

Concertation autour de la mobilité périurbaine

Réunion de restitution

27 mars 2017



« Se déplacer autrement dans le périurbain »

Réunion de restitution de la démarche

- **Introduction**

Charles-Eric LEMAIGNEN, Orléans Métropole

- **Comment se déplace-t-on dans le périurbain ?**

Nicolas BOURGEON, Mensia

- **Restitution de la démarche de concertation citoyenne**

Benjamin PAILLAUD, Orléans Métropole

- Exploration des usages de mobilités périurbaines auprès de 4 typologies de publics

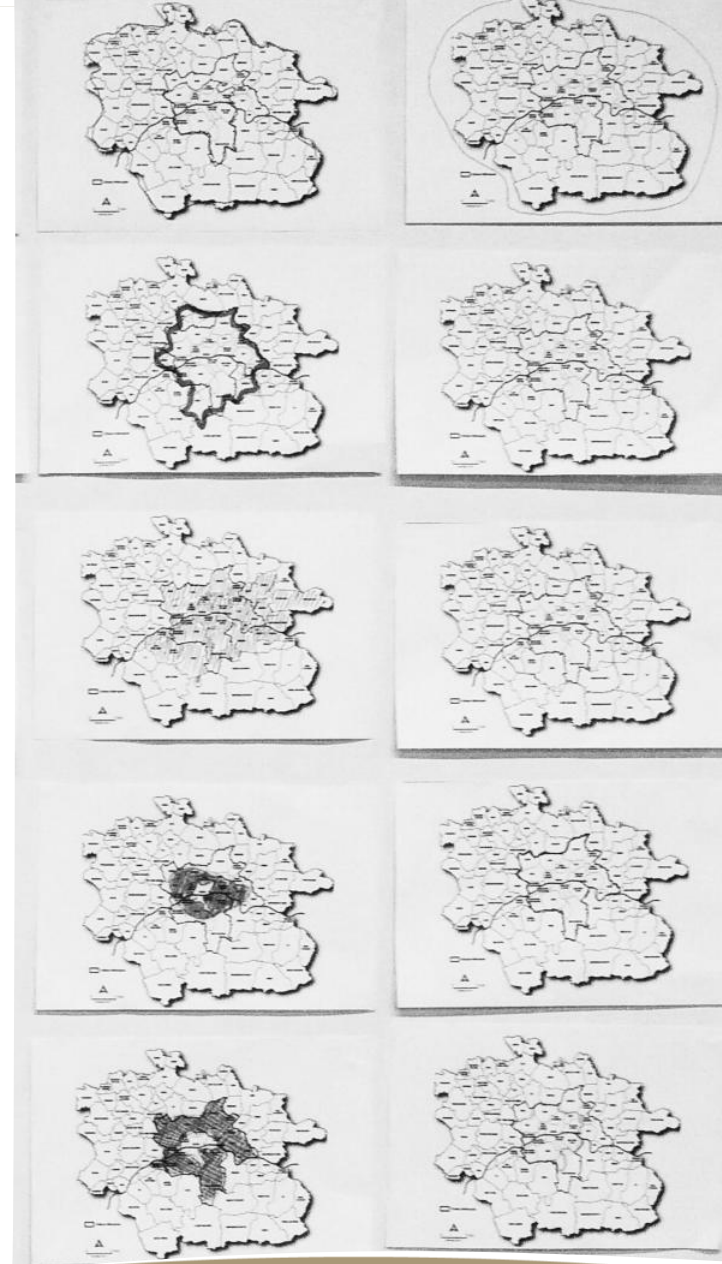
Marie GATEFOSSEY, Nekoe Cluster

- Solutions de mobilité à développer dans le périurbain

Hélène GUERLAIS, Orléans Métropole

«Comment se déplace-t-on dans le périurbain ? »

Nicolas BOURGEON, MENSIA



La définition du « périurbain »

La dépendance à un pôle urbain pourvoyeur d'emplois

Commune périurbaine

Commune qui appartient à la couronne périurbaine d'un pôle urbain

Couronne périurbaine

Ensemble des communes (rurales ou urbaines) dont au moins 40% des habitants ayant un emploi travaillent dans un pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci

Pôle urbain

Unité urbaine offrant une forte concentration d'emplois

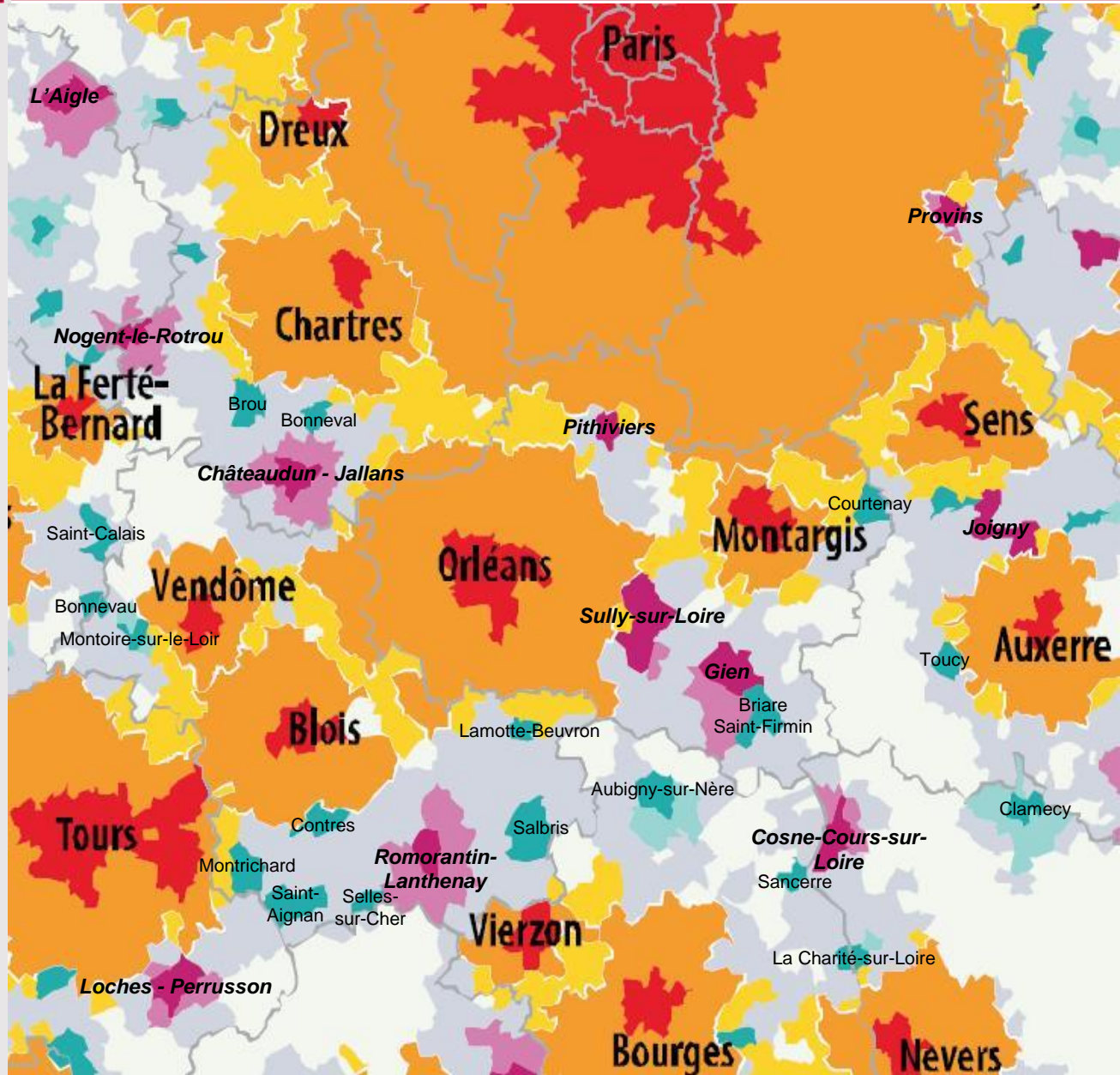
- *grand pôle : > 10 000*
- *moyen pôle : 5 000-10 000*
- *petit pôle : 1 500-5 000*

Unité urbaine = agglomération

Commune ou ensemble de communes comptant au moins 2 000 habitants sur un territoire sans coupure du bâti de plus de 200 m

] Aire urbaine [

L'aire urbaine d'Orléans dans son environnement régional



ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

GRANDES AIRES URBAINES

- Grands pôles
- Couronnes des grands pôles
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines

ESPACE DES AUTRES AIRES

AIRES MOYENNES

- Pôles moyens
- Couronnes des pôles moyens

PETITES AIRES

- Petits pôles
- Couronnes des petits pôles

Légende

Géographie

- Régions au 1er janvier 2016
- Départements
- Périmètre des SCoT
- EPCI InterSCoT au 1er janvier 2017
- La Loire

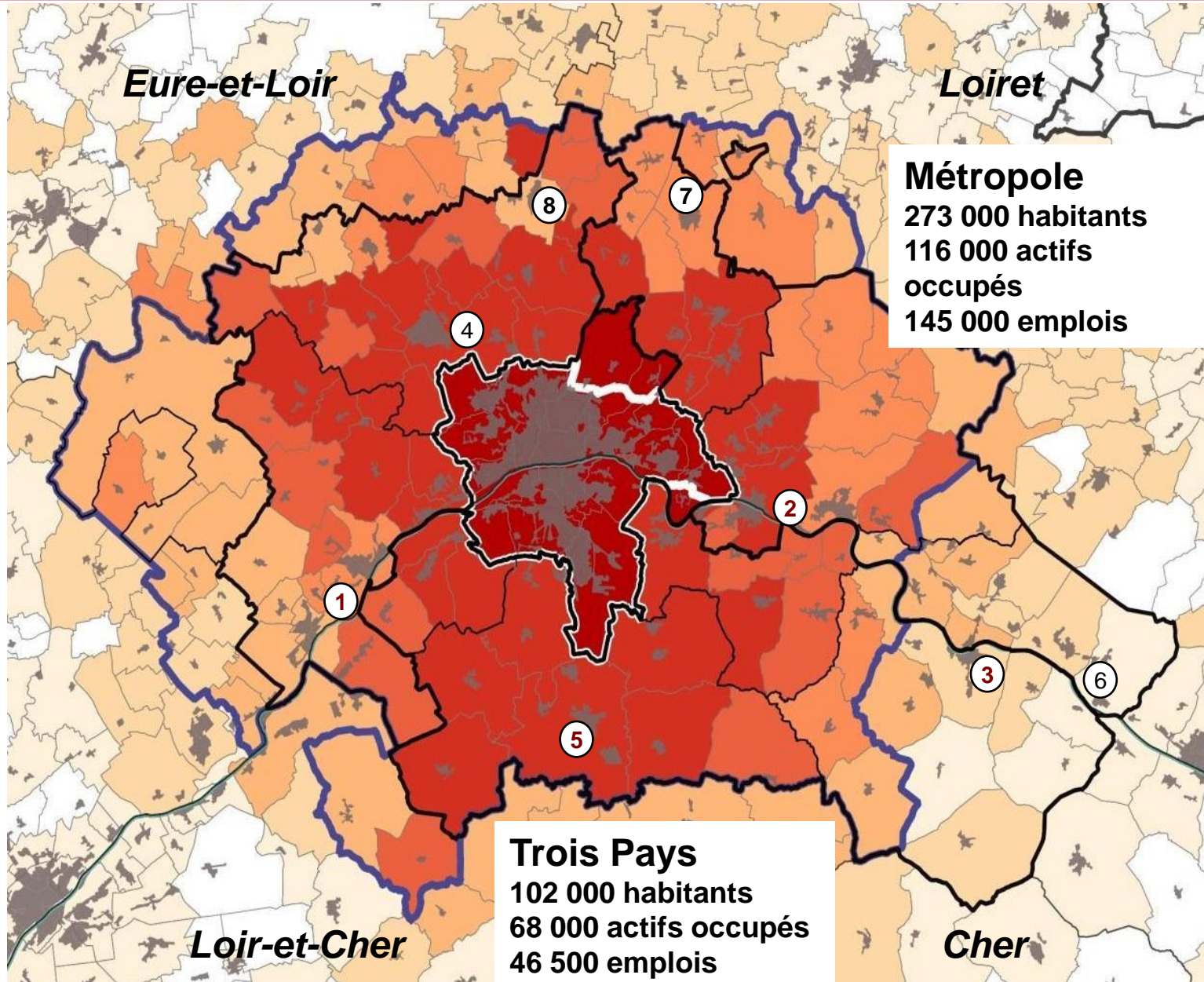
Analyse territoriale

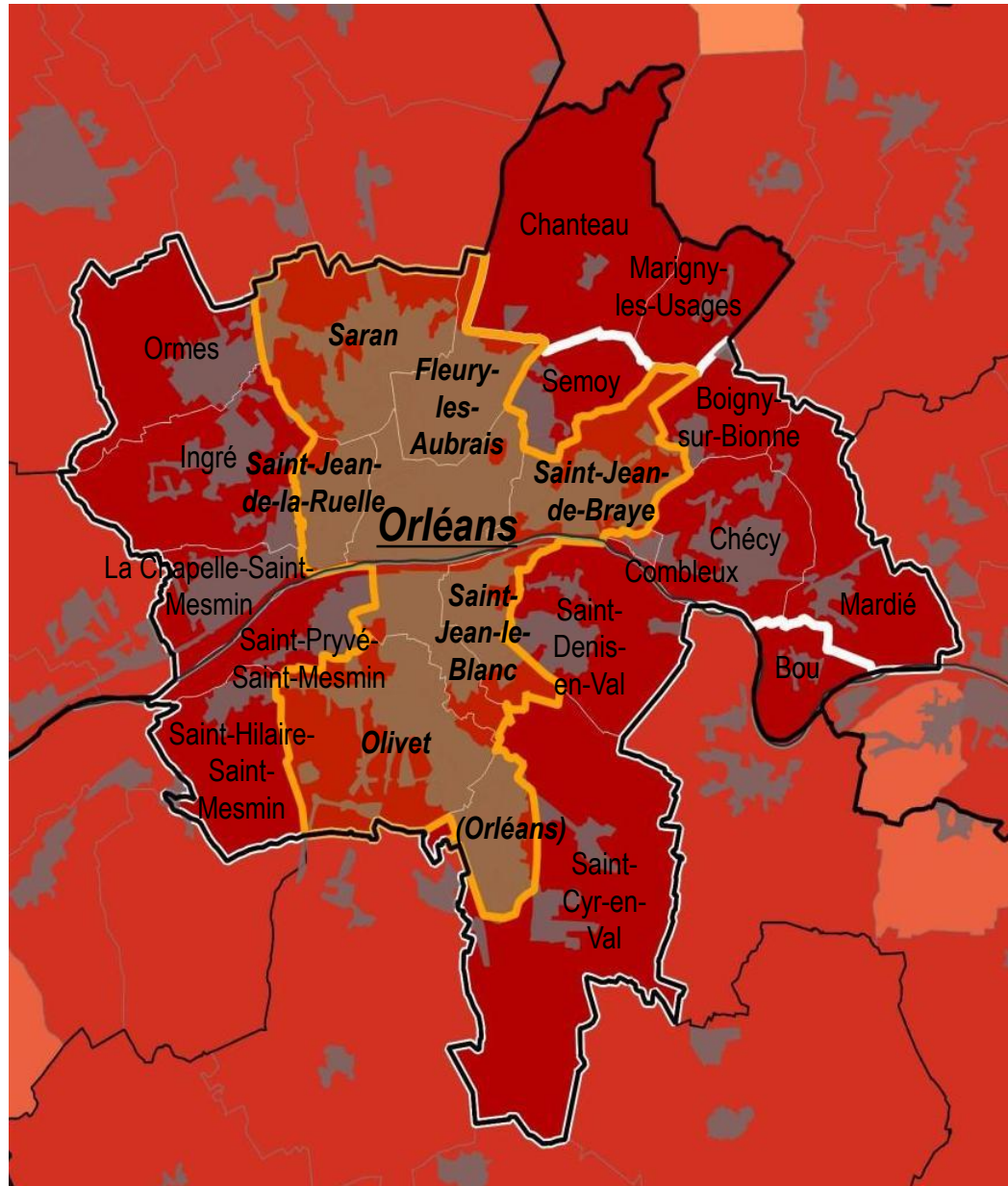
- Aire Urbaine Orléans (INSEE, 2010)
- Unité Urbaine Orléans (INSEE) - contour blanc

Part des DT vers l'Agglo

- Inférieure à 5%
 - de 5% à 15%
 - de 15% à 30%
 - de 30% à 40%
 - de 40% à 50%
 - de 50% à 75%
 - Supérieure à 75%
- 40% = seuil aire urbaine

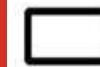
- 1 Pôle Meung - Baule – Beaugency**
6 500 emplois
- 2 Pôle Châteauneuf – St-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau**
6 300 emplois
- 3 Sully-sur-Loire**
3 500 emplois
- 4 Bricy – Gidy**
3 000 emplois
- 5 La Ferté-Saint-Aubin**
2 400 emplois
- 6 Dampierre-en-Burly**
2 000 emplois
- 7 Neuville-aux-Bois**
1 950 emplois
- 8 Artenay** 1 500 emplois





Noyau urbain central
constitué de :

- la **ville-centre**
- la première couronne
de l'agglomération



Métropole, incluant :

- la deuxième couronne
de l'agglomération,
quasi ou en partie
périurbaine
- 3 communes
périurbaines

Une dépendance croissante avec l'éloignement au centre

1,2 millions de déplacements

reste du monde

déplacements en lien avec la Métropole

détail

déplacements internes

Mobilité quotidienne

264 000 déplacements

168 000 dépl..

307 000 dépl..

365 000 dépl.

7% ~19 000

1% ~3 000

1% ~6 000

1% ~4 000

6% ~10 000 avec les 3 Pays

3% ~10 000

4% ~11 000

38% ~99 000

33% ~56 000

31% ~94 000

20% ~30 000

55% ~146 000

60% ~99 000

65% ~197 000

75% ~275 000

3 Pays

102 000 habitants

2^{ème} couronne

60 000 habitants

1^{ère} couronne

100 000 habitants

Orléans

115 000 habitants

3,06

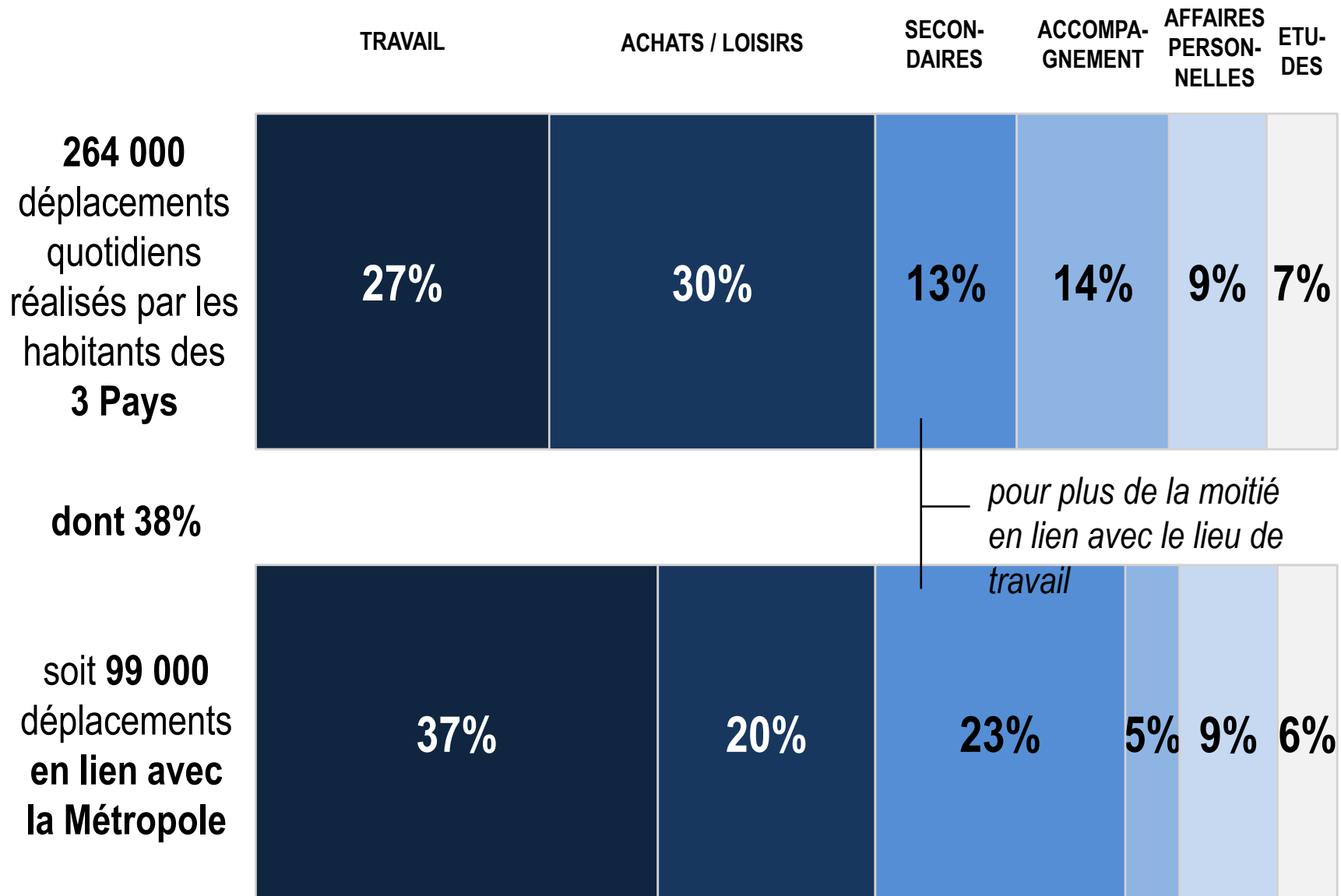
déplacements par jour et par personne 11 ans +

3,27

3,55

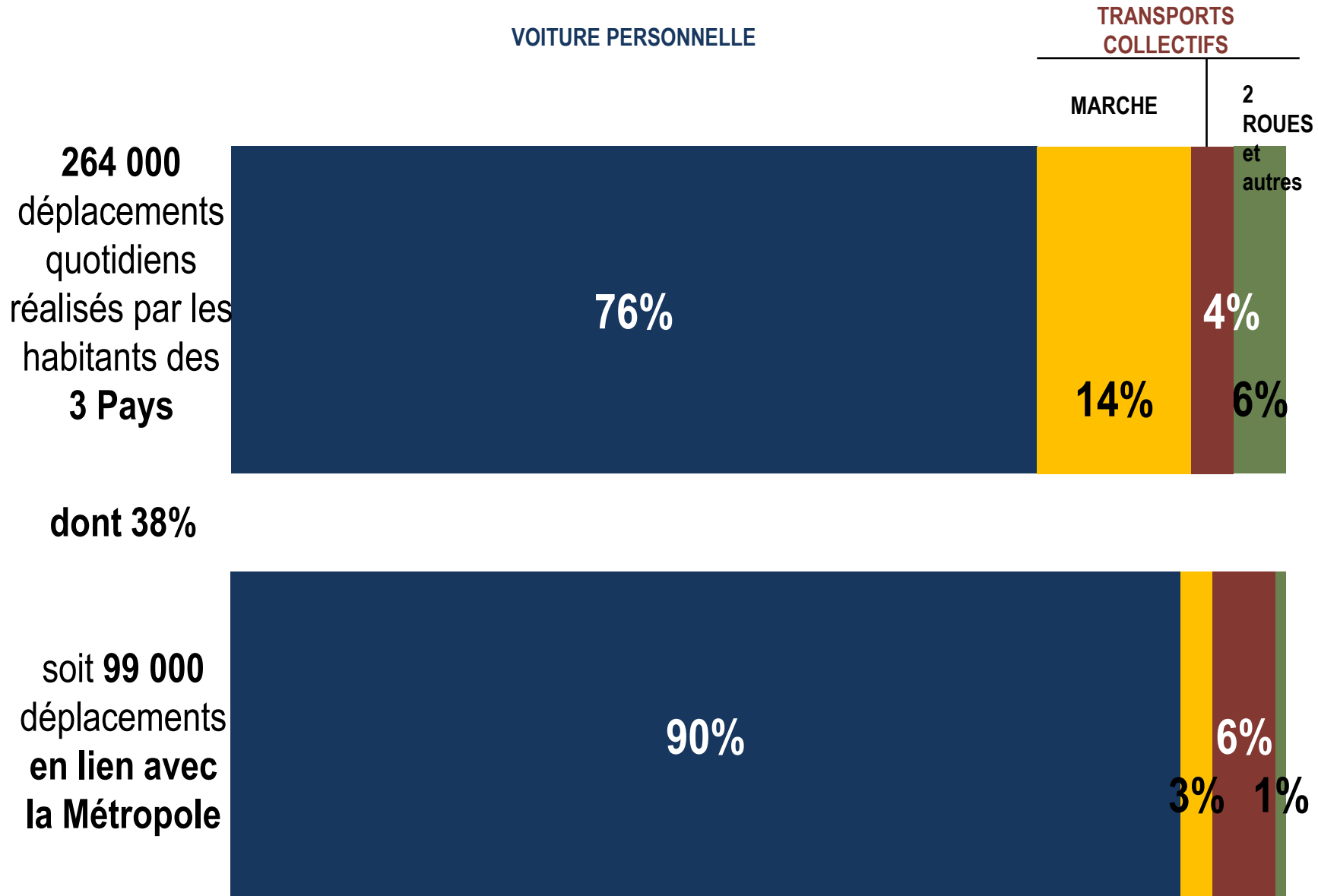
3,77

Des déplacements structurés par le motif domicile-travail

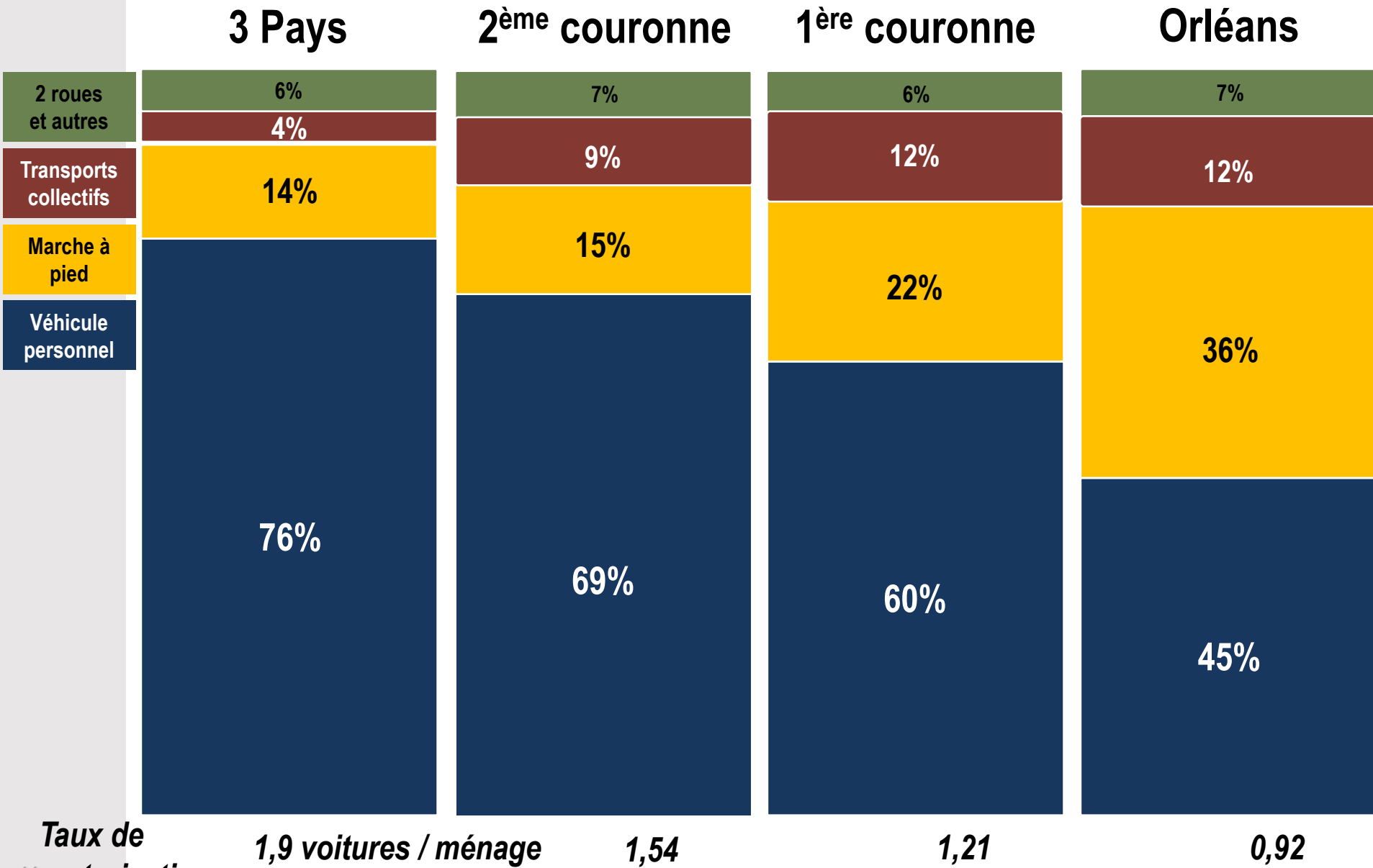


Les déplacements périurbains

Des déplacements essentiellement réalisés en voiture



Une dépendance à la voiture qui croît avec l'éloignement

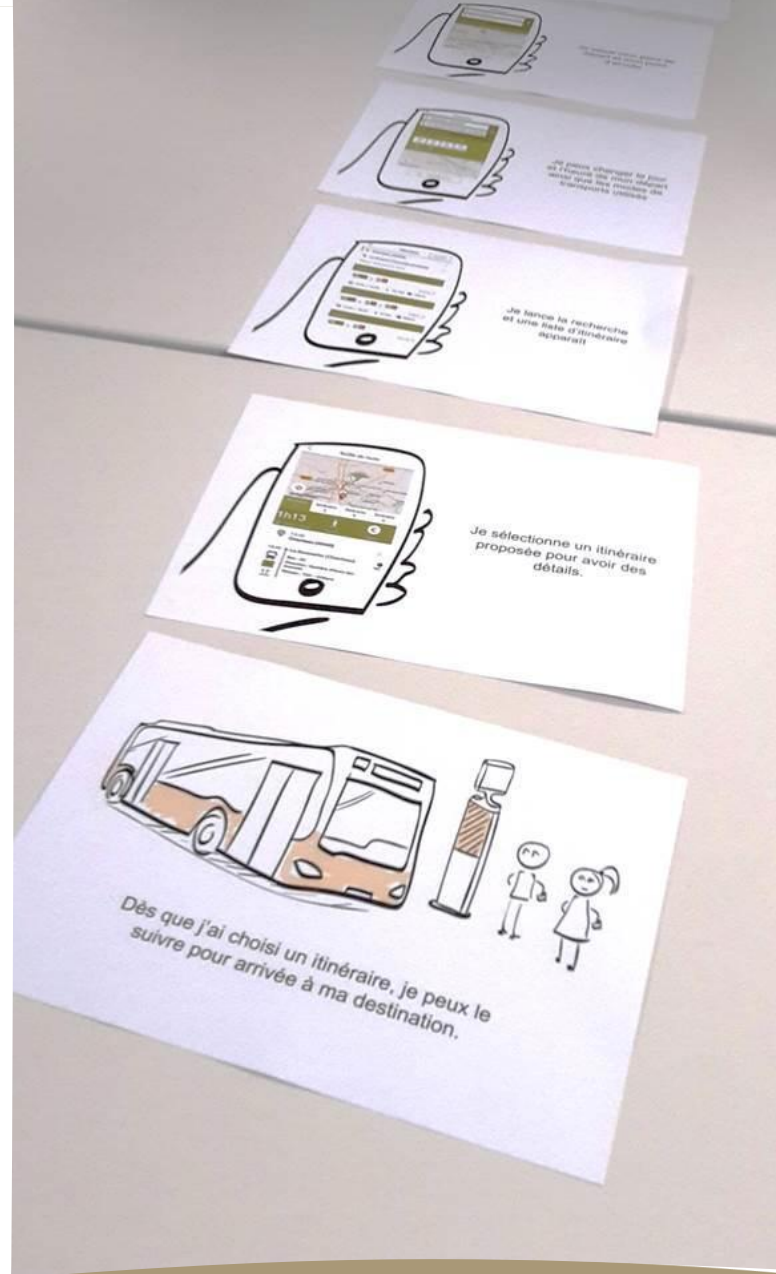


Merci de votre attention !

Avez-vous des remarques ou des questions ?

« Démarche de concertation citoyenne autour des solutions de mobilité à développer dans le périurbain »

*Orléans Métropole
Nekoe Cluster*



3 grandes étapes de concertation

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

Analyse de la
demande et des
besoins de mobilité

Novembre
Décembre
2016

- Interviews ciblés
- 2 ateliers citoyens
40 participants

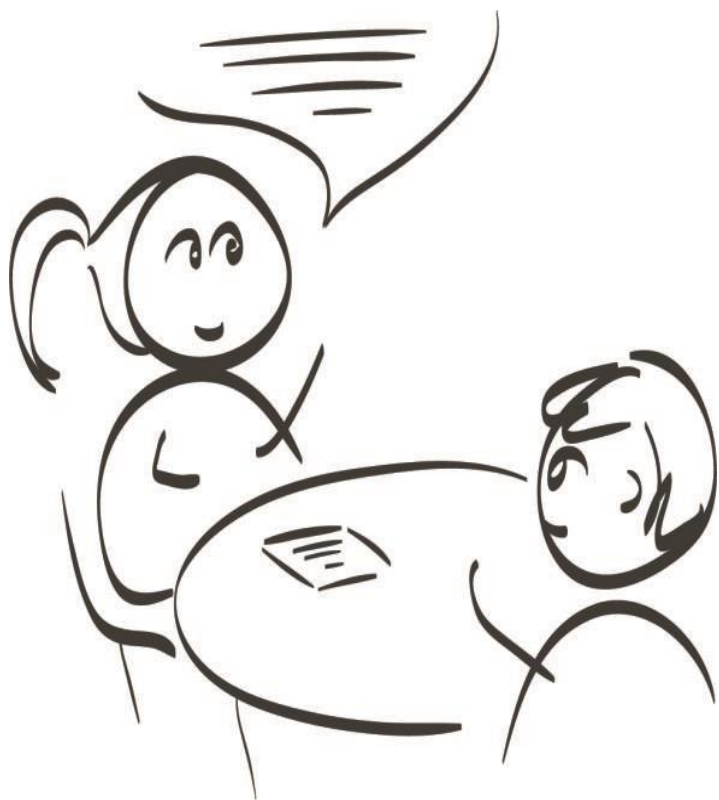
Laboratoire d'idées

Février 2017

Restitution de a
démarche et
identification des
actions à mener

Mars 2017

Exploration des usages de
mobilités périurbaines
auprès de 4 typologies de
publics



4 profils d'utilisateurs :

- étudiants,
- salariés,
- personnes âgées,
- personnes isolées socialement

12 entretiens (*Novembre à Décembre*)



1h d'entretien



JOHN ATAN

35 ans - peintre en intérim

John et sa femme sont arrivés récemment en France. Ils ne parlent pas très bien le français. Ils viennent d'emménager à **Boigny-sur-Bionne** (Nord Est de l'Agglo.) John est peintre en bâtiment. Il est inscrit dans une agence d'Intérim située dans le centre d'**Orléans**.

Il commence à **s'habituer** à son trajet pour se rendre dans Orléans Centre qui combine bus (ligne 12) et tram (ligne B). Il se rend dans l'agence d'Intérim et dans une structure d'aide à l'insertion sociale et professionnelle **plusieurs fois par semaine**.

Il vient de passer un **entretien** dans une entreprise située à **Ingré** et on lui propose une 1ère mission de 3 mois. Il a vraiment envie de saisir cette chance mais il a pris **peur** quand il a commencé à regarder comment il pouvait s'y **rendre**. Il en a parlé à son contact à l'agence d'interim et on lui a conseillé de se rapprocher de son futur employeur ou de sa mairie pour en savoir plus.



Smartphone mais il utilise seulement les fonctions sms et appels.



- Pouvoir organiser son parcours spécialement quand c'est un nouveau trajet
- Comprendre facilement et rapidement les horaires et les connexions
- Se repérer facilement entre deux moyens de transports.
- Comment organiser son déplacement en combinant bus et tram ?
- Comment être sûr de ne pas arriver en retard à son RDV ?
- Comment accepter des missions dans des zones difficiles d'accès au départ de chez lui ?



SARAH COURCI

31 ans - comptable

Sarah, son mari et leurs deux enfants ont emménagé l'année dernière dans l'Agglo au Sud de St Cyr-en-Val. Elle est comptable dans une société basée à Ormes (à l'Ouest de l'Agglo). Son mari est **absent** la semaine, il travaille sur Paris, c'est donc à Sarah de **s'occuper des enfants**. L'école se trouve sur son trajet.

Avant d'aller au travail, elle doit **déposer** ses enfants à l'**école** du St Cyr-en-Val. Ensuite, elle traverse **plusieurs villages** avant de rejoindre la **nationale** jusqu'à son travail à Ormes. Tout son **parcours** est **minuté** : elle a **trois itinéraires** différents en fonction de la circulation (par la tangentielle, par l'autoroute, ou le centre-ville).

La longueur du trajet en voiture ne la dérange pas (1h30, aller/retour). Ce n'est pas un **problème de confort** mais un **problème financier** !

37 min / 30,7 km
41 min / 30,2 km
28 min / 30,9 km

Très connectée sur ordinateur, smartphone, etc... Elle a téléchargé toutes les applications « infos trafics »

?

- Conserver la liberté de pouvoir circuler en voiture.
- Déposer et aller chercher ses enfants à l'école.
- Anticiper : elle n'aime pas les imprévus dans les déplacements.
- Comment pourrait elle trouver quelqu'un ayant les mêmes horaires et qui partage le même trajet qu'elle ?
- Et si elle partageait son véhicule, est-ce vraiment pratique, plus rentable que sa propre voiture ?



AXELLE ÈRE

19 ans - étudiante

Elle habite encore chez ses parents à **Chanteau** (Nord Est de l'Agglo). Elle étudie le Droit à l'Université d'Orléans à la **Source**.

Lorsqu'elle se déplace dans Orléans pour des loisirs elle doit systématiquement prendre un bus (ligne 33) de Chanteau jusqu'à Fleury pour se rapprocher du tram (A).

Son problème concerne les déplacements en dehors des horaires classiques de bus et en particulier **après 20h** le soir pour le retour entre Fleury et Chanteau.

Elle n'a pas de solution pour ce « **dernier km** ». Du coup, elle est obligée de prévoir à l'avance de dormir chez un ami ou de rentrer plus tôt. Des amis lui ont conseillé de faire de l'**auto-stop**, mais elle n'est pas rassurée !

Pour aller en cours, le trajet dure 1h15. Elle prend le **bus** de Chanteau jusqu'à Fleury (ligne 33), elle **marche**, puis prend le **tram** (A) jusqu'à La Source et **marche** de nouveau pour rejoindre son bâtiment de cours. La longueur du trajet ne la dérange pas, elle en profite pour **lire**. Par contre, ce qui la dérange c'est que la **connexion** est mal faite entre le bus et le tram : soit elle attend **très longtemps** soit elle n'a pas le **temps nécessaire** pour rejoindre le tram.

Elle manque d'**informations** sur les aléas des lignes empruntées et les **possibilités d'ajustement**

1h25 min

@|||||

Possède un smartphone. Elle a téléchargé l'application de Tao et s'est abonnée aux alertes SMS.

- Se déplacer partout et à n'importe quelle heure en transports en commun.
- Être informée sur les problèmes de la ligne afin de ne pas être en retard.
- Devenir moins dépendante de ses parents pour se déplacer.
- Être rassurée la nuit dans les transports en commun.

?

- Comment pourrait elle avoir plus de flexibilité dans ses déplacements au delà de 20h?
- Comment anticiper/faciliter ses déplacements quand elle va en cours?



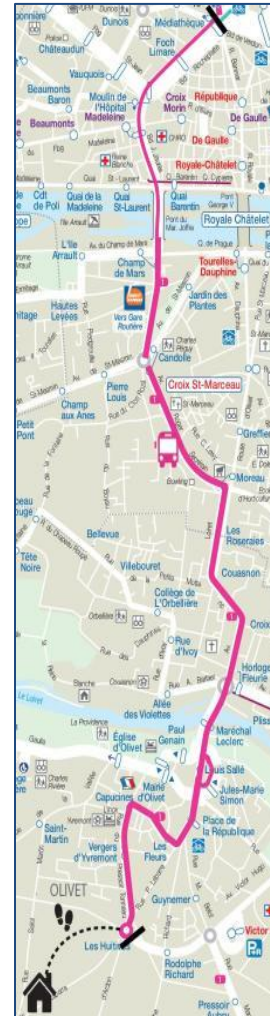
JEAN NEMARD

77 ans - retraité

Jean et sa femme sont **retraités**. Il habite dans un quartier un peu **éloigné** du centre ville d'**Olivet**. Pour se rendre à Orléans, il prend toujours la **même ligne** de bus (ligne 1), en **heures creuses** pour éviter qu'il y ait trop de monde et pouvoir **s'asseoir**.

Le 1er arrêt de bus est **assez loin** de son domicile et Jean commence à ne plus pouvoir **parcourir à pieds** les quelques centaines de mètres nécessaires. Il aimerait pouvoir se déplacer le plus **longtemps possible**, surtout pour rendre visite à ses proches.

Il est fatigué de demander à son **entourage** dès qu'il doit sortir de chez lui et aimerait trouver une **solution** qui lui redonne de l'**indépendance**.



21 min



Possède un téléphone portable mais il n'a aucun usage du numérique.



- Réduire au maximum les déplacements à pieds.
- Du confort : tranquillité, calme et être assis.
- Se sentir en sécurité.
- Pouvoir échanger avec les autres personnes.



- Comment lui faciliter son trajet ?
- Comment lui permettre de se déplacer en toute autonomie et le plus longtemps possible ?



Les besoins

- Anticiper son déplacement
- Organiser son trajet
- Être indépendant
- Être en sécurité
- Avoir de la souplesse



Les problématiques

- Absence de transport le soir
- Problèmes de santé/physique
- Compréhension de la langue
- Accessibilité au numérique
- Longueur des trajets (ex : domicile-travail)

3 grandes étapes de concertation

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

Analyse de la
demande et des
besoins de mobilité

Novembre
Décembre
2016

- Interviews ciblés
- 2 ateliers citoyens
40 participants

VIDEO

Laboratoire d'idées

Février 2017

Restitution de a
démarche

Mars 2017

3 grandes étapes de concertation

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

Analyse de la
demande et des
besoins de mobilité

Novembre –
Décembre
2016

Laboratoire d'idées

Février 2017

1 atelier au Lab'O

*60 participants
dont 33 citoyens,
11 acteurs du transport
et 5 start-ups*

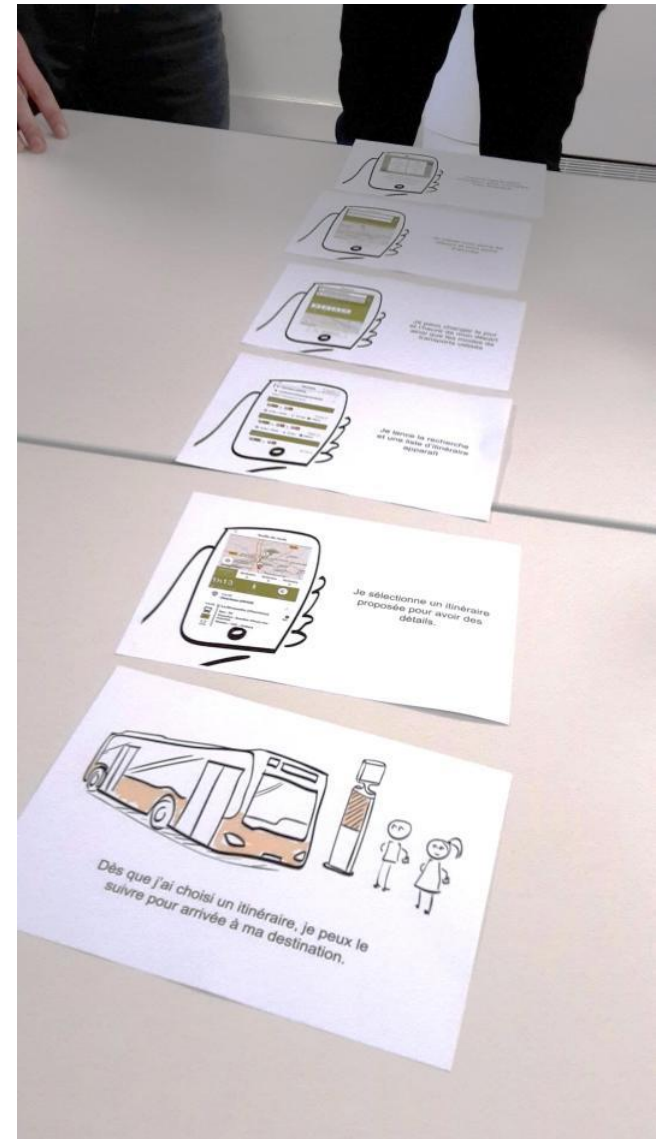
Restitution de a
démarche

Mars 2017

Atelier au Lab'O



Atelier au Lab'O



Atelier au Lab'O : les solutions de mobilité testées

Intermodalité

**Covoiturage
Autostop**

**Transport à la
demande et
transports privés**

**Aides à la
Mobilité :**
autopartage, prêt de
véhicule,
accompagnement



3 grandes étapes de concertation

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

Analyse de la
demande et des
besoins de mobilité

Novembre
Décembre
2016

Laboratoire d'idées

Février 2017

Restitution de a
démarche

Mars 2017

Principales conclusions des ateliers

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

- Communiquer davantage sur les **services de mobilité existants** et **simplifier** l'accès à ces services
- Accompagner les citoyens aux changements modaux
- Favoriser les **déplacements courtes distances** et l'usage des **modes actifs** pour ces déplacements
- Développer de **nouveaux services en complémentarité** avec les offres existantes

Principales conclusions des ateliers

- ATELIERS CITOYENS -
SE DÉPLACER AUTREMENT
DANS LE PÉRIURBAIN

- Développer de nouveaux services en complémentarité avec les offres existantes
 - Le covoiturage / l'autostop organisé +
 - Le transport à la demande + ~
 - Les lignes bus express / le transport collectif privé +
 - L'autopartage ~
 - Les modes actifs, notamment le vélo +
 - L'intermodalité +
 - L'accompagnement à la mobilité +



Le covoiturage / l'autostop organisé

Publics cibles



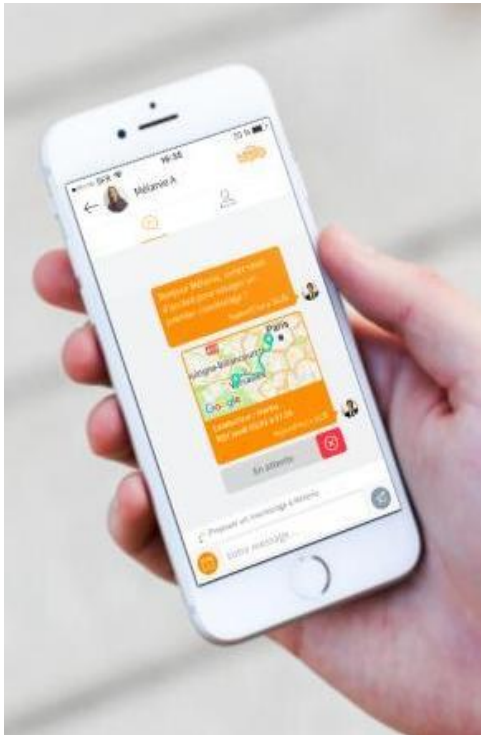
Freins actuels

- Offre actuelle limitée
- Incertitude du trajet
- Contraintes horaires et organisationnelles
- Sécurité durant le trajet

Principales propositions

- Promouvoir / sensibiliser au covoiturage auprès des employeurs/salariés
- Aider à la mise en relation des covoitureurs
- Identifier les points de rencontre (aire de covoiturage, point stop,...)
- Intégrer ces solutions dans l'offre globale de mobilité

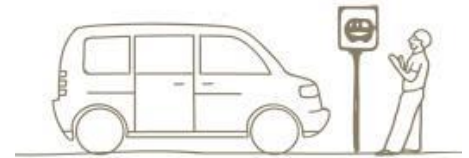
Le covoiturage / l'autostop organisé



**REZO
POUCE**



Le transport à la demande



Publics cibles



Freins actuels

- Contraintes horaires fortes
- Nécessité de réservation préalable
- Difficulté de compréhension, d'accès aux services

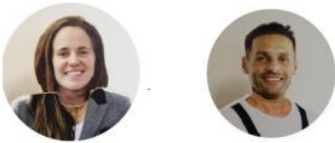
Principales propositions

- Assouplir l'accès au service pour certains trajets
- Communiquer sur l'offre
- Informer en temps réel
- Intégrer ces solutions dans l'offre globale de mobilité -> information et lieux multimodaux



Les transports collectifs « express »

Publics cibles



Freins actuels

- Offres actuelles peu nombreuses et non connues
- Dessertes limitées (horaires, points d'arrêt)
- Contraintes financières

Principales propositions

- Communiquer sur l'offre existante
- Développer de nouvelles offres en desserte des ZA (dans et hors PTU, offres privées et/ou publics)
- Intégrer ces solutions dans l'offre globale de mobilité -> information et lieux multimodaux

70

Gare d'Orléans Quai G ORLÉANS
ESAT Rodin ORLÉANS-LA-SOURCE

71



Gare d'Orléans ORLÉANS
Cas Rouge ST-HILAIRE ST-MESMIN

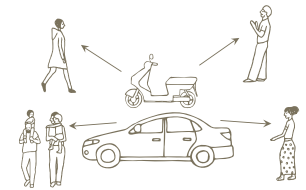
72



Gare d'Orléans / Gare Routière ORLÉANS
Maison Rouge MARGNY-LES-USAGES



L'autopartage



Publics cibles



Freins actuels

- Faibles besoins recensés dans les secteurs périurbains
- Culture encore ancrée de « possession » de son véhicule
- Incertitude sur disponibilités / état des véhicules

Principales propositions

- Aider à la mise en relation conducteurs / véhicules et sécuriser le service
- Rendre visible le service et intégrer ces solutions dans l'offre globale de mobilité



Le vélo et la marche à pied



Publics cibles



Freins actuels

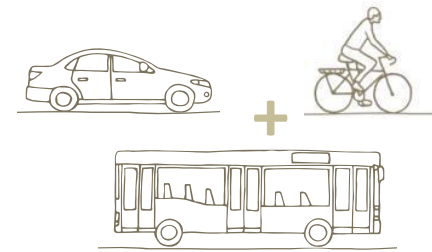
- Absence ,ou discontinuité, des aménagements cyclables et piétons
- Sentiment d'insécurité, dangerosité des déplacements
- Distance à parcourir, capacité physique

Principales propositions

- Améliorer la continuité, la qualité, la sécurité des aménagements vélos et piétons
- « Raccourcir les distances » (urbanisme mixte et maillage piéton-vélos)
- Faciliter l'intermodalité vélo-transports en commun
- Sensibiliser à l'usage du vélo (et vélo à assistance électrique)



L'intermodalité



Publics cibles



Freins actuels

- Difficulté d'accès à l'information multimodale
- Multiplication des « risques » de rupture durant le déplacement et allongement temps de parcours
- Peu accessible pour personnes à mobilité réduite

Principales propositions

- Aider à l'organisation des trajets intermodaux : information, billettique, tarification multi et intermodales
- Optimiser les aménagements existants : pôles d'échanges multimodaux
- Sensibiliser à l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière

L'accompagnement à la mobilité

Publics cibles



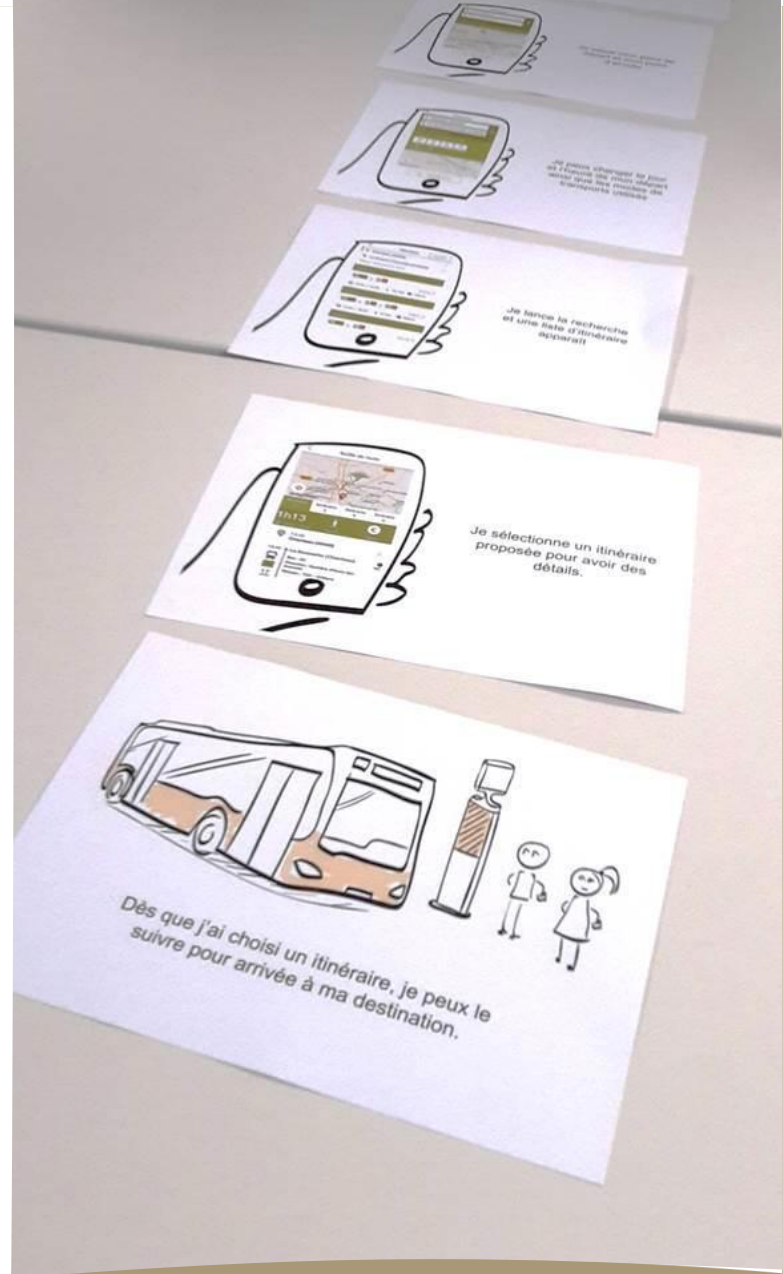
Freins actuels

- Pas ou peu développé que ce soit auprès salariés ou publics ayant des difficultés de déplacements ou de mobilité

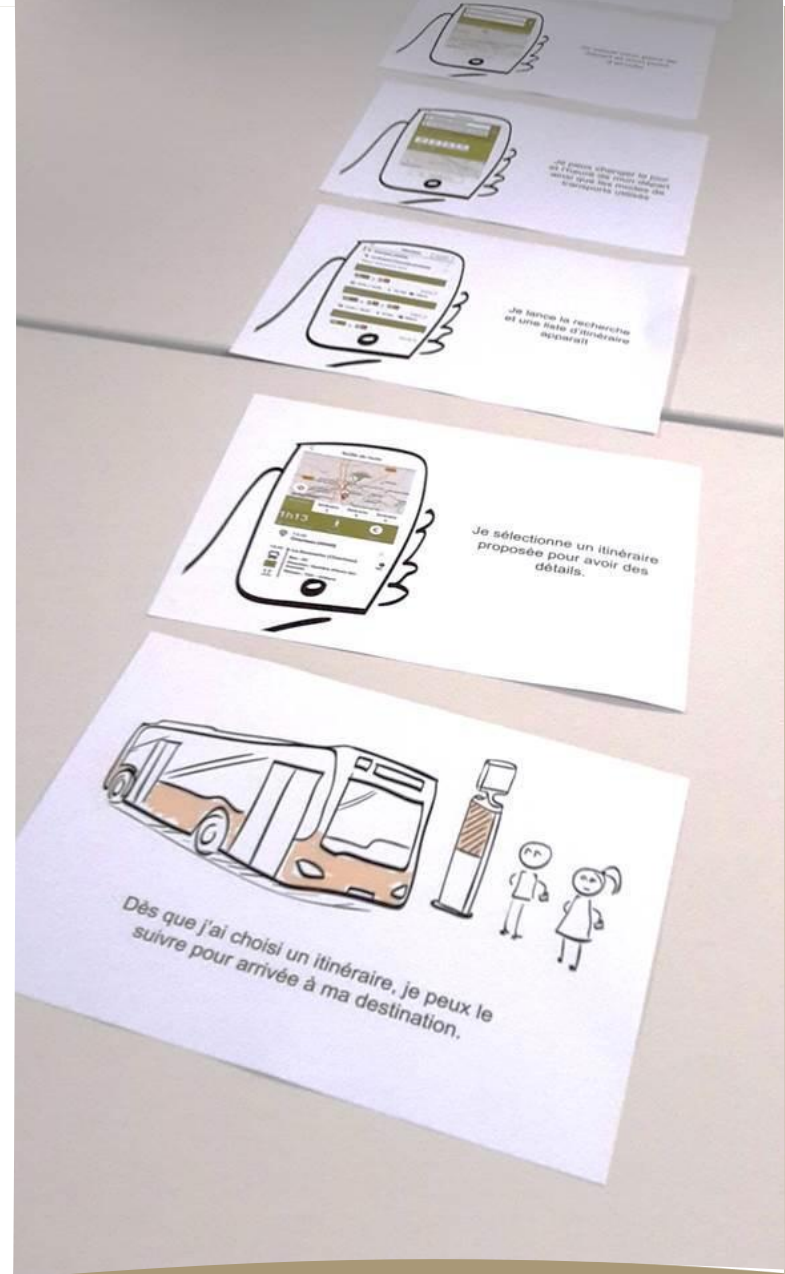
Principales propositions

- Faire connaître les offres et aides à la mobilité existantes
- Promouvoir les offres alternatives à l'autosolisme
- Développer des accompagnements personnalisés de certains publics

Merci pour votre attention

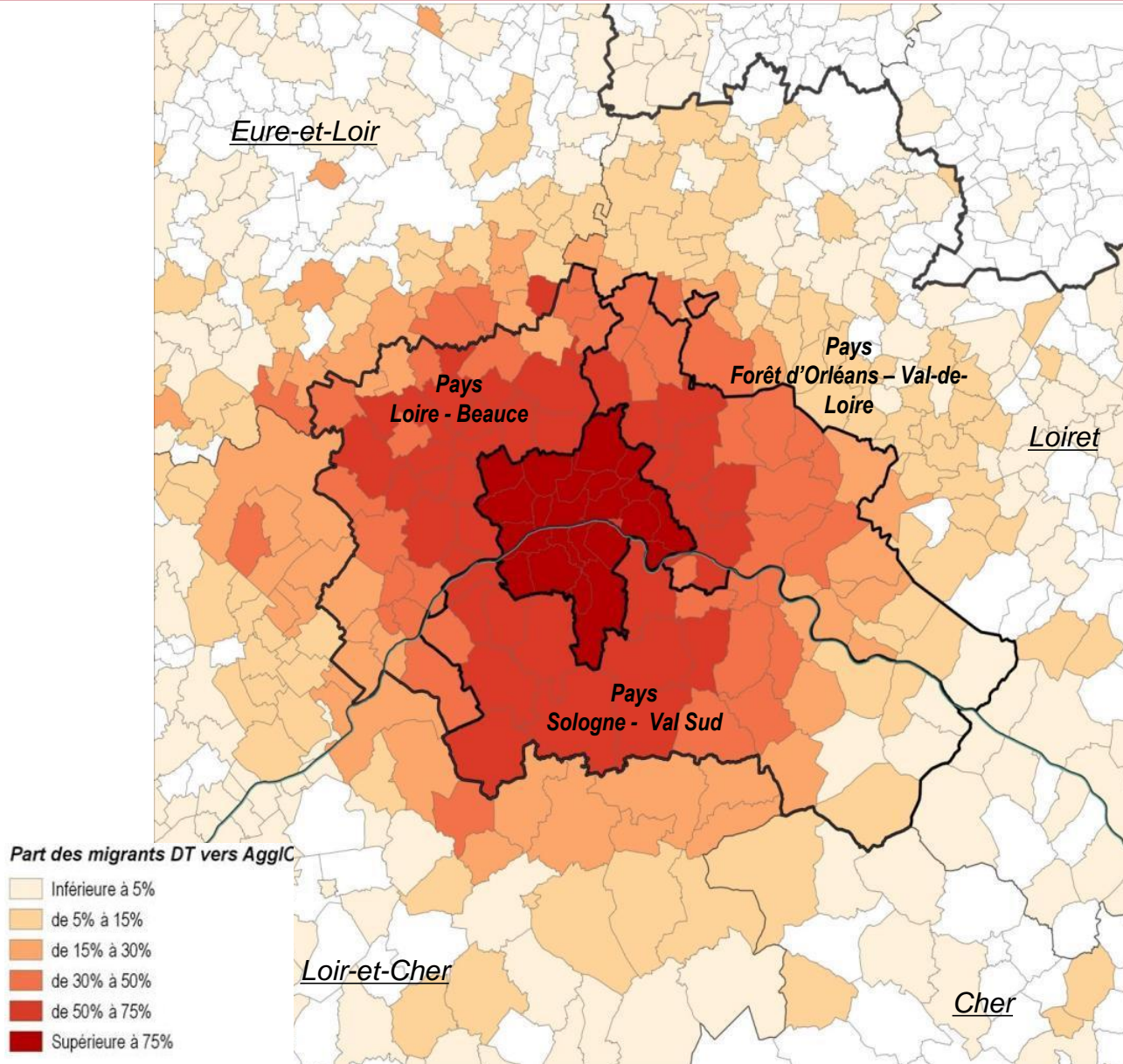


ANNEXES

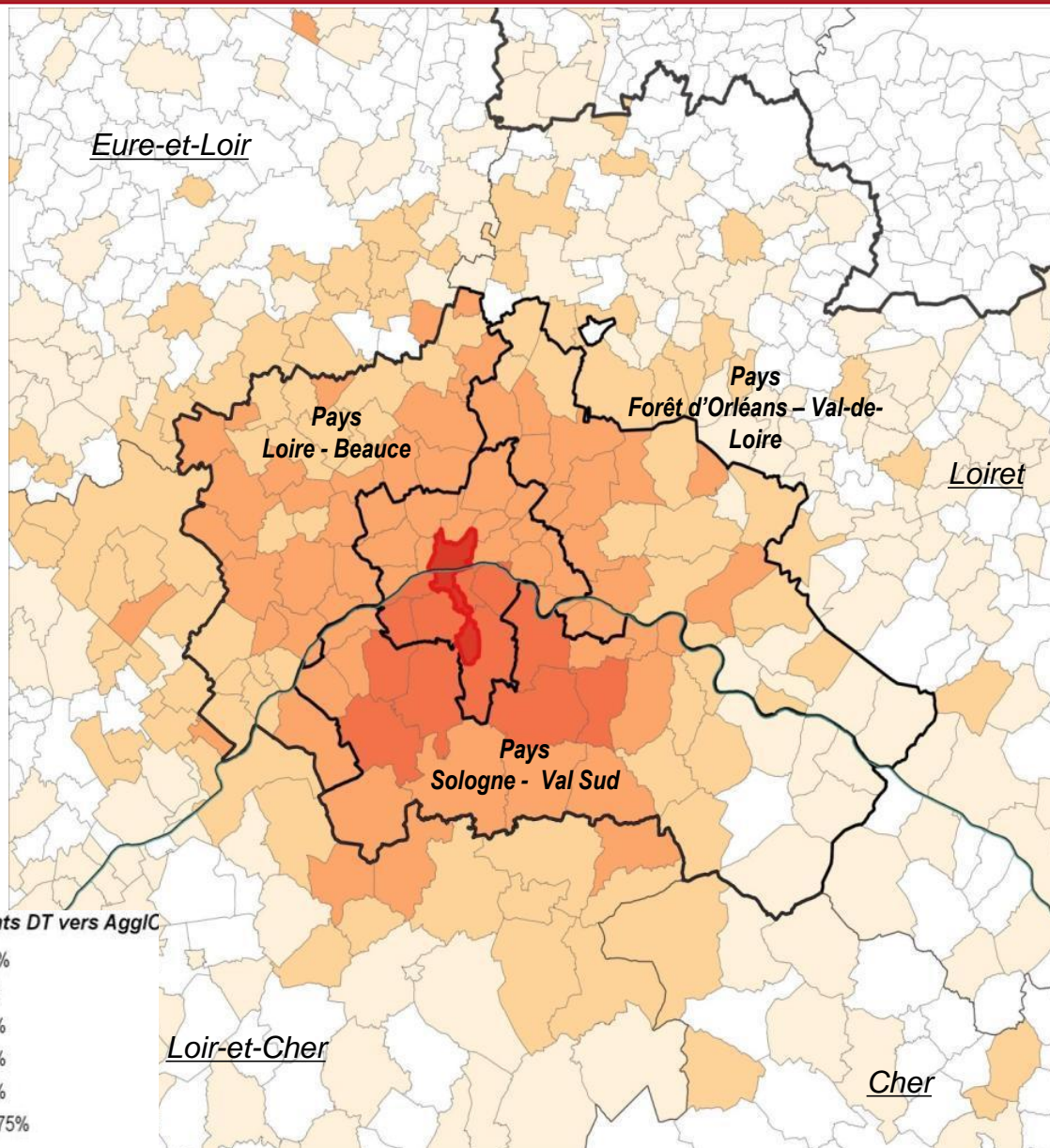


Aire d'attraction des emplois de la Métropole d'Orléans

145 000
emplois



Aire d'attraction des emplois de la ville d'Orléans



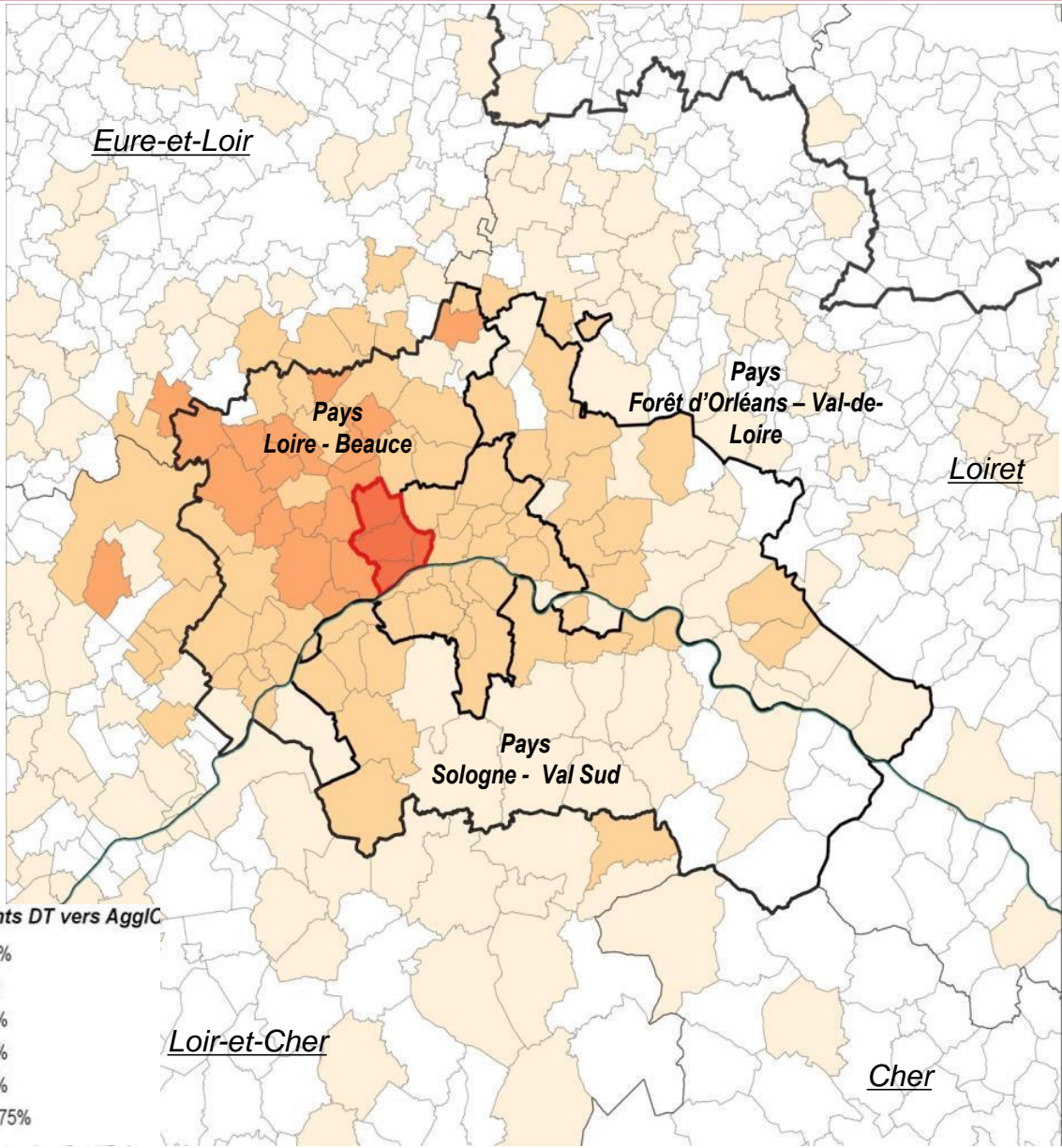
**67 000
emplois**

**dont 20 000 à la
Source**

Part des migrants DT vers Agglo

- Inférieure à 5%
- de 5% à 15%
- de 15% à 30%
- de 30% à 50%
- de 50% à 75%
- Supérieure à 75%

Aire d'attraction du pôle Ouest de la Métropole



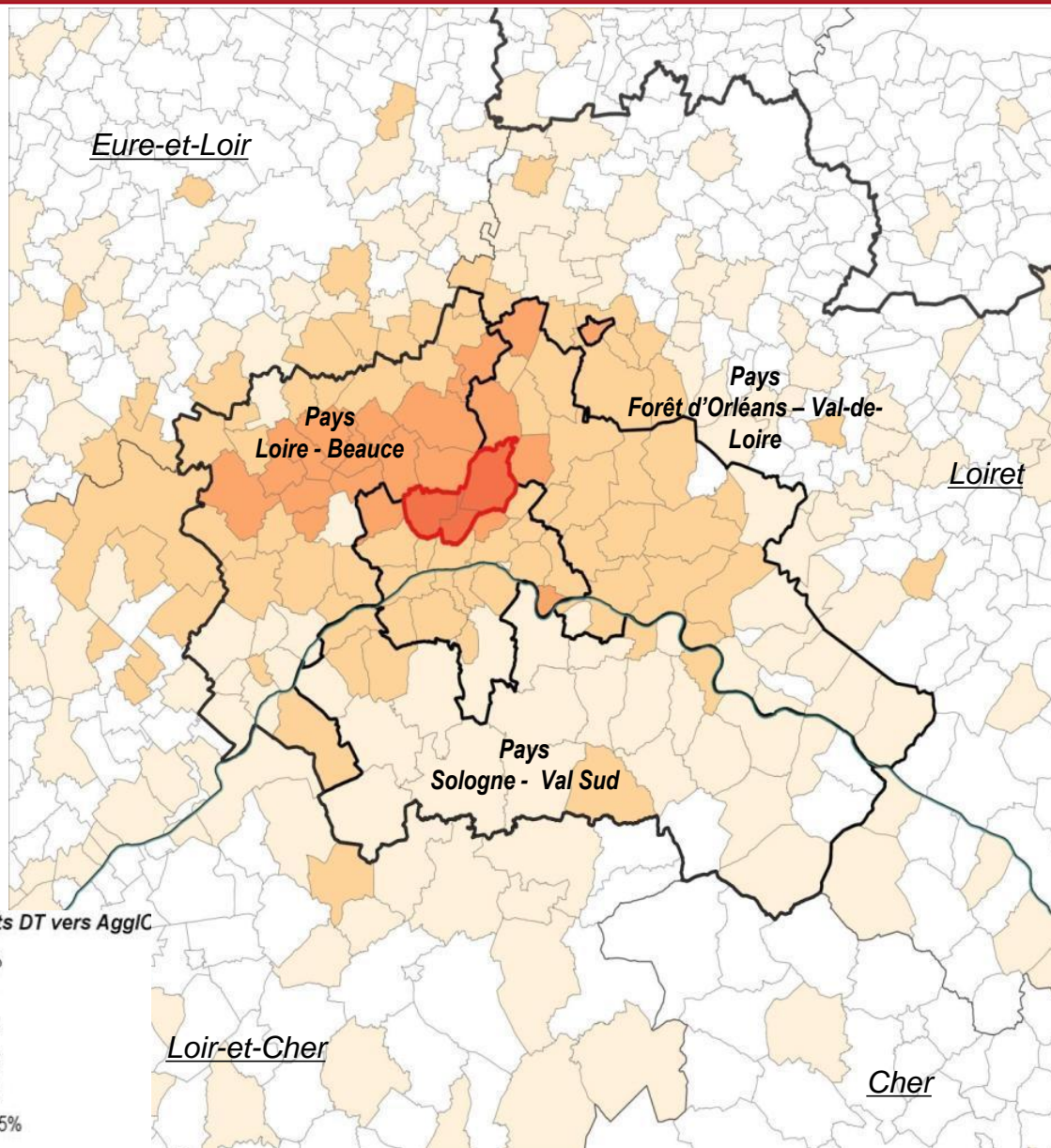
Part des migrants DT vers Agglo



19 000 emplois

- St Jean de la Ruelle
7 700 emplois
- Ormes
4 600 emplois
- Ingré
4 200 emplois
- La Chapelle-St-Mesmin
3 500 emplois

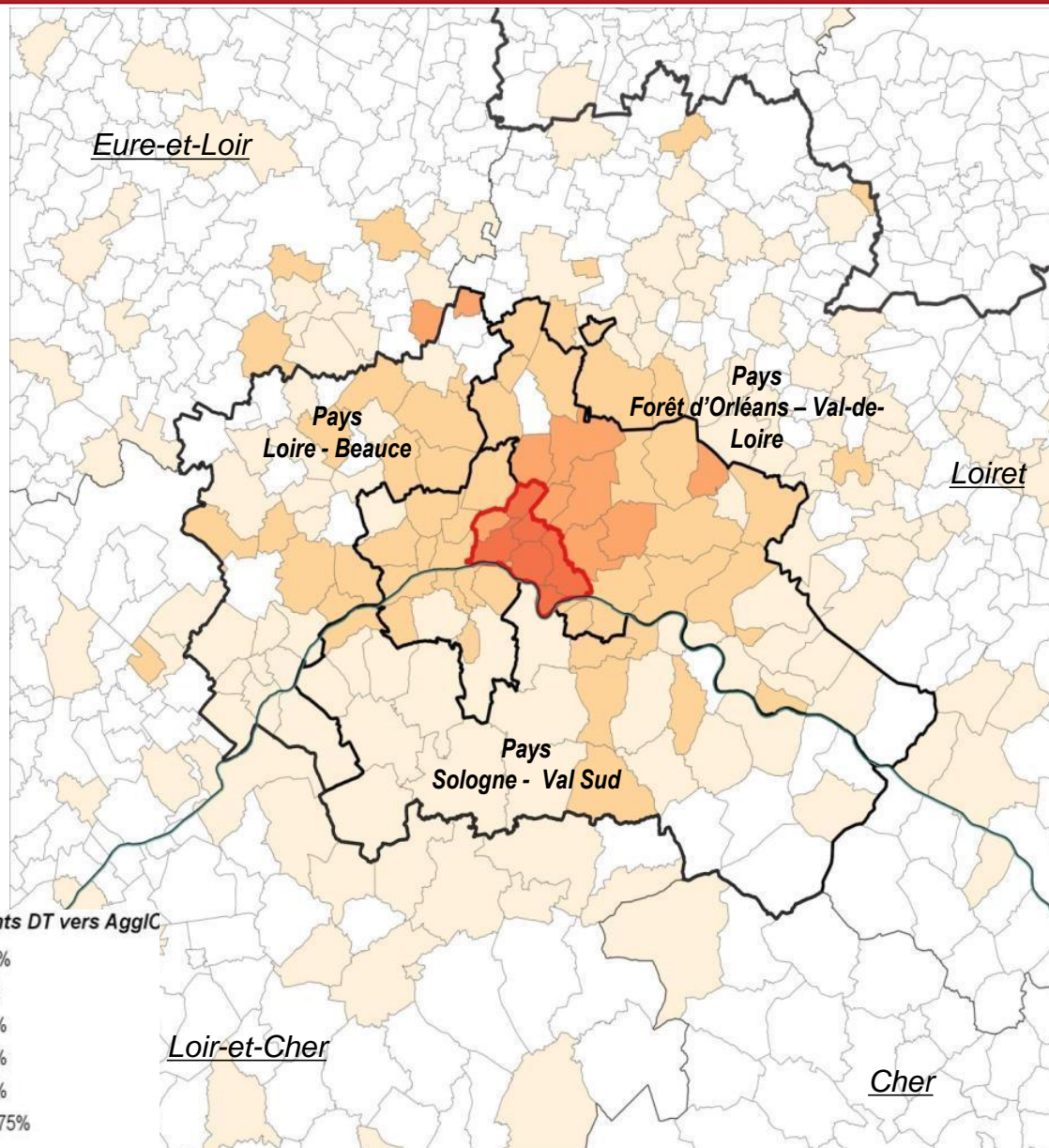
Aire d'attraction du pôle Nord de la Métropole



**22 400
emplois**

- Saran
11 500 emplois
- Fleury
10 600 emplois
- Chanteau
300 emplois

Aire d'attraction du pôle Est de la Métropole



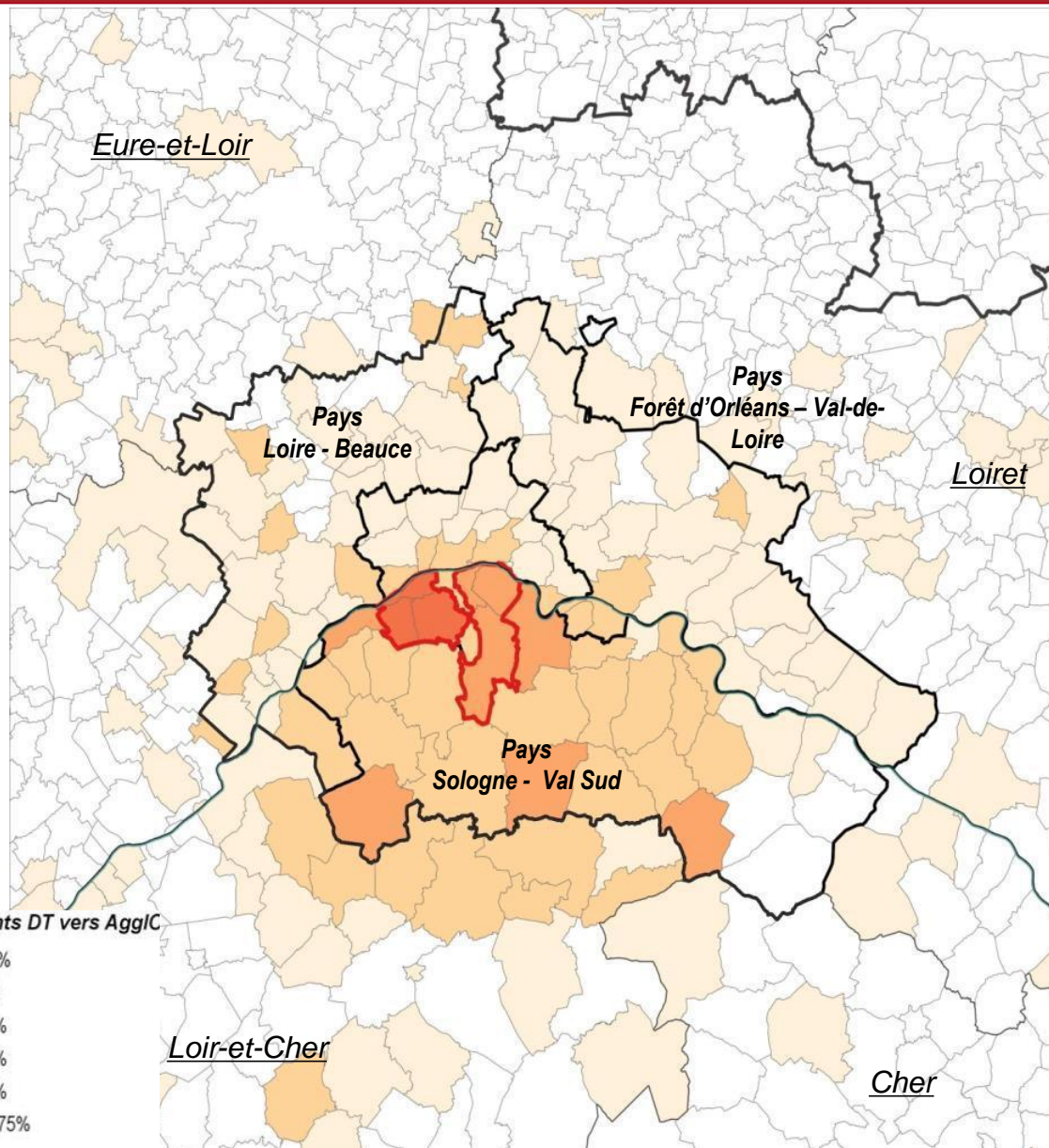
Part des migrants DT vers Agglo



**16 900
emplois**

- St-Jean-de-Braye
10 300 emplois
- Chécy
2 600 emplois
- Semoy
1 700 emplois

Aire d'attraction du pôle Sud de la Métropole



**20 300
emplois**

- Olivet
9 200 emplois
- St Cyr en Val
2 900 emplois