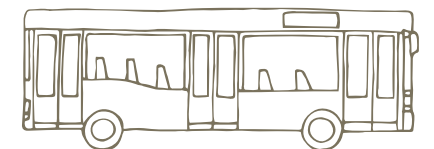
Cependant, on reconnaît que la **principale contrainte de cette vie périurbaine est l'éloignement entre les pôles de vie et l'allongement des distances à parcourir** : phénomène d'étalement urbain, distinction entre les zones d'habitats, commerciales, d'emplois ou d'études, disparition de certains services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

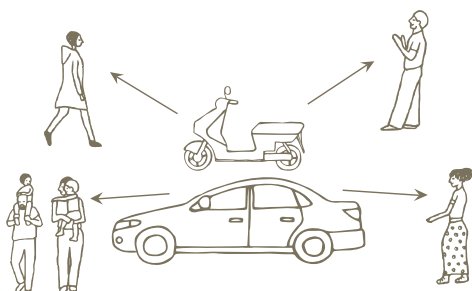
Le **covoiturage** est l'utilisation, sur un trajet commun, d'un véhicule par un conducteur (non professionnel) et un (ou plusieurs) passager(s).

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

Orléans Métropole - janvier 2017



ANNEXE N° 1 : ATELIER DU 8 DECEMBRE 2016 A OLIVET

1. VIVRE DANS LE PERIURBAIN

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

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Quels sont les principaux ATOUTS ? qu'est-ce qui vous plaît ? et pourquoi ?	Cadre de vie ; Coût de la vie : achat maison (foncier) ; Plus d'espace ; Proximité des services ; Proximité du travail ; Proximité autoroute (déplacements rapides)	Tranquillité ; Prix immobilier relativement bas ; Loisirs variés et nombreux, nombreuses salles ; Si proche commerces : pratique	Espace et proximité de la campagne ; Moins de concentration de voitures et de voisinages ; Calme et tranquillité ; Pouvoir marcher, faire du vélo... ; Prix de l'immobilier vs la ville	Faire ses achats ; Habiter au calme ; Trouver du travail / Y travailler (Pôle 45, Ormes, La Source, supermarchés)
Quelles sont les principales CONTRAINTES ? qu'est-ce qui vous irrite ? et pourquoi ?	Obligation d'avoir une voiture pour se déplacer ; Problème si pas de permis de conduire	Manque de transports en commun : fréquence insuffisante ; Mauvaise coordination entre bus et trains (ex. à St-Cyr en Val) ; Difficile de se déplacer le soir en ville par les TC	Obligation de prendre son véhicule pour les activités courantes (courses, services publics...) = éloignement des pôles de vie ; Problèmes de pollution, stationnement, engorgement des axes routiers	Plus on est loin dans le périurbain, moins on a accès à la ville
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?		Circulation individuelle autonome (vélo)	Limiter le nombre de véhicules pour lutter contre la pollution ; Répartir les commerces avec plus de proximité avec les lieux d'habitation (petits commerces) ; Pouvoir protéger les vélos (parkings sécurisés), particulièrement les vélos électriques	Réétudier les parkings relais pour accéder aux transports en commun

1.2 Se déplacer dans le périurbain (en voiture et en transport en commun)

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Quels sont les principaux ATOUTS ? qu'est-ce qui vous plait ? et pourquoi ?	<p>Voiture: Déplacements rapides / accès autoroute à choix privilégié (facile) ; Point positif de l'Auto TAO : pas de problème de parking et simple d'utilisation</p> <p>Vélo-Bus-Tram : Peu de pistes cyclables (dangereuses pour les enfants et ados) ; Pas pratique pour les bus - intermodalité bus/vélo ; Problème parking vélo</p>	<p>Voiture : Autonomie des horaires</p> <p>Transport en commun: Tram commode</p>		<p>Transport en commun : Réseau existant important en centre-ville</p>
Quelles sont les principales CONTRAINTES ? qu'est-ce qui vous irrite ? et pourquoi ?	<p>Transport en commun : Evolution des contraintes avec les enfants ; Pas de visibilité sur les horaires de bus ; Offre de mobilité réduite en dehors des horaires de travail, surtout vers les loisirs (cinéma, etc...) ; Fréquence du tram après 20H (bof)</p>	<p>Voiture : Trafic dense en heures de pointe ; Stationnement ; Pollution ; Plus lent que le tram ; Bouchons sur les Ponts, à La Source et en centre-ville</p> <p>Transport en commun : Manque de transports en commun : fréquence insuffisante ; Manque de tram en particulier</p>	<p>Voiture: Nationale 20 : véhicules en grand nombre avec une seule personne = pollution, bouchons, etc...</p> <p>Transport en commun : Lignes de train qui n'existent plus Accès aux TC</p>	<p>Voiture : En fonction des horaires, difficultés de déplacement (ponts) stationnement sur espace public</p> <p>Transport en commun : Accessibilité parfois difficile pour les différents handicaps ; Liaison Nord-Sud interminable (trop d'arrêts) ; Horaires inadaptés ; Fréquence inadaptée ; Difficultés pour réserver un TPMP --> délais trop longs</p>
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	<p>Voiture : Améliorer les parkings relais à en nombre de P+R et en capacité de places (trop souvent pleins)</p>	<p>Voiture : Liaison avec autres transports, P+R, covoiturage ; Identifier les besoins pour le covoiturage (moins de pollution, trafic, pb de stationnement, plus de convivialité, etc...)</p> <p>Transport en commun : Multi transports accessibles à tous, PMR inclus ; Couloirs spécifiques bus / ambulances ; Elargissement des plages horaires (surtout le soir) ; Coût TC à faire moins cher que le coût du stationnement pour inciter à prendre les TC + modes doux</p>	<p>Voiture : Support communication autour du covoiturage ; La connaissance des contraintes de mobilité dans le voisinage --> faciliter le covoiturage en recréant du lien social et physique</p> <p>Transport en commun : Réactiver les lignes SNCF Châteauneuf / Orléans La Ferté / Orléans / Beaugency</p>	<p>Voiture : Réétudier les parkings relais pour accéder aux transports en commun</p> <p>Transport en commun : Formation des chauffeurs à l'accueil des handicapés Réadapter la signalétique aux différents handicaps Avoir des horaires dédiés et rapides en direction des différentes zones d'emploi.</p>

2. SE DEPLACER AUTREMENT DANS LE PERIURBAIN

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

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Uniquement les personnes âgées	RDV médicaux Courses personnes âgées Jeunes pour aller au collège Quelques travailleurs	On ne connaît pas --> on n'utilise pas	TPMR pour : Voir la famille Faire les courses Besoins du quotidien
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?		Flexibilité horaires Maillage au plus près du besoin Plus confortable qu'un bus Rapidité Lien social avec le chauffeur	Plusieurs personnes dans le même véhicule (véhicule rempli) Permet de rencontrer des gens	Autonomie
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Pas pratique / peu de communication vis-à-vis du retour (beaucoup d'incertitude)	Réserver 2h à l'avance	Moins de liberté --> implique d'avoir des horaires communs Moins de souplesse et de spontanéité	Tout n'est pas adapté : Véhicules Stations Chauffeurs peu sensibilisés
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	Système pour géolocaliser le bus et appréhender sa situation	Réservation « instantanée » pour cas exceptionnels	Communication sur cette solution	Véhicules Stations Chauffeurs peu sensibilisés

2.2 En voiture partagée (covoiturage, autopartage...)

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Avant, plus jeunes (un groupe déjà établi) à famille, copains	Pour déplacements de loisirs à l'extérieur ; Pour aller à la gare (St Cyr ou Orléans) ; Axes non ou mal desservis par les TC	Trajets longs et plutôt de loisirs	Organisé par les foyers et associations (handicapés)
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?	Social et pratique (pour les personnes sans permis) ; Coût avantageux Ecologique	Convivialité ; Raccourcis par rapport aux TC	Facilité de mobilité / TC Economie de transport Réduction du nombre de véhicules sur la route --> moins de pollution	Souplesse Moins de véhicules sur les routes
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Pas d'utilisation en zone périurbaine (co-voiturage pour des longues distances) ; Flexibilité / plus difficile à organiser	Fiabilité du conducteur et du véhicule (sécurité, entretien) ; Coïncidence des horaires entre les passagers Incertitude (stop !) ; Pollution	Identifier avec qui partager son trajet Anticiper, planifier son déplacement Moins de souplesse (arrêt courses...)	Nécessité d'organisation

Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	Des initiatives possibles sur des distances plus longues (15 km), vers des zones d'activités et des grandes structures Développer des outils de mise en relation (numérique) Communiquer sur les outils existants	Connaissance de la disponibilité du trajet : info offre/demande Info sur tous les supports pour l'accès à tous : internet, Smartphone, communication écrite	Faire connaître les possibilités (communication) Promouvoir ces modes de transports Développer des incitations pour stimuler (ex: tarifs autoroutiers réduits pour les voitures à plusieurs)	Le lien entre les personnes, les structures, les entreprises Mutualiser les moyens
--	---	--	--	---

2.3 Autre ?

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Vélo : Trajets domicile / travail La trottinette : intermodalité pratique avec les différents transports en commun pour compléter les petites distances	Vélo : Travail ; Loisirs (balades, sorties) ; Sorties le soir en ville ; Courses	Vélo	Vélo pour se rendre au travail
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?	Rapidité, sentiment de liberté Connaissance du temps de trajet Sentiment d'interaction avec la ville et ses habitants	Facile ; Entretien la santé ; Peu cher Améliore la fluidité du trafic Pas besoin de parking : gain de place dans l'espace public Arrêts n'importe quand et n'importe où	Pratique d'une activité physique = bénéfice santé ; Contribue à la réduction de la pollution Gain de temps / voiture Plaisir par beau temps ; Souplesse et liberté ; Economique	Pistes cyclables = sécurité et rapidité
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Manque de continuité des pistes cyclables dans le réseau à rupture Pistes dangereuses Traversée de Loire difficile Risque de vol du vélo si stationnement prolongé	La météo ! Avoir 2 tenues pour vélo puis travail Respirer les gaz d'échappement Sécurité (danger des voitures)	Manque de sécurisation de la circulation (pistes cyclables) et du stationnement (vol et détérioration) Matériel de sécurité (casque...)	L'existant ancien mal adapté
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	Penser globalement le réseau cyclable Faciliter le passage de la Loire pour les piétons et cyclistes à Pont George V	Inclure les pistes cyclables dans le réaménagement des rues Étendre le réseau pistes cyclables Améliorer / augmenter la signalétique pour piétons et cyclistes Établir la priorité pour les vélos et non pour les voitures Zone 30 piétons et cyclistes Faire des abris à vélos (pluie) Mettre des arceaux à plus de points stratégiques	Le réseau cyclable : développer le triporteur, nombre d'arceaux, visibilité des pistes cyclables (signalétique) Passerelle de traversée de Loire (type Olivet) Téléphérique sur la Loire	Incitation financière ?

3. VOS ATTENTES EN TERMES DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITE

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Qu'attendez-vous prioritairement d'un MOYEN de TRANSPORT ? Citez 3 adjectifs (ou plus)	Autonomie, flexibilité dans le moyen de transport Ecologique Economique Fluidité	Ecologique : respect de l'environnement (réduction des nuisances sonores, pollution) Accessible à tous Facile Peu cher Sécurité Sport/santé	PROPRE (non polluant) SOUPLE ECONOMIQUE FLUIDE	Efficace Rapide Ponctuel Confortable Adapté à tous Ecologique
Quel(s) SERVICE(S) DE MOBILITE alternatif(s) faudrait-il prioritairement développer dans le périurbain ? Pour qui ? pour quels trajets ?	Services d'indication des temps de déplacements (informations pour ajuster son parcours) en fonction des différents modes de transport (vélo, voiture, transport en commun, etc...) Plateforme de mise en relation pour co-voiturage + point d'information global sur les modes de transport Comment accentuer / favoriser le développement du vélo ? idées	LE VELO : pour tous ceux qui sont en bonne santé physique COVOITURAGE de proximité : pour les trajets domicile / travail AUTOPARTAGE Intermodalité + multimodalité = 1 carte ou titre de transport pour plusieurs modes de transports (vélo, TC, autopartage)	Car de ramassage par pôle d'activité / zone géographique Covoiturage domicile / travail Modèle Pédibus adapté au vélo Donner plus de droits aux cyclistes et aux piétons	Organisation de covoiturage Mutualisation des moyens : achats collectifs de véhicules AggLO + communes, associations foyers, etc... Interconnexion des différents moyens (tram, bus, taxis collectifs, véhicules privés) pour ceux qui n'ont pas de moyen de transport (travailleurs, scolaires, handicapés)
Quelle(s) action(s) pourriez-vous mener pour aider à le(s) développer ?		Participer aux projets Inciter / promouvoir les modes de déplacements doux (médiats, événements) Restreindre l'accès au centre-ville aux voitures individuelles et faciliter l'accès aux piétons, vélos, TC, etc.... Développer les infrastructures pour modes de déplacements doux Ex : Stationnement vélo au domicile et à l'arrivée Abris vélos, arceaux, garages à vélos, parkings Multiplier les points d'accès aux vélos (zones périurbaines)	Revoir la législation pour donner plus de droits aux cyclistes et aux piétons Montrer l'exemple Agir au travers d'une association citoyenne (découvrir la mobilité à vélo, expérimenter le covoiturage, faire la promotion du vélo en communiquant sur des facteurs qui parlent = temps de trajet...)	Intégrer les entreprises pourvoyeuses d'emplois à la réflexion et à l'organisation de covoiturage

ANNEXE N° 2 : ATELIER DU 13 DECEMBRE 2016 A FLEURY LES AUBRAIS

1. VIVRE DANS LE PERIURBAIN

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

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels motifs principaux allez-vous dans les secteurs périurbains de l'agglomération?		Pour se promener dans la nature : calme, verdure, air pur Magasins et maraichers bio Pour le travail Voir des amis	Travail à Chanteau Courses à Lamballe	Loisirs, famille, hôpital, Université
Quels sont les principaux ATOUTS ? qu'est-ce qui vous plaît ? et pourquoi ?		--> plus de calme, moins de stress, des activités qu'il n'y a pas ailleurs, facilités de stationnement	Terrain moins cher, plus grand	Calme, terrain, verdure
Quelles sont les principales CONTRAINTES ? qu'est-ce qui vous irrite ? et pourquoi ?	Manque de proximité Allongement des distances	Trop peu de bus Pistes cyclables inadaptées Trop de circulation (pôle 45) Feux rouges ne se déclenchent pas quand les vélos arrivent (rue Marcelin Berthelot)	Pb accès aux établissements scolaires du second cycle (collège, lycée)	Disparition des services publics et de proximité Utilisation de la voiture Etalement urbain Centre-ville réel
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?		Agrandir les parkings relais Améliorer dernier km domicile / tram, bus Transports en commun gratuits Virer Keolis Faire en sorte que la ville soit faite pour les piétons		Aménagements pour les déplacements doux (piétons, avec ou sans poussette, etc...)

1.2 Se déplacer dans le périurbain (en voiture et en transport en commun)

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Quels modes de transport utilisez-vous préférentiellement pour vous déplacer dans le périurbain ?	Tram, vélo, bus, voiture	Bus, marche à pied, vélo, voiture	Voiture Vélo/marche à pied pour déplacements courts Transport en commun pour déplacements domicile/travail (ligne 21 ou 4)	Voiture
Quels sont les principaux ATOUTS ? qu'est-ce qui vous plait ? et pourquoi ?	Tram : pouvoir mettre les vélos dedans Vélo : pour la plupart des déplacements, y compris pour faire les courses (avec remorque) ; Moins cher ; Sureté / respect des horaires de déplacement ; Rapidité Service Vélo+ très pratique (évite le risque de vol de vélo)		Transport en commun --> rapide 10-20 mn mais besoin ligne directe Marche à pied/vélo --> plus rapide que le bus, agréable, bon pour la santé Transport à la demande --> utilisé principalement en heure de pointe	
Quelles sont les principales CONTRAINTES ? qu'est-ce qui vous irrite ? et pourquoi ?	Bus : Volonté de rapidité pour des longues distances ; Pas assez de fréquence (vélo plus facile) notamment le weekend ; Itinéraires pas adaptés Vélo : Mis au 2nd plan par rapport à la voiture, difficile de circuler à vélo, souvent dévié pour faciliter les voitures ; Manque de continuité dans les aménagements ; Problème d'incivilité des automobilistes Voiture : Manque d'offre de partage de véhicule, location ponctuelle qui permettrait de se séparer du véhicule particulier	Au-delà des villes, tout pour la voiture, pas de zone piétonne aménagée (ex Gidy)	Transport en commun : pas assez d'offres pour être utilisés, nécessite de l'intermodalité bus-bus, bus-tram -> trajets pas directs donc plus longs. Fréquence Ulys faible Vélo : pas d'aménagement en dehors des secteurs urbains --> pistes discontinues, peur de circuler Marche à pied : courtes distances, compliqué en hiver (pas d'éclairage, pas de trottoir) TOUS MODES : Problème du franchissement de la Loire, durée du trajet	Horaires des transports Temps de trajet : correspondances Difficultés de déplacement entre plusieurs points du périurbain Absence de voie douce
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	Cohérence et homogénéité des pistes cyclables Pacification de la circulation automobile (30 en ville) Géovélo : améliorer les données d'entrée	Pistes cyclables sécurisées, adaptées aux vélos --> créer un vrai réseau de pistes cyclables Réintroduire des commerces/services de proximité dans le périurbain	Trouver d'autres solutions de transport pour les personnes "captives" Mais besoin d'un moyen de transport <u>personnel</u> pour la liberté de son déplacement, absence de contrainte	Cohérence entre les différents modes de déplacement Plus de stations vélo+ TC/Ulys : intéressant utilisation dans l'aggIO avec ticket TAO --> communication à faire

2. SE DEPLACER AUTREMENT DANS LE PERIURBAIN

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

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Guider, accompagner les personnes âgées dans des commerces	Personnes à mobilité réduite Personnes âgées Zones non desservies par le réseau Manque de stationnement + coût	Impondérables, dépannages multiples (école, médecin)	Principalement pour scolaires, personnes âgées isolées
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?	Réservation par téléphone		Facilité d'usage	Intéressant lignes directes Desserte plus fine
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Pas de portable Accéder à ce service est-il facile	Transports pas assez souple (horaires)	Organisation à prévoir (aller-retour) Horaires contraints	
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?			Que ce soit plus simple Communication Moyens d'information	

2.2 En voiture partagée

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Voiture à plusieurs (covoiturage) Taxis quand le tram est hors service	Voiture à plusieurs (covoiturage) : Si pas de réseau ; Si horaires inadaptés ; Pour réduire le coût du transport ; Pour aller à l'école / travail Véhicule partagé (autopartage) : pour partager le cout/fatigue		Voiture à plusieurs : pour trajets domicile/travail avec collègue quand absence d'offre Véhicule partagé : pour les personnes ne possédant pas de voiture ; pour les déplacements en centre-ville, les loisirs, weekends
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?	Voiture à plusieurs : Facile à mettre en œuvre pour des particuliers Véhicule partagé : moins de véhicules	Voiture à plusieurs : Palier le manque de TC ; Partager les frais / l'effort Moins de pollution	Voiture à plusieurs = Economie Partage Véhicule partagé = rentabilisation de l'achat	Voitures à plusieurs : Economique + offres blablacar sur toute la France Véhicule partagé : intéressant pour diminuer les besoins en stationnement sur l'espace public
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Voiture à plusieurs : Peur de savoir sur qui on tombe (conducteur et passagers)	Voiture à plusieurs : Etre à l'heure Dépendre des autres	Voiture à plusieurs = Peur de monter avec un inconnu Individualisme (ne pas être dérangé)	Voiture à plusieurs Nécessite un organisation importante : savoir qui pourra covoiturer -->

	Parfois difficile à prendre quand le chauffeur attend une course Véhicule partagé : Accéder à la technologie	Nécessité d'avoir un téléphone portable être connecté	Véhicule partagé = Ne pas prêter son bien Dégradation du bien	intéressant pour une réunion, proposer covoiturage Peur de l'inconnu --> importance de la notation du conducteur Véhicule partagé : Manque de confiance dans un véhicule de particulier Questionnement sur ce mode de transport
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?	Voiture à plusieurs : Notation des conducteurs (blablacar) Echanges d'informations	Voitures à plusieurs : parkings spéciaux	Voiture à plusieurs Garantie sur le conducteur Voiture partagée Garantie sur le véhicule	Véhicule partagé : Besoin d'informations

2.3 Autre ?

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Pour quels MOTIFS de déplacement utilisez-vous ce mode de transports ?	Vélobus : pour guider des personnes d'un quartier à un autre Tram, train : transport de masse	Vélo, marche, trottinette, pousse-pousse, cars d'entreprises	Vélo, vélobus --> écologique et économique	Vélo, pédibus pour les déplacements des écoliers Vélo électrique pour tout autre déplacement Vélo électrique : location pas chère
Quels sont les ATOUTS de ce mode de transport ?	Partage de savoir, de convivialité Etoile ferroviaire existante	Activité physique S'arrêter quand on veut On n'est pas pris dans les embouteillages		
Quelles sont les CONTRAINTES de ce mode de transport ?	Téléphérique : très très cher à l'entretien Bateau : possible sur la Loire à certaines époques entre Beaugency et Sully	Problématique en cas de longues distances	Continuité des pistes cyclables	
Que faudrait-il y améliorer en PRIORITE ?		Cars d'entreprises --> politiques transports inadaptée à ces modes Il faudrait que les entreprises se concertent pour des bus collectifs (ex: Pôle 45) --> Repenser politique globale transports aggLO périurbain-urbain		Modes doux --> nécessité d'aménagements pour piétons, cyclistes et pour desserte établissements scolaires --> aide à l'achat de vélos électriques, indemnités kilométriques vélo

3. VOS ATTENTES EN TERMES DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITE

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4
Qu'attendez-vous prioritairement d'un MOYEN de TRANSPORT ? Citez 3 adjectifs (ou plus)	Sécurité, fiabilité, disponibilité, écologique, gratuité, régularité, liberté	Efficacité, sécurité (pas plus de policiers), polyvalence, flexibilité, plaisir, convivialité	Souplesse, facile, fiable Ecologique, économique Equitable, même en zone peu densifiée	Confortable, sécurisé, rapidité, ponctualité, facilité d'accès, à toute heure
Quel(s) SERVICE(S) DE MOBILITE alternatif(s) faudrait-il prioritairement développer dans le périurbain ? Pour qui ? pour quels trajets ?	Tram / Train : modèle suisse Pédibus / Vélobus	TC mieux adaptés (navettes de rabattement) Déplacements doux (vélo, etc...) Covoiturage	Vélopartage (vélo électrique) Mobylette en partage Covoiturage Service auto-réparation de vélo	Pour tous les trajets : Complémentarité entre les modes Parcs relais bus Covoiturage entrée d'agglo --> La collectivité doit mettre en place le cadre
Quelle(s) action(s) pourriez-vous mener pour aider à le(s) développer ?	Mobiliser des parents et/ou des personnes âgées pour mettre en place un service de velobus/pedibus Journée sans voiture Obliger les élus à utiliser les équipements une fois par semaine Demande plus qu'un résumé de l'atelier A partir de l'étoile ferroviaire existante, la valoriser et aux gares naissantes / existantes, faire vivre l'intermodalité où que ce soit, pas seulement en centre-ville, avec l'autopartage public ou privé + un réseau cyclable homogène	S'entraider entre voisins Créer un vélobus Solliciter plus les élus, participer aux réunions publiques Sensibiliser les automobilistes à accepter les piétons/vélos : ex le samedi, organiser un dépôt groupé en vélo pour aller faire les courses, organiser une journée sans voiture Devenir pousse-pousse professionnel (en plus cela crée des emplois)	Covoiturage avec mon véhicule, si site dédié Réactiver des liens de solidarité voisinage/PRO pour partager	