

AXIALES

l'Esprit Projet



**MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DES
TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
DRAST
MISSION TRANSPORT**

**A L'ATTENTION DE MADAME THERESE SPECTOR
COMMANDE N° 01 MT 57**

**TRANSPORTS EN COMMUNS URBAINS ET DEPENDANCE A L'AUTOMOBILE
FACTEURS D'ATTACHEMENT ET POSSIBILITES DE CHANGEMENT MODAL**



YD. C 0526

juillet 2003

SOMMAIRE

I SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS	3
II ANALYSE	9
1 OBJECTIF DE LA RECHERCHE.....	9
2 DEMARCHE.....	10
2.1 APPROCHE DOCUMENTAIRE	10
2.1.1 "Les citoyens face à l'automobilité"	11
2.1.2 "Switching to public transport"	12
2.1.3 "Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile".....	12
2.2 APPROCHE QUALITATIVE	13
2.2.1 Choix de l'agglomération d'Orléans.....	14
2.2.2 Organisation de réunions de groupes.....	17
3 ANALYSE.....	19
3.1 QUALIFICATIFS LIÉS À LA VOITURE ET AUX TRANSPORTS EN COMMUNS	19
3.1.1 Qualificatifs liés à la voiture.....	19
3.1.2 Qualificatifs liés aux transports en commun	21
3.2 HIERARCHISATION DES QUALIFICATIONS DE LA VOITURE ET DES TC.....	22
3.2.1 Cotation pour l'ensemble des groupes	23
3.2.2 Comparaison des hiérarchisations entre les 3 groupes	25
3.3 ELEMENTS SUSCEPTIBLES DE REDUIRE LA DEPENDANCE A LA VOITURE	32
3.3.1 Cotation pour l'ensemble des groupes	32
3.3.2 Comparaison des hiérarchisations entre les groupes	33
3.4 MESURES A PRENDRE POUR FAVORISER UN MOINDRE USAGE DE SA VOITURE.....	34
3.4.1 Cotation pour l'ensemble des groupes	35
3.4.2 Comparaison des hiérarchisations entre les groupes	36
3.5 PROPOSITIONS DES GROUPES CONCERNANT LES AUTRES MODES QUE LES TC	39
3.5.1 La marche	39
3.5.2 Le vélo	39
3.5.3 La moto.....	40
3.6 CONTRIBUTIONS DES PROPOSITIONS A LA DIMINUTION DE LA DEPENDANCE	40
4 ANNEXES.....	42
4.1 ANNEXE 1 : THEMATIQUE DE SELECTION DES PARTICIPANTS AUX REUNIONS	42
4.2 ANNEXE 2 : PRINCIPES DE L'APPROCHE DE TYPE QFD.....	45
4.3 ANNEXE 3 : ELEMENTS DE CONTEXTE PRIS EN COMPTE SUR ORLEANS :.....	46
4.3.1 Déplacements.....	46
4.3.2 Offre de transports en commun urbains	48
4.3.3 Nouvelles relations contractuelles entre la Communauté d'Agglomérations Orléanaise et l'exploitant de transports publics.....	49
4.3.4 Mesures associées.....	50
4.3.5 PDU d'Orléans (avril 2000): objectifs et actions prévues	51
4.4 ANNEXE 4 : SOURCES.....	53

I. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

Le groupe Mobilité, territoire et développement durable du PREDITa souhaité que soient mieux cernés les mécanismes de formation de la dépendance à l'égard de l'automobile.

C'est pourquoi nous avons proposé de mener une recherche basée sur une approche documentaire et la conduite de réunions de groupes d'automobilistes.

L'approche documentaire a permis de mettre en évidence l'influence :

- de la typologie des automobilistes : "exclusifs", "contraints à l'usage des Transports en commun (TC)", "sensibles à l'offre des TC", "Ecologistes",
 - de l'organisation spatiale d'une agglomération, de la politique d'urbanisme, de la politique de stationnement (Ecole Polytechnique de Lausanne/CERTU),
 - de l'information et de l'expérience (Social Data),
- dans la dépendance à la voiture.

Une enquête de la SOFRES montre par ailleurs que :

- les deux tiers des urbains ont toujours une voiture à leur disposition,
- 65% des actifs utilisent la voiture pour se rendre à leur travail et ce d'autant plus que la taille de la cité est réduite,
- Les trois quart des personnes habituées à la voiture s'en déclarent dépendantes.

Ces constats nous ont amené à privilégier la recherche :

- d'axes de valorisation de modes autres que la voiture,
 - d'éléments d'attraction ou de contrainte les plus efficaces pour favoriser le transfert modal,
- auprès de personnes actives, ayant la disponibilité quotidienne d'une voiture, âgées de 20 à 65 ans et habitant dans les mêmes zones bien desservies par les TC.

Trois discussions de groupes ont été volontairement menées dans une ville moyenne française ayant une offre de transport en commun pouvant être considérée comme convenable (Communauté d'agglomérations Orléans Val de Loire) ; les participants ayant été sélectionnés par un partenaire local à partir d'une grille de recrutement et d'un questionnaire téléphonique de validation.

réunions ont concerné :

- la première, des automobilistes n'utilisant pas les TC,
- la seconde, des automobilistes empruntant à la fois leur voiture et les TC pour leurs déplacements en ville,
- la troisième, des automobilistes utilisant les TC préférentiellement à leur voiture.

L'animation de ces 3 réunions s'est déroulée selon le même schéma :

- identification de critères qualitatifs de l'automobile et des TC (plutôt que de demander directement les motivations d'usage de l'un et de l'autre; ce qui risquait de favoriser des réponses "socialement correctes"),
- hiérarchisation de ces qualitatifs en fonction de l'appréciation personnelle des participants,
- approche des facteurs susceptibles de freiner l'usage de la voiture en ville,
- recherche de solutions permettant de favoriser une moindre dépendance à l'automobile et hiérarchisation de la contribution de ces solutions.

Qu'il s'agisse de la voiture ou des TC, les qualificatifs évoqués par les participants révélateurs ou non d'une dépendance peuvent se reclasser selon les thèmes suivants :

- Valorisation personnelle;
- Protection;
- Confort;
- Plaisir;
- Liberté/autonomie;
- Aspect pratique/fonctionnel;
- Performance;
- Coût;
- Relation avec l'environnement.

L'analyse des classements proposés par les 3 groupes met en évidence des différences fortes qui sont révélatrices d'une plus ou moins grande dépendance à l'automobile, sachant que l'ensemble des participants n'était pas dans une situation de dépendance par obligation :

- pas de desserte du domicile et/ou du milieu de travail par les TC,
- nécessité impérative d'utiliser sa voiture pour raisons professionnelles,
- horaires de travail incompatibles avec le service des TC ...

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Il faut tout d'abord relever que si l'identification de ce type d'automobiliste s'est avérée très aisée, il a été moins facile de les intéresser à notre réunion; bon nombre ne se considérant pas comme concernés.

Ce groupe d'automobilistes "exclusifs", pour reprendre la terminologie de l'Ecole Polytechnique de Lausanne, privilégie tout d'abord les évocations qui sont significatives d'une volonté de liberté, d'autonomie, d'un individualisme fort avec un refus de solutions collectives, de contraintes d'horaires ou de trajets; évocations révélatrices d'une dépendance forte.

La "protection du moi" contre toute forme d'agression (sonore, olfactive, incivilités) ressort aussi comme un élément fort.

Le côté fonctionnel, le confort, la performance supérieure de la voiture sont également privilégiés : rapidité, disponibilité, déplacement des enfants, transport de matériel, d'achat, d'animaux, de matériel.

L'intérêt de la voiture en cas de nécessité de déplacements successifs autres que les déplacements pendulaires constituent également un atout important.

Globalement, les "avantages" de la voiture sont plus mis en avant que dans les autres groupes ; ses côtés négatifs hors la nécessité d'être attentif et la responsabilité personnelle sont minimisés : coût, gêne pour se garer

Le plaisir de la conduite est abordé par peu de participants et cette position controversée.

Les femmes paraissent plus sensibles à l'accompagnement des enfants, les courses de proximité, Les hommes aux déplacements pendulaires, notamment pour ceux qui habitent en périphérie, aux déplacements autres que pour le travail.

Les "jeunes" attachés au côté liberté, autonomie mais aussi au côté valorisation personnelle.

Les transports en commun que les participants connaissent mal n'entrent pas dans leur univers de référence : leur image médiocre va à l'encontre d'une bonne image personnelle.

En fait les TC semblent être la solution bon marché, pratique ... pour les autres : scolaires, adolescents, personnes âgées, faibles revenus...

La substitution à la voiture en cas d'indisponibilité de cette dernière est certes évoquée mais vient après des solutions comme la marche, le vélo pour ceux habitant en ville.

Le côté insécurité s'ajoute à l'inconfort, la promiscuité, les contraintes, notamment pour les femmes et les personnes plus âgées.

La mauvaise performance des TC est également mise en avant : lenteur, faible fiabilité, fréquence, information

Globalement le nombre d'images négatives est plus élevé que pour les autres groupes.

Les actions susceptibles de diminuer leur dépendance relève beaucoup plus de la contrainte et des limitations de circulation et de stationnement imposées par les pouvoirs publics, du volume de la circulation que d'une amélioration de l'offre des TC.

Mais l'aspect coût (stationnement, amendes) joue peu dans la mesure où la plupart des participants disposent d'une solution à leur travail ou n'ont pas de problème pour trouver un stationnement gratuit. De même les embouteillages et la durée du déplacement qui en résultent aux heures de pointe bien que cités ne paraissent pas de nature à avoir une influence déterminante sur Orléans à ce jour.

Le développement de parcs relais bon marché qui permettent de continuer à utiliser pour partie sa voiture, des actions visant à promouvoir les modes doux (voies piétonnes, pistes cyclables, à l'abri de la circulation automobile, continues et sécurisées) sont perçus comme des solutions susceptibles de diminuer la dépendance à l'automobile.

L'amélioration de la performance est également évoqué mais il n'est pas patent que le niveau d'attente puisse être satisfait compte tenu des limites réalistes d'une amélioration de l'offre des TC qui ne seront jamais assimilables à l'utilisation d'une voiture individuelle.

Toutefois, trois participants se sont déclarés prêts à prendre pour partie les TC sous réserve d'une amélioration de leur rapidité, leur fréquence, leur attractivité, avec une attente forte en ce qui concerne les incivilités, l'amélioration de l'information.

GROUPE UTILISANT A LA FOIS LEUR VOITURE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

La sélection de ce groupe a été plus facile que celle du groupe des automobilistes "exclusifs"; cette population, bien que moins nombreuse que la précédente étant plus intéressée par le thème proposé.

Les participants à ce groupe utilisent régulièrement les TC en plus de leur voiture; les hommes plus souvent que les femmes, les jeunes plus que les "vieux", les "banlieusards" plus que ceux qui habitent le centre.

La voiture paraît préférentiellement utilisée pour des déplacements autres que professionnels. Avant tout, sensible à l'autonomie et à la liberté de mouvement que procure la voiture, puis à son confort, à sa performance supérieure à celle des TC, le groupe n'en souligne pas moins ses points négatifs et met en avant son coût, son aspect encombrant une fois arrivé à destination, le stress d'une conduite dans les encombrements ; raisons qui expliquent sa relative autonomie par rapport à la voiture.

Sa perception des Transports en Commun est plus positive :

Sentiment fort d'un risque d'accident inférieur du déplacement en TC par rapport au déplacement en voiture ; vient ensuite le côté pratique du TC qui libère le passager de tout souci : "il n'y a qu'à se laisser conduire", "possibilité de lire", "de profiter de ce qui se passe dehors".

Par contre, si "l'utilisateur" n'indique pas d'images négatives fortes à très fortes, il n'en est pas moins sensible à une faiblesse relative de la performance : fréquence, destinations desservies, lenteur, ainsi qu'aux contraintes inhérentes à ce mode de déplacement : horaires, trajets qui restreignent son autonomie.

Le sentiment d'insécurité, l'inadaptation de ce mode au transport des colis, des achats, à l'usage des landaus sont abordés mais avec moins de force que précédemment.

Les facteurs qui pourraient amener ce groupe à être moins dépendant de sa voiture sont tout d'abord liés comme pour les autres groupes à un accroissement des difficultés de stationnement en ville, à son coût.

En second lieu, les participants soulignent l'avantage du site propre en matière de vitesse par rapport à la voiture surtout dans les encombrements qu'ils opposent au stress de la conduite automobile (et le risque supérieur d'accident qui en résulte) dans la même situation.

En ce qui concerne les mesures incitatives qui pourraient accélérer la réduction de cette dépendance sans réduire pour autant la mobilité, le groupe met tout d'abord en avant les mêmes actions que les autres groupes : parcs relais, TC plus performants, notamment en ce qui concerne la vitesse commerciale.

Il propose également des solutions qui ne se limitent pas à des actions coercitives (lutte contre le stationnement "sauvage", le non respect des règles, limitation d'accès) ; en effet, il propose également de faciliter l'expérience et l'habitude des TC par exemple en offrant des TC gratuits pendant les périodes de fêtes, en ne pénalisant pas les petits trajets : "il faut un ticket que l'on fasse trois arrêts ou toute la ligne".

A un second niveau on s'intéresse à l'amélioration des conditions d'utilisation des modes doux.

En ce qui concerne le TC, une meilleure information en temps réel et une identification des lignes "plus lisible" apparaissent des points aussi importants que l'amélioration de la sécurité.

Ce groupe paraît plus accessible que le premier à des changements de comportement, sachant qu'il s'agirait d'accroître leur mobilité, d'utiliser plus les TC et non de ne plus prendre sa voiture.

GROUPE UTILISANT PREFERENTIELLEMENT LES TRANSPORTS EN COMMUN

Cette population d'automobilistes nettement moins nombreuse que celle des groupes précédents correspond à celle qui souscrit généralement des abonnements mensuels de TC.

L'identification des participants à ce groupe a été la plus difficile à mener.

A la difficulté d'identification s'est ajoutée une motivation faible au départ pour débattre du sujet :

- soit ils étaient satisfaits de cette solution et ne voyaient pas ce qui pourrait les intéresser,
- soit, cas un peu plus fréquents, ils ne l'étaient pas, utilisant les TC par obligation plus que par goût, et croyaient peu à la possibilité d'obtenir une amélioration forte de la performance et de l'attractivité des TC.

Les images positives de la voiture concernent là encore la liberté de mouvement, l'utilisation pour des déplacements autres que pour le travail auxquelles ils ajoutent le confort.

A un second niveau le groupe souligne l'intérêt de la voiture dans le cas d'intempéries, l'absence de promiscuité, son côté pratique, la facilité, l'efficacité.

Il est le seul à évoquer la possibilité de covoiturage.

Il est intéressant de noter que ce groupe est celui qui a indiqué le plus grand nombre d'évocations négatives.

Les points importants sont les mêmes que pour le groupe précédent : coût, difficulté pour se garer auxquels ils ajoutent le manque de fiabilité de la voiture (ce qui peut être révélateur d'un équipement plus ancien que la moyenne).

En second lieu le groupe indique le risque plus élevé d'accident, lié notamment à l'incivilité de certains conducteurs, le risque de vol, le vandalisme.

On note également une plus grande importance accordée à l'influence de l'habitude dans l'utilisation de la voiture.

En ce qui concerne les TC, le groupe est le plus positif.

Il est tout d'abord sensible à l'aspect pratique, au fait de se laisser conduire sans souci, au moindre risque d'accident.

Le côté économique est également mis en avant ainsi que la meilleure rapidité des lignes en sites propres (à condition qu'ils soient protégés).

Sur un plan négatif on note des images relevant :

de l'insuffisance en terme de performance (non respect des horaires, déficit d'information), de fonctionnalités insuffisantes (mal adapté pour des passagers encombrés par des bagages, des achats, l'indisponibilité, une mauvaise configuration du réseau, d'implantation des arrêts),

Le manque de confort lié notamment à une trop forte promiscuité, la contrainte des horaires sont également cités.

Mais ces aspects négatifs, que le groupe n'est pas loin de considérer comme une caractéristique inhérente aux TC, n'empêchent pas ces participants de les emprunter avant tout pour leurs déplacements en ville qu'il s'agisse de déplacement pendulaire ou pour des achats ; la voiture étant plutôt utilisée pour les déplacements en périphérie (centres commerciaux), loisirs et à l'extérieur de l'agglomération.

L'analyse des mesures considérées comme susceptibles de limiter l'usage de la voiture, le groupe souligne comme critères importants la difficulté de stationnement en ville, son coût notamment sur le lieu de travail, les embouteillages.

A un second niveau, on retrouve les difficultés liées la circulation : stress de la conduite "aux heures de pointe", à cause des restrictions (voies interdites à la circulation), l'influence du coût des amendes.

Dans la mesure où les participants de ce groupe déclaraient pour l'essentiel ne pas disposer d'un stationnement sur leur lieu de travail, il est probable qu'une partie des participants choisisse les TC plus par obligation que par goût.

Utilisant déjà les TC, ce groupe s'avère moins disert que les 2 autres lorsqu'il s'agit de proposer des mesures susceptibles de favoriser l'usage d'autres modes de déplacement que la voiture.

Il est toutefois intéressant de relever que parallèlement aux mesures proposées par les autres groupes, il est le seul à demander la diminution du coût des TC et relie plusieurs actions à l'univers des TC : pouvoir louer des vélos aux arrêts de TC, pouvoir mettre son vélo dans les TC.

Le renforcement de la sécurité est évoqué non seulement pour les TC mais aussi pour les modes doux.

En conclusion de ces réunions, les groupes étaient invités à indiquer, parmi leurs propositions cotées comme fortes ou très fortes celles qu'ils considéraient comme les plus importantes.

Les actions vues en définitive comme les plus efficaces pour diminuer la dépendance à l'automobile doivent viser les objectifs suivants:

- assurer l'autonomie, la liberté de mouvements (dont l'autonomie des enfants, des personnes âgées),
- proposer des solutions de facilité au quotidien, pratiques, peu contraignantes,
- faciliter aussi les déplacements autres que le travail,
- avoir la possibilité de transporter du matériel, des achats, des animaux,
- gain de temps, rapidité dans ses déplacements,
- offrir des solutions de transport plus performantes, plus attractives, plus sûres,
- favoriser l'expérience des TC,
- diminuer le coût du déplacement.

En réponse à ce challenge, les mesures considérées comme les plus contributives sont les suivantes :

- diminuer les besoins de déplacement : des administrations, des commerces, des loisirs, une vie de proximité,
- faciliter des solutions multimodales : voiture ou vélo/TC,
- améliorer l'offre de TC : performance, fiabilité, mêmes dessertes toute l'année, tous les jours,
- rendre l'usage de la voiture moins facile : une hausse du coût d'utilisation de la voiture (prix du stationnement, réduction du nombre de places de parking,...), des limites à la circulation des voitures (zones, heures, jours...),
- des parcs relais avec des navettes fréquentes pour favoriser l'accès au centre ville,
- des voies piétonnes continues et sécurisées,
- une offre de location de vélos, de voiture facile et à moindre coût,
- des services de livraison à domicile,
- baisser le coût des TC, ne pas pénaliser les petits trajets, gratuité aux périodes de fêtes
- des informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram,
- lutter contre les incivilités dans les transports en commun (personnel, caméra, sanctions),
- renforcer la fréquence, amplitude, zones desservies, la rapidité des transports publics,
- des TC plus confortables, accessibles, conviviaux, plus attractifs,
- un aménagement des voies de circulation plus favorable aux transports en commun (couloirs de bus protégés, priorité aux feux),
- améliorer la qualité de l'information.

II ANALYSE

1 OBJECTIF DE LA RECHERCHE

Les nouvelles orientations du groupe opérationnel "mobilité, territoire et développement durable" (programme 2002 – 2006 du PREDIT) ont précisé, entre autres, l'intérêt d'un effort d'analyse visant à mieux comprendre les mécanismes de formation de la dépendance à l'égard de l'automobile.

C'est pourquoi il a été décidé de mener une réflexion qualitative sur la recherche de critères explicatifs de cette dépendance et l'exploration de facteurs déclenchant éventuels vers d'autres modes de déplacement.

Cette démarche est basée sur :

- **une approche documentaire** afin d'isoler des facteurs de la dépendance à l'automobile , en analysant tout d'abord des recherches récentes existantes sur le sujet.
- **l'organisation de réunions d'automobilistes** habitant en zone urbaine ou périurbaine et utilisant ou non les transports en communs afin de valider et enrichir les facteurs de dépendance identifiés et identifier des facteurs les plus pertinents de modification de comportement
- **L'identification d'une ville moyenne française** pouvant être considérée comme "pilote" dans la mise en œuvre d'un observatoire PDU et ayant, entre autres, une politique dynamique de transports en communs, de sorte à confronter l'attachement à l'automobile à une offre transports en communs convenable.

Le choix s'est porté sur la Communauté d'agglomérations Orléans Val de Loire

2 DEMARCHE

2.1 APPROCHE DOCUMENTAIRE

Les analyses que nous avons pu mener sur les programmes de recherche européens en matière d'amélioration des Transports en Communs (TC), de transfert modal, de maîtrise des flux urbains :

- Communauté Européenne :
 - DG "TREN" : programmes CENTAUR, CAPTURE, ENTIRE, JUPITER, SAGITAIRE, UTOPIA, ZEUS,...
 - DG "Information du citoyen" : MIMIC, SAMPO/SAMPLUS,...
 - Actions concertées : EXTRA, CANTIQUE,
- Travaux de POLIS, études de cas et Benchmarking d'ELTIS,
- les évaluations d'expériences de villes comme Birmingham, Bologne, Grenoble, Oxford, Paris "petite ceinture"...,

ont mis en évidence que la clé du succès en matière de transports en communs urbains résidait dans une approche système reposant sur :

- la définition dans le cadre d'une politique de la ville d'une stratégie de transports urbains,
- la modernisation du parc avec des véhicules moins polluants, mieux adaptés aux besoins des clients, plus attractifs mais avant tout maillage, fréquence, amplitude, régularité, vitesse,
- une orientation client avec des mesures incitatives, une politique de valorisation d'image, en améliorant la qualité de service, en développant des services annexes.

Mais si ces améliorations permettent de constater un accroissement de la fréquentation liée à une meilleure offre des TC concernés, l'origine de ces voyages reste mal connue et le gain sur l'automobile est marginal sinon nul et en tout état de cause mal mesuré.

Or un transfert de l'automobile vers les TC concernera avant tout ceux qui ont le choix, d'où la nécessité de focaliser la recherche sur les personnes disposant usuellement d'une voiture et potentiellement susceptibles d'utiliser, au moins pour partie les TC à la place de leur automobile.

Nous avons identifié trois recherches récentes permettant de faire un premier point sur le sujet :

- Travaux réalisés avec le CERTU, l'ADEME, L'UTP : "les citoyens face à l'automobilité".
- Etudes menées avec l'UITP : "Switching to public transport",
- Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile : SOFRES/GART.

2.1.1 "Les citoyens face à l'automobilité"

Des chercheurs de l'Ecole Polytechnique de Lausanne, du CERTU, en collaboration avec les CETE de Lyon et de Toulouse **ont réalisé une étude comparée** sur les agglomérations de :

- Besançon, Grenoble, Toulouse en France,
- Berne, Genève, Lausanne en Suisse,

dans le but d'identifier les facteurs susceptibles de favoriser un report de l'usage de la voiture vers les TC.

L'approche a concerné des habitants de 20 à 65 ans en situation de choix : ie. **Ayant à leur disposition une voiture et dont le domicile était localisé à moins de 6 minutes d'une station de Transport en Commun performante, permettant d'accéder au centre ville.**

Après avoir caractérisé les différentes agglomérations (organisation spatiale, localisation des activités, politique de stationnement, offre de transport ...), l'étude s'est attachée à cerner les habitudes modales, les représentations sociales des TC et de la voiture, les pratiques selon l'objet du déplacement : domicile et le travail, autres raisons (loisirs, achats...), les origines/destinations (centre, couronne, banlieue)...

Cette démarche permet de préciser que:

- **l'organisation spatiale d'une agglomération** : par exemple "ville- centre", "activités périurbaines"
- **la politique d'urbanisme** : par exemple développement des logements, emplois, services autour de l'accessibilité en transports en communs,
- **la politique de stationnement** : par exemple parc relais en périphérie, stationnement en centre ville payant, sur ou sous dimensionné, contrôlé en centre ville,

pouvaient favoriser l'usage de la voiture ou au contraire celui des TC.

Elle a également mis en évidence une typologie des automobilistes :

- **"L'automobiliste exclusif"**

Il a une image négative des TC "reposant sur une représentation sociale dominante renforcée par son manque d'expérience de ce moyen de transport".

Ainsi sur les 5 villes étudiées, il apparaît que **entre 20 et 30 % des actifs** ayant une automobile et disposant à proximité de leur domicile d'une ligne de TC performante **n'utilisent jamais les transports en communs.**

- **"L'automobiliste contraint à l'usage des TC"**

Il ne les utilise que "lorsque la voiture s'avère difficilement praticable en termes de conditions de circulation et de stationnement" ou est indisponible.

Il peut aussi préférer un report de destination à un changement de mode de déplacement

- **"L'usager sensible à l'offre"**

Il n'a pas d'a priori et "utilise le moyen de transport jugé le plus approprié pour le déplacement considéré"

- **"L'écologiste civique"**

Pour lui, "l'utilisation des TC repose plus sur un système de valeur que sur la qualité de l'offre".

Une telle recherche, apporte des informations sur les motivations et les freins à l'utilisation respective des TC et de la voiture selon la typologie des utilisateurs, les caractéristiques des agglomérations.

Elle nous amène à souhaiter mieux cerner les facteurs susceptibles de modifier les comportements en faveur des TC en les confrontant aux différents segments de typologie

2.1.2 "Switching to public transport"

L'étude précédente met en évidence l'importance de l'expérience et de la représentation des TC dans les pratiques modales.

L'importance de l'expérience a été approfondie dans une approche menée par Social Data sous l'égide de l'UITP : approche qui a été réalisée dans une trentaine de villes, principalement allemandes mais aussi en Angleterre, France, dans les pays scandinaves et en France (Montpellier, Rouen).

Le principe général retenu a été de tester l'effet d'une approche par contact direct d'utilisateurs potentiels des TC afin :

- **qu'ils précisent leurs comportements en matière de déplacements,**
- **de les informer sur l'efficacité et l'intérêt pour eux de l'offre TC,**
- **de proposer à ceux qui ne les utilisaient pas un pass gratuit pour qu'ils fassent l'expérience des TC.**

La première expérience (Kassel) a montré que l'usage des TC avait doublé pour les groupes test. L'action suivante (Nuremberg) a confirmé ces résultats.

Les expériences allemandes ont montré que **les automobilistes constituaient le noyau le plus difficile à convaincre,**

L'étude menée à Montpellier est à cet égard intéressante puisque, menée auprès de 65% de non utilisateurs de TC (dont 57% utilisant leur automobile) et 35% réalisant moins d'un voyage par mois, elle montre une diminution de l'utilisation de la voiture qui se renforce entre la première et la seconde mesure.

Ainsi l'expérience favoriserait la pratique des transports en communs, sachant qu'il apparaît que la période d'heures creuses (achats, services, loisirs) s'est avérée représenter le plus grand potentiel.

2.1.3 "Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile"

La SOFRES a mené en 2001 une enquête téléphonique (1009 enquêtes) sur des personnes âgées de plus de 18 ans et habitant des agglomérations de plus de 30000 habitants.

Cette étude met en évidence que :

- **85% des personnes appartiennent à un foyer équipé d'au moins une voiture,**
- **les 2/3 des urbains ont toujours une voiture à leur disposition,**
- **65% des actifs utilisent la voiture pour aller à leur lieu de travail et ce d'autant plus que la ville est petite et/ou que l'on habite en banlieue.**

La voiture dans sa pratique quotidienne jouit plus d'une image positive essentiellement liée au confort, au gain de temps, à la facilité de vie au quotidien qu'elle procure, et ce plus encore auprès des femmes.

▪ **Son usage paraît considéré comme essentiel pour :**

- aller en banlieue,
- faire des courses de proximité,
- accompagner les enfants dans leurs activités.

Il le serait moins pour :

- les sorties en soirée ou pour le week-end,
- les déplacements en centre ville.

▪ **Selon l'enquête, les ¾ des personnes habituées à la voiture s'en déclarent dépendantes:**

- **plus les actifs que les inactifs,**
- **plus les habitants de la banlieue que ceux du centre ville,**
- **plus les jeunes que les personnes plus âgées,**

les raisons de cette dépendance s'expliquant par :

- les effets de la péri-urbanisation,
- les avantages de la voiture,
- les performances insuffisantes des transports publics.

▪ **Les comportements de substitution à l'absence de la voiture sont orientés :**

- majoritairement vers la marche (90%), surtout en centre ville,
- **les transports en commun (50%),** plus dans les agglomérations importantes que dans les petites,
- le vélo (27%),

alors que plus du tiers des intéressés déclarent renoncer alors au déplacement, notamment quand on habite la banlieue.

▪ **En matière de solutions, il est intéressant de noter que :**

- l'expérience semble contredire nettement les déclarations selon lesquelles les mesures destinées à informer sur la nocivité de la voiture, à en rendre l'usage en ville plus cher, moins facile, seraient peu incitatives.
- si pour la moitié des habitués de la voiture, son absence est ressentie comme manquant fortement, l'autre moitié paraîtrait s'en accommoder plus facilement,
- des transports publics performants, un développement de l'urbanisation rapprochant habitat et activité professionnelle pourraient inciter à moins utiliser la voiture en ville.

Cette enquête amènerait à privilégier comme cible de potentiel de transferts modal partiel des automobilistes actifs, plutôt jeunes, susceptibles de s'accommoder plus facilement de la non disponibilité d'une voiture pour le trajet domicile travail ; ce qui nous renvoie à une approche de nature typologique.

2.2 APPROCHE QUALITATIVE

OBJECTIF ET MODALITES

- Ces différents constats nous amènent donc à orienter notre étude vers la recherche :
 - d'axes de valorisation d'image susceptibles d'ébranler les convictions d'"automobilistes convaincus" au profit de l'utilisation des transports en communs,

- d'éléments d'attraction mais aussi de contraintes efficaces pouvant renforcer le transfert modal et non celui de destination des "automobilistes contraints",
- tout en vérifiant les arguments, bien connus par ailleurs, pouvant renforcer le choix des "usagers sensibles à l'offre".

Notre approche a été essentiellement de nature qualitative, (un des objectifs étant justement d'évaluer l'opportunité d'une approche quantitative pour valider des axes d'efforts susceptibles de faciliter un changement).

▪ **Elle a reposé sur**

- **Le choix d'une ville de province "moyenne" où l'offre de transports en communs pouvait être considérée comme satisfaisante**
- La tenue de 3 réunions de groupe menées auprès d'automobilistes utilisant ou non les transports en commun.

2.2.1 Choix de l'agglomération d'Orléans

UNE VILLE MOYENNE

▪ **Population**

- La population de la Communauté d'Agglomérations Orléans Val de Loire comprend 266 500 en 1999, contre 246.000 en 1990 (soit une croissance de 0,9% par an).
Même si la situation des communes qui composent l'agglomération est contrastée, aucune ne voit sa population décroître :
- La population se caractérise comme :
 - jeune : 34% ont moins de 25 ans (environ 13.000 étudiants)
 - active : 49% entre 25 et 59 ans
 - qualifiée : 84% possèdent un diplôme dont 36% d'un niveau égal ou supérieur au Baccalauréat.

▪ **Emplois**

- Une population active en augmentation sur l'aire urbaine : 184.000 en 1999, avec 16 établissements de 500 salariés et plus, contre 168.000 en 1990, soit plus 9,5%,.
 - 10 114 demandeurs d'emploi au 31/12/01,
 - dans le secteur industriel, la construction électrique et électronique, la construction mécanique, la parachimie et la pharmacie restent les activités primordiales et l'on note une forte progression des "services aux entreprises" dans le secteur tertiaire.

UNE AGGLOMERATION DYNAMIQUE SUR LE PLAN ECONOMIQUE

Elle représente une forte majorité des emplois du département du Loiret avec 132.000 emplois selon RPG 99, et une augmentation de 9% par rapport à 1990 due pour l'essentiel aux créations d'emplois dans les grands parcs d'activité de la périphérie.

- Le commerce et la ville ont toujours été intimement liés et si les commerces de centre-ville affichent une faible croissance, les zones commerciales périphériques ont connu une progression, en m² de plus 48%. **La périphérie de l'agglomération orléanaise croît à un rythme soutenu du fait de l'attrait pour l'habitat individuel :**
 - Sous cette poussée, la part de l'urbanisation périphérique dans l'ensemble de l'aire urbaine s'est élevée de façon quasi régulière pour atteindre 31% en 1999, contre 17% en 1994.

Cette situation entraîne un nombre toujours plus élevé de migrations quotidiennes et une dépendance accrue à l'automobile. Elle doit être en relation avec la rareté du foncier destiné au logement dans l'agglomération.

QUI A MIS EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE SON PDU,

Le but est de suivre la progression vers les objectifs fixés au nouveau PDU :

adapter les voies à leur fonction,
affirmer la priorité des transports en commun,
mettre en œuvre le schéma directeur des itinéraires cyclables,
requalifier les centres-villes,
un objectif : la qualité du cadre de vie,
améliorer la sécurité routière .

QUI AMELIORE SON OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN.

- **L'enquête Khi2 OD de 1998 indique que :**
 - 62% des déplacements effectués par les habitants de CAO le sont en voiture,
 - 15% en bus,
 - 22% à pied ou à vélo.
- **Selon la source RPG 1999, chaque jour, 45.000 actifs, résidant ou travaillant dans le reste de la région Centre ou en région parisienne, entrent ou sortent de la CAO : 24% des emplois de la CAO sont pourvus par des actifs résidant dans le reste de la région Centre. 12% des actifs résidant dans la CAO travaillent dans le reste de la région Centre ou en Ile de France.**
- **D'après l'Enquête Ménages 2002, la mobilité apparaît plus faible à Orléans que dans la moyenne de 20 autres agglomérations de province de taille comparable, ceci concerne essentiellement la marche à pied et la voiture (attente d'expertise en cours sur ce point)**
 - 2,42 déplacements par habitant et par jour (Observatoire des déplacements 1998).
 - Plus de la moitié des déplacements (54%) ont pour origine et destination le nord de l'agglomération, 21% ont pour origine le sud de l'agglomération (70% des habitants et emplois de l'agglomération se trouvent au nord de la Loire, ce qui explique le déséquilibre), 19% franchissent la Loire.
- **L'observation de la part modale des transports en commun montre:**
 - Une faible fréquentation : 46 déplacements par an par habitant
 - Perturbée en 2000 par les travaux du tram : 15.900.930 voyages en 2000, soit 849.140 voyages de moins qu'en 1998 .
 - Le tramway aurait modifié le comportement des usagers depuis sa mise en service en novembre 2001 (chiffres attendus).

ATTENTES DES RESIDENTS REVELEES PAR L'ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS

Même s'il y a loin entre l'intention et le passage à l'acte, il est intéressant de noter que :

- le développement des transports publics constitue une attente prioritaire et est perçue comme une solution d'avenir,
- plus de 60% sont partisans d'une limitation de l'usage de la voiture et d'une répression des infractions de stationnement (même si cela peut surtout concerner la voiture des autres!).

Priorités pour le Centre-ville	Opinions
Développer les transports publics (30%)	Transports en commun, c'est l'avenir (73%)
Limiter la circulation (12%)	Il faut limiter l'usage de la voiture (68%)
Créer plus de voies piétonnes (11%)	Répression du stationnement interdit (64%)
Faire de nouvelles voies (11%)	Il faut développer les TC même si on gêne la voiture (53%)
Faciliter la circulation des vélos (11%)	La voiture en ville, c'est dépassé (45%)
Développer la Voiture Electrique (9%)	Arrêter de construire des parkings (43%)
Inciter au covoiturage (6%)	La voiture, ce sera toujours mieux que les TC (29%)
Construire des voies souterraines (5%)	
Limiter le stationnement (3%)	

▪ **Desserte du domicile par la SEMTAO (résidents de la CAO) :**

La desserte de la SEMTAO est considérée comme bonne ou très bonne :

Pas desservi et mal desservi :	Assez bien desservi ou très bien desservi
ORLEANS= 14%	Orléans = 78%
Autres communes CAO = 27%	AUTRES COMMUNES DE LA CAO = 66%

Les améliorations attendues prioritaires concernent la rapidité et la ponctualité :

Rapidité et ponctualité	Orléans = 45%
	Autres communes de la CAO = 44%
Sécurité	Orléans = 17%
	Autres communes de la CAO = 14%
Fréquence de passage	Orléans = 9%
	Autres communes de la CAO = 12%

AMELIORATIONS PREVUES

Propositions faites dans le cadre du projet d'agglomération 2002-2007 :

- Poursuivre la construction d'un réseau structuré et hiérarchisé par la réalisation d'un TCSP sur l'axe Est-Ouest en complément de la ligne de Tram Nord/Sud existante..
- Hiérarchiser le réseau Bus (lignes fortes / lignes secondaires / lignes de rocade) et développer les moyens
- Revoir la politique tarifaire afin de fidéliser la clientèle existante et d'attirer de nouveaux clients
- Améliorer la sécurité des passagers et des conducteurs
- Améliorer la perception du réseau par le client
- Développer les actions marketing afin de séduire une nouvelle clientèle et améliorer (cibler) l'information des usagers par secteur géographique
- Améliorer la qualité de vie en hyper-centre et faciliter les activités commerciales par la mise en place d'un plan de circulation et l'organisation du stationnement (meilleure rotation des véhicules en surface)
- Développer la complémentarité et l'intermodalité entre les différents moyens de transports : réseau urbain, train, cars interurbains, vélo, taxi, voiture particulière
- Politique d'incitation (plans de déplacements employeurs, partage de voirie, priorités carrefour, tarification, ...).

Le choix de la "Communauté d'Agglomérations Orléans Val de Loire" repose donc sur les critères suivants :

- **une ville moyenne,**
- **où l'on trouve une activité en centre ville mais aussi en zones périurbaines,**
- **qui a élaboré son PDU et mis en place un observatoire,**
- **qui développe et améliore son offre de transport en commun.**

2.2.2 Organisation de réunions de groupes

Trois réunions de groupe ont été organisées.

CIBLAGE

- **L'ensemble des participants a été sélectionné à partir des critères suivants :**
 - possession ou disposition d'un véhicule automobile en permanence,
 - actifs (hommes/femmes) ou femmes au foyer avec enfants : afin de pouvoir comparer les motivations et les choix modaux en fonction de l'objectif du déplacement : travail, courses, accompagnement enfants, autres... (une attention particulière a été portée à une bonne répartition selon les niveaux socioprofessionnels),
 - âgés de 20 à 65 ans (les scolaires ne rentrent pas dans notre propos),
 - ayant une station de Bus ou de tramway desservant le centre ville à moins de 6 minutes à pied de leur domicile,
 - résidants dans les mêmes zones
 - du centre ville
 - en périphérie.
 Ces zones, choisies avec le transporteur (SEMTAO) peuvent être considérées comme bien desservies par des TC "performants" (tramway ou lignes importantes de bus)
- **Une enquête de validation téléphonique a également permis de préciser des critères descriptifs complémentaires (voir annexe 1) :**
 - fréquence d'utilisation de la voiture comme conducteur
 - pour les actifs :
 - modes de transport utilisés : pour le trajet domicile/travail, selon les besoins autres (achats, enfants, loisirs ...),
 - lieu de travail à x minutes à pied du domicile,
 - temps (en minute) de trajet à pied entre domicile et arrêt de transport en commun le plus proche, entre lieu de travail et arrêt de transport en commun le plus proche,
 - horaires de travail réguliers matin soir ou autres ...,
 - si trajet en voiture :
 - ≡ stationnement facile/difficile,
 - ≡ disposition d'un parking sur le lieu de travail, stationnement sur la voie publique (gratuit / payant), dans un parking public (à x minutes à pied du lieu de travail),
 - ≡ paiement du stationnement par l'intéressé (combien), par l'entreprise ...,
 - déplacements autres que le travail, fréquence et modes de transport utilisés selon motif du déplacement ...,

- pour les actifs (hors travail) et femmes au foyer :
 - fréquence, jours semaine, week-end et modes de transport utilisés
 - selon la localisation (centre↔centre, centre↔périphérie, périphérie↔périphérie),
- pour l'emploi des transports en commun :
 - fréquence, moment d'utilisation,(HP/HC, semaine/week-end, journée/soir),
 - coût et mode de tarification utilisé,
 - nécessité d'une ou plusieurs correspondances,
 - temps moyen de trajet ...

CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTS GROUPES

L'objectif a été de comparer les comportements, les motivations de 3 groupes selon leur niveau d'utilisation de leur voiture

- **pour le premier groupe, nous avons sélectionné des personnes n'utilisant pas les transports en commun** : possédant une automobile, elles l'utilisaient quasi exclusivement pour aller à leur travail, faire leurs courses, leurs loisirs.
- **Le second groupe était composé de personnes possédant une automobile et l'utilisant pour aller à leur travail et/ou faire leurs courses mais empruntant également les transports en commun pour les mêmes types de déplacements,**
- **Le troisième groupe comprenait des personnes qui bien que possédant une automobile, utilisaient préférentiellement les transports en commun plutôt que leur voiture pour aller à leur travail et/ou faire leurs courses en ville.**

DEROULEMENT DES REUNIONS

Chaque réunion, d'une durée de 4 heures et comportant chacune une dizaine de participants, s'est déroulée en soirée, selon un schéma d'animation s'inspirant de la démarche QFD ("Quality Function Déploiement") : (voir annexe 2)

- **Identification de critères qualitatifs (positifs et négatifs) de l'automobile et des transports en communs**

Plutôt que de demander aux participants leurs motivations et les raisons de leur dépendance à l'automobile, nous avons préféré, afin d'éviter au maximum des réponses "politiquement correctes", une approche indirecte.

Elle a consisté à les inviter à se projeter dans des critères caractérisant la voiture et les transports en commun; critères révélateurs de motivations et de comportements mais moins directement impliquant.

Cette identification a été réalisée à partir d'une liste issue de l'analyse documentaires et de quelques entretiens exploratoires : liste à valider et enrichir par le groupe.

Dans un deuxième temps, hiérarchisation de ces critères (cotation de 0 à 5)

- **Approche des facteurs susceptibles de freiner l'usage de la voiture en ville** : positionnement des critères en précisant leur hiérarchisation, puis le niveau de satisfaction/insatisfaction apporté par la/les solutions actuellement utilisées, de sorte à identifier les axes qualité à développer
- **Après présentation à chaque groupe de ses résultats, recherche de solutions susceptibles de favoriser une moindre dépendance à l'égard de l'automobile puis sélection des plus contributives.**

3 ANALYSE

3.1 QUALIFICATIFS LIÉS A LA VOITURE ET AUX TRANSPORTS EN COMMUNS

L'automobile, les transports en communs suscitent des qualificatifs qui sont porteurs d'images. L'analyse de ces évocations, validées et complétées par les 3 groupes pour les 2 modes de transports, permet de les reclasser selon la thématique suivante :

- Valorisation personnelle;
- Protection;
- Confort;
- Plaisir;
- Liberté/autonomie;
- Aspect pratique/fonctionnel;
- Performance;
- Coût;
- Relation avec l'environnement.

3.1.1 Qualificatifs liés à la voiture

L'évocation de sa voiture renvoie pour l'ensemble des groupes aux images et qualificatifs suivants :

TYPE DE QUALIFICATIFS	IMAGE	EVOCATIONS
Valorisation du moi	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affirmation de son statut social, de sa réussite : "c'est m'as tu vu dans ma grosse voiture?", "il faut en imposer aux clients" ▪ Personnalisation à son image : "la voiture c'est un second chez soi", "on agence l'intérieur comme on le souhaite", "c'est son territoire"
Protection	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de promiscuité ▪ Protection contre la pollution : "on est à l'abri du bruit, des odeurs" ▪ Protection contre les intempéries ▪ Protection contre les agressions physiques : "on bloque les portières et on est tranquille" ▪ Risque d'accident : "il y a toujours un risque d'accident en voiture"
Confort	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bien être : "on est bien installé, bien assis" ▪ Espace : "dans ma voiture, j'ai toute la place que je veux" ▪ Proximité : "pas besoin de courir à un arrêt de bus" ▪ Bruit ▪ Stress : "conduite, énervement dans les embouteillages"

TYPE DE QUALIFICATIFS	IMAGE	EVOCATIONS
Liberté/Autonomie	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liberté de mouvement : "bouger quand on veut, sans problèmes" ▪ Absence de contrainte d'horaire : "se rendre au travail à son heure" ▪ Disponibilité : la voiture, ça ne fait pas grève" ▪ Absence de contrainte de trajet : "je peux changer d'itinéraire quand c'est bloqué quelque part" ▪ Responsabilité : "au volant, je suis responsable de ce que je fais", "il faut faire attention" ▪ Contrainte de circulation, de stationnement "suivant les jours c'est permis ou non, "de plus en plus d'interdiction de stationner" ▪ Encombrement : "une voiture c'est contraignant, on ne peut pas la laisser n'importe où"
Aspect pratique, fonctionnel	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilité au quotidien ▪ Pouvoir assurer un enchaînement de déplacements : "se déplacer en plus du travail", "faire des courses", "déposer les enfants à l'école" ▪ Autonomie quant aux transports d'objets : "je mets mes achats dans mon coffre, on peut transporter du matériel", ▪ Transport des enfants : "mettre la poussette dans le coffre" ▪ Transport d'animaux ▪ Faire face à l'imprévu ▪ Habitude : "la voiture devient facilement indispensable parce que l'on en a pris l'habitude", "on ne réfléchit plus et on prend sa bagnole" ▪ Contrainte : "il faut la garer", "c'est un problème quand on a pas de garage"
Performance	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapidité : "gain de temps", on va plus vite qu'en bus" ▪ Aller partout : "la voiture, ça couvre toutes les destinations, "ce n'est pas comme les transports en communs qui ne vont pas partout" ▪ Fiabilité : "risque de panne" ▪ Peu performante dans les embouteillage : "on ne va pas plus vite en voiture aux heures de pointe"
Coût	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coût de la voiture : "achat, usage, entretien, réparation..." ▪ Coût du stationnement : "de plus en plus de stationnement payant", "les tarifs augmentent", "risque d'amendes"
Environnement	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pollution sonore, visuelle, pollution de l'air : "une voiture c'est polluant", "c'est encombrant"

3.1.2 Qualificatifs liés aux transports en commun

La même démarche permet de reclasser selon une thématique identique les qualificatifs liés aux transports en commun :

TYPE DE QUALIFICATIFS	IMAGE	EVOCATIONS
Valorisation	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anonymat : "dans un tramway ou un bus on est anonyme"
Protection	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécurité accident : "on court beaucoup moins de risque d'accrochage ou d'accident dans un bus que dans sa voiture"
	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insécurité liée aux incivilités aux agressions : " avec tous ces voyous", "c'est pas rassurant quand on est seul"
Confort	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Confort pour le tramway : "le nouveau tram c'est bien, confortable"
	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inconfort pour le bus : "le bus, c'est bruyant", "certains chauffeurs conduisent comme des brutes"
Liberté/ Autonomie	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liberté : "on se laisse transporter", "on n'a rien à faire" ▪ Possibilité de faire autre chose : "on peut lire, discuter" ▪ Absence de contrainte : "il n'y a pas le souci de sa voiture" ▪ Autonomie pour les enfants : "avec les TC, les enfants deviennent autonomes pour leurs déplacements"
	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autonomie pour les personnes âgées ▪ Dépendance : "il y a les contraintes de lignes, d'horaires" ▪ Trajet figé : "impossible de changer de trajet si c'est bloqué" ▪ Accessibilité difficile pour PMR, Personnes âgées
Aspect Pratique, fonctionnel	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence de soucis : " le tram, c'est pratique, on a les horaires, on monte, on descend et c'est tout", "pas de soucis avec les transports en commun, je prends le bus sans problème", "on peut profiter de la ville" ▪ Indispensable : "si on ne sait pas, on ne peut pas conduire" ▪ Substitution à la voiture : "quand ma voiture est en réparation ou en entretien" ▪ Substitution au vélo, à la marche : " je prend le bus en cas d'intempéries"
	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peu pratique pour les colis : " ce n'est pas évident de transporter des achats, du matériel dans le bus" ▪ Pas adapté pour les jeunes enfants : "prendre un bus aux heures de pointes avec un bébé", "on ne peut pas monter avec un landau", "difficile de déposer les enfants à l'école" ▪ Difficulté pour enchaînement de déplacements : si l'on a plusieurs déplacements à faire à la suite, cela prend beaucoup de temps avec les TC et ça finit par coûter cher si l'on a pas d'abonnement"
Coût	Positive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meilleur marché, moins coûteux que la voiture : "c'est un peu cher mais beaucoup moins que la voiture"
	Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offre tarifaire trop élevée "quand on a peu de moyens" ▪ Coût inadapté sur des courtes distances : "le billet est trop cher quand on a que quelques stations à faire"

TYPE DE QUALIFICATIFS	IMAGE	EVOCATIONS
Performance	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapide (si site propre) ▪ Bien organisé : " horaires, carte du réseau, correspondances" ▪ Fréquence insuffisante : "la fréquence est insuffisante et ce pas uniquement en heures creuses ou le week end" ▪ Limites du réseau : Couverture incomplète : "il y a des destinations où il n'y a pas de transports en communs, c'est la voiture obligatoire" "ça ne va pas partout", ▪ Lenteur liée au tracé : " avec le tram on met aujourd'hui plus de temps pour aller en ville qu'avant" ▪ Lenteur, durée du déplacement liée à un mauvais partage de la voirie : pour le tram, ça va, mais pour les bus, bonjour" ▪ Organisation insuffisante : "les horaires ne sont pas respectés, on peut attendre trop longtemps à l'arrêt", "les horaires, les fréquences des correspondances ne sont pas coordonnées" ▪ Insuffisance de l'information : "les horaires et la carte du réseau n'est pas tout", "pas d'informations ou imprécises, surtout quand il y a un problème sur une ligne", ▪ Comportement commercial des agents : "certains s'en fichent" ▪ Fiabilité : "trop souvent en grève"
Environnement	Positive Négative	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transport écologique : "le tramway, ça ne pollue pas", "même si un bus est polluant il l'est moins que la voiture au nombre de personnes" ▪ Bruit, odeurs : "un bus c'est bruyant, ça sent mauvais", "il faut voir ce qui sort du pot d'échappement"

3.2 HIERARCHISATION DES QUALIFICATIONS DE LA VOITURE ET DES TC

A partir des qualificatifs validés et complétés par les groupes, il a été demandé à chaque participant de noter chaque item concernant la voiture puis, dans un second temps, les transports en commun en fonction de l'importance du rapport que chaque qualification présentait pour lui avec le thème proposé :

- 0 : aucun rapport,
- 1 : rapport très faible
- 2 : rapport faible
- 3 : rapport moyen
- 4 : rapport fort
- 5 : rapport très fort.

Cette approche n'avait bien évidemment pas un objectif de quantification mais plutôt de mettre en évidence :

- une hiérarchisation pour l'ensemble des groupes
- les différences de choix entre chaque groupe.

Ces cotations ont été cumulées avant de tirer une moyenne pour l'ensemble des 3 groupes et pour chaque groupe pris séparément.

Nous présentons ci après les résultats obtenus, sachant que nous avons retenu 2 niveaux de qualifications :

- celui des qualifications correspondant à une cotation comprise entre 4 et 5 – rapport fort à très fort avec le thème proposé (voiture ou TC),
 - celui des qualifications ayant une cotation comprise entre 3 et 4 correspondant à un rapport de moyen à fort,
- et que n'avons pas retenu les cotations inférieures.

Nous rappelons que par choix au départ, aucun participant aux réunions ne se trouvait dans la situation suivante, par définition génératrice de dépendance forte à sa voiture :

- nécessité impérative d'utiliser sa voiture pour raison professionnelle,
- non desserte de son domicile ou de son lieu de travail par une ligne de transport en commun,
- horaires de travail incompatibles avec un service de transport en commun.

3.2.1 Cotation pour l'ensemble des groupes

COTATION DE QUALIFICATIFS POUVANT S'APPLIQUER A LA VOITURE EN VILLE

IMPORTANCE	RANG	QUALIFICATIF
<i>IMAGE POSITIVE</i>		
Niveau 1	1	Autonomie, Liberté de mouvements
Rapport fort à très fort	2	Pour d'autres déplacements que le travail
	3	Confort
Niveau 2	4	Gain de temps, rapidité
rapport moyen à fort	5	Facilité au quotidien, pratique
	6	Pas de promiscuité
	6	Nécessaire, indispensable
	8	Possibilité de transporter du matériel
	9	Efficacité
	10	Usages professionnels
	11	Covoiturage
	12	Pour se rendre au travail sans contrainte
	13	Protection contre les agressions physiques
	14	Habitude
	15	Plaisir
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible, très faible		Protection contre les pollutions La voiture est un second chez soi
<i>IMAGE NEGATIVE</i>		
Niveau 1	1	Coûteuse
Rapport fort à très fort	2	Difficile à garer, Encombrante
Niveau 2 rapport moyen à fort	3	Polluante
	4	Dangereuse, peu sûre (Accident)
	5	Risque de panne
	6	Stressante
	7	Sujette au vandalisme
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible, très faible		Contraignante, encombrante, source de soucis Bruyante Lente

On remarquera que la hiérarchisation pour l'ensemble des groupes:

- sur le plan positif :
 - privilégie la sensation d'autonomie de liberté de mouvement,
 - ne place qu'ensuite les qualificatifs liés au confort, à l'aspect pratique,
- sur le plan négatif :
 - met en avant plus d'images positives que négatives,
 - place en premier le coût et l'aspect "encombrant "de l'automobile

COTATION DE QUALIFICATIFS POUVANT S'APPLIQUER AUX TRANSPORTS EN COMMUNS

IMPORTANCE	RANG	QUALIFICATIFS
IMAGE POSITIVE		
Niveau 1 Rapport fort à très fort		
Niveau 2 rapport moyen à fort	1	Sûrs (accident)
	2	Pratiques
	3	Bon marché
	4	Permettent de lire, de discuter entre voisins, collègues
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible ou très faible		Ecologique Rapide Rassurant Agréable Confortable Bien organisé
IMAGE NEGATIVE		
Niveau 1 Rapport fort à très fort	1	Contraignants (lignes, horaires)
	2	Pas assez fréquents
Niveau 2 rapport moyen à fort	3	Ne permettent pas de transporter des colis
	4	Mal organisé
	5	Ne couvrent pas des destinations importantes
	6	Favorisent la promiscuité
	7	Pas sûrs (insécurité, incivilités)
	8	Lents
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible ou très faible		Inconfortables Anonymes Chers Souvent en grève

--	--	--

On peut noter ici :

- sur le plan positif :
 - l'absence de qualificatifs forts,
 - la mise en avant des aspects pratiques, bon marché, sécurité (accident)
- sur le plan négatif
 - des évocations négatives plus importantes que les positives,
 - mettant en avant une moindre autonomie personnelle, le manque de performance, l'insécurité.

3.2.2 Comparaison des hiérarchisations entre les 3 groupes

La comparaison entre les 3 groupes met en évidence des différences de perception et d'images selon que les possesseurs d'automobiles pour leurs déplacements:

- privilégient la voiture,
- prennent leur voiture ou les transports en communs,
- privilégient les transports en communs.

Il faut rappeler ici

- qu'il s'agit de personnes habitant l'agglomération d'Orléans qui disposait avant même la mise en place du tramway d'un des réseaux les plus étendus pour une ville de cette importance,
- que ce réseau peu utilisé l'était en majorité par les "scolaires",
- que la mobilité à Orléans est plus faibles que dans des villes correspondantes,
- que la circulation bien qu'en augmentation peut être globalement considérée comme fluide.

COTATION DE QUALIFICATIFS S'APPLIQUANT A LA VOITURE EN VILLE

Nota : Les qualificatifs non retenus par l'ensemble des groupes et cotés au moins moyen ou fort sont indiqués en italique

Ensemble des groupes	Automobilistes n'utilisant pas les TC	Automobilistes partagés entre les 2 modes	Automobilistes privilégiant les TC
<p>POSITIF</p> <p><i>Fort à très fort</i> Autonomie, Liberté de mouvements Pour d'autres déplacements que le travail</p> <p><i>Moyen à fort</i> Confort Efficacité, Gain de temps, rapidité Facilité au quotidien, pratique Pas de promiscuité Possibilité de transporter du matériel Usages professionnel Covoiturage Se rendre au travail sans contrainte Protection contre les agressions Habitude Plaisir</p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Coûteuse Difficile à garer</p>	<p>POSITIF</p> <p><i>Fort à très fort</i> Autonomie, Liberté de mouvements, pas de contrainte horaire Possibilité de transporter du matériel Pour d'autres déplacements que le travail Facilité au quotidien, pratique Gain de temps, rapidité Pas de promiscuité <i>Possibilité de transporter des enfants</i> <i>Possibilité de transporter des animaux</i> <i>La voiture : second chez soi, bulle</i> Efficacité</p> <p><i>Moyen à fort</i> Nécessaire, indispensable Plaisir Pour se rendre au travail sans contrainte Confort <i>Usage professionnel</i> Protection contre les agressions physiques Protection contre les pollutions (bruit, odeurs)</p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> <i>Responsabilité personnelle</i> <i>Attention pour la conduite</i></p>	<p>POSITIF</p> <p><i>Fort à très fort</i> Autonomie, Liberté de mouvements</p> <p><i>Moyen à fort</i> Confort Gain de temps, rapidité Nécessaire, indispensable Facilité au quotidien, pratique Pas de promiscuité Pour d'autres déplacements que le travail Protection contre les agressions Pour se rendre au travail sans contrainte</p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Coûteuse Difficile à garer Stressante Polluante</p>	<p>POSITIF</p> <p><i>Fort à très fort</i> Autonomie, Liberté de mouvements Possibilité de transporter du matériel Pour d'autres déplacements que le travail Confort</p> <p><i>Moyen à fort</i> <i>Protection intempéries</i> Pas de promiscuité <i>Covoiturage</i> Gain de temps, rapidité Efficacité Facilité au quotidien, pratique <i>Utile en cas d'urgence</i></p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Coûteuse Difficile à garer Risque de panne</p>

Moyen à fort Polluante Dangereuse, peu sûre (Accident) Risque de panne Stressante	Moyen à fort Coûteuse Difficile à garer Compliquée techniquement Habitude Polluante <i>Vandalisme, incivilités</i>	Moyen à fort Dangereuse, peu sûre (Accident) Contraignante	Moyen à fort <i>Incivisme des conducteurs</i> Dangereuse, peu sûre (Accident) <i>Vandalisme, incivilités</i> Bruyante Polluante Encombrante Habitude
--	---	---	--

Plusieurs points peuvent être notés concernant les différences entre ces groupes

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN (sauf exceptions liées à l'indisponibilité de son véhicule)

Comme l'on pouvait s'y attendre, ce groupe est celui qui :

- sur le plan positif :
 - retient le plus de qualificatifs,
 - en tête le plus grand nombre comme forts ou très forts : au delà des aspects autonomie (notamment des enfants, des personnes âgées), utilité pour d'autres déplacements que le travail, il privilégie la facilité au quotidien, le gain de temps et la rapidité,
 - est le seul à placer à ce niveau la possibilité de transport des enfants et des animaux
 - cite également le plus de qualificatifs dans la catégorie moyen ou fort et est le seul à mettre en avant l'utilisation professionnelle, le plaisir de la conduite, les déplacements pendulaires sans contraintes, la protection contre les pollutions sonores et olfactives,
- sur le plan négatif :
 - retient le moins de qualificatifs négatifs,
 - les minimise lorsqu'il les retient : hors la responsabilité personnelle en tant que conducteur et la nécessité d'attention à la conduite, aucun qualificatif n'est retenu comme fort ou très fort, l'aspect coûteux, la difficulté pour se garer considérés comme très forts par les autres groupes ne sont cotés que comme moyens à forts.

En ce qui concerne les différences relevées dans le groupe :

- Les femmes paraissent plus sensibles à l'accompagnement des enfants, les courses de proximité,
- les hommes aux déplacements pendulaires, notamment pour ceux qui habitent en périphérie, aux déplacements autres que pour le travail.
- Les "jeunes" seraient plus attachés au côté liberté, autonomie mais aussi au côté valorisation personnelle.
- Le côté insécurité s'ajoute à l'inconfort, la promiscuité, les contraintes, notamment pour les femmes et les personnes plus âgées.

GROUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

Ce groupe est plus équilibré dans ses choix

- si sur le plan positif :
 - il est avant tout sensible à l'autonomie et la liberté de mouvement que procure la voiture,
 - puis souligne des éléments de confort, de fonctionnalité, de performance
- il souligne également sur le plan négatif :
 - le coût de la voiture, son aspect encombrant, le stress que peut susciter dans certains cas (encombrements) la conduite,
 - puis le plus grand risque d'accident, les aspects contraignants de la voiture

Les participants à ce groupe utilisent régulièrement les TC en plus de leur voiture;

- les hommes plus souvent que les femmes,
- les jeunes plus que les "vieux",
- les "banlieusards" plus que ceux qui habitent le centre.
- La voiture paraît préférentiellement utilisée pour des déplacements autres que professionnels

GROUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

▪ sur les aspects positifs

Le groupe ne se distingue pas tant des autres sur le plan des cotations positives où l'on retrouve mis en avant :

- l'autonomie, le transport possible de matériel,
 - puis l'absence de promiscuité, les aspects fonctionnels et de performance, par contre il est le seul à mettre en avant les aspects protection contre les intempéries et covoiturage (qu'il ne pratique pas ou peu puisqu'il préfère les TC).
- Sur le plan négatif il est clair que les 2 raisons clés de la "préférence" des TC relèvent :
- d'abord de critères économiques : coût de possession de la voiture,
 - d'une plus grande sensibilité aux aspects encombrement, difficulté de stationnement, en ce qui concerne notamment les déplacements pendulaires,
 - il est sensible aux incivilités, aux vols et à l'irresponsabilité de certains conducteurs.

COTATIONS DE QUALIFICATIFS S'APPLIQUANT AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Nota : Les qualificatifs propres à un seul ou 2 des 3 groupes sont indiqués en italique

Ensemble des groupes	Automobilistes n'utilisant pas les TC	Automobilistes partagés entre les 2 modes	Automobilistes privilégiant les TC
<p>POSITIF <i>Fort à très fort</i></p> <p><i>Moyen à fort</i> Sûrs (accident) Pratiques Bon marché Permettent de lire, de discuter entre voisins, collègues</p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Pas sûrs (insécurité, incivilités) Contraignants (lignes, horaires) <i>Information déficiente</i> <i>Bruit</i> Favorisent la promiscuité</p> <p><i>Moyen à fort</i> Pas assez fréquents Ne permettent pas de transporter des colis Mal organisé Mauvais comportement commercial Ne couvrent pas des destinations importantes Lents Inconfortables</p>	<p><i>Fort à très fort</i> <i>Pour les scolaires</i> <i>Substitution à la voiture si besoin</i> <i>Autonomie pour les adolescents, les personnes âgées</i></p> <p><i>Moyen à fort</i> Bon marché Permettent de lire, de discuter entre voisins, collègues Pratiques</p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Favorisent la promiscuité Pas sûrs (insécurité, incivilités) Contraignants (lignes, horaires) Peu approprié pour transporter des colis, les achats <i>Bruit</i></p> <p><i>Moyen à fort</i> <i>Information déficiente</i> Ne couvrent pas des destinations importantes Pas assez fréquents Mal organisé Souvent en grève Anonymes Inconfortable Lents <i>Comportement commercial mauvais</i></p>	<p>POSITIF <i>Fort à très fort</i> Sûrs (accident)</p> <p><i>Moyen à fort</i> Pratiques Permettent de lire, de discuter entre voisins, collègues Bon marché <i>Facilité d'accès (tram)</i> <i>Profiter de l'environnement, de la ville</i></p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i></p> <p><i>Moyen à fort</i> Mal organisé (horaires correspondances) Pas assez fréquents Contraignants (lignes, horaires) Chers surtout pour petits trajets Lents Ne couvrent pas des destinations importantes Difficile de transporter des colis Pas sûrs (insécurité, incivilités) <i>Conduite brutale du chauffeur</i></p>	<p>POSITIF <i>Fort à très fort</i> Pratiques Sûrs (accident) <i>Pas de problème de stationnement</i> <i>Pas de contrainte, de soucis de voiture</i></p> <p><i>Moyen à fort</i> Bon marché Rapides Permettent de lire, de discuter entre voisins, collègues Confortables, Agréables Bien organisés <i>Profiter de l'environnement, de la ville</i></p> <p>NEGATIF <i>Fort à très fort</i> Déficit d'information Non respect des horaires</p> <p><i>Moyen à fort</i> Bruit, Inconfortables Pas assez fréquents Favorisent la promiscuité Ne permettent pas de transporter des colis Ne couvrent pas des destinations importantes <i>Arrêts mal conçus, mal implantés</i> Contraignants (lignes, horaires) <i>Indisponibilité en cas d'urgence</i></p>

L'analyse des images retenues pour les transports en communs met en évidence une différence forte entre le groupe des automobilistes n'utilisant pas les transports en commun et les 2 autres.

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

- sur le plan positif, nous pouvons constater :
 - des évocations globalement moins nombreuses, notamment en ce qui concerne les aspects fonctionnels et de performance des TC
 - l'absence d'évocations positives fortes à très fortes pour eux mêmes
 - des points positifs moyens concernant le coût, l'aspect pratique (sans souci)
- sur le plan négatif :

à l'inverse, on note la présence pour ce seul groupe d'images négatives fortes à très fortes relevant:

 - d'un refus de la promiscuité,
 - d'un sentiment d'insécurité,
 - de la sensibilité aux contraintes d'horaires, aux dessertes du réseau des TC,
 - de non adaptation à certains besoins (transports de colis, d'achats, de bagages ...),
 - d'une image d'inconfort,

et d'images négatives moins fortes relevant surtout de la perception d'un manque de performance.

GROUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

Ce groupe est là encore plus équilibré dans ses choix, même si les évocations retenues sont relativement peu nombreuses et "basiques"

- sur le plan positif, nous pouvons constater une sensibilité forte aux aspects :
 - sécurité, moindre risque d'accidents,
 - puis au côté pratique, libérant du souci de la conduite, bon marché des TC.
- sur le plan négatif :

l'absence de qualificatifs forts ou très forts, puis des images relatives

 - à une faiblesse relative de la performance – fréquence, destinations couvertes, lenteur,
 - à des fonctionnalités limitées – transport des bagages, des colis, des achats,
 - à une restriction d'autonomie – contraintes d'horaires, de lignes,
 - à la sécurité – incivilités, conduite brutale de certains conducteurs.

GROUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

Comme l'on pouvait s'y attendre ce groupe s'avère le plus positif en terme d'image

- sur les aspects positifs, il est fortement sensible à :
 - l'aspect pratique, l'absence de souci, se laisser conduire et pouvoir faire autre chose en se fiant à la (relativement) bonne organisation du réseau et des horaires,
 - la sécurité de conduite – peu d'accidents,

puis met en avant :

 - l'aspect coût,
 - la rapidité (image liée essentiellement au tram parce que site propre),
- Sur un plan négatif on note des images relevant:
 - d'une performance, avec en premier lieu le non respect des horaires, de fonctionnalités insuffisantes, d'un déficit d'information
 - d'une contrainte liée aux horaires,
 - du manque de confort et de la promiscuité.

- de l'indisponibilité, d'une mauvaise configuration du réseau, d'implantation des arrêts,
- du manque de confort

3.3 ELEMENTS SUSCEPTIBLES DE REDUIRE LA DEPENDANCE A LA VOITURE

Après avoir identifié puis qualifié les images relatives à l'automobile puis aux transports en commun, les 3 groupes étaient invités à rechercher et hiérarchiser selon la même démarche que précédemment des éléments considérés comme favorisant aujourd'hui la dépendance à la voiture et/ou d'en restreindre l'usage en ville.

3.3.1 Cotation pour l'ensemble des groupes

IMPORTANCE	RANG	QUALIFICATIF
Niveau 1 Rapport fort à très fort	1	Difficulté de stationnement en centre ville
	2	Coût du stationnement
	3	Risque d'amendes
Niveau 2 rapport moyen à fort	4	Embouteillages
	5	Stationnement difficile sur le lieu de travail
	6	Coût de la voiture, du déplacement
	7	Zones interdites à la circulation automobile
	8	Horaires de travail aux heures de pointe
	9	Stress dû à la conduite dans les encombrements
	10	Risque d'accident
	11	Circulation limitée à certaines heures, jours
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible ou très faible		Devoir aller successivement à plusieurs destinations
		Lenteur du déplacement
		Importance de la marche à pied avant ou après la stationnement
		Soucis de préservation de l'environnement Difficulté de stationnement au domicile

On notera que globalement les participants évoquent des facteurs liés à l'action des "pouvoirs publics" : stationnement, amendes, puis limites à la circulation ...

En second lieu on voit intervenir des points relatifs à l'affluence : embouteillages, stress de la conduite quand il y a affluence, heures de pointe

Il est remarquable de constater que spontanément à ce stade, personne n'évoque l'impact d'une offre de TC améliorée, d'aménagement ou de partage de la voirie.

3.3.2 Comparaison des hiérarchisations entre les groupes

ELEMENTS REDUISANT L'UTILISATION DE LA VOITURE EN VILLE

Ensemble des groupes	Automobilistes n'utilisant pas les TC	Automobilistes partagés entre les 2 modes	Automobilistes privilégiant les TC
<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort Difficulté de stationnement en ville Coût du stationnement Risque d'amendes</p> <p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort Embouteillages Coût de la voiture Zones interdites à la circulation automobile Horaires de travail aux heures de pointe Stress dû à la conduite si encombrements Risque d'accident Circulation limitée à certaines heures, jours Devoir aller à plusieurs destinations à la file Lenteur du déplacement</p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort Zones interdites à la circulation automobile Circulation limitée à certaines heures, jours Difficulté de stationnement en ville</p> <p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort Importance de la marche à pied avant ou après stationnement Risque d'amendes Embouteillages Coût du stationnement Lenteur du déplacement Horaires de travail aux heures de pointe Devoir aller à plusieurs destinations à la file</p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort Difficulté de stationnement en ville Coût du stationnement Risque d'amendes</p> <p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort Stress dû à la conduite si encombrements Embouteillages Coût de la voiture, Risque d'accident Devoir aller à plusieurs destinations à la file Horaires de travail aux heures de pointe Lenteur du déplacement</p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort Difficulté de stationnement en ville Embouteillages Coût du stationnement Coût de la voiture, Stationnement difficile sur le lieu de travail</p> <p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort Coût des amendes pour stationnement Horaires de travail aux heures de pointe Risque d'amendes Risque d'accident Zones interdites à la circulation automobile Stress dû à la conduite si encombrements Devoir aller à plusieurs destinations à la file Circulation limitée à certaines heures, jours</p>

Globalement les 3 groupes mettent en avant des critères liés à l'action des municipalités ou économiques.

Au delà de quelques points principaux, la différence entre les 3 groupes tient plus à quelques caractéristiques de "second rang"

GRUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

- En premier rang :
ce groupe paraît logiquement plus sensible que les autres aux mesures de limitations de circulation : zones interdites, limitations certains jours, à certaines heures, les difficultés de stationnement sont également considérées comme des freins efficaces
- A un second niveau :
 - il note spécifiquement l'importance de la marche entre le lieu de stationnement de la voiture et la destination finale (et donc à nouveau la difficulté de stationnement),
 - d'autres points relevant encore de la volonté des municipalités : coût du stationnement, risque d'amendes,
 - embouteillages et déplacements aux heures de pointe.

GRUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

- En premier rang :
le groupe en ce qui concerne ses choix se différencie peu du choix moyen de l'ensemble
- A un second niveau il relève plus spécialement:
 - Le coût de la voiture
 - le stress de la conduite dans les encombrements,
 - la lenteur du déplacement en voiture par rapport à des TC en site propre,
 - le risque d'accident

GRUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

- En premier rang :
le groupe souligne comme critères importants la difficulté de stationnement en ville, son coût notamment sur le lieu de travail, les embouteillages
- A un second niveau :
On retrouve les difficultés liées à la circulation : stress de la conduite "aux heures de pointe", à cause des restrictions (voies interdites à la circulation).
Il renforce également l'influence du coût des amendes
Dans la mesure où les participants de ce groupe déclaraient pour l'essentiel ne pas disposer d'un stationnement sur leur lieu de travail, il est probable qu'une partie des participants choisisse les TC plus par obligation que par goût.

3.4 MESURES A PRENDRE POUR FAVORISER UN MOINDRE USAGE DE SA VOITURE

Une fois achevées les 2 premières parties de la réunion que nous venons d'évoquer, une pause (buffet dînatoire) était pratiquée, dans le but notamment d'amener les participants à ne pas rester trop prisonniers de leurs premiers choix personnels.

A la reprise, nous leur demandions de réfléchir aux actions qui, si elles étaient menées, seraient susceptibles selon eux de les amener à moins utiliser leur voiture personnelle.

3.4.1 Cotation pour l'ensemble des groupes

Les propositions suivantes ont été reprises et hiérarchisées par l'ensemble des 3 groupes :

IMPORTANCE	RANG	QUALIFICATIF
Niveau 1 Rapport fort à très fort	1	Des parcs relais avec des navettes pour favoriser l'accès au centre ville
	2	Des transports publics plus rapides
	3	Transports publics plus performants (fréquence, amplitude, zones desservies)
	4	Renforcer la sécurité dans les transports en commun
Niveau 2 rapport moyen à fort	5	Partage de la voirie plus favorable aux transports en commun
	6	Transports publics plus attractifs (confort, convivialité, accessibilité)
	6	Informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram
	8	Cheminements piétons en dehors de la circulation
	9	Possibilité de louer facilement des vélos (parking relais, gares, arrêts)
Autres qualificatifs considérés comme ayant un rapport faible ou très faible	10	Travail, commerces, loisirs administrations proche du domicile
		Un service de livraison à domicile
		Hausse du coût d'utilisation de la voiture (péage, stationnement, ...)
		Informations sur l'impact de l'usage de la voiture sur l'environnement et sur la santé
		Réduction du nombre de places de parking,...

En premier lieu l'on voit globalement apparaître un ensemble parc relais et une offre de TC plus rapide, performante et sûre.

A un second niveau, nos automobilistes mettent en avant l'attractivité des TC et des actions en faveur des modes doux (vélo, marche).

L'aménagement et l'évolution de l'urbanisme sont également abordés , notamment par ceux qui habitent en périphérie : une politique d'urbanisme "qui se soucie de ne pas y construire que des logements HLM".

Les autres propositions relevées ne sont pas, au niveau global, considérées comme les plus efficaces.

3.4.2 Comparaison des hiérarchisations entre les groupes

Nota : Les qualificatifs propres à un seul ou 2 des 3 groupes sont indiqués en italique

Ensemble des groupes	Automobilistes n'utilisant pas les TC	Automobilistes partagés entre les 2 modes	Automobilistes privilégiant les TC
<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort</p> <p>Des parcs relais avec des navettes pour favoriser l'accès au centre Des transports publics plus rapides (priorité aux feux, sites propres) Transports publics plus performants (fréquence, amplitude, zones desservies) Renforcer la sécurité dans les transports en commun</p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort</p> <p>Des parcs relais avec des navettes pour favoriser l'accès au centre Renforcer la sécurité dans les transports en commun Des transports publics plus rapides (priorité aux feux, sites propres) Transports publics plus attractifs (confort, convivialité, accessibilité) Travail, commerces, loisirs administrations proche du domicile Transports publics plus performants (fréquence, amplitude, zones desservies) <i>Revoir les tracés des lignes (le tram à Orléans met plus de temps pour aller de La Source à la gare)</i> Possibilité de louer facilement des vélos (parking relais, gares, arrêts) Partage de la voirie plus favorable aux transports en commun Cheminements piétons en dehors de la circulation <i>Respecter les horaires</i></p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort</p> <p>Des transports publics plus rapides (priorité aux feux, sites propres) Des parcs relais avec des navettes pour favoriser l'accès au centre Transports publics plus performants (fréquence, amplitude, zones desservies) Partage de la voirie plus favorable aux transports en commun, une vraie priorité <i>Lutter contre le stationnement sauvage, le non respect des règles</i> <i>Ne pas pénaliser le coût des petits trajets</i> <i>Donner l'habitude, faire faire l'expérience</i> <i>Limiter la circulation en centre ville</i> <i>Des transports gratuits pendant les périodes de fêtes</i></p>	<p>Cotation de niveau 1 Fort à très fort</p> <p>Transports publics plus performants (fréquence, amplitude, zones desservies) Des parcs relais avec des navettes pour favoriser l'accès au centre Informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram Des transports publics plus rapides (priorité aux feux, sites propres) Transports publics plus attractifs (confort, convivialité, accessibilité) <i>Baisser le coût des TC</i></p>

Ensemble des groupes	Automobilistes n'utilisant pas les TC	Automobilistes partagés entre les 2 modes	Automobilistes privilégiant les TC
<p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort</p> <p>Partage de la voirie plus favorable aux transports en commun Transports publics plus attractifs (confort, convivialité, accessibilité) Informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram Chemins piétons en dehors de la circulation Possibilité de louer facilement des vélos (parking relais, gares, arrêts) Travail, commerces, loisirs administrations proches du domicile</p>	<p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort</p> <p>Un service de livraison à domicile Informations en temps réel aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram <i>Identifier clairement et visuellement les lignes</i> Informations sur l'impact de l'usage de la voiture sur l'environnement et sur la santé <i>Des minibus en centre ville</i> Hausse du coût d'utilisation de la voiture (péage, stationnement, ...)</p>	<p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort</p> <p>Transports publics plus attractifs (confort, convivialité, accessibilité) Informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram Renforcer la sécurité dans les transports en commun Hausse du coût d'utilisation de la voiture (péage, stationnement, ...) Possibilité de louer facilement des vélos (parking relais, gares, arrêts) <i>Des locations de vélos pas chères</i> <i>Pouvoir mettre son vélo dans les TC</i> Chemins piétons en dehors de la circulation Travail, commerces, loisirs administrations proches du domicile Informations sur l'impact de l'usage de la voiture sur l'environnement et sur la santé</p>	<p>Cotation de niveau 2 Moyen à fort</p> <p>Chemins piétons en dehors de la circulation <i>Pouvoir mettre son vélo dans les TC</i> Renforcer la sécurité dans les transports en commun Partage de la voirie plus favorable aux transports en commun <i>Des pistes cyclables en continuité</i> <i>Des voies piétonnes sécurisées (pas de "coupe gorge")</i> Possibilité de louer facilement des vélos (parking relais, gares, arrêts) Travail, commerces, loisirs administrations proches du domicile Un service de livraison à domicile</p>

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

- En premier rang :

Comme les autres groupes, celui des automobilistes attaché quasi exclusivement à ce mode de déplacement place en premier les parcs relais ; ce qui est une façon de ne pas abandonner tout à fait sa voiture.

On trouve également des demandes concernant l'amélioration sur tous les plans de l'offre des TC (rapidité, attractivité et plus généralement performance) avec une attente plus forte que la moyenne en ce qui concerne la sécurité (incivilités)

Par contre, il est le seul à citer en point fort des actions concernant la promotion des modes doux (marche, vélo)

- A un second niveau :

Le groupe souhaite des actions concernant la livraison des achats à domicile : "par exemple, que les commerçants d'une zone piétonne s'arrangent pour organiser un service de livraison commun", l'amélioration de l'information concernant les TC : identification des lignes : "un numéro ou une lettre cela ne veut rien dire surtout quand on n'a pas l'habitude", les heures de passage en temps réel. Une information plus poussée sur l'impact de la voiture sur l'environnement est également évoquée

GROUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

- En premier rang :

Ce groupe propose, outre les priorités évoquées par tous, met en avant des mesures plus "autoritaires" des pouvoirs publics : meilleur partage de la route en faveur des TC, lutte contre le non respect des règles de stationnement, limites de circulation en centre ville.

Il suggère par ailleurs des mesures du transporteur pour "favoriser l'expérience des TC", proposer la gratuité pendant les fêtes, aménager ses tarifs pour ne pas pénaliser les petits trajets.

- A un second niveau :

Les actions favorisant les modes doux ne viennent qu'en second

Comme pour le premier groupe l'amélioration de l'information est indiquée

On remarque que l'aspect sécuritaire n'intervient qu'en second rang.

La politique d'urbanisme est abordée principalement par ceux qui habitent en périphérie "un travail, des commerces, des loisirs à proximité du domicile : en d'autres termes le refus "des cités dortoir".

GROUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

- En premier rang :

En tant qu'utilisateurs fréquents des TC, ce groupe met logiquement en avant l'effet de la tarification : "baisser le coût des transports publics" et suit pour le reste le choix global.

- A un second niveau :

Il évoque les modes doux mais en les reliant à l'utilisation des TC : mettre son vélo dans les TC, pouvoir louer un vélo aux arrêts.

L'aspect sécuritaire ne concerne pas uniquement les TC mais est mis en avant également pour les modes doux : amélioration de la sécurité contre les incivilités mais aussi "à l'abri de la circulation".

Comme pour le groupe précédent, la politique d'urbanisme en périphérie est également abordée.

3.5 PROPOSITIONS DES GROUPES CONCERNANT LES AUTRES MODES QUE LES TC

3.5.1 La marche

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Donner envie de mieux profiter du cadre de vie : "mettre de l'animation dans les rues, créer de l'évènementiel"

Augmenter le nombre de voies piétonnes, plus de parcours "mités"

Des voies piétonnes sécurisées (éclairage, gardiennage)

Des cheminements piétons de proximité, sans discontinuité

Bon état, propreté des trottoirs

GROUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

Des cheminements piétons qui ne soient pas des coupe-gorge le soir

Des cheminements piétons agréables, sécurisés

Des circuits qui débouchent sur des voies piétonnes

Une continuité : plus de voies piétonnes qui n'aboutissent nulle part

Des voies à l'abri de la pollution

Créer des animations pour les voies piétonnes

Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, les passages cloutés : "ne pas devoir faire du slalom entre 2 voitures mal garées"

Informers sur les bienfaits de la marche et du vélo

GROUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

Créer des espaces réservés

Prévoir des cheminements sécuriser

Mieux régler la circulation des piétons

3.5.2 Le vélo

GROUPE N'UTILISANT PAS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Des pistes cyclables continues

Location de vélos facile et bon marché

Prêt de vélos gratuits

Des pistes bien entretenues "objet sur la voie", "chute des feuilles", ...

Interdire la circulation des 2 roues motorisés sur les pistes cyclables

Intéressant quand il fait beau, le vélo est plus pour les loisirs que le travail

GROUPE UTILISANT A LA FOIS SA VOITURE ET LES TC

Prêts, location de vélos pas chers en ville et dans les parking relais : près des navettes

Améliorer les pistes cyclables

Mettre les pistes cyclables à l'abri de la circulation et de la pollution "ne pas avoir le nez dans les pots d'échappement"

Avoir des pistes en continuité "pas des morceaux de pistes qui s'interrompent au carrefour"

Une piste bien entretenue, sécurisée, éclairée

Un réseau bien conçu pour offrir une véritable alternative

Des parkings à vélo sécurisés aux principaux arrêts de TC

GROUPE PRIVILEGIANT LES TRANSPORTS EN COMMUN

Des pistes cyclables en site propre,
 Des pistes sécurisées
 Assurer une continuité
 Prévoir un stationnement sur au travail et au domicile
 Pouvoir se doucher, se changer au bureau
 Pouvoir prendre son vélo dans les TC

3.5.3 La moto

Ce point a été uniquement abordé par le groupe des automobilistes n'utilisant pas les transports en commun.
 Plus approprié sur des tracés en dénivelé : évite les efforts importants dans les côtes
 Bon substitut à la voiture
 Sécuriser le stationnement

3.6 CONTRIBUTIONS DES PROPOSITIONS A LA DIMINUTION DE LA DEPENDANCE

En fin de réunion, les résultats des choix effectués étaient présentés à chacun des groupes, sachant qu'il leur était demandé de choisir parmi leurs propositions cotées comme fortes ou très fortes les deux qui leur paraissaient vraiment essentielles.

Nous indiquons ci après les réponses des groupes, sachant que nous avons mis :
 en gras les demandes formulées par les 3 groupes,
 en gras et en italique celles indiquées par 2 groupes

Les demandes clés étaient les suivantes :

Assurer l'autonomie, la liberté de mouvements (dont l'autonomie des enfants, des personnes âgées)

Proposer des solutions de facilité au quotidien, pratiques, peu contraignantes

Faciliter aussi les déplacements autres que le travail

Avoir la possibilité de transporter du matériel, des achats, des animaux

Gain de temps, rapidité dans ses déplacements

Offrir des solutions de transport plus performantes, plus attractives, plus sûres

Favoriser l'expérience des TC

Diminuer le coût du déplacement

Par rapport à ces demandes, les mesures suivantes ont été considérées comme les plus efficaces :

Diminuer les besoins de déplacement : *des administrations, des commerces, des loisirs, une vie de proximité*

Faciliter des solutions multimodales : voiture ou vélo/TC

Améliorer l'offre de TC : performance, fiabilité, mêmes dessertes toute l'année, tous les jours

Rendre l'usage de la voiture moins facile : une hausse du coût d'utilisation de la voiture (prix du stationnement, réduction du nombre de places de parking,...), des limites à la circulation des voitures (zones, heures, jours...)

Des parcs relais avec des navettes fréquentes pour favoriser l'accès au centre ville

Des voies piétonnes continues et sécurisées

Une offre de location de vélos, de voiture facile et à moindre coût

Des services de livraison à domicile

Baisser le coût des TC, ne pas pénaliser les petits trajets, gratuité aux périodes de fêtes

Des informations aux arrêts sur l'arrivée du prochain bus, tram

Lutter contre les incivilités dans les transports en commun (personnel, caméra, sanctions)

Renforcer la fréquence, amplitude, zones desservies, la rapidité des transports publics

Des TC plus confortables, accessibles, conviviaux, plus attractifs

Un aménagement des voies de circulation plus favorable aux transports en commun (couloirs de bus protégés, priorité aux feux)

Améliorer la qualité de l'information

4 ANNEXES

4.1 ANNEXE 1 : THEMATIQUE DE SELECTION DES PARTICIPANTS AUX REUNIONS

3 réunions ont regroupé chacune une dizaine de participants ayant la possession ou l'usage permanent possible d'une automobile :

- **pour la première, des personnes n'utilisant pas les transports en commun** mais exclusivement une/leur automobile pour aller à leur travail et/ou faire leurs courses,
 - **pour la seconde, des personnes utilisant leur automobile** pour aller à leur travail et/ou faire leurs courses **mais utilisant également les transports en commun,**
 - **pour la troisième, des personnes utilisant préférentiellement les transports en commun** plutôt que leur voiture pour aller à leur travail et/ou faire leurs courses.
- **Critères de sélection :**
- possession ou disposition d'un véhicule automobile en permanence,
 - actifs (hommes/femmes) ou femmes au foyer "actives": (afin de pouvoir comparer les motivations et les choix modaux en fonction de l'objectif du déplacement : travail, courses, accompagnement enfants, autres...),
 - âgés de 18 à 65 ans (les scolaires ne rentrent pas dans notre propos),
 - résidants :
 - en ville (déplacements centre/centre, centre/couronne)
Quartiers "faubourg saint Jean", "saint Vincent"
Quartiers Bourgogne, Madeleine
 - en périphérie: 40%
Fleury
La Source

Outre ces critères de base, les participants ont été sélectionnés **après une courte enquête téléphonique préalable.**

On trouvera ci après copie anonyme d'un questionnaire

FICHE CONTACT TABLES RONDES AXIALES

Participation à la table ronde du : 15 mai 19 mai 26 Mai

Nom	
Adresse	
Téléphone	

QUALIFICATION

- 1 **Possession ou usage permanent d'une automobile ?** OUI NON
- 2 **Activité régulière rémunérée, impliquant un déplacement ?** OUI NON
- OU
- 3 **Femme au foyer et déplacement régulier ?** OUI NON
- 4 **Tranche d'âge ?** 20 et 30 ans 31 et 50 ans 51 et 65 ans

5 **Secteur ?**

Quartier "Faubourg saint Jean"	
Quartier "Saint Vincent"	
Quartier "Bourgogne"	
Quartier "Madeleine"	
Quartier "Saint Marceau"	<input checked="" type="checkbox"/>
Fleury	
La Source	

QUESTIONNAIRE

- 6 **Habitation à combien de minutes à pied d'un arrêt de transport en commun ?**
 Moins de 5 minutes De 6 à 10 minutes Plus de 10 minutes
- 7 **Modes de transport utilisé pour trajet domicile/travail ?**
 Vous allez à pied En vélo Vous utilisez les transports en commun
 Une voiture en tant que passager Une voiture en tant que conducteur
- 8 **Le stationnement à domicile :** Facile Difficile
- 9 **Le stationnement au lieu de travail :** Facile Difficile
- 10 **Disposez vous d'un parking sur le lieu de travail :** Oui Non
- 11 **Stationnement sur la voie publique :**
 ➤ Emplacement payant Oui Non
 ➤ Dans un parking public payant Oui Non
- 12 **Si oui, qui paye le stationnement ?** Vous même Votre employeur

13 **Utilisation d'une voiture comme conducteur ?**

- Tous les jours Plusieurs fois par semaine
 Plus rarement Jamais

14 **Combien de temps à pied du domicile à l'arrêt du TC ?** 7 min -

15 **Combien de temps à pied du lieu de travail à l'arrêt du TC ?** 4 min -

16 **Temps moyen de trajet en bus ou tramway ?** 15 min -

17 **Modes de transport utilisez vous préférentiellement ?**

	à pied	en vélo	en voiture	transports en commun
pour vos achats en centre ville	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
pour vos achats en périphérie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour vos sorties, loisirs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour aller chercher ou conduire les enfants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour ceux qui habitent le centre ville	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
pour vos déplacements dans le centre	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
pour vos déplacements du centre vers la périphérie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour ceux qui habitent en périphérie	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
pour vos déplacements de la périphérie vers le centre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour vos déplacements de la périphérie vers la périphérie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18 **Pour vos déplacements en transports en communs**

- | | Oui | Non |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| ➤ Vous achetez un ticket | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ➤ Vous achetez un carnet de tickets | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ➤ Vous prenez un abonnement (<i>attention 26 mai !</i>) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| ➤ Vous voyagez gratuitement | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

19 **Pour vos déplacements les plus fréquents en transports en communs, vous devez prendre ?**

- | | Oui | Non |
|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| ➤ Une ligne directe | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ➤ Une correspondance | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| ➤ Plusieurs correspondances | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

4.2 ANNEXE 2 : PRINCIPES DE L'APPROCHE DE TYPE QFD

Il s'agit d'identifier les critères constitutifs du sujet concerné (en l'occurrence, les déplacements en ville en voiture ou en TC), puis de les hiérarchiser par ordre d'importance.

La mise en évidence des satisfactions, insatisfactions relatives à ces critères et ressenties par la population concernée permet de mettre en évidence des axes d'amélioration prioritaires

L'on mesure alors la contribution de solutions répondant à ces priorités d'action (en l'occurrence diminution de la dépendance à l'automobile).

Critères		Contributions de solutions diminuant la dépendance								Niveau de Satisfaction	Priorités D'action
		1	2	3	4	5	6	7	8		
A	+++++	0	3	9	1						
B	+	0	0	3	1						
C	++	1	9	3	0						
D	+	0	9	3	0						
E	++++	9	0	9	0						
F	+	0	3	0	0						
G	+++++	3	0	3	0						
N	++	1	9	9	0						

Dans l'exemple théorique ci-dessus, l'on remarque que les impacts les plus importants concernent en priorité la satisfaction des points A et G et beaucoup moins de D puisqu'il s'agit là d'une insatisfaction relative liée à une attente peu importante.

Si l'on cote par définition chaque facteur 0, 1 3 ou 9 en fonction de sa contribution croissante on remarque également que :

les facteurs 2 et 3 ont une contribution forte et concernent plusieurs attentes clients

le facteur 1 contribue essentiellement à la satisfaction de l'attente E, celle du facteur 4 est globalement faible.

4.3 ANNEXE 3 : ELEMENTS DE CONTEXTE PRIS EN COMPTE SUR ORLEANS :

4.3.1 Déplacements

LA MOBILITE

▪ **Un important volume de déplacements intra zone :**

- Orléans <-> Orléans : 41%,
- Orléans <-> Périphérie : 42,5%,
- Périphérie <-> Périphérie : 13,5%.

▪ **Chaque jour, en 1999, 45.000 actifs, résidant ou travaillant dans le reste de la région Centre ou en région parisienne, entrent ou sortent de la CAO :**

24% des emplois de la CAO sont pourvus par des actifs résidant dans le reste de la région Centre.

12% des actifs résidant dans la CAO travaillent dans le reste de la région Centre ou en Ile de France.

(source RGP 1999)

▪ **D'après les premiers résultats de "l'Enquête Ménages 2002 sur 49 communes).", la mobilité apparaît plus faible à Orléans que dans la moyenne de 20 autres agglomérations de province de taille comparable, ceci concerne essentiellement la marche et la voiture (attente d'expertise en cours sur ce point particulier).**

• Les modes se répartissent comme suit :

- Voiture = 61%,
- Marche = 22%,
- Bus = 10%,
- Deux-roues = 5%,
- Autres = 2%.

• Les habitants de l'agglomération âgés de plus de 5 ans effectuent en moyenne 589.000 déplacements par jour en semaine, soit seulement 2,3 déplacements par habitant et par jour alors que la moyenne nationale est de 3,49.

• Plus de la moitié des déplacements internes à l'agglomération (63%) ont pour origine et destination le nord de l'agglomération, 17% ont pour origine le sud de l'agglomération (70% des habitants et des emplois de l'agglomération se trouvent au nord de la Loire, ce qui explique le déséquilibre), 20% franchissent la Loire.

▪ **De son côté, l'enquête Khi2 OD de 1998 indique que :**

- 62% des déplacements effectués par les habitants de CAO le sont en voiture,
- 15% en bus,
- 22% à pied ou à vélo.

Le tramway aurait modifié le comportement des usagers depuis sa mise en service en novembre 2001 (chiffres attendus).

TRAFIC

- **Un réseau de voiries de 1473,6 km en 2000 :**
 - 143,9 km de voies d'accès et de contournement,
 - 55,9 km de voies de contournement des centre,
 - 89.5 km de voies de pénétration vers les centres,
 - 296,8 km de voies de desserte des communes ou quartiers,
 - 890,7 km de voies de desserte locale.
- **Une population fortement motorisée**
 - 82,6% des ménages de l'agglomération possèdent au moins une voiture ; 31,5% ont 2 voitures ou plus,
 - Orléans ville a un taux de motorisation plus faible avec 75% des ménages possédant au moins une voiture et 20% au moins 2, alors qu'en périphérie : par exemple Chanteau a le taux le plus élevé avec, respectivement, 99% et 73%)
- **Un flux de circulation en hausse:**
 - Globalement, le trafic journalier mesuré dans l'agglomération en 2000 en différents points est en hausse de 3,8% à 13% par rapport à 1998
 - Mais une baisse globale de la circulation dans l'hypercentre sud (-7%) liée au changement du plan de circulation en centre-ville et aux restrictions de circulation sur le chantier du tram.
- **Enclavement, zone de transit :**
 - Une urbanisation peu propice à l'optimisation des TC :
 - Une urbanisation étalée sur une agglomération de 290km²,
 - Une densité faible de 909 habitants au km²,
 - Un centre ville et plusieurs pôles périphériques .
 - Des pôles de convergence des destinations assez peu nombreux : 5 pôles de convergence des destinations représentent plus des 2/3 des destinations quotidiennes
 - le quartier Nord (15 181 déplacements),
 - le centre ville (11 428),
 - Quartier de la Source (7016),
 - Commune de St Jean de Braye (4089),
 - Quartier St Marceau (4332).
 - 3 points d'échanges entre les différents réseaux :
 - Les gares d'Orléans et des Aubrais permettent les échanges entre trains, cars interurbains et réseau urbain,
 - La gare de Saint-Cyr, entre trains et réseau urbain,
 - La Gare de La Chapelle Saint-Mesmin depuis la restructuration du réseau de bus en décembre 2000.
- **Sécurité : stabilisation ou amélioration**
 - Le nombre d'accidents corporels dans l'agglomération a nettement diminué entre 1998 et 2000 (-27%).
 - Le nombre de tués par accident de la route, lui, est resté stable : il est passé de 26 à 25. La vitesse excessive est à l'origine de l'accident dans 31% des cas

4.3.2 Offre de transports en commun urbains

SITUATION ACTUELLE :

- **18 881 710 voyageurs transportés par la SEMTAO en 2001 dont :**
 - 10 608 994 en Bus,
 - 8 122 314 en Tram,
- **Fréquentation quotidienne :**
 - 78 124 voyages par jour moyen dont 20 546 entre 16h00 et 19h00 (enquête OD 1998),
 - 65 750 déplacements par jour avec un taux de correspondance de 1,2,
 - Le trafic du réseau est concentré autour de 11 pôles de desserte, Le "Centre Bus" représente plus de 60% des correspondances effectuées sur le réseau et plus de 21% des points de montée et de descente.
 - La fréquentation maximale attendue à l'horizon 2007 sur la nouvelle liaison est/ouest de transport en commun en site propre est estimée à 24.400 voyageurs/jour, soit 1.010 voyageurs en heure de pointe sur le tronçon le plus chargé.

L'incidence sur la circulation sera réduite, à l'exception de quelques sites spécifiques. Des parcs relais dont la plupart sont gardés et des parkings de proximité permettront de laisser sa voiture dans des espaces réservés.

- **Desserte du réseau (source RPG 1999) :**
 - 335 km², 22 communes, 264 464 personnes desservies par un parc de véhicules Bus et Tram de la SEMTAO en 2001 de 227 véhicules.
 - 1 ligne de Tram Nord-Sud climatisé de 18 km depuis la fin novembre 2000 qui relie Fleury-les-Aubrais, Orléans et Olivet (24 stations espacées de 800 mètres environ les unes des autres, 19 rames pouvant accueillir chacune 176 personnes dont 40 assises). A l'arrêt, le temps d'attente pour la prochaine rame s'affiche sur un écran.
Des agents de sécurité chargés de veiller à la sécurité des voyageurs à bord du tram.
 - 32 lignes de Bus, non prioritaires aux feux tricolores dont 10 génèrent 80% du trafic, 8 lignes scolaires.
 - 2 lignes "Direct Express"
 - un service de transport à la demande sur certains secteurs.

PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN :

- **Une faible fréquentation** : 46 déplacements par an par habitant : 24^{ème} place sur 25 au palmarès des 2001 des transports publics,
 - La part des déplacements effectués en transports en commun est la plus élevée (de 19 à 30%) dans les secteurs d'origine situés le long d'un axe nord-sud (Fleury-les-Aubrais, Orléans, St-Cyr-en-Val) et à l'ouest de l'agglomération (Ormes-Ingré, St-Pryvé-St-Mesmin).
 - 26% des déplacements sont effectués en transport en commun sur les liaisons entre le nord et le sud de l'agglomération (avant tram), 15% sur les liaisons internes au nord de l'agglomération, 8% sur les liaisons internes au sud de l'agglomération

- **perturbée en 2000 par les travaux du tram**
 - 15.900.930 voyages en 2000, soit 849.140 voyages de moins qu'en 1998 :
 - Baisse de la fréquentation des abonnés (62,4% de la clientèle en 2000 soit -2,5 points par rapport à 1998)
 - Baisse de la fréquentation des étudiants et scolaires (38,8% de la clientèle en 2000 soit -2,8 points par rapport à 1998).
- **Evolution dans le temps** (source EMD 2002, résultats provisoires):
 - 7% des clients actuels utilisent plus le réseau SEMTAO depuis le tramway :
 - 37% trouvent que l'offre s'est améliorée, 19% se déplacent plus, 8% estiment que la circulation s'est dégradée et qu'il est donc préférable de ne pas utiliser la voiture, 4% utilisent voiture plus tram
 - Parmi ceux qui utilisent moins le réseau SEMTAO depuis le tramway (7% des clients actuels) : 30% pensent que l'offre s'est dégradée.
- **Caractéristiques principales des clients SEMTAO :**
 - 54% des clients sont des étudiants ou scolaires
 - 28% sont des actifs
 - Sur l'ensemble de la journée, les déplacements obligatoires (Ecole, Lycée, Université, Travail) génèrent plus de la moitié du trafic
 - Les déplacements quotidiens (courses, démarches administratives, santé, ...) représentent environ 15% du trafic.
- **Répartition horaire du trafic :**
 - Trafic de pointe : 7h00 à 9h00 qui représente 22,7% du trafic, 16h00 à 18h00 20,2%
 - Trafic normal = 55% du trafic
 - Période très creuse, après 20h00 = 2% du trafic

4.3.3 Nouvelles relations contractuelles entre la Communauté d'Agglomérations Orléanaise et l'exploitant de transports publics

- Un nouveau contexte du fait de :
 - la mise en place du tramway qui a commencé à modifier les comportements des utilisateurs,
 - La deuxième tranche de TCSP prévue à moyen terme et en principe dans le courant de la prochaine convention. Même si la mise en service de cette seconde ligne de TCSP se fait avec une production kilométrique relativement stable, elle se traduira par d'importantes modifications dans la composition quantitative de l'offre et aura une forte influence sur l'usage du réseau du point de vue aussi bien quantitatif que qualitatif.
- **Souhait d'une convention dans laquelle une part significative de la rémunération de l'Exploitant soit liée aux résultats de l'exploitation du réseau.**

Sachant que plus l'exploitant est amené à prendre de risques sur l'un des aspects de l'exploitation, plus il a tendance à se couvrir par une marge sur les coûts prévisionnels entraînant toutes choses égales par ailleurs, une augmentation du coût moyen par rapport à une convention de gérance, la Communauté d'Agglomération envisage un mécanisme selon lequel **le délégataire s'engage sur des objectifs fixés en début de contrat** :

 - critères de mesure des objectifs envisagés : réalisation des services prévus, ponctualité, information des voyageurs, propreté des véhicules, relations avec la clientèle,

- avec, pour chacun de ces critères, des conditions de respect, un jugement pour chaque contrôle élémentaire, un mode de contrôle, un objectif assorti de conséquences financières,
- éventuellement, un engagement dans une démarche de certification.
- La propriété du parc de bus par l'exploitant et les systèmes de contribution et de subventions d'investissements pourraient être revus dans la mesure où, outre d'indéniables avantages (optimisation de la gestion du parc, simplification des marchés, distinction des responsabilités d'investissement et de maintenance), ils présentent certaines difficultés (incertitude sur le coût réel des investissements à assurer, coût fiscal en matière de TVA, attention particulière de l'autorité organisatrice au mode de calcul des amortissements).

4.3.4 Mesures associées

(stationnement, réaménagement du réseau, plan de circulation...)

▪ **Caractéristiques du stationnement en 2000 :**

- Dans les parcs d'Orléans Gestion : 68% des abonnés sont pendulaires (lundi-vendredi = 3 306 F TTC / an, en hausse de 3,8% et Permanent = 4177 F TTC par an, contre 7,50 francs/heure). Les pendulaires occupent une place prépondérante au détriment des visiteurs et des résidents et participent à la congestion de la voirie aux heures de pointe
- Faible taux de rotation sur la voirie payante de courte durée : 1 place reçoit 3,7 voitures par jour.
- Une offre importante de places gratuites : 3400 places gratuites contre 1630 payantes sur la voirie (12 francs/1h30).
- Suppression de 250 places publiques payantes sur la voirie entre 1998 et 2000.
- 4690 places en parcs publics et 7830 places privées.
- En accompagnement de la mise en service de la première ligne de tramway, 6 parcs relais (850 places) dont 4 parcs surveillés ont été mis en place, reliés à titre expérimental par une navette au centre ville (les navettes ont été supprimées début 2000 en raison de leur faible fréquentation).

▪ **Actions en faveur des modes doux :**

▪ **Vélos :**

Le réseau cyclable de l'agglomération :

- 131 km en 2000 soit ¼ de l'objectif de 400 km fixé au PDU
- Quasi doublement du nombre d'arceaux de stationnement de vélos par rapport à 1998 (1000 arceaux environ en 2000).
17 opérations en 1999 et 21 en 2000 ont été réalisées en faveur des vélos pour un montant global de 7,2MF en 1999 et 10,6MF en 2000 (pistes cyclables essentiellement)

▪ **Piétons :**

les aménagements en faveur des piétons sont réalisés presque exclusivement par des financements communaux

▪ **Aménagements modérateurs de vitesse :**

3 nouvelles zones 30 en 1999 et 4 en 2000

Mise en place d'éléments de sécurité spécifiques telles que des chicanes ou autres devant les écoles, dans les centres des quartiers ou dans les centres-ville.

4.3.5 PDU d'Orléans (avril 2000): objectifs et actions prévues

ADAPTER LES VOIES A LEUR FONCTION :

- Les objectifs du PDU :
 - Limiter la pénétration d'une part trop importante de trafic dans les centres.
 - Encourager l'utilisation des itinéraires de contournement.
- Les actions prévues dans le PDU :
 - Offrir des itinéraires de contournement.
 - Assurer la lisibilité des itinéraires : aménagement des carrefours et jalonnement.
 - Organiser l'accessibilité aux centres : partage de la voirie sur les pénétrantes.
 - Créer des itinéraires spécifiques pour les poids-lourds.
 - Mettre en œuvre un groupe de travail spécifique concernant les circulations et dessertes fret.

AFFIRMER LA PRIORITE DES TRANSPORTS EN COMMUN :

- Les objectifs du PDU :
 - Améliorer la part modale des transports en commun (prévisions : 22,2 millions de voyageurs par an à la mise en service de la première ligne de tram ; report de 9500 à 10500 usagers de la voiture particulière vers les transports en commun.
 - Améliorer l'accessibilité aux emplois, commerces et équipements, loisirs pour tous et depuis tous les points de l'agglomération (droit au transport).
 - Rechercher une meilleure complémentarité avec les transports interurbains et ferroviaires régionaux.
- Les actions prévues dans le PDU :
 - Mettre en œuvre le tramway.
 - Restructurer le réseau de bus.
 - Créer des parcs relais.
 - Encourager le covoiturage.
 - Etudier l'amélioration de la fluidité des lignes.
 - Définir le tracé de la ligne est-ouest de transport en commun en site propre.
 - Mettre en place des groupes de réflexion sur la desserte des zones peu denses en agglomération et hors agglomération.

METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR DES ITINERAIRES CYCLABLES :

- Les objectifs du PDU :
 - Favoriser l'usage de la bicyclette en ville, pour les déplacements quotidiens, la promenade et les loisirs.
 - Réaliser un réseau de 400 kms continu, sûr, jalonné et généraliser les dispositifs de stationnement de vélo dans l'agglomération.
 - Assurer la complémentarité entre deux-roues et transports en commun.
- Les actions prévues dans le PDU :
 - Mise en œuvre de 9 itinéraires prioritaires (représentant environ 120 kms).
 - Réalisation de 12 ouvrages spécifiques pour établir la continuité de ces itinéraires.
 - Pose d'arceaux de stationnement dans l'ensemble des communes.

REQUALIFIER LES CENTRES-VILLES :

- Les objectifs du PDU :
 - Partager l'espace public entre tous ses usagers : circulation des piétons , des deux-roues, des transports en commun, des véhicules, stationnement, livraisons de marchandises
 - Favoriser la pratique de la marche à pied
- Les actions prévues dans le PDU :
 - Le stationnement :
 - Application de la nouvelle politique de stationnement (évolution vers la cohérence tarifaire entre voirie et parkings) et suivi (observatoire du stationnement)
 - Mise en œuvre du jalonnement dynamique des parkings
 - Construction du parking de la Charpenterie
 - Valorisation de l'espace public :
 - Création de zones 30
 - Aménagement des espaces publics en faveur des piétons
 - Mise en place d'un nouveau plan de circulation dans l'hypercentre d'Orléans
 - Livraisons en ville :
 - Diagnostic : enquêtes à réaliser
 - Mise en place d'un groupe de travail : analyse, propositions, expérimentation.

UN OBJECTIF : LA QUALITE DU CADRE DE VIE :

- Les objectifs du PDU :
 - Lutter contre la pollution
 - Lutter contre le bruit
 - Economiser l'énergie
- Les actions prévues dans le PDU :
 - Pour lutter contre la pollution :
 - Mettre en œuvre un réseau de surveillance de la pollution atmosphérique
 - Mettre en œuvre des mesures de restriction de la circulation en cas de pointe de pollution
 - Favoriser l'achat de véhicules à énergie propre pour les collectivités locales et les administrations
 - Favoriser le renouvellement des bus en recherchant les technologies les plus performantes
 - Pour lutter contre le bruit :
 - Limiter les nuisances sonores provoquées par les transports
 - Minimiser les nuisances sonores dès la conception des nouvelles voiries.

LA SECURITE ROUTIERE :

- Les objectifs du PDU:
 - Diviser par 2 en 5 ans le nombre d'accidents de la route
 - 0 tué

4.4 ANNEXE 4 : SOURCES

- Les services de bus du futur : Axiales 2001
- Programmes de recherche européens d'amélioration des Transports en Communs
- Travaux réalisés avec le CERTU, l'ADEME, L'UTP : "les citoyens face à l'automobilité".
- Etudes menées avec l'UITP : "Switching to public transport",
- Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile : Sofres/Gart.

- Site Internet de la ville d'Orléans
- Descriptif de la Communauté de l'Agglomération Orléanaise – Direction de la Communication – février 2002
- "La Lettre de l'Urba" – N° spécial – janvier 2002
- Rapports Insee d'octobre 2002
- Indicateurs de l'économie du Centre – N°29 – juin 2000
- 1^{ers} résultats de "l'enquête ménage" – CETE Normandie Centre – 2002
- Orléans : un plan de déplacements urbains - avril 200.
- Observatoire des Déplacements : les déplacements 1998 – Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise – septembre 2000
- Observatoire des déplacements : Evaluation socio-économique 2000 - Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise – novembre 2001
- Projet d'agglomération 2002-2007 – Groupe Transports Collectifs
- Enquête Origines-Destinations 1998 – KHI2 pour le compte de la SEMTAO
- Bilan de la fréquentation du réseau SEMTAO à fin octobre 2002
- Plan du réseau SEMTAO
- Brochures sur le tramway – SEMTAO et SIVOM
- Article sur la 2^{ème} ligne dite "LEO" – Le Moniteur – 11 octobre 2002
- Brochure sur la tarification SEMTAO du 1^{er} janvier 2002
- Convention aux risques et périls des services de transports publics dans le périmètre urbain du syndicat intercommunal de l'agglomération orléanaise – 1994-2004
- Principes des relations contractuelles entre la Communauté de l'Agglomération Orléanaise et son futur exploitant de transports publics – Communauté de l'Agglomération Orléanaise (janvier 2002).