

LA TRANSITION EST ENTRE NOS MAINS

Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

DE JANVIER À AVRIL 2021

« **Pratiques de déplacements et images des transports collectifs** »

Webinaire – 2 février 2021

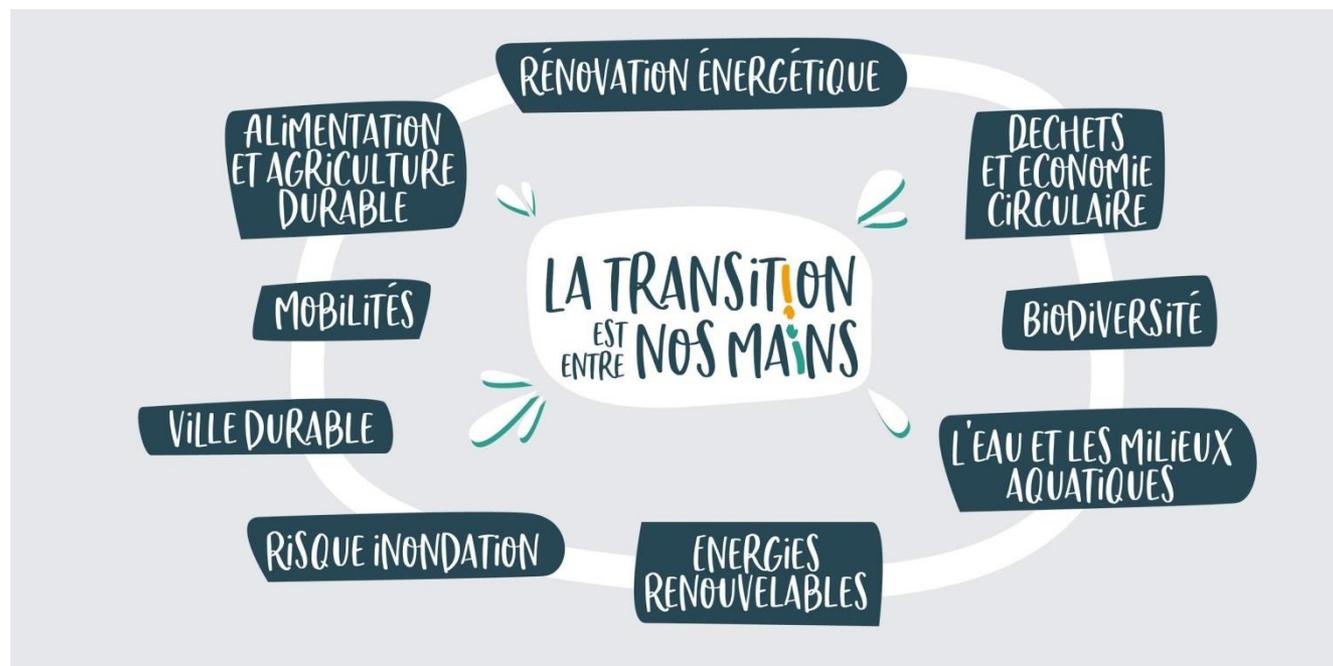
Que sont les Assises ?

4 MOIS D'ÉCHANGES ET DE PARTAGES

7 THÈMES

de janvier à avril 2021

Des événements et des animations pour montrer "ce qui marche", explorer les possibles, créer de solutions concrètes



4 MOIS D'ÉCHANGES ET DE PARTAGES



Une plateforme & Une newsletter

pour retrouver
l'agenda des activités,
les ressources, les
restitutions

pour suivre l'actualité
et s'inscrire aux
activités

pour contribuer aux
Assises

transition.orleans-metropole.fr



Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

LA TRANSITION
EST NOS MAINS

Webinaire

« Pratiques de déplacements et images des transports collectifs »

Ordre du jour

- 1. Pratiques de déplacements et modes de vie en France et sur la métropole d'Orléans**
 - ✓ Eric CHAREYRON, Directeur prospective Keolis
- 2. Enquête sur les représentations liées aux transports en commun dans la métropole d'Orléans (menée en 2019)**
 - ✓ Erwan LECOEUR, Sociologue, consultant

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Pratiques de déplacements et modes de vie

Eric CHAREYRON
Directeur prospective KEOLIS

KEOLIS

Modes de vie et pratiques de déplacements.

Assises de la transition
écologique

Orléans Métropole

Mardi 2 février 2021

*Eric Chareyron directeur Prospective
modes de vie et mobilité dans les
territoires*

Groupe Keolis

KEO
SCOPIE



Offrir le choix de ne pas avoir de voiture sans être assigné.e à résidence... ou de 2^{ème} voiture dans le périurbain ...et donner envie aux jeunes

- 24.000 ménages sans voiture sur la métropole (dont 16.000 sur Orléans)

- 50% des ménages avec une voiture (soit 32.000) composés d'au moins 2 adultes.

- 18.000 adolescents et 20.000 étudiants

- 32% des automobilistes évitent de conduire la nuit, 26% en cas de pluie



- L'achat d'une voiture, lié à l'insatisfaction du service, entraîne le plus souvent l'arrêt de l'utilisation des transports publics.

An aerial perspective of a modern urban development. The scene shows a mix of residential and commercial buildings, many with green roofs. A tram line with several colorful trams is visible on the right side. The area is interspersed with trees and pedestrian-friendly spaces. In the background, a dense residential area with smaller buildings is visible under a clear sky.

KEO
SCOPIE

L'enjeu d'un bon décryptage
Pour inciter à une mobilité vertueuse



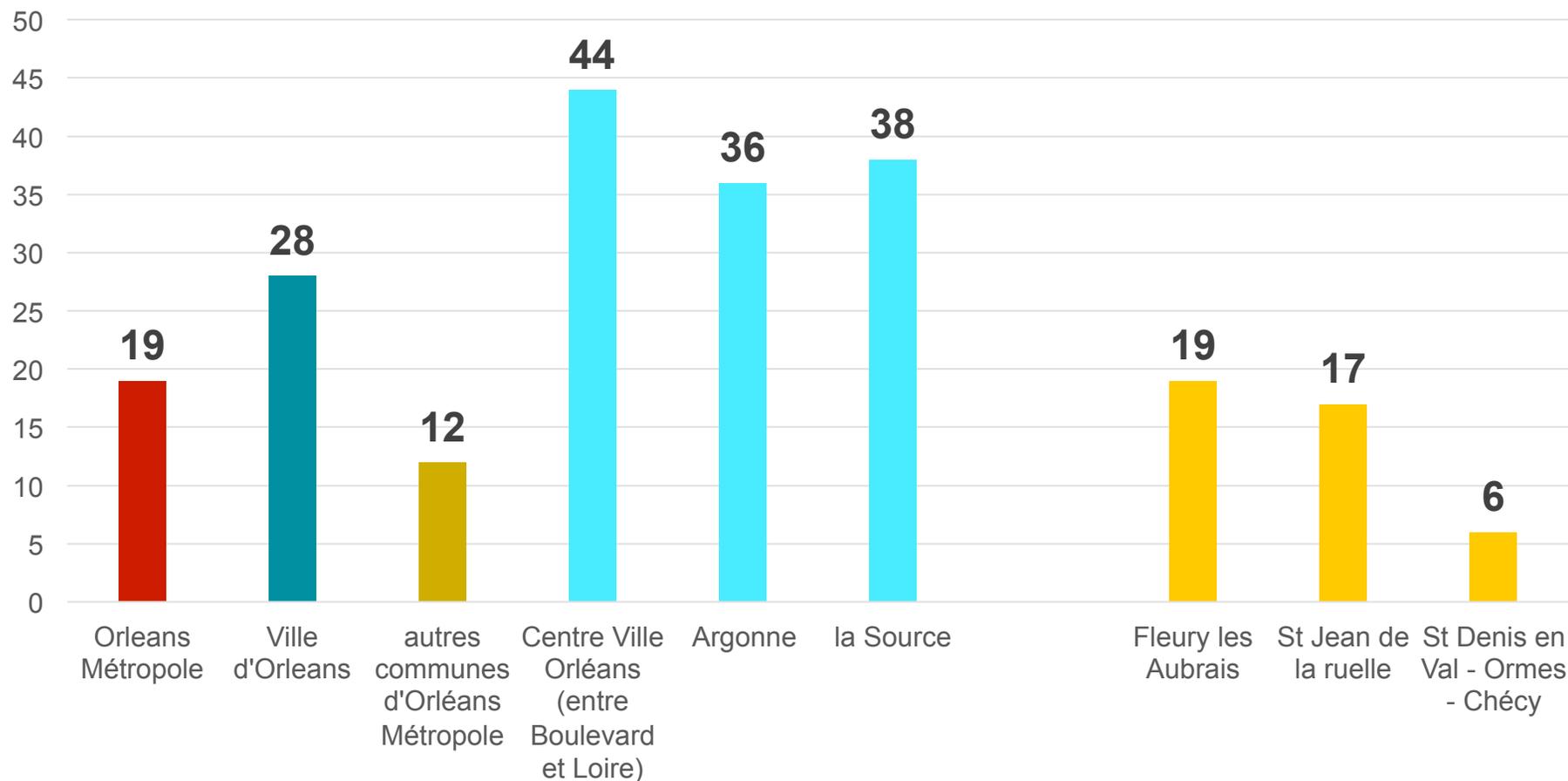
Ne pas toujours croire
ce que l'on voit

KEO
SCOPIE



24 000 ménages sans voitures dans la métropole... « ils ne se voient pas » et derrière la moyenne se cache d'importantes disparités

dans ce tableau le nombre de ménages sans voiture. A noter que c'est dans le centre Ville d'Orléans comme de Bordeaux ou de Metz que l'on retrouve le nombre de ménages non-motorisés le plus élevé (nombreux équipements à proximité, bonne desserte en TC, profil de population, stationnement un peu plus difficile)



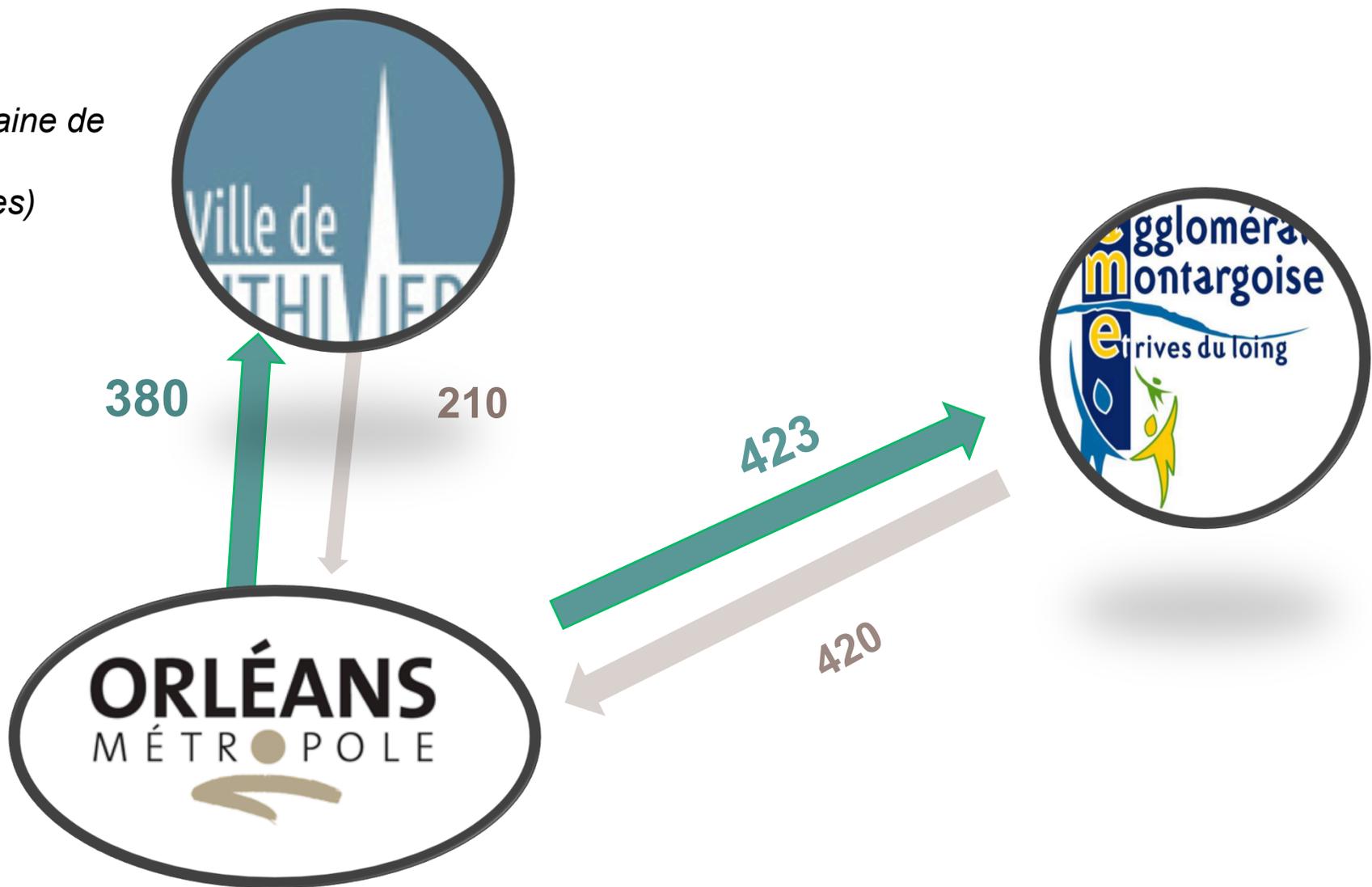


L'ENJEU D'UN BON DÉCRYPTAGE

Des flux domicile travail à contresens qui peuvent être importants

il y a autant d'habitants de l'agglomération de Montargis qui viennent sur la Métropole que d'habitants de la métropole qui vont travailler dans l'agglomération de Montargis

*Il s'agit ici de l'unité urbaine de Pithiviers
(c'est-à-dire 4 communes)*





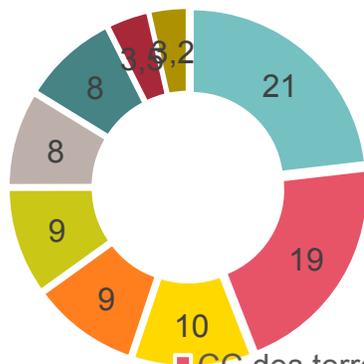
Contrairement aux perceptions, il n'y a que 4.600 habitants de la métropole qui vont travailler en Ile de France ...c'est à dire 4% des actifs ayant un emploi habitant dans la métropole

• Il y a 145.000 emplois dans la métropole

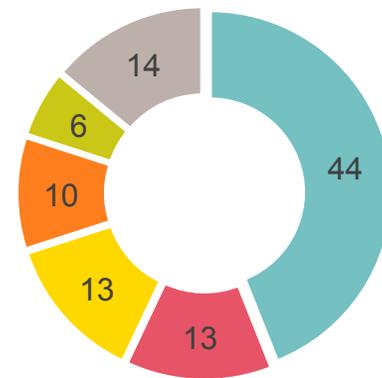
• 100.000 emplois sont occupés par les habitants de la métropole

45.000 emplois sont occupés par des personnes qui viennent de l'extérieur

17 400 habitants de la métropole vont travailler à l'extérieur (dans leur très grande majorité dans les EPCI limitrophes)



- C.C des loges
- EPCI Loiret non limitrophes
- CC de la forêt
- CC des Portes de Sologne
- Ile de France
- CC des terres du val de Loire
- Loir et Cher
- C.C de la Beauce Loiretaine
- Eure et Loire
- autres



- 5 epci limitrophes
- Paris
- Ile de France hors Paris
- Loiret (hors 5 EPCI limitrophes)
- Loir et Cher
- autres



On voit souvent les fragilités qu'à travers les « handicaps » ou difficultés visibles. Or plus de 80% des personnes qui ont des difficultés avec la mobilité ne se repèrent pas



Merci de céder votre place
à ceux qui en ont besoin



Depuis la loi de février 2005, Les pictos renvoient presque toujours aux fragilités visibles...et pourtant



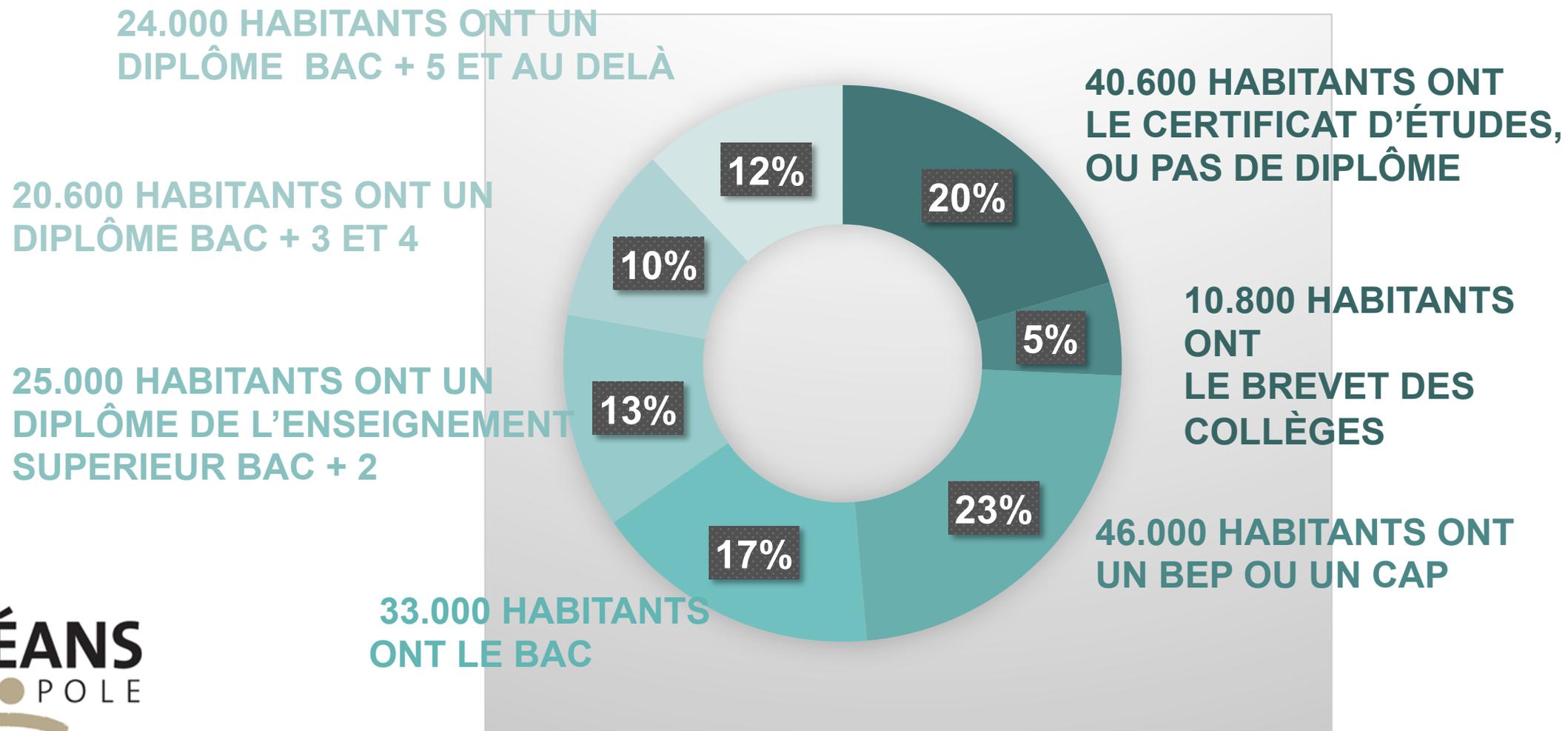
KEO
SCOPIE



Voir la diversité
autour de soi



Plus de 6 habitants de la métropole sur 10 n'ont pas de diplôme de l'enseignement supérieur





6 familles de mobilité digitale: possession ne signifie pas usage identique



6 familles de mobilité digitale

Les enquêtes réalisées ces dernières années par le groupe Keolis sur les usages numériques des français tendent à mettre en évidence , **les proportions sont les mêmes en 2020 qu'en 2019**

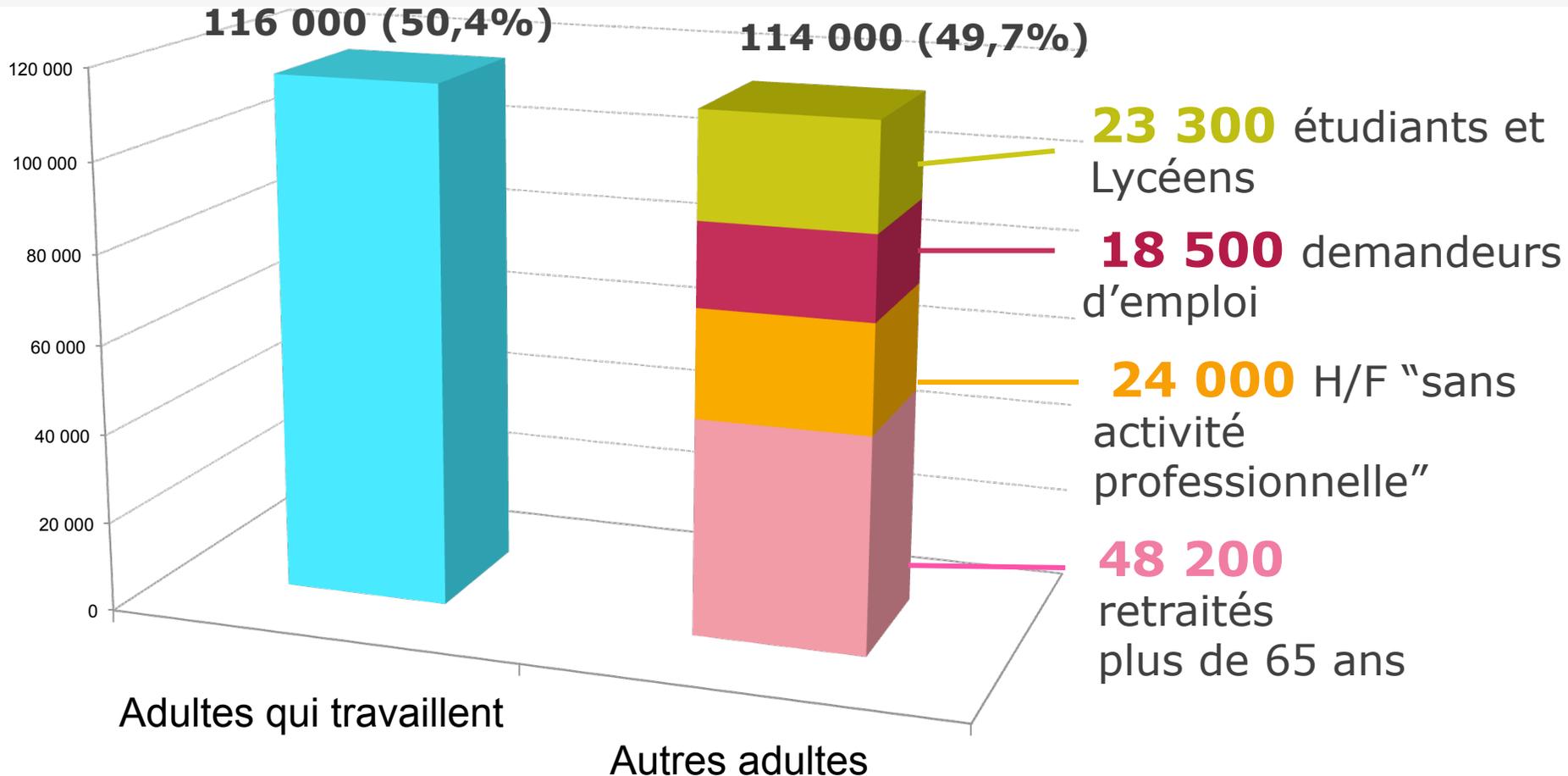
- une très forte **variété d'usages** entre les plus agiles, à l'aise dans leur pratique et globalement confiants dans le digital (19%) et les moins connectés, soit carrément off-line (7%) soit fortement réticents vis-à-vis de la vie toute connectée et réduisant leur pratique au maximum (17%)
- une large attente de **réassurance et d'accompagnement** tant les possibles sans cesse renouvelés de ces outils peuvent décontenancer ou inquiéter jusqu'à des personnes familières de ces outils au quotidien (65% d'agiles... mais 22% avec réserves « un peu perdue avec les codes, les changements d'interface, les lieux de stockage », et 23% qui ne se servent du smartphone que pour les jeux, la musique, les vidéos et bien sur les réseaux sociaux , mais qui vont sur un ordinateur pour les « démarches et l'utilitaire »)
- une majorité de français encore **peu ou mal à l'aise avec l'internet en mobilité** et ses vastes possibilités (60% des français déclarent au mieux se limiter aux fonctionnalités élémentaires de leurs smartphones)

Des modes de vie de plus
en plus irréguliers

KEO
SCOPIE



La mobilité n'est plus dominée par le motif travail - 20% des déplacements tous modes liés au domicile-travail dans les villes



50%

des adultes de plus de 15 ans de la Métropole ne travaillent pas... auxquels il faut rajouter les collégiens.

L'analyse des mobilités accorde traditionnellement une grande importance aux flux domicile – travail (heures de pointes, flux pendulaires...); pourtant une part importante de la population adulte (de + de 25 ans) ne travaille pas. **La moyenne France est à 47% des adultes de plus de 25 ans qui ne travaille pas**, avec de fortes différences d'un territoire à l'autre, la proportion des actifs étant plus faible dans les villes centre que dans le périurbain, dans les villes touristiques que dans les villes non touristiques, dans les villes petites ou moyennes que dans les grandes Métropoles.

5 : Des rythmes de travail bouleversés et une augmentation des métiers aux rythmes irréguliers....moins de la moitié des journées de travail commencent et finissent aux 2 heures de pointe

+ 3.4 millions de postes en 30 ans

1.4M postes créés dans la santé, l'action sociale culturelle et sportive.

Et 1M dans les services aux particuliers (22% de l'emploi)



LES METIERS FORTEMENT DEMANDES:

Aide à domicile
Agent d'entretien
Ingénieur et chef de projet info
Aide et apprenti de cuisine
Aide-soignant
Serveurs de cafés et restaurants
Chauffeur routier



Source : BMO Pôle Emploi 2018

LES METIERS d'AVENIR:

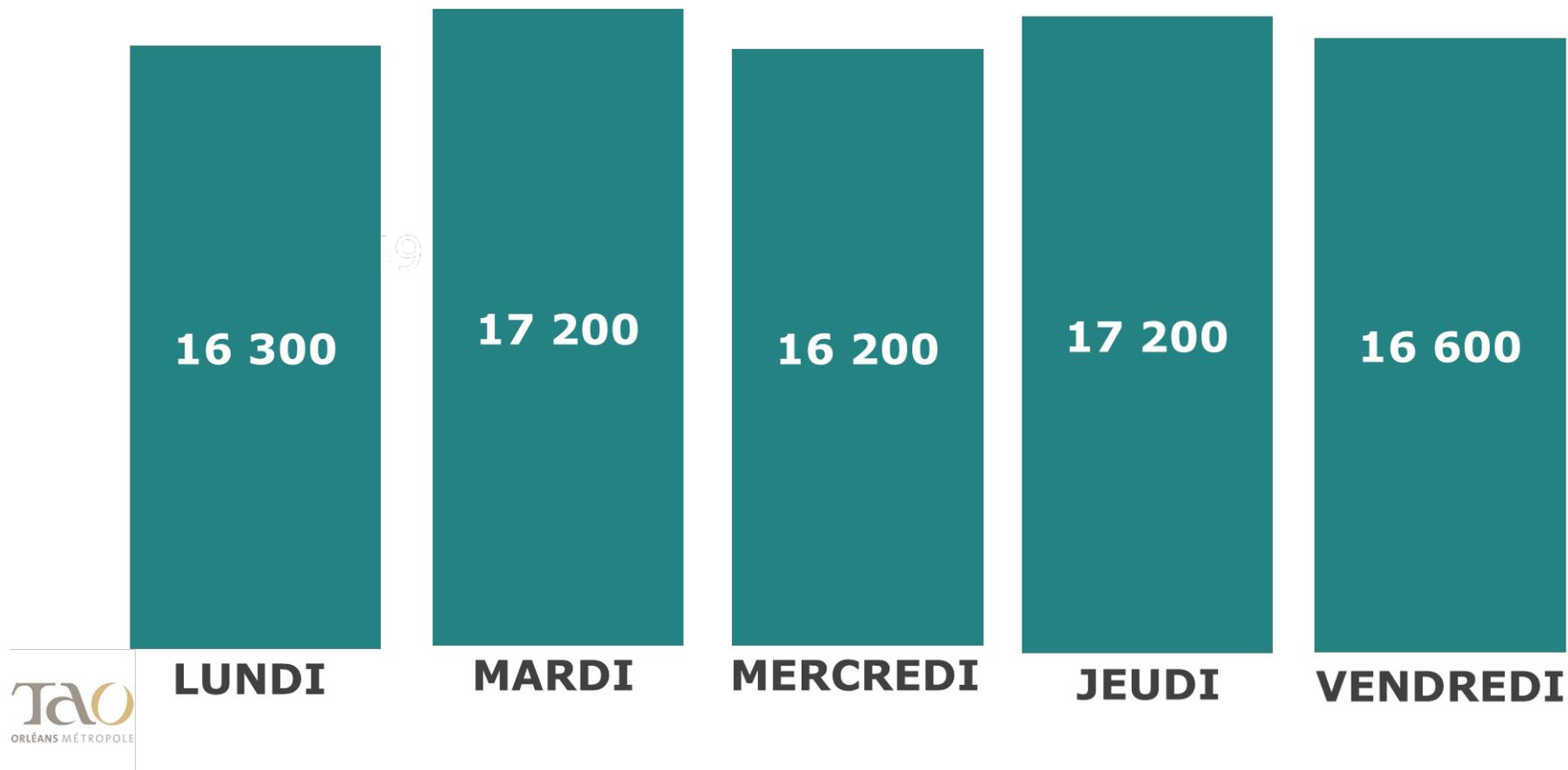
data scientist
UX designer
Spécialiste en cyber sécurité
Ingénieur en IA
Happiness officier



Sources : welcomeinthejungle.co et Reconversionprofessionnelle.org

Stabilité du trafic en heure de pointe du matin....

On observe une grande stabilité du nombre d'entrées d'abonnés dans les bus et tram TAO entre 7h et 9h chaque jour de la semaine (autour de 16.700 abonnés)

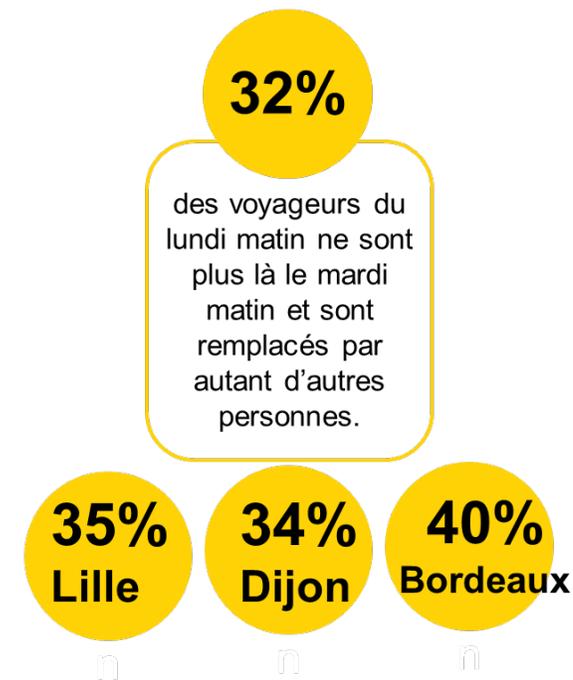
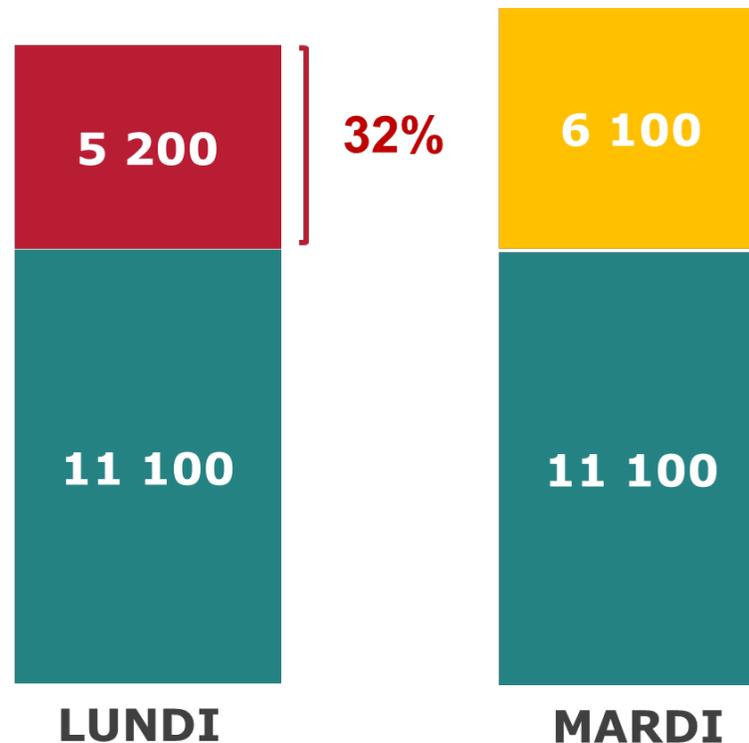


...ne veut pas dire stabilité des individus

Dans le détail pourtant :
5 200 abonnés présents à la
pointe du lundi matin ne sont
plus enregistrés le mardi. Ils
sont remplacés par
6.100 nouveaux abonnés qui
n'étaient pas présents le
lundi. Le taux de
remplacement de 32% d'un
jour à l'autre, est comparable
à ce qui est observé dans
d'autres agglomérations
(supérieur à 30%)



Les utilisateurs d'heures de
pointe sont loin d'être
toujours les mêmes d'un jour
sur l'autre.



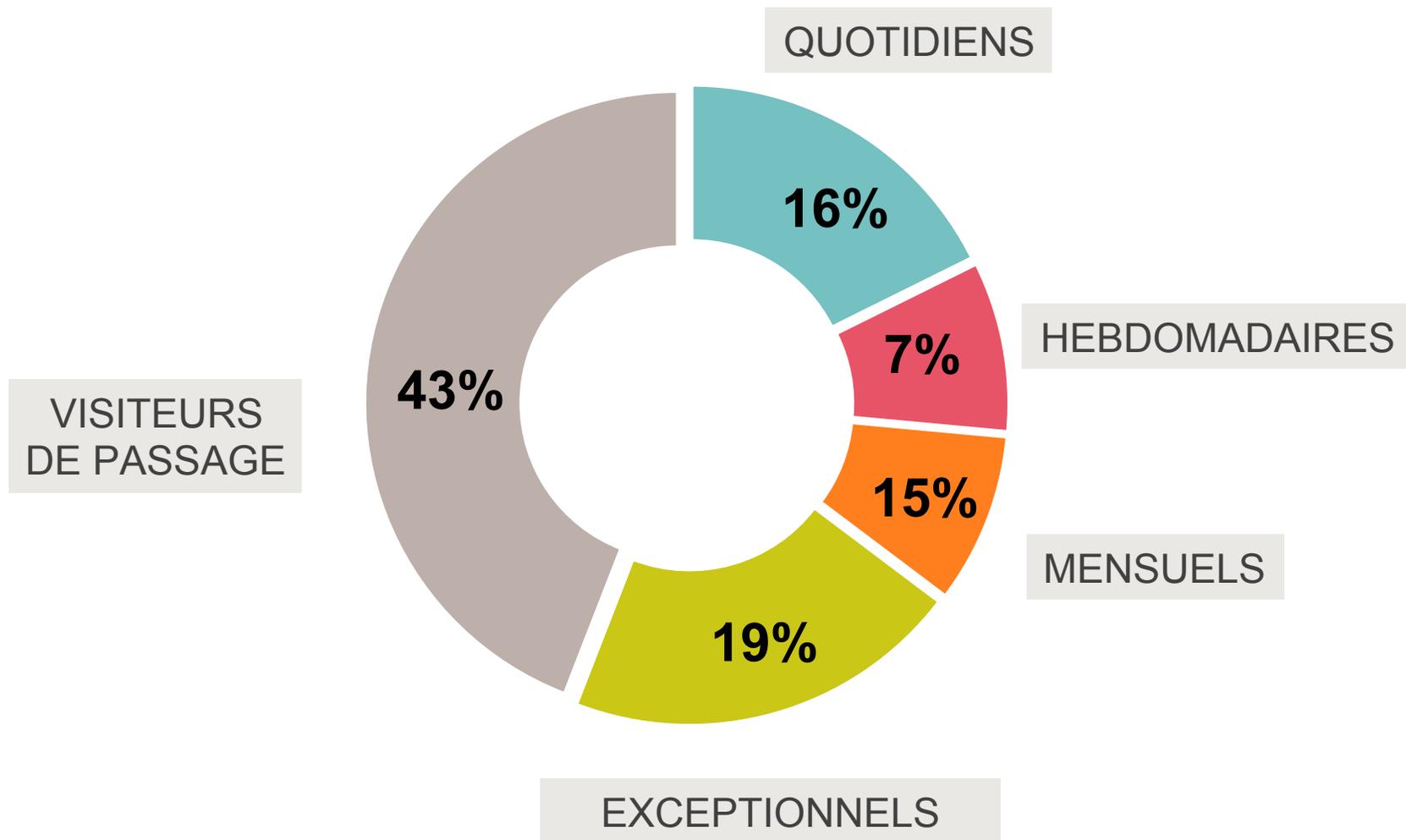


Une majorité d'occasionnel.les ou de régulier.es peu fréquents

KEO
SCOPIE



La grande majorité des « voyageurs uniques » TAO sont des « occasionnels »



26% du trafic
46% des recettes
77% de « voyageurs uniques »



La Métropole accueille
220.000 visiteurs du
Loiret en un mois.

KEO
SCOPIE



KEO
SCOPIE

Distinguer les flux des
voyageurs



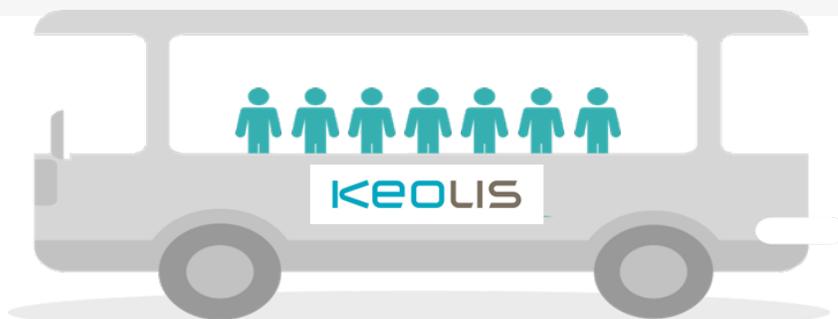
DISTINGUER LES FLUX DES VOYAGEURS

Compléter l'analyse en flux par celles des individus bénéficiaires d'un service de

mobilité. *L'analyse en flux permet le dimensionnement mais ne permet pas d'évaluer le nombre de bénéficiaires du service de mobilité.*

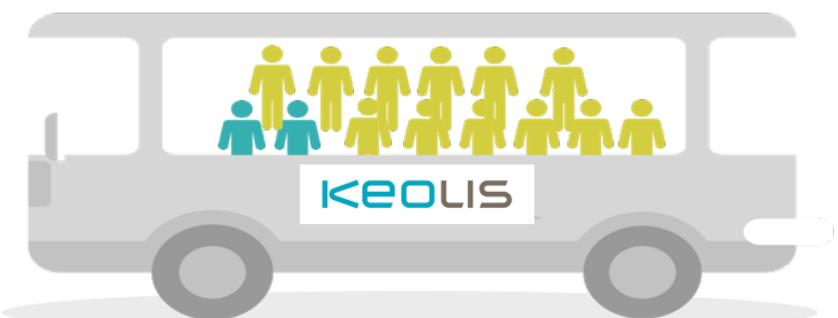
LUNDI

7



MARDI

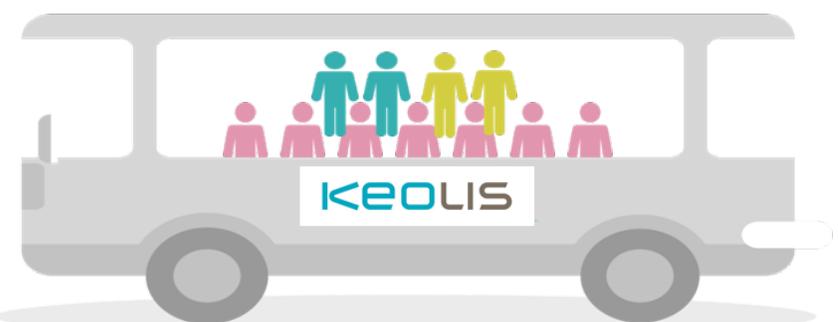
14



19

MERCREDI

11



26

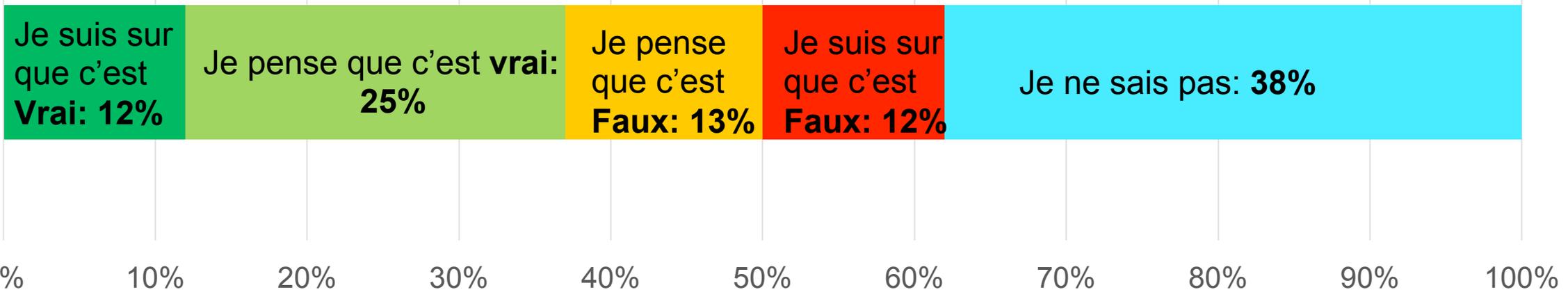
Le renouvellement de la clientèle d'un jour à l'autre, permet d'évaluer qu'un service peu fréquenté sur une journée peut être utile à un grand nombre de personnes sur une semaine ou un mois.

L'observation des données billettiques des 2 derniers départs de la ligne 5 révèle ainsi que ces trajets sont utiles à 10 personnes chaque soir du lundi au mercredi. Cependant, comme la clientèle est entièrement nouvelle chaque soir, **c'est au final 26 personnes qui auront bénéficié de ce service en 3 jours, c'est 41 personnes différentes sur la semaine, 72 en une quinzaine et 158 personnes différentes sur le mois.**

Un univers complexe dont nous surestimons la notoriété et la compréhension

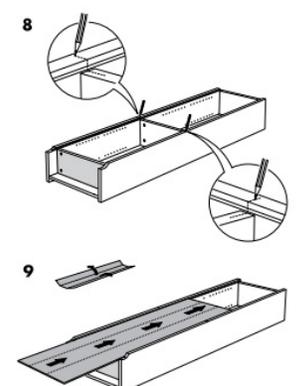
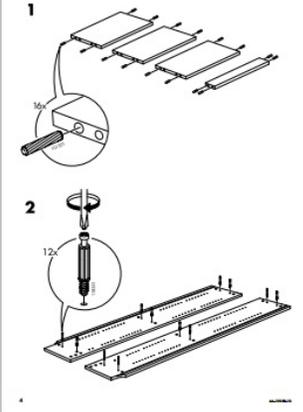
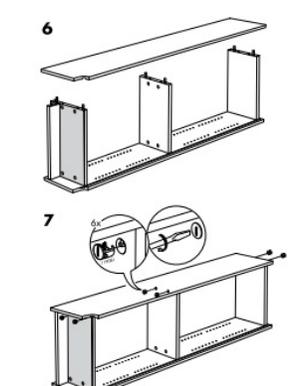
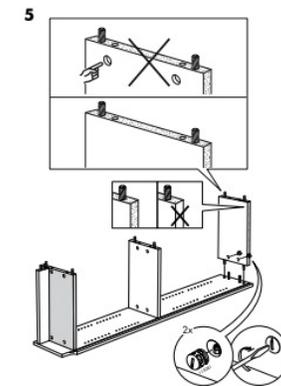
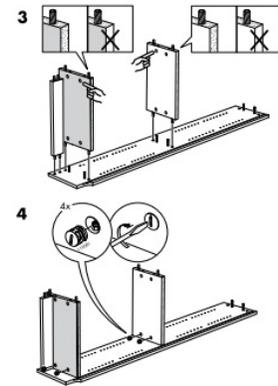
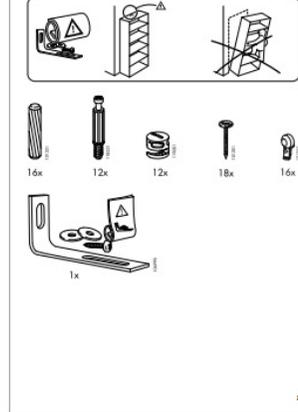
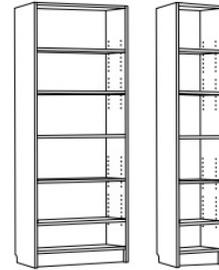


Avec un ticket unité vendu dans le bus, je peux prendre le métro et le tram en correspondance ?





BILLY





KEO
SCOPIE

Prendre la photo d'un
jour ne suffit plus pour
comprendre la mobilité

Ne pas analyser la mobilité à travers la photo d'un jour type...



Aujourd'hui plus encore qu'hier, l'année n'est pas une succession de jours types.

Raisonner en « voyageurs uniques » plutôt qu'en « flux » permet de ne plus voir la mobilité individuelle comme une succession de chaînons indépendants les uns des autres... car l'habitué d'heure de pointe en centre ville est également l'occasionnel de soirée ou du centre commercial en périphérie.

Il s'agit donc de penser la continuité de service dans l'espace et dans le temps

Dans un quartier d'habitat populaire le besoin de déplacement en TC est fort le soir, les samedis, les dimanches, ou en périodes de vacances scolaire du fait d'un taux non-motorisation beaucoup plus fort et d'un taux de départ en vacances plus faibles.

De même, un lycée fonctionne 180 jours par an tandis qu'un centre commercial est ouvert 300 jours par an avec une fréquentation supérieure le samedi par rapport à un jour de semaine (au moins + 30% de fréquentation) etc.

Dans un « réseau » régional ou urbain globalement performant, il suffit en effet d'une carence ponctuelle de l'offre pour détourner durablement les citoyens du transport public. Plébiscitées par les usagers, les dessertes en été, en milieu de journée, en soirée et le dimanche, le cadencement constituent pourtant les « maillons faibles » de bien des réseaux



La pluralité des retraités

KEO
SCOPIE

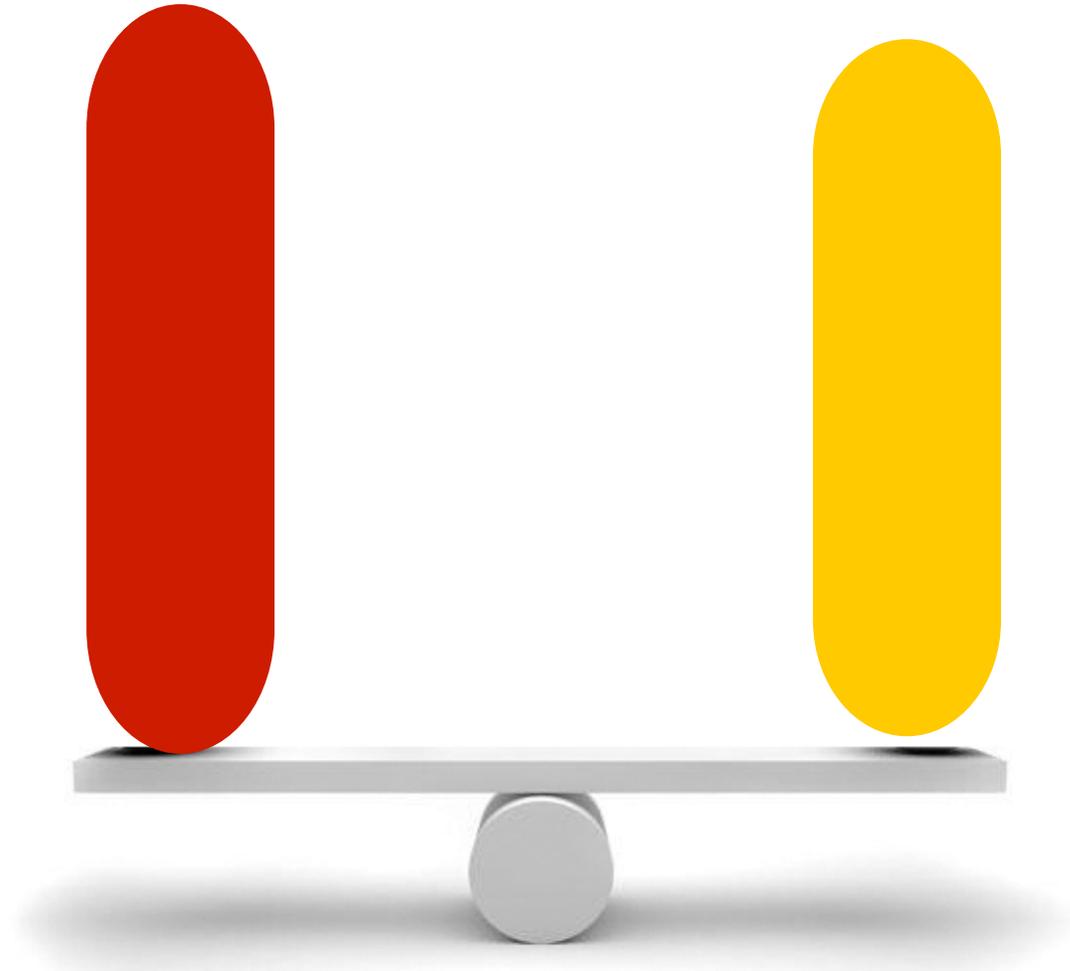


LA PLURALITÉ DES RETRAITÉS

Les personnes de plus de 75 ans seront bientôt plus nombreuses que les collégiens et lycéens dans la métropole. *Avec l'arrivée des baby boomers, les plus de 75 ans vont fortement progresser les prochaines années.*



**24 900 collégiens
et lycéens**



**23 200 personnes
de plus de 75 ans**



Plusieurs générations de retraités...au-delà de 65 ans il y a plus de temps à vivre que de la crèche à la dernière année de médecine



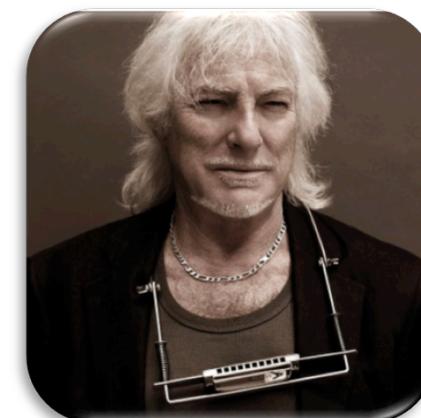
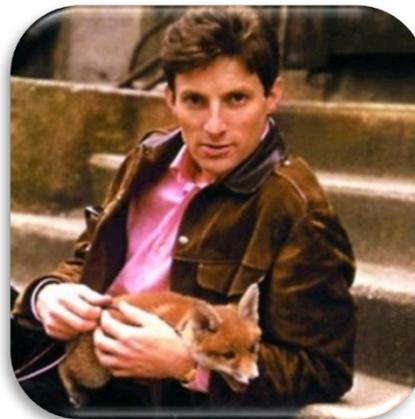
- Née en 1930, je n'ai pas eu le droit de travailler sans l'accord de mon mari avant 35 ans, j'ai connu la guerre, les restrictions et les difficultés de logement
- Né en 1940 je suis appelé en Algérie pour 2 ans, je connais aussi le rock et un vent de liberté, et la voiture est synonyme de la liberté absolue. Quand je pars à la retraite en 2.000 le digital n'est pas encore rentré dans les entreprises
- Né en 1950, je suis contemporain d'une génération qui a renversé la table, connu la contraception, je ne me sens pas comme retraité et j'ai vécu une jeunesse où les transports publics étaient un mal nécessaire et en fort déclin.

Les aînés ne se perçoivent pas tous comme des seniors...avec un déni du vieillissement...et
« une personne qui avance en âge c'est une personne qui continue à être ce qu'elle toujours été »

60ans



75ans

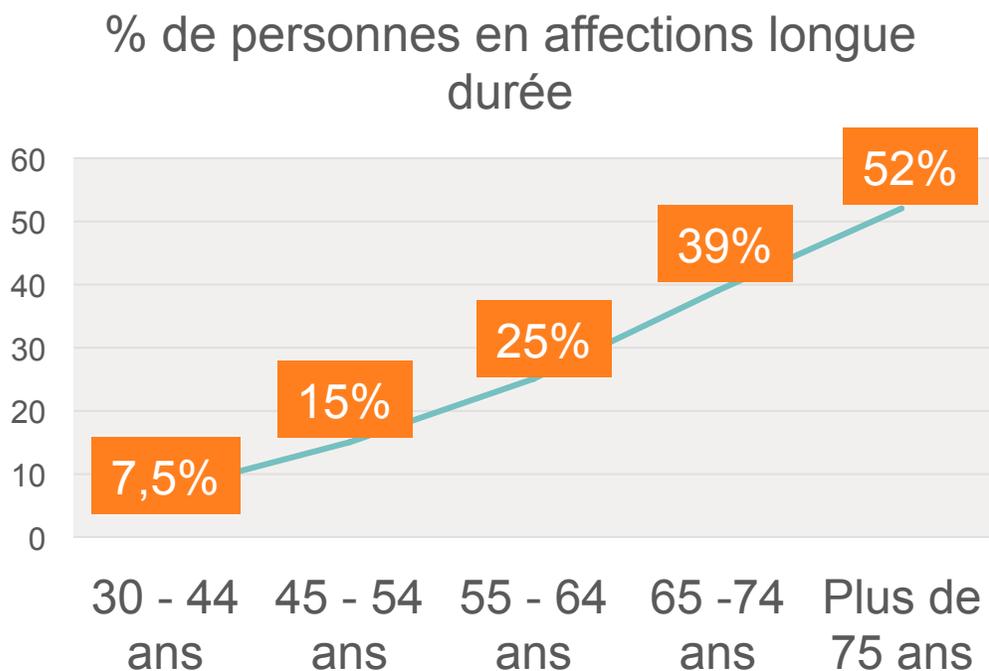




Les progrès de la médecine et L'invisibilité des fragilités

KEO
SCOPIE

Affections de longue durée, souvent invisibles sont en forte augmentation



Département
du Loiret
121 000

personnes dans le
dispositif des affections
de longue durée
(**22 % de la population
totale de plus de 15
ans**)

Loiret
votre Département



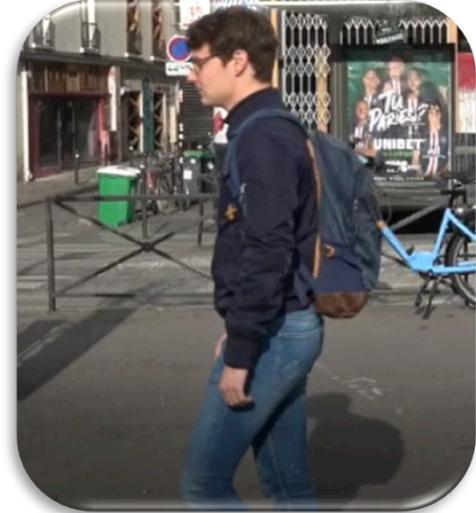
Soit **29 000** diabète
24 000 maladies cardiaques
et coronaires
21 000 tumeurs malignes



Sans compter les autres fragilités permanentes ou temporaires et les aidant.e.s

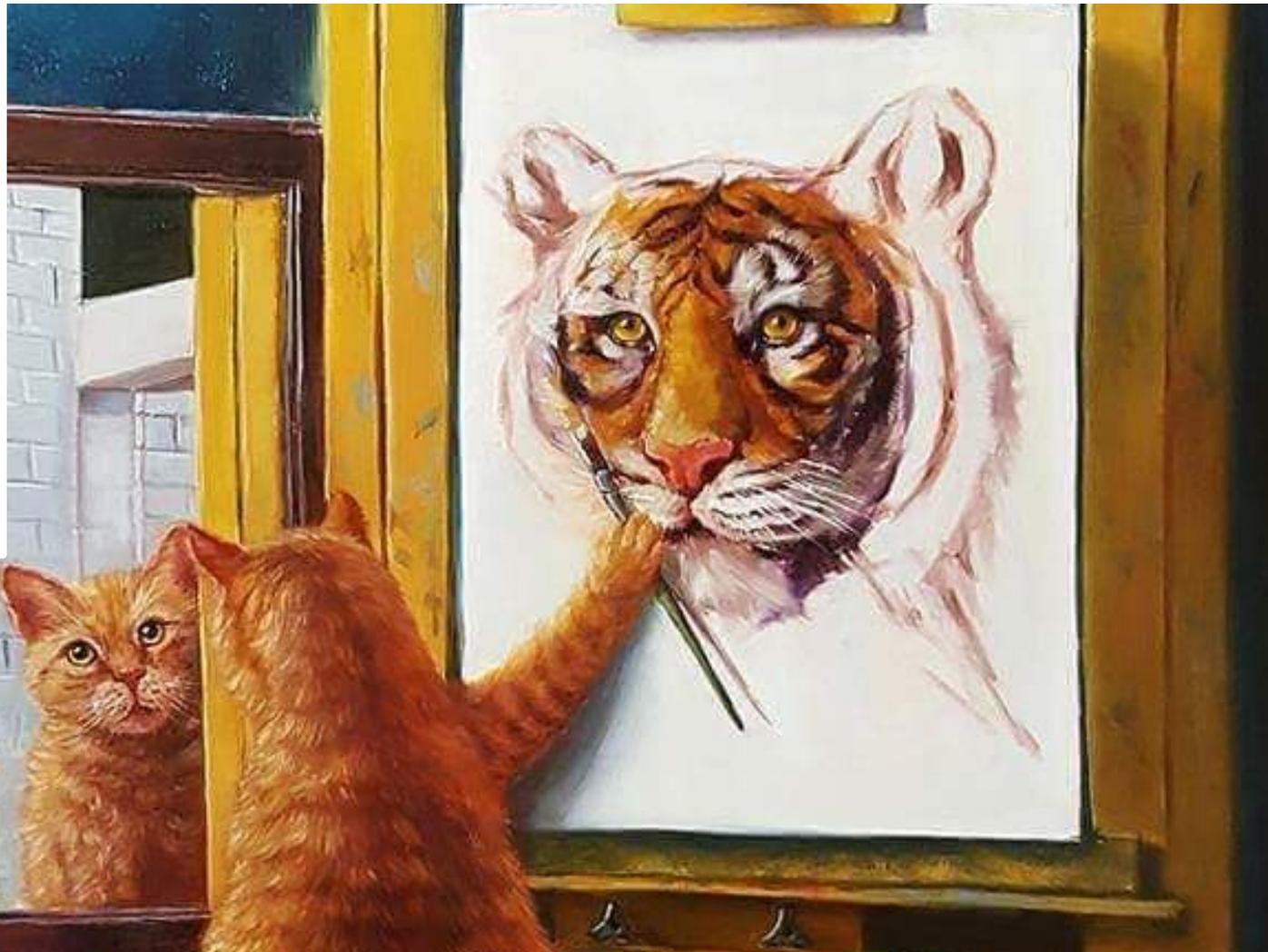


Paroles de malades





La mobilité comme amplification du sentiment de fragilités...



FRAGILITES
INVISIBLES,
(double peine)
SILENCIEUSES,
(incapacité à dire)
INCOMPRISES
PAS PRISES EN
COMPTE

Quelques piliers pour réussir à séduire ...amplifiés par la crise de la covid 19

- Simplicité et lisibilité des lignes, des horaires, des tarifs, du parcours clients

- Permanence d'attractivité: pouvoir compter dessus

Confort des véhicules et des stations et des cheminements piétons

Effacer les frontières entre modes, opérateurs et territoires

- Empathie écoute et bienveillance

Quelques piliers pour réussir à séduireamplifiés par la crise de la covid 19

- Simplicité et lisibilité des lignes, des horaires, des tarifs, du parcours clients

- Permanence d'attractivité: pouvoir compter dessus

Confort des véhicules et des stations et des cheminements piétons

Effacer les frontières entre modes, opérateurs et territoires

- Empathie écoute et bienveillance

- Hygiène et sécurisation

Désaturation de la pointe et limitation du nombre de personnes à bord

Une alliance entre des territoires marchable et cyclable et les transports publics

- Regagner la confiance, donner et prendre des habitudes

A photograph of a street scene during a foggy sunset or sunrise. The sky is a mix of orange, yellow, and grey. Bare trees are silhouetted against the sky. In the foreground, a car with its headlights on is driving towards the viewer on a road that curves to the right. Other cars are visible further down the road, their lights also on. The overall atmosphere is hazy and somewhat somber.

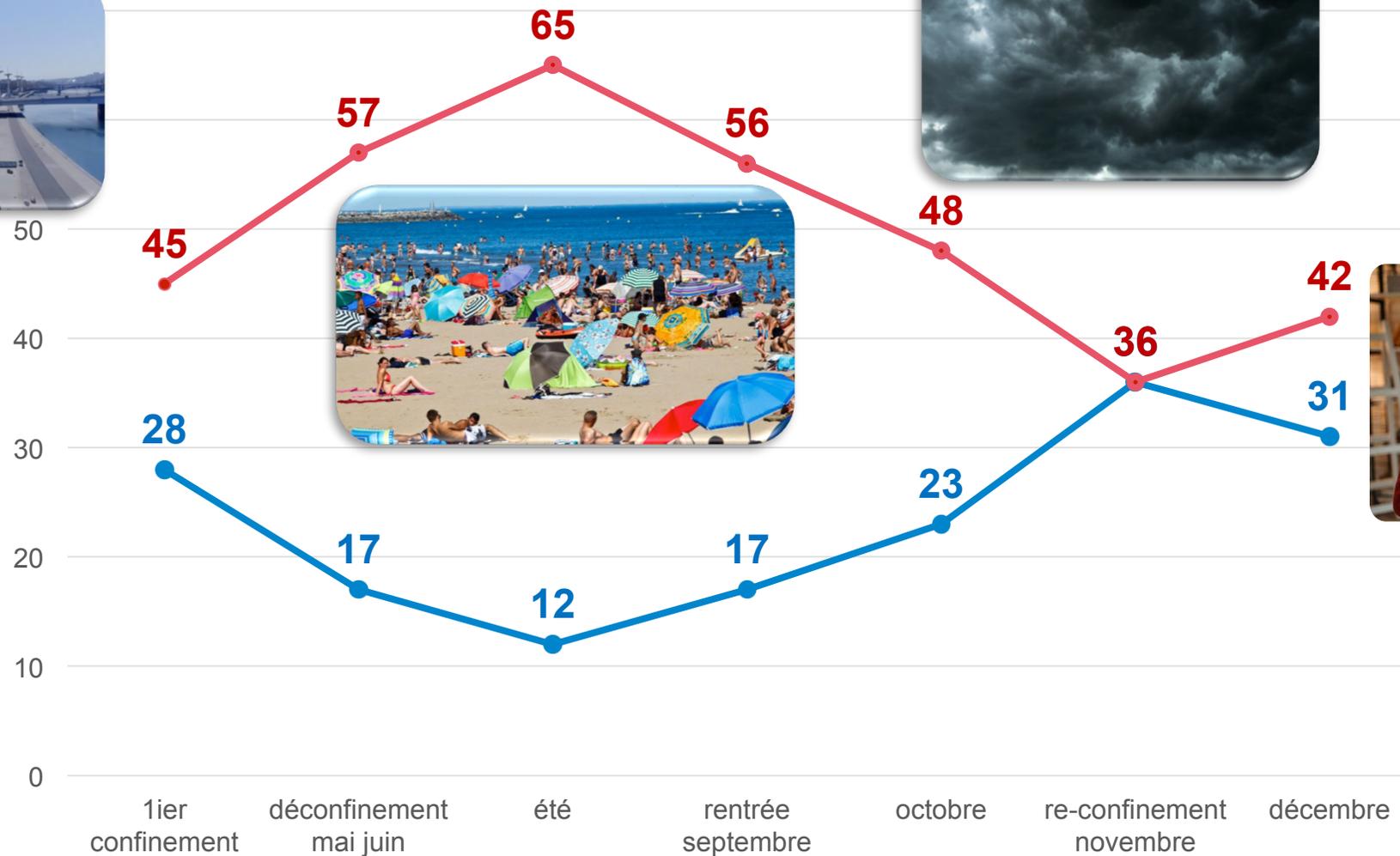
Toujours une période de fortes incertitudes :
vaccinations, stratégies
sanitaires, immunité,
comportements, mentalités...

KEO
SCOPIE



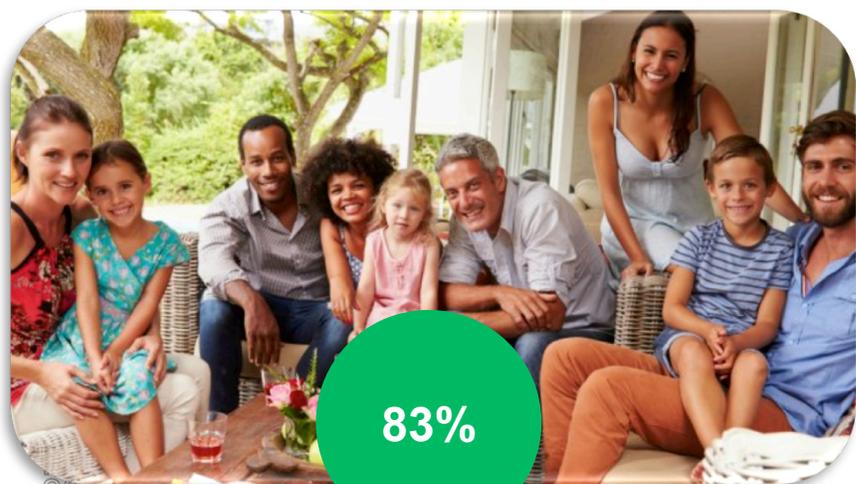
UNE SITUATION LASSANTE OÙ LES PERSPECTIVES SE FLOUTENT

« le moral dans les chaussettes » concerne un tiers des Français





La hiérarchie des lieux en fonction de la crainte d'y contracter le virus reste inchangée entre mai et décembre avec une forme d'irrationnalité...



83%



77%



29%



DES ÉVOLUTIONS DE MODES DE VIE QUI S'AMORCENT

Des tendances déjà émergentes qui semblent se confirmer , mais en retrait en décembre sauf pour le temps passé avec ses proches



**UN RECENTREMENT SUR LA
CELLULE FAMILIALE**



**VALEUR ACCORDÉE
AU TEMPS POUR SOI**



**LE LOCAL
LA PROXIMITÉ**



**BESOIN DE NATURE ET D'ACTIVITÉ
PHYSIQUE**



La photo d'un semainier d'activités du mois d'octobre 2020 comparé à 2018/19

- **Stabilité :**
- Se promener sans but précis

- **Baisse de la mobilité (-15 à -25%) :**

- Rendre visite famille ami.es
- Marché
- Espace vert
- coiffeur

- **Baisse plus sensible de la mobilité (- 30%)**

- Courses dans les centres commerciaux
- Courses en centre ville

- **Baisse forte (-35 à -40%) :**

- Aller au restaurant

- **Baisse très fortede la moitié environ**

- Aller faire du sport
- Cafés bars
- Cinéma
- Formation déplacements pros



Quelques pistes de solutions pour demain et après demain

KEO
SCOPIE



KEO
SCOPIE

Hygiène et sécurité



KEO
SCOPIE

Désaturer la pointe

Limitation du nombre de personnes à bord et politique temporelle

 S 12 Direction Brugg AG	16:44	16:59	15 min	0	1.   2.  
 S 3 Direction Aarau	16:59	17:14	15 min	0	1.   2.  
 IR 36 Direction Basel SBB	17:10	17:21	11 min	0	1.   2.  

Covid-19 #inversionlatendance

Ajoutez la marche à vos trajets !

PORTE DE BOURGOGNE < > STALINGRAD

8 minutes à pied
et un panorama splendide sur la ville !

www.infotbm.com
AliotBM 05 57 57 88 88

TBM TRANSPORTS BORDELAIS METROPOLE
Le savoir de la ville.



Espace membre

Rue89Lyon

PUBLIEZ VOTRE ANNONCE LÉGALE

ABONNEZ-VOUS COVID-19 ET VOUS ELECTIONS 2020 NOS APPLIS ÉDUCATION AUX MÉDIAS FOOD !

ACTUALITÉ

Campus de Bron : quelles alternatives aux trams bondés ?



Confort à bord et aux stations

KEO
SCOPIE



KEO
SCOPIE

L'alliance marche et TC Vers une ville marchable



Quelques piliers supplémentaires pour réussir à séduire ...au sortir de la crise

- Simplicité et lisibilité des lignes, des horaires, des tarifs, du parcours clients

- Permanence d'attractivité: pouvoir compter dessus

Confort des véhicules et des stations et des cheminements piétons

Effacer les frontières entre modes, opérateurs et territoires

- Empathie écoute et bienveillance

- Hygiène et sécurisation

Désaturation de la pointe et limitation du nombre de personnes à bord

Une alliance entre des territoires marchable et cyclable et les transports publics

- Regagner la confiance, donner et prendre des habitudes



**Contribuer à repenser une
mobilité ensemble dans des
territoires où il fait bon vivre ?**

**KEO
SCOPIE**

NOTRE MOBILITÉ
EST ENTRE NOS MAINS

Avez-vous des questions ?

KEOLIS

Eric CHAREYRON

Directeur prospective KEOLIS

Assises de la **transition écologique**
à Orléans métropole

LA TRANSITION
EST ENTRE NOS MAINS

Enquête sur les représentations liées aux transports en commun dans la métropole d'Orléans

Analyse des **entretiens** et **groupes** qualitatifs réalisés
NB : Enquête menée en juillet et aout 2019

Erwan LECOEUR
Sociologue, consultant

Le dispositif d'enquête

- **Des entretiens**

- Entretiens « stratégiques » (9)
- Entretiens usagers (17)
 1. non utilisateurs TC
 2. Utilisateurs modérés
 3. Utilisateurs réguliers

- **Des réunions de groupes**

1. Non utilisateurs
2. Utilisateurs
3. Professionnels Kéolis

NB : prévu : 5 + 10 ITW et 4-5 groupes (environ 30h)
Réalisé : 9 + 17 ITW et 3 groupes (environ 45h)

Les objectifs de l'enquête

- Au départ : le **réseau de bus** et son développement
 1. Représentations, usages, freins et atouts du réseau TAO (différents bus, tram, etc.)
 - MISSION : « développement du bus... »
 2. Le réseau TAO, perceptions, points forts / faibles
 3. Les nouveautés du réseau (bus élec, TAD...)
- Ensuite, la **“mobilité”** : multimodalité et nouvelles pratiques dans la métropole
 1. Réseau tram, bus, parcs relais, vélo, etc.
 2. Les différents usages, les pistes d'avenir...

Les objectifs de l'enquête

Apports des entretiens stratégiques (9 personnes)

- Une métropole **dynamique** (économie, attractivité)
- Un réseau **important** (/ nb hab) + expérimentations
- Nombre d'usagers en **progression** (surtout le tram)
- Des **projets** : bus électriques ; TAD généralisé
- Des problèmes de **lisibilité** (bus), de satisfaction usagers, d'incivilités (police dédiée, campagnes), de **comportements** de clientèles et de **recrutements** (conducteurs)...
- TAO, métro : des services divers, tram, bus, vélo, VAE, parc relais, etc. mais **quelle communication** ?

Les objectifs de l'enquête

Apports des entretiens stratégiques (CONTEXTE)

- Une ville réputée peu attirante (entre Paris et Tours) fin XXe, qui a fait le pari du tram (années 2000) et a connu une **évolution récente positive** (centre ville, attrait éco, projets éducatifs sup, ..) ;
- L'avenir de la Métropole : un **plan "décarboné"** des transports, avec des objectifs de baisse de la part de l'automobile ;
- Des **expérimentations** et de nombreuses études faites et en cours : satisfaction, accueil projets (bus électrique, TAD), quid de la mobilité pour la métropole (centrale, maison..) ?

Les principaux résultats

Un travail d'enquête sur

les « représentations sociales »...

- Les usages, les habitudes
- Les opinions, les envies
- Les attentes, les attitudes

Les principaux résultats

PLAN GÉNÉRAL

1. Les **usages** : comment on se déplace ?
2. Les **avis** : réseau TAO, points forts / faibles
3. Les **envies** : quelles mobilités ?
4. La mobilité : **des habitudes** (à changer...)

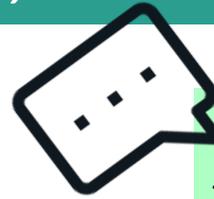
Les principaux résultats

1. Les usages :

Comment et pourquoi on se déplace ?

1. La voiture : pratique, individuelle, polluante
2. Les transports en commun : lourd, lent, écologique
3. Vélo, VAE, marche : pratiques en hausse

1. La voiture : *pratique, liberté, individuelle, polluante*



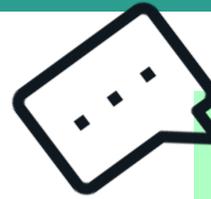
- La voiture reste le moyen de transport qui vient le plus vite à l'esprit ; pour aller au travail, pour faire les courses, ou les loisirs, pour emmener les enfants, pour ramener des paquets...
- l'automobile reste un **outil de liberté** que l'on assure *nécessaire, pratique, rapide, disponible, facile.*

Je bosse à la sortie de St Jean de Braye, il y a un arrêt de bus juste devant la société, mais je ne l'ai jamais pris. Je prends la voiture, parfois du covoiturage. ITW57

Autour de moi, très peu de gens prennent les transports. Ils sont un peu comme moi, la force de l'habitude, on a la voiture, l'autonomie, c'est tellement plus facile... ITW18

J'espère arriver entière, sans avoir tué un cycliste ou un piéton. C'est de la concentration de conduire en ville. ITW52

Analyse...



- **Cocon rassurant, calme, individuel**, l'espace automobile est à la fois un moment de **plaisir...**
- et de **stress** : il y aussi les bouchons, la conduite, qui pèsent parfois
- et rappellent aussi que la voiture est **une compagne polluante**
- et une charge (essence, garage...) **plus chère** que les TC
- Portrait projectif : *rouge, mais en fait gris, femme, ou homme sûr, rapide, guépard (...)*

Avec les enfants, quand on est divorcé c'est toute une logistique. Les mettre dans le bus pour aller à l'école ce n'est pas évident. ITW4

En voiture, il n'y a pas le monde qu'il y a dans le tram aux heures de pointe. ITW7

C'est notre confort, notre milieu à nous, c'est personnel, la voiture, ça fait partie de notre espace de vie, quoi. Je ne peux pas faire autrement, donc je ne pense pas en termes de plus cher ou moins cher. En transports, il me faudrait 1h, alors qu'en voiture ça me prend 10 min. ITW10

2. L'usage des transports en commun :

“ lourd, lent, contrainte, moins cher, écologique...”



- Quand on habite près des villes, les transports en commun (tram) sont une véritable possibilité (choix) ; et parfois une contrainte
- On en profite, pour **se reposer**, sans stress, ni besoin de concentration (livres, musique, nouveau usages du smartphone et des réseaux sociaux...)
- Les bus sont perçus comme plutôt utilisés par des **jeunes** sans permis, les classes **populaires** (dont les immigrés) et les **retraités**.

Le bus, c'est plutôt pour les gens qui sont à l'extérieur et pour les collégiens, lycéens, ou les personnes âgées, avec les hôpitaux, les cliniques, qui sont desservies, c'est bien utile pour ceux qui n'ont pas de voiture ou ne veulent ou ne peuvent plus l'utiliser. ITW2

C'est la tranquillité, on n'a pas à devoir surveiller la route, on peut se reposer, écouter de la musique. G1-1

Pour le travail, je prends le bus tous les jours, je me suis dépêché de prendre une carte d'abonnement pour la durée de mon séjour. ITW54

Transports en commun...

- Le **tram** se révèle très utile pour aller partout **dans la ville centre et entre pôles**.
- Il relie de nombreuses destinations (gare, hôpital, université) et on cherche à le retrouver quand on est éloigné (rabattement).
- Mais pour certains, les transports, c'est aussi le souvenir d'un moment de **promiscuité...**



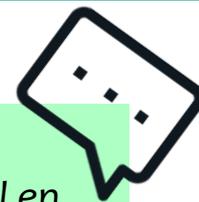
J'habite tout près d'une ligne de bus, pas très loin d'une ligne de tram, c'est un confort. Pour aller en ville, de façon régulière, en termes de temps, là vous y retrouvez. ITW18

Il n'y a pas photo et vu le monde, le tram a apporté beaucoup de choses et c'est plus pratique et plus rapide que d'essayer que de venir en voiture. ITW52

Les transports, c'est être entassé dans le bus ou tram, avec des gens pas respectueux, je n'aimais pas ça. ITW9

3. Vélo, VAE, marche : pratiques en hausse

- L'impression d'un **reflux du nombre des véhicules** en ville (bus et voitures)
- laisse envisager l'**éclosion de nouveaux usages des modes doux** : vélos, VAE, marche, trottinettes...
- Mais il y a encore trop de **difficultés** et le risque de conflit d'usage est important, selon les usagers, plus ou moins connaisseurs.



Je pourrais aller au travail en vélo, mais ce n'est pas adapté. Sans arrêt vous êtes obligé de vous arrêter pour couper la route parce que les pistes ne sont pas en continu. Ce n'est pas en peignant des petits vélos au sol que ça change les choses. ITW1

Le vélo, j'ai pensé pour aller travailler, mais des fois le matin je vois toutes les voitures et ça me fait peur. G1-3

Pour les vélos, il faudrait mettre des pistes cyclables, certaines rues devraient même être piétonnes. ITW64

Les principaux résultats

2. Les avis : réseau TAO, points forts / faibles

1. Un **tram** dans la ville : une image dynamique
2. Des **bus** autour : réseau étendu, pas assez connu
3. Problèmes en ligne : cadences, incivilités, etc.
4. **Vélos et parcs relais** : en progrès
5. Les **projets** : bus électriques et TAD

1. Un tram dans la ville : image dynamique

Un tram à l'image de la ville

- Dynamique, beau, pratique, efficace et visible (couleur)...
- Un tram **structurant** et très utilisé, plutôt rempli (lignes A et B)
- Dans la famille des transports, le **tramway** est le jeune qui incarne en partie le **renouveau** de la ville et de la métropole d'Orléans.
 - C'est une réussite et même certains automobilistes le prennent régulièrement pour aller en ville sans se soucier du parking, ou pour prendre le train, profitant parfois des parcs relais.



Il y a un mieux avec le tram, en tout cas pour les gens qui ont la chance d'avoir le tram sur leur trajet, c'est plus rapide, plus confortable, il y en a très souvent. G1-1

Le tram, c'est plus confortable, c'est plus accessible. ITW1

Je trouve qu'il y a une communication qui a été renforcée sur le réseau du tram. Ils ont réussi à l'inscrire dans les animations et les événements de la ville... ITW7

Faut avouer qu'il est convivial, spacieux, bien aménagé, la rame de tram. ITW15

Transports : tranquille

L'image qui colle aux **transports** vient en partie du bus : *lourd, lent, un conducteur costaud* l'incarne (50 ans)

- Avec une image **plus écologique** que la voiture (ou le bus) et **plus efficace**.
- Ils bénéficient de leur aspect tranquille et sécuritaire : on se laisse conduire...
- Avec une bonne **desserte** (connaisseurs), un lieu pratique, quand on s'équipe : livre, musique, etc. (nouveaux usages)

Évocations :

- écologie, le monde, contraintes, trajet, la promiscuité, la lenteur...
- Gris or - éléphant - Angleterre
- monsieur bien costaud, conducteur G1 et G3

C'est plus long mais on est plus tranquille. G1-2

Les enfants préfèrent le tram, comme une attraction. ITW7

Comme c'est bien desservi, j'ai une carte j'en profite, il y a plein de lignes. ITW55

Je le prends très tôt le matin, j'ai ma musique, je lis, ou je fais des mots croisés. G3-2



Le tramway

Un tramway qui prend beaucoup de place

- **Fiable**, rassurant, on voit les rails, on l'attend moins.
- Le tram semble avoir poussé les bus en dehors de la ville...certains ont "perdu" leur arrêt de bus. (Ligne 1)
- Victime de son succès, le tram est aussi un **lieu de rencontre** utilisé par toutes les populations avec **quelques problèmes** à la clé (foule, incivilités, bruit, pannes, blocages, etc.)



Je préfère le tram au bus ; il est prioritaire, donc les horaires plus respectés et les chauffeurs conduisent mieux. ITW9

Avec l'arrivée du tram il y a beaucoup moins de personnes qui prennent les bus et du coup c'est dommage. G3-3

Il traverse la Nationale 20, ça le ralentit et ça crée des problèmes de circulation. ITW7

Le tram n'est pas très pratique pour nous, si on veut le prendre au plus près c'est 25 minutes à pied. ITW2

2. Des bus autour...

Un réseau bus visible et dense, au delà du centre

- Dans le bus, des catégories : **jeunes, personnes âgées, populaires “pas de costume cravates”**..
 - C’est « pour ceux qui n’ont pas de voiture » (public populaire, ados)
- Des **habitués du bus**, âgés, ou sans emploi utilisent le réseau pour les courses, visiter, avec des bus préférés.
 - On trouve aussi des gens de passage (travail stage) qui comparent l’offre avec les maigres réseaux de chez eux.



Il y a certaines catégories sociales que je n’ai pas vu dans les Transports en commun, les costumes cravates, je peux pas dire que j’en vois des masses dans le bus. ITW52

J’ai fait presque toutes les lignes, la 1, la 2, la 3 et la 4... au moins une fois pour découvrir, pour voir où ça passe... ITW55

Orléans et ses alentours sont assez bien desservis. C’est simple quand on n’habite pas trop loin. ITW15

J’ai utilisé le bus pendant quelques mois, c’était pas mal, confortable . ITW18

Bus : un réseau étendu, peu connu

Un réseau de bus **compliqué et désuet**

- Dans la ville centre, on le voit peu, on le prend peu ; **le tram a poussé les bus à l'extérieur**
- De nombreux **soucis de remplissage** : trop plein aux heures de pointe à certains endroits, et vides pendant des heures sur certaines lignes



Il y a aussi les problèmes techniques, des fois des bus qui ne passent pas, un chauffeur qui est malade et qui ne peut pas être remplacé. ITW53

Le bus, il faut attendre 15 à 20 minutes. C'est quand même rédhibitoire. ITW1

Je ne veux pas faire de l'écologie, mais jusqu'à 11H30 du soir des fois, il y a des grands bus avec 2 personnes dedans. ITW10

Le bus que je prends c'est blindé de monde, on est obligé de se serrer. ITW43

3. Problèmes en ligne : cadence, incivilités

Des problèmes importants et qui font **une image du bus en difficulté** : les retards, des annulations, pannes...

Le bus est aussi victime d'un **sentiment d'insécurité**, un lieu où se développeraient des incivilités, à l'égard des conducteurs, notamment.

(un point largement confirmé par le groupe de professionnels)



Il y a des incivilités dans les bus et les trams, souvent quand les trams sont pleins, les gens s'insultent. G3-3

Les gens hésitent à prendre le bus pour des questions de sécurité, peut-être, les incivilités. ITW2

Je trouve que c'est un métier pas facile qu'ils font, s'il y a des gens debout, violents, ils sont confrontés à plein de situations. ITW41

il y a des fois où je ne suis pas à l'aise, je me mets un casque sur les oreilles pour ne pas être embêtée . G2



Un problème d'incivilités... (?)

Les incivilités forment un problème soulevé fortement par les abonnés et les **professionnel-les (Groupe 2)**

- Plusieurs habitués parlent du problème en pointant des populations particulières, récemment arrivées et « hors cadre ».
- Les professionnels confirment et détaillent : il y a des gens éméchés, mais aussi des jeunes migrants, pas intégrés...
- Apparaît alors une question plus globale : Orléans devient-elle une “arrière cour” de certaines banlieues parisiennes ?..



Depuis 5-6 ans, la population a changé, il y a une mentalité plus violente, plus agressive, plus vulgaire. G2

Il y a une petite minorité de migrants ou autres, d'Afrique noire et d'autres, utilisateurs des TC, à qui il faut tout donner sur un plateau, on est sur de l'assistanat pur et dur. G2

On devient la grande banlieue parisienne, on privatise des hôtels pour les accueillir. OK, mais en leur expliquant le fonctionnement, les règles, l'éducation de base. G2

4. Vélos et parcs relais : en progrès

- Les **parc relais ont conquis des automobilistes** qui ne trouvent pas de parking gratuit en ville, ou se rendent à la gare ; pour une soirée à plusieurs, avec un tarif attractif (tram + parc).
- **Vélo** : en progrès, **peut mieux faire**.
 - Malgré les efforts pour la location courte durée (et VAE, succès), le manque de pistes cyclables sécurisées ne pousse pas à se lancer dans la pratique du vélo urbain.
 - Le vélo à Orléans reste pour beaucoup un loisir, en dehors de la ville (cyclotourisme, VAE..).



On a des amis à l'extérieur de la ville, ils utilisent les parcs relais, c'est une belle invention. ITW2

Il y avait un projet de passerelle, ou d'enlever une voie du tram pour faire une piste cyclable... Je suis sûr qu'il y en a qui prendraient les vélib plus facilement. ITW31

Le vélo j'en vois des fois. Je ne sais pas comment ça fonctionne ce truc. ITW55

Orléans en vélo, ah non, si vous avez envie de mourir ! Olivet, la commune a été aménagée pour ça, il y a des bornes, des pistes. ITW52

5. Les projets : Bus électriques et Transport à la demande

Les deux projets en cours en 2019 apparaissent globalement positifs.
(à croiser avec les enquêtes réalisées par ailleurs)

- **L'écologie et modernité** pour les bus électriques (avec des réserves néanmoins sur le coût et les batteries)
- Le **social** de proximité pour le Transport à la demande (TAD) : permettre un meilleur accès au réseau, si le système est simple et efficace.

Les bus électriques : pour l'écologie ?

- Les bus électriques sont bien accueillis, à la fois pour leur confort, silence, l'aspect moderne et pour l'aspect écologique ;
- Certains remettent pourtant en question l'écologie, à cause des **batteries** (recyclage, terres rares).
- Les professionnels estiment que cela coûtera **cher** (autres priorités)



Ils sont plus confortables, mais il y a moins de places . G3-1

Je pense que ça pourrait créer un enthousiasme autour de cette idée, pour des gens qui sont sensibles à ces questions d'environnement, ça ne sera pas anodin... ITW7

On parle de l'électrique pour les voitures, mais toutes ces batteries, ça pollue moins d'un côté, mais ça pollue plus de l'autre. Si c'est pour reporter le problème ailleurs. ITW18

C'est un fantasme qui coûte cher. G2

Le transport à la demande : une bonne idée

Basé sur le principe des « résa » (que certains connaissent un peu), l'idée de réserver son minibus plait...

- Il reste la question du **décali** de réservation (en amont)
- Celle du **coût** du service
- Du devenir des lignes actuelles
- Et celle de la **facilité d'utilisation**, surtout, pour des personnes âgées et des enfants



Ça permettra aux personnes des campagnes de venir en ville. G3-3

Si le bus est vide les trois quarts de la journée, ça sera mieux optimisé. G3-2

Si ça reste plus avantageux que prendre la voiture et d'une grande souplesse, oui, je pourrais lire, même ! ITW4

Il faut que le système soit facile à utiliser, sur Internet, ou sur téléphone portable. ITW18

Le transport à la demande : des pros inquiets

Sur le Transport à la demande (TAD), les professionnels (Gr 2) ont un avis potentiellement problématique : d'inquiétudes sur la **mise en œuvre**.

- Voyant l'émergence de la **sous-traitance** sur certaines lignes du réseau, ils craignent un « **service au rabais** », « **uberisé** »...
- Tout en reconnaissant l'intérêt de l'idée pour quelques zones peu denses, certains craignent des dérives.
 - Pas besoin du permis spécial pour un minibus : et des recrutements à l'encan (pas de vrais conducteurs)
 - La fin progressive de l'image du réseau TAO et de leur spécificité



Certains bus sont vides, ça peut être une bonne idée, mais pas si ils sous-traitent beaucoup de lignes. G2

On entend dire que c'est génial le TAD, pour les usagers. J'ai des craintes sur le recrutement, la convention collective. G2

Ils n'ont pas besoin de permis spécial, les Uber eats et compagnie, vous appelez, vous ne savez pas qui va vous acheminer. G2

On n'aura plus cette image du transporteur majoritaire de la métropole. G2

Les principaux résultats

3. Les envies : quelles mobilités ?

1. Tram et vélos en ville, bus et autos autour
2. L'avenir : moins polluant, plus efficace...
3. Le vélo et la marche : une place à penser
4. Les outils : des applis et des humains...

1. Tram et vélos en ville, bus et autos autour...

Au fil des entretiens, on voit apparaître en filigrane **une vision globale assez partagée par les différents usagers** pour l'avenir :

- Une mobilité maximale **autour de la ville centre** et des cœurs de villes (voitures et minibus TAD, moins polluantes, éventuellement)
- des **réseaux denses (tram, bus électriques) entre villes**, jusqu'aux centres urbains et activités (culture, commerces)
- Et du **vélo et de la marche en centre ville** (pollution zéro)

2. L'avenir : moins polluant, plus efficace...

L'attente pour les opérateurs – et TAO est identifié comme tel pour le territoire de la métropole, même si on ne sait pas qui décide, qui parle...- est l'efficacité des **façons de se déplacer**.

Et de mettre les moyens au bon endroit, pour :

- Baisser la pollution
- Améliorer le service

3. Le vélo et la marche : revoir la ville

Souvent oubliés dans les plans de déplacements, **la marche à pied** est pourtant le premier mode de déplacement en ville (cf. Kéoscopie).

- Le centre ville a été remanié, la marche est devenue agréable (Loire, centre historique) – quels **aménagements** ?
- Des **initiatives** (jours sans voiture, centre piéton, etc.) pourraient aider à installer ces habitudes nouvelles.



C'est beaucoup plus pratique d'être à pied dans Orléans centre qu'en voiture. G1-3

On pourrait faire comme à Paris, des périodes sans voiture, ça forcerait les gens à trouver des solutions, d'autres moyens... ITW9

Les vélos électriques, il y a plus de demande que d'offres, il y a des gens en liste d'attente. G2

Le tram; ça peut être dangereux pour les piétons. G2

4. Les outils : des applis et des humains...

- Pour aider à **développer de nouveaux usages**, il sera nécessaire d'améliorer les applications (et leur accessibilité)
- Mais aussi de tenir compte de la place des personnes (usagers et professionnels) dans le dispositif

Applications : TAO et internet

- **L'application TAO** donne de bons résultats (récemment) pour les usagers les plus habitués. (en l'absence de Google Map) ... restreinte aux TC.
- Le site Internet a par contre plusieurs détracteurs : fouilli, pas simple, etc.
- Pour les abonnés, **l'information fiable** doit être celle donnée par des professionnels (agence, ou terrain) – et notamment les **conducteurs/rices**

NB : ces derniers se sentent mal équipés, pas informés eux-mêmes.



L'appli de la TAO je m'en sers pour trouver les horaires, un trajet, pour savoir si je prends ma voiture ou le bus. Il y a eu une amélioration. ITW52

Pour les informations, on va sur le site ou à l'agence, mais l'agence il y a du monde et le site n'est pas super agréable, et je suis informaticien. G1-1

Il faudrait qu'on puisse informer la clientèle sur les retards (ce sont les clients qui nous informent des retards !)

G2

La place de l'humain

- **La place des conducteurs (et contrôleurs)** + question de l'insécurité (incivilités) qui occupe beaucoup d'utilisateurs
- **Les questions de recrutement** (conducteurs), qui entraînent des problèmes (retard, annulation)
- Enfin les questions de communication interne (Kéolis) avec un sentiment d'être « oubliés » par les professionnels maison.

NB : une mention spéciale à faire des apports du groupe de professionnels (Kéolis) sur ces questions, que l'on retrouve dans d'autres groupes et entretiens.



Les infos arrivent dans le journal par le service presse de la métropole, avant nous. G2

Pannes, conducteurs absents, manque de véhicules... on ne connaissait pas ça avant. On cherche 80 conducteurs après en avoir recruté il y a 2 ans. G2

Si on s'intéresse à la satisfaction du client, c'est le client dans sa globalité. Il faut penser à ce qu'il y a autour (formation, management). G2

Il y a quelques années, ils ont fait une campagne pour les contrôleurs, en présentant des vrais contrôleurs. G2

Les principaux résultats

4. La mobilité : des habitudes (à prendre)

1. L'idéal : liberté, rapidité, efficacité
2. Les transports collectifs : pour qui ?
3. Comment changer d'habitude ?
4. Ce qu'il faudrait faire... (précos)

1. L'idéal : liberté, rapidité, efficacité

- **Face aux nécessités de réduction de la pollution, il faut agir...** et cela doit être pensé, prévu :
- Il y a beaucoup de voitures en ville, estiment les usagers – et notamment ceux de passage.
- Les cyclistes, les piétons et les conducteurs confirment : **la voiture est encore très (trop) présente**



J'imagine qu'il faut développer le réseau, on est dans un contexte de changement climatique, il faut réduire les émissions de Gaz à effet de serre, réduire la place de la voiture, du coup j'imagine qu'il y a un développement du réseau qui est pensé. ITW41

C'est vrai qu'il y a du monde en voiture dans cette ville... pourtant la ville gagnerait à avoir moins de voitures, moins de pollution. ITW53

Pour améliorer les choses, il faut passer les bus en sites propres. G2

2. Les transports : pour qui ?

- Pour devenir usager des transports, il faut les comprendre. **Les non usagers ne connaissent pas le réseau TAO** (par définition)
- Il faut avoir eu **l'occasion de tester** leur fonctionnement...
- Et on sait que beaucoup ne veulent pas essayer/utiliser les transports, pour diverses raisons :
 - Impossibilités, **habitudes de vie...**
 - Ignorance, incompréhension
 - Appréhension, angoisse, peurs



C : j'ai une vision incompréhensible, avec tous les différents numéros, je me perds avec les différents numéros. J'ai pris très peu le bus et à chaque fois j'ai les yeux rivés sur mon téléphone pour vérifier où je sortais, quel numéro c'est.

Peut-être si c'est des gens racistes, ils ne prennent pas les transports par rapport aux flux de migrants, qu'il y ait beaucoup de monde, ça gêne des gens. ITW53

3. Comment changer d'habitude ?



Les transports sont **une question d'habitude**... à changer ?

- Il faut **habituer les plus jeunes** à prendre les transports...; et à persister ensuite (permis de conduire)
- Mais il faudrait aussi démontrer que **perdre l'habitude de la voiture** est possible et plus efficace !
- Difficile, en tous cas, de lutter contre les habitudes (famille, etc.)

Il faudrait habituer les jeunes, les enfants à prendre les Transports en commun. Moi je venais de ma campagne, j'ai toujours fait en voiture, et je suis restée comme ça. ITW10

Les gens qui étaient jeunes dans les années 60-70, quand la voiture était sur un piédestal, ils ne prendront jamais les transports en commun, même si ça leur fait gagner du temps. ITW1

Pour eux la voiture c'est un moyen de liberté, aller plus vite, pas être embêté. Ils ne changeront pas leur mode de vie, c'est ancré et ça restera. G3-1

4. Ce qu'il faudrait faire... (précos)

- **D'abord, poser un diagnostic :**

Pourquoi on ne prend pas les transports en commun ?

- L'insécurité
- Les pannes
- La fréquence
- Le prix
- (...)



Que les gens veulent pas prendre le bus, ça peut être dû à des personnes qui foutent un peu le bordel dans les trams et les bus, je peux comprendre. ITW43

S'il n'y a pas de problème de sécurité dans les transports en commun, je ne vois pas pourquoi les gens ne le prendraient pas. ITW5

Il y a beaucoup de pannes de bus, maintenant, je ne sais pas pourquoi. Avant il y avait moins de pannes. Il n'y avait pas les problèmes électroniques. ITW55

4. Ce qu'il faudrait faire... (précos)

1. **Rendre la ville plus compliquée pour les voitures** = autre transport
2. **Améliorer les solutions** alternatives (applis, parcours, voirie)
3. Proposer et développer encore des solutions adaptées pour des **publics précis** (PMR, enfants, etc.)
4. Accompagner les **événements de vie** (majorité, enfants, déménagements, retraite...) et proposer des **tests** !



J'imagine qu'il faut développer le réseau, on est dans un contexte de changement climatique, il faut réduire les émissions de Gaz à effet de serre, réduire la place de la voiture, du coup j'imagine qu'il y a un développement du réseau qui est pensé. ITW41

C'est vrai qu'il y a du monde en voiture dans cette ville... pourtant la ville gagnerait à avoir moins de voitures, moins de pollution. ITW53

Pour améliorer les choses, il faut passer les bus en sites propres. G2

Pour changer...



La solution serait dans la **multiplication... des solutions**

- Passer d'un mode de transport unique (voiture ou bus) à une **multiplicité de possibilités**, selon le déplacement.
- **Guide Multimodalité** : bus, navettes, train, vélo, VAE, véhicule, marche, etc.
- Et rappel : ne pas oublier la **valeur de l'exemple** d'usagers... et d'élu-es

Il faut essayer de prendre le transport qui est adapté à notre déplacement. Si on veut aller en ville, on va moins prendre la voiture, c'est moins pratique, il faut se garer. G1-1

Il faut du multimodal : des usages différents, des dispositifs pour tous les goûts et pour toutes les populations. Le bus à la demande, le petit bus électrique en centre ville, le train le vélo, le vélo électrique... . ITW1

Multiplier les moyens, comme le vélo permet d'améliorer la mobilité. ITW2

// ... Ce qui a changé

En 2021, nouvelles pistes...

- Cyclables, d'abord : **bond des usages du vélo et de la marche** en ville : les solutions individuelles en hausse
- **Une « démobilité »** : télétravail, fermetures, Transports collectifs (train, bus, etc.) en forte baisse... (Covid, confinement, espace..)
- Des crises multiples : Covid, crise économique/écologique et sociale, + sentiment d'effondrement (65%) ...

CRISE COVID :

CORONAPISTES, PLAN VÉLO, MARCHÉ SANTÉ...

DÉVELOPPEMENT DU TRAVAIL À DOMICILE...

ON PARLE « D'EXODE URBAIN », D'URBANISME TACTIQUE... (ADAPTÉ)

SOBRIÉTÉ : MOINS D'AVION, DE TRAIN, PLUS DE VÉLO...

EFFONDREMENT POSSIBLE, POUR 65% DES FRANÇAIS (SONDAGE IFOP 2019)

Avez-vous des questions, des commentaires ?

Merci de votre attention

Erwan LECOEUR

Sociologue, consultant

Merci pour votre participation !

Prochains événements

Mardi 9 février 8h30

Visite de l'entreprise URBY*

Mardi 9 février 14h

**Vers une urbanisme circulaire et une
métropole des proximités**
(webinaire)

Vendredi 12 février 10h

Energies dans les transports
(webinaire)

Vendredi 12 février 15h30

**Visite du quartier du Larry
à Olivet***

Mardi 16 février 14h

**Conception des espaces publics
en faveur des piétons et cyclistes**
(webinaire)

** Possibilité de modification/annulation
selon l'évolution des conditions sanitaires*

AGISSONS ENSEMBLE!

transition.orleans-metropole.fr

transition@orleans-metropole.fr
[#transitionentrenosmains](https://twitter.com/transitionentrenosmains)

