









# La problématique d'accès des salariés aux zones d'activités du Blaisois

Janvier 2012

Les études de l'Observatoire n° 63

# **Sommaire**

Introduction	4
Périmètre d'étude - Agglomération blésoise	5
Eléments de contexte : des flux quotidiens d'actifs de grande ampleur	6
Un bassin d'emplois très important au niveau départemental	6
La plupart du temps, moins d'un actif sur 4 travaille dans sa commune de résidence	7
Plus de 8 trajets domicile - travail sur 10 sont réalisés en véhicule automobile	10
L'adéquation entre offre de transports en commun et besoins potentiels	11
La localisation des emplois	11
Une séparation assez nette au sein de Blois entre les espaces d'activités et les espaces d'habitat	11
14 200 emplois salariés dans les zones d'activités du nord de l'agglomération, 2 700 dans celles du sud	12
Le réseau de transports urbains (TUB)	13
L'enquête Origine-Destination Montées-Descentes	13
Une fréquentation avant tout scolaire	13
Trois lignes concentrent 80 % des voyages	14
Un certain nombre d'arrêts sont peu ou pas utilisés	14
La ligne 2	15
La ligne 11	16
Les lignes 10 et 14	17
Les horaires pratiqués dans les entreprises	18
Exploitation conjointe de 3 enquêtes	18
La desserte des zones d'activités - analyse cartographique	20
Le secteur 1	20
Le secteur 2	24
Le secteur 3	28
Le secteur 4	32
Premiers éléments de synthèse	36
L'opinion des chefs d'entreprise sur l'accessibilité des zones d'activités par les transports en commun	
ou les modes de déplacements doux	
Une desserte jugée très inégale selon les zones	
L'accession aux entreprises par le réseau TUB	
Le réseau Route 41	
La ligne 1	
La ligne 2	
La ligne 3	
La ligne 4	
La ligne 5	46
La ligne 6	
La ligne 8	
La ligne 9	
La ligne 10	47
La ligne 16	
Synthèse	52

### Introduction

#### Contexte

Dans le cadre de l'accès ou du retour à l'emploi, la mobilité devient une problématique majeure pour les demandeurs d'emploi et plus encore pour les populations en insertion. Or on constate de façon générale une séparation de plus en plus grande entre territoires dédiés aux activités et lieux de résidence.

Agglopolys n'échappe pas à la règle. Les activités et les emplois sont aujourd'hui concentrés à la périphérie urbaine, surtout au nord de Blois et l'on perçoit une **difficulté d'accès à ces zones d'activités**, provenant en particulier d'un déficit de desserte par les transports collectifs.

Une enquête menée auprès des entreprises de la Relation Clients¹ situées sur le Parc A10 a ainsi mis en évidence que 20 % des personnes recrutées ne prennent pas les postes proposés pour des raisons de mobilité. A cela s'ajoutent les 15 % de salariés qui ne finissent pas leur période d'essai pour les mêmes raisons. Les efforts fournis par les entreprises et les partenaires de l'emploi pour lutter contre les discriminations et favoriser l'insertion des publics des quartiers nord sont ainsi mis à mal pour des raisons complètement étrangères à la motivation ou aux aptitudes des personnes concernées.

Par ailleurs, **plusieurs schémas** (PDU et infrastructures d'activités économiques pour Agglopolys) ou études préalables à la **renégociation de Délégation de Services Publics en matière de transport** (Conseil général, Agglopolys) sont en cours. Ces différents dispositifs et schémas devront s'harmoniser et se compléter.

La Maison de l'Emploi du Blaisois a souhaité apporter sa contribution aux réflexions en cours sous l'angle des trajets Domicile/Travail, en partenariat avec l'Unité Territoriale de la Direccte.

#### **Objectifs**

L'objectif final est de faciliter la mise en place d'actions destinées à favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi et en particulier l'accès aux entreprises situées sur les principales zones d'activités et d'agir pour ce faire avec les collectivités à l'occasion notamment de leur programmation pour le PDU.

L'étude doit permettre d'apporter des éléments éclairant les réflexions en cours pour une meilleure utilisation du transport collectif et d'aider à prioriser cet axe.

#### Le périmètre de l'étude

L'étude est circonscrite à quatre zones ou secteurs d'activités d'Agglopolys (dans sa configuration 2011 à 26 communes) :

ZI Blois Nord/Villebarou + Bout des Hayes + Les 11 Arpents

Parc A10 + Gailletrous I et II sur La Chaussée-St Victor

Zone des Sablons, Zone Industrielle à Vineuil, Perrières et Clouzeaux à Saint-Gervais-la-Forêt

Zone des Couratières sur Villebarou et Euro Val de Loire sur Fossé

#### Méthodologie

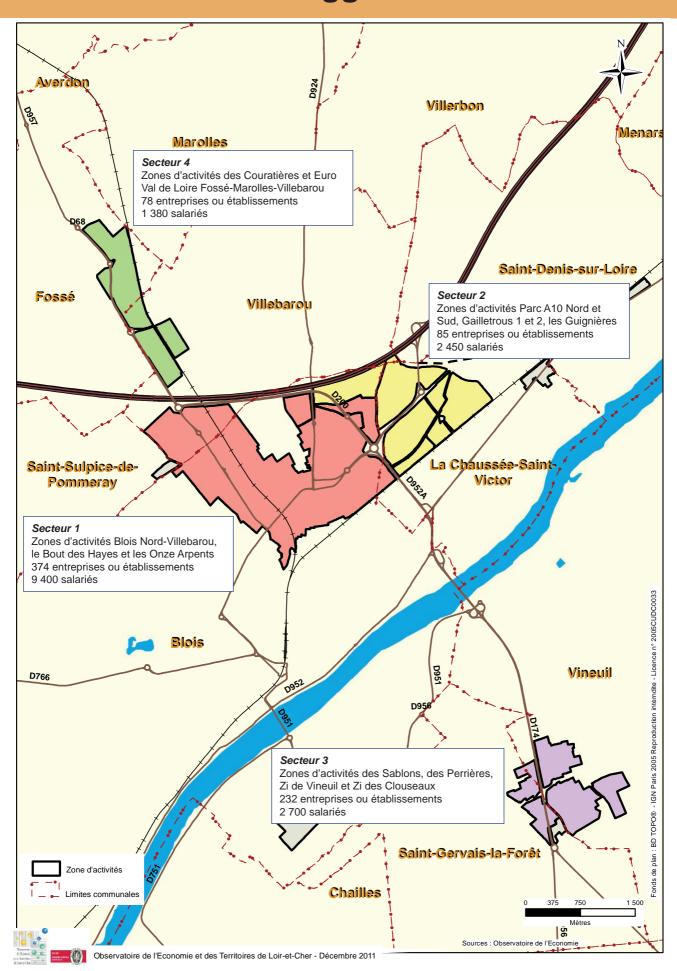
A partir de différentes sources (études et enquêtes réalisées récemment sur le sujet ou en cours) et des données dont il dispose (recensement par exemple), l'Observatoire de l'Economie et des Territoire de Loir et Cher s'est efforcé d'établir un document de synthèse permettant de faire ressortir les principaux éléments de réflexion.

Le recours à la cartographie précise des emplois par rapport à la fois aux lieux de résidence et au réseau de transports constitue un apport tout particulièrement éclairant.

En complément, une enquête a été réalisée auprès des entreprises présentes sur les parcs d'activités afin de connaître les horaires d'embauche et de sortie des salariés, leurs communes de résidence et quelques éléments de ressenti des dirigeants sur l'offre de transports collectifs.

<sup>1.</sup> Entreprises de la relation clients : centre d'appels ou entreprises ayant en leur sein un service dédié à la relation par téléphone avec la clientèle.

## Périmètre d'étude - Agglomération Blésoise



# Eléments de contexte : des flux quotidiens d'actifs de grande ampleur

#### **Propos liminaire**

On ne reviendra pas ici sur le phénomène de desserrement de la ville Centre au profit des communes de 1<sup>ère</sup> et, surtout dans la période récente, de 2<sup>ème</sup> voire 3<sup>ème</sup> couronne. Une analyse en a été publiée dans le n° 55 des Etudes de l'Observatoire : «Les migrations résidentielles redessinent le paysage socio-démographie des territoires» (juillet 2010).

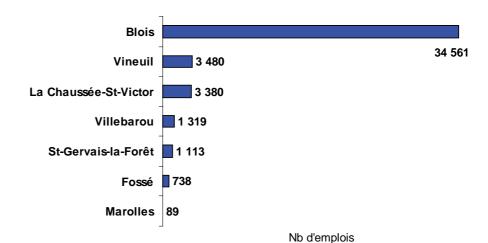
On soulignera néanmoins qu'au cours des deux dernières décennies, de nombreux ménages, souvent jeunes et donc actifs, ont fait un choix de résidence qui les éloigne de leur lieu de travail. Et ce d'autant plus que les activités se regroupent simultanément sur les espaces qui leur sont dédiés. Dans le cas particulier de l'agglomération blésoise, il convient d'ajouter que les nouvelles superficies économiques ont été créées à proximité de la sortie autoroutière et sont donc plus excentrées. En dehors du quartier gare, qui devrait offrir des nouvelles superficies de bureaux et locaux commerciaux, les projets de création de nouvelles zones d'activités sont également situés en prolongement des espaces actuels, ce qui aura pour conséquence de générer de nouveaux flux et d'accroître les distances à parcourir.

A l'échelle d'une agglomération comme celle de Blois, les migrations quotidiennes entre domicile et lieu de travail représentent déjà des flux considérables. Il convient de préciser que seuls les mouvements entre communes ont été publiés par l'Insee. Si l'on y ajoute les personnes qui se déplacent à l'intérieur de leur commune, pour des trajets dont la longueur peut être importante comme cela est fréquemment le cas sur Blois, La Chaussée-St-Victor ou Vineuil par exemple, on perçoit tout l'enjeu de la question de la mobilité.

Si on peut mesurer les flux, il est impossible en revanche d'appréhender de façon statistique les migrations qui ne s'effectuent pas faute de moyen de locomotion. or c'est bien la problématique qui sous-tend la présente étude.

#### Un bassin d'emplois très important au niveau départemental

#### Emploi total des communes étudiées



D'après source : INSEE - RP 2008

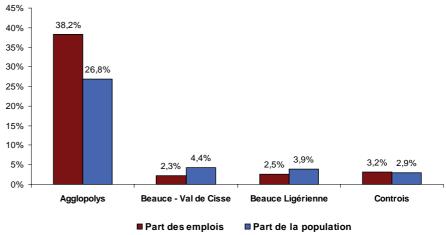
## > Au recensement 2008, Agglopolys compte près de 48 500 emplois.

- > C'est deux fois plus que les communautés du Pays de Vendôme et du Romorantinais et Monestois réunies.
- > A elle seule, la ville de **Blois** offre **34 560 postes** (19 600 pour Vendôme et Romorantin réunies).

> Agglopolys constitue un pôle d'activités majeur en Loir-et-Cher en concentrant 38,2 % des emplois du département, contre seulement 26,8 % de sa population.

- > Les brassages de population active sur un bassin d'emploi sont habituels. Dans le Blaisois, ils revêtent une certaine ampleur.
- > Ainsi, sur les **34 560 actifs** travaillant à Blois (selon le recensement millésimé 2008), seulement **12 800 y résident, soit 37 %.**
- > Ce pourcentage est encore moins élevé sur les autres communes de l'unité urbaine : autour de 20 % pour Vineuil et Saint-Gervais, moins de 15 % pour La Chaussée-Saint-Victor.

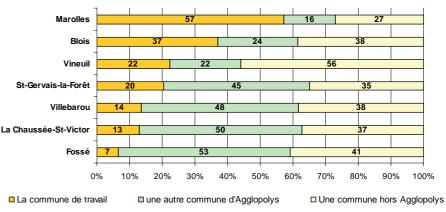
#### Poids comparé de la population et des emplois en 2008 par territoire



D'après source : INSEE - RP 2008

La plupart du temps, moins d'un actif sur 4 travaille dans sa commune de résidence

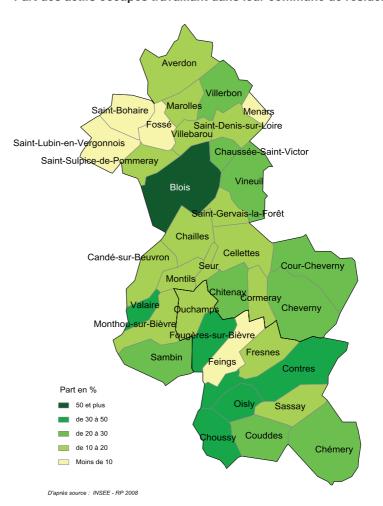
## Répartition des emplois de chaque commune selon le lieu de résidence des actifs qui les occupent

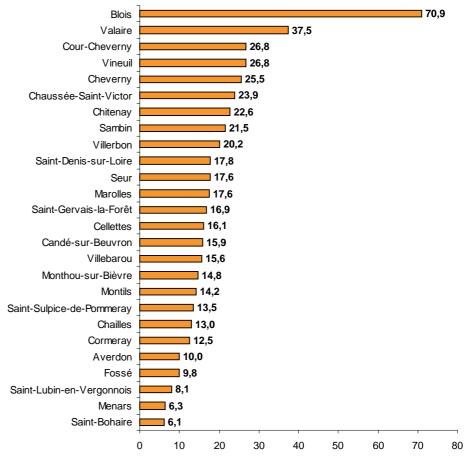


D'après source : INSEE - RP 2008

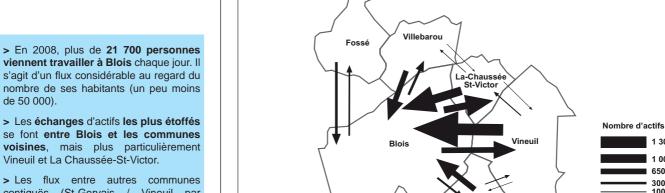
- > A l'exception de Blois, où 70 % des habitants actifs travaillent sur le territoire communal, la proportion des résidents ayant un emploi dans leur commune est inférieure à 50 %.
- > Dans 17 des 26 communes d'Agglopolys, elle n'excède pas 20 %.
- > Il est donc clair que, pour la très grande majorité des actifs du périmètre, travailler signifie se déplacer quotidiennement.

#### Part des actifs occupés travaillant dans leur commune de résidence





#### Migrations domicile-travail entre les principaux pôles d'Agglopolys en 2008



D'après source : INSEE - RP 2008

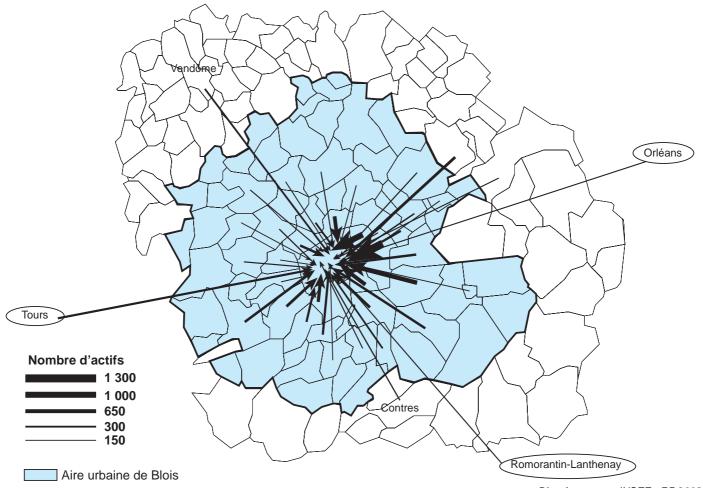
1 300

1 000 650

300 100 50

- nombre de ses habitants (un peu moins
- contiguës (St-Gervais / Vineuil par exemple) sont très limités.
- > Une quarantaine de communes génèrent des flux quotidiens supérieurs à 150 actifs en direction de Blois.
- > Parmi elles figurent les deux pôles secondaires de **Mer et Contres**, mais aussi Vendôme et Romorantin.
- > C'est également le cas de Tours (360) et Orléans (165).

#### Principaux flux d'actifs quotidiens en direction de Blois en 2008



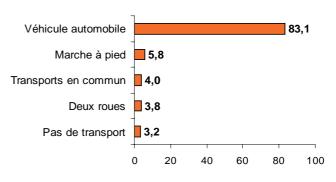
> 83 % des actifs occupés travaillant dans l'une des communes d'Agglopolys utilisent un véhicule automobile (voiture, camionette ou camion) pour se rendre à leur travail.

> Un peu moins de 6 % recourent exclusivement à la marche à pied.

> 4 % prennent les transports en commun.

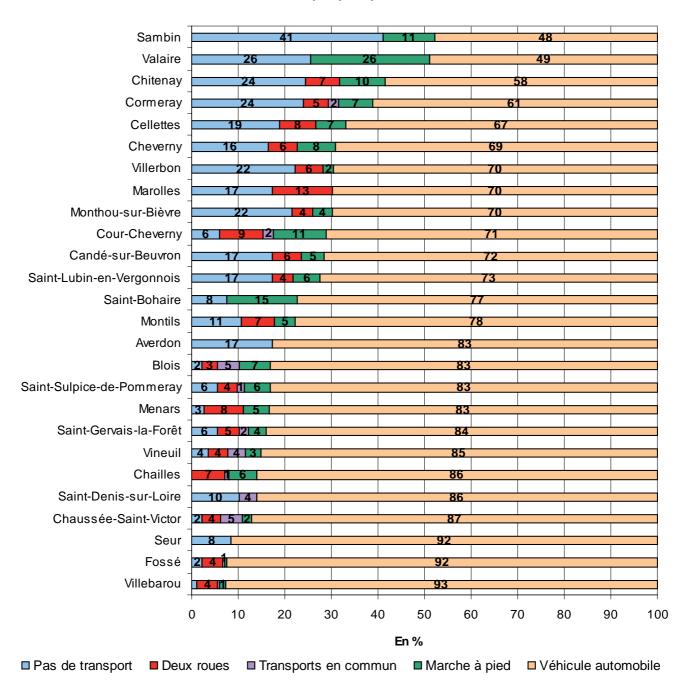
Plus de 8 trajets domicile - travail sur 10 sont réalisés en véhicule automobile

Répartition des actifs travaillant sur le territoire d'Agglopolys selon le mode de locomotion



D'après source : INSEE - RP 2007

Répartition des actifs selon le mode de locomotion - Actifs occupés travaillant dans une commune d'Agglopolys Classement croissant selon la part prise par les véhicules automobiles

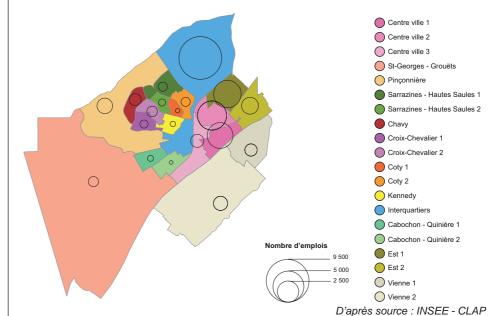


## L'adéquation entre offre de transports en commun et besoins potentiels

#### La localisation des emplois

Une séparation assez nette au sein de Blois entre les espaces d'activités et les espaces d'habitat

Répartition des emplois salariés totaux dans Blois par quartier (Iris) en 2008



#### Emplois salariés totaux dans Blois par quartier (Iris) en 2008

Quartier	Nb d'emplois	Part dans le total (%)
CENTRE VILLE 1	3 475	11,3
CENTRE VILLE 2	4 437	14,4
CENTRE VILLE 3	899	2,9
ST-GEORGES GROUETS	544	1,8
PINCONNIERE	1 263	4,1
SARRAZINES HAUTES SAULES 1	439	1,4
SARRAZINES HAUTES SAULES 2	270	0,9
CHAVY	741	2,4
CROIX CHEVALIER 1	346	1,1
CROIX CHEVALIER 2	582	1,9
COTY 1	101	0,3
COTY 2	443	1,4
KENNEDY	151	0,5
INTERQUARTIERS	9 564	31,0
CABOCHON QUINIERE 1	189	0,6
CABOCHON QUINIERE 2	70	0,2
EST 1	3 952	12,8
EST 2	1 496	4,9
VIENNE 1	791	2,6
VIENNE 2	1 051	3,4

D'après source : INSEE - CLAP

- > Selon le fichier Clap de l'Insee, la ville de **Blois** comptait **30 800 postes salariés** en 2008 (privés et publics).
- > L'iris Interquartiers (qui couvre notamment la ZI Blois-nord) en capte 31 %. Trois autres secteurs en rassemblent chacun plus de 10 % : Est 1 et Centre ville 1 et 2.
- > Au sein de la ville, les fonctions urbaines sont assez clairement séparées. Hormis dans le centre, **l'habitat et les** activités sont disjoints.
- > Les quartiers les plus peuplés (Croix-Chevalier, Kennedy, Coty) sont ainsi ceux qui comptent le moins d'emplois.

## 14 200 emplois salariés dans les zones d'activités du nord de l'agglomération, 2 700 dans celles du sud

Nom de la zone	Commune	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois
Blois Nord-Villebarou	Blois	318	8 449
Les Onze Arpents	Blois	22	563
Le Bout des Hayes	Blois	10	298
Zone d'activités des Guignières	Blois	11	575
Les Gailletrous I	La Chaussée-Saint-Victor	49	1 109
Les Gailletrous II	La Chaussée-Saint-Victor	16	361
Parc A10 Nord	La Chaussée-Saint-Victor	15	984
Parc A10 Sud	La Chaussée-Saint-Victor	27	462
Parc d'activités Fossé-Marolles- Villebarou	Fossé/Villebarou	29	731
Les Couratières	Villebarou	47	648
Zone Intercommunale Les Perrières	Saint-Gervais-la-Forêt	29	269
ZI Les Clouzeaux	Saint-Gervais-la-Forêt	65	287
ZI de Vineuil	Vineuil	66	1 385
ZAC des Sablons	Vineuil	67	751

D'après sources : CCIT, CMA, Observatoire

- > Créée au début des années soixante, la Zone d'activités **Blois nord-Villebarou** s'étend sur près de 360 ha et se trouve aujourd'hui insérée dans le tissu urbain. Elle regroupe à elle seule 8 500 emplois permanents auxquels s'ajoutent des centaines d'intérimaires.
- > Plusieurs zones ont été créées en continuité : Onze Arpents, Bout des Hayes, Parc A10 ; ce dernier fait le lien avec les zones de la Chaussée-Saint-Victor (Gailletrous).
- > Les terrains situés près de la sortie autoroutière sont trés recherchés par les entreprises, industrielles et logistiques en particulier. Les parcs sont pour beaucoup à saturation.
- > Sur Vineuil et Saint-Gervais, la vocation tertiaire ne cesse de se renforcer : installation de commerces et services, départ de l'industrie.

- > Le réseau urbain d'autobus a été créé sur Blois en 1934, à la fin de l'exploitation du tramway. La société et l'identité TUB datent de 1991.
- > La dernière modification importante, outre la création d'un service de transport à la demande ouvert à tous, concerne la ligne 11. Créée en 2006 pour la desserte de la Polyclinique, cette ligne dessert depuis janvier 2009 la zone industrielle et les commerces de La Chaussée Saint Victor, l'Hôpital de Blois et le Centre Ville (Terminus à l'arrêt République). De surcroît la fréquence des passages à l'arrêt Polyclinique est doublée : un bus toutes les 30 minutes au lieu d'une heure auparavant.

#### > Les Transports Urbains Blaisois :

- 19 lignes de bus et 216 arrêts.
- Les 26 communes d'Agglopolys sont desservies.
- 4 800 000 voyages et plus de 2 millions de km parcourus (en 2008).

#### **Avertissement**

Les données fournies par le cabinet d'études retenu par Kéolis ne permettent aucun croisement entre la destination et les caractéristiques des usagers. Il aurait pourtant été très intéressant de pouvoir connaître l'âge et le sexe (au minimum) des personnes utilisant le bus pour aller au travail.

- > Enquête réalisée entre le 14 et le 18 novembre 2010 (tous les jours de la semaine sauf le mercredi) sur les lignes 1 à 16.
- > 13 321 voyageurs enquêtés représentant un total de 23 645 mouvements (montées et descentes).
- > Plus de la moitié des utilisateurs du TUB dont le point de départ est le domicile ont pour destination un établissement scolaire (école, collège, lycée, université, grande école...).
- > un peu plus de 18 % se rendent à leur travail.
- > Tous lieux de départ confondus, 57 % ont moins de 19 ans et 12 % ont entre 19 et 25 ans. 60 % sont d'ailleurs scolaires ou étudiants.
- > 60 % sont des femmes.
- > Les tranches horaires retenues (2 ou 3 heures) sont trop larges pour être exploitées ici.

#### Le réseau de transports urbains (TUB)

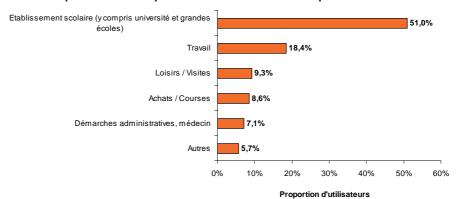
#### L'enquête Origine-Destination Montées-Descentes

#### Une fréquentation avant tout scolaire

Une enquête a été réalisée par Keolis en novembre 2010 sur les origines et destinations des voyageurs, l'âge, le sexe et la catégorie socioprofessionnelle de ceux-ci. Elle s'est accompagnée d'une comptabilisation du nombre de montées et descentes par arrêt. Elle s'avère très riche d'enseignements sur les profils et les pratiques des utilisateurs.

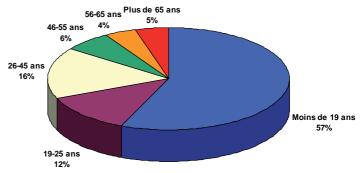
Dans la présente étude ne seront repris que certains éléments de cadrage sur l'ensemble du réseau et des informations plus complètes sur les **lignes qui desservent les zones d'activités : lignes 2 et 11 au nord de la Loire, 10 et 14 au sud.** N'ont été retenues que les lignes régulières circulant toute l'année. Celles qui ne sont pas actives hors période scolaire (6, 8, 12, 15 et 16) ont été exclues.

#### Répartition des déplacements selon le motif depuis le domicile



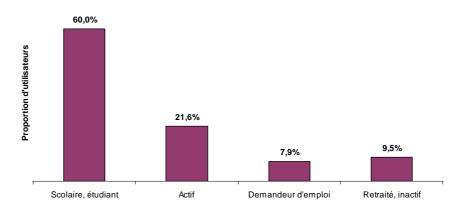
D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Répartition des utilisateurs selon l'âge



D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Répartition des utilisateurs selon la catégorie socioprofessionnelle



D'après sources : Keolis, Agglopolys

Observatoire de l'Economie et des Territoires de Loir-et-Cher

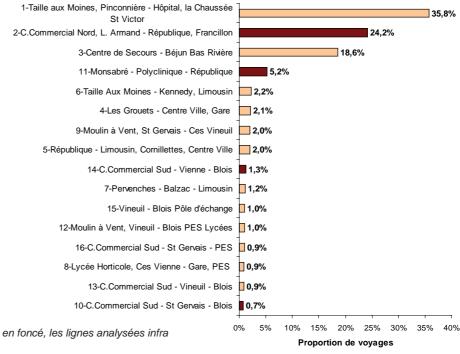
#### > Les lignes 1, 2 et 3 concentrent 8 voyages sur 10.

> La **ligne 11**, qui dessert notamment la ZI nord et la Polyclinique, représente 5 % des déplacements.

- > Sur les 216 arrêts du réseau, 57 (soit plus d'un sur 4) ont enregistré moins de 10 montées et descentes en moyenne par jour. Parmi eux, 12 n'en comptent aucune. Certains arrêts ont d'ailleurs été supprimés depuis.
- > Les arrêts les plus fréquentés sont logiquement ceux permettant des correspondances avec d'autres lignes y compris Route 41 et la SNCF et ceux desservant les établissements scolaires : Gare de Blois, République, Château, Monsabré, Pôle d'Echange Scolaire.
- > L'arrêt **Saint-Georges** (lycée Camille Claudel, pôle sportif) enregistre également plus de 1 000 montées/descentes quotidiennes.

#### Trois lignes concentrent 80 % des voyages

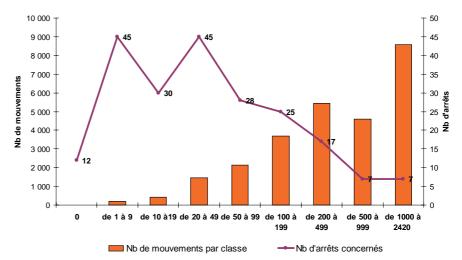
#### Répartition des voyages selon les lignes du TUB

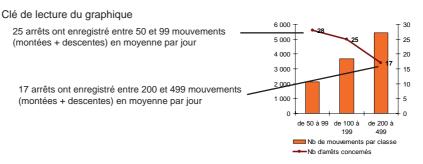


PES : Pôle d'Echange Scolaire D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Un certain nombre d'arrêts sont peu ou pas utilisés

#### Classement des arrêts selon le nombre de montées - descentes



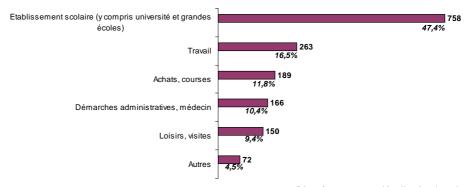


- > 68 arrêts.
- > 3 223 voyages (25 % du réseau).
- > 47% des utilisateurs de la ligne dont le point de départ est le domicile ont pour destination un établissement scolaire (école, collège, lycée, université, grande école...).
- > un peu plus de 16 % se rendent à leur travail.
- > Près de **62** % **ont moins de 25 ans** et 51 % sont scolaires ou étudiants.
- > 24 % sont des actifs.
- > Dans 77 % des cas, les usagers se déplacent à pied avant **et** après avoir pris le bus.
- > 16 % des voyageurs ont au moins une correspondance avant ou après avec un autre bus.
- > 2,5 % des voyageurs prennent également le train.

- > 2 arrêts concentrent ensemble plus de 20 % des mouvements (650 chacun) : République et Château/Monsabré (suivant le sens).
- > 25 arrêts (soit **près de 4 sur 10**) ont enregistré **moins de 10 montées et descentes** en moyenne par jour. Parmi eux, 5 n'en comptent aucune.
- > 10 arrêts desservent la ZI Blois Nord. En dehors du Centre de secours, également desservi par la ligne 3, qui comptent en moyenne une cinquantaine de mouvements par jour, les autres arrêts ne sont que très peu utilisés.
- > 2 arrêts desservent la zone commerciale de Blois 2.
- > Celui dénommé «Centre commercial nord» a enregistré un peu moins d'une centaine de mouvements (liés pour l'essentiel à la fréquentation de la clientèle).
- > Celui des **Couratières**, situé entre plusieurs grandes enseignes (Décathlon, Conforama, Jardiland...) connaît une **fréquentation marginale** (5 mouvements quotidiens).

#### La ligne 2

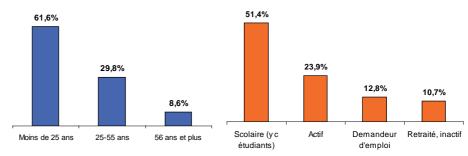
#### Répartition des déplacements selon le motif depuis le domicile



D'après sources : Keolis, Agglopolys

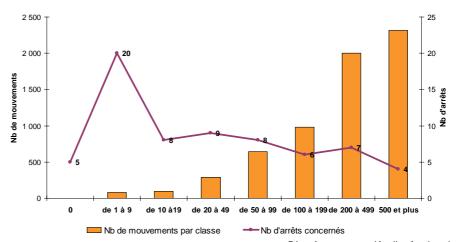
#### Répartition des utilisateurs selon l'âge

## Répartition des utilisateurs selon la catégorie socioprofessionnelle



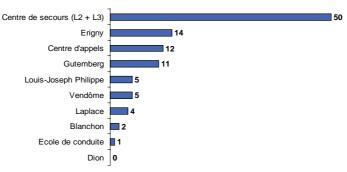
D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Classement des arrêts de la ligne 2 selon le nombre de montées - descentes



D'après sources : Keolis, Agglopolys

## Classement des arrêts de la ligne 2 situés en ZI nord selon le nombre de montées - descentes

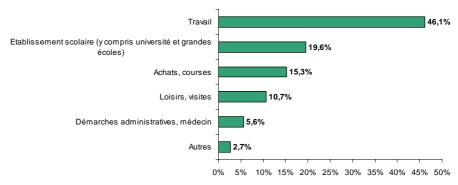


- > 30 arrêts.
- > 689 voyages (5,2 % du réseau).
- > La ligne est nettement plus fréquentée pour le travail : 46 % l'empruntent pour cette raison.
- > Un sur 2 est un actif et 45 % ont entre 25 et 55 ans.
- > Moins de 20 % des utilsateurs de la ligne dont le point de départ est le domicile ont pour destination un établissement scolaire.
- > Dans 71 % des cas, les usagers se déplacent à pied avant **et** après avoir pris le bus.
- > 19 % des voyageurs ont au moins une correspondance avant ou après avec un autre bus.
- > 4 % des voyageurs prennent également le train.

- > Les mouvements apparaissent nettement moins concentrés sur quelques arrêts que pour la ligne 2.
- > 6 arrêts (soit 1 sur 10) ont enregistré entre 1 et 9 montées et descentes en moyenne par jour.
- > 6 arrêts desservent la ZI Blois Nord et 3 les zones de La Chaussée-St-Victor (Parc A10 et Gailletrous).
- > Les 3 principaux (Schuman, Centre Leclerc et Polyclinique) sont pour une large part fréquentés par la clientèle des établissements qu'ils desservent.
- > Les arrêts dont la vocation est de desservir purement les zones sont très peu utilisés.
- > Ce point sera vu de manière plus approfondie dans l'analyse cartographique de la desserte des zones d'activités.

#### La ligne 11

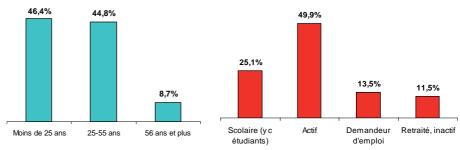
#### Répartition des déplacements selon le motif depuis le domicile



D'après sources : Keolis, Agglopolys

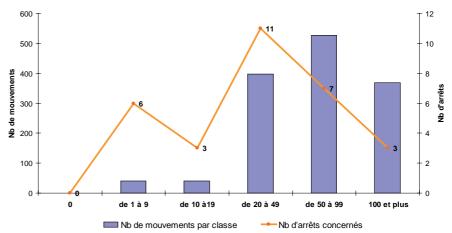
#### Répartition des utilisateurs selon l'âge

## Répartition des utilisateurs selon la catégorie socioprofessionnelle



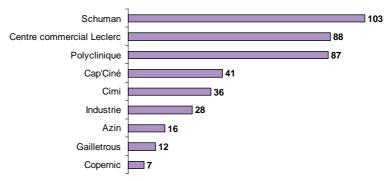
D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Classement des arrêts de la ligne 11 selon le nombre de montées - descentes



D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Classement des arrêts de la ligne 11 situés en ZI nord ou à La Chaussée-St-Victor selon le nombre de montées - descentes

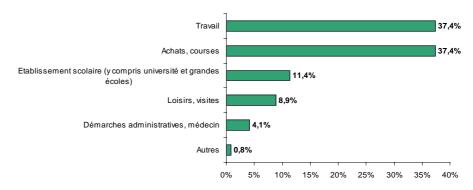


- > 15 arrêts pour la ligne 10 et 13 arrêts pour la ligne 14.
- > Une **faible fréquentation**: 95 voyages pour la ligne 10 (0,7 % du réseau) et 170 pour la ligne 14 (1,3 % du réseau).
- > Les données ont donc été cumulées.
- > Deux motifs de déplacement dominent nettement : le travail et les achats (37 % chacun)..
- > Un peu plus de 10 % des utilsateurs de la ligne dont le point de départ est le domicile ont pour destination un établissement scolaire.
- > 4 clients sur 10 sont des actifs occupés.
- > Ces lignes enregistrent une proportion de demandeurs d'emploi très supérieure à la moyenne.
- > Dans 65 % des cas, les usagers se déplacent à pied avant **et** après avoir pris le bus.
- > Les trajets sont plus rarement directs que sur les lignes du nord de la Loire : 47 % des voyageurs ont au moins une correspondance avant ou après avec un autre bus.

- > Plus de la moitié des arrêts ont enregistré moins de 10 montées et descentes en moyenne par jour, dont 2 n'en comptent aucun.
- > 4 arrêts (dont la gare SNCF et Monsabré, points de correspondance) concentrent 62 % des mouvements.
- > 2 des 3 principaux arrêts situés en zone d'activité (Centre Commercial Sud et Renaissance) remplissent une double fonction, acheminer les salariés et les clients des magasins.
- > Le 3<sup>ème</sup>, situé en bordure de la ZAC des Clouseaux, n'est que très peu fréquenté.

#### Les lignes 10 et 14

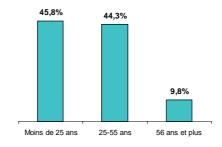
#### Répartition des déplacements selon le motif depuis le domicile

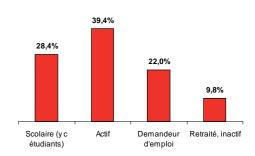


D'après sources : Keolis, Agglopolys

#### Répartition des utilisateurs selon l'âge

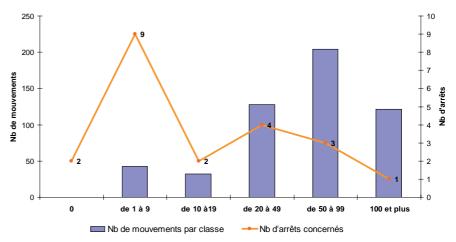
## Répartition des utilisateurs selon la catégorie socioprofessionnelle





D'après sources : Keolis, Agglopolys

## Classement des arrêts des lignes 10 et 14 selon le nombre de montées - descentes



#### > 56 entreprises ou établissements ont accepté de répondre aux différentes enquêtes. Ils emploient ensemble 4 950 salariés, soit 31 % du total des effectifs des entreprises présentes sur les

- > Secteur 1 : 30 établissements, 2 430 salariés (26 % du total des effectifs du secteur).
- > Secteur 2 : 13 établissements, 1 380 salariés (56 % du total des effectifs du secteur).
- > Secteur 3 : 8 établissements, 580 salariés (22 % du total des effectifs du secteur).
- > Secteur 4 : 5 établissements, 560 salariés (41 % du total des effectifs du secteur).
- > Moins de 60 % des salariés des entreprises ayant répondu à l'une ou l'autre enquête habitent l'une des communes d'Agglopolys.
- > 27 % seulement résident à Blois.
- > 5 % viennent chaque jour d'un autre département.

#### > Près des deux-tiers des salariés des entreprises ayant répondu travaillent avec des horaires fixes.

- > 650 salariés ont des horaires irréguliers ou travaillent le week-end.
- > Pour les salariés ayant des horaires fixes, la **prise de travail** se fait très majoritairement **avant 9h30.**
- > On constate une **concentration entre 8h et 9h** (plus d'un salarié sur 3).
- > Près d'un salarié sur 4 est déjà à son poste à 7h du matin. 12 % commencent avant 6h.
- > 16 % commencent entre 12h30 et 14h (équipe de l'après-midi). Il n'a pas été tenu compte des salariés rentrant chez eux à la pause déjeuner.

#### Les horaires pratiqués dans les entreprises

#### Exploitation conjointe de 3 enquêtes

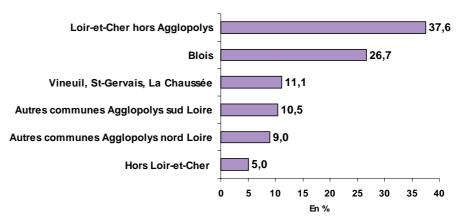
**Deux enquêtes ont été menées en 2010** auprès des entreprises sur le thème des besoins en transports collectifs. L'une par Agglopolys, l'autre conjointement par la Sempat et la Maison de l'Emploi du Blaisois ; cette dernière était spécifiquement axée sur les centres de relation client. Au total, 22 entreprises ont répondu.

Il a été jugé opportun de **poursuivre la démarche** et d'interroger les autres entreprises situées sur les zones d'activités. **2 informations principales** ont été recherchées : **les horaires des salariés et leur commune de résidence**. Les responsables ont également été invités à donner leur sentiment sur l'offre de transports et les raisons éventuelles d'une inadéquation et à faire part de leurs remarques sur cette thématique.

Un premier constat s'impose : plusieurs responsables n'ont pas souhaité remplir le questionnaire (enquête Observatoire) car ils jugent que de toutes façons, les transports en commun ne sont pas adaptés à leur entreprise en raison de son organisation du travail : en équipes 2x8 ou 3x8, travail tard le soir (restauration), le week-end voire les jours fériés (commerces).

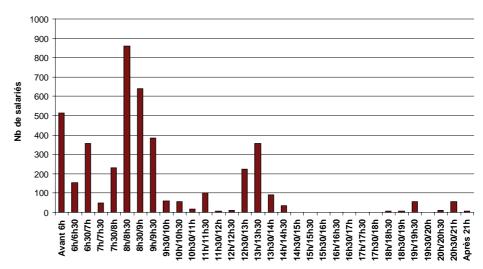
Ce renoncement indique déjà la nature compliquée des liens entre les entreprises et les transports collectifs sur le Blaisois.

#### Répartition des salariés selon leur commune d'habitation



D'après sources : Agglopolys, Sempat-Maison de l'Emploi du Blaisois, Observatoire

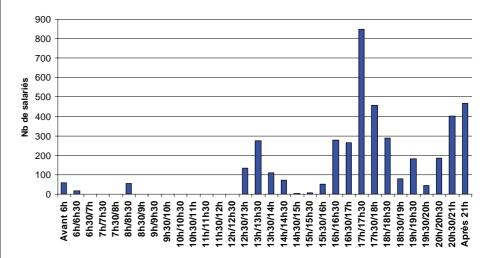
#### Horaires début du travail



- > La plus grande vague de sortie se situe entre 17 h et 18 h 30 (37 % des salariés).
- > Cela signifie que près de 2 salariés sur 3 ont un horaire de départ que l'on peut qualifier d'atypique.
- > D'ailleurs 30 % sont encore au travail après 19 h. C'est notamment le cas dans la grande distribution, la restauration, la santé et pour ceux travaillant en équipe.

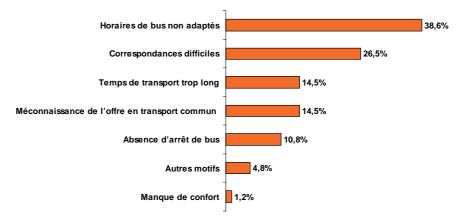
- > 12 % des salariés percoivent la prime de transport.
- > A peine plus d'une trentaine seraient abonnés aux transports en commun. Cette question n'a toutefois pas souvent été renseignée.
- > La très grande majorité des dirigeants (44 sur 56) considère que l'offre de transports n'est pas adaptée.
- > Les deux motifs le plus souvent évoqués sont les horaires non adaptés et les correspondances difficiles.
- > La méconnaissance de l'offre constitue un frein non négligeable.

#### Horaires fin du travail



D'après sources : Agglopolys, Sempat-Maison de l'Emploi du Blaisois, Observatoire

## Répartition des motifs d'insatisfaction des responsables sur la desserte de transports en commun (en % des réponses exprimées)



# La desserte des zones d'activités - analyse cartographique

#### Méthodologie

Le secteur 1 comprend les zones d'activités Blois Nord-Villebarou, le Bout des Hayes et les Onze Arpents.

Le nombre de salariés potentiellement desservis par un arrêt correspond à celui des effectifs des entreprises situées dans un rayon de 300 m autour de celui-ci. Cette distance est par expérience celle au-delà de laquelle le bus est délaissé au profit de la voiture.

Le secteur 1

#### Eléments caractéristiques de la desserte dans le secteur 1

Arret	Nb de salariés potentiellement	Nb de mouve- ments journaliers	Nb de mou- vements pour	nb de bus 1er arrêt deri				ement pointe**
	desservis	en moyenne	1000 salariés	par jour	aller	rêt retour	Matin	Soir
Industrie : L11	1 887	28	14,8	35	7h23	20h19	29 mn	26 mn
Schuman : L11	248	103	415,3	35	7h26	20h17	29 mn	26 mn
Azin : L11	206	16	77,7	35	7h27	20h16	29 mn	26 mn
C. Com Leclerc : L11	308	88	285,7	35	7h30	20h15	29 mn	26 mn
CIMI V. Maillard : L11	343	36	105	35	7h31	20h11	29 mn	26 mn
Cap Ciné : L 11	593	41	69,1	35	7h33	20h10	29 mn	26 mn
Vendôme : L2 - LA*	727	5	6,9	29	7h32	19h22	35 mn	1h16
Gutemberg : L2	90	11	122,2	25	7h30	19h23	35 mn	1h16
C. de Secours : L2	33	50	1 515,2	69	7h30	19h24	35 mn	1h16
Blanchon : L2	29	2	69	16	7h22	18h50	11 mn	38 mn
Dion : L2	210	0	0	7	7h24	18h31	26 mn	55 mn
Billoux : L2	59	7	118,6	7	7h22	18h32	38 mn	55 mn
Villejoint : L2	19	29	1 526,3	7	7h21	18h34	38 mn	55 mn
Laplace : L2	22	4	181,8	9	7h23	18h50	11 mn	38 mn
Ecole conduite : L2	5	1	200	9	7h24	18h48	11 mn	38 mn
L.J. Philippe TUB: L2	768	5	6,5	9	7h25	18h47	11 mn	38 mn
Centre d'appels : L2	441	12	27,2	9	7h27	18h43	11 mn	30 mn
Erigny : L2	654	14	21,4	9	7h30	18h42	24 mn	30 mn
19 Mars 1962 : LA*	107	1	9,3	4	9h06	15h52	ns	ns

<sup>\*</sup> LA: transport à la demande

D'après sources : Keolis, Agglopolys, CCIT, Observatoire ns : non significatif - 2 bus par jour dans chaque sens

#### > 374 établissements.

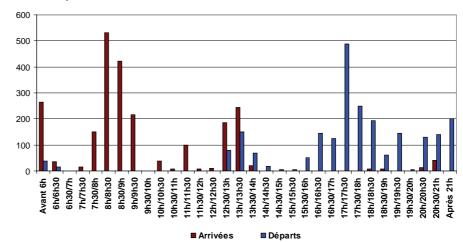
- > 9 400 salariés (hors intérim).
- > 19 arrêts de bus (y compris ceux de la ligne A - transport à la demande). Les arrêts Billoux et Villejoint, non directement situés dans le secteur, sont incorporés pour l'analyse.
- > Il n'y a pas d'autres arrêts à proximité des zones du secteur susceptibles de les desservir.
- > 72 % des salariés sont potentiellement desservis par un arrêt de bus.
- > 74 montées et descentes (soit 37 personnes) pour 1 000 salariés potentiellement desservis en moyenne par jour.
- > Très peu de mouvements pour les arrêts desservant potentiellement le plus grand nombre de salariés : Industrie, Louis-Joseph Philippe, Vendôme, Cap Ciné et Centre d'appel.
- > 13 % des salariés des entreprises ayant répondu sont en poste à 7h du matin, alors que le 1er bus arrive à 7h20.
- > 27 % terminent à partir de 19h.
- > Certains tronçons de la ligne 2 n'ont qu'un bus par heure pour le retour (autour de 17h30 et 18h30).

Analyse réalisée sur la base de 30 entreprises ou établissements ayant répondu, totalisant plus de 2 400 salariés.

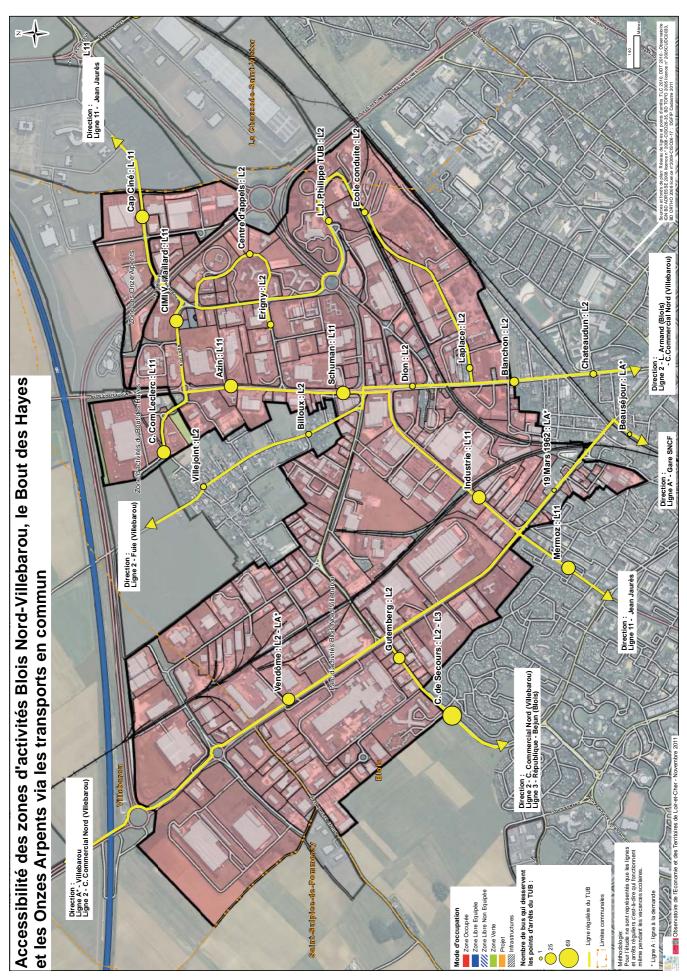
#### Méthodologie

Un salarié représente au minimum 2 mouvements par jour (une montée + une descente)

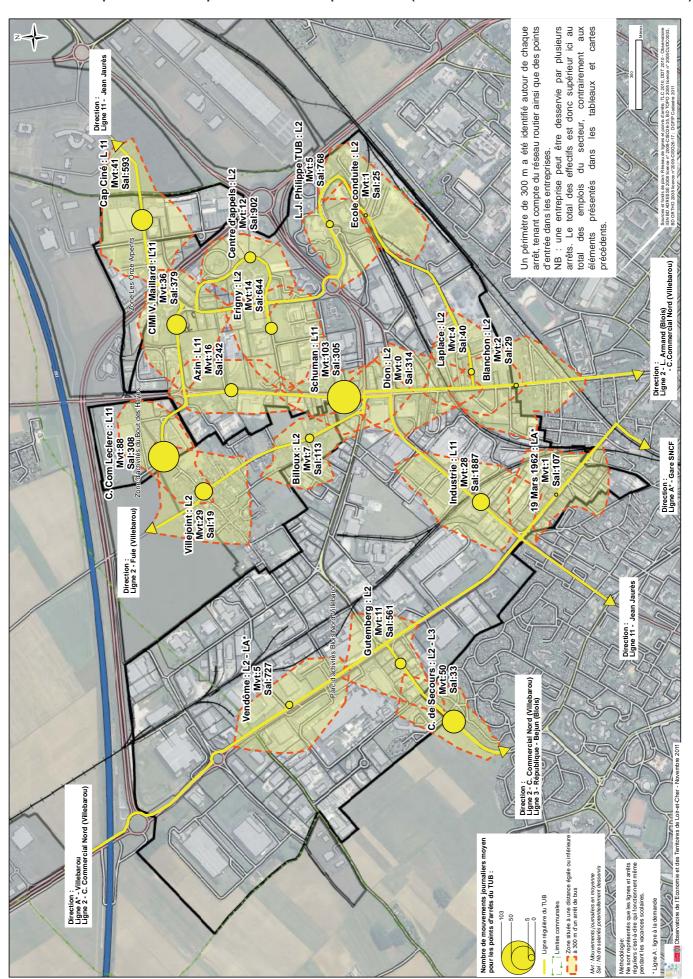
#### Répartition des salariés du secteur 1 selon les horaires de travail



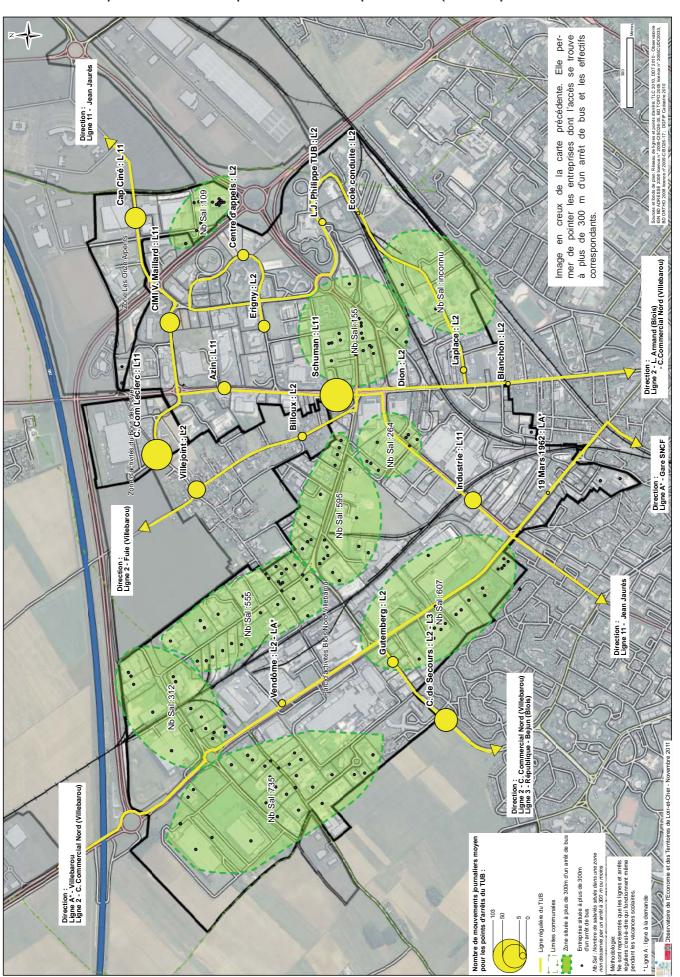
<sup>\*\*</sup> durée moyenne d'attente entre 2 bus



Secteur 1 - Entreprises desservies par le réseau de transports urbains (situées à moins de 300 m d'un arrêt de bus TUB)



Secteur 1 - Entreprises non desservies par le réseau de transports urbains (situées à plus de 300 m d'un arrêt de bus)



Le secteur 2 comprend les zones d'activités Parc A10 Nord et Sud, les Gailletrous 1 et 2, les Guignières

#### Eléments caractéristiques de la desserte dans le secteur 2

	Nb de salariés potentiellement	Nb de mouve- ments journaliers		nb de bus par jour	Horaire 1 <sup>er</sup> arrêt	Horaire dernier ar-	Cadend heures d	
	desservis	en moyenne	e 1000 salariés	alariés par jour	aller	rêt retour	Matin	Soir
Polyclinique : L11	417	88	211,0	35	7h35	20h09	29 mn	26 mn
Copernic : L11	414	7	16,9	35	7h36	20h07	29 mn	26 mn
Gailletrous : L11	114	12	105,3	35	7h37	20h06	29 mn	26 mn

<sup>\*</sup> durée moyenne d'attente entre 2 bus

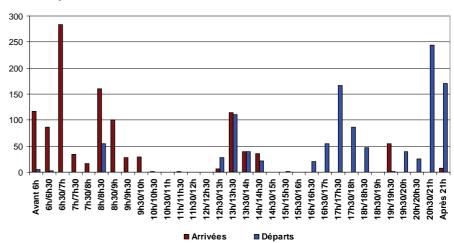
D'après sources : Keolis, Agglopolys, CCIT, Observatoire

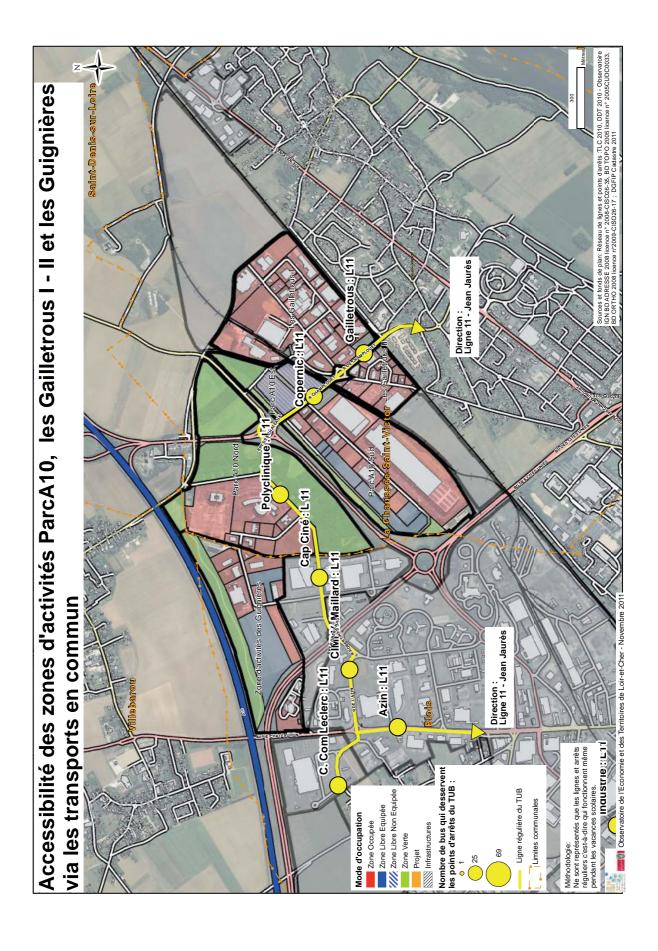
- > 85 établissements.
- > 2 450 salariés (hors intérim).
- > 3 arrêts de bus (35 bus par jour).
- > L'arrêt Cap Ciné, situé dans le secteur 1, peut éventuellement desservir une partie du secteur 2. Il nécessite toutefois une assez longue marche à pied.
- > 39 % seulement des salariés sont potentiellement desservis par un arrêt de bus. Les Guignières et les Gailletrous 1 ne bénéficient pas d'arrêts.
- > 113 montées et descentes pour 1 000 salariés potentiellement desservis en moyenne par jour.
- > Mais parmi les mouvements figurent des **patients de la Polyclinique**, ce qui fausse quelque peu l'analyse.
- > 44 % des salariés des entreprises ayant répondu sont en poste à 7h du matin.
- > 43 % quittent leur travail après 19h.
- > Les amplitudes horaires apparaissent difficilement compatibles avec un cadencement de bus ordinaire.

Nota: la société Acticall (rue des Arches) emploie environ 480 salariés de la relation clients. Leurs horaires sont organisés en équipes glissantes sur plusieurs jours (plus d'une douzaine). Ils s'étalent pour les arrivées de 8h à 16h30 et pour les départs de 12h30 à 22h.

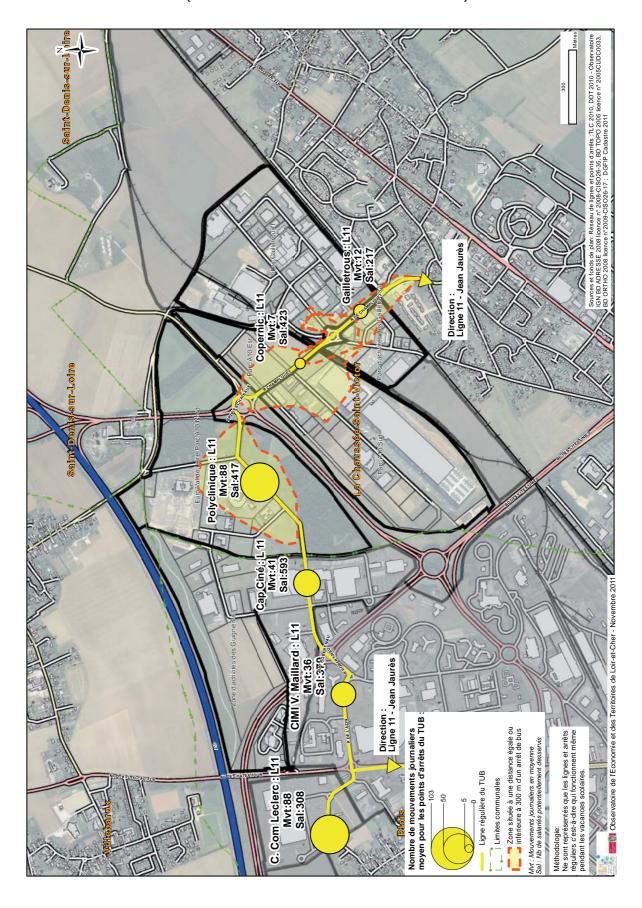
Analyse réalisée sur la base de 13 entreprises ou établissements ayant répondu, totalisant 1 380 salariés.

#### Répartition des salariés du secteur 2 selon les horaires de travail

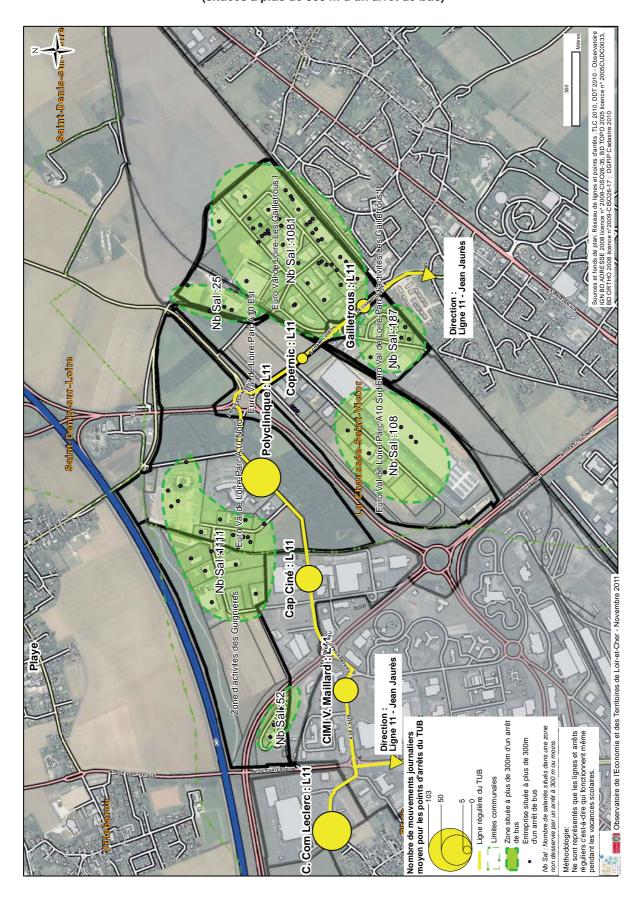




Secteur 2 - Entreprises desservies par le réseau de transports urbains (situées à moins de 300 m d'un arrêt de bus TUB)



Secteur 2 - Entreprises non desservies par le réseau de transports urbains (situées à plus de 300 m d'un arrêt de bus)



Le secteur 3 comprend les zones d'activités des Sablons, des Perrières, la ZI de Vineuil et celle des Clouseaux

#### Eléments caractéristiques de la desserte dans le secteur 3

Arret	Nb de sala- riés poten- tiellement desservis	Nb de mou- vements journaliers en moyenne	Nb de mou- vements pour 1000 salariés	nb de bus par jour	Horaire 1 <sup>er</sup> arrêt aller	Horaire dernier ar- rêt retour	Cadend heures d Matin	
Renaissance : L14	679	93	137,0	21	6h56	18h07	1h24	37 mn
Clouseaux TUB: L10	151	18	119,2	11	6h39	19h25	1h24	30 mn
C. Com Vineuil: L14 et 10	46	152	3304,3	32	6h38	18h36	1h24	33 mn

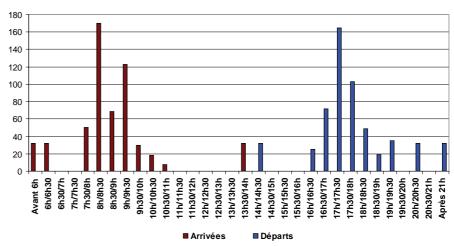
<sup>\*</sup> durée moyenne d'attente entre 2 bus

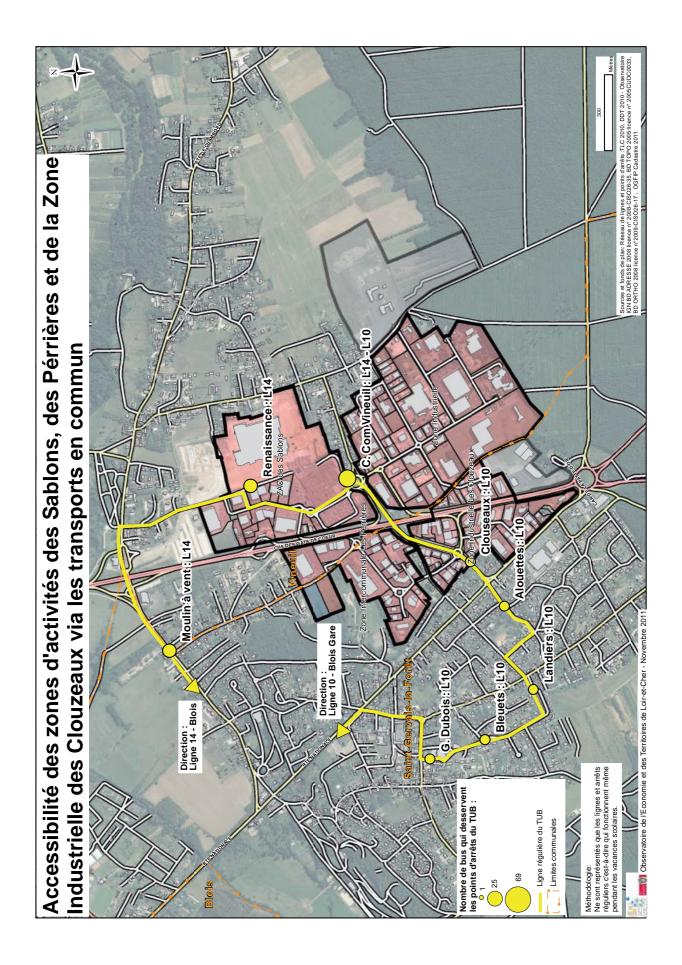
D'après sources : Keolis, Agglopolys, CCIT, Observatoire

- > 232 établissements.
- > 2 700 salariés (hors intérim).
- > 3 arrêts de bus (entre 11 et 32 bus par jour suivant l'arrêt).
- > Le centre commercial est desservi par 2 lignes.
- > 33 % seulement des salariés sont potentiellement desservis par un arrêt de bus.
- > 305 montées et descentes pour 1 000 salariés potentiellement desservis en moyenne par jour.
- > Les mouvements comptabilisés au **centre commercial** comprennent évidemment une large part de **clientèle**.
- > Les horaires sont plus classiques dans ce secteur. Environ 2 salariés sur 3 prennent leur poste entre 8h et 9h30.
- > 6 sur 10 sortent entre 16h30 et 18h.

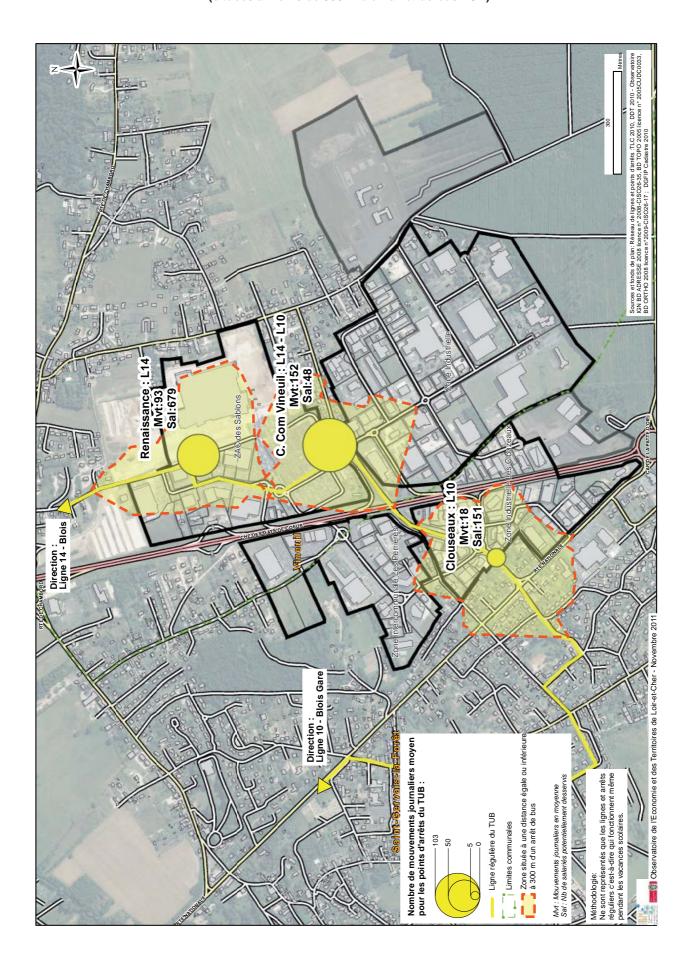
Analyse réalisée sur la base de 8 entreprises ayant répondu, totalisant 560 salariés.

#### Répartition des salariés du secteur 3 selon les horaires de travail

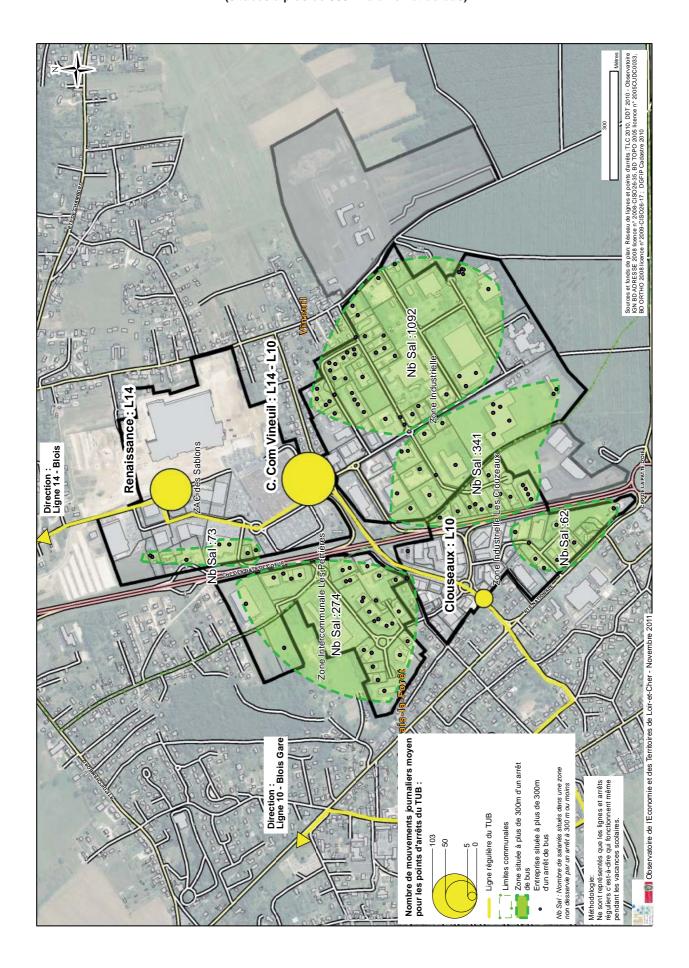




Secteur 3 - Entreprises desservies par le réseau de transports urbains (situées à moins de 300 m d'un arrêt de bus TUB)



Secteur 3 - Entreprises non desservies par le réseau de transports urbains (situées à plus de 300 m d'un arrêt de bus)



Le secteur 4 comprend les zones d'activités des Couratières et Euro Val de Loire Fossé - Marolles - Villebarou

#### Eléments caractéristiques de la desserte dans le secteur 4

Arret	Nb de salariés potentiellement	Nb de mouve- ments journaliers	Nb de mou- vements pour	nb de bus	Horaire 1 <sup>er</sup> arrêt	Horaire dernier ar-	Cadend heures de	
	desservis	en moyenne	1000 salariés	par jour	aller	rêt retour	Matin	Soir
C. Com Blois II: L2	433	94	217,1	29	8h25	19h16	30 mn	1h16
Couratieres : L2	215	5	23,3	29	8h25	19h16	30 mn	1h16

<sup>\*</sup> durée moyenne d'attente entre 2 bus

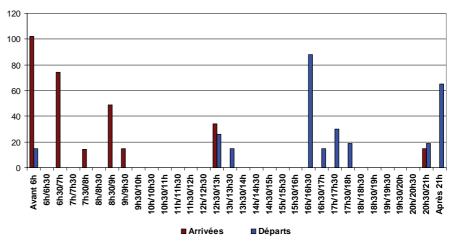
D'après sources : Keolis, Agglopolys, CCIT, Observatoire

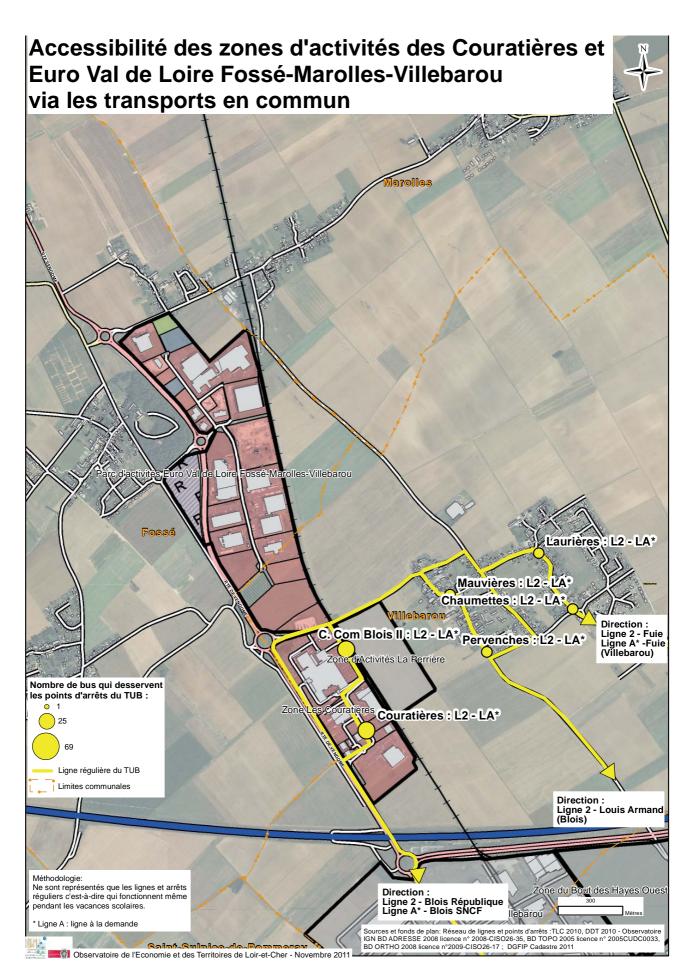
> 78 établissements.

- > 1 380 salariés (hors intérim).
- > 2 arrêts de bus (29 bus par jour).
- > Aucun arrêt ne dessert la zone Euro-Val-de-Loire Fossé - Marolles -Villebarou.
- > 47 % des salariés sont potentiellement desservis par un arrêt de bus.
- > 153 montées et descentes pour 1 000 salariés potentiellement desservis en moyenne par jour.
- > Les mouvements comptabilisés au **centre commercial** comprennent évidemment une large part de **clientèle**.
- > 58 % des salariés sont à leur poste avant 7h.
- > Les **sorties** sont concentrées entre 16h et 17h30 (46 %) et après 20h30 (29 %).

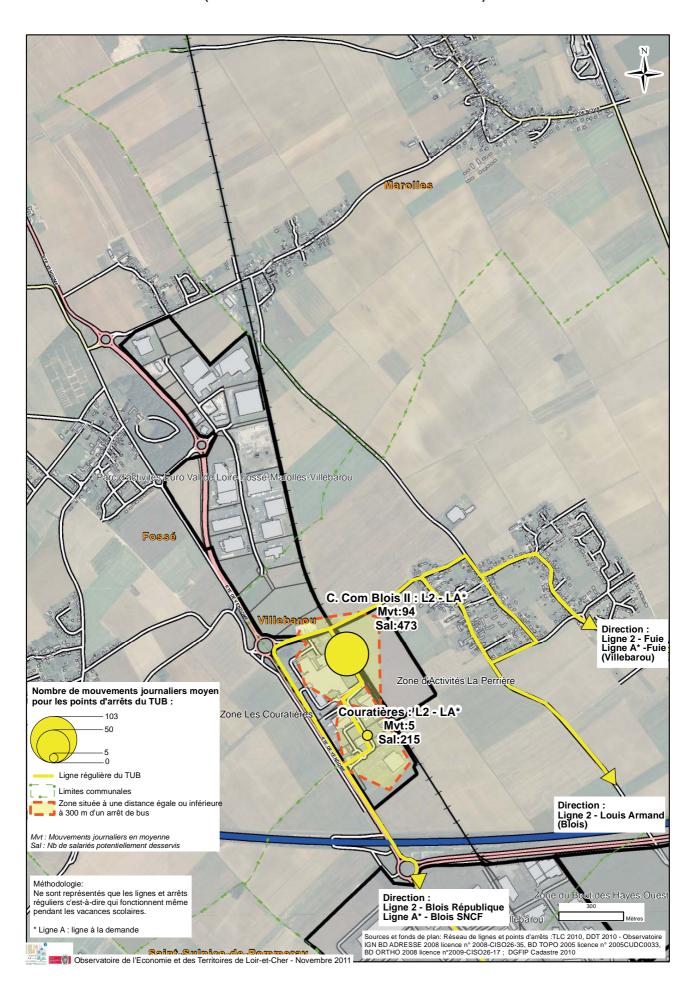
Analyse réalisée sur la base de 5 entreprises ayant répondu, totalisant 630 salariés.

#### Répartition des salariés du secteur 4 selon les horaires de travail

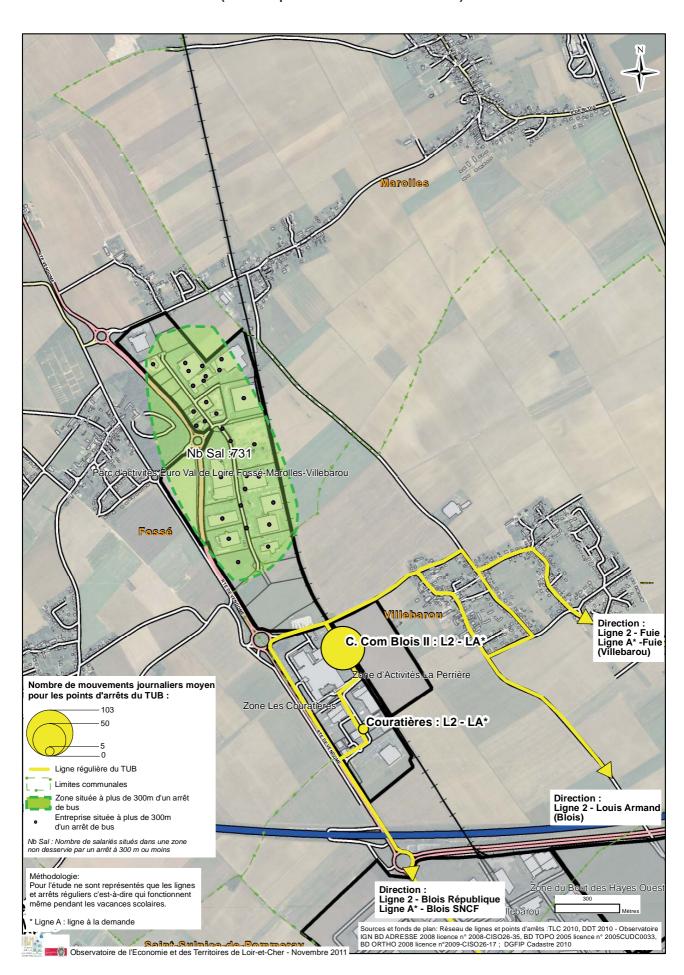




Secteur 4 - Entreprises desservies par le réseau de transports urbains (situées à moins de 300 m d'un arrêt de bus TUB)



Secteur 4 - Entreprises non desservies par le réseau de transports urbains (situées à plus de 300 m d'un arrêt de bus)



#### Premiers éléments de synthèse

- > Premier point qui semble important à mettre en évidence : la **multiplicité des lieux de résidence** : 27 % seulement des salariés (des entreprises ayant répondu) habitent Blois et moins de 60 % une commune d'Agglopolys. Il convient de signaler que ces proportions varient très peu d'un secteur d'étude à l'autre.
- > Deuxième point : les horaires. Globalement, 40 % environ des salariés (ayant un horaire fixe) bénéficient de plages horaires classiques.
- > Le **secteur 1** est vaste. Dans les zones d'activités, le réseau TUB passe par les grands axes de circulation et beaucoup d'entreprises donnant sur des rues parallèles ou adjacentes n'y ont pas accès.
- > Dans le **secteur 2**, la desserte est très largement insuffisante. **Une grande partie n'est pas couverte**. De surcroît les horaires, s'ils contentent les usagers de la Polyclinique, sont incompatibles avec ceux des salariés.
- > Dans le **secteur 3**, la **ZI de Vineuil est ignorée**. Il convient de préciser toutefois que le réseau y passait naguère. La boucle a été supprimée, sans doute faute de clients.
- > Dans le secteur 4, la zone Euro Val de Loire Fossé-Marolles-Villebarou n'est pas desservie.
- > Sur les 54 établissements ayant indiqué les horaires de leurs salariés, **16 seulement se trouvent à moins de 300 m** d'un arrêt du TUB. Il semble donc que les responsables des entreprises non (ou mal) desservies soient davantage sensibilisés à la problématique des transports collectifs. Ce qui explique la proportion élevée de mécontents (environ 80 %).

Sont considérés ici comme **horaires** classiques les plages 7h30 - 9h le matin et 16h30 - 18h30 l'après-midi

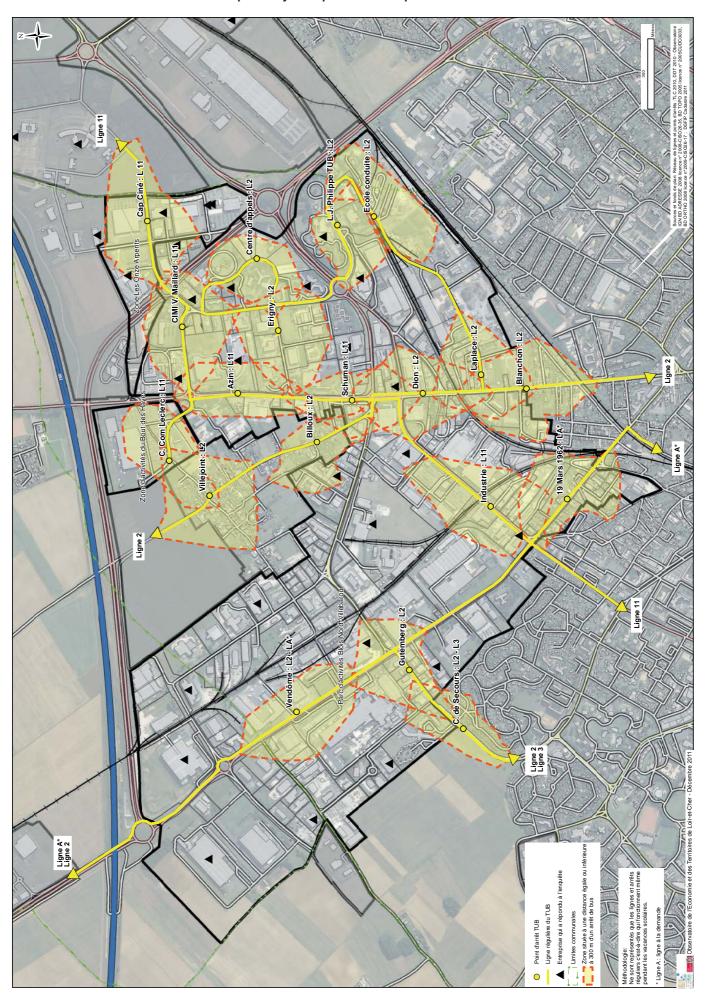
> Les estimations d'une clientèle potentielle des transports urbains pour le travail ont une valeur avant tout indicative. Elles permettent d'orienter la réflexion pour chacun des secteurs.

#### Estimation du nombre de salariés susceptibles d'emprunter le réseau actuel du TUB par secteur

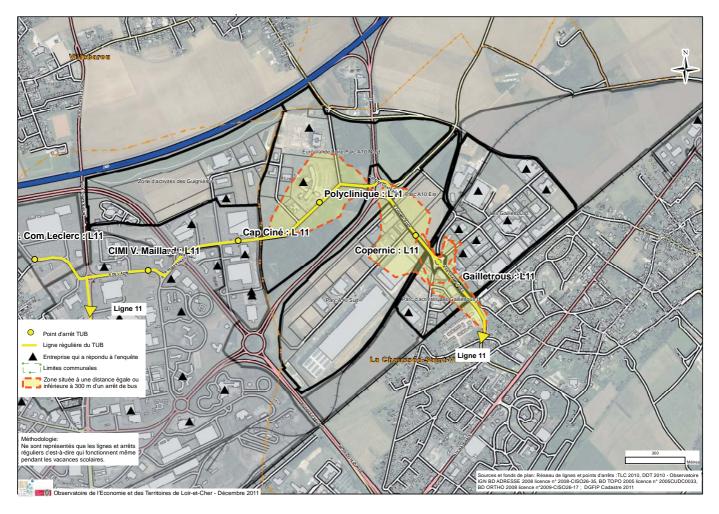
Louindation du nombre de dataries susseptible				
	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4
Données globales sur le nombre de salariés	- source Obse	ervatoire (ba	se entreprises,	SIG)
Nb de salariés du secteur	9 411	2 453	2 692	1 379
Nb de salariés potentiellement desservis	6 749	945	876	648
Part dans le total des salariés du secteur	72%	39%	33%	47%
Données issues des enqué	êtes auprès de	es entreprise	es	
Horaire 1 <sup>er</sup> arrêt aller	7h21	7h35	6h56	8h25
Part des salariés déjà en poste à cet horaire	13 %	47 %	11 %	63 %
Horaire dernier départ retour	L2 : 19h20 - L11 : 20h15	20h09	L 14 : 18h07 - L10 : 19h25	19h16
Part des salariés encore en poste à cet horaire	21 % - 15 %	38 %	21 % - 11 %	29 %
Part des salariés bénéficiant d'un horaire classique	46 %	25 %	51 %	21 %
Part des salariés résidant sur Agglopolys	58 %	59 %	56 %	56 %
Projections des résultats des enquêtes à l'ens	emble des sal	lariés des en	treprises conc	ernées
Nombre de salariés résidant sur Agglopolys potentiellement desservis	3 914	558	491	363
Nb de salariés susceptibles d'être en capacité de prendre un bus du TUB (en l'état actuel du réseau)	1 801	139	250	76

#### Clé de lecture du tableau

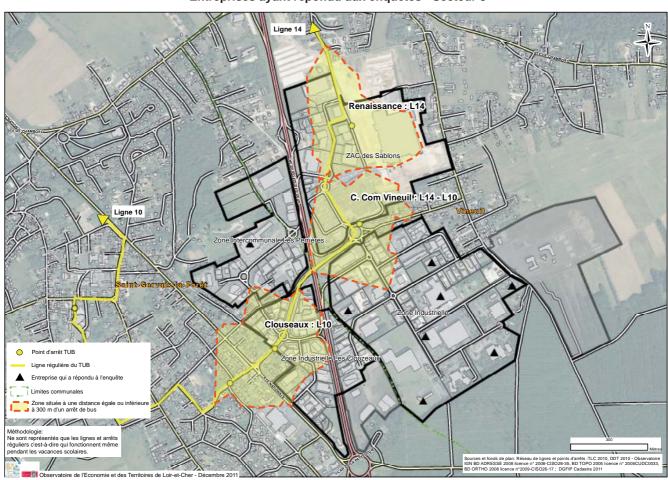
Exemple secteur 1 : 6 749 salariés potentiellement desservis par un arrêt, auxquels on applique le taux de résidence sur Agglopolys (58 %) = 3 914. A ce nombre, on applique le taux de ceux qui ont un horaire classique (46 %) pour obtenir une estimation du nombre de salariés susceptibles de pouvoir utiliser le TUB (soit 1 800 pour ce secteur).



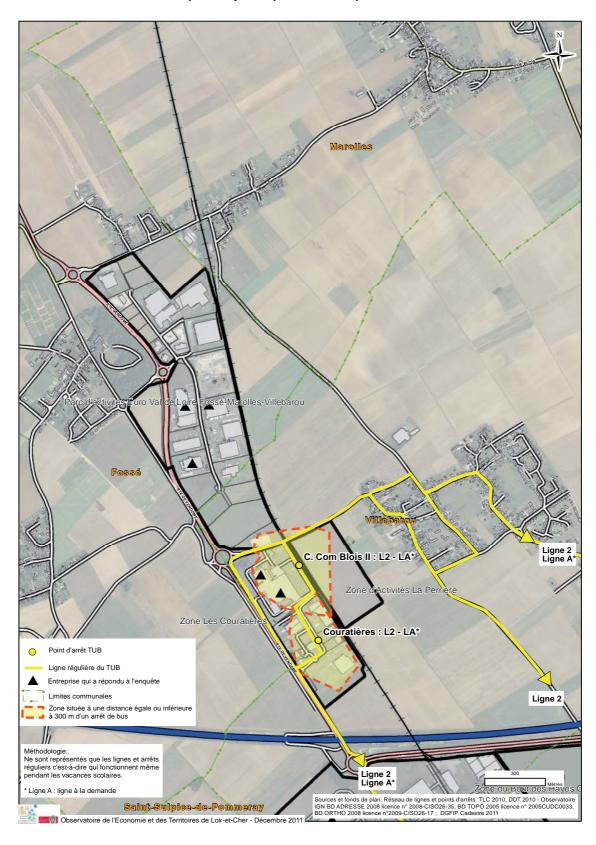
# Entreprises ayant répondu aux enquêtes - Secteur 2



Entreprises ayant répondu aux enquêtes - Secteur 3



# Entreprises ayant répondu aux enquêtes - Secteur 4



# L'opinion des chefs d'entreprise sur l'accessibilité des zones d'activités par les transports en commun ou les modes de déplacements doux

Dans le cadre de l'étude préalable à l'élaboration d'un schéma d'aménagement des infrastructures économiques d'Agglopolys, les cabinets retenus ont interrogé les dirigeants d'entreprise pour connaître leur perception des zones d'activités sur différents aspects, dont l'accessibilité de celles-ci. En complément, ils devaient indiquer les améliorations qui leur semblaient nécessaires, en les classant par ordre de priorité. Une soixantaine d'entreprises ont répondu sur les 500 qui étaient sollicitées.

Les points de vue recueillis sont évidemment subjectifs (et parfois contradictoires), mais ils reflètent les besoins réels des entreprises en fonction de l'organisation du travail, des horaires pratiqués, etc.

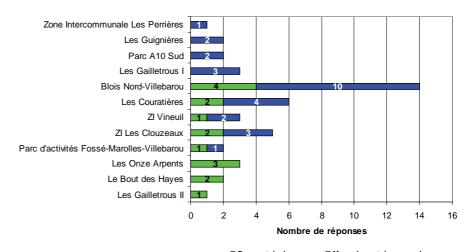
En complément, une étude de terrain a été menée, avec photos à l'appui, permettant d'apporter des éléments objectifs. Ont notamment été pointés les aspects de dangerosité (absence de trottoir ou de pistes cyclables), l'implantation des arrêts de bus et leur environnement, etc.

Une synthèse des principaux enseignements est exposée ci-dessous, dans l'attente de la présentation définitive de l'étude préalable.

- > Le nombre parfois très restreint de réponses limite quelque peu la portée des résultats. Il se dégage cependant des tendances fortes.
- > Trois zones d'activités semblent bien desservies : les Onze Arpents, le Bout des Hayes et les Gailletrous II.
- > Les opinions sont partagées pour la ZI de Vineuil, les Clouzeaux et Fossé-Marolles-Villebarou.
- > Les zones de Blois Nord-Villebarou et des Couratières sont majoritairement considérées comme mal desservies.
- > 4 zones font l'unanimité sur le déficit d'accès par les transports en commun : les Gailletrous I, le Parc A10 sud, les Guignières et la zone intercommunale les Perrières (mais une seule réponse pour cette dernière). Elles regroupent ensemble plus de 2 200 emplois.
- > La ville de Blois fait des efforts importants dans le domaine des bandes ou pistes cyclables, mais les contraintes techniques sont parfois trop lourdes, comme sur les grands axes conduisant aux zones d'activités du nordest. C'est le cas pour les Guignières.
- > L'éloignement est également un facteur fortement discriminant (les Couratières et Fossé-Marolles-Villebarou).

# Une desserte jugée très inégale selon les zones

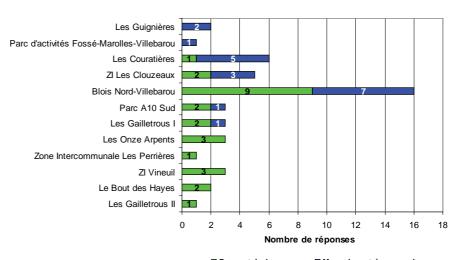
#### Accès par les transports en commun



■ Bon ou très bon ■ Mauvais ou très mauvais

D'après sources : cabinets Sémaphores et Egis

#### Accès en vélo

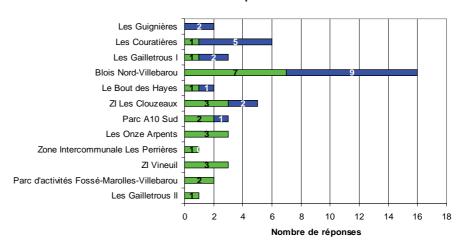


■ Bon ou très bon ■ Mauvais ou très mauvais

D'après sources : cabinets Sémaphores et Egis

- > En complément de l'utilisation des transports en commun, la marche à pied est souvent indispensable. Les arrêts de bus sont parfois situés très loin de l'entreprise où se rend le salarié. Les conditions de circulation des piétons sont donc très importantes à prendre en compte.
- > Le plus fréquemment, les dirigeants portent des jugements favorables ou mitigés. Pour Blois Nord-Villebarou, les divergences tiennent sans doute à la localisation au sein de la zone, particulièrement étendue.
- > 2 zones semblent finalement présenter des inconvénients majeurs : les Guignières et les Couratières.
- > Le **cumul des opinions** sur les zones au regard de ces trois modes de déplacement fait ressortir celles présentant les plus grandes difficultés d'accès.
- > Sont ainsi pointées les Guignières et les Couratières.
- > Les appréciations sont majoritairement défavorables pour Blois nord et les Gailletrous I.
- > Elles sont **partagées** sur les Clouzeaux, le Parc A10 sud, Fossé-Marolles-Villebarou et les Perrières.
- > Les autres zones ne présentent pas, pour les dirigeants, de problèmes particuliers.
- > Points relevés par l'étude de la SEMPAT et de la Maison de l'Emploi : L'arrêt baptisé « Centre d'appels » situé sur la ligne 2A du réseau de transport urbain de Blois n'est pas desservi aux horaires où les salariés du centre d'appels en question en ont le plus besoin.
- > De fait cette ligne 2A est avant tout utilisée pour les transports scolaires intra-urbains. C'est la raison pour laquelle ses horaires sont difficilement compatibles avec les heures d'embauche et de fin de travail des salariés.
- > A Vineuil, les bus qui desservent le centre commercial ne vont pas jusqu'à la zone industrielle (dont la partie la plus excentrée est de plus en plus délaissée par les entreprises). De surcroît, les horaires sont en décalage avec les besoins des personnels.
- > L'organisation du travail des équipes de téléopérateurs, avec des horaires soit fixés soit fluctuants, rend vain tout exercice de mise en place du covoiturage.

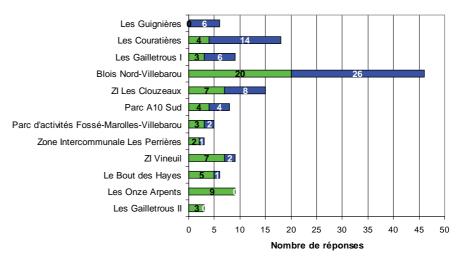
#### Accès à pied



■ Bon ou très bon ■ Mauvais ou très mauvais

D'après sources : cabinets Sémaphores et Egis

#### Synthèse des 3 modes de déplacement



■ Bon ou très bon ■ Mauvais ou très mauvais

D'après sources : cabinets Sémaphores et Egis

#### Verbatim de l'enquête menée par l'Observatoire

- > Pas assez de desserte tôt le matin et le soir après 19h dans certaines zones.
- > Les bus sur Blois sont peu nombreux et il n'y en a pas assez souvent ce qui n'aide pas leur fréquentation.
- > Pas de trottoirs, pas d'abribus (trop loin et mal desservis).
- > Pas de ligne jusqu'à parc d'activité euro Val de Loire.
- > Nous avons beaucoup de personnes venant de la ZUP qui ne peuvent pas avoir de bus pour embaucher en équipe à 5h ou 6h et terminer le soir entre 21h et 22h.
- > Pas assez d'arrêts en gare de La Chaussée-Saint-Victor.
- > Temps de trajet trop long entre la gare de Blois et la zone des Gailletrous.
- > Il est regrettable qu'il n'y ait pas d'arrêt de bus entre le rond-point de Cadbury et l'avenue de Vendôme et l'avenue de Châteaudun via la rue des Mardeaux et la rue André Boulle.
- > Il est quasiment impossible de prendre les transports en commun pour venir travailler à Cora ; les salariés qui n'ont pas de voiture utilisent vélo ou scooter. Quelques personnes utilisent très ponctuellement le bus (pb de voiture, ...) ; les horaires doivent alors être aménagés pour qu'ils puissent venir en bus pendant une période donnée. Il en est de même quand nous accueillons des stagiaires (notamment mineurs) : nous adaptons leur horaires à ceux des bus (très compliqué) ou leur famille doivent les emmener...
- > Pour venir de Saint Gervais 10 minutes en voiture.... Combien de temps en bus même pour des salariés ayant des horaires fixes (8h /18h) ? impossible!!!!!
- > Pas d'abri ni toilettes au Pôle d'échange jonction TUB/TLC
- > Pas connaissance de personnes qui souhaiteraient avoir des transports en commun pour venir travailler
- > Pas de besoin en particulier car l'ensemble du personnel vient en voiture.
- > Au vu des horaires de la société, pas de possibilité de transport en commun
- > Habitude et confort de prendre les véhicules personnels ; horaires de travail variables ; horaires d'équipe

#### L'accession aux entreprises par le réseau TUB

Sur son site Internet, le TUB permet de **simuler un trajet** en fonction de l'heure de départ, du lieu de départ et de celui d'arrivée. Pour illustrer les difficultés dont ont fait état certains dirigeants, quelques simulations ont été effectuées.

#### > Des horaires peu compatibles avec ceux des entreprises

Les premières dessertes le matin sur les zones d'activités ne se font qu'à partir de 7h15. Or, A cette heure là, plus d'un tiers des salariés des entreprises ayant répondu à l'une ou l'autre enquête ont déjà embauché.

Simulation 1 : se rendre de l'arrêt « Lewes » à la Polyclinique (arrêt éponyme) à l'horaire le plus tôt. Ces 2 arrêts se situent sur la ligne 11.

Proposition : De l'arrêt « Lewes », rejoindre à pied l'arrêt Waldshut » 10 mn

Prendre le bus ligne 3 en direction de « Blois-Béjun » - départ 6h38 - trajet 14 mn

Descendre à l'arrêt « Jean-Jaurés » - correspondance

Prendre le bus ligne 11 en direction du terminus départ 6 h59

Descendre à l'arrêt « Polyclinique » - trajet 14 mn - arrivée 7h13

Soit 45 mn de trajet dont 10 mn de marche et 7 mn d'attente pour la correspondance. Cette hypothèse est de toute manière irréaliste dans la mesure où les deux-tiers des salariés de la polyclinique commencent leur travail à 7h00.

# > Le nombre d'arrêts semble insuffisant, nécessitant parfois plusieurs minutes de marche.

**Simulation 2** : se rendre de la rue Jean Perrin à la société Acticall (rue des Arches, zone des Guignières). La première embauche a lieu à 8 h.

Proposition : De l'adresse rue Jean Perrin rejoindre l'arrêt Mermoz : environ 13 mn de marche

Prendre le bus ligne 11 en direction du terminus départ 7h22

Descendre à l'arrêt « Cap'Ciné » - trajet 11 mn

Rejoindre la rue des Arches : environ 5 mn de marche.

Ce qui fait une arrivée vers 7h40. Peut-être un peu tôt par rapport à une embauche à 8h, mais le bus suivant fait arriver vers 8h13.

A noter sur ce trajet que selon les heures, le temps de trajet fluctue entre 29 et 55 mn.

#### > La desserte ne favorise pas non plus le retour

**Simulation 3** : se rendre de la rue Michael Faraday (ZI des Gailletrous – entreprise Plastipak par exemple) à La Chaussée-Saint-Victor à la rue Christophe Colomb (ZUP Blois) en quittant le travail à 17h.

Proposition : De l'adresse rue Michael Faraday à La Chaussée-Saint-Victor rejoindre l'arrêt « Gailletrous » : environ 11 mn de marche

Prendre le bus ligne 11 en direction de Blois – Jean Jaurès – départ 17h26 – trajet 14 mn

De l'arrêt « Jean Jaurès » rejoindre à pied l'arrêt « République » - 4 mn

Prendre le bus ligne 2 départ 17h51 – attente de 7 mn

Descendre à l'arrêt « Genevoix » - trajet 14 mn

De l'arrêt « Genevoix » rejoindre l'adresse rue Christophe Colomb – environ 5 mn de marche

Total du trajet : 55 mn dont 20 mn de marche.

# > Les trajets entre nord et sud de la Loire sont très compliqués

**Simulation 4** (basée sur un témoignage) : se rendre de la rue du Docteur Vigneron (quartier Quinière) à la rue Jacquard en Zone Industrielle de Vineuil.

Proposition : prendre le bus à 6h20 à l'arrêt Clémenceau en direction de la gare SNCF (6 mn de marche à pied + 5 mn de trajet)

Prendre la ligne 14 et descendre au terminus « Vineuil-Centre commercial sud » (attente 15 mn + trajet 20 mn)

Prendre la ligne 15 et descendre à l'arrêt « Vineuil-Descartes » (trajet 2 mn) puis rejoindre la rue Jacquard à pied (environ 6 mn). Soit une durée totale d'une heure et une arrivée aux environs de 7h15 qui ne correspond pas aux horaires de travail.

Sur ce trajet, la proposition suivante est à 10h12, incompatible également avec les

horaires de bureau. En fait, la ligne 15 est essentiellement destinée aux scolaires et ne propose qu'un seul bus à 7h04.

Les salariés désirant se rendre au sein de la ZI de Vineuil doivent donc emprunter la ligne 14, descendre au Centre commercial et continuer à pied, ce qui peut prendre du temps. Il convient alors, dans l'exemple ci-dessus, de rejoindre l'arrêt Monsabré à 8h02, ce qui se fait en prenant un bus de la ligne 1 à 7h47 et nécessite environ 10 mn de marche.

#### > Les Transports du Loir-et-Cher :

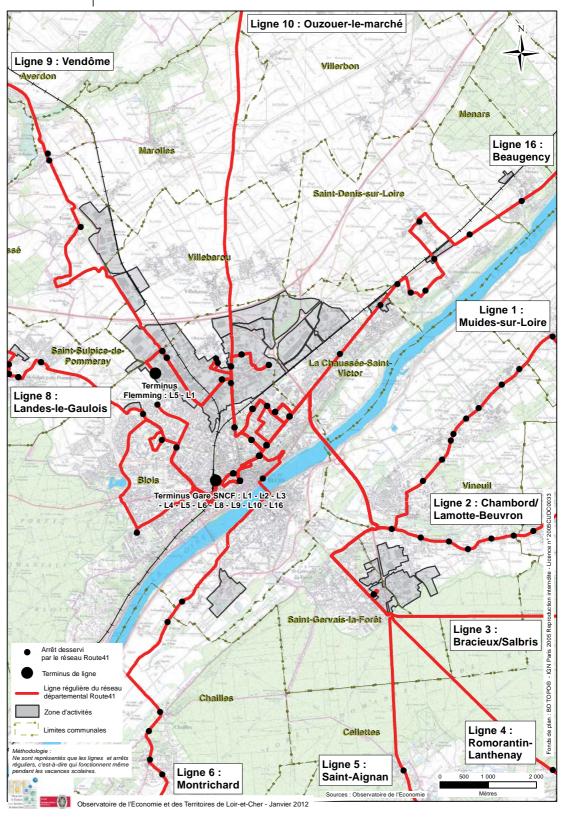
- 19 lignes régulières et 13 lignes de marché.
- 72 circuits spéciaux scolaires.
- VBus Vendôme.
- Transport à la demande Vendôme (Creabus) et Agglopolys (Zelia).
- 143 autocars et autobus,
  180 salariés.
- Environ 3 900 000 km parcourus en 2009.

# Le réseau Route 41

Le réseau des **Transports du Loir-et-Cher** (Route 41), délégataires du Conseil général, comprend notamment **19 lignes régulières** réparties en étoile autour de Blois. Parmi celles-ci, **10 sont ouvertes toute l'année**. Certaines proposent des **arrêts dans 2 zones industrielles** de l'agglomération, celle de Blois-nord – Villebarou et celle des Clouseaux à Saint-Gervais-la-Forêt. Par ailleurs, des **correspondances** sont **favorisées** avec le TUB aux arrêts principaux.

En revanche, la configuration du réseau rend très difficile un trajet de ville à ville lorsqu'elles ne sont pas situées sur la même ligne.

## Les lignes régulières du réseau Route 41 dans le Blaisois



> Le Transport à la Demande mis en place pour l'instant dans 14 communautés de communes avec le soutien du Conseil général, n'est pas approprié aux trajets de travail. Il ne fonctionne en effet le plus souvent que 2 à 3 jours par semaine.

Pour l'ensemble des tableaux relatifs au réseau TLC, la source est le site Internet des TLC. Les horaires sont ceux de l'année scolaire 2011-2012. Seules les 10 lignes ouvertes toute l'année ont été considérées.

2 cars desservent la zone le matin et l'après-midi à 1 h d'intervalle. 5 cars au total dans chaque sens dont 1 en mileu de

> Ligne 1 : seuls les cars partant de Muides desservent la zone industrielle Blois nord - Villebarou. Le trajet est assez rapide : 40 mn d'un bout de la ligne à l'autre. En revanche, depuis St-Laurent, les cars ont pour terminus la gare de Blois, sans arrêt en zone industrielle. Le trajet total dure 1h10.

> Ligne 2 : pas d'arrêt en zone d'activité.

4 cars (à partir de Chambord) aller/retour dont 1 en mileu de journée plus 1 en fin d'après-midi vers Blois.

> Ligne 3 : un arrêt dans la ZAC des Clouseaux à Saint-Gervais. Il concerne essentiellement des travailleurs handicapés se rendant à l'Esat des Laudières.

2 cars desservent la zone le matin (aller) et l'après-midi (retour) à 1 h d'intervalle (dont 1 pour Salbris), plus 1 en milieu de journée.

#### La ligne 1

Communes de départ : Saint-Laurent-Nouan / Muides/Loire

Communes desservies: Muides, St-Dyé/Loire, Montlivault, Maslives, St-Claude-de-Diray,

Vineuil,

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée (origine Muides seulement)	Dernier départ (terminus Muides)
LJ Philippe	7h34	17h26
Erigny	7h35	17h25
Industrie	7h39	17h21
Vendôme	7h43	17h18
Garbotière	7h44	17h15
Flemming	7h45	17h16

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h37	17h22
Gare SNCF	7h40	17h20

# La ligne 2

Commune de départ : Lamotte-Beuvron

Communes desservies: Chaumont/Tharonne, Yvoy-le-Marron, Villeny, La Ferté-St-Cyr, Crouy/ Cosson, Thoury, Chambord, Huisseau/Cosson, Vineuil, Blois.

#### Pas d'arrêt en zone d'activités

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ Lamotte-Beuvron	Dernier départ terminus Chambord
Monsabré/Château	7h41	17h23	18h22
Gare SNCF	7h44	17h21	18h20

#### La ligne 3

Communes de départ : Salbris / Bracieux

Communes desservies : Nouan-le-Fuzelier, St-Viâtre, la Ferté-Beauharnais, Neungsur-Beuvron, La Marolle-en-Sologne, Montrieux, Dhuizon, Neuvy, Mont-Près-Chambord, Saint-Gervais-la-Forêt, Blois.

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée	Dernier départ Salbris	Dernier départ terminus Dhuizon	Dernier départ terminus Bracieux
Clouseaux (Saint- Gervais-la-Forêt)	7h24	17h09	17h41	18h36

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ Salbris	Dernier départ terminus Dhuizon	Dernier départ terminus Bracieux
Monsabré/Château	7h42	16h52	17h24	18h19
Gare SNCF	7h45	16h50	17h22	18h17

> Ligne 4 : un arrêt dans la ZAC des Clouseaux à Saint-Gervais, mais uniquement pour les cars au départ de Soingsen-Sologne.

3 cars matin (aller) et fin d'après-midi (retour), plus 2 au départ de Soings, 1 en milieu de journée. 1 de Blois à Romorantin le matin et 1 en fin d'après-midi de Romorantin vers Blois.

> Ligne 5 : La desserte de la ZI Nord ne concerne que les cars partant de Contres. La ligne compte une quarantaine d'abonnés commerciaux en moyenne par mois.

2 cars desservent la zone le matin (aller) et l'après-midi (retour) à 1 h d'intervalle (terminus Contres seulement), 4 autres cars matin/soir + 2 en milieu de journée, 1 le matin au départ de Blois et 1 en fin d'aprèsmidi vers Blois.

2 cars le matin et l'après-midi à 1 h d'intervalle (aller/retour), plus 2 en milieu de journée.

> Lignes 6 et 8 : pas d'arrêt en zones d'activités.

2 cars le matin et l'après-midi (aller/retour), plus 1 en milieu de journée.

#### La ligne 4

Commune de départ : Romorantin-Lanthenay

**Communes desservies**: Mur-de-Sologne, Soings-en-Sologne, Fontaines-en-Sologne, Cheverny, Cour-Cheverny, Cellettes, Saint-Gervais-la-Forêt, Blois.

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée (départ Soings)	Première arrivée (départ Romorantin)	Dernier départ
Clouseaux (Saint-Gervais-la-Forêt)	7h17	8h26	18h42

Arrêts correspondances	Première arrivée (départ Soings)	Première arrivée (départ Romorantin)	Dernier départ teminus Mur- de-Sologne	Dernier départ teminus Romorantin
Monsabré/Château	7h38	7h27	18h20	18h27
Gare SNCF	7h41	7h28	18h17	18h24

#### La ligne 5

Communes de départ (hors période scolaire) : Saint-Aignan / Selles-sur-Cher

**Communes desservies**: Noyers/Cher, St-Romain/Cher, Couddes, Sassay, Billy, Chémery, Fougères/Bièvre, Contres, Fresnes, Cormeray, Cellettes, Saint-Gervais-la-Forêt, Blois.

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée origine Contres seulement	Dernier départ terminus Contres
LJ Philippe	7h34	17h26
Erigny	7h35	17h25
Industrie	7h39	17h21
Vendôme	7h43	17h18
Garbotière	7h44	17h15
Flemming	7h45	17h16

Première arrivée	Dernier départ teminus Couffy	Dernier départ teminus Selles-sur- Cher
7h40	18h19	17h23
7h43	18h16	17h21
	7h40	7h40 18h19

#### La ligne 6

Commune de départ (hors période scolaire) : Montrichard

Communes desservies: Bourré, Pontlevoy, Sambin, Monthou/Bièvre, Les Montils, Chailles, Blois.

#### Pas d'arrêt en zone d'activités

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h39	18h19
Gare SNCF	7h41	18h17

#### La ligne 8

Commune de départ (hors période scolaire) : Landes-le-Gaulois

Communes desservies : St-Lubin, St-Sulpice, Blois.

# Pas d'arrêt en zone d'activités

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h42	18h23
Gare SNCF	7h44	18h21

> Ligne 9 : desserte de la zone industrielle Blois nord - Villebarou (5 points d'arrêt). Le trajet dure environ une heure depuis Vendôme.

**Sens Vendôme-Blois** : 2 le matin, 2 en milieu de journée, 1 en fin d'après-midi.

Sens Blois-Vendôme : 2 le matin, 1 en milieu de journée, 1 en milieu d'après-midi et 1 en fin d'après-midi.

**Un seul bus** le matin (vers Blois) et le soir (vers Ouzouer).

- > Ligne 10 : un seul arrêt en zone industrielle Blois nord Villebarou.
- > Ligne 16 : pas d'arrêt en zone d'activités.

**Sens Lestiou-Blois** : 2 le matin, 1 en milieu de matinée, 1 en début d'après-midi.

Sens Blois-Lestiou: 1 en milieu de journée, 1 en début d'après-midi et 2 en fin d'après-midi.

> Sur les 4 secteurs de zones d'activités définis dans cette étude, seuls les secteurs 1 et 3 sont desservis par le réseau Route 41.

#### La ligne 9

Commune de départ : Vendôme

Communes desservies (hors période scolaire - le matin) : Villeromain, Le Breuil, La Chapelle-Vendômoise, Fossé, Blois.

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée	Dernier départ
Vendôme	7h22	18h40
Industrie	7h24	18h38
CFA Bâtiment - CFA Chambre de Métiers*	8h10	16h40
Dion	7h26	18h36
Garbotière	7h44	17h15

<sup>\*</sup> Uniquement lorsque les établissements sont ouverts

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h38	18h21
Gare SNCF	7h41	18h19

## La ligne 10

Commune de départ : Ouzouer-le-Marché

Communes desservies (ou lieux-dits) : Ablainville, Binas, Autainville, St-Laurent-des-Bois, Marchenoir, St-Léonard-en-Beauce, Oucques, Villeneuve-Frouville, Pontijou, Charleville, Blois.

Arrêts Zones d'activités	Première arrivée	Dernier départ
Schuman	7h26	17h42
Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h41	17h32

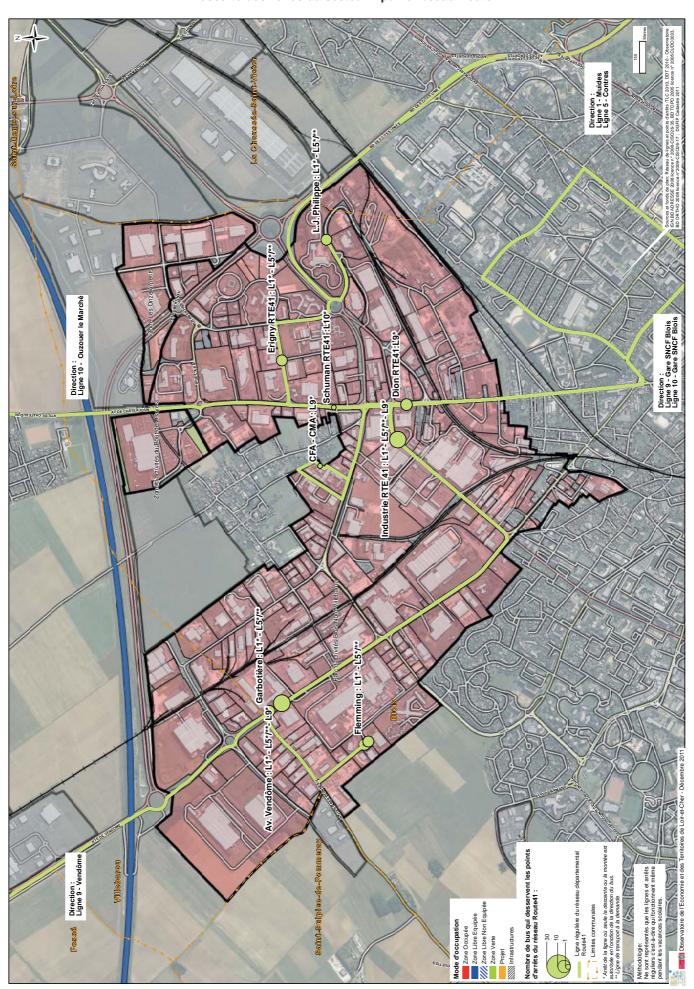
#### La ligne 16

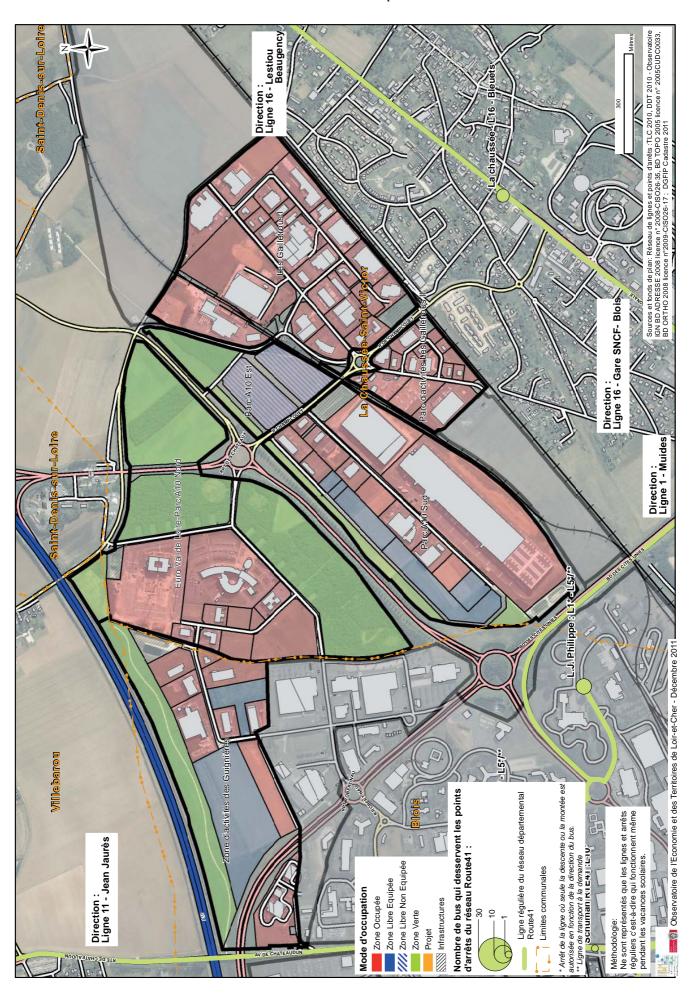
Commune de départ (en Loir-et-Cher) : Lestiou

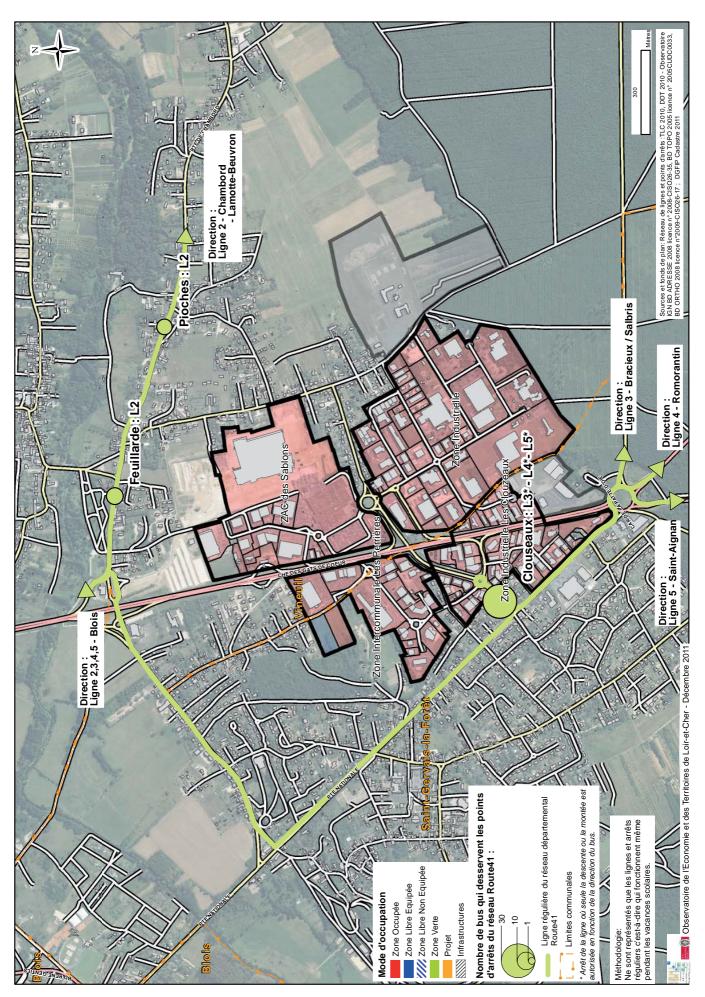
**Communes desservies (ou lieux-dits)**: Avaray, Courbouzon, Herbilly, Mer, Suèvres, Cour/Loire, Ménars, St-Denis/Loire, La Chaussée-Saint-Victor, Blois.

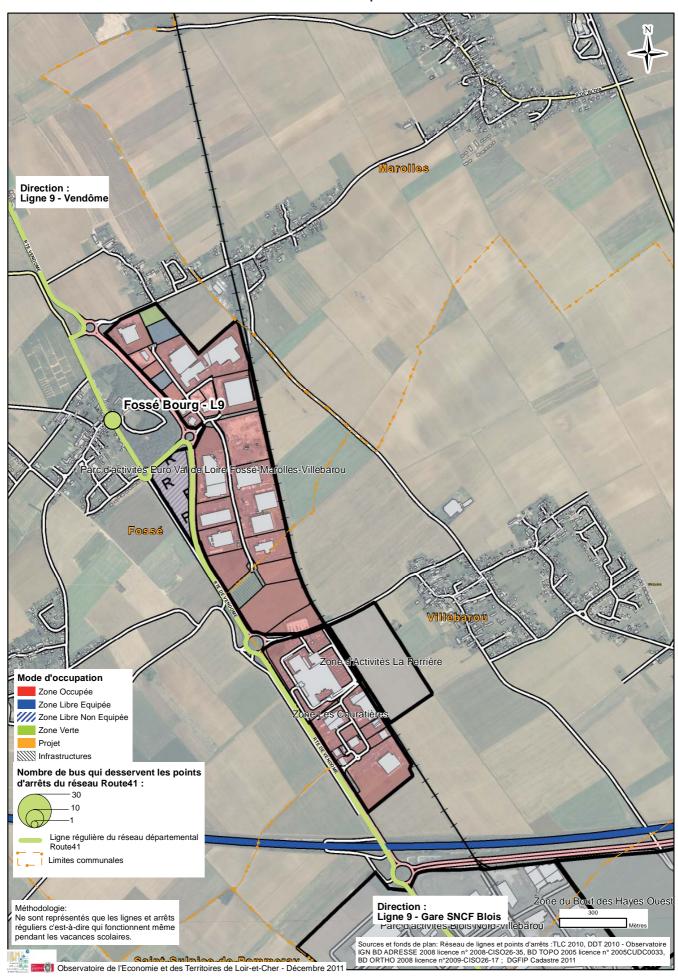
#### Pas d'arrêt en zone d'activités

Arrêts correspondances	Première arrivée	Dernier départ
Monsabré/Château	7h37	18h18
Gare SNCF	7h40	18h16









# **Synthèse**

#### Le contexte

L'inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi est une constante du marché du travail local. Tandis que le chômage augmente, des postes sont très difficiles à pourvoir, quand ils ne restent pas vacants faute de candidats. Il s'avère que les efforts consentis par tous - entreprises, pouvoirs publics, demandeurs d'emploi - pour faciliter l'insertion, sont parfois annihilés par le manque de mobilité. Se rendre à un entretien d'embauche, à une formation, prendre un poste, le conserver, tout cela implique en effet des déplacements qui deviennent problématiques dès lors que l'on ne dispose pas de moyen de locomotion et qu'il n'existe pas d'offre de transports en commun correspondant au trajet et aux horaires requis. Ces situations sont plus courantes qu'on ne le pense. Des chefs d'entreprise en témoignent.

Des réflexions sont en cours dans le domaine des transports collectifs, en particulier à Agglopolys et au Conseil général dans le cadre de la renégociation de délégation de services publics en matière de transport. La communauté d'agglomération de Blois a mis également en chantier son plan de déplacement urbain. La Maison de l'Emploi du Blaisois a souhaité apporter sa contribution au débat, sous l'angle plus spécifique de l'accessibilité aux zones d'activités. L'analyse se fonde notamment sur plusieurs enquêtes auprès des entreprises présentes sur ces zones pour connaître leur organisation du travail, les horaires, la provenance des salariés et leurs attentes en matière de transports collectifs. Une analyse cartographique a permis en parallèle de qualifier la desserte actuelle et de faire ressortir les principaux points d'achoppement.

Quatre secteurs d'étude ont été définis pour Agglopolys :

- ZI Blois Nord/Villebarou, le Bout des Hayes et les 11 Arpents
- Parc A10, les Guignières, Gailletrous I et II sur La Chaussée-St Victor
- Zone des Sablons, Zone Industrielle à Vineuil, Perrières et Clouzeaux à Saint-Gervais-la-Forêt
- Zone des Couratières sur Villebarou et Euro Val de Loire Fossé-Marolles-Villebarou

# Une séparation très nette entre lieu de résidence et lieu de travail

A priori, la **concentration des activités** dans la ville de Blois et ses environs immédiats devrait constituer un atout dans la mise en adéquation entre l'offre de transports et les besoins potentiels. Pour l'heure, il n'en est rien. Face à la concentration des emplois, on se trouve en effet devant une **dispersion importante de la population**. Moins de 60 % des actifs

travaillant dans le périmètre d'Agglopolys (avant la fusion avec Beauce – Val de Cisse) y résident. Dans le secteur de la Zl Blois-nord - Villebarou, les Blésois n'occupent que 27 % des emplois. Les **flux de déplacements quotidiens** sont donc **considérables**.

#### Une desserte insuffisante

Dans une agglomération de taille modeste comme celle de Blois, l'organisation des transports collectifs apparaît nettement plus complexe que dans une grande. La masse critique est en effet insuffisante pour envisager la mise en œuvre de solutions lourdes permettant de contenter tout utilisateur potentiel en toutes circonstances. Des marges de manœuvre existent cependant en matière de desserte, surtout dans les secteurs Parc A10/Guignières/Gailletrous et Vineuil – Saint-Gervais-la-Forêt si l'on considère que moins de 40 % des salariés disposent d'un arrêt de bus à moins de 300 m de leur entreprise (soit un total de 3 320 salariés pour ces deux secteurs).

# Des temps de transport trop longs

Les simulations réalisées sur le site du TUB montrent que le temps moyen de trajet est souvent très long, même à l'intérieur de Blois. Des temps de déplacement de **près d'une heure pour se rendre à son travail** et autant pour en revenir semblent dissuasifs dans une agglomération de la taille de Blois.

# Des horaires de travail qui ne facilitent pas la mise en place d'une offre

La diversité du tissu économique blaisois en fait une de ses forces. Sur le plan de l'organisation des transports, il se révèle plutôt un handicap. En effet, l'organisation du travail est très variée : équipes en 2 x 8 ou 3 x 8 dans l'industrie, horaires modulables en fonction des contrats décrochés dans les centres de relation clients, travail morcelé dans la grande distribution, etc. L'amplitude des horaires sur une journée est ainsi très grande. Globalement, dans les entreprises ayant répondu aux enquêtes menées auprès d'elles sur l'organisation du travail, les horaires, la provenance des salariés et les attentes en matière de transports collectifs, moins de la moitié des salariés bénéficient d'un horaire « traditionnel ». Dans les secteurs Parc A10/Guignières/Gailletrous et Fossé-Marolles-Villebarou/Couratières), cette proportion est comprise entre 21 et 25 % seulement. Des arrêts en ZI Blois-nord ont d'ailleurs été supprimés faute de clients (enquête sur les montéesdescentes) et un parcours a été raccourci en ZI de Vineuil pour les mêmes raisons.

#### Mieux faire connaître l'offre

L'enquête auprès des entreprises fait apparaître une **certaine méconnaissance de l'offre de transports** (plus d'un dirigeant sur 10 en fait état parmi les réponses obtenues). Ce constat est à prendre en compte lors de la mise en place du nouveau schéma de transports.

#### Des mentalités à faire évoluer

La voiture individuelle synonyme de « liberté » est encore très ancrée dans les mentalités. Il est très symptomatique à cet égard de signaler que quelques responsables d'entreprise ont répondu qu'il n'y avait pas de problème de mobilité chez eux puisque tout le monde venait en voiture ! Il est d'autant plus difficile de faire changer les habitudes que le stationnement est relativement aisé dans les zones d'activités du Blaisois. Toutefois, certains évènements ont montré que c'est possible : lors d'une flambée des prix mais aussi à l'occasion de conflits sociaux touchant l'approvisionnement des stations-services d'intempéries, des modes alternatifs à la voiture utilisée individuellement développés (recours se sont aux transports collectifs, co-voiturage, deux-roues, etc.). De même, l'augmentation régulière des abonnements commerciaux (essentiellement des salariés) sur certaines lignes du réseau Route 41 constitue un signe encourageant.

#### Une forte attente de la part des responsables d'entreprise

L'enquête menée par l'Observatoire auprès des entreprises a mis en évidence certaines frustrations des dirigeants. Ont été notamment évoquées des démarches restées jusque là sans réponse pour obtenir une amélioration du réseau et des conditions d'attente aux arrêts (abribus). Néanmoins, des points intéressants ont été soulignés, des propositions ont été formulées. Ainsi, la desserte par le bus n'est pas le seul thème abordé. Les déplacements doux (vélo, piétons) apparaissent à certains endroits délicats, voire dangereux. La multitude de ronds-points et la présence d'axes à grande circulation dans les zones d'activités ou en bordure sans cheminement sécurisé constituent un frein à l'utilisation de ces modes de déplacement.

#### Des évolutions à venir

L'année 2012 sera marquée pour Agglopolys par le choix du futur gestionnaire du TUB. Le cahier des charges donne des indications précises sur **l'évolution souhaitée par la collectivité** pour son réseau : réduction des temps de transport, amélioration de la desserte, effort porté sur l'accès aux zones d'activités, adaptation des véhicules à la réalité du nombre de voyageurs.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : ALAIN QUILLOUT

Tirage : publication électronique

Dépôt légal à parution

ISSN N° 1291-2565

