



RÉSEAU D'OBSERVATION
des Réalités Familiales

2017

Rendu en février 2018



Union Régionale des Associations Familiales des Pays de la Loire

35 Rue Paul Bert, 44100 Nantes – 0240462899

www.urafpaysdelaloire.fr

Document réalisé par :
CEMEA Pays de la Loire
www.cemea-pdll.org

CEMEA
Centre d'Éducation Média

Sommaire

Méthodologie de la consultation

I. Des enjeux de sécurité et d'autonomie dans la mobilité du quotidien

1. La protection des usagers de la route
2. La prévention et sensibilisation aux enjeux de sécurité routière
3. Agir sur l'espace public pour sécuriser les usagers
4. La question du covoiturage et de la sécurité
5. Anticiper des imprévus dans les transports collectifs
6. Les comportements des usagers et incivilités
7. Sondage d'actualité : la limitation de la vitesse à 80 km/h

II. Autonomie et freins à la mobilité

1. Des pratiques solidaires se développent dans les territoires pour favoriser l'autonomie des publics vulnérables
2. L'enjeu de l'intermodalité (*càd* l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un seul trajet)
3. Autonomie des enfants et des jeunes pour leurs mobilités
4. Les nouvelles technologies : une opportunité mais aussi une source d'inégalité
5. La question de l'autonomie pour certains usagers
6. Le sentiment d'un manque d'information pour des usagers
7. Accompagnement physique et/ou social dans la mobilité

III. Une mobilité adaptée aux besoins de déplacements ?

1. Se déplacer dans la ruralité
2. Le transport et les horaires pas adaptées
3. Les pratiques culturelles, de loisirs et festives : c'est compliqué de se déplacer
4. Le covoiturage est à la fois perçu comme une pratique de proximité et un moyen de transport pour des grandes distances.
5. La mobilité scolaire
6. Une évolution dans le rapport à la mobilité

IV. Organisation territoriale et tarification

1. Plus de difficulté de se déplacer à l'échelle locale que régionale
2. Des réseaux de transports départementaux centralisés sur les pôles urbains au détriment des villages et bourgs ?
3. Des positions contrastées sur la tarification
4. Desserte des transports scolaires
5. L'offre de transport à la demande
6. Les acteurs identifiés à la gestion des transports locaux et régionaux
7. La réforme des collectivités : réorganisation territoriale et des compétences

V. Autre

1. Un enjeu écologique
2. Regards croisés avec les jeunes

VII. Perspectives et « propositions »

1. En matière de sécurité pour favoriser l'autonomie des usagers de la route
2. En matière d'autonomie et de capacité à se déplacer
3. En matière d'organisation territoriale du transport

Remerciements

Table des matières

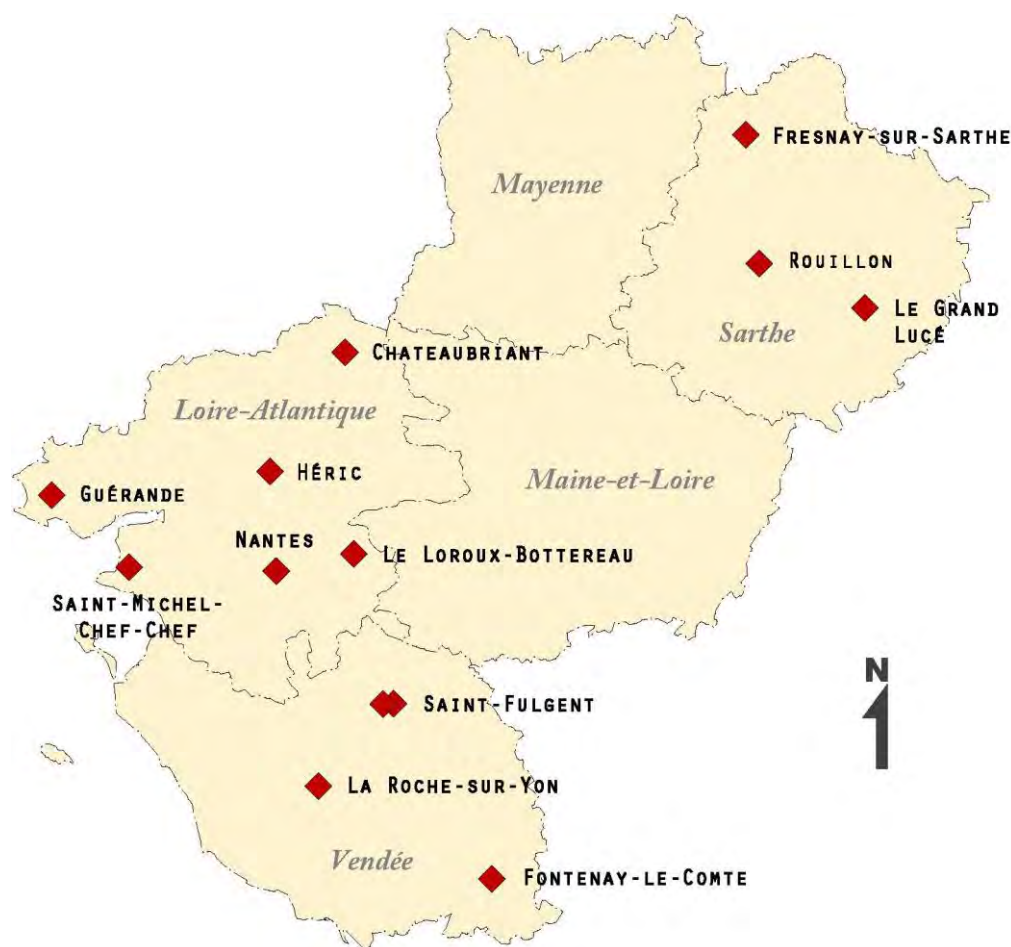
Méthodologie de la consultation

L'objectif principal de cette consultation est d'établir une parole de familles sur la question des transports, qui puisse alimenter les réflexions de l'URAF et lui permettre d'intervenir dans les débats institutionnels. Pour obtenir cette parole des familles ligériennes à travers cette étude, dix ateliers participatifs ont été organisés et animés tout au long du mois de novembre par les Ceméa Pays de la Loire :

Date	Ville	Département
Mardi 7 novembre	Châteaubriant	Loire-Atlantique
Jeudi 9 novembre	Fontenay le Comte	Vendée
Mardi 14 novembre	Guérande	Loire-Atlantique
Jeudi 16 novembre	La Roche-sur-Yon	Vendée
Vendredi 17 novembre	Saint-Michel-Chef-Chef	Loire-Atlantique
Lundi 20 novembre	Le Loroux-Bottereau	Loire-Atlantique
	Saint-Fulgent	Vendée
Mercredi 22 novembre	Fresnay-sur-Sarthe	Sarthe
Vendredi 24 novembre	Héric	Loire-Atlantique
Mercredi 29 novembre	Le Grand Lucé	Sarthe

Ces ateliers ont été mis en place dans trois départements de la région Pays de la Loire : la Loire-Atlantique, la Sarthe et la Vendée, qui correspondent à des territoires aux situations locales variables. Cela permet d'avoir une variété de témoignages et de constats adaptés à chaque territoire qui ont des modes de déplacements, des niveaux de vie, des situations socio-économiques différents.

Il y a également des différences sur la manière de se déplacer et de vivre sa mobilité selon que l'on vive et que l'on se déplace en milieu urbain, périurbain, rural ou que l'on se trouve dans des territoires plutôt dynamiques ou plutôt en difficulté. Le choix des communes pour les ateliers a permis de d'avoir des personnes vivant en milieu urbain (à la Roche-sur-Yon, mais pas seulement, au Loroux-Bottereau il y a avait aussi des personnes du sud de l'agglomération nantaise), péri-urbain et rural, avec des problématiques de mobilité différentes.



Pour cette étude, 65 personnes ont participé aux ateliers du réseau d'Observation des Réalités familiales. Des ateliers ont mieux fonctionné que d'autres en termes de nombre de participants : de 2 personnes à Guérande jusqu'à 9 personnes à Chateaubriant ou Saint-Fulgent. Le profil sociologique des participants laisse apparaître une réelle mixité avec une légère surreprésentation des femmes. En termes d'âge et de situation sociale, il apparaît cependant que l'échantillon de participants est sensiblement homogène puisque la majorité d'entre eux a plus de 50 ans et sont retraités. Nous avons donc complété ces ateliers par d'autres rencontres explicitées ultérieurement pour récolter l'avis des jeunes et le mettre en regard avec les ateliers participatifs.

Les ateliers participatifs se sont déroulés en trois principaux temps : le porteur de parole, le worldcafé ainsi qu'une synthèse finale.

- Le porteur de parole est un outil d'interpellation du citoyen qui permet de susciter le débat dans l'espace public. Ici, nous l'avons adapté pour en faire un outil qui permette de lancer l'atelier. Les participants peuvent ainsi réagir à l'aide de post-it à plusieurs questions ou affirmations qui représentent les trois thématiques qui guident les ateliers. Elles sont affichées sur un mur. Elles sont volontairement provocantes pour permettre d'amener le débat et

d'engager la conversation entre les participants. « *Le co-voiturage ce n'est pas vraiment sûr* ». / « *Au niveau transport on a plus de chance en urbain, péri-urbain puis rural* ». / « *Les transports en commun c'est trop cher. La collectivité doit plus prendre en charge son coût* ». / « *Les transports en commun, ce n'est pas si facile* ». C'est un outil qui a bien fonctionné, qui a permis de récupérer beaucoup d'informations, tout en immergeant les participants dans le sujet d'étude. Il a donc favorisé des premiers temps de débat et de discussions entre des participants qui ne se connaissaient pas particulièrement.

- Le *world-café* a été le principal temps de ces ateliers. En fonction du nombre de participants, des groupes de 2 à 4 personnes ont été constitués afin de mener des réflexions, faire des constats sur leur vie quotidienne et soulever des interrogations sur trois sujets successifs : l'autonomie et la sécurité dans les mobilités, la mobilité adaptée aux besoins ainsi que l'organisation des transports sur le territoire. Ces trois thématiques avaient au préalable été validées par les responsables de l'URAF et des trois UDAF concernées (44, 85 et 72). Des feuilles *paperboard* ont été utilisées pour noter les apports de chaque groupe. Les groupes ont tournés sur les trois thématiques et chacun a pu enrichir et réagir sur ce qui a été écrit par les groupes précédents.
- Enfin, un dernier temps de synthèse en plénière qui permet de faire un bilan du travail. Chaque groupe restitue ce qu'il a écrit sur les trois thématiques. Ce temps permet la discussion entre tous les participants sur les constats ou des propositions d'actions que chacun des groupes a formulées.

Pour pallier à un manque de représentativité des jeunes dans un échantillon de participants plutôt âgé (+ 50 ans), deux ateliers avec au total 22 jeunes ont eu lieu en janvier afin de recueillir la parole des jeunes sur le transport et leurs pratiques de mobilité au quotidien.

Date	Ville	Département
Jeudi 25 janvier	<i>Lycée agricole – Rouillon</i>	Sarthe
Mardi 30 janvier	<i>MFR – Saint-Fulgent</i>	Vendée

En outre, un questionnaire a été distribué aux visiteurs du Salon de l'Étudiant de Nantes en janvier, ce qui a permis de recueillir environ 50 réponses. Ces deux initiatives ont permis d'affiner l'étude en disposant des données sur un échantillon plus équilibré et plus représentatif dans les différentes classes d'âge des participants.

I. Des enjeux de sécurité pour l'autonomie dans la mobilité du quotidien

La sécurité constitue l'un des enjeux majeurs dans les propos rapportés par les participants, quel que soit leurs lieux de vie. Cette sécurité conditionne l'enjeu de l'autonomie car l'insécurité générée dans un mode de transport réduit d'autant son usage. Il en ressort des constats et des attentes à la fois en matière de protection des usagers de la route, de sensibilisation à la sécurité routière, que sur le réaménagement des axes de circulation ou encore de sécurité dans la pratique du covoiturage.

1. La protection des usagers de la route

a) Protection des piétons

Le casque ainsi que les signes lumineux devraient être obligatoires partout et pour tout le monde. Ceci est une des missions de l'éducation nationale. (St-Michel-Chef-Chef)

Le conseil départemental a fait des achats de gilets jaunes pour permettre aux enfants de se déplacer jusqu'au bus. (Fresnay-sur-Sarthe) C'est le cas d'ailleurs dans plusieurs départements.

Il faut faire respecter la circulation des piétons auprès des autres usagers. On peut s'inspirer du modèle nordique par exemple (Pays-Bas, Norvège). Là-bas la priorité des usagers est donnée aux piétons. (La Roche-sur-Yon)

Les passages piétons ne sont pas toujours bien positionnés. Normalement dans les zones 30, il ne devrait pas y avoir besoin de passages piétons. Il est aussi nécessaire de les rendre visible la nuit. Avec un éclairage ou des bandes fluorescentes. La nuit, les piétons devraient avoir une petite lumière sur/avec eux. (Fontenay-le-Comte)

La sécurité... ça dépend des endroits. Les trottoirs et passages piétons sont indispensables. (Rouillon)

b) Protection des cyclistes

Il faut sécuriser les cyclistes avec des équipements adéquats pour être vus et être protégé face à d'éventuels accidents de la route. Le casque devrait être obligatoire pour tout le monde et non seulement pour les enfants. Le gilet jaune fluorescent doit être rendu obligatoire entre le coucher et

le lever du soleil. Pour mieux adapter le gilet aux usages pourquoi ne pas essayer de trouver par exemple un vêtement adapté aux jeunes, aux sportifs. (Guérande)

Il y aura sûrement de plus en plus de cyclistes dans le milieu urbain mais cela pose la question de la sécurité pour les personnes. Les voies cyclables ne sont pas toujours de qualité et sécurisées. Il y a par exemple des voies communes vélo – bus. Les automobilistes respectent peu les pistes cyclables. (Fresnay-sur-Sarthe)

A Marolles, il y a des voies vertes cyclistes mais ici il n'y a rien. À l'entrée de Saint Ouen, ils ont mis en place une voie piéton vélo qui est très bien et qui permet à tout le monde d'être en sécurité. Malheureusement, il a fallu attendre un décès pour en arriver là. (Fresnay-sur-Sarthe)

Il n'y a pas de pistes cyclables. Il faut absolument porter le gilet jaune pour les deux-roues et le casque. (Fontenay-le-Comte)

Certaines communes ont réalisées des pistes cyclables. Mais entre les communes, cela manque. (Loroux-Bottereau)

Beaucoup de vélos sont vendus sans éclairages. Il faut remédier à ça. (Châteaubriant)

Il y a une réelle difficulté de cohabitation sur la route entre les deux-roues et les voitures, notamment en ce qui concerne les vitesses qui sont différentes. (Rouillon)

Longtemps, on a considéré que la vie rurale était plus sécurisante, aujourd'hui on se rend compte du contraire. Circuler en vélo sur une route de campagne est dangereux. Il faut investir dans des pistes cyclables dignes de ce nom en campagne. Arranger les anciennes routes qui ne servent plus pour les vélos. (Saint-Michel-Chef-Chef).

Certains trajets à vélo peuvent même sembler suicidaires. (Loroux-Bottereau)

c) Protection des deux-roues motorisés

Ce n'est pas du tout sécurisé pour les personnes qui utilisent les scooters. Il ne faudrait pas déresponsabiliser les personnes en scooter non plus mais c'est vrai que quand les personnes montent en voiture, elles sont tout de suite pressées. (Fresnay-sur-Sarthe)

Sur la question des scooters, ceux qui les utilisent sont la plupart du temps en filière professionnelle (contrats d'apprentissage par exemple). Ce sont des personnes qui ont quelques revenus et qui ont donc la nécessité mais aussi les moyens de financer leur mobilité. Les deux roues ne sont pas sûrs non plus. Les personnes qui les utilisent jouent parfois avec et on ne fait pas attention aux deux roues. Lorsque l'on a son deux-roues, cela provoque un sentiment d'appartenance chez les personnes. (Grand-Lucé)

On utilise le scooter pour se déplacer. Il n'y a pas de danger pour se déplacer sauf à cause des intempéries ou lorsque les voitures mettent leurs pleins-phares. Il y a aussi des voitures qui doublent trop près ou dans les virages et tout... (MFR Saint-Fulgent)

Il faut l'utilisation du gilet jaune pour les scooters également. (Châteaubriant)

Les routes sont casse-gueule pour les deux-roues (pas en bon état). (Rouillon)

2. La prévention et sensibilisation aux enjeux de sécurité routière

Problème d'éducation à la circulation en France (ex : Amsterdam bien mieux organisée). (Saint-Michel-Chef-Chef)

Pour améliorer la bonne conduite des automobilistes il faudrait faire apprendre le Code de la route obligatoire et gratuitement à l'école. Ça se passerait au lycée, à partir de la seconde par exemple. (La Roche-sur-Yon)

En tant que piéton, il faut faire davantage attention sur les passages piétons au comportement des conducteurs. (Rouillon)

Les enfants enlèvent leur gilet jaune à la sortie du car alors que c'est le plus dangereux! (Héric)

3. Agir sur l'espace public pour sécuriser les usagers

a) Sur l'aménagement des voies de circulation

Les voies de circulation à l'intérieur de Nantes qui sont agrémentées de végétation sur les terre-pleins centraux sont dangereuses pour les enfants du fait de la non-visibilité. (Guérande)

Les routes commencent à être aménagées pour être sécurisées : aménagement de dos d'âne par exemple. (Fresnay-sur-Sarthe)

Des pistes cyclables à améliorer, elles sont dangereuses. (Châteaubriant)

On construit des maisons, des habitations sans penser à construire plus de routes, de moyens de transport. (Loroux-Bottereau)

Les routes de la communauté de communes ne sont pas sécurisées. Y compris les routes qui permettent de rejoindre les cars scolaires. Les bénévoles sont indemnisés pour emmener des personnes à leur demande. C'est le service de l'AP. (Grand-Lucé)

Dans les bourgs il faudrait développer le pédibus par quartier et dans les espaces ruraux : développer les liaisons douces. (La Roche-sur-Yon)

b) Sur la signalisation routière

En milieu rural, il n'y a pas de signalisation spécifique aux cyclistes. (Fresnay-sur-Sarthe)

Le parcours des enfants n'est pas adapté pour eux : la hauteur des panneaux, la compréhension de la signalisation, la visibilité des routes et des véhicules. (Châteaubriant)

Il faut faire davantage d'effort pour les handicapés en matière de signalisation. (Rouillon)

L'accompagnement des jeunes dans l'utilisation des transports en commun est important en matière de signalisation, de repérage dans l'espace... (Héric)

c) Sur l'éclairage des routes

Cependant lorsque les conducteurs ne se sentent pas en sécurité du fait du non éclairage, ils ralentissent et les accidents diminuent. L'insécurité influence le comportement des usagers (ex : rond-point de Nantes). (Guérande)

Pour l'économie d'énergie les éclairages des villes sont souvent éteints. Il faudrait cependant les laisser allumer pour les sorties ou entrées de certains événements, ainsi que sur certaines routes. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Il y a certains endroits où les passages piétons ne sont pas éclairés. (Fresnay-sur-Sarthe)

Beaucoup de tronçons (en dehors du centre-bourg) ne sont pas éclairés. (Loroux-Botttereau)

On a clairement une absence d'infrastructures, de mobilier, d'éclairage en milieu rural. Des parents en sont jusqu'à installer des lampes solaires sur les abribus. (Héric)

4. La question du covoiturage et de la sécurité

Des sites spécialisés dans le covoiturage (ex : Blablacar) sont des cadres sécurisants. « Le covoiturage est une mentalité ». (Guérande)

Il y a le covoiturage entre collègues qui est différent du covoiturage « merchandising ». Ça ce n'est pas solidaire. Sur Blablacar les tarifs ont augmenté, il y a une dérive de l'argent. (Héric)

Le covoiturage ça peut être une sécurité parce qu'il n'y a pas d'argent physique qui circule entre les personnes. (Héric)

Moi je fais du covoiturage pour aller au sport avec des potes. Mais pour ceux qui vont avec des inconnus, c'est chaud parce qu'il peut y avoir des conducteurs dangereux. (MFR Saint-Fulgent)

Les sites de co-voiturages sont sécurisés. (Loroux-Botttereau)

En passant par un site, aucun souci. Aujourd'hui, il n'y a pas d'histoire d'argent entre le transporteur et le passager. Sinon, entre particuliers effectivement ça pourrait mais il n'y a jamais eu d'histoire à ce sujet... Le co-voiturage entre collègues se pratique (chacun sa semaine) mais cela se fait entre des personnes qui se connaissent. Cela s'organise lorsque les transports ne correspondent pas aux horaires. Par exemple, pour les lycéens le mercredi après-midi. Il y a eu de l'amélioration. (Fresnay-sur-Sarthe)

Ce n'est pas sûr, il n'y a pas de certitude que la personne qui doit nous transporter vienne. Par contre des zones de co-voiturage ont été mises en place. Sur Blablacar, il y a peu de propositions de mises en place. Il faudrait mettre en place un tableau d'affichage dans un lieu central de la ville pour les annonces de transport. (Grand-Lucé)

Le covoiturage c'est tolérer les contraintes et les imprévus du conducteur. (Saint-Fulgent)

Je voulais l'utiliser... C'est facile de partir, mais plus difficile de revenir. (Fontenay-le-Comte)

La question de la sécurité et du covoiturage ? Pas de connaissance, même si on sait que le risque zéro n'existe pas. Blablacar, on connaît. Celui qui a créé le site est un Vendéen ! (Fontenay-le-Comte)

Le covoiturage se développe, c'est bien sécurisé et encadré. Intérêt des chartes conducteurs-usagers qui sont faites par exemple à Ancenis. (Châteaubriant)

Dans un covoiturage, on se sent en sécurité si on connaît la personne. (Rouillon)

En soi, le covoiturage ça implique une prise de risque quand on ne connaît pas la personne, mais clairement ça arrange bien et c'est économique. (Rouillon)

Le covoiturage, c'est risqué pour une fille. (Rouillon)

5. Anticiper des imprévus dans les transports collectifs

La sécurité c'est aussi prévoir les imprévus, si les transports en commun ne fonctionnent pas comment prévoir un plan B ? S'il n'y a pas internet, si le train s'arrête, si le tram s'arrête les gens sont mis dehors, s'ils ne connaissent pas l'endroit ou s'ils ont des problèmes de motricité. Solution envisagées pour le conducteur : connaître les particularités des voyageurs (si handicapés, aveugles, blessés...) grâce à la technologie. Un petit document électronique à remplir avant le voyage en prévoyances des imprévus. (Saint-Michel-Chef-Chef)

6. Les comportements des usagers et incivilités

On a un manque d'informations sur les droits et les devoirs des voyageurs. (Guérande)

Les jeunes ont aujourd'hui la tête sur les écrans et se mettent en danger quand ils sont sur les routes. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les scooteristes vivent le danger au quotidien à cause du comportement excessif de certains conducteurs, ou le manque de respect du Code de la route (stop grillé, refus de priorité, dépassement dangereux dans les ronds-points, etc.). (MFR Saint-Fulgent)

Il y a un problème de vivre-ensemble dans les transports en commun. Il faut lutter contre le harcèlement, les incivilités et les dégradations. (La Roche-sur-Yon)

7. Sondage d'actualité : la limitation de la vitesse à 80 km/h

La proposition de décret du Premier ministre du passage de la vitesse automobile de 90 à 80 km/h sur les routes du réseau secondaire a été présentée après le déroulement des ateliers participatifs. Par contre, durant les ateliers, nous pouvons noter que l'enjeu de la sécurité a davantage porté sur l'aménagement des cheminements doux, des routes, de la visibilité mais aucunement sur les vitesses. Dans ce contexte, un sondage *a posteriori* a été effectué auprès des personnes invitées et présentes lors de ces ateliers. Il faut rester vigilant car notre échantillon n'est pas représentatif, néanmoins il en ressort que sur les personnes ayant répondues : **19 %** se sont exprimées pour cette mesure et **81 %** contre.

Parmi les arguments présentés par les personnes qui accueillent favorablement cette mesure, il en ressort que la réduction de la vitesse constitue une mesure de prévention supplémentaire et de sécurisation (moins de distance de freinage si la vitesse est réduite), mais aussi comme un moyen de lutter contre la pollution et le changement climatique.

La grande majorité des personnes contre arguent que cette mesure constitue une infantilisation des automobilistes, une mesure punitive, dont l'intérêt est la rentabilité pour l'État et que principal problème est avant tout l'alcool au volant. D'autres personnes expliquent que cette limitation est sans intérêt car ceux qui provoquent des accidents à cause de la vitesse excessive roulent bien souvent à plus de 90 km/h. Enfin, certains optent pour le pragmatisme et considère qu'il faudrait instaurer cette limitation seulement à des tronçons qui se révèlent être particulièrement accidentogènes.

Il est à noter que Ouest-France a effectué le même sondage avec un résultat similaire : **85 %** des personnes sont contre et **15 %** pour cette mesure (sur un échantillon représentatif de 10 000 personnes), tandis que l'institut Harris présente un résultat moins tranché de **60 %** contre et **40 %** pour (sur un échantillonnage sociologique représentatif).

II. Autonomie et les freins à la mobilité

L'autonomie dans les déplacements est un sujet qui a également suscité bon nombre de réponses de la part des participants. Ils ont notamment pu discuter et souhaité faire ressortir le sujet du transport solidaire qui se développe sur leurs territoires. L'intermodalité est également un enjeu largement discuté et vu à la fois comme quelque chose d'important pour pouvoir se mouvoir efficacement mais aussi comme quelque chose qui rend plus complexe les déplacements. Les participants ont également évoqué les apports et les inégalités engendrées par l'essor des nouvelles technologies dans notre rapport à la mobilité. Parmi les autres sujets débattus, la question de l'autonomie des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapées) a également occupé une place importante dans les ateliers.

1. Des pratiques solidaires se développent dans les territoires pour favoriser l'autonomie des publics vulnérables

« Titi Floris » est une SCOP qui transporte différents publics, loue des véhicules et développe des activités de service à domicile. Les transports solidaires sont proposés en milieu rural pour les personnes à faible revenu sous conditions de ressources. « Action mobilité au pays de Retz » est un centre de ressources et d'animation (porté par l'association Inseretz) qui permet un accès à la mobilité aux personnes adressées par prescription par unité emploi, la mission locale, CMS, travailleurs sociaux... Il serait intéressant de développer ce genre de dispositif sur d'autres territoires. (Guérande)

Le secours catholique propose des activités pour les personnes isolées. Ils viennent et nous ramènent lors de ces activités. (Grand-Lucé)

Dans les communes, il existe le transport solidaire : le chauffeur est bénévole. Or, le temps d'attente est long. Deux systèmes : soit le chauffeur est le même au départ et au retour, soit il est différent. Parfois le chauffeur qui amène ne peut assurer le retour. C'est un transport qui doit s'organiser et qui repose sur des associations. Il y a 60 bénévoles à Fontenay-le-Comte et environ 120 personnes prises en charge. (Fontenay-le-Comte)

Il faudrait peut-être une aide de la région pour développer le transport solidaire (sous forme de subvention ?), mais ça risque de créer de la concurrence déloyale ? (Fontenay-le-Comte)

Le transport solidaire ne doit pas concurrencer le taxi. C'est une exception. Le prix est fixé avant. Il faut, à la base, une association qui fixe le prix. (Châteaubriant)

Le transport solidaire est porté par les associations qu'il faudrait aider à la fois d'une manière logistique et financière. Il y a également un intérêt à relayer les expériences. Il est nécessaire que le département diffuse ces initiatives. (Châteaubriant)

Il faut aider les associations locales à se développer comme « Actions mobilité » sur Pays de Retz (association Inseretz), Titi Floris, le centre de ressources... (Héric)

Il existe aussi d'autres modes de transports solidaires. Mais cela pose toujours la question de l'assurance et de ne pas prendre le travail d'une personne. (Loroux-Bottereau)

2. L'enjeu de l'intermodalité (càd l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un seul trajet)

L'autonomie de déplacement est plus problématique au niveau local qu'au niveau départemental, régional et national. Les fréquences de transports sont plus réduites ainsi que la fluidité (Ex : si l'on arrive en train, il n'y aura pas forcément de bus pour faire le lien.). Si l'on habite en milieu rurale, se déplacer pour un rendez-vous de quelques heures en milieu urbain peut prendre une journée entière. (Guérande)

Il y a de longs trajets de trains (régionaux ou nationaux) qui nécessitent de faire des changements. On n'est pas tous à égalité. En ce qui concerne le bus, on ne peut pas faire Beaumont – Fresnay. On doit faire Beaumont – Le Mans, Le Mans – Fresnay. (Fresnay-sur-Sarthe)

En ce qui concerne le train, les gares les plus proches du Grand-Lucé sont celles de Château du Loir et d'Ecommoy. Le TIS quant à lui ne nous relie qu'au Mans. C'est une mauvaise organisation de la carte des transports. (Grand-Lucé)

Il faut synchroniser les différents moyens de transports, par exemple le train et le car. Il n'y a pas toujours de correspondance. (Fontenay-le-Comte)

Le besoin de la population c'est avant tout d'aller travailler, aller à l'école, à l'université. Il ne faut pas non plus que la synchronisation prenne trop de temps : il faut par exemple que les cars oublient les correspondances SNCF. (Fontenay-le-Comte)

Les horaires ne sont pas adaptés. Par exemple, sur Haute-Goulaine il y a un seul car le matin et le soir. Certaines lignes sont supprimées faute de personnes alors que d'autres lignes sont en sureffectif (scolaires) et ne peuvent pas s'arrêter partout. (Loroux-Bottreau)

3. Autonomie des enfants et des jeunes pour leurs mobilités

Pour un enfant de 6 ans par exemple c'est dangereux de se déplacer seul à cause du manque de passage piéton à la campagne, de vigilance des enfants ou d'attention des automobilistes. Un enfant ne connaît pas le Code de la route (par exemple, regarder avant de traverser). (MFR Saint-Fulgent)

Moi je pense qu'à 6 ans, même si on est accompagné ça reste dangereux. Mais à 10 ans, si l'enfant est seul et que le trajet est court, c'est possible car il a plus d'autonomie. (MFR Saint-Fulgent)

Quand on veut aller en stage, soit c'est nos parents qui nous emmènent – et ils doivent commencer leur travail plus tard vers 10 h le matin – soit cyclomoteur, soit en bus pour certains, en vélo/tandem ou à pied pour d'autres quand on habite à côté. Mais souvent on doit trouver une entreprise vraiment à côté de chez nous. La distance et le transport ça nous limite dans nos recherches. (MFR Saint-Fulgent)

Quand on vient à la MFR, certains mettent 20 minutes pour venir, d'autres plus d'une heure. Il y a pas mal de circulation, et on doit passer dans certaines villes (itinéraires obligatoires), ce n'est pas pratique. (MFR Saint-Fulgent)

Un accompagnement des jeunes (ou les personnes âgées) qui voyagent devrait être plus poussé (exemple : explications pour se repérer dans un car, lire les panneaux...). Ne serait-il pas possible de mettre en place des explications dans les collèges ? (Guérande)

Aujourd'hui, on ne laisse pas nos enfants se débrouiller seuls. Les parents vont les chercher même tard. Le sentiment est que les médias ont influencé, accompagné ces pratiques de surprotection. Fut un temps où les personnes pouvaient faire 5km à pied pour aller à l'école. On peut désormais savoir

où sont nos enfants avec les nouvelles technologies. Contraste avec les enfants qui jouaient dans les terrains d'aventure dans les années 70. Les pratiques au sein de l'école (cuisine, activités manuelles, ...) existent moins qu'avant. (Fresnay-sur-Sarthe)

Ne pas avoir de véhicule ou de moyens de transport autonome est un réel frein pour l'emploi et la formation professionnelle. (Loroux-Botttereau)

Le franchissement de la Loire pose question et demande du temps. C'est aussi un frein à la mobilité. (Loroux-Botttereau)

Les enfants peuvent être autonomes seulement s'ils habitent dans le bourg du Grand-Lucé. Autour cela est dangereux. Les routes ne sont pas sécurisées pour les personnes se déplaçant à vélo. Les automobilistes roulent vite et il n'existe pas de piste cyclable entre le Grand-Lucé et Saint-Vincent. Il n'y a qu'une partie de la rocade où une piste cyclable existe. Il n'y a pas d'investissement sur ces questions. Exceptionnellement, des arrêts de car supplémentaires sont acceptés. Ce n'est pas toujours le cas. La plupart des enfants doivent rejoindre leur arrêt à vélo ou à pied. Les parents équipent les enfants correctement. La circulation a évolué. À une époque, les enfants faisaient jusqu'à 10km à pied mais c'est une bonne chose qu'il y ait une autre organisation. (Grand-Lucé)

Au centre social, les jeunes ne peuvent pas venir sur les activités si nous ne mettons pas à disposition des minibus. (Grand-Lucé)

L'autonomie des enfants : le gilet jaune pour les enfants est une bonne idée. (Châteaubriant)

S'il y a possibilité, en tant que jeune, de trouver un logement près de son école c'est vraiment moins de complication pour se déplacer. Après ça dépend de son budget, si on a le permis, si on est en transport en commun. (Rouillon)

Quitte à choisir, je préférerais trouver un logement près de mon lieu de mon stage ou de mon école et ne pas avoir les problèmes des transports en commun. (MFR Saint-Fulgent)

4. Les nouvelles technologies : une opportunité mais aussi une source d'inégalité

À force de tout reporter sur la technologie, on oublie que certaines personnes ne savent ou ne veulent pas l'utiliser. Il faut donner des supports explicatifs papiers dans les transports. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Aujourd'hui, les services se dématérialisent de plus en plus et les personnes isolées peuvent avoir du mal à se déplacer. C'est un cercle vicieux pour les jeunes aussi car c'est la galère de chercher du travail sans véhicule en campagne. (Fresnay-sur-Sarthe)

L'information existe sur internet mais tout le monde n'a pas internet et surtout nous n'avons pas tous le même usage d'internet. Utiliser internet, cela peut être pour jouer, regarder des vidéos, aller sur les réseaux sociaux ou faire des démarches administratives. Ça fait râler parce qu'on fait croire que la génération « connectée » serait capable de tout faire sur internet. (Fresnay-sur-Sarthe)

Il faudrait donner des formations en informatique pour les personnes plus âgées qui ne maîtrisent pas ces outils. Les jeunes eux ils se tracassent bien moins sur l'autonomie, grâce à l'informatique. Les nouvelles technologies, si elles sont bien maîtrisées, elles sont efficaces pour être autonome. (La Roche-sur-Yon)

5. La question de l'autonomie pour certains usagers

a) L'autonomie des personnes âgées

A un certain âge, il n'est pas simple de se déplacer en voiture. (Fresnay-sur-Sarthe)

Pour les personnes âgées, cela est plus problématique. Avec ou sans autonomie physique. Rien n'est mis en place. Par exemple pour la médecine, avant les professionnel-le-s se déplaçaient. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas sauf quelques exceptions. Dans les grandes villes, il faut appeler SOS médecin mais ici ça n'existe pas. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les personnes âgées en milieu rural, cela devient compliqué pour elles. Une personne par semaine, le centre social s'organise pour transporter les personnes âgées et leur permettre d'accéder au marché. Cela coûte entre 2 et 4 euros par personne. (Grand-Lucé)

Difficile d'emmener les personnes âgées au Mans. Les démarches administratives doivent se faire à Château du Loir pour les personnes du Grand-Lucé. (Grand-Lucé)

Pour les personnes âgées, il n'est pas simple de se déplacer en voiture. On se fait régulièrement klaxonner, on perd la confiance en sa propre conduite. (Grand-Lucé)

Le TIS est régulièrement utilisé par les personnes âgées mais il y a des horaires précis à respecter. Le permis est quant à lui un grand budget pour une famille. L'État devrait prendre en charge une partie ou favoriser des prix individualisés. Beaucoup de familles sont sans permis. Au sein des couples de personnes âgées, c'est souvent l'homme qui conduit et la femme qui se fait transporter. Quand l'homme n'est plus autonome, le couple n'est plus mobile. (Grand-Lucé)

Certaines communes (ex : Le Loroux-Bottereau) ont mis des navettes gratuites pour aller aux centres commerciaux et au centre de santé. (Loroux-Bottereau)

b) L'autonomie des personnes en situation de handicap

Il y a du travail à faire sur ces questions-là. Le conseil départemental a mis en place Mobili'tis qui permet d'appeler le service pour les personnes à mobilité réduite. Cela concerne les handicaps lourds et à la demande des personnes. Des plaquettes sont fournies dans les mairies ou les centres sociaux. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les TIS sont adaptés aux personnes en situation de handicap. Il y a un macaron présent dans les bus qui permet d'en informer les personnes. Tous les TIS Fresnay Le Mans sont désormais équipés. Cela ne pose toujours pas la question de comment les personnes en situation de handicap se déplacent jusqu'au bus. Ni la question pour les personnes âgées. Dans les TIS, les personnes en situation de handicap sont prioritaires. (Fresnay-sur-Sarthe)

Le TIS n'est pas toujours adapté aux personnes à mobilité réduite. Le service mobili'TIS est bien globalement. (Grand-Lucé)

En ce qui concerne la mobilité de publics spécifiques : âgées, handicapés : il n'y a rien. Nous devons à chaque fois emmener notre fils aux entretiens d'embauche. (Fontenay-le-Comte)

Les transports solidaires ? Ils ne sont pas adaptés pour accueillir des personnes handicapés. Et les chauffeurs n'ont pas la compétence pour s'en charger. (Fontenay-le-Comte)

Les personnes malades ou les personnes âgées sont peu prises en charge. Il n'y a pas de prise en charge par le département ou par la Sécurité Sociale. Les familles doivent se débrouiller. (Fontenay-le-Comte)

Le « Castelbus » est inadapté aux personnes handicapées. (Châteaubriant)

La principale réponse pour l'autonomie des personnes en difficulté pour se déplacer ce sont des aménagements spécifiques dans l'espace public, même s'il y en a déjà pas mal. (Rouillon)

En campagne c'est compliqué, en ville on peut installer des rampes et avoir des trottoirs plus ou moins adaptés. (Rouillon)

6. Le sentiment d'un manque d'information pour des usagers

On a l'impression de ne pas toujours être bien informé sur la mobilité. Il y a des formulaires de la Setram qui existent mais il faut aller les chercher. Pour les habitués, l'information est simple, pour les autres personnes, ce n'est pas forcément le cas. (Fresnay-sur-Sarthe)

Y'a un problème de manque d'information sur les différents types de transport. Il faut davantage communiquer sur les différentes offres et orienter les usagers vers le mode de transport le plus adapté au déplacement qu'ils font. (La Roche-sur-Yon)

La communication a été faite sur toutes les communes. Or, paradoxalement on ne sait pas toujours où s'adresser. Il y a un problème de communication et d'information : à quel endroit, je peux avoir l'information ? Il serait nécessaire d'avoir un site web qui centralise l'ensemble des informations. Il faut que localement tous les moyens de transports soient indiqués. Les personnes âgées n'ont pas le réflexe de l'internet. Le bulletin municipal a encore de la pertinence. Pourquoi également ne pas envisager l'affichage de l'information sur tous les moyens de transport là où il y a déjà du transport collectif (gare, stations, arrêts de cars). Une personne au téléphone pourrait répondre aux questions. Nous manquons de visibilité de l'existant. (Fontenay-le-Comte)

7. Accompagnement physique et/ou social dans la mobilité

Il y a des centres sociaux qui mettent en place des services de prêts de mobylettes. Malheureusement à Fresnay, cela n'a pas été mis en place. Cela peut s'expliquer soit par le financement du centre social

qui n'a pas eu la subvention soit parce qu'il n'y a pas le public nécessaire. C'est un retour au centre social de Fresnay de dire régulièrement qu'il n'y a plus de sous. (Fresnay-sur-Sarthe)

Le Centre Social organise le ramassage des personnes pour les séances de cinéma. Cela fonctionne moins. A Château du Loir, un bus municipal est mis en place pour se déplacer au sein de la ville. Le réseau AP propose des transports à environ 50 centimes du kilomètre. Il semble (sans certitude que ce soit la MSA qui mette se réseau en place). (Grand-Lucé)

Pendant un moment, le centre social organisait de la location de deux-roues avec une association qui s'appelait Carbur'emploi. Cela servait pour l'insertion professionnelle des jeunes. (Grand-Lucé)

Il y a un besoin de proximité pour les personnes mais aussi un besoin de visages référents. Depuis 5 ou 6 ans, au centre social, il y a un besoin important (accessibilité internet, accompagnement administratif...). (Grand-Lucé)

Si le centre social emmenait les personnes au Mans, cela nécessiterait un accompagnement individuel, ce ne serait pas juste un temps de transport. Ce serait aussi une démarche d'accompagnement à avoir pour toute la sortie, les personnes n'ont pas cette habitude de déplacement. (Grand-Lucé)

Ce n'est pas seulement la question des transports mais c'est aussi l'accompagnement : il y a des personnes qui n'osent pas, qui ne savent pas comment faire. Il y a des gens qui aimeraient bien aller autre part... Comment faire pour les aider sans être intrusif. Dans le cadre des allocataires RSA, il y a des formations... Le frein est psychologique. (Châteaubriant)

III. Une mobilité adaptée aux besoins de déplacement ?

Les participants ont également fait ressortir des freins dans leur mobilité du quotidien. Assez rapidement dans les ateliers, la question de la mobilité perçue et vécue dans l'espace rural est ressortie comme un élément majeur de la discussion : à la fois comme un espace qui possède des avantages par rapport à la ville, mais aussi un espace qui cristallise également des difficultés entre dépendance à la voiture, le manque de transport en commun... La mobilité apparaît pour bon nombre de participant freinée par des horaires mal calibrées voire inexistantes en week-end. Le covoiturage est une pratique répandue entre ceux qui l'utilisent pour des déplacements de courte distance avec des personnes qu'ils connaissent ou ceux qui l'utilisent pour des déplacements à l'échelle régionale ou nationale. Enfin, la mobilité pour les pratiques de loisirs et festives dans la ruralité semble compliquée chez les jeunes qui n'ont pas de voiture.

1. Se déplacer dans la ruralité

a) La ruralité est davantage touchée par des difficultés de mobilité

En milieu rural il est plus difficile d'accéder aux transports en commun. Un long trajet à pied au bord de la route peut être indispensable pour se rendre à un arrêt de bus ou une gare. (Guérande)

Quand on n'a pas de scooter, c'est compliqué de bouger. (MFR Saint-Fulgent)

Pour améliorer la mobilité, il faudrait faire plus de 2x2 voies, ne pas descendre les routes à 80 km/h, et avoir des autoroutes sans limitation de vitesse comme en Allemagne. (MFR Saint-Fulgent)

Dans le monde rural, nous avons moins de transports en commun qu'en milieu urbain ou péri-urbain. Par exemple au Mans, les personnes vont avoir accès au Tramway, au vélo, au bus ou au train. En campagne, notamment au Grand-Lucé, il n'existe que le TIS comme transport en commun. Cela est compliqué en termes d'heures car les horaires ne sont pas pratiques. Ne serait-ce que pour aller au Mans, il faut une heure de TIS puis prendre le bus pour se rendre à notre point d'arrivée. Cela n'est pas simple en terme d'horaires pour le prendre mais aussi pour s'organiser autour (garderie des enfants par exemple, etc.). Sans permis, c'est impossible de se déplacer à partir du Grand-Lucé. (Grand-Lucé)

On a l'impression que la question de la mobilité en milieu rural, c'est le serpent qui se mord la queue. Pour trouver un emploi, il faut se déplacer mais pour se déplacer, il faut un emploi pour financer ses transports, c'est un cercle sans fin. (Grand-Lucé)

On constate qu'il y a une volonté de regrouper les habitants par pôles urbains au détriment des zones rurales. En même temps, il faut aussi regrouper les équipements. (Saint-Fulgent)

La mobilité ça peut être de savoir adapter son lieu de vie et sa situation par rapport aux services dont on a besoin (par exemple : se rapprocher d'un centre-bourg pour des personnes handicapées). (Saint-Fulgent)

Les grandes villes ont un transport subventionné pour faire des tramways, des bus ; le milieu rural non. Le gasoil va augmenter dans les prochaines années, le milieu rural sera pénalisé encore. (Fontenay-le-Comte)

Dans le rural, lorsqu'il y a des rendez-vous médicaux, c'est généralement des amis ou de la famille qui se proposent d'emmener les personnes âgées jusqu'à l'hôpital. (Châteaubriant)

b) La ruralité a cependant des avantages sur la ville

Il existe des inégalités territoriales entre la ville et la campagne. Par contre la campagne a bien des avantages, on y est plus tranquille, les solidarités sont plus fréquentes, etc. (Grand-Lucé)

En ville, il y a un coût élevé du stationnement (au cœur de Nantes par exemple) et une réelle difficulté pour trouver une place de stationnement : le coût en termes de temps est mal vécu et il est difficile de prévoir le temps de trajet total. (La Roche-sur-Yon)

Les transports en commun en ville sont bondés chaque jour : ça fatigue les gens ! (Saint-Fulgent)

Je suis mitigée : en ville, il y a beaucoup de circulation, beaucoup de feux même s'il y a plus de choix de moyens de transport. A la campagne, il y a moins de circulation donc c'est plus facile de se déplacer en voiture mais il y a moins de transports en commun. Et les trottoirs sont moins larges. (MFR Saint-Fulgent)

c) Dépendance à l'automobile dans la ruralité

Dans les petits villages, il est impossible de faire sans la voiture. Même quand les personnes prennent les transports en commun, il faut sa voiture pour s'y déplacer. (Fresnay-sur-Sarthe)

Il est difficile de dire si on a plus de chance en milieu rural car il faut obligatoirement prendre sa voiture. Les familles ont des problématiques compliquées car le transport concerne plusieurs personnes. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les pistes cyclables sont inexistantes en milieu rural, ce qui accroît la dépendance à la voiture. Le monde rural est pensé par la voiture. (Héric)

Notre autonomie est réduite quand nous n'avons pas le permis car nous devons solliciter régulièrement. Pour faire nos courses, pour des questions médicales, pour les loisirs... Nous devons donc sélectionner et ce sont nos loisirs ou ceux des enfants qui en pâtissent. (Grand-Lucé)

En ce qui concerne les transports intercommunaux. Il est impossible de participer à une activité si la personne n'est pas titulaire du permis du conduire. Les seules activités possibles sont celles du centre social ponctuelles ou les transports sont organisés. (Grand-Lucé)

Ici c'est assez simple pour aller travailler en voiture. Mais pour aller étudier l'inconvénient c'est le temps de route et les bouchons. (Rouillon)

Dans les heures de pointe ce n'est pas fluide, des fois les horaires ne collent pas. Les retards engendrent des bouchons. (Rouillon)

d) Des personnes en difficulté – sociale ou financière – subissent la ruralité

Une des questions que pose le rural aujourd'hui, c'est que le coût du logement y est faible. Les personnes viennent s'y installer pour cette raison mais n'ont pas moyen de se transporter. Elles se retrouvent comme enfermées à la campagne. (Grand-Lucé)

Il faudrait accompagner les personnes en difficulté par des aides au transport (par exemple : un microcrédit). (Saint-Fulgent)

Pour les familles monoparentales : comment aller à son travail ? Les transports sont inadaptés. Comment mettre en garde leurs enfants avant et après ? (Châteaubriant)

Dans le rural, c'est difficile pour les jeunes sans permis ou encore les personnes âgées qui très vite isolées socialement. De même, comment accéder à la culture sans transport ? (Châteaubriant)

On a vraiment une discrimination des personnes dans la mobilité, surtout dans le rural. Le prix du permis, de la voiture est un vrai obstacle à l'indépendance. (Héric)

Pourquoi ne pas proposer la possibilité pour certaines populations d'utiliser les transports scolaires pour les adultes, sur demande ? (Héric)

2. Le transport et les horaires pas adaptées

a) Des horaires peu adaptés ou inexistants en semaine et le week-end.

Les horaires sont relativement pratiques. Il n'y a plus de TIS à 20h. À 17H30, le TIS est bondé et il n'y a plus de place dedans. (Fresnay-sur-Sarthe)

Se déplacer de nuit et le dimanche c'est plus compliqué (horaires, lignes...) et surtout moins sécurisant. Il y a peu de solutions collectives le soir ou le dimanche. (Héric)

Au Grand Lucé, il n'y a aucun transport en commun le dimanche. Le TIS ne circule pas. (Grand-Lucé)

Fresnay n'est pas trop mal desservi comparativement à Marolles en TIS. (6h25, 7h et 9h10 le matin). Le samedi, si on souhaite aller au Mans pour les loisirs par exemple, les horaires ne correspondent pas. Il y en a trop peu et ils sont soit trop tôt soit trop tard. Le dimanche, rien n'existe sur le territoire en termes de transports en commun. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les déplacements la nuit et le dimanche sont plus compliqués, plus réduits et moins sécurisants. (Guérande)

Les horaires des transports collectifs collent souvent aux horaires des TGV... Ils devraient desservir des zones de travail identifiées. Les aires d'arrêt devraient être éclairées et aménagées. Pour aller au travail, je dois attendre, puis prendre le bus (1h). (Fontenay-le-Comte)

Déjà qu'il n'y a rien en semaine, alors le dimanche... (Fontenay-le-Comte)

Le « Castelbus » n'est pas adapté : pour quinze minutes passées en ville, il y a une heure de transport. Il n'y a pas de « Castelbus » le dimanche. (Châteaubriant)

Il y a moins d'horaires de passage des transports en commun dans les campagnes. Elles sont délaissées car elles ne sont pas assez rentables pour ceux qui les gèrent. (Rouillon)

b) Horaires atypiques et transports collectifs

Il y a un seul bus qui fait le chemin inverse et qui pourrait correspondre aux personnes qui travaillent de nuit (ayant des horaires atypiques). Idem, pour les personnes qui souhaitent habiter en ville et qui travaillent en campagne, cela concerne moins de gens mais dans ces cas-là, personne n'utilise les transports en commun. (Fresnay-sur-Sarthe)

L'accès au travail : les transports collectifs ne correspondent pas aux heures du travail décalé (par exemple : les 3x8, horaires de nuit). Je commence à 8h et je termine à 16h mon travail Je dois attendre 1h pour avoir un car. (Fontenay-le-Comte)

Quand on a des horaires atypiques - travail ou loisirs - c'est compliqué en termes de transport. Il faut obligatoirement un transport personnel. (Héric)

3. Les pratiques culturelles, de loisirs et festives : c'est compliqué de se déplacer

On pourrait proposer des navettes pour les grosses entreprises, ou lors des festivals... (Héric)

Il faut une organisation plus poussée des transports lors d'événements. (Ex : Si trop d'affluence sur le dernier transport lors d'un festival, il n'y a des fois plus de places, comment faire alors?). (Saint-Michel-Chef-Chef)

Pour se divertir, on n'a que la voiture pour bouger. Ou à la limite le scooter et le vélo quand c'est pas loin. (MFR Saint-Fulgent)

Quand on fait des festivals avec mes potes, ce qu'on fait c'est qu'on prépare une cagnotte ensemble pour se faire le trajet de train ensemble jusqu'au festival. En plus, comme ça on peut boire sans

devoir conduire en voiture ensuite. Quand on rentre, nos parents nous récupèrent à la gare. (MFR Saint-Fulgent)

Si les associations ne le mettent pas en place, il n'y a pas de transport en commun organisé. Cela existe au Mans pour la Setram qui le met en place sur quelques événements. À l'université, sur des très gros festivals, à Antares ou encore pour les 24h, ça existe. C'est limité au Mans mais le service est bien organisé. Les transports en commun posent aussi la question des parkings. Les places sont limitées. (Fresnay-sur-Sarthe)

Lorsqu'il y a des événements annuels, aucun transport n'est organisé. Cela n'est pas pratique et en plus, c'est dangereux (alcool au volant, etc.). Pour les jeunes, c'est différent, ils s'hébergent entre eux. (Grand-Lucé)

Pour les soirées ou les festivals, il faut absolument prévoir un SAM et développer des navettes et des taxis, surtout dans des espaces ruraux où il n'y a pas de transports en commun le soir. (La Roche-sur-Yon)

C'est à l'organisateur de la manifestation (par exemple le Hellfest) d'organiser les transports pour l'accueil et le retour des festivaliers. (Saint-Fulgent)

L'accès à la culture et aux loisirs, comme le cinéma, c'est systématiquement la voiture individuelle. Il n'y a pas de transport collectif lorsqu'on habite en campagne, en dehors de Fontenay. C'est pareil pour la piscine... Blablacar, c'est pour les grandes distances et pour les grandes villes, pas pour la campagne. C'est une problématique qui n'a pas été encore pensée tout comme le transport de proximité pour l'accès à la culture dans le périurbain. (Fontenay-le-Comte)

Il y a la possibilité de prendre le bus ou le tramway pour les loisirs et les sorties sauf pour ceux qui viennent de la campagne. (Rouillon)

Lorsqu'il y a des festivals, si on peut on rentre en transport en commun, sinon le mieux est de dormir sur place si possible. (Rouillon)

Si on veut sortir le week-end, on essaie de choisir le moyen de transport le plus adapté en fonction de notre état (transport en commun ou voiture) et sinon on choisit un SAM. (Rouillon)

4. Le covoiturage est à la fois perçu comme une pratique de proximité et un moyen de transport pour des grandes distances.

A Marolles, pour le centre de loisirs, la communauté de communes met en place un minibus pour récupérer les enfants dans les villages autour. Cela avait été discuté à Fresnay aussi mais dans la salle, pas la connaissance pour savoir si cela a été mis en place. (Fresnay-sur-Sarthe)

Par contre, il y a de nombreuses propositions hors-sites qui sont mises en place (entre collègues, entre parents), il faut les différencier. Certaines personnes ont vécu ces formes de covoiturage. (Grand-Lucé)

Lors des invitations en famille ou entre ami-e-s, le co-voiturage n'est pas toujours simple car lorsqu'on est une famille, nous ne pouvons voyager ensemble par manque de place. (Grand-Lucé)

Le fait de demander un co-voiturage lorsqu'on n'est pas nous même en capacité de transporter les autres nous fait culpabiliser parfois. On a peur de gêner l'autre. (Grand-Lucé)

Les personnes retraitées s'organisent entre elles pour se transporter. Le co-voiturage existe dans les clubs de sport. Cela permet aux personnes de n'avoir à prendre leur voiture que deux fois dans le trimestre environ. (Grand-Lucé)

Les parents font des efforts pour transporter les enfants. Cela favorise l'interconnaissance. Nous sommes obligés de parler de garde d'enfant avant de parler de mobilité. (Grand-Lucé)

Le covoiturage de proximité c'est aussi un vecteur de lien social et de convivialité. (La-Roche-sur-Yon)

Ce n'est pas simple le co-voiturage en milieu rural ou pour les trajets quotidiens. C'est adapté aux trajets longs avec des aires à proximité des entrées des autoroutes. (Fresnay-sur-Sarthe)

Oui... le covoiturage sur de longues distances, ça pollue moins et cela coûte moins cher. (Rouillon)

C'est bien, surtout quand on est avec des personnes qu'on connaît, pour la convivialité. (Rouillon)

Le covoiturage c'est pratique, mais j'en fais pas souvent. Par exemple, quand je pars en vacances loin. (MFR Saint-Fulgent)

5. La mobilité scolaire

Les enfants rejoignent le car scolaire soit en voiture, soit à pied. Certaines personnes trouvent plus pratique de déposer les enfants dans les établissements scolaires directement plutôt que de les déposer au bus. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les enfants partent très tôt à l'école. Les horaires des transports ne sont pas adaptés. (Châteaubriant)

Les enfants en milieu urbain peuvent bénéficier des transports en commun. (Châteaubriant)

6. Une évolution dans le rapport à la mobilité

En campagne, beaucoup d'habitants viennent de la ville. Ils sont venus avec leurs voitures et continuent à l'utiliser avec une simplicité accrue. Cela fait qu'ils l'utilisent pour tout. À une autre époque « quand on était gamins », la voiture n'était pas utilisée de la même manière. Le rapport à la mobilité a évolué. La mobilité pour le plaisir n'existe plus (balade le dimanche). Les jeunes d'aujourd'hui ne se déplacent plus pour le plaisir, les balades ne sont plus un réflexe. C'est une partie du lien qui disparaît avec la perte de cette mobilité-plaisir. Il ne faut pas grand-chose pour s'y remettre. Il faut convaincre et quand les personnes le vivent, elles prennent plaisir. Il faut arrêter de subir la société, il faut aller de l'avant et proposer de revivre ces mobilités-plaisir. À notre époque, la météo ne faisait pas peur pour se promener à pied. (Fresnay-sur-Sarthe)

Les politiques et leurs discours : on a souvent entendu parler de « mobilité douce », « de la mobilité pour se promener autour des étangs... ». Cette mobilité n'est pas pertinente. C'est une question de priorité. (Châteaubriant)

Avant, le covoiturage se faisait naturellement entre amis et dans les familles, maintenant ce n'est plus le cas, il y a moins de solidarité dans le transport. Oui... on sent vraiment qu'il y a une baisse de solidarité dans le voisinage aussi. (Héric)

IV. Organisation territoriale et tarification

Les participants ont également pu apporter de nombreux constats sur l'organisation territoriale des transports dans leur espace de vie et d'avis concernant la tarification des transports collectifs. Il en ressort d'un point de vue géographique que la mobilité locale est plus difficile que la mobilité régionale ou extrarégionale parce que les équipements routiers et les réseaux de transports en commun sont moins denses et moins travaillés à l'intérieur des bassins de vie. Il est également constaté une tendance à la centralisation des réseaux et des investissements sur les principaux pôles urbains de la région. De plus, les participants ont pu réfléchir à la place des acteurs des transports dans l'organisation territoriale dans un contexte de transfert des compétences transport interurbain et scolaire (?) du département vers la région. Enfin, la question de la tarification des transports collectifs a suscité des avis partagés entre ceux qui trouvent les tarifs, abonnements à un prix acceptable et ceux pour qui cela pose problème.

1. Plus de difficulté de se déplacer à l'échelle locale que régionale

Le problème n'est pas tant l'articulation des réseaux de transport, c'est le local. C'est le transport depuis le Grand-Lucé qui pose problème. La possibilité de se déplacer à l'échelle locale est plus contrainte à des questions financières qu'à des questions d'autonomie des personnes. Pourtant ces mobilités permettent une découverte culturelle plus importante. Sur la région, il y a une offre importante (Ouibus, OuiGo, Flixbus). Il faut toujours payer des prix supplémentaires pour les bagages. (Grand-Lucé)

Pour moi, c'est différent de me déplacer à Nantes ou à Paris. A Paris c'est plus simple, les transports collectifs sont plus nombreux et mieux organisés et le réseau autoroutier est plus dense. Pour se rendre à Nantes, il faut que je choisisse à l'avance le jour et l'heure pour y aller parce que c'est trop compliqué pour s'y rendre. (La Roche-sur-Yon)

Le problème de Fontenay-le-Comte, ce sont les liaisons. Ainsi, pour aller à la Roche-sur-Yon, il faut 1h30 de transport pour un coût de 23 € l'aller. Les horaires des cars ne correspondent pas aux heures de travail. (Fontenay-le-Comte)

Sur les déplacements locaux, départementaux, national : c'est souvent le déplacement de proximité qui est le plus complexe. Il est difficile d'atteindre une ville qui a une gare, ou un transport qui nous

permet d'aller vers un aéroport. Cela a pour conséquence d'isoler les gens. Un isolement dû aux coûts également. (Châteaubriant)

Le tarif est trop cher et les horaires sont moins souples avec le tram-train. Il n'y a pas beaucoup de navette pour rejoindre le tram-train. (Châteaubriant)

Le cas particulier des mobilités vers le littoral atlantique

La saisonnalité offre plus ou moins de possibilités. Les communes en bord de côtes ont beaucoup de possibilités en été, cependant il n'y a plus rien en hiver. (Guérande)

Il manque des transports entre les terres et la côte. Il faudrait avoir plus de liaisons de transports en commun (« car Macron ») de La Roche vers la côte vendéenne. (La Roche-sur-Yon).

Les communes du littoral peuvent être très étendues, l'isolement peut en découler. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Il y a des cars qui partent pour les plages l'été, c'est géré par les conseils départementaux. (Fontenay-le-Comte)

2. Des réseaux de transports départementaux centralisés sur les pôles urbains au détriment des villages et bourgs ?

Il y a des lignes de bus moins chères qui se sont développées (Ouibus), qui offrent un service pratique et plutôt développé sur l'ensemble du territoire. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Le train permet de se déplacer facilement sur de longues distances. Ils envisageaient à un moment de supprimer la gare de la Hutte ou celle de Sillé mais finalement, elles sont maintenues, cela signifie que ça fonctionne. (Fresnay-sur-Sarthe)

On a de la chance par rapport à certaines régions, on a le TIS, il fonctionne bien, il est complet et en plus ce n'est pas cher. Problème, il ne part que de Fresnay dans la communauté de communes. Il y a de nombreux TIS dans le département. L'offre de transport pose problème à l'extérieur des bourgs. (Fresnay-sur-Sarthe)

C'est un nœud ou le Mans est le centre du nœud en Sarthe. Il y a un nombre de TIS impressionnant (de A à K ou L : entre 15 et 17 lignes) et ils passent tous par Le Mans. Pourtant de Fresnay, les transports réguliers se font jusqu'au Mans ou jusqu'à Alençon. Parfois Sillé ou Mamers aussi mais il faut de fait le faire par ses propres moyens. Le point central pour les loisirs est Alençon pour certaines personnes, Le Mans pour d'autres, ça a l'air d'être différent en fonction d'attaches que l'on s'est construit dans le temps. (Fresnay-sur-Sarthe).

On peut se déplacer de la ville au rural et inversement mais on ne peut pas faire de déplacements en transport en commun du rural au rural. Les transports en commun sont organisés en nœuds centraux. Le Mans est le nœud de la Sarthe, pour rejoindre un autre territoire en partant du Grand Lucé, il faut forcément passer par Le Mans. (Grand-Lucé)

Il y a des liaisons Fontenay – Niort parce qu'il y a le TGV. Il n'y a pas de maillage entre les communes, notamment entre la Chataigneraie et Fontenay. Au-delà de cet exemple, on voit qu'il n'y a pas de cohérence entre le réseau existant et les besoins réels. Il serait intéressant de se rapprocher des flux de transport générés par les transports solidaires qui s'inscrivent dans le bassin de vie des habitants. (Fontenay-le-Comte)

Tout le nord et l'est de Châteaubriant est très mal desservi par les transports. (Châteaubriant)

Oui on peut aller de la ville vers la campagne et réciproquement avec le TIS, la ligne 12^E qui fait Le Mans – Bonnétable – Mamers. (Rouillon)

En milieu rural, c'est difficile d'accéder à un relais de transport en commun. Il y a moins de diversité de transport et une fréquence de transport plus réduite. (Héric)

3. Des positions contrastées sur la tarification

a) La tarification est acceptable

Non, le TIS, ce n'est pas cher, la carte scolaire n'est pas chère non plus. (Fresnay-sur-Sarthe)

2,20 € pour le TIS c'est bien. Dans les années 80 ou 90, on payait 4 francs pour aller au Mans. Désormais, c'est pour tout le monde pareil. C'est mieux mais 2 € c'est quand même 13 francs. (Fresnay-sur-Sarthe)

On est d'accord avec les tarifs globalement mais si c'est un peu cher. Faut que ça soit rentable pour tous les acteurs des transports car ensuite ils vont pouvoir aider les personnes en difficulté avec des abonnements appropriés et des tarifs réduits qui en dépendent. (Rouillon)

La tarification est correcte en fonction des moyens de transport (avion, train). (MFR Saint-Fulgent)

b) La tarification pose problème

Pourquoi vendre à un prix plus cher les billets achetés directement dans le bus plutôt qu'ailleurs ? (Guérande)

Il y a des abus de la part des transporteurs : le prix du ticket est souvent plus cher dans le bus que dans une borne automatique. (Héric)

Il faudrait mettre en place un tarif familial dans les transports départementaux. (Grand-Lucé)

Dans le cas des trains, c'est un service public donc on ne devrait pas être conditionnés en fonction de l'offre et de la demande. L'état doit prendre en charge les gens bénéficiaires de tarifs réduits. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Réductions inégales en fonctions des âges, pourquoi faire des réductions en fonctions des horaires ? On nous fait confondre « réduction » et « offres commerciales ». (Saint-Michel-Chef-Chef)

Pour moi le prix idéal ça serait 20 euros par semaine. J'ai l'impression que les abonnements ne sont pas adaptés pour moi. Et d'ailleurs on n'en parle pas assez dans ma commune. (MFR Saint-Fulgent)

Le train, c'est cher contrairement au TIS. C'est un budget énorme. Aujourd'hui je prends le co-voiturage plutôt que le train. Ça coûte moins cher et c'est plus convivial. (Fresnay-sur-Sarthe)

Si tu habites au Mans, tu payes moins cher que si tu habites en dehors du Mans. Les tarifs manceaux sont préférentiels. Fut un temps, ça me revenait à 33 ou 35 euros par mois. C'est cher dans un budget mensuel. (Fresnay-sur-Sarthe)

Le TIS est désormais à 2,20€ mais les horaires ne correspondent pas aux besoins familiaux. De plus, si l'on est plusieurs à prendre le TIS, cela fait vite cher pour une famille (4,40€ par personne AR). Le tarif est à 160€ l'année scolaire mais il n'est pas possible de prendre le TIS avec son abonnement pendant les vacances scolaires. (Grand-Lucé)

La carte mensuelle pour les scolaires est de 17€ pour le TIS. Ensuite, il faut aussi la carte Bus et Tram. Avant, la Setram était à 1,10€ le ticket, aujourd'hui, c'est 1,50€. (Fresnay-sur-Sarthe)

c) Gratuité ou non des transports collectifs ?

Navettes gratuites, cependant il y a toujours quelqu'un qui paye. Il faut faire le partage des dépenses. (Saint-Michel-Chef-Chef)

Malgré le prix élevé du TIS, il ne faut pas la gratuité, il faut que les personnes aient conscience qu'elles utilisent un service. Il faut donc qu'elles payent pour ce service. (Grand-Lucé)

Des transports collectifs gratuits permettraient de limiter l'usage des voitures. (Fontenay-le-Comte)

4. Desserte des transports scolaires

Pour les collèges et lycées, les enfants sont desservis. Cela concerne le lycée de Sillé. On est assez bien desservi-e-s. (Fresnay-sur-Sarthe).

Les cars scolaires ne font pas de détour. S'il y a une demande, cela peut se faire. Ce n'est pas cher Le Mans – Fresnay – Alençon. (Fresnay-sur-Sarthe).

Canton de Marolles où le TIS dessert mal. Les enfants rentrent chez eux le soir à 19h30 avec départ à 7h30. Le mercredi, les horaires des TIS ne permettent pas à certains élèves de rentrer avant 18h30. Les lycées devraient s'adapter aux horaires des TIS. Il y a des concertations transport au niveau du département auxquelles sont conviés les lycées.

5. L'offre de transport à la demande

« Lila à la demande » est une offre à découvrir et à développer. Les bus scolaires peuvent être commandés pour les adultes sur demande. (Guérande)

Le taxi à la demande est un vrai + ! (Châteaubriant)

Le « Lila à la demande » c'est contraignant et ça manque de souplesse parce que toutes destinations ne sont pas possibles selon le secteur. Il faut aussi obligatoirement réserver à l'avance, et savoir anticiper un trajet. (Héric)

6. Les acteurs identifiés à la gestion des transports locaux et régionaux

C'est normal que ce soit le département qui prenne en charge. C'est l'échelle de nos déplacements. Les financements doivent se faire à l'échelle du déplacement. Cela permet de garder la main mise sur les décisions. (Fresnay-sur-Sarthe)

On s'est adapté au sein de la communauté de communes parce qu'on n'a jamais eu l'habitude d'avoir des transports en commun. Cela s'explique aussi car les personnes n'ont jamais été consultées sur l'organisation des transports en commun. En dehors des concertations avec les lycées, rien n'existe. En tant qu'usager lambda, personne ne nous demande notre avis. (Fresnay-sur-Sarthe)

Le centre social a une politique qui vise à développer l'autonomie des personnes. Ils s'efforcent de prendre le TIS ou le train pour favoriser la capacité des personnes à le faire de manière autonome. Les parents sont rassurés de laisser les jeunes sortir seuls si cela a déjà été fait avec le Service Jeunesse. (Grand-Lucé)

Pour certaines personnes qui travaillent dans les usines du coin, si elles avaient un moyen de rejoindre l'usine à la gare à quelques kilomètres elles seraient prêtes à ne plus venir en voiture et prendre le train de Nantes. Mais pour ça, il faudrait un ramassage des salariés par un car à la charge de l'entreprise. (Saint-Fulgent)

7. La réforme des collectivités : réorganisation territoriale et des compétences

La réorganisation des collectivités territoriales fait, au final, que si on a des démarches à faire, les transports sont de plus en plus longs (échelles plus grandes). Les maisons des services ne sont pas une solution. Par exemple à Marolles, c'est la personne au guichet de la Poste qui fait office de maison des services. Ce n'est pas discret et la personne ne peut pas être disponible. (Fresnay-sur-Sarthe)

La fusion des collectivités territoriales et l'agrandissement de notre communauté de communes n'a pas été travaillé au niveau des transports. Rien n'a été mis en place alors que nous faisons nos démarches administratives au niveau de la communauté de communes (impôts, Pôle Emploi...). (Grand-Lucé)

Problématique de l'élargissement de la communauté de communes avec des choses que l'on ne peut plus faire localement (impôts, Pôle Emploi, documents dématérialisés à aller chercher désormais à Château du Loir). Tout est à travailler sur cette question. Le centre social du Grand Lucé est une maison de service Public mais les personnes qui y travaillent n'ont pas le temps de tout traiter. (Grand-Lucé)

Dans le cadre du schéma de cohérence territoriale (SCoT), il faut encourager la solidarité entre les communes avec un système d'auto-stop organisé (dans le cadre de la communauté de communes). Il s'agirait de référencer les personnes utilisant leurs véhicules pour se déplacer entre deux communes et leur demander, sans les contraindre, s'ils acceptent de covoiturer. (Châteaubriant)

Avec le transfert de la compétence « transport » du département vers la région, il y a une perte de proximité et de contact avec les réalités locales. (Châteaubriant)

Le regroupement des communes ne change rien. Les transports ne sont pas meilleurs pour autant. (Rouillon)

V. Autre

1. Un enjeu écologique

Il y a tension perpétuelle entre la nécessité écologique qui imposerait de limiter l'usage de la voiture et le besoin concret d'avoir une voiture pour ses déplacements quotidiens. C'est un dilemme. (Châteaubriant)

Il faut développer les incitations à rouler propre, à utiliser les vélos électriques et les transports en commun. Pour cela, avoir une prise en charge à 50 % du coût par l'employeur. La pratique du vélo, notamment auprès des jeunes, est importante et il faut en expliquer les intérêts. (La Roche-sur-Yon)

C'est important de traiter dès la maternelle et en primaire du bienfait des voitures électriques ou hybrides : c'est un impératif pour un développement durable pour les prochaines générations. (La Roche-sur-Yon)

2. Regards croisés avec les jeunes

Lorsque l'on questionne les jeunes sur leur connaissance des autorités organisatrices pour chaque mode de transport, ils estiment en majorité : que l'autorité principale en charge des cars est le conseil départemental. Pour le train, le conseil régional. Pour le tramway, la ville concernée ou le conseil départemental. Pour l'entretien des routes, le conseil départemental ou la préfecture de département.

Au-delà des questions de représentation, entre ce que l'on paye tout de suite : le carburant (sans compter l'achat de la voiture) ; le ticket de train (où l'on paye une partie des voies), le car (où l'on ne paye pas l'entretien et la construction des routes) le sondage effectué et les deux ateliers confortent plusieurs grandes tendances :

- Le train (SNCF) semble perçu comme le moyen de déplacement le plus onéreux de manière très forte par les jeunes ;
- Le transport deux-roues (vélo, scooter...) ne semble pas le plus privilégié (entre 10 % et 20 % des jeunes, tant dans le questionnaire que lors des échanges en direct avec les jeunes, alors que le co-voiturage dépasse les 50 % ;

- La problématique de transport est forte dans le périurbain et rural avec davantage de dépendance au transport pour se mouvoir ;
- Cela constitue un frein pour la pratique de loisirs, l'accès à l'emploi et la formation professionnelle. Dans ce cas, la solidarité familiale apparaît comme essentielle.

VI. Perspectives et « propositions »

Dans cette étude, nous ne pouvons explicitement apporter des propositions concrètes dans la mesure où l'atelier, le temps et la méthode ne le permettait pas. Ce n'était d'ailleurs pas l'objectif. Pour arriver à la proposition, il est en effet nécessaire de construire un diagnostic de territoire (ce qui pose la question de la pertinence de la proposition, de son coût, de son impact, etc.). De plus, les pistes qui ressortent ne sont pas opérationnelles.

Néanmoins, des orientations ressortent de cette étude (avec un consensus important entre les différents espaces de consultation). Celles-ci pourront être traitées dans le réseau de l'URAF ou au-delà :

1. En matière de sécurité pour favoriser l'autonomie des usagers de la route

Piste 1 – Poursuivre le développement des pistes cyclables et de voies dédiées aux deux-roues ;

Piste 2 – Répondre à la demande de davantage de visibilité sur les axes routiers : éclairages (avec détection ?), généralisation du gilet jaunes, rendre les passages piétons plus visibles ;

Piste 3 – Renforcer et développer les dispositifs d'éducation et prévention des comportements à adopter sur la route, des bons gestes... ;

2. En matière d'autonomie et de capacité à se déplacer

Piste 4 – Développer les méthodes de concertation avec les acteurs locaux concernés pour faire émerger des propositions adaptées aux enjeux et situations locales ;

Piste 5 – Sécuriser le fonctionnement des transports solidaires (en particulier sur ses modalités juridiques) ;

Piste 6 – Rester vigilant à la place de l'internet dans la circulation de l'information sur les types de transport pour pallier au risque de « fracture numérique » avec certaines populations vulnérables ;

Piste 7 – Engager une politique spécifique ciblée pour les usagers en manque d'autonomie (personnes en situation de handicap, personnes âgées...) ;

Piste 8 – Réfléchir à la mise en place de navettes pour les personnes âgées ou en situation de handicap pour des trajets-types (courses, centre de soins, urgences...) ;

Piste 9 – Identifier les freins à l'emploi et à la formation professionnelle chez les jeunes en matière de mobilité ;

Piste 10 – Développer les pratiques de covoiturage et le transport solidaire ;

3. En matière d'organisation territoriale du transport

Piste 11 – Une tarification plus équitable entre les différents types de transport et plus transparente (il existe parfois une diversité d'abonnements, de réductions non connues et non maîtrisées). La question de la tarification commune est une problématique légitime.

Piste 12 – Le besoin d'une réflexion collective (pluri-acteurs) sur un maillage des transports moins centralisé sur les polarités régionales, plus cohérent entre les différents types de transports (en matière de parcours, d'horaires et d'intermodalité) ;

Piste 13 – Repenser une organisation des transports essentiellement qui est actuellement centrée sur le travail salarié. Le transport sur les loisirs, les dimanches et jours fériés, ou les événements exceptionnels mériteraient d'être davantage réfléchis.

Remerciements

L'URAF des Pays de la Loire et les CEMÉA Pays de la Loire remercient toutes les personnes concernées – près de 90 au total - pour leur disponibilité et leur implication dans les ateliers participatifs, ainsi que les personnes ayant répondues au questionnaire.

Que les UDAF de Loire-Atlantique, de Sarthe et de Vendée soit également remerciés pour leur accueil et pour avoir accepté cette démarche de recueil des expressions des familles dans leur département.

Table des matières

Sommaire.....	1
Méthodologie de la consultation.....	3
I. Des enjeux de sécurité pour l'autonomie dans la mobilité du quotidien	6
1. La protection des usagers de la route.....	6
a) Protection des piétons.....	6
b) Protection des cyclistes.....	6
c) Protection des deux-roues motorisés.....	7
2. La prévention et sensibilisation aux enjeux de sécurité routière	8
3. Agir sur l'espace public pour sécuriser les usagers.....	8
a) Sur l'aménagement des voies de circulation.....	8
b) Sur la signalisation routière	9
c) Sur l'éclairage des routes.....	9
4. La question du covoiturage et de la sécurité.....	10
5. Anticiper des imprévus dans les transports collectifs.....	11
6. Les comportements des usagers et incivilités.....	11
7. Sondage d'actualité : la limitation de la vitesse à 80 km/h	12
II. Autonomie et les freins à la mobilité.....	13
1. Des pratiques solidaires se développent dans les territoires pour favoriser l'autonomie des publics vulnérables.....	13

2. L'enjeu de l'intermodalité (càd l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un seul trajet).....	14
3. Autonomie des enfants et des jeunes pour leurs mobilités.....	15
4. Les nouvelles technologies : une opportunité mais aussi une source d'inégalité...	16
5. La question de l'autonomie pour certains usagers.....	17
a) L'autonomie des personnes âgées	17
b) L'autonomie des personnes en situation de handicap	18
6. Le sentiment d'un manque d'information pour des usagers.....	19
7. Accompagnement physique et/ou social dans la mobilité.....	19
III. Une mobilité adaptée aux besoins de déplacement ?	21
1. Se déplacer dans la ruralité	21
a) La ruralité est davantage touchée par des difficultés de mobilité.....	21
b) La ruralité a cependant des avantages sur la ville.....	22
c) Dépendance à l'automobile dans la ruralité.....	23
d) Des personnes en difficulté – sociale ou financière – subissent la ruralité.....	23
2. Le transport et les horaires pas adaptées.....	24
a) Des horaires peu adaptés ou inexistants en semaine et le week-end.....	24
b) Horaires atypiques et transports collectifs	25
3. Les pratiques culturelles, de loisirs et festives : c'est compliqué de se déplacer....	25
4. Le covoiturage est à la fois perçu comme une pratique de proximité et un moyen de transport pour des grandes distances.....	27
5. La mobilité scolaire	28
6. Une évolution dans le rapport à la mobilité.....	28

IV. Organisation territoriale et tarification	29
1. Plus de difficulté de se déplacer à l'échelle locale que régionale	29
Le cas particulier des mobilités vers le littoral atlantique	30
2. Des réseaux de transports départementaux centralisés sur les pôles urbains au détriment des villages et bourgs ?	30
3. Des positions contrastées sur la tarification	31
a) La tarification est acceptable	31
b) La tarification pose problème.....	32
c) Gratuité ou non des transports collectifs ?	33
4. Desserte des transports scolaires.....	33
5. L'offre de transport à la demande	33
6. Les acteurs identifiés à la gestion des transports locaux et régionaux	34
7. La réforme des collectivités : réorganisation territoriale et des compétences	34
V. Autre	36
1. Un enjeu écologique	36
2. Regards croisés avec les jeunes.....	36
VI. Perspectives et « propositions »	37
1. En matière de sécurité pour favoriser l'autonomie des usagers de la route	37
2. En matière d'autonomie et de capacité à se déplacer	37
3. En matière d'organisation territoriale du transport.....	38
Remerciements.....	39