



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (17)



**ANNEXE AU
RAPPORT DE
DIAGNOSTIC
(CONCERTATION)**

RAPPEL

02 Août 2024

Arrêt en Conseil Communautaire
du 10 juillet 2025

Réf : 2023.1154 - E03 A

Rédigé par :
Sarah PLUT (ALGA)
Matthieu CABON

Vérifié par :
Agathe TAUREL (ALGA)

SOMMAIRE

A. MÉTHODOLOGIE GLOBALE 3

B. CONTEXTE DES ATELIERS 5

**C. ATELIERS - ANALYSE DES DONNÉES
RÉCOLTÉES 10**

**D. MICROS-TROTTOIRS - ANALYSE
DES DONNÉES RÉCOLTÉES 49**

**E. SYNTHÈSE ET
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES 57**

A. MÉTHODOLOGIE GLOBALE

Méthodologie globale

En complément d'une analyse des mobilités conduite par Vizea, ALGA médiation se propose de réaliser un micro-trottoir et de conduire 3 ateliers participatifs auprès de trois différentes typologies de public : jeunes, actifs et seniors. ALGA médiation présente les données récoltées et analysées à travers un diagnostic sensible rédigé.

Le tandem Vizea - ALGA médiation

L'objectif de ce tandem est de préciser des données quantitatives afin de comprendre en profondeur les stratégies individuelles (freins, envies, habitudes...) de mobilité des participants pour pouvoir donner des recommandations usagères à l'équipe technique.

Les ateliers

Objectifs des ateliers :

Informier et vulgariser : sensibiliser la population sur les enjeux écologiques liés à la mobilité. Cette phase de médiation sert à diffuser des informations concernant les mobilités pertinentes et accessibles à tous.

Accompagner vers une conscience écologique : en plus de l'information, nous voulons inciter les participants à adopter une conscience écologique concernant leurs habitudes de mobilité.

Projections et besoins futurs : nous visons à recueillir les visions des habitants sur leur mobilité idéale souhaitée à Royan. Ces projections nous permettent de comprendre les attentes et les aspirations futures en matière de mobilité.

Établir un diagnostic sensible : enfin, en collectant les ressentis, les freins et les habitudes des habitants de Royan CARA, nous établissons un diagnostic précis des pratiques de mobilité actuelles et celles souhaitées.

Thématiques des ateliers :

Les ateliers sont structurés autour de plusieurs thématiques clés :

- Modes de transport;
- Infrastructures;
- Actions et habitudes;
- Politiques et réglementations.

Méthodologie pour les ateliers :

• Préparation de l'animation : prise de contact, choix de la salle, création des supports numériques et papiers pour le déroulement de l'atelier;

- Animation : une équipe composée d'environ 4 animateurs pour des groupes allant de 8 à 15 participants;
- Restitution : présentation des résultats sous un format diagnostic et d'une exposition publique.

Le micro-trottoir

Objectif du micro-trottoir :

Dans le cadre de ce diagnostic sensible, l'objectif principal du micro-trottoir est de recueillir des témoignages authentiques et personnels sur les expériences de mobilité vécues par les habitants de Royan CARA. Il vise à :

1. Faire participer les personnes silencieuses : Aller chercher les personnes que l'on n'entend pas dans les instances de concertations classiques.
2. Capturer les perceptions et émotions : comprendre les ressentis, les préoccupations et les aspirations des habitants concernant les infrastructures et les services de mobilité dans leur quotidien;
3. Mettre en lumière des histoires personnelles : donner une voix à chaque participant en capturant leur témoignage à travers des échanges sensibles. Chaque personne interviewée est prise en photographie pour accompagner leur témoignage audio.
4. Exposer : cette matière première (audio et visuelle) sera mise en scène et exposée lors de la réunion publique prévue en septembre. Elle permet de rassembler des témoignages visuels et narratifs.
5. Informer et sensibiliser : utiliser ces témoignages pour informer et sensibiliser les habitants sur les divers aspects de la mobilité à Royan CARA, en mettant en avant les expériences, les avis et les défis rencontrés et vécus par les usagers;
6. Créer une base de données qualitative : compléter le diagnostic technique alors réalisé afin de mieux cerner les habitudes de mobilité et d'identifier les leviers d'action pour une mobilité plus durable et adaptée aux besoins des habitants.

Méthodologie pour les micros-trottoirs :

- Préparation des micros-trottoirs : réalisation d'une grille d'entretien semi-directif avec des questions ouvertes / sensibles, d'une durée de 10 minutes;
- Déambulation : en binôme, ALGA médiation rencontre les habitants de la CARA dans des lieux stratégiques (au marché, devant la gare, dans les rues passantes...) notamment en campagne en réalisant du porte à porte.

B . CONTEXTE DES ATELIERS

Contexte des ateliers

Nous avons rencontré 59 personnes, dont :

- 35 participants aux ateliers
- 24 participants aux micros-trottoirs

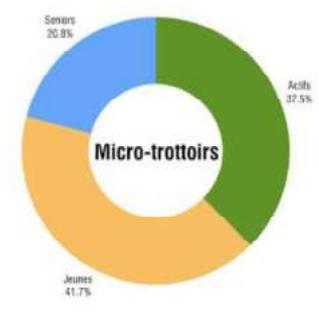
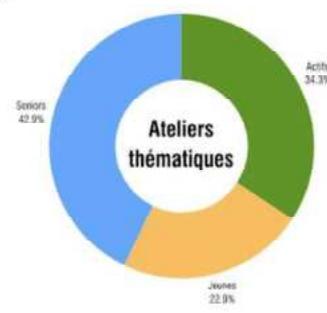
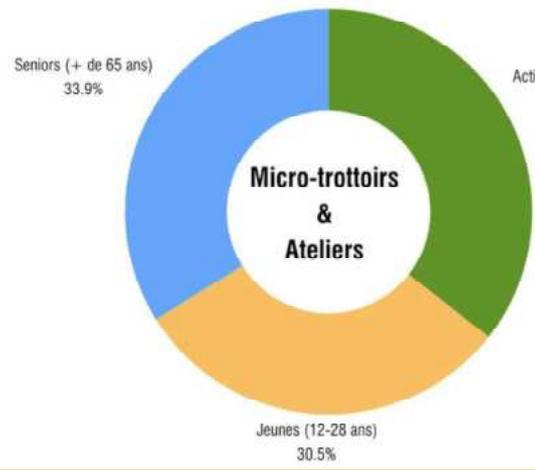
Contexte des ateliers

Nous avons organisé trois ateliers thématiques à Royan. Ils sont divisés par tranche d'âge et sont composés de la manière suivante :

- Atelier 1 :
Typologie population : **senior** (65 ans et +)
Lieu : Maison Des Associations de Royan
Nombre : **15 participants**

- Atelier 2 :
Typologie population : **actifs** (30 - 64 ans)
Lieu : Maison Des Associations de Royan,
Nombre : **8 participants**
Horaire : 18h00 - 20h30

- Atelier 3 :
Typologie population : **jeunes** (18 - 25 ans)
Lieu : mission locale de Royan
Nombre : **12 participants**
Horaire : 14h00 - 16h30



Contexte des ateliers



Figure : Lieux de résidence des participants aux ateliers

Déroulé des ateliers :

Les trois ateliers se structurent de la même façon. Il se déroule sur une période de 2 heures et 30 minutes, structuré en plusieurs temps pour maximiser la participation des participants.

Accueil et présentation :

- Accueil : les animateurs accueillent les participants et les invitent à remplir la feuille d'émargement.
- Présentation : Introduction du projet et des objectifs de l'atelier.

Temps 1 : réactions et débat mouvant :

- Poster à réaction (1) : Les participants expriment ce qu'ils

aiment ou n'aiment pas dans les moyens et infrastructures liés au transport en collant des post-its de différentes couleurs sur les posters.

- Débat mouvant (2) : Les participants se positionnent physiquement dans la salle selon leur accord ou désaccord avec des affirmations portées la mobilité.

Temps 2 : fiches et cartographie :

- Fiche information (3) et expérience map (4) : les participants remplissent deux documents pour détailler les trajets quotidiens, les modes de transport utilisés, et autres informations.
- Cartographie sensible (5) : représentation libre des parcours, trajets et expériences vécus en termes de mobilité, sous forme de carte dessinée créative.

Contexte des ateliers

Pause

Temps 3 : classification des actions individuelles (selon une échelle de compromis) et collectives (selon le degré d'urgence à les réaliser) pour une mobilité plus verte (6) :

- Distribution des rôles : répartition des rôles de chaque participant (écologique, pragmatique, habitant).
- Storytelling : introduction d'un scénario pour faciliter le débat et la réflexion collective, sous forme de chapeaux de Bono.
- Échelles individuelles et collectives : discussion et priorisation des actions individuelles et collectives pour surmonter les obstacles à la mobilité douce.
- Restitution : synthèse et présentation des résultats de chaque groupe.

Conclusion :

Clôture de l'atelier avec une récapitulation des principaux points discutés et des prochaines étapes.

En résumé:

L'atelier est découpé en trois temps de travail :

le partage des représentations sur la mobilité : ce premier temps permet d'analyser les perceptions de chacun, les besoins actuels, d'identifier les modes de transport les plus utilisés et de comprendre les difficultés rencontrées par les usagers;

le partage des freins et des leviers individuels : ce deuxième temps propose des pistes d'améliorations et des alternatives concernant les infrastructures et les modes de transport, en identifiant les obstacles et les motivations personnelles;

projection sur une mobilité idéale : ce dernier temps vise à définir les différents leviers, qu'ils soient psychologiques, physiques ou autres, sur lesquels le Plan de Mobilité Simplifié pourrait s'appuyer pour répondre aux attentes et besoins des habitants.

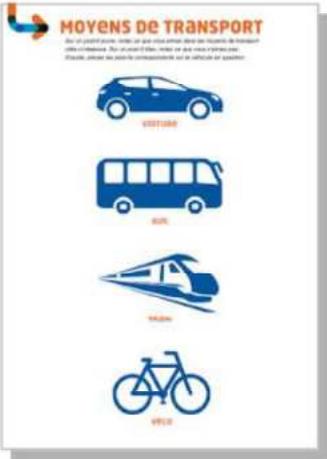
Contexte des ateliers

TEMPS 1

TEMPS 2

TEMPS 3

1 posters à réaction (x4)



2 débat mouvant (adapté à chaque typologie de public) (x5)



3 fiche information

ON SE RENCONTRE !

TRANCHE D'ÂGE : _____ **GENRE :** Femme Homme Non

MOYEN(S) DE TRANSPORT UTILISÉ(S) :
Entourer avec une croix les modes de transport utilisés.

Bus voiture, marche à pied, scooter/moto, train, vélo, vélo électrique, trottinette électrique, trottinette, service de location de vélos, service de location de vélos, bac, transport à la demande

PERMIS : je l'ai en cours pas j'en parle j'en parle j'en parle

VEHICULE : aucun Oui (ai)

LIEU DE RESIDENCE : _____ **SITUATION PROFESSIONNELLE :** _____

ACTIVITES / LOISIRS : QUOI ? QUAND ? LIEU ?
Précisez la fréquence et le lieu

VOUS VIVEZ... Seul.e À plusieurs Avec ma ou mon partenaire Avec mes animaux

NIVEAU D'INTERÊT POUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :
Échelle de 1 à 4

J'ai déjà utilisé / assisté à :

- Acheter des cartes ou titres de transport
- Acheter des tickets de transport électronique
- Acheter des tickets de transport électronique
- CARAVEL
- CARAVEL
- CARAVEL
- Service de location de vélos
- Vélo électrique
- Conduite
- De l'électrique
- Application de transport
- Acheter de nouvelles cartes à la machine à sous
- Vite MODALIS

4 expérience map

TRAJETS OPTIMISÉS	Trajet 1	Trajet 2	Trajet 3	Trajet 4	Trajet 5	Trajet 6
TRAJET 1						
TRAJET 2						
TRAJET 3						
TRAJET 4						
TRAJET 5						
TRAJET 6						

6 carte des consensus (adaptée à chaque typologie de public)

CARTE DES CONSENSUS

à l'échelle individuelle

Version 1 - Un quel que soit...
Version 2 - Un quel que soit...
Version 3 - Un quel que soit...

CARTE DES CONSENSUS

à l'échelle collective

Version 1 - Un quel que soit...
Version 2 - Un quel que soit...
Version 3 - Un quel que soit...

CHARTRE DE LA MOBILITÉ

à l'échelle individuelle

à l'échelle collective

Version 1 - Un quel que soit...
Version 2 - Un quel que soit...
Version 3 - Un quel que soit...

Figure : Outils utilisés lors des ateliers

C ATELIERS - ANALYSE DES DONNÉES ■ RÉCOLTÉES

I] Analyse du débat mouvant

5 à 6 affirmations sont mises en débat, chaque participant doit prendre position pour ou contre elles en allant d'un côté ou de l'autre de la salle. Les données ainsi recueillies présentent un panorama des opinions des perceptions et des expériences des seniors concernant divers aspects de leur mobilité au sein de Royan.

SENIORS

Points Saillants :

1. Problèmes de Correspondance et Fréquence :

- Difficultés pour les personnes âgées de changer de bus à la gare.
- Incompatibilité des horaires de correspondance.
- Les trajets pour les rendez-vous médicaux sont compliqués et longs.

2. Accessibilité et Infrastructures :

- La distance de marche jusqu'aux arrêts de bus est un problème pour les seniors.
- Les trottoirs avec des trous rendent la marche difficile et dangereuse.

3. Sécurité et Aménagements Cyclables :

- Les pistes cyclables sont considérées comme dangereuses car elles ne sont pas séparées des voitures et des piétons.
- Les seniors préfèrent des vélos à trois roues pour plus de stabilité.
- Il y a un manque d'ateliers de remise à niveau pour les cyclistes seniors.

4. Utilisation des Transports à la Demande :

- Méconnaissance et sous-utilisation des services de transport à la demande.
- Besoin d'une meilleure communication sur ces services.

5. Besoin de Flexibilité :

- Pour les courses et les rendez-vous médicaux, les seniors préfèrent utiliser leur propre voiture.
- La centralisation des lignes de bus autour de la gare est un inconvénient majeur.

Suggestions d'Amélioration :

- Augmenter la fréquence des bus et améliorer les correspondances.
- Créer des pistes cyclables séparées des routes principales.
- Promouvoir et améliorer la communication sur les services de transport à la demande.
- Améliorer les trottoirs et réduire les distances de marche jusqu'aux arrêts de bus.

ACTIFS

Points Saillants :

1. Utilisation des Transports en Commun :

- Les actifs sans voiture trouvent les transports en commun chers et peu pratiques.
- Les horaires des bus ne correspondent pas toujours aux besoins professionnels et personnels.

2. Infrastructure et Sécurité des Vélo :

- Manque d'infrastructures sécurisées pour les déplacements à vélo entre domicile et travail.
- Routes dangereuses sans aménagements cyclables adéquats.

3. Covoiturage et Flexibilité :

- Difficultés à organiser le covoiturage à cause des horaires de travail variables et des besoins familiaux.
- Les actifs préfèrent souvent leur propre véhicule pour la flexibilité.

4. Satisfaction Variable des Transports :

Certains actifs sont satisfaits de l'offre de transport en commun pour les déplacements locaux, mais trouvent qu'elle devrait être développée davantage pour les zones périphériques.

Suggestions d'Amélioration :

- Augmenter la fréquence des bus et adapter les horaires pour mieux correspondre aux besoins des actifs.
- Développer des infrastructures cyclables sécurisées pour les trajets domicile-travail.
- Promouvoir et faciliter le covoiturage.
- Améliorer la desserte des zones périphériques par les transports en commun.

JEUNES

Points Saillants :

1. Horaires et Fréquence des Bus :

- Les jeunes trouvent que les horaires des bus ne sont pas adaptés, surtout en soirée.
- Manque de bus après 19h, ce qui complique les déplacements après le travail ou les sorties.

2. Sécurité et Infrastructures Cyclables :

- Les jeunes jugent les routes dangereuses pour les cyclistes en raison du manque de pistes cyclables séparées.
- Les entrées et sorties de voitures sont dangereuses pour les cyclistes.

2. Utilisation des Transports Alternatifs :

- Les jeunes utilisent des trottinettes électriques et des vélos, mais trouvent ces solutions limitées par les infrastructures disponibles.
- Les services Modalis sont connus mais pas assez accessibles dans toutes les communes.

4. Sentiment de Sécurité :

Les jeunes se sentent parfois en insécurité, surtout le soir, en raison du manque de signalisation et de présence policière.

Suggestions d'Amélioration :

- Augmenter la fréquence des bus en soirée et adapter les horaires aux besoins des jeunes.
- Développer des pistes cyclables séparées et sécurisées.
- Rendre les services de transports alternatifs comme les trottinettes et vélos électriques plus accessibles.
- Améliorer la signalisation et la sécurité pour les déplacements nocturnes.

SYNTHÈSE GLOBALE DES POINTS PARTAGÉS

Fréquence et Horaires des Transports en Commun

Tous les groupes ont exprimé un besoin d'augmentation de la fréquence des bus, particulièrement en soirée et en dehors des heures de pointe. Les horaires actuels ne sont pas toujours adaptés aux besoins des différentes catégories d'utilisateurs.

Sécurité et Aménagements des Infrastructures Cyclables

Il y a une forte demande pour des infrastructures cyclables sécurisées. Les pistes cyclables actuelles sont souvent jugées dangereuses car elles ne sont pas suffisamment séparées des routes principales et des trottoirs.

Accessibilité et Flexibilité des Transports

Les seniors et les jeunes soulignent des problèmes d'accessibilité, que ce soit la distance à parcourir pour atteindre les arrêts de bus ou le manque de flexibilité des horaires. Les actifs, quant à eux, trouvent les transports en commun coûteux et parfois peu pratiques par rapport à leurs besoins professionnels.

Utilisation des Transports Alternatifs

Il existe un intérêt croissant pour les transports alternatifs comme les vélos et les trottinettes électriques, mais les infrastructures et la disponibilité de ces services restent limitées.

Information et Communication

Tous les groupes ont mentionné un manque d'information et de communication sur les services de transport disponibles, comme les transports à la demande. Une meilleure promotion et des informations plus accessibles pourraient améliorer l'utilisation de ces services.

Dynamisation Urbaine et Sécurité

Les jeunes, en particulier, ont exprimé un besoin de plus d'activités et de sécurité, surtout en soirée. Améliorer la signalisation et la présence policière pourrait augmenter le sentiment de sécurité.

II] Analyse des posters à réaction

Les données fournies présentent les perceptions et les préférences des participants concernant divers moyens de transport et infrastructures dans Royan CARA. Les résultats sont présentés pour différents modes de locomotion, notamment la voiture, le bus, le train, le vélo, les transports électriques, le covoiturage, et les services de location, ainsi que pour diverses infrastructures comme les range vélo, les arrêts de bus, les pistes cyclables, les aires de covoiturage, les places de parking et les trottoirs pour piéton. Cette analyse sert à identifier les aspects appréciés, ainsi que les critiques et les souhaits des usagers pour chaque mode de transport et infrastructure.

SENIORS

Suite au traitement des données récoltées concernant les seniors, afin de répondre à leurs envies et préoccupations, nous proposons les pistes de recommandations suivantes :

1- Une amélioration du réseau de bus :

En augmentant le nombre d'arrêts et la fréquence des bus;
En simplifiant les correspondances en gare de Royan;
Étudier la possibilité de la gratuité des transports en commun.

2- Une sécurisation des pistes cyclables :

En développant des pistes cyclables intercommunales sécurisées;
En élargissant les pistes et en améliorant leur signalisation pour une meilleure cohabitation entre les usagers (piétons, cyclistes, personnes avec trottinette...).

3- Une modernisation des infrastructures pour vélos :

En installant des ranges vélos adaptés aux vélos électriques.

4- Pour développer le covoiturage :

En mettant en place une application dédiée pour faciliter le covoiturage inter CARA, avec des personnes de confiance.

5- Une amélioration des trottoirs :

En réparant régulièrement les trottoirs pour assurer leur praticabilité;
En ajoutant un éclairage nocturne pour améliorer la sécurité;

En rendant les trottoirs plus accessibles pour les PMR et les utilisateurs de poussettes.

6- Mettre en lumière le service d'aide à la mobilité en gare de Royan :

En communiquant et en informant davantage sur l'existence et le contenu de ce service auprès de ce public.

ACTIFS

De la même manière :

1- Une amélioration du réseau de bus :

En augmentant la fréquence et l'amplitude horaire des passages des bus;
Étendre les lignes de bus pour couvrir plus de communes, en particulier dans les zones rurales.

2- Une amélioration des infrastructures pour vélo :

En continuant de développer et sécuriser les pistes cyclables avec une séparation physique avec la route;
En installant davantage de ranges vélos sur les lieux davantage fréquentés;
En développant des pistes cyclables sécurisées dans les zones rurales.

3- Un renfort de l'accès aux infrastructures pour transport électrique :

Ajouter des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.

4- Développement du covoiturage :

En créant une plateforme locale pour faciliter la mise en relation des covoitureurs, par communes.

5- Amélioration des infrastructures liés au bus :

En installant des abris à tous les arrêts de bus, en mettant l'accent sur les zones rurales pour protéger les usagers des intempéries.

6- Améliorer l'offre de covoiturage :

Ajouter des aires de covoiturage au sein même de Royan.

Ateliers - Analyse des données récoltées

JEUNES

Enfin concernant les jeunes :

1- Améliorer le service de transport en commun lié aux bus :

En augmentant la fréquence des passages des bus, surtout aux heures de pointe de Royan jusqu'aux communes les plus proches;

En introduisant des moyens de paiement variés à bord des bus;

En prolongeant les horaires de passage des bus en soirée.

2- Sécuriser les infrastructures cyclables :

En séparant physiquement les pistes cyclables des routes;

En élargissant les pistes cyclables;

En créant de nouvelles pistes à visée quotidienne et non pas de ville;

Installer plus de nombre de range vélos à des emplacements stratégiques.

3- Explorer d'autres options des services de location :

Pour MODALIS : en augmentant le temps de location des vélos à 1 an;

Autre : ajouter la location de trottinettes électriques.

4- Améliorer l'offre de covoiturage :

Ajouter des aires de covoiturage au sein même de Royan;

S'inspirer du service "Rézo Pouce".

5- Concernant les stationnements :

En ajoutant des places de stationnement aux entrées de Royan ou aux communes alentour, avec un bus qui amène régulièrement dans le centre (coût du parking : un ticket de transport pour la journée, type parking-relais).

6- Améliorer les trottoirs :

En réparant et en élargissant les trottoirs;

En installant un éclairage nocturne pour la sécurité des piétons.

7- Créer un programme de "récompenses pour cyclistes"

En créant un programme incitatif où les cyclistes accumulent des points en fonction du temps ou de la distance parcourue, échangeables contre des réductions sur les services locaux ou des abonnements de transport.

Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	Pas concerné-e	ce que que je n'aime pas / aimerais
 VOITURE	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
 BUS	7% des participant-es apprécient le réseau de bus.	7% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par l'utilisation du bus.	60% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 34% Manque d'arrêts de bus 22% Faible fréquence des bus 11% Changement de bus en gare Royan difficile 22% Utilisation difficile du site web CARA'BUS 11% L'absence de gratuité des transports en commun
 TRAIN	Sans réponse	Sans réponse	60% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 67% Le manque de desserte directe depuis Royan 33% Les retards et annulations des trains
 VÉLO	Sans réponse	7% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par l'utilisation du vélo.	7% des participant-es n'aiment pas utiliser le vélo en raison des pistes cyclables dangereuses et insuffisantes.
 TRANSPORT ÉLECTRIQUE	13% des participant-es apprécient les transports électriques pour le confort et leur aspect écologique.	27% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par l'utilisation de ce type de transport.	13% des participant-es trouvent difficile de partager la voirie entre les usagers (cycliste, personnes avec trottinette/électrique, piéton), précisément sur les pistes cyclables.
 COVOITURAGE	13% des participant-es apprécient le covoiturage pour des courtes distances et avec des personnes de confiance.	Sans réponse	13% des participant-es soulignent l'absence d'application de covoiturage pour la CARA et le manque de points de rendez-vous à l'intérieur de Royan.
 SERVICES DE LOCATION	Sans réponse	13% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par l'utilisation de ce type de services.	Sans réponse

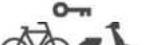
Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	PAS CONCERNÉ-E	ce que que je n'aime pas / aimerais
<p>RANGE VÉLO</p>	<p>7% des participant-es apprécient d'utiliser les ranges vélos.</p>	<p>7% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par l'utilisation de ce type d'infrastructure.</p>	<p>20% des participant-es souhaiteraient avoir des ranges vélos plus modernes et adaptés aux vélos électriques.</p>
<p>ARRÊT DE BUS</p>	<p>7% des participant-es apprécient l'usage des arrêts de bus.</p>	<p>7% des participant-es ne se sentent pas concerné-es par ce type d'infrastructure.</p>	<p>13% des participant-es aimeraient que tous les arrêts de bus soient abrités, avec des assises.</p>
<p>PISTE CYCLABLE</p>	<p>7% des participant-es apprécient l'utilisation des pistes cyclables.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>87% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que :</p> <p>23% L'absence de piste inter-commune ,avec par exemple Royan-Saujon</p> <p>77% La dangerosité des pistes, qui est accentuée par leur étroitesse, rendant la cohabitation avec les autres usagers difficiles, précisément sur les zones suivantes : avenue Louise, rue Aliénor d'Aquitaine, rue de Lattre de Tassigny, Boulevard Clémenceau (Royan)</p>
<p>aire de COVOITURAGE</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>7% des participant-es aimeraient avoir des aires de covoiturage dans la ville de Royan.</p>
<p>PARKING / PLACE DE PARKING</p>	<p>20% des participant-es apprécient l'utilisation du disque de stationnement en été.</p> <p>Un participant a exprimé le désir de pouvoir accéder à ce service tout au long de l'année.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>33% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que :</p> <p>40% L'étroitesse des places de parking au niveau des zones commerciales</p> <p>20% Le stationnement en épi (manœuvre dangereuse)</p> <p>20% L'absence de parking à proximité des plages</p> <p>20% La zone de stationnement au niveau du Square de la Tâche Verte qui est inondable et poussiéreuse selon la saison.</p>
<p>TROTTOIR PIÉTON</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>73% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que :</p> <p>36% Leur mauvais état, notamment sur les zones suivantes : Lattre de Tassigny, rue Dasseux, rue La Haye, place du Dr Gantier (Royan)</p> <p>18% L'absence d'éclairage nocturne rendant leur utilisation difficilement praticable.</p> <p>46% Leur manque d'accessibilité pour certains publics (PMR, utilisateurs de poussettes...) en raison de leur étroitesse et de la présence d'obstacles (arbres, lampadaires...)</p>

Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	Pas concerné-e	ce que que je n'aime pas / aimerais
 VOITURE	8% des participant-es apprécient l'utilisation de la voiture pour la flexibilité des déplacements et multiples usages qu'elle offre.	Sans réponse	8% des participant-es n'aiment pas la dépendance générée par l'utilisation de la voiture.
 BUS	8% des participant-es apprécient l'usage du bus.	Sans réponse	25% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 33% Le manque de fréquence et de passage 67% L'absence de dessertes dans certaines communes
 TRAIN	8% des participant-es apprécient le calme environnant et reposant dans les trains.	Sans réponse	25% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 67% Le coût conséquent du voyage 33% Le retard et l'absence des trains
 VÉLO	8% des participant-es aiment utiliser le vélo, notamment pour faire de l'exercice physique.	Sans réponse	Sans réponse
 TRANSPORT ÉLECTRIQUE	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
 COVOITURAGE	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
 SERVICES DE LOCATION	Sans réponse	Sans réponse	8% des participant-es aimeraient que le service de location de véhicules soit davantage développé sur Royan CARA.

Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	PAS CONCERNÉ-E	ce que que je n'aime pas / aimerais
 <p>RANGE VÉLO</p>	<p>8% des participant-es apprécient utiliser les ranges vélos qu'ils trouvent "très pratiques".</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>8% des participant-es soulignent le manque de range vélo dans la ville de Royan.</p>
 <p>ARRÊT DE BUS</p>	<p>8% des participant-es apprécient l'usage des arrêts de bus, notamment le fait qu'ils soient couverts.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>16% des participant-es aimeraient que tous les arrêts de bus soient abrités, surtout en zone rurale.</p>
 <p>PISTE CYCLABLE</p>	<p>16% des participant-es apprécient l'utilisation des pistes cyclables.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>8% des participant-es aimeraient avoir plus de pistes cyclables, surtout en zone rurale.</p>
 <p>aire de COVOITURAGE</p>	<p>8% des participant-es apprécient les aires de covoiturages dans la CARA, qu'ils trouvent "claires et visibles".</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>8% des participant-es aimeraient avoir des départs depuis le centre de la ville de Royan.</p>
 <p>PARKING / PLACE DE PARKING</p>	<p>8% des participant-es apprécient les zones de parkings qu'ils trouvent adaptés en ce qui concerne la ville de Royan.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>Sans réponse</p>
 <p>TROTTOIR PIÉTON</p>	<p>8% des participant-es apprécient les trottoirs qu'ils trouvent adaptés aux communes de la CARA.</p>	<p>Sans réponse</p>	<p>Sans réponse</p>

Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	Pas concerné-e	ce que que je n'aime pas / aimerais
 VOITURE	Sans réponse	Sans réponse	12,5% : des participant-es trouvent difficile de circuler l'été en voiture.
 BUS	62,5% : des participant-es apprécient l'utilisation des bus, notamment pour son prix avantageux, le calme, la propreté et le confort à bord.	Sans réponse	75% : des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 14% La faible fréquence de passage des bus (notamment par rapport aux horaires de travail) 57% Les moyens de paiement à bord limité 28% L'absence de passage de bus en soirée
 TRAIN	12,5% : des participant-es apprécient prendre le train.	Sans réponse	Sans réponse
 VÉLO	Sans réponse	Sans réponse	37,5% : des participant-es n'apprécient pas de rouler sur les pistes cyclables pour leur dangerosité.
 TRANSPORT ELECTRIQUE	12,5% : des participant-es apprécient les vélos électriques MODALIS.	Sans réponse	Sans réponse
 COVOITURAGE	Sans réponse	Sans réponse	25% : des participant-es indiquent manquer d'aire de covoiturage en ville.
 SERVICES DE LOCATION	12,5% : des participant-es apprécient le service MODALIS.	Sans réponse	12,5% : des participant-es aimeraient que le service MODALIS propose des trottinettes.

Ateliers - Analyse des données récoltées



	ce que j'aime	PAS CONCERNÉ-E	ce que que je n'aime pas / aimerais
 RANGE VÉLO	Sans réponse	Sans réponse	25% des participant-es aimeraient avoir plus de range vélo disponible.
 ARRÊT DE BUS	12,5% des participant-es apprécient le placement des arrêts de bus.	Sans réponse	Sans réponse
 PISTE CYCLABLE	Sans réponse	Sans réponse	25% des participant-es n'apprécient pas d'utiliser les pistes cyclables en raison de la difficulté à les partager avec les piétons
 aire de COVOITURAGE	Sans réponse	Sans réponse	Sans réponse
 PARKING / PLACE DE PARKING	Sans réponse	Sans réponse	37,5% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 67% Du manque de place 33% Du manque de zones de stationnement gratuites (hors disque de stationnement)
 TROTTOIR PIÉTON	Sans réponse	Sans réponse	50% des participant-es n'aiment pas certains aspects, tels que : 75% Le mauvais état et l'étroitesse 25% L'absence d'éclairage nocturne

III] Analyse de la fiche information

Les données fournies illustrent les modes de transport utilisés par les trois différentes typologies de publics : les seniors, les jeunes, et les actifs-ve et la proportion de ceux-ci équipés de véhicules personnels. Les résultats sont présentés pour différents moyens de transport variant selon les habitudes et les goûts de chacun. Nous examinons en détail les préférences de transport des participants, en distinguant les moyens de transport utilisés régulièrement et ceux utilisés occasionnellement. Nous référençons également les taux de possession de permis de conduire et de véhicules, ainsi que les lieux de résidence et les modes de vie. Les niveaux d'intérêt pour les enjeux environnementaux et l'utilisation de divers services de transport sont également analysés.

SENIORS

L'enquête menée auprès de 15 seniors révèle des informations importantes sur leurs habitudes de transport et leur mode de vie. La majorité des répondants sont des femmes (67%) âgées de 75 ans et plus (73%), vivant principalement à Royan (100%). La voiture (80%) et la marche (73%) sont les moyens de transport les plus fréquemment utilisés, tandis que les transports publics et les modes de transport durables comme les vélos électriques sont moins populaires. Tous les participants résident à Royan et sont seniors. Ils vivent principalement avec leur partenaire (80%).

Les participants montrent un intérêt marqué pour les enjeux environnementaux, avec 33% se déclarant très intéressés et 67% plutôt intéressés. Cependant, seulement 20% utilisent régulièrement un service de location de voiture, le covoiturage ou une voiture hybride. La possession de véhicule est élevée (93%), principalement des voitures (72%). Les services de mobilité les plus utilisés sont CARA'BUS (27%) et l'achat de cartes ou titres de transport (27%). Ces données indiquent une forte dépendance à la voiture et une utilisation limitée des services de mobilité durable, soulignant l'importance de promouvoir des alternatives plus écologiques adaptées aux besoins des seniors.

Des recommandations :

1- Renforcer les solutions de mobilité alternatives :

- Promouvoir davantage le vélo et le vélo électrique, étant donné l'intérêt déjà présent (20% pour le vélo électrique, 13% pour le vélo) ;
- Développer des infrastructures sécurisées pour le cyclisme et des stations de recharge pour vélos électriques.

2- Augmenter l'usage des transports en commun :

Améliorer l'accessibilité et la fréquence des services de bus et de train, car 20% les utilisent occasionnellement.

3- Encourager les services de mobilité partagée :

- Étendre les services de covoiturage et de location de voitures, particulièrement pour ceux qui n'ont pas de véhicule (7%).
- Organiser des ateliers pour familiariser les seniors avec les applications de transport.

4- Sensibilisation et soutien technique :

- Continuer les ateliers de sensibilisation à la mobilité douce et à l'utilisation des moyens de transport écologiques ;
- Organiser régulièrement des ateliers de réparation de vélos, étant donné l'intérêt croissant pour le cyclisme.

ACTIFS

La majorité des répondants sont des femmes âgées de 30 à 49 ans, vivant principalement à Royan (42%), avec d'autres résidant dans des communes voisines. La marche et la voiture sont les moyens de transport les plus fréquemment utilisés, tandis que les transports publics et les modes de transport durables comme les vélos électriques sont moins populaires. Concernant leur situation de vie, une majorité vivent à plusieurs. En termes de situation professionnelle, 75% sont employés et 25% ne le sont pas. Les participants montrent un intérêt marqué pour les enjeux environnementaux, avec 83% se déclarant très ou plutôt intéressés. Cependant, seulement 25% utilisent régulièrement les services de réparation de vélos ou les ateliers de sensibilisation à la mobilité durable. La possession de véhicule est élevée (83%), mais il existe un potentiel pour promouvoir des alternatives durables. Les services de mobilité les plus utilisés sont CARA'BUS (75%), l'achat de titres de transport (58%), et les ateliers de réparation de vélos (25%).

Ateliers - Analyse des données récoltées

Des recommandations :

1. Ateliers et sensibilisation : augmenter la fréquence des ateliers sur la mobilité durable et la réparation de vélos.

2. Utilisation des services de mobilité : Encourager une utilisation des services de mobilité existants comme CARA'BUS (75%) et les ateliers de réparation de vélos (25%), ainsi que les achats de titres de transport (58%).

JEUNES

Les répondants sont des jeunes âgés de 18 à 25 ans, avec une majorité d'hommes (62%) et des femmes (25%), et une proportion non binaire (13%). Ils résident principalement à Royan (37%), tandis que d'autres habitent à Saint-Georges-de-Didonne (25%), Saujon (25%) et La Tremblade (13%).

La marche (62,5%) et la voiture (37,5%) sont les moyens de transport les plus fréquemment utilisés régulièrement, suivis par les trottinettes électriques (25%). Les transports publics et les modes de transport durables comme le vélo sont également utilisés mais de manière moins fréquente. Occasionnellement, les bus (62,5%) et les vélos (12,5%) sont privilégiés.

Concernant leur situation de vie, 75% vivent en colocation, tandis que 12,5% vivent seuls ou avec leur partenaire. En termes de situation professionnelle, 37% sont employés, 25% sont sans emploi et 25% sont en études. Les participants montrent un intérêt marqué pour les enjeux environnementaux, avec 75% se déclarant très ou plutôt intéressés.

Cependant, l'utilisation des services de mobilité durable reste limitée. Bien que 62,5% des jeunes utilisent régulièrement le CARA'BUS et achètent des titres de transport, seulement 25% utilisent le covoiturage ou les vélos MODALIS. La possession de véhicule est élevée (62%), avec une majorité possédant des voitures (37,5%), mais il existe un potentiel pour promouvoir des alternatives durables.

Les services de mobilité les plus utilisés sont le CARA'BUS (62,5%), l'achat de titres de transport (62,5%) et les applications de transport (37,5%). Ces données soulignent l'importance d'améliorer les infrastructures pour les trottinettes et vélos électriques, d'optimiser les services de transport en commun, et de promouvoir des pratiques de mobilité durable adaptées aux jeunes de cette région.

Des recommandations :

1. Promouvoir les moyens de transport écologiques :

- Puisque 25% des jeunes utilisent régulièrement une trottinette électrique et 12,5% un vélo, renforcer les infrastructures pour ces moyens de transport pourrait encourager encore plus de jeunes à les adopter.
- Augmenter les stations de vélo et trottinette partagés, et améliorer les pistes cyclables.

2. Sensibilisation aux enjeux environnementaux :

- Puisque 75% des jeunes sont très ou plutôt intéressés par les enjeux environnementaux, des campagnes de sensibilisation sur les avantages des transports durables pourraient trouver un public réceptif.
- Organiser des ateliers et des événements pour informer sur l'impact écologique des différents moyens de transport.

3. Amélioration des services de transport en commun :

- Avec 62,5% des jeunes utilisant le bus occasionnellement, améliorer la fréquence et la couverture des lignes de bus pourrait augmenter leur utilisation régulière.

4. Infrastructures pour le covoiturage et les véhicules partagés :

- Promouvoir et faciliter le covoiturage, utilisé occasionnellement par 12,5%, et développer des plateformes locales pour coordonner les trajets partagés.
- Développer des stations de partage de voitures pour ceux qui ont besoin de véhicules occasionnellement, ce qui peut être une alternative aux 62% qui ont leur propre véhicule.

15 SENIORS

TRANCHE D'ÂGE : 27% : 65-75 ans
73% : 75 ans et plus

GENRE : 67% Femme 33% Homme

MOYEN(S) DE TRANSPORT UTILISÉ(S) :

Régulièrement 80% : Voiture
73% : Marche
20% : Vélo électrique
13% : Vélo
7% : Train
7% : Covoiturage
7% : Bus

Occasionnellement 20% : Train
13% : Bac
13% : Bus
13% : Vélo
13% : Service de location de voiture
7% : Covoiturage

PERMIS : 93% je l'ai ! 7% pas concerné-e

VÉHICULÉ-e : 7% aucun 93% Oui, j'ai : 72% : Voiture
14% : Vélo
7% : Vélo électrique
7% : Scooter

LIEU DE RÉSIDENCE : 100% Royan

SITUATION PROFESSIONNELLE : 100% Retraité-es

VOUS VIVEZ...

20% Seul-e 7% À plusieurs
 13% Avec mes animaux 80% Avec ma ou mon partenaire

NIVEAU D'INTÉRÊT POUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :

↑
4 *Très intéressé-e* 33%
3 *Plutôt intéressé-e* 67%
2 *Peu intéressé-e*
1 *Pas intéressé-e*

J'ai déjà UTILISÉ / ASSISTÉ à :

- 20% un service de location
- un covoiturage
- une voiture hybride

- 13% De l'électrique
- Atelier de sensibilisation à la mobilité douce
- Acheter des moyens de transport d'occasion
- Applications de transport

- 27% CARA'BUS
- Acheter des cartes ou titres de transport

- 7% Atelier de réparation de vélo

12 ACTIF-VES

TRANCHE D'ÂGE : 92% : 30-49 ans
8% : 50-64 ans

GENRE : 59% 33% 8%
Femme Homme pas de réponses

MOYEN(S) DE TRANSPORT UTILISÉ(S) :

Régulièrement 67% : Marche
58% : Voiture
17% : Trottinette électrique
25% : Bus
42% : Vélo
8% : Train

Occasionnellement 25% : Bus
8% : Covoiturage
8% : Service des taxis
50% : Train
17% : Vélo électrique
17% : Vélo
33% : Marche

PERMIS : 67% 8% 25%
je l'ai ! pas en cours
concerné-e

VÉHICULÉ-e : 17% 83%
aucun Oui, j'ai : 40% : Voiture
10% : Trottinette électrique
10% : Trottinette
10% : Van
50% : Vélo
30% : Vélo électrique

LIEU DE RÉSIDENCE : 42% : Royan
8% : Vaux-sur-mer, Meschers-sur-Gironde, Saujon, Médis, Sémussac, Étaules, Éguille-sur-Seudre, Saint-Palais-sur-Mer

VOUS VIVEZ...

25% 58%
Seul-e À plusieurs
8% 33%
Avec mes animaux Avec ma ou mon partenaire

NIVEAU D'INTÉRÊT POUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :

↑
4 Très intéressé-e 33%
3 Plutôt intéressé-e 50%
2 Peu intéressé-e
1 Pas intéressé-e 17%

SITUATION

PROFESSIONNELLE : 75% avec emploi
25% sans emploi

J'ai déjà UTILISÉ / ASSISTÉ à :

- 75% CARA'BUS
- 58% Acheter des cartes ou titres de transport
- 25% Atelier de réparation de vélo
- Acheter des moyens de transport d'occasion
- Service de location
- 42% De l'électrique
- Applications de transport
- 17% Atelier de sensibilisation à la mobilité douce
- Vélo MODALIS
- 8% CARA'FIL
- Voiture hybride

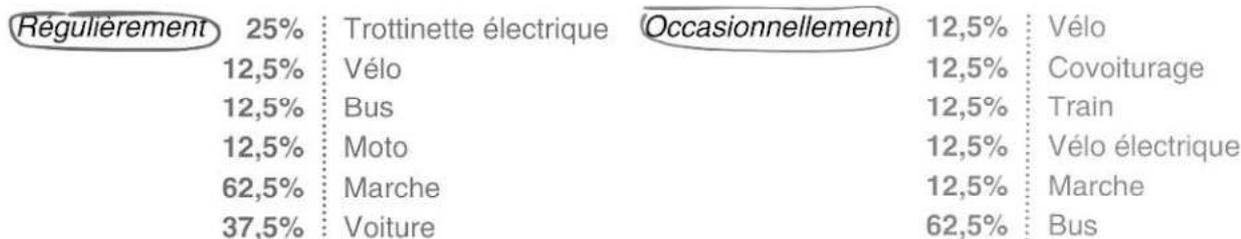
8 JEUNES

TRANCHE D'ÂGE : 100% :: 18-25 ans

GENRE :



MOYEN(S) DE TRANSPORT UTILISÉ(S) :



PERMIS :



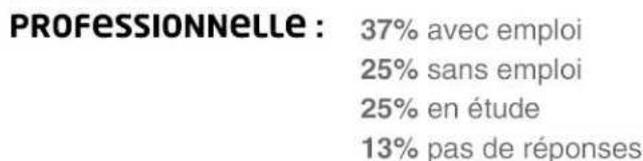
VÉHICULÉ-e :



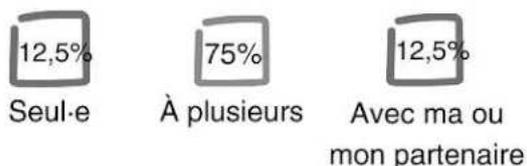
LIEU DE



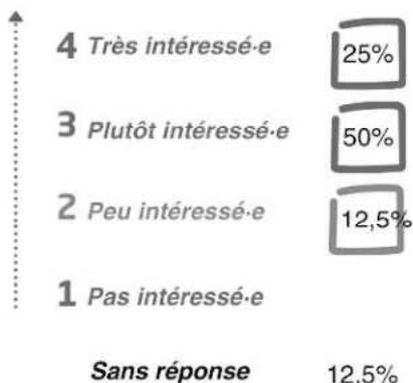
SITUATION



VOUS VIVEZ...



NIVEAU D'INTÉRÊT POUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :



J'ai déjà UTILISÉ / ASSISTÉ à :



IV] Analyse de l'expérience map

1. Moyens de locomotion utilisés en fonction de la raison du trajet

Les données fournies présentent les modes de locomotion utilisés par les trois différentes typologies de publics : les seniors, les jeunes, et les actifs-ves. Les résultats sont présentés en fonction des types de trajets et des proportions des personnes concernées.

SENIORS

Les seniors de Royan CARA montrent des comportements de déplacement distincts et souvent centrés sur des moyens de transport plus traditionnels. Pour faire leurs courses au supermarché, une grande majorité (83%) utilise la voiture, tandis qu'une minorité (17%) préfère le vélo. Les trajets vers le marché de Royan se font majoritairement à pied (75%), avec un quart utilisant le vélo.

Pour des courses de proximité comme aller à la boulangerie, 100% des seniors choisissent la marche, ce qui est aussi le cas pour une partie des déplacements vers MDA (75% voiture, 25% bus). Les rendez-vous médicaux sont partagés entre le Taxi VSL (50%) et la marche (50%), tandis que les activités culturelles voient une diversité avec 33% de marche, 33% de voiture, 25% de vélo électrique et 9% de bus.

Les activités sportives sont dominées par l'utilisation de la voiture (66%), suivie par le vélo (17% chacun pour le vélo électrique et le vélo traditionnel). Pour se rendre à la plage, la marche est privilégiée (72%), avec une utilisation réduite de la voiture et du vélo (14% chacun). Enfin, la déchetterie est exclusivement atteinte en voiture (100%).

Recommandations :

1. Développement des infrastructures pour la marche et le vélo :

- Augmenter les zones piétonnes et les pistes cyclables, en particulier pour les trajets quotidiens comme aller au marché ou à la boulangerie.
- Aménager des bancs et des espaces de repos le long des trajets pour faciliter les déplacements à pied des seniors.

2. Amélioration des services de transport adaptés :

Renforcer les services de Taxi VSL et de bus pour les rendez-vous médicaux et les activités culturelles, en assurant une meilleure accessibilité et flexibilité des horaires.

3. Promotion des véhicules électriques :

- Encourager l'utilisation des vélos électriques par des programmes de subventions ou de location à prix réduit.
- Installer des stations de recharge pour vélos électriques dans les zones fréquentées par les seniors.

4. Sensibilisation et éducation :

- Organiser des ateliers et des campagnes d'information sur les avantages des transports durables et les options disponibles.
- Fournir des informations sur les itinéraires sécurisés et les services de transport adaptés aux besoins des seniors.

ACTIFS

Les actifs de Royan CARA montrent une diversité notable dans leurs choix de moyens de transport selon leurs trajets quotidiens. Pour accompagner leurs enfants à l'école, une majorité (57%) préfère marcher, suivie par l'utilisation de la voiture (28%) et du vélo électrique (14%). Pour les déplacements vers l'auto-école, la marche et la voiture sont également partagées de manière égale (50% chacun).

Le trajet pour aller au travail est dominé par l'utilisation de la voiture (45%), suivie par le vélo (22%) et le vélo électrique (11%). Une petite fraction utilise la moto et la marche (11% chacun). La mission locale est exclusivement atteinte par le bus pour 100% des concernés, tandis que les activités et les courses voient une répartition entre la voiture et les véhicules électriques (50% chacun).

Les rendez-vous médicaux, quant à eux, sont desservis par un équilibre entre la marche, le bus et la voiture électrique (33% chacun), indiquant une flexibilité dans les choix de transport.

Ateliers - Analyse des données récoltées

Recommandations :

1. Extension des pistes cyclables et trottoirs sécurisés :

Renforcer les infrastructures pour les cyclistes et les piétons, surtout pour les trajets vers les écoles et les lieux de travail.

2. Amélioration des services de transport en commun :

Optimiser les itinéraires et la fréquence des bus pour mieux desservir les zones résidentielles et les destinations fréquemment utilisées comme la mission locale et les rendez-vous médicaux.

3. Encouragement à l'utilisation des véhicules électriques :

Développer un réseau de bornes de recharge pour les voitures et les vélos électriques, en particulier près des zones d'activités.

4. Promotion du covoiturage et des transports durables :

Mettre en place des incitations pour le covoiturage afin de réduire l'utilisation individuelle de la voiture et promouvoir des trajets partagés vers le travail et les activités.

JEUNES

Chez les jeunes de Royan CARA, les modes de transport varient considérablement en fonction des types de trajets. Pour aller au travail, une moitié d'entre eux privilégie la marche (50%), tandis que les autres utilisent des moyens plus modernes comme la trottinette électrique (25%) et la voiture (25%). Lorsque les jeunes se rendent au sport, le vélo est le moyen de transport exclusif, utilisé par 100% des concernés, ce qui démontre une préférence pour un mode de déplacement sain et écologique pour les activités physiques.

Lorsqu'ils se rendent à la mission locale, les jeunes utilisent principalement la voiture (50%), mais aussi des moyens de transport alternatifs comme le bus (25%) et la moto (25%). Ce mélange de modes de transport indique une flexibilité et une adaptation à l'offre de transport existante. Pour accompagner leurs enfants à l'école, une majorité opte pour la marche (75%), reflétant une préférence pour des trajets courts et pratiques, tandis qu'une minorité utilise le bus (25%).

Recommandations :

1. Amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes:

Développer des pistes cyclables sécurisées pour encourager l'utilisation du vélo, notamment pour les trajets vers le sport ;

Créer des zones piétonnes pour sécuriser les trajets vers l'école et le travail.

2. Promotion de la trottinette électrique :

Inclure dans le service MODALIS la location de trottinette électrique.

3. Renforcement des services de transport en commun :

Augmenter la fréquence et la couverture des bus, particulièrement pour les trajets vers la mission locale.

MOYEN(S) DE LOCOMOTION(S) UTILISÉ(S) EN
FONCTION DU TRAJET

SENIORS

TYPE DE TRAJET	% DE PERSONNES CONCERNÉES	MOYENS DE TRANSPORTS UTILISÉS			
Aller faire ses courses au supermarché	40%	83% voiture	17% vélo		
Aller au marché de Royan	27%	75% marche	25% vélo		
Aller à la boulangerie et au tabac presse	27%	100% marche			
Aller à MDA (Royan)	27%	75% voiture	25% bus		
Aller à des rendez-vous médicaux	13%	50% Taxi VSL	50% marche		
Aller à des activités culturelles	80%	33% marche	9% bus	33% voiture	25% vélo électrique
Aller au sport	40%	66% voiture	17% vélo électrique	17% vélo	
Aller à la plage	47%	72% marche	14% voiture	14% vélo	
Aller à la déchetterie	7%	100% voiture			

MOYEN(S) DE LOCOMOTION(S) UTILISÉ(S)
EN FONCTION DU TRAJET

JEUNES

TYPE DE TRAJET	% DE PERSONNES CONCERNÉES	MOYENS DE TRANSPORTS UTILISÉS		
Aller au travail	50%	25% trottinette électrique	25% voiture	50% marche
Aller au sport	12%	100% vélo		
Aller à la mission locale	50%	50% voiture	25% bus	25% moto
Aller à l'école de son enfant	37%	75% marche		25% bus

ACTIF-VES

TYPE DE TRAJET	% DE PERSONNES CONCERNÉES	MOYENS DE TRANSPORTS UTILISÉS				
Aller à l'école de son enfant	58%	57% marche	14% vélo électrique	28% voiture	14% voiture électrique	
Aller à l'auto-école	17%	50% marche	50% voiture			
Aller au travail	75%	11% vélo électrique	22% vélo	45% voiture	11% moto	11% marche
Aller à la mission locale	8%	100% bus				
Aller à des activités	8%	100% voiture				
Aller faire ses courses	17%	50% vélo électrique	50% voiture électrique			
Aller à des rendez-vous médicaux	25%	33% marche	33% bus	33% voiture électrique		

Ateliers - Analyse des données récoltées

2. Moyenne de la durée du trajet selon le(s) moyen(s) de transport utilisé(s)

Les données fournies montrent les modes de locomotion employés par les trois différentes typologies de publics, et la proportion d'entre eux utilisant divers moyens de transport. Les résultats sont présentés en fonction des différents moyens de transport et de la durée moyenne des trajets. En détail nous retrouvons : la marche, le vélo, le vélo électrique, la voiture, le covoiturage, le bus et le scooter. La proportion d'utilisation de chaque moyen de transport chez les participants est également indiquée.

SENIORS

Nous observons les tendances suivantes :

- Marche : 31% des seniors préfèrent marcher, principalement pour des trajets de 5 à 30 minutes.
- Vélo et Vélo électrique : utilisés chacun par 8%, avec une préférence pour des trajets de 15 à 20 minutes.
- Voiture : principal mode de transport (44%), avec des trajets variés allant de 5 à 60 minutes.
- Covoiturage, Bus, et Scooter : faiblement utilisés (2-5%), pour des trajets courts.

Nous proposons les pistes de réflexion suivante :

- Créer des parcours piétons sécurisés et accessibles pour encourager davantage de seniors à marcher ;
- Développer des infrastructures cyclables sécurisées ;
- Proposer des solutions de covoiturage sécurisé.

ACTIFS

Nous observons les tendances suivantes :

- Marche : 33% des actifs privilégient la marche, principalement pour des trajets de 5 à 20 minutes.
- Vélo et vélo électrique : utilisés chacun par 5%, avec une forte proportion de trajets de 30 à 45 minutes pour le vélo.
- Voiture : importante (26%), avec des trajets principalement de 5 à 20 minutes.

- Covoiturage, bus, et moto : faiblement utilisés (3%), avec des trajets variés mais courts pour la moto et le covoiturage.

Nous proposons les pistes de réflexion suivante :

- Améliorer les pistes cyclables ;
- Renforcer les lignes de bus pour réduire les temps d'attente et offrir des trajets plus longs ;
- Développer des plateformes locales de covoiturage pour diminuer la congestion routière.

JEUNES

Nous observons les tendances suivantes :

- Marche : 37% des jeunes préfèrent marcher, pour des trajets de 5 à 20 minutes.
- Vélo : utilisé par 5%, principalement pour des trajets de 15 à 20 minutes.
- Trottinette électrique : utilisée par 10%, exclusivement pour des trajets de 15 à 20 minutes.
- Voiture : utilisée par 26%, pour des trajets de 15 à 30 minutes.
- Bus et moto : utilisé par 10%, principalement pour des trajets de 5 à 10 minutes.

Nous proposons les pistes de réflexion suivante :

- Créer des zones piétonnes en centre ville et des parcours sécurisés pour les trajets courts ;
- Développer davantage les stations de location et les pistes dédiées pour encourager l'utilisation des vélos et trottinettes électriques ;
- Renforcer la couverture des lignes de bus pour offrir des trajets plus variés et accessibles.

SENIORS MOYENNE DE LA DURÉE DU TRAJET SELON LE MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ

MOYEN DE TRANSPORT	% D'UTILISATION CHEZ LES PARTICIPANT-ES	05 - 10 MINUTES	15 - 20 MINUTES	25 - 30 MINUTES	30 - 45 MINUTES	50 - 60 MINUTES	120 MINUTES	180 MINUTES
 MARCHÉ	31%	20%	25%	30%		10%	10%	5%
 VÉLO	8%	40%	60%					
 VÉLO ÉLECTRIQUE	8%	60%	40%					
 VOITURE	44%	14%	50%		28%	8%		
 COVOITURAGE	5%		50%		25%	25%		
 BUS	2%	100%						
 SCOOTER	2%			100%				

ACTIF-VES MOYENNE DE LA DURÉE DU TRAJET SELON LE MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ

MOYEN DE TRANSPORT	% D'UTILISATION CHEZ LES PARTICIPANT-ES	05 - 10 MINUTES	15 - 20 MINUTES	25 - 30 MINUTES	30 - 45 MINUTES	50 - 60 MINUTES	120 MINUTES	180 MINUTES
 MARCHÉ	33%	46%	44%	2%				
 VÉLO	5%		33%	67%				
 VÉLO ÉLECTRIQUE	5%	67%	33%					
 VOITURE	26%	35%	53%	12%				
 COVOITURAGE	3%	100%						
 BUS	3%		33%	33%		33%		
 MOTO	3%		100%					

Ateliers - Analyse des données récoltées

JEUNES

MOYENNE DE LA DURÉE DU TRAJET SELON
LE MOYEN DE TRANSPORT UTILISÉ

MOYEN DE TRANSPORT	% D'UTILISATION CHEZ LES PARTICIPANT-ES	05 - 10 MINUTES	15 - 20 MINUTES	25 - 30 MINUTES	30 - 45 MINUTES	50 - 60 MINUTES	120 MINUTES	180 MINUTES
 MARCHE	37%	44%	56%					
 VÉLO	5%			100%				
 TROTTINETTE ÉLECTRIQUE	10%		100%					
 VOITURE	26%		60%	40%				
 BUS	10%				100%			
 MOTO	10%			100%				

Ateliers - Analyse des données récoltées

3. Moyens de locomotion utilisés & freins

Les données fournies illustrent les modes de locomotion utilisés par les trois différentes typologies de publics et la proportion de ceux-ci qui rencontrent des freins. Les résultats sont présentés pour différents moyens de transport variants selon la typologie.

SENIORS

Les ateliers participatifs à Royan CARA ont révélé les obstacles rencontrés par les séniors dans leurs déplacements quotidiens. Cette analyse met en lumière les problèmes spécifiques liés à différents moyens de transport tels que la marche, le vélo, la voiture, le scooter, et les transports en commun. Aussi, ils sont liés à l'infrastructure et à la gestion des voies de circulation. Précisément, nous retrouvons :

l'état des trottoirs : qui sont jugés petits et semés d'obstacles (arbre, poteau électrique) pouvant empêcher la circulation de fauteuil roulant ;

l'état des pistes cyclables : de par leur étroitesse entraînant la circulation dangereuse entre les différents usagers ;

la proximité dangereuse entre route et piste cyclable : manque de séparation physique ;

le manque de stationnement pour vélos ;

le manque l'éclairage public ;

les services de transport en commun : problème de desserte et de logistique, notamment vers la clinique Pasteur.

ACTIFS

Du côté des obstacles rencontrés chez les actifs dans leurs déplacements quotidiens, nous retrouvons des problèmes spécifiques liés à différents moyens de transport tels que la marche, le vélo et le transport en commun. Précisément, nous avons :

L'état des trottoirs : à élargir et niveler afin de faciliter le déplacement des piétons, notamment ceux en fauteuil roulant ;

Les infrastructures cyclables : qu'il faut élargir en assurant une séparation physique entre les pistes cyclables et les routes pour sécuriser les cyclistes ;

Stationnement : mettre plus de stationnement pour vélos et voitures, notamment aux abords des centres d'activités et des arrêts de transports en commun ;

L'éclairage public : améliorer l'éclairage nocturne afin d'assurer la sécurité des déplacements de nuits ;

Les transports en commun : augmenter la fréquence et la couverture des services de bus.

JEUNES

Du côté des obstacles rencontrés chez les jeunes dans leurs déplacements quotidiens, nous retrouvons des problèmes spécifiques liés à différents moyens de transport tels que la marche, la trottinette électrique, le vélo, la voiture, le bus et la moto. Les données montrent une utilisation variée des moyens de transport par les jeunes à Royan CARA, avec des défis spécifiques liés à la sécurité et au partage de la voirie. Précisément, nous avons :

Les infrastructures cyclables : faire des travaux pour permettre un meilleur partage de la voirie entre les vélos, les trottinettes électriques et les véhicules motorisés ; augmenter leur nombre ;

Partage de la voirie : développer des zones où la coexistence entre les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés est optimisée.

SENIORS

MARCHE	AUCUNS FREINS	78% ONT DES FREINS, DONT :			
60%		57% État des trottoirs	71% Partage de la voirie	29% Manque d'éclairage	14% Lieu à revoir
	22%	"inégaux" "dangereux, voire délabrés" "revoir l'enrobage" "inadapté pour les poussettes ou fauteuils roulants" "insécurité"	"cyclistes qui gênent les piétons" "voitures sur le trottoir" "vitesse excessive des vélos" "il faudrait séparer les pistes cyclables des piétons"	"il manque d'éclairage la nuit" "il faudrait des réverbères avec des détecteurs de mouvements"	"passage à niveau boulevard Franck Lamy qui est inondable"

VÉLO	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
13%		57% Stationnement	71% Le partage de la voirie
	0%	"il manque de stationnement pour les vélos"	"les pistes cyclables ne sont pas adaptées, tout se mélange et c'est dangereux"

VÉLO ÉLECTRIQUE	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
7%		L'usage des pistes cyclables	
	0%	"les pistes cyclables sont trop petites"	

BUS	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
7%		Manque de desserte spécifique	
	0%	"plus de bus vers la clinique Pasteur"	

TAXI VSL	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
7%		Prise de rendez-vous difficile	
	0%	"il est difficile de prendre des rendez-vous sur Royan"	

SENIORS

VOITURE 73%	AUCUNS FREINS	90% ONT DES FREINS, DONT :			
	9%	50% Stationnement	10% État de la voirie	10% Congestion routière	10% Partage de la voirie
		<i>"c'est stressant de trouver une place de parking dans Royan" "c'est une perte de temps les parkings"</i>	<i>"les racines des pins sont pénibles"</i>	<i>"surtout pour aller faire ses courses, il y a des bouchons"</i>	<i>"Rouler avec des cyclistes aussi proches selon certaines zones, c'est dangereux et compliqué"</i>

SCOOTER 7%	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
	0%	État de la voirie	
		<i>"il y a des dos d'âne trop haut pour un scooter"</i>	

ACTIF-VES

MARCHE 42%	AUCUNS FREINS	80% ONT DES FREINS, DONT :		
	20%	25% Partage de la voirie	50% Les trottoirs	25% Les arrêts de bus
		<i>"Des vélos qui arrivent à toute vitesse me gênent pour marcher"</i>	<i>"Les trottoirs sont trop petits ou inégaux"</i>	<i>"Les arrêts de bus sont trop éloignés, je dois énormément marcher"</i>

VÉLO 17%	AUCUNS FREINS	50% ONT DES FREINS, DONT :	
	50%	Aménagement	
		<i>"circuler en vélo, c'est parfois compliqué, les pistes cyclables sont étroites"</i>	

VÉLO ÉLECTRIQUE 17%	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
	0%	50% Le trafic routier	50% Aménagement
		<i>"il y a trop de trafic pour circuler à vélo, ça me stresse et je panique parfois"</i>	<i>"les poids lourds rendent dangereux la circulation des vélos sur les routes"</i>

ACTIF-VES

VOITURE 42% 	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :		
	0%	60% Congestion routière <i>"Il y a des bouchons, surtout en allant direction Saintes et sur l'avenue de Rochefort"</i>	20% Stationnement <i>"Je galère parfois à trouver de la place dans Royan"</i>	20% Le manque de dessertes de bus <i>"Il manque des lignes ou des arrêts de bus hors Royan"</i>

VOITURE ÉLECTRIQUE 8% 	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
	0%	Congestion routière <i>"il y a trop de trafic, j'aimerais des transports en commun adapté pour arrêter d'utiliser ma voiture"</i>	

BUS 16% 	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
	0%	Arrêts de bus trop éloignés <i>"Les arrêts de bus sont trop éloignés"</i>	

MOTO 8% 	AUCUNS FREINS	100% ONT DES FREINS, DONT :	
	0%	Partage de la voirie <i>"Sur la rocade, c'est dangereux entre les voitures, les camions et les motos"</i>	

JEUNES

MARCHE 50% 	AUCUNS FREINS	ONT DES FREINS, DONT :
	100%	0%

TROTTELETTE ÉLECTRIQUE 12% 	AUCUNS FREINS	50% ONT DES FREINS, DONT :
	50%	Partage de la voirie
		<i>"Les touristes et les piétons gênent la circulation"</i>

VÉLO 12% 	AUCUNS FREINS	50% ONT DES FREINS, DONT :
	50%	Piste cyclable
		<i>"J'aimerais avoir plus de pistes en ville"</i>

VOITURE 25% 	AUCUNS FREINS	50% ONT DES FREINS, DONT :
	50%	Partage de la voirie
		<i>"Il est difficile de circuler avec des vélos et autres moyens de transport sur la même voie"</i>

BUS 12% 	AUCUNS FREINS	ONT DES FREINS
	50%	50%

MARCHE 12% 	AUCUNS FREINS	ONT DES FREINS, DONT :
	100%	0%

Ateliers - Analyse des données récoltées

VJ Analyse des cartes sensibles

L'objectif de cette étude est d'analyser les cartes sensibles fournies par les participants afin de mieux comprendre leurs habitudes de déplacement quotidiennes et les points d'intérêt principaux dans leur environnement quotidien. Ces cartes, dessinées à la main, révèlent des informations précieuses concernant des lieux clés, des itinéraires, des symboles et des indications particulières.

SENIORS

Éléments agréables (extraits des cartes sensibles) :

- Le soleil et le bord de mer
- Les arbres de la tâche verte
- Les jardins ouvriers
- En voiture, guetter les cigognes, les oiseaux et les niveaux de l'eau selon les saisons
- En voiture, regarder les oiseaux, les bateaux, les promeneurs
- Le phare, la mer en marchant à pied le long du bord de mer
- À pied, les animations en centre-ville dans la rue des boutiques
- En vélo, le parc, les arbres
- À pied, les beaux magnolias de la tâche verte
- À pied, le paysage de la grande Conche

Éléments désagréables (extraits des cartes sensibles) :

- À pied, des angoisses liées aux trottoirs trop étroits et non sécurisés, voire pas de trottoirs du tout rue des Pâquerettes
- Le monde dans les zones commerciales en voiture en haute saison
- En voiture, difficultés de circulation du giratoire d'accès à la zone commerciale Royan 2
- En voiture, l'accès à la route de Rochefort en venant de la rue des Cendrilles
- Horrible promenade en tant que piétons et vélo sur le bord de mer (conflit d'usage)
- À pied, trottoirs à revoir, certaines routes sont mal entretenues, risque de chute

Résumé pour les Seniors : Les seniors apprécient particulièrement les éléments naturels et les observations de la faune, ainsi que les activités sociales en centre-ville. Ils sont préoccupés par la sécurité et la qualité des infrastructures piétonnes, les foules en haute saison et les difficultés de circulation.

ACTIFS

Éléments agréables (extraits des cartes sensibles) :

- Écouter la radio dans la voiture
- Voir la mer, le paysage au travers du bus
- Voir les arbres sur le bord des routes
- Voir le bord de mer à pied, se balader en forêt, les fleurs
- Le soleil sur le trajet à pied et en bus

Éléments désagréables (extraits des cartes sensibles) :

- Le temps perdu à rouler
- Les embouteillages en voiture sur la rocade et l'avenue de Rochefort
- Les embouteillages en voiture aux abords de l'école
- Les embouteillages en voiture autour du Leclerc de Royan et du lycée Cordouan
- Le manque de qualité de la marche à pied : les trous, les arbres, les panneaux sur les trottoirs et leur étroitesse
- De la fatigue sur la route en voiture du retour de l'école

Résumé pour les Actifs : Les actifs apprécient les paysages naturels et les distractions comme écouter la radio lors de leurs trajets. Cependant, ils sont particulièrement affectés par les embouteillages et les mauvaises conditions des trottoirs, ce qui impacte négativement leur expérience de déplacement.

Ateliers - Analyse des données récoltées

JEUNES

Éléments agréables (extraits des cartes sensibles) :

- La vitesse en voiture
- Écouter de la musique en allant à pied au travail
- Longer le bord de mer à vélo entre Royan et Saint Georges de Didonne

Éléments désagréables (extraits des cartes sensibles) :

- Les déchets le long des routes en voiture
- Les radars en voiture
- La lenteur des voitures
- La pollution générée par les voitures

Résumé pour les jeunes : Les jeunes apprécient la vitesse et écouter de la musique, ainsi que les trajets en vélo le long du bord de mer. Cependant, ils sont dérangés par les déchets, les radars, la lenteur des voitures et la pollution, qui dégradent leur expérience de déplacement.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Points communs :

- Tous les groupes apprécient les éléments naturels (mer, arbres, fleurs) et les activités liées à la nature.
- Les problèmes d'infrastructure (trottoirs, routes, embouteillages) affectent tous les groupes.

Points spécifiques :

- Les actifs sont préoccupés par les embouteillages et la fatigue liée aux trajets.
- Les jeunes sont sensibles à la pollution, aux déchets, et à la vitesse.
- Les seniors sont inquiets de la sécurité des trottoirs et de l'accessibilité des zones commerciales.

Synthèse par typologie de moyen de transport

Voiture :

Positifs : Apprécie pour la possibilité d'écouter la radio (Actifs) et d'observer la nature (Seniors).

Négatifs : Source majeure de désagréments : embouteillages (Actifs), déchets et pollution (Jeunes), et difficultés de circulation et foule (Seniors).

Bus :

Positifs : Permet de profiter du paysage et du soleil (Actifs).

Négatifs : Aucun désagrément spécifiquement mentionné.

À pied :

Positifs : Fortement apprécié pour les paysages naturels, la flore et les activités sociales (Actifs, Seniors). Musique en marchant (Jeunes).

Négatifs : Infrastructure piétonne souvent inadéquate, créant des angoisses et des risques de chute (Actifs, Seniors).

Vélo :

Positifs : Apprécie pour les trajets le long du bord de mer (Jeunes, Seniors), et les espaces verts (Seniors).

Négatifs : Conflits d'usage sur les promenades partagées avec les piétons (Seniors).

RECOMMANDATIONS

1. Amélioration des infrastructures piétonnes :

- Rénover les trottoirs pour les rendre plus sûrs et plus accessibles.
- Élargir les trottoirs et éliminer les obstacles.

2. Gestion des embouteillages :

- Mettre en place des mesures pour réduire les embouteillages, notamment autour des écoles, des centres commerciaux, et sur les rocadés.

3. Promotion des transports doux :

- Encourager l'utilisation du vélo en améliorant les pistes cyclables, en particulier le long du bord de mer.
- Sensibiliser les jeunes à l'utilisation de moyens de transport non polluants.

4. Valorisation des espaces naturels :

- Protéger et promouvoir les espaces verts et les zones naturelles appréciées par tous les groupes.
- Créer des itinéraires de promenade agréables et sécurisés, avec des points d'observation pour la faune et la flore.

5. Réduction des nuisances :

- Nettoyer régulièrement les routes pour enlever les déchets.
- Mettre en place des mesures pour réduire la pollution générée par les voitures.

Cette analyse peut servir de base pour planifier des améliorations visant à rendre l'expérience de trajet plus agréable pour tous les groupes démographiques.

Ateliers - Analyse des données récoltées

VIJ Analyse de la classification des actions individuelles et de la collectivité

Les données fournies illustrent les actions prioritaires à mettre en place par la collectivité ainsi que les actions individuelles à privilégier pour améliorer la mobilité des participants dans la région. Les résultats sont présentés en fonction de différents niveaux d'urgence et de faisabilité/compromis, avec des propositions concrètes pour chaque catégorie. Les actions de la collectivité sont classées en trois sections : actions urgentes, peu urgentes et pas urgentes. Les actions individuelles sont classées en quatre groupes : ce que les participants ne veulent pas faire, ce qu'ils sont prêts à faire sous certaines conditions, les alternatives qu'ils proposent, et ceux qui ne sont pas concernés.

SENIORS

Actions de la Collectivité à Prioriser

Parmi les actions urgentes à réaliser, on note la nécessité de refaire des trottoirs plus larges et sécurisés, ainsi que des initiatives pour soutenir les personnes isolées afin d'empêcher la désertification et les embouteillages. Les actions peu urgentes incluent la création de pistes cyclables sécurisées et l'ajout de rangements sécurisés pour vélos. Les actions moins urgentes, mais tout de même importantes, concernent le développement d'applications d'information en temps réel sur les options de mobilité durable disponibles.

Actions Individuelles à Prioriser

Du côté des actions individuelles, les seniors ont exprimé leurs réticences et conditions pour changer leurs habitudes de déplacement. Par exemple, certains ne souhaitent pas modifier leurs habitudes pour des raisons médicales ou de perte d'autonomie, tandis que d'autres sont prêts à envisager des alternatives telles que l'utilisation de vélos ou de plateformes de covoiturage, à condition que des infrastructures sécurisées et adaptées soient mises en place.

Recommandations

- Améliorer les infrastructures piétonnes : refaire des trottoirs larges et sécurisés pour les PMR.
- Soutenir les personnes isolées : mettre en place des programmes pour éviter la désertification et améliorer la

qualité de vie.

- Sécuriser les infrastructures de mobilité douce : créer et sécuriser des pistes cyclables et des rangements pour vélos.
- Éduquer aux nouvelles mobilités : développer des programmes éducatifs pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique.
- Développer des solutions numériques : créer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilité durable disponibles.

ACTIFS

Actions de la Collectivité à Prioriser

Parmi les actions urgentes à réaliser, on note la nécessité de créer davantage de stationnements pour vélos, de repenser l'usage quotidien du vélo, et d'adapter les rues pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et de les éclairer. Les actions peu urgentes incluent la limitation de l'impact de la voiture pour valoriser les commerces et la proposition de transports en commun gratuits. Les actions moins urgentes, mais tout de même importantes, concernent la réflexion sur l'aménagement des villes pour laisser plus de place aux usagers non motorisés.

Actions Individuelles à Prioriser

Du côté des actions individuelles, les actifs ont exprimé leurs réticences et conditions pour changer leurs habitudes de déplacement. Par exemple, certains ne souhaitent pas modifier leurs habitudes faute de transports adaptés permettant de se déplacer n'importe où et à tout moment, tandis que d'autres sont prêts à envisager des alternatives telles que l'aménagement pour le vélo du quotidien, à condition que des infrastructures et des services adéquats soient mis en place.

Ateliers - Analyse des données récoltées

Recommandations

- Développer les infrastructures pour vélos : créer davantage de stationnements et sécuriser les pistes cyclables.
 - Rendre les rues plus accessibles : adapter les rues pour les PMR et améliorer l'éclairage.
 - Encourager l'utilisation quotidienne du vélo : promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens plutôt que pour les loisirs.
 - Offrir des transports en commun gratuits : proposer des alternatives de transport en commun gratuites pour réduire l'usage de la voiture.
 - Améliorer l'aménagement urbain : repenser l'aménagement des villes pour laisser plus de place aux usagers non motorisés et valoriser les commerces locaux.
- de pistes cyclables et sécuriser les infrastructures pour vélos, skates et trottinettes.
 - Développer des programmes éducatifs : promouvoir les habitudes de déplacement écologique dès le plus jeune âge.
 - Augmenter les services de transport en commun : proposer des horaires plus flexibles et des lignes supplémentaires pour mieux desservir les zones rurales et les horaires nocturnes.
 - Encourager le covoiturage et les transports partagés : développer des services de covoiturage et des applications pour faciliter l'utilisation de ces services.
 - Soutenir les commerces de proximité : en lien avec les initiatives de mobilité, soutenir les commerces locaux pour renforcer l'économie locale et réduire la nécessité de longs déplacements.

JEUNES

Actions de la Collectivité à Prioriser

Parmi les actions urgentes à réaliser, on note la nécessité de supprimer des places de parking pour les convertir en trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ou en pistes cyclables. Il est également important de sécuriser les pistes cyclables et trottoirs pour mieux partager la voirie entre les usagers et de proposer plus d'amplitudes et d'horaires de bus, notamment en soirée. Les actions peu urgentes incluent la définition de critères d'éligibilité pour certaines mesures et le développement d'un service de covoiturage.

Actions Individuelles à Prioriser

Certains jeunes ne souhaitent pas modifier leurs habitudes en raison de la perte d'autonomie ou d'horaires non adaptés. D'autres sont prêts à utiliser plus fréquemment les transports en commun si les fréquences et les amplitudes horaires sont augmentées, et si les correspondances sont plus fluides. Les alternatives proposées incluent la mise en place de tramways, la création d'applications proposant des itinéraires sécurisés, et des programmes éducatifs pour promouvoir la mobilité douce.

Recommandations

- Améliorer les infrastructures pour vélos : créer davantage

SENIORS

ACTIONS **De la COLLECTIVITÉ** à PRIORISER

ACTION URGENTE À FAIRE	ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE	PAS CONCERNÉ-E
4 Refaire des trottoirs plus larges et plus sécurisés	2 Créer des pistes cyclables sécurisées	8	
6 Pour les personnes isolées, pour empêcher la désertification et les bouchons	1 Ajouter des rangs vélos sécurisés		
10	5		
3			
9 et de covoiturage			
	10 attention à ce qu'elles ne soient pas trop compliquées à utiliser		
7			

1	Créer des infrastructures pour vélos
2	Créer plus de pistes cyclables
3	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
4	Créer des trottoirs larges et sécurisés
5	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

6	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
7	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
8	Créer des zones piétonnes en centre-ville
9	Développer des services d'auto-partage
10	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

SENIORS

ACTIONS INDIVIDUELLES à PRIORISER

CE QUE JE NE VEUX PAS FAIRE CAR ...	CE QUE JE SUIS PRÊT.E À FAIRE SI ...	CE QUE JE PROPOSE COMME ALTERNATIVE ...	PAS CONCERNÉ.E
8 ... conséquence : perte d'autonomie	1 ... des ranges vélos et pistes cyclables + sécurisées	1 Installer des ranges vélos pouvant attacher plusieurs parties	6 Ont déjà l'habitude
1 ... pour des raisons médicales	2 ... + d'arrêts abrités et desservis au sein de la CARA	2 Créer plateforme de covoiturage CARA avec un réseau de confiance	12 Ont déjà l'habitude
4 ... car trop incertain, et entraîne un long temps de trajet	4 ... des liaisons directes villes et création d'un service mobilité	1 Organiser des marches à plusieurs pour des petits trajets	14 Ont déjà l'habitude
7	7 ... organisé avec des personnes de confiance 11	1 Mettre des abribus à chaque arrêt	15 Ont déjà l'habitude
2 ... car peu de fréquence proposée aujourd'hui	12 ... si les trottoirs sont refaits (trous, étroits, obstacles)	1 Augmenter les lieux de dessertes des bus	
5 ... car par habitude ... car famille nombreuse	5	2 Mettre à disposition des transports à la demande	
10 ... car l'obligation de charger sa voiture (trajet interrompu)	8	1 Augmenter le principe d'entraide de déplacement	
11 ... car pas de confiance en une personne inconnue	9	1 Accepter les vélos dans les bus	

1	Utiliser le vélo pour les trajets courts
2	Prendre les transports en commun
3	Avoir une seule voiture par foyer
4	Privilégier le train
5	Choisir un véhicule plus léger
6	Faire ses achats à proximité
7	Compter sur ses voisins pour covoiturer

8	Repenser son rapport à la voiture
9	Partir en vacances moins loin
10	Remplacer son véhicule thermique
11	Recourir à l'autopartage
12	Marcher pour les petits trajets
13	Engagez-vous
14	Habiter près d'un moyen de transport en commun

ACTIF-VES

ACTIONS DE LA COLLECTIVITÉ à PRIORISER

ACTION URGENTE À FAIRE		ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE
1 Créer davantage de stationnement pour vélo	7	8 Permet de limiter l'impact de la voiture et de valoriser les commerces	6 En repensant aussi l'aménagement des villes pour leur laisser de la place
2 Repenser par rapport au vélo du quotidien et non pas de loisir	4 Adapté aux PMR surtout et éclairer les rues	AUTRE Proposer des transports en commun gratuits	
3		5 Exemple de Transdev Nouvelle-Aquitaine	
10 Centraliser les applications qui recensent tous les événements et informations, développer une application pour aider les seniors		9	

1	Créer des infrastructures pour vélos
2	Créer plus de pistes cyclables
3	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
4	Créer des trottoirs larges et sécurisés
5	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

6	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
7	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
8	Créer des zones piétonnes en centre-ville
9	Développer des services d'autopartage
10	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

ACTIF-VES

ACTIONS INDIVIDUELLES à PRIORISER

CE QUE JE NE VEUX PAS FAIRE CAR ...	CE QUE JE SUIS PRÊT.E À FAIRE SI ...	CE QUE JE PROPOSE COMME ALTERNATIVE ...	PAS CONCERNÉ.E
10 ...car pas de transport qui permet de se déplacer n'importe où et quand on le souhaite (exemple d'un problème à l'école où l'on doit récupérer son enfant)	1 ... si aménagé pour le vélo du quotidien	7 S'inspirer du service Rézo-pouce	Ont déjà l'habitude 4
3	2 ... si la correspondance en gare de Royan disparaît ... si la CARA est mieux desservie : avec plus de fréquences de bus pour les matinées et les soirées ... si autorisation de monter avec son cadi ou les vélos (pour les cars)	Service MODALIS : rendre les vélos utilisables pour transporter un enfant	9

1	Utiliser le vélo pour les trajets courts
2	Prendre les transports en commun
3	Avoir une seule voiture par foyer
4	Privilégier le train
5	Choisir un véhicule plus léger
6	Faire ses achats à proximité
7	Utilisez le covoiturage
8	Repenser son rapport à la voiture

9	Partir en vacances moins loin
10	Remplacer son véhicule thermique
11	Pratiquer le télétravail
12	Recourir à l'autopartage
13	Marcher pour les petits trajets
14	Engagez-vous
15	Habiter près d'un moyen de transport en commun
16	Déjeuner sur, ou près de son lieu de travail

JEUNES

ACTIONS **DE LA COLLECTIVITÉ** à PRIORISER

ACTION URGENTE À FAIRE	ACTION PEU URGENTE À FAIRE	ACTION PAS URGENTE À FAIRE	PAS CONCERNÉ·E
4 En supprimant des places de parking pour les convertir en trottoirs accessibles aux PMR ou en piste cyclable	9		
1	7 Définir des critères d'éligibilité		
8	autre Développer un service de covoiturage		
2			
autre Sécuriser les pistes cyclables et trottoirs afin de mieux partager la voirie entre les usagers			
autre Proposer plus d'amplitudes et d'horaires des bus (en soirée)			

1	Créer des infrastructures pour vélos
2	Créer plus de pistes cyclables
3	Sécuriser les infrastructures à destination des vélos, skates et trottinettes
4	Créer des trottoirs larges et sécurisés
5	Créer des programmes éducatifs dans les écoles pour promouvoir des habitudes de déplacement écologique

6	Soutenir les commerces de proximité en zones rurales
7	Créer des lignes de transport à la demande pour desservir les communes rurales moins peuplées
8	Créer des zones piétonnes en centre-ville
9	Développer des services d'autopartage
10	Développer des applications pour informer en temps réel sur les options de mobilités durables disponibles

JEUNES

ACTIONS INDIVIDUELLES à PRIORISER

CE QUE JE NE VEUX PAS FAIRE CAR ...	CE QUE JE SUIS PRÊT·E À FAIRE SI ...	CE QUE JE PROPOSE COMME ALTERNATIVE ...	
8 ... car plus d'autonomie	2 ... si plus de fréquence et d'amplitude horaire ... si le temps de correspondance est réduit en gare ... s'il n'y a pas de retard des bus	Des caméras pour pénaliser/amender les incivilités sur la route	Mettre en place un tramway
7 ... car les horaires ne sont pas adaptés et l'inconnu		Remplacer les séparations des routes par les arbres présents sur les trottoirs	Éduquer les enfants à la mobilité douce
	1 ... si mon vélo est accepté dans les bus ... si les infrastructures et la voirie sont sécurisées ... si CARA"VEL allonge le temps de location	Communiquer sur le service MODALIS (PUB du cinéma)	Proposer un bon en échange de l'usage du vélo : <i>x km parcouru dans le mois donne accès à 10% dans un supermarché</i>
		Mettre des bus avec des meilleurs horaires et de voies	
	4 ... si le tarif baisse ... si le temps entre les correspondances est réduit ... s'il y a plus d'horaires	Présenter aux résidents les itinéraires bis à vélo (ne passant pas sur la route)	
	12 ... s'il y a plus de trottoirs pour piétons uniquement	Créer une application qui propose des itinéraires à pied sécurisés et pratiques	
	7	Créer une ligne de bus pour les personnes âgées	
	10 ... s'il y a + de station de chargement	Faire plus de communication sur le covoiturage	

1	Utiliser le vélo pour les trajets courts
2	Prendre les transports en commun
3	Avoir une seule voiture par foyer
4	Privilégier le train
5	Choisir un véhicule plus léger
6	Convertir mes séances de sport à la salle en temps vélo
7	Compter sur ses voisin-es pour covoiturer

8	Repenser son rapport à la voiture
9	Partir en vacances moins loin
10	Remplacer son véhicule thermique
11	Faire ses achats à proximité
12	Marcher pour les petits trajets
13	Engagez-vous
14	Habiter près d'un moyen de transport en commun, de mon école / université

D MICROS-TROTTOIRS - ANALYSE DES ■ DONNÉES RÉCOLTÉES

Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

25 personnes rencontrées, 22 pour lesquelles nous avons fait un entretien complet.

nous avons rencontré précisément (profil) :

- 9 actifs
- 8 jeunes
- 5 seniors

ANALYSE DES PROFILS ACTIFS

1. Charlène

- Habitudes de déplacement : Utilise principalement la voiture en raison de l'absence de transports en commun sécurisés.
- Problèmes rencontrés : Routes dangereuses, absence de trottoirs, coûts élevés de la vie à Royan, manque d'informations sur les transports disponibles.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Amélioration des infrastructures routières et de la voirie pour la sécurité des déplacements à pied, à vélo et en transports en communs. Information accrue sur les services de transport disponibles pour les résidents.

2. Arnaud

- Habitudes de déplacement : Utilise la voiture pour ses déplacements professionnels entre ses commerces et pour les livraisons.
- Problèmes rencontrés : Difficulté de stationnement, manque de dynamisme et d'animation dans la ville, sécurité des pistes cyclables.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Plus de parkings adaptés aux véhicules utilitaires, révision de la gestion des zones bleues pour dynamiser le centre-ville tout en permettant un stationnement pratique pour les clients et commerçants. Introduction d'un tramway et d'un parc relais pour améliorer les déplacements urbains et réduire l'utilisation des voitures.

3. Madame Morin

- Habitudes de déplacement : Utilise la voiture pour ses trajets quotidiens vers La Rochelle en raison de la mauvaise desserte des transports en commun.
- Problèmes rencontrés : Longs temps de trajet, conditionnement par les horaires de transport en

commun, stress et pollution liés aux déplacements en voiture.

- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : amélioration des services de transport vers La Rochelle, réduction de la pollution et du stress lié aux embouteillages. Construction de grands parkings à l'extérieur de la ville avec des tramways ou des bus pour désengorger le centre-ville de Royan.

4. Mohabat

- Habitudes de déplacement : Utilise principalement les bus pour se rendre au travail et pour ses activités sportives.
- Problèmes rencontrés : Manque de bus après 18h, difficultés de communication en français au début de son séjour, interactions difficiles avec certains conducteurs de bus.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Extension des horaires des bus jusqu'à 22h ou 23h pour mieux répondre aux besoins des travailleurs et des habitants. Amélioration de la formation et de la courtoisie des chauffeurs de bus pour faciliter la communication avec les passagers non francophones.

5. Samantha

- Habitudes de déplacement : Se déplace à pied pour aller au travail, utilise la voiture pour les déplacements personnels le week-end.
- Problèmes rencontrés : Horaires de bus limités, absence de bus en soirée, manque de dynamisme pour les jeunes.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Plus de lignes de bus continues sans changements et avec des horaires plus réguliers.

6. Sophie

- Habitudes de déplacement : Utilise le vélo pour les trajets courts et la voiture pour les courses professionnelles.
- Problèmes rencontrés : Difficulté de stationnement pour les vélos, dangerosité des pistes cyclables pour les piétons et les cyclistes.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Installation de stationnements pour vélos près des commerces pour faciliter l'accès des cyclistes. Amélioration des infrastructures cyclables pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.

Micro-trottoirs - Analyse des données récoltées

7. Famille Mercier

- Habitudes de déplacement : Utilisent le vélo pour les loisirs et la voiture pour certains trajets spécifiques.
- Problèmes rencontrés : Dangerosité des pistes cyclables, manque de services de transport de nuit, interactions tendues entre cyclistes et piétons.
- Besoins exprimés : Création de pistes cyclables adaptées aux enfants et sécurisées par des barrières ou des jonctions claires. Mise en place de taxis et de services de transport de nuit pour les sorties nocturnes. Amélioration des infrastructures touristiques, comme la dynamisation du bord de mer.



8. Un kiné

- Habitudes de déplacement : Utilise principalement la voiture pour les trajets professionnels et le vélo pour les loisirs.
- Problèmes rencontrés : embouteillages en été, limitations de vitesse perçues comme excessives, difficultés à utiliser le vélo pour les trajets professionnels.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Développement des pistes cyclables pour une meilleure accessibilité, surtout pour les trajets professionnels. Mise en place de solutions pour réduire le trafic estival, comme des voies rapides ou des alternatives de transport.



Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

RECOMMANDATIONS - ACTIFS

Amélioration des Infrastructures

Routières :

- Amélioration et sécurisation des trottoirs pour assurer la sécurité des piétons, particulièrement dans les zones résidentielles.
- Réparation et entretien des routes pour éviter les dangers liés aux nids-de-poule et autres détériorations.
- Création de parkings adaptés aux véhicules utilitaires et gestion concertée avec les commerçants des places de stationnement en centre-ville (notamment les zones bleues).

Cyclables :

- Développement de pistes cyclables sécurisées, incluant des aménagements spécifiques pour les enfants et des zones de stationnement pour vélos près des commerces.
- Installation de barrières ou de jonctions claires pour protéger les cyclistes et les piétons.
- Promotion de l'utilisation du vélo par des infrastructures adaptées et sécurisées.

Transports en Commun

Horaires et Fréquence :

- Prolongation des horaires de bus jusqu'à 22h ou 23h pour mieux répondre aux besoins des habitants et des travailleurs en soirée.
- Création de lignes de bus continues et régulières, sans changements fréquents, pour couvrir efficacement la côte et les zones résidentielles.
- Meilleure desserte des zones périphériques avec des bus plus fréquents, même hors saison touristique.

Nouveaux Services :

- Introduction d'un tramway pour réduire la dépendance à la voiture et fluidifier les déplacements urbains.
- Mise en place de navettes ou de services de transport pour désengorger le centre-ville, en particulier pendant la saison estivale.

Réduction de la Pollution et du Stress

Encouragement de l'utilisation des Transports Alternatifs :

- Promotion de l'utilisation des transports en commun et du vélo par des infrastructures adaptées et sécurisées.
- Création de grands parkings à l'extérieur de la ville avec des tramways ou des navettes pour rejoindre le centre-ville.

Gestion du Trafic :

- Solutions pour réduire le trafic estival, comme des voies rapides ou des alternatives de transport.
- Révision de la gestion des zones bleues pour équilibrer la nécessité de stationnement avec la fluidité de la circulation et la vitalité du centre-ville.

Sécurité et Dynamisme

Sécurité Routière :

- Amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).
- Réduction de la vitesse dans certaines zones pour éviter les accidents, notamment dans les zones résidentielles et commerciales.

Dynamisation Urbaine :

- Dynamisation des espaces urbains par des activités et des animations, particulièrement pendant les périodes creuses pour attirer les habitants et les touristes.
- Aménagement des espaces publics pour rendre les déplacements plus agréables et les interactions sociales plus fréquentes.

Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

ANALYSE DES PROFILS SENIORS

1. Habitante à Mortagne

- Habitudes de déplacement : Se déplace en voiture pour les rendez-vous médicaux. Dépend de son mari pour la conduite en raison de problèmes de santé.
- Problèmes rencontrés : Difficultés à trouver des taxis pour de courtes distances. Inadéquation des infrastructures pour le vélo, rendant les trajets dangereux.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Besoin de services de transport plus adaptés et accessibles favorisant l'autonomie des personnes âgées. Amélioration de l'accessibilité et de la disponibilité des taxis. Sécurisation des routes pour les cyclistes, notamment en évitant les grandes routes fréquentées par des camions.

2. Richard

- Habitudes de déplacement : Utilise la voiture pour les courses et les longs trajets, marche et pour les loisirs. Il se déplace rarement en bus à cause de la faible fréquence.
- Problèmes rencontrés : Fréquence limitée des bus, rendant leur utilisation impossible. Coût élevé des services de taxi. Inadéquation des infrastructures pour les cyclistes.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Augmentation de la fréquence des bus. Introduction de services de taxi plus abordables. Développement des infrastructures cyclables adaptées.

3. Autre habitante à Mortagne

- Habitudes de déplacement : Se déplace en voiture pour les courses et les loisirs, marche beaucoup pour les balades.
- Problèmes rencontrés : Infrastructures routières vétustes nécessitant des améliorations. Manque d'informations sur la fréquence et les horaires des bus.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Amélioration des routes. Informations claires et accessibles sur les horaires de bus. Réparation et entretien des routes. Meilleure communication et signalisation des horaires de bus. Développement de services de transport adaptés aux non-conducteurs.

4. Membres de l'Amicale Bouliste

- Habitudes de déplacement : Utilisent la voiture pour les déplacements quotidiens et les loisirs.
- Problèmes rencontrés : Manque de parkings gratuits ou abordables. Faible fréquence des bus. Insuffisance des infrastructures cyclables sécurisées.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Création de parkings gratuits pour les résidents permanents. Augmentation des services de bus, particulièrement pour les événements spéciaux. Sécurisation des pistes cyclables et séparation claire des chemins piétonniers.



Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

RECOMMANDATIONS - SENIORS

Amélioration des Infrastructures

Routières :

- Réparation et Entretien : Besoin urgent de réparer les routes vétustes pour garantir la sécurité et le confort des déplacements.
- Parkings : Création de parkings gratuits ou à faible coût pour les résidents permanents, surtout en centre-ville, pour éviter les difficultés de stationnement et réduire les embouteillages.

Cyclables :

- Pistes sécurisées : Développement de pistes cyclables protégées, loin des routes principales dangereuses comme la route de Bordeaux. Séparation claire entre les pistes cyclables et les chemins piétonniers pour éviter les accidents.
- Aides pour Vélos Électriques : Fournir des aides financières pour l'achat de vélos électriques afin de promouvoir leur utilisation chez les retraités.

Transports en Commun

Horaires et Fréquence :

- Augmentation de la Fréquence : Améliorer la fréquence des bus, notamment en dehors des heures de pointe et en soirée pour répondre aux besoins des résidents retraités.
- Services ponctuels : Mise en place de services de transport ponctuels pour les événements spéciaux dans les villages, comme les soirées à l'abbaye de Sablons.

Nouveaux Services :

- Navettes Locales : Introduction de navettes pour faciliter les déplacements internes dans les villages et vers les centres d'intérêt, réduisant ainsi la dépendance à la voiture.
- Information et Accessibilité : Amélioration de l'accessibilité des informations sur les horaires et les itinéraires de bus, avec une signalisation claire et des panneaux d'affichage mis à jour.

Réduction de la Pollution et du Stress

Encouragement des Transports Alternatifs :

- Promotion du Vélo : Promotion de l'utilisation des vélos électriques par des infrastructures adaptées et sécurisées, ainsi que par des aides financières.
- Parkings extérieurs et navettes : Mise en place de parkings à l'extérieur des centres-villes avec des navettes pour réduire la congestion et la pollution en ville.

Gestion du Trafic :

- Réduction des embouteillages : Solutions pour réduire les embouteillages, particulièrement pendant la haute saison touristique.
- Sécurité Routière : Introduction de mesures pour gérer les interactions entre cyclistes et piétons, comme des feux intermédiaires ou des passages spécifiques.

Sécurité et Dynamisme

Sécurité Routière :

- Passages Piétons Sécurisés : Amélioration de la sécurité des passages piétons et des zones de croisement pour protéger les usagers vulnérables.
- Séparation des usagers : séparation claire des chemins piétonniers et des pistes cyclables par des barrières, des arbres ou des marquages spécifiques.

Dynamisation Urbaine :

- Activités et Animations : Dynamisation des espaces urbains par des activités et des animations, particulièrement pour les retraités, afin de briser l'isolement et de favoriser les interactions sociales.
- Aménagement des Espaces Publics : Rendre les espaces publics plus agréables et accessibles, avec des aménagements favorisant les interactions sociales et les déplacements sécurisés.

Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

ANALYSE DES PROFILS JEUNES

1. Mario

- Habitudes de déplacement : Se déplace principalement à pied et en bus. Fréquente le centre-ville et le bord de mer.
- Problèmes rencontrés : Manque de fréquence des bus, notamment sur certaines lignes comme la ligne 4.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Augmenter la fréquence des bus, surtout sur les lignes peu desservies.

2. Mathis

- Habitudes de déplacement : Utilise un scooter ou le bus (ligne 9) pour aller à l'école. Prend le bus ou le scooter selon les conditions météorologiques.
- Problèmes rencontrés : Fréquence limitée des bus, surtout entre 12h et 14h. Besoin de bus plus tard le soir.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Augmenter la fréquence des bus, notamment en début d'après-midi et en soirée.

3. Axel

- Habitudes de déplacement : Utilise le bus pour aller à l'école et dépend de ses parents pour les trajets en dehors des horaires de bus. Aime prendre le bus électrique.
- Problèmes rencontrés : Longueur excessive des trajets en bus. Problèmes de sécurité avec certains chauffeurs de bus.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Amélioration de la sécurité des trajets en bus. Convertir les bus à l'électrique pour un trajet plus agréable. Améliorer la formation et la sécurité des chauffeurs de bus.

4. Mahee

- Habitudes de déplacement : Utilise principalement le bus pour aller à l'école et se déplacer en ville. Se rend en bus à la gare pour changer de ligne.
- Problèmes rencontrés : Manque d'abris aux arrêts de bus. Insuffisance de bus vers certaines destinations comme La Palmyre.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations :

Installer des abris à tous les arrêts de bus. Augmenter la fréquence des bus vers les destinations populaires.

5. Louise

- Habitudes de déplacement : Se déplace en voiture avec ses parents pour aller à l'école et ses activités. Prend rarement les bus à cause de la complexité des horaires.
- Problèmes rencontrés : Difficultés à se repérer avec les horaires de bus. Infrastructures routières dangereuses pour les vélos.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Simplification des cartes et horaires de bus. Amélioration de la sécurité des routes pour les cyclistes. Sécuriser les routes pour les cyclistes.

6. Yannis

- Habitudes de déplacement : Utilise principalement le bus pour aller à l'école et se déplacer en ville. Utilise parfois le scooter.
- Problèmes rencontrés : Fréquence limitée des bus, surtout en début d'après-midi et en soirée. Manque d'activités en hiver à Royan.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Augmenter la fréquence des bus en début d'après-midi et en soirée.

7. Charlie et son ami

- Habitudes de déplacement : Utilisent le bus, le scooter et les vélos électriques pour se déplacer en ville. Fréquentent souvent la plage et le centre-ville.
- Problèmes rencontrés : Fréquence limitée des bus, notamment en fin de journée. Problèmes de sécurité avec les vélos électriques sur certaines routes. Complexité des cartes de bus et difficulté de recharger les cartes de transport.
- Besoins exprimés et propositions d'améliorations : Augmenter la fréquence des bus en fin de journée. Sécuriser les pistes cyclables et les routes pour les vélos électriques. Simplifier le système de recharge des cartes de transport.

Micros-trottoirs - Analyse des données récoltées

RECOMMANDATIONS - SENIORS

Amélioration des Infrastructures

Routières :

- Sécurité des Routes : Améliorer la sécurité des routes pour les cyclistes et les piétons, notamment en ajoutant des abris aux arrêts de bus et en réparant les routes dangereuses.

Cyclables :

- Pistes sécurisées : Développer des pistes cyclables protégées et sécurisées pour éviter les accidents, notamment sur les grandes routes.
- Aides pour Vélos Électriques : Réduire les coûts de location des vélos électriques et améliorer les infrastructures pour leur utilisation.

Transports en Commun

Horaires et Fréquence :

- Augmentation de la Fréquence : Améliorer la fréquence des bus, particulièrement en début d'après-midi, en fin de journée et en soirée pour répondre aux besoins des jeunes.
- Services ponctuels : Introduire des services de transport pour les événements spéciaux et les destinations populaires.

Nouveaux Services :

- Modernisation des bus : Convertir les bus à l'électrique pour des trajets plus agréables et écologiques.
- Simplicité d'Utilisation : Simplifier les cartes et les horaires de bus, et introduire des systèmes de recharge de cartes de transport plus faciles à utiliser.

Réduction de la Pollution et du Stress

Sécurité et Dynamisme

Sécurité Routière :

- Séparation des usagers : Séparer clairement les pistes cyclables des routes principales et des chemins piétonniers pour éviter les accidents.

Dynamisation Urbaine :

- Activités pour les Jeunes : Développer plus d'activités pour les jeunes, surtout en hiver, pour rendre la ville plus dynamique et attrayante.



E ■ SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Synthèse et recommandations générales

Points partagés par l'ensemble des groupes

1. Amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes :

- Développement de pistes cyclables sécurisées, séparées des routes principales et bien signalées.
- Réparation et entretien régulier des trottoirs pour les rendre plus sûrs et accessibles.
- Installation de ranges vélos sécurisés dans des emplacements stratégiques.

2. Augmentation de la fréquence et de l'accessibilité des transports en commun :

- Augmenter la fréquence des passages de bus, notamment en dehors des heures de pointe et en soirée.
- Étendre les lignes de bus pour couvrir plus de communes, en particulier dans les zones rurales.
- Simplification des horaires et systèmes de recharge de cartes de transport pour une utilisation plus aisée.

5. Promotion de la mobilité durable :

- Encouragement à l'utilisation des vélos électriques et des trottinettes par des programmes de subventions ou de location à prix réduit.
- Développement de stations de recharge pour véhicules électriques dans les zones fréquentées.

4. Sécurité et modernisation des infrastructures :

- Amélioration de la sécurité des routes pour tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes.
- Ajout d'éclairage nocturne pour sécuriser les trottoirs et les pistes cyclables.

Résumé spécifique public senior

- Accessibilité et sécurité :

Priorité à l'amélioration des trottoirs pour les rendre praticables et sécurisés pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

Installation de bancs et d'espaces de repos le long des trajets piétonniers.

- Transports adaptés :

Renforcement des services de Taxi VSL et des bus pour les rendez-vous médicaux et les activités culturelles avec des horaires flexibles.

- Sensibilisation et éducation :

Organisation d'ateliers pour informer sur les avantages des transports durables et les options disponibles.

Résumé spécifique public jeune

- Infrastructures cyclables et pour trottinettes :

Développement de pistes cyclables sécurisées et élargies pour une utilisation quotidienne.

Réduction des coûts de location des vélos électriques et amélioration des infrastructures pour leur utilisation.

- Transports en commun :

Augmentation de la fréquence des bus, en particulier en début d'après-midi, en fin de journée et en soirée.

Introduction de services de transport pour les événements spéciaux et les destinations populaires.

- Sécurité et dynamisme urbain :

Séparation claire des pistes cyclables des routes principales et des chemins piétonniers pour éviter les accidents.

Développement d'activités pour les jeunes, surtout en hiver, pour rendre la ville plus dynamique et attrayante.

Synthèse et recommandations générales

Résumé spécifique public actif

- Infrastructures routières et cyclables :

Réparation et entretien des routes pour éviter les dangers.

Création de parkings adaptés aux véhicules utilitaires et gestion concertée avec les commerçants pour les places de stationnement en centre-ville.

- Transports en commun :

Prolongation des horaires de bus jusqu'à tard le soir pour répondre aux besoins des travailleurs en soirée.

Introduction d'un tramway pour réduire la dépendance à la voiture et fluidifier les déplacements urbains.

- Covoiturage et véhicules partagés :

Création de plateformes locales pour faciliter la mise en relation des covoitureurs et développer des stations de partage de voitures.

RENDRE POSSIBLE
LA TRANSFORMATION
DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR
PRÉSERVER LA PLANÈTE

