

PANEL USAGERS

13 octobre 2022

Réf : 2021.1355- E04 B

Rédigé par : Benjamin TABARD
Vérifié par : Manon ROLLET

SCHEMA DEPARTEMENTAL DE MOBILITE DEPARTEMENT DU LOIRET (45)



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 2

- Des usagers pour **chaque mode de transport** : transports en commun, vélo, marche...

1 La méthode du panel usagers

La réalisation de portraits d'habitants et d'usagers du territoire permet de comprendre les pratiques de mobilité.

- Une méthode en 4 temps :
 1. Recruter 50 usagers représentatifs et leur présenter la démarche aux volontaires
 2. Suivre les déplacements des membres sur une semaine (tableau de bord à remplir)
 3. S'entretenir individuellement avec les personnes du panel dans le cadre d'entretiens à l'issue de la semaine
 4. Choisir 15 profils afin de rédiger les monographies

Mode de recrutement : inscription en ligne suite à la participation à l'enquête en ligne sur les mobilités

2 Les enjeux

Le panel usager doit permettre de représenter la diversité des profils des habitants du département et de comprendre les modes de vie et pratiques de mobilité sur le territoire.

Les principes à respecter pour la constitution du panel:

- une **représentativité géographique** : des usagers vivants et travaillant sur l'ensemble du territoire du département, dans des contextes ruraux, urbains et périurbains
- La **parité** homme et femme
- Une **représentativité des différentes tranches d'âge** des habitants du Loiret

3 Les monographies usagers

3.1 Participante 1



Profil : mère de famille, active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 30-39 ans
Lieu d'habitation : Boiscommun
Besoin de déplacement : Beaune-la-Rolande

Habitudes de mobilité

Cette participante utilise la marche à pied pour de courts trajets au sein de sa commune. La voiture est utilisée pour se rendre sur le lieu de travail situé à moins de 6 km de son domicile ou pour réaliser des déplacements hors de sa commune.

Les déplacements de cette mère de famille sont des déplacements chainés qui dépendent des déplacements des autres membres de la famille. Le matin, il lui arrive de conduire ses enfants au collège de Beaune-la-Rolande en voiture avant de se rendre sur son lieu de travail situé dans la même commune. Le mardi, les entraînements sportifs des enfants se déroulent à Nancray-sur-Rimarde et Beaune-la-Rolande situés tout deux à moins de 6 km du domicile familial. Malgré les faibles distances, seule la voiture est considérée comme un mode de transport possible pour ces trajets. Un système de covoiturage est parfois organisé avec les autres parents dont les enfants se rendent également à ces activités. Des lignes de bus existent mais les horaires ne permettent pas de les emprunter.

L'absence de solution de restauration dans la commune où elle travaille oblige cette participante à rentrer chez elle durant la pause déjeuner.

Le vélo est utilisé en famille comme un loisir pour son côté agréable et sportif. L'absence d'aménagements cyclables sécurisés dans la commune et la nécessité de croiser des voies routières très circulées sont identifiées comme des facteurs de risque. Le vélo n'est pas identifié comme un mode de transport utilitaire potentiel.

Potentialités

Besoins	Des itinéraires cyclables sécurisés pour rejoindre les communes voisines
	Des horaires de bus plus étendus
	Une offre de restauration à Beaune-la-Rolande afin d'éviter un déplacement supplémentaire durant la pause déjeuner
Opportunités	Des aménagements cyclables sécurisés vers Beaune-la-Rolande afin de rejoindre le collège à vélo

3.2 Participante 2



Profil : mère de famille, active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 40-49 ans
Lieu d'habitation : Orléans
Besoin de déplacement : Blois

Habitudes de mobilité

Dans les déplacements quotidiens, les transports en commun et la marche sont les modes de transport privilégiés. La santé est le principal critère de choix du mode de transport, avec la praticité et le côté écologique.

La marche et les transports en commun (train, bus, tram) sont les modes de transports les plus utilisés pour des déplacements plus longs. Le matin, avant de marcher jusqu'à la gare pour prendre un TER pour Blois, cette participante dépose son enfant à l'école. Ce trajet est réalisé à pied. Il lui arrive de faire du covoiturage avec des collègues pour se rendre à Blois.

Cette participante possède une voiture pour laquelle elle paye un abonnement de parking. Elle n'utilise son véhicule que très occasionnellement pour partir en vacances, en week-end ou pour des déplacements qui ne peuvent pas être effectués en transports en commun. Elle n'envisage cependant pas de s'en séparer car il n'existe pas d'offre de mobilité offrant la même liberté que la voiture.

Le vélo est utilisé pour des déplacements courts dans la métropole d'Orléans. Le pont Thinat est jugé désagréable à vélo à cause du bruit et de la pollution. Les pistes cyclables situées le long de la Loire sont très appréciées.

Points noirs

Trop peu de place est accordée aux vélos dans les TER. De plus en plus d'usagers embarquent leur vélo dans le train tandis que la SNCF n'augmente pas l'espace dédié. Certains cyclistes sont obligés de laisser leur vélo dans des espaces non prévus à cet effet.

A Blois, les horaires de bus ne sont pas synchronisés avec les horaires d'arrivée du TER. Il faut parfois attendre 10 minutes le bus.

« La principale difficulté tient à l'absence de coordination entre les différents modes de transport (horaires bus / train ; vélo / train avec l'insuffisance de place vélos dans les trains...) alors que la plupart des trajets qui ne sont pas réalisés en voiture combinent plusieurs modes de transport différents. »

Potentialité

Besoins	Une intermodalité facilitée grâce à un espace plus important pour les vélos dans les trains
	Des horaires de bus mieux adaptés et facilitant l'intermodalité
	Une offre de bus plus lisible
Opportunités	Des aménagements cyclables sécurisés desservant les gares

3.3 Participante 3



Profil : collégienne
Genre : féminin
Tranche d'âge : 11-18 ans
Lieu d'habitation : Ouzouer-sur-Loire
Besoin de déplacement : Les Bordes

Habitudes de mobilité

Cette collégienne se déplace principalement à vélo ou à pied lorsque les distances à parcourir sont peu importantes (moins de 10 km). Lorsque les distances à parcourir sont plus importantes, ses parents l'emmènent en voiture. Elle réalise des petits trajets à vélo en autonomie lorsqu'il existe des itinéraires cyclables sécurisés.

Elle fréquente un collège situé aux Bordes, à moins de 10 km de son domicile et s'y rend à vélo en 10 minutes, accompagnée d'un membre de sa famille. Le mardi, elle se rend à la piscine à Dampierre-en-Burly. La piste cyclable située entre Ouzouer-sur-Loire et Dampierre-en-Burly est considérée comme dangereuse, sa famille la dépose donc en voiture. Elle souhaiterait pouvoir réaliser ce trajet seule à vélo.

Lorsqu'elle se déplace au sein de sa commune, la collégienne évite le centre-ville, peu équipé en aménagements cyclables. Elle indique que celui-ci a été récemment réaménagé mais qu'aucun aménagement cyclable n'a été réalisé.

Points noirs

Cette participante indique un manque d'offre de stationnement vélo à la salle polyvalente de Dampierre-en-Burly ainsi qu'un manque d'offre de transport en commun desservant la commune de Montargis.

Potentialité

Besoins	Des aménagements cyclables sécurisés vers le collège et les équipements publics
	Une offre de stationnement vélo sécurisé dans le centre-ville d'Ouzouer-sur-Loire et à proximité des équipements publics
Opportunités	Une offre de transport en commun adaptée

3.4 Participante 4



Profil : active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 40-49 ans
Lieu d'habitation : Lorris
Besoin de déplacement : Montargis

Habitudes de mobilité

La voiture est utilisée comme moyen de transport principal pour les trajets de plus de 15 kilomètres. Aucune autre solution de transport n'a pour l'instant été trouvée. Cette participante et son mari essaient de covoiturer ensemble pour aller travailler lorsque c'est possible.

Pour des trajets de courte distance, la famille choisit de se déplacer à vélo. Ainsi les déplacements vers le centre-bourg de Lorris ou même vers des communes voisines sont réalisés à vélo. La pratique du vélo est motivée par la volonté de ne pas utiliser de ressources fossiles lorsque c'est possible. La question économique n'est pas le premier motif d'utilisation du vélo. La famille est équipée de casques, gilets réfléchissants, phares et remorque pour pouvoir porter des courses ou des charges lourdes.

Le covoiturage est peu utilisé, par crainte de voyager avec des inconnus. Le train est le moyen de transport préféré pour de long trajet. La famille se rend régulièrement à Paris en train. Cependant la gare la plus proche se situe à 25 kilomètres du domicile. Le bus, quant à lui, est une option peu envisagée. Les horaires de bus sont peu adaptés. De plus, pour se rendre à Orléans, il est nécessaire d'aller jusqu'à Bellegarde en voiture pour prendre le bus.

Les déplacements de cette paneliste sont souvent des déplacements chainés. Les courses alimentaires sont réalisées lors des déplacements liés aux activités extra-scolaires des enfants par exemple.

Pour se rendre au collège de Lorris, les enfants utilisaient le vélo. La piste cyclable menant au collège étant jugée peu pratique et peu entretenue (revêtement en très mauvais état), les enfants préfèrent rouler sur la route.

Points noirs

Cette partie du territoire est jugée comme mal desservie en transports en commun. Une offre de transports en commun adaptée (bus ou navettes) pourrait permettre de rejoindre les gares ou les pôles plus importants.

L'intermodalité vélo/train pourrait être améliorée. Dans les trains, peu d'espaces sont prévus pour les vélos. Il est nécessaire que ces espaces soient plus importants.

Potentialités

Besoins	Une offre de bus aux horaires adaptées aux actifs et des bus plus fréquents
	Des aménagements cyclables sécurisés vers les communes alentours
	Une intermodalité vélo/ train améliorée
Opportunités	Une offre de train à Châteauneuf-sur-Loire accessible en bus ou en navette

3.5 Participant 5



Profil : actif
Genre : masculin
Lieu d'habitation : Saint-Denis de l'Hotel
Tranche d'âge : 50-59 ans
Besoin de déplacement : Orléans avec un rayonnement départemental

Habitudes de mobilité

La voiture était utilisée comme moyen de transport principal mais après la perte de son permis de conduire la seule solution trouvée est d'aller à ses rendez-vous à vélo musculaire et pratiquer l'intermodalité avec les transports en commun. Une unique tentative de prendre le bus a été menée, mais ce jour-là il y avait une grève. Le manque d'information facilement disponible l'a poussé à renoncer à utiliser le bus pour ne prendre que le vélo et le train. Le passage des bus uniquement en heure de pointe n'est pas compatible avec ses multiples rendez-vous d'une ou deux heures.

Points noirs

Il prend cependant beaucoup de plaisir à rouler quotidiennement à vélo bien qu'il ait récupéré son permis. Cependant, certaines raisons l'obligent à reprendre sa voiture. Tout d'abord l'insécurité ressentie sur les routes départementales reste un frein conséquent. Entre les camions et les voitures qui doublent trop près ou se doublent en arrivant de front, le sentiment de danger est bien réel. Parfois les véhicules ne le doublent pas lorsqu'ils doivent franchir une ligne blanche et il se sent pressé par ceux-ci. Pourtant la loi autorise de franchir une ligne blanche pour doubler un vélo en toute sécurité. Ensuite le manque de stationnement sécurisé en gare ne permet pas de laisser

son vélo en sécurité. Pourtant prendre le train avec son vélo est encore trop peu aisé, principalement par manque de voiture SNCF adaptée.

Il utilise souvent les pistes le long du canal d'Orléans, mais trop de portions ne sont pas praticables par temps humide et son accès à partir du réseau routier n'est pas facile

Il constate un vrai potentiel de développement d'un réseau en voie partagée constitué par des routes communales secondaires avec un aménagement minimaliste, principalement de la signalétique.

Potentialités

Besoins	Une offre de bus aux horaires adaptés aux actifs et des bus plus fréquents avec de informations accessibles facilement
	Des aménagements cyclables sécurisés sur certaines Portions de routes départementales
	Possibilité d'avoir accès à des VAE en libre-service même hors des centres urbains
	Un réseau communal secondaire à aménager
Opportunités	Une intermodalité vélo/ train et vélo/bus améliorée (pouvoir mettre son vélo dans le bus)
	Un canal praticable par temps sec et partiellement aménagé Un réseau secondaire communal peu emprunté sur lequel peu d'aménagement sont nécessaires

3.6 Participant 6



Profil : retraité
Genre : masculin
Tranche d'âge : 60-69 ans
Lieu d'habitation : Bonny-sur-Loire
Besoin de déplacement : Orléans

Habitudes de mobilité

Il a pour habitude d'aller une fois par semaine à Orléans pour ses activités associatives. Les trains ne passent plus à Bonny-sur-Loire, il prend donc sa voiture pour ses réunions de quelques heures. Au quotidien il fait souvent du « covoyage » avec des amis, c'est-à-dire du covoiturage sans contrepartie financière. Le covoiturage n'est pas suffisamment attractif pour lui donner envie de s'inscrire dans cette démarche. Sportif, il pratique le vélo et le VTT pour son loisir et pour ses déplacements les plus courts.

Points noirs

Les trajets en train lui imposent de repasser par Paris ou Bourges pour se rendre à Orléans. Les lignes de bus l'obligent également à faire plusieurs changements. Globalement, le manque de transports en commun participe à la dépendance à la voiture.

Les déplacements à pied sont peu efficaces en milieu rural. De plus, aucune route ne permet de circuler à pied entre deux villages.

Les VAE permettent de retrouver une certaine autonomie mais le manque d'infrastructures cyclables limite le report modal vers le vélo. Il a pourtant observé que quelques employés de la centrale nucléaire s'y rendent en VAE.

Potentialités

Besoins

Une offre de transport adaptée au rabattement vers les grandes gares et les grands pôles est nécessaire (des taxis en contrat avec la SNCF le permettaient, mais ce n'est plus en cours)

Une offre de bus mieux organisée pour permettre les trajets plus directs vers Orléans

Des aménagements cyclables sécurisés pour les déplacements du quotidien

Opportunités

Une solidarité locale pour le covoiturage ou le convoyage

Limiter ses déplacements

3.7 Participant 7



Profil : retraité
Genre : masculin
Tranche d'âge : 50-59 ans
Lieu d'habitation : Nancray sur Rimarde
Besoin de déplacement : Très local

Habitudes de mobilité

Ses déplacements sont principalement à destination des communes proches. Il les réalise en voiture seul ou en covoiturage. Il aimerait pouvoir bénéficier d'autres modes de déplacements mais constate le peu d'alternatives à la voiture. Il utilise cependant assez régulièrement son vélo pour les trajets courts au sein de sa commune. L'utilisation d'un VAE reste nécessaire pour les déplacements intercommunaux.

Points noirs

Le manque d'infrastructures cyclables ne l'incite pas à délaisser sa voiture au profit du vélo. Même avec un VAE, il hésiterait à s'engager sur les routes départementales. Un manque de courtoisie des autres usagers de la route le freine. Il estime que les automobilistes ne respectent pas toujours le code de la route par manque de connaissance des règles de partage de l'espace public ou en ne respectant pas les limitations de vitesses.

L'offre de transports en commun pour se rendre à Pithiviers n'est pas lisible et ne permet pas d'aller faire ses courses sans voiture

Potentialités

Besoins	Plus d'informations sur l'offre de transports en commun notamment vers les centres urbains proches (Pithiviers)
	Bénéficier d'un TAD pour réaliser ses courses aux alentours de Nancray-sur-Rimarde Des aménagements cyclables notamment sur les routes départementales, avec par exemple un réseau plutôt dédié aux circulations douces et actives
Opportunité	Besoin de mobilité assez limité, avec un rayonnement très local

3.8 Participante 8



Profil : active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 40-49 ans
Lieu d'habitation : La Ferté-Saint-Aubin
Besoin de déplacement : Saint-Denis en Val

Habitudes de mobilité

Cette participante réalise ses déplacements courts à pied ou à vélo. Ces modes sont préférés à la voiture pour leur côté agréable et plus respectueux de l'environnement. La pratique du vélo permet de découvrir sa commune autrement et offre de nouvelles perspectives. Lorsque l'itinéraire croise une voie assez fréquentée, cette participante préfère faire un détour afin de rester sur des voies peu circulées. Le stationnement des vélos en centre-ville n'est pas un sujet problématique dans sa commune. Il existe une offre de stationnement adaptée à des arrêts courts. En cas de besoin, le vélo peut être accroché directement sur un banc. Pour des déplacements plus longs, la voiture devient le mode de transport privilégié. Lorsque celle-ci tombe en panne, le train peut être utilisé comme mode de transport alternatif pour se rendre à Paris ou Orléans. Cependant, les horaires et la fréquence des trains ne correspondent pas toujours aux besoins. Il arrive parfois à cette paneliste de faire du covoiturage avec l'une de ses collègues habitant à La Ferté-Saint-Aubin. Cette dernière se rend à son domicile à vélo.

Les déplacements réalisés en voiture sont souvent des déplacements chainés. Par exemple, les achats alimentaires sont réalisés le vendredi soir en rentrant du travail, permettant ainsi d'optimiser les déplacements en voiture.

En cas de nécessité de porter des charges lourdes, l'utilisation d'un vélo cargo en libre-service à la place de la voiture pourrait être envisagée. Cette participante envisage de changer de pratique de mobilité lorsque sa voiture tombera en panne. Le covoiturage ou le leasing de véhicule est envisagé.

Plus jeunes, lorsqu'ils étaient au collège, les enfants partaient à l'école à pied ou à vélo. Lorsque le vélo était utilisé, les enfants empruntaient le trottoir, à défaut d'aménagements cyclables sécurisés. Le port du casque était un sujet de conflit.

Points noirs

Il est nécessaire de désacraliser la voiture individuelle en changeant l'image des autres mobilités et de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle.

L'achat d'un VAE est envisagé pour pouvoir réaliser des déplacements un peu plus longs, vers des communes voisines. Cependant, l'absence d'aménagements cyclables est un frein au changement.

Potentialités

Besoins	Des aménagements cyclables sécurisés vers les communes environnantes (notamment vers l'entreprise Thalès)
Opportunités	Des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, véhicules en libre-service, vélos en libre-service...
	La possibilité d'essayer un vélo-cargo et une aide à l'achat

3.9 Participant 9



Profil : actif
Genre : Masculin
Tranche d'âge : 30-39 ans
Lieu d'habitation : Tavers
Besoin de déplacement : Semoy

Habitudes de mobilité

En forme physiquement, ce participant essaye de se déplacer à vélo au quotidien. Que ce soit pour aller au travail, faire ses courses ou pour des activités de loisir.

La distance vers son lieu de travail lui impose de pratiquer l'intermodalité vélo/train le matin et le soir. Malheureusement il n'est pas pleinement satisfait de cette solution. En effet le manque d'aménagement cyclable entre chez lui et la gare de Beaugency ou entre Orléans et Semoy l'oblige à faire un détour pour se sentir plus en sécurité. De plus l'arrivée à la gare d'Orléans depuis Semoy ne facilite pas l'usage du vélo. Il est obligé d'emprunter le trottoir et le parking du dépose minute à contre sens. Il a constaté le fait que les emplacements vélo dans l'Interloire sont à réserver. Si ce service de réservation est jugé intéressant, ce participant note le manque de communication concernant la nécessité de réserver sa place vélo. Il constate également que les places pour vélo dans le train (Beaugency / Orléans) ne sont pas assez nombreuses et incompatibles avec son VTT. Certains voyageurs sont surpris de voir des vélos dans le train et ne se montrent pas toujours coopératifs. Ce conflit d'usage est exacerbé par la forte fréquentation des trains lié à la faible fréquence des trains. Le soir, les horaires de trains ne

sont pas adaptés à ses besoins et leurs tarifs ne lui permettent de réaliser cette intermodalité.

Il ne lui est pas possible d'aller faire ses courses au Leclerc à vélo, faute d'offre de stationnement vélo adapté pour les VTT à freins à disque. De plus, l'accès à la zone commerciale n'est pas aisé ni pour les cycles ni pour les piétons. Toutes les infrastructures sont pensées pour l'automobile. Il n'a pas non plus les moyens de s'acheter un vélo cargo pour le transport de lourdes charges. Une offre de vélo cargo en libre-service à la place de la voiture pourrait répondre à ses attentes.

Points noirs

La sécurité à vélo reste un problème récurrent par manque d'infrastructures adaptées et de vitesse des automobilistes trop élevée.

L'intermodalité train/ vélo n'est pas suffisamment mise en avant, les trains ne sont pas assez fréquents et peu adaptés.

Potentialités

Besoins	<p>Des aménagements cyclables sécurisés vers les communes environnantes et vers les gares.</p> <p>Une offre de stationnements adaptée aux pôles générateurs de déplacements et des espaces vélos plus importants dans les trains.</p>
Opportunités	<p>De nouveaux services de mobilité type location de vélo-cargo</p> <p>Une meilleure cohabitation des usages (trains, espaces publics)</p>

3.10 Participante 10



Profil : active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 30-39 ans
Lieu d'habitation : Marcilly-en-Villette
Besoin en déplacement : Saint-Denis-de-l'Hôtel

Habitudes de mobilité

Cette participante réalise la plupart de ses déplacements en voiture. Le manque d'aménagements cyclables intercommunaux est un frein majeur à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens. Le vélo est cependant utilisé occasionnellement pour des déplacements de loisir malgré une pratique limitée géographiquement.

La participante dispose de commerces locaux de première nécessité au sein de sa commune. La marche à pied est alors utilisée pour réaliser de petits achats (boulangerie, superette...).

Une fois sur le lieu de travail, des véhicules thermiques de service sont mis à disposition des employés pour réaliser des déplacements professionnels, même pour les trajets de courte distance (parfois à l'intérieur d'une même commune) pour transporter du matériel de travail notamment.

La participante n'utilise aucun transports collectifs, ceux-ci rallongent fortement les temps de trajet sur le territoire.

Points noirs

Le manque d'aménagement d'itinéraires cyclables est un frein malgré le potentiel important d'itinéraires alternatifs aux voies départementales à fort trafic. La présence de chemins forestiers peu empruntés par les voitures est un atout pour le développement d'itinéraires cyclables à jalonner. De plus, l'employeur n'a pas réalisé d'étude mobilité dans le but d'optimiser les déplacements professionnels et l'offre de mobilité proposée aux employés.

De plus, la création d'itinéraires cyclables vers la métropole d'Orléans ou vers la Ferté-Saint-Aubin inciterait la participante à emprunter le vélo plus régulièrement.

Les trajets quotidiens entre Marcilly-en-Villette et Saint-Denis-de-l'Hôtel empruntent uniquement des voies départementales à fort trafic, ne desservant aucune autre commune. Pratiquer le covoiturage est perçu comme une contrainte en termes d'organisation. De plus, le manque de plateforme ou d'initiatives mettant en contact les personnes volontaires ne permet pas d'organiser simplement des trajets en covoiturage (usagers au départ d'une même commune).

Potentialités

Besoins	Un service de mise en relation des usagers souhaitant pratiquer le covoiturage au sein de la même commune de départ
	Itinéraires cyclables sécurisés hors des voies départementales pour relier la commune domicile vers les services / commerces / gares environnant.
Opportunité	Besoins de mobilité de grande échelle depuis une commune rurale

3.11 Participant 11



Profil : actif

Genre : masculin

Tranche d'âge : 30-39 ans

Lieu d'habitation : Dordives

Besoin de déplacement : Paris

Habitudes de mobilité

Ce participant réalise la plupart de ses déplacements à vélo par plaisir et par envie de limiter au maximum son empreinte carbone. Il réalise la plupart de ses courses avec une remorque. Pour se rendre à Paris il pratique l'intermodalité vélo/train avec son lot de difficultés. Il n'utilise que ponctuellement l'offre de bus départementale et régionale dont les informations sont très peu lisibles et les horaires peu cohérents avec les trains. En outre, ils ne permettent pas d'accueillir son vélo. Il utilise sa voiture uniquement lorsqu'il n'a pas d'autre solution. Ses amis parisiens viennent en voiture plutôt que de prendre les transports en commun, dont l'usage est jugé trop compliqué ou peu fiable.

Points noirs

L'absence d'aménagement est un véritable problème pour la sécurité. En effet le trajet vers la gare le long de la RD2007 très circulée représente un danger du fait de la nature du trafic. Pour l'éviter, il fait un détour par les chemins lorsque le temps est sec et qu'il peut rester propre. L'accessibilité au canal du Loing n'est pas sécurisée.

Le manque d'équipement en gare l'empêche de laisser sereinement son vélo lors de ses déplacements. Il se confronte aux problématiques de limite du réseau de train francilien ; Montargis, Ferrières et Dordives ne font pas partie de l'offre Ile de France et il doit acheter des billets à l'unité en plus de son pass Navigo. De plus, la borne est souvent en panne. La gare de Dordives n'est pas équipée d'une offre de stationnement vélo sécurisé et cela impose de prendre son vélo dans le train. Le manque de place et l'affluence dans le train rendent alors les trajets difficiles.

Potentialités

Besoins	Une intermodalité train/ vélo facilitée grâce à une offre de stationnement vélo et davantage d'espace pour les vélos dans les trains
	Une tarification simplifiée pour éviter d'acheter des billets à l'unité entre chez lui et les territoires voisins (Seine-et-Marne ou l'Yonne)
	Un service de location de véhicule pour les trajets à l'échelle locale.
Opportunités	Des itinéraires cyclables sécurisés permettant un rabattement vers les gares
	Des aménagements cyclables sécurisés sur la RD2007 et la RD62
Opportunités	Développer une offre de location de voiture pour les déplacements locaux.

3.12 Participante 12



Profil : active
Genre : féminin
Tranche d'âge : 30-39 ans
Lieu d'habitation : Orléans
Besoin en déplacement : Ormes

Habitudes de mobilité

Cette participante dispose de deux voitures, d'un vélo mécanique et d'un vélo à assistance électrique, tous stationnés en souterrain de l'immeuble d'habitation. A la suite de la pandémie de Covid et par souhait de diminuer son empreinte carbone personnelle, la participante a souhaité expérimenter le vélo pour ses déplacements quotidiens. L'utilisation du vélo est jugé comme agréable. Le trajet emprunté a été construit grâce aux recommandations de collègues réalisant ce trajet.

Les déplacements quotidiens en ville sont réalisés à pied ou à vélo. L'utilisation des transports collectifs est très ponctuelle, notamment en cas de besoin de transporter des charges lourdes pour se rendre à la gare d'Orléans. Le trajet de la navette empruntée est jugé peu efficace. La ligne de bus réalisant la liaison entre domicile et lieu de travail ne dispose pas d'horaires adaptés et d'une fréquence suffisante pour les trajets domicile-travail en heure de pointe. La voiture individuelle est le mode de transport privilégié pour les déplacements quotidiens.

Points noirs

Le manque d'entretien des voies à faible niveau de trafic est un frein pour l'usage quotidien du vélo, notamment pour réaliser des trajets présentant des discontinuités d'aménagements dédiés. De plus, le manque d'éclairage est un frein à la pratique du vélo sur ces voies secondaires, entraînant un sentiment d'insécurité.

Les aménagements cyclables sur les quais de Loire provoquent des conflits d'usage avec les piétons, la mixité d'usage n'est parfois pas respectée.

De plus, les horaires inadaptés des transports collectifs pour se rendre sur le lieu de travail ne permettent pas à la participante d'emprunter ce mode de déplacement. Enfin, la pratique du covoiturage est jugée comme impossible du fait de la flexibilité d'organisation que nécessite ses activités extra-professionnelles en fin de journée.

Potentialités

Besoins	<p>Des itinéraires cyclables sécurisés entre Orléans et Ormes pour se rendre au travail (aménagement sécurisé, éclairage, revêtement de qualité...)</p> <p>Des aménagements cyclables dédiés</p> <p>Une offre de bus aux horaires adaptées aux actifs et des bus plus fréquents avec des informations accessibles facilement</p>
Opportunités	<p>Aménager les voies secondaires pour disposer d'un réseau continu même en l'absence de continuité des aménagements cyclables dédiés</p>

3.13 Participant 13



Profil : retraité
Genre : masculin
Tranche d'âge : 60-69 ans
Lieu d'habitation : Orléans
Besoin en déplacement : local et grande échelle

Habitudes de mobilité

Ce participant dispose d'une voiture personnelle qu'il n'utilise que très rarement. Son usage se limite aux déplacements vers Paris pour visiter la famille et au déplacement de charges lourdes.

Il utilise principalement le vélo pour les déplacements quotidiens et de loisir. Il a à sa disposition deux vélos, un mécanique et un à assistance électrique. Ce dernier est équipé de sacoches.

Ses déplacements quotidiens se cantonnent à la ville d'Orléans et à la première couronne. Son rythme de vie permet de réaliser des courses quotidiennes avec peu de charge à transporter. Ses déplacements de loisirs sont plus longs et empruntent principalement les grands itinéraires (Loire à Vélo, Scandibérique).

Le participant n'utilise jamais les transports collectifs. Il proposait régulièrement des trajets de covoiturage lorsqu'il se rendait à Paris. La pandémie de Covid a freiné ces pratiques, par sécurité vis-à-vis du virus.

Points noirs

Les grands itinéraires sont peu munis de matériel de réparation en libre-service ou de fléchage des ateliers ou services vélo environnants. De plus, le jalonnement des itinéraires est parfois peu visible. La forte présence de véhicules motorisés au sein d'Orléans est un facteur de stress et d'insécurité lors des trajets à vélo. La traversée à vélo des grandes avenues est difficile, tout comme la cohabitation en l'absence d'aménagements cyclables.

L'absence d'une offre de stationnement sécurisée aux abords de la gare d'Orléans est un frein à l'intermodalité vélo/train lors des trajets vers Paris. L'absence d'itinéraires cyclables sécurisés vers les aires de covoiturage et le manque d'une offre de stationnement vélo sécurisé au sein de celles-ci représentent également des freins à l'intermodalité vélo/covoiturage.

Les transports collectifs ne circulent plus en fin de soirée, à la suite des spectacles pour rentrer au domicile.

Potentialités

Besoins

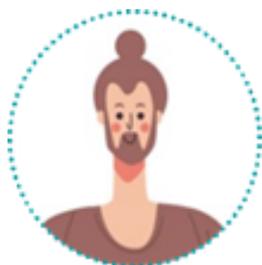
Des itinéraires cyclables sécurisés vers les aires de covoiturage et les gares pour développer l'intermodalité

Du matériel de réparation en libre-service sur les grands itinéraires départementaux et un jalonnement vers les bourgs alentours disposant de services

Opportunités

Une cohabitation améliorée entre les cyclistes et les automobilistes en zone urbaine

3.14 Participant 14



Profil : inactif
Genre : masculin
Tranche d'âge : 40-49 ans
Lieu d'habitation : Auxe
Besoin en déplacement : intercommunaux

Habitudes de mobilité

Ce participant dispose d'une voiture personnelle utilisée pour les trajets quotidiens intercommunaux vers Pithiviers, Vitry-aux-Loges ou encore Amilly. La voiture est utilisée du fait de l'absence d'alternative crédible à la voiture individuelle, les transports collectifs n'étant pas organisés pour réaliser ces trajets avec un temps de trajet cohérent.

Des balades à pied sont réalisées fréquemment hors des voies à fort trafic et en dehors des heures de pointe.

Ces déplacements permettent de garder une mobilité durant une période sans emploi. De plus, chaque trajet est réalisé accompagné de son épouse ou d'amis.

Points noirs

La vitesse des véhicules est parfois inadaptée sur les voies. L'absence d'aménagements piétons sécurisants est un frein à l'usage de la marche pour se rendre dans un bourg voisin. De plus, les pratiques de stationnement sur trottoir des automobilistes rendent les cheminements piétons compliqués et mettent en danger les piétons.

Les vitesses pratiquées sur les voies départementales ne permettent pas à l'usage du vélo ou de la marche à pied pour les déplacements entre les différents bourgs.

Potentialités

Besoins	<p>Des itinéraires cyclables hors des voies départementales à fort trafic</p> <p>Un réseau de transports collectifs permettant de concurrencer l'usage de la voiture individuelle pour se connecter aux services et polarités du territoire</p>
Opportunités	<p>Un service de conseil vis-à-vis des différents modes de déplacement disponibles</p> <p>Un covoiturage facilité pour se déplacer vers les grandes polarités</p>

3.15 Participant 15



Profil : actif
Genre : masculin
Tranche d'âge : 30-39 ans
Lieu d'habitation : Orléans
Besoin de déplacement : Fleury-les-Aubrais

Habitudes de mobilité

Ce participant se déplace principalement à pied, à vélo ou en transports collectifs. Il est un adepte du vélo et dispose de connaissances nécessaires pour restaurer des vieux vélos.

Les trajets quotidiens domicile-travail sont réalisés avec un vélo personnel. Ces trajets durent 20 minutes, sont réalisés seuls, en zone urbaine. Ce mode de déplacement permet de s'arrêter en chemin pour réaliser des courses quotidiennes (boulangerie, pharmacie...) avec des arrêts faciles.

Les trajets autour du lieu de travail sont réalisés à pied, notamment pour les pauses déjeuner.

En fin de journée, le participant emprunte les transports collectifs pour se déplacer en centre-ville. Ces trajets sont accompagnés de sa compagne qui ne se sent pas en sécurité à vélo en ville.

Enfin, la pratique régulière du télétravail réduit le nombre de déplacements à réaliser dans une semaine. En moyenne, il réalise 2 jours de télétravail par semaine, ce nombre étant flexible en fonction des besoins.

Points noirs

La cohabitation avec les véhicules motorisée est souvent dangereuse pour les cyclistes. Les automobilistes empruntent une grande partie de l'espace public avec des pratiques non-autorisées : stationnement sur trottoir ou sur piste cyclable... Les vitesses des véhicules sont parfois peu adaptées au contexte, et peuvent excéder la réglementation malgré la présence de radars pédagogiques. De plus, les cyclistes sont parfois dangereux avec des écouteurs en conduisant.

Les traversées piétonnes sont parfois bordées d'espaces verts masquant la présence de piétons aux abords du passage piéton.

Potentialités

Besoins	<p>Des actions de préventions routières auprès des automobilistes qui empiètent sur l'espace public dédié à d'autres modes de déplacement</p> <p>Des aménagements cyclables sécurisés en ville avec des séparateurs physiques empêchant les conflits d'usage</p>
Opportunités	<p>Des dispositifs de vidéo-verbalisation afin de réduire le nombre d'infractions du code de la route mettant en danger les usagers les plus vulnérables</p>

