



expérimentations
navettes autonomes

Synthèse des Entretiens Acteurs locaux

Ce projet a été financé par le Gouvernement dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir désormais intégré à France 2030, et opéré par l'ADEME



Appel à projet EVRA Expérimentation du véhicule routier autonome
Convention de contractualisation n° 1982C0050

Projet labellisé par



Information

Livrable L.4.5.2

Version 1.0 : Approuvée Copil ENA

Date : 08.03.23

Niveau de diffusion : Confidentiel

Auteurs

Abigail Tourniaire – Berthelet

Valentine Despinoy Nurain – Berthelet

Laure Fraboulet - Berthelet

Relecteurs

Philippe Vezin – Université Gustave Eiffel

Astrid Bocher – Université Gustave Eiffel

Coordinateur

Philippe Vezin – Université Gustave Eiffel

Université Gustave Eiffel

Cité des mobilités - 25 av. François Mitterrand, Case 24

69675 Bron Cedex

France

Tel : +33 4 72 14 23 79

Email : philippe.vezin@univ-eiffel.fr

www.navettes-autonomes.fr

Avertissement

Les informations contenues dans ce document sont fournies « en l'état » et aucune garantie n'est donnée quant à leur adéquation à un usage particulier. Les membres du consortium ne seront pas responsables des dommages de toute nature, y compris, sans limitation, les dommages directs, spéciaux, indirects ou consécutifs qui peuvent résulter de l'utilisation de ces matériaux, sous réserve de toute responsabilité obligatoire en raison de la loi applicable. Bien que les efforts aient été coordonnés, les résultats ne reflètent pas nécessairement l'opinion de tous les membres du consortium ENA.

© 2020 Consortium ENA

RESUME EXECUTIF

Ce livrable s'inscrit dans la continuité de la Tâche 4.5 du projet ENA, « Recueil des besoins terrains ». Alors que la tâche 4.5.1 « Rapport d'enquête terrain usagers » rapporte les résultats des différents focus group réalisés en amont à Sophia Antipolis et Cœur de Brenne afin de collecter les opinions sur un futur service de navette autonome, ce présent livrable confronte quant à lui les attentes des décideurs avant l'expérimentation et les avis restitués par les usagers une fois l'expérimentation terminée. L'objectif étant de mettre en évidence, à l'échelle des deux expérimentations, les écarts et les concordances entre les intentions initiales des Décideurs et la perception finale des usagers.

Le premier chapitre de ce livrable rappelle la chronologie de ces deux projets d'expérimentation, ainsi que la méthodologie utilisée dans la réalisation de ces entretiens, autant côté décideurs que côtés usagers.

Le deuxième chapitre dépeint tout d'abord les attentes des décideurs de Sophia Antipolis avant la phase d'expérimentation. Ces attentes sont ensuite comparées au cas d'usage réellement obtenu par la suite, afin d'étudier les différences avec les espérances initiales. Enfin, il restitue les avis recensés auprès des usagers à la fin de l'expérimentation.

Le troisième chapitre traduit de la même manière, les avis décideurs, le cas d'usage et les avis usagers recensés sur Cœur de Brenne.

Le quatrième chapitre est une synthèse remettant en perspective les ambitions initiales du projet ENA et les points de vue des différentes parties prenantes en sortie de projet.

TABLES DES MATIERES

1.	INTRODUCTION	1
2.	MÉTHODOLOGIE ET CHRONOLOGIE	3
2.1.	RAPPELS CHRONOLOGIQUES	3
2.2.	PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES PRÉALABLES.....	4
3.	RESTITUTION ET ANALYSE DES ENTRETIENS CONCERNANT SOPHIA ANTIPOLIS	5
3.1.	ATTENTES AMONT DES DÉCIDEURS.....	5
3.2.	POSITIONNEMENT DU SERVICE MIS EN ŒUVRE AU REGARD DES ATTENTES DES DÉCIDEURS.....	6
3.3.	VISION A POSTERIORI DES USAGERS	7
4.	RESTITUTION ET ANALYSE DES ENTRETIENS CONCERNANT CŒUR DE BRENNE.....	9
4.1.	ATTENTES AMONT DES DÉCIDEURS.....	9
4.2.	POSITIONNEMENT DU SERVICE MIS EN ŒUVRE AU REGARD DES ATTENTES INITIALES DES DÉCIDEURS	10
4.3.	VISION A POSTERIORI DES USAGERS	11
5.	SYNTHÈSE	13
6.	CONCLUSION	15
	ANNEXE A : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS SOPHIA ANTIPOLIS- DÉCIDEURS	17
	ANNEXE B : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS USAGERS SOPHIA ANTIPOLIS -USAGERS	59
	ANNEXE C : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS CŒUR DE BRENNE -DÉCIDEURS.....	65
	ANNEXE D : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS CŒUR DE BRENNE - USAGERS	75

1. INTRODUCTION

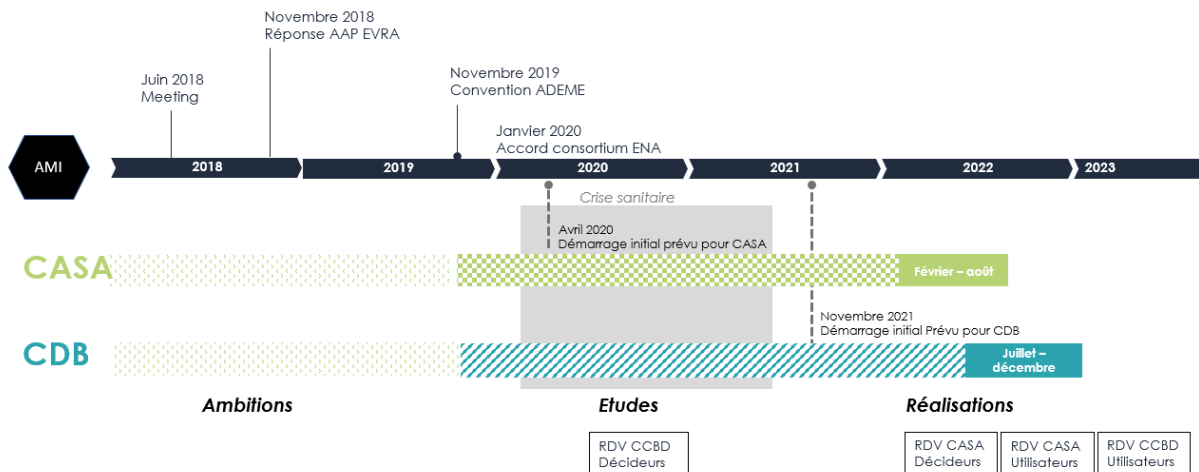
Dans la continuité du livrable L4.5.1 « Rapport d'enquête terrain usagers » dont l'objectif était d'explorer la manière dont les usagers des territoires Cœur de Brenne et Sophia Antipolis appréhendaient les navettes autonomes avant leurs déploiements effectifs, le présent livrable a quant à lui pour vocation de confronter les avis usagers exprimés une fois les expérimentations terminées aux avis exprimés par les décideurs locaux de chaque territoire en amont des expérimentations. Cette confrontation permettra d'identifier les points communs et les divergences entre ces points de vue et de donner un éclairage sur la manière dont les navettes autonomes auront finalement répondu ou pas aux attentes initiales.

Pour cela :

- Le premier chapitre de ce livrable rappelle le contexte de travail. Il retrace brièvement les étapes de travail depuis le lancement de l'appel à projet de juin 2018 jusqu'à la fin des expérimentations et précise les méthodes de réalisation des entretiens avec les acteurs locaux (décideurs et usagers) ainsi que leur chronologie
- Les deuxièmes et troisièmes chapitres restituent les attentes initiales et les résultats obtenus pour chacun des sites d'expérimentation : Sophia Antipolis d'une part et Cœur de Brenne d'autre part. Est établie dans un premier temps une synthèse des attentes exprimées par les décideurs en amont des expérimentations. Ces attentes sont d'abord confrontées avec le cas d'usage finalement obtenu, et enfin avec les restitutions a posteriori des usagers
- Le quatrième chapitre est une synthèse croisée des attentes et perception de l'ensemble des interlocuteurs des deux cas d'usages réunis

2. METHODOLOGIE ET CHRONOLOGIE

2.1. RAPPELS CHRONOLOGIQUES



Avant d'évoquer les points de vue des acteurs locaux, il convient de rappeler l'échelle de temps du projet ENA.

Pour mémoire,

- Les expérimentations objet du présent livrable trouvent leur source dans l'appel à manifestation d'intérêt de 2017.
- Les partenaires du consortium ENA se sont rencontrés pour la première fois en juin 2018.
- Les projets ont été rédigés à l'automne 2018.
- Les études de faisabilité ont démarré à l'automne 2019.
- La crise sanitaire de la Covid-19 a ralenti les études et les travaux d'aménagements.
- Les expérimentations ont finalement démarré en février 2022 pour Casa et en juillet 2022 pour Cœur de Brenne.
- Les Décideurs et acteurs socioéconomiques ont été interviewés en amont des expérimentations, respectivement en mars 2020 pour Cœur de Brenne et janvier 2022 pour Sophia.
- Les usagers ont été interviewés a posteriori des expérimentations, respectivement en janvier 2023 pour Cœur de Brenne et septembre 2022 pour Sophia.

Cinq années se sont écoulées entre les premières réflexions sur les projets et les dernières réalisations, dont deux années marquées par la période "suspendue" de la crise sanitaire.

Trois années ont séparé les premiers entretiens décideurs des derniers entretiens usagers.

Cette échelle de temps sera donc à prendre en compte dans l'analyse des écarts entre les points de vue Décideurs et les points de vue usagers.

2.2. PRECISIONS METHODOLOGIQUES PREALABLES

La méthodologie de travail a été guidée par la volonté de s'adapter à la fois aux différentes catégories d'interlocuteurs concernés, pour faciliter l'expression la plus ouverte possible, et aux circonstances, notamment pendant la période de crise sanitaire. Elle ne visait pas la constitution d'échantillons et d'enseignements statistiquement représentatifs mais bien le recueil d'expressions qualitatives et leur analyse.

Cette limite d'objectifs étant posée, les attentes et perceptions des Décideurs et des usagers ont été recueillis selon l'organisation suivante :

- Le recueil a commencé par une série d'interviews des décideurs du Cœur de Brenne. Ces interviews ont été réalisés par un cabinet externe, le cabinet Dynergie, spécialisé dans l'accompagnement de l'innovation, et ont permis d'élaborer une trame d'entretien, qui a ensuite été réutilisée pour les entretiens Décideurs de Sophia Antipolis et déclinée, dans une version adaptée, pour les entretiens avec les utilisateurs.
- Les entretiens Décideurs de Sophia et tous les entretiens Utilisateurs ont été réalisés par les équipes Berthelet.
- L'ensemble des entretiens ont été réalisés de manière individuelle (un seul interlocuteur interviewé à la fois, sans que l'interlocuteur ait connaissance des avis exprimés par les interlocuteurs précédents). Les entretiens Décideurs ont tous été réalisés en visio conférence, du fait du contexte Covid. Les entretiens Utilisateurs de Sophia Antipolis ont été réalisés en visio conférence car les profils de clientèles utilisateurs de la navette (salariés de la technopôle) le permettaient sans difficulté. Les entretiens utilisateurs de Cœur de Brenne ont été réalisés en présentiel pour ne pas créer de frein d'expression avec certaines catégories d'utilisateurs (personnes âgées notamment).

Les thématiques d'interview ont été les suivantes :

- Les décideurs ont été interrogés en amont des expérimentations concernant leurs attentes et intentions vis-à-vis des services de navettes autonomes, pour leur territoire et pour les habitants et acteurs socioéconomiques de leurs territoires.
- Les usagers ont, quant à eux, été interrogés après la mise en place du service de navette autonome, concernant leurs retours d'expérience du service et leur appréciation de l'utilité et de l'adéquation des services proposés.

26 entretiens ont pu être réalisés, dont :

- 4 Décideurs Cœur de Brenne ;
- 4 Décideurs Sophia Antipolis ;
- 9 Usagers Cœur de Brenne ;
- 9 usagers Sophia Antipolis.

Les entretiens Décideurs et Utilisateurs de Sophia Antipolis ainsi que les entretiens Utilisateurs de Cœur de Brenne ont fait l'objet d'une transcription intégrale avant analyse.

Les entretiens des décideurs de Cœur de Brenne ont fait l'objet d'une restitution écrite détaillée mais pas d'une retranscription intégrale.

Les comptes-rendus et transcriptions des entretiens sont donnés en annexes au présent document :

- Annexe A : Retranscriptions des entretiens décideurs Sophia Antipolis
- Annexe B : Retranscriptions des entretiens usagers Sophia Antipolis
- Annexe C : Retranscriptions des entretiens décideurs Cœur de Brenne
- Annexe D : Retranscriptions des entretiens usagers Cœur de Brenne

3. RESTITUTION ET ANALYSE DES ENTRETIENS CONCERNANT SOPHIA ANTIPOLIS

3.1. ATTENTES AMONT DES DECIDEURS

Les Décideurs suivants ont été interrogés en janvier et février 2022 :

- Directeur du Sophia Entreprises Club ;
- Président délégué du syndicat mixte de Sophia Antipolis ;
- Responsable pôle transports et mobilité à la CCI ;
- Directrice Ajointe à la mobilité, déplacements et transports à la CASA, en charge de la conduite du projet.

Les principaux points à retenir des entretiens sont les suivants :

La population de la technopole de Sophia Antipolis est dépeinte par les décideurs comme ayant une appétence naturelle pour les technologies nouvelles et une culture de l'innovation beaucoup plus poussée que celle de l'ensemble de la population du fait des activités des entreprises présentes sur le secteur. La mise en place d'une navette autonome ne représentait donc pas, du point de vue des décideurs, un frein en termes d'acceptabilité de la part des potentiels utilisateurs. En revanche, les Décideurs ont partagé une interrogation liée aux pratiques de déplacements de ces populations, caractérisées par un usage intensif de la voiture individuelle.

La faible appétence a priori pour l'usage des services de transport en commun s'explique, selon les décideurs, par différents facteurs :

- Une forte concentration de CSP+ ;
- Une desserte de la technopole peu attractive : arrêt de BHNS éloigné des entreprises, fréquence insuffisante...
- Des horaires de travail flexibles, induisant un fort besoin d'autonomie des actifs ;
- La présence sur le périmètre de nombreux parkings gratuits.

Les décideurs interrogés ont souligné que l'enjeu principal du futur service de navettes autonomes serait de répondre aux besoins de déplacements du « dernier km », pour acheminer les usagers de l'arrêt de transport collectif le plus proche, jusqu'à l'intérieur de la technopole, à proximité immédiate de leur lieu de travail.

Une attente forte des décideurs de Sophia Antipolis, en amont du projet était donc de compléter avec les navettes autonomes, les services déjà existants à proximité de la technopole pour réduire la présence de la voiture individuelle dans cette zone et de contribuer, ce faisant, à une plus forte utilisation de la chaîne de services de transports collectifs proposés en amont.

Ces enjeux d'impact sur le changement des pratiques de déplacements, ont également amené les décideurs de Sophia Antipolis à évoquer les questions de fluidité de la rupture de charge entre les services du réseau de transport et les navettes autonomes et celle de la fréquence de passage de la part de la navette autonome.

Enfin, les décideurs de Sophia Antipolis ont évoqué, en amont du projet, l'importance de desservir au moyen des navettes autonomes des secteurs denses de la technopole pour des questions d'effets de seuils de potentiel d'usage.

Au final, les entretiens avec les Décideurs de Sophia Antipolis, intervenus début 2022, après la phase Covid, se caractérisaient par des préoccupations centrées sur l'adéquation du service aux besoins des actifs de la technopole et sur la complémentarité entre les futures navettes autonomes et le réseau de transport collectif. Les questions de technologies ou d'innovation n'ont pas été au cœur des échanges, notamment du fait que l'innovation et la technologie sont précisément le champ d'activité d'un grand nombre d'entreprises de la Technopôle.

3.2. POSITIONNEMENT DU SERVICE MIS EN ŒUVRE AU REGARD DES ATTENTES DES DECIDEURS

La définition du service de navettes autonomes mis en œuvre dans la Technopôle de Sophia Antipolis a bien sûr pris en compte les attentes initiales des décideurs, mais a dû s'adapter aux contraintes du terrain et aux limites techniques des navettes.

Les objectifs de connexion avec le TC principal ont été partiellement tenus :

- Pour répondre à l'attente de connexion directe avec l'axe TC principal jouxtant la Technopôle, un aménagement de rond-point a été réalisé. Ce point est conforme aux attentes initiales.
- Le projet initial visait une desserte au plus près des entreprises. Dans l'optique de desservir des secteurs d'activités importants mais situés en retrait par rapport à l'axe routier principal emprunté, la desserte de deux antennes en « pistons » avait initialement été imaginée, comme le montre l'image de gauche ci-dessous. Cependant la forte pente des secteurs latéraux, des incertitudes quant aux conditions de circulation en têtes de pistons, ainsi que des problématiques d'aménagements des points d'arrêt et des conditions de réinsertion dans la circulation en sortie des pistons ont finalement fait renoncer à ces antennes. Le circuit des navettes autonomes a été limité à l'axe principal comme le montre l'image de droite ci-dessous.

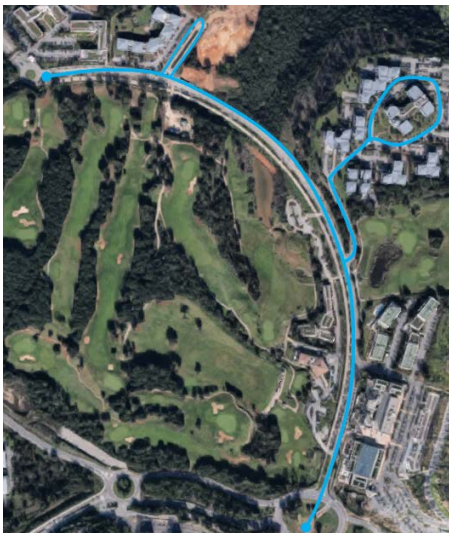


FIGURE 1 : TRAJET INITIAL NAVETTE SOPHIA ANTIPOLIS

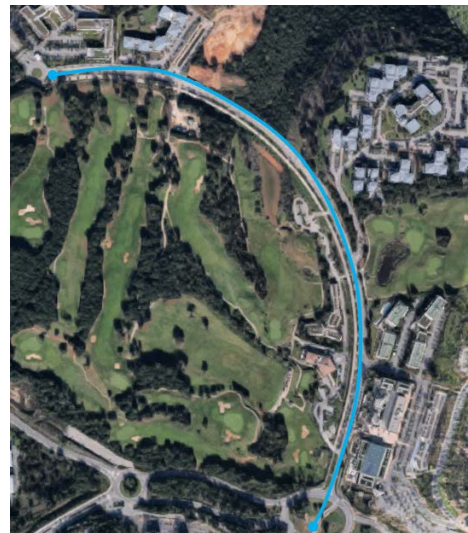


FIGURE 2 : TRAJET FINAL REALISE PAR LA NAVETTE SUR SOPHIA ANTIPOLIS

- Pour répondre à l'attente de fréquence de la desserte, compte tenu de la longueur du trajet, il avait été décidé de faire circuler simultanément deux navettes. Malheureusement, les dysfonctionnements répétés des navettes ont souvent imposé que l'une reste à l'arrêt et que la fréquence de service soit diminuée d'autant.

Au final, la définition du service issue des études de faisabilités s'est avéré plutôt conforme aux attentes initiales des décideurs mais les limites techniques des véhicules autonomes et les difficultés de coexistence avec les autres véhicules utilisateurs de la voirie ont dégradé le service réellement exécuté.

3.3. VISION A POSTERIORI DES USAGERS

9 Utilisateurs, salariés des entreprises ou étudiants, ont été interrogés dans le cas de Sophia Antipolis.

Pour des raisons de respect de la vie privée, les témoignages ont été anonymisés.

Les retours principaux peuvent être retenus à l'issue de l'expérimentation :

- Concernant le service proposé, il semble de prime abord répondre à l'attente principale des usagers qui est de couvrir le dernier kilomètre entre les arrêts de transports collectifs alentours avec les entreprises de la technopole. Cependant, plusieurs interrogés ont regretté un parcours trop limité au regard de l'étendue de la technopole, une navette trop lente, et une fréquence trop basse. Finalement, il était souvent plus efficace de terminer le trajet à pied plutôt qu'attendre le passage de la navette, notamment lorsque l'une des deux navettes était en panne ce qui s'est fréquemment produit.
- La plupart des personnes interrogées n'avaient pas d'appréhensions particulières sur le caractère autonome et robotisé de la navette. Les usagers de Sophia Antipolis étaient toutefois partagés sur l'intérêt de l'opérateur à bord ; certains y voyaient un réel intérêt en cas de panne et de communication avec les autres usagers de la route, d'autres considéraient que sa présence ne reflétait pas l'idée d'un véhicule autonome, et se sont déclarés curieux d'expérimenter un jour un véhicule sans opérateur.
- La vitesse maximale atteinte par le véhicule proposé, environ 20 km/h, a été jugée insuffisante pour la plupart des interrogés. Les personnes interrogées jugeraient utile d'avoir un véhicule plus rapide (50 km/h), ou bien d'avoir un site propre à la navette afin d'éviter les problèmes de coexistence avec les autres usagers de la route.
- L'inconfort provoqué par les freinages brusques et fréquents de la navette, dès lors que la navette identifiait un obstacle ou une anomalie sur son parcours, a été souligné.

Au final, les usagers de Sophia Antipolis, à l'instar de leurs décideurs, ne se sont pas focalisés sur le caractère innovant du véhicule autonome, ni même sur les risques éventuels découlant de son caractère robotisé. Ils ont mis l'accent sur l'efficacité du service de transport et sur la comparaison des temps de trajet de bout en bout, avec l'idée que la navette autonome n'était utile que si elle permettait de gagner du temps.

On notera à ce sujet, que la crise sanitaire de la Covid-19 a sans doute contribué à une perception différente du temps transport et du mode marche. Les observations locales montrent en effet que la pratique de la marche est beaucoup plus généralisée après Covid qu'avant. Le fait de marcher étant redevenu un réflexe naturel, les attentes vis-à-vis des performances de vitesse et de fréquence du service de transport sont d'autant plus fortes.

Par ailleurs, les questionnements sur l'utilité de la présence de l'opérateur à bord et l'envie de tester une navette sans opérateur illustrent le fait que les utilisateurs de la technopole ont sans doute progressé plus vite dans leur rapport au véhicule autonome que la technologie autonome elle-même.

4. RESTITUTION ET ANALYSE DES ENTRETIENS CONCERNANT CŒUR DE BRENNE

4.1. ATTENTES AMONT DES DECIDEURS

Les Décideurs suivants ont été interrogés en mars 2020 :

- Président de la Communauté de Communes et maire de Mézières-en-Brenne ;
- Vice-Président de la Communauté de Commune ;
- Directrice des services de la Communauté de Commune ;
- Chef de projet en charge de l'expérimentation.

Les principaux points à retenir des entretiens sont les suivants :

Le territoire de Cœur de Brenne est un territoire rural, peu dense, où les populations et équipements sont dispersés sur le territoire. La population est plus âgée que les moyennes nationales, et le territoire a fait le choix d'un haut niveau d'équipement numérique pour rapprocher les services des populations et pour attirer de nouveaux actifs.

Dans ce contexte, la navette autonome était attendue par les Décideurs à la fois comme un vecteur d'image, capable de renforcer l'image et l'attractivité numérique du territoire, et comme un service de transport nécessaire pour offrir une alternative à la voiture individuelle, dont la conduite n'est pas accessible aux juniors et aux grands seniors ainsi qu'à certaines populations à faibles revenus. Les décideurs interrogés exprimaient tous un intérêt pour une navette qui permettrait de créer un lien entre les communes et les différents équipements dont elles disposent.

L'une des préoccupations principales, en amont de l'expérimentation était de savoir comment une navette autonome pourrait s'insérer, malgré sa vitesse de circulation connue comme réduite, dans un réseau viaire rural où les tronçons routiers affichaient une vitesse maximale autorisée de 90 km/h. De plus les distances à parcourir étant longues (plus de 30 km), la question du temps de parcours des lieux d'habitation des usagers aux lieux d'activités et de services publics était également au centre des préoccupations.

Une attente forte était donc de trouver un véhicule rapide, à la fois pour réduire les temps de parcours et pour limiter le différentiel de vitesse avec les autres usagers de la route.

Au regard de la faible densité de population, les Décideurs du Cœur de Brenne envisageaient unanimement un véhicule de petite capacité.

Enfin, certains décideurs exprimaient l'espoir qu'au-delà des expérimentations, le véhicule autonome permettrait de réaliser un service de transport moins coûteux que les services de transport classiques.

Au final, la navette autonome était attendue par les décideurs comme un levier important pour freiner la décroissance de population, pour désenclaver les petites communes et rendre le territoire plus attractif. Ceci à condition de trouver un véhicule suffisamment rapide.

4.2. POSITIONNEMENT DU SERVICE MIS EN ŒUVRE AU REGARD DES ATTENTES INITIALES DES DECIDEURS

La définition du service de navettes autonomes mis en œuvre sur le territoire du Cœur de Brenne a pris en compte les attentes initiales des décideurs mais elle a dû pour cela changer de cap concernant le type de véhicule à utiliser et réduire les ambitions quant au nombre de communes desservies.

Concernant tout d'abord le type de véhicule utilisé : au démarrage du projet il était envisagé de travailler avec le futur « cab » du constructeur Navya qui devait être disponible à horizon 2020 et aurait dû atteindre la vitesse de 90 km/heure. Dans la réalité, le projet de « cab » a été abandonné par le constructeur Navya et il a fallu chercher un autre véhicule. Le véhicule le plus performant identifié a été un véhicule du constructeur Milla, qui pouvait atteindre 50 km/heure mais pas 90.

De ce fait, le nombre de communes desservies a également dû être revu à la baisse, pour conserver des temps de parcours raisonnables – et pour respecter les capacités d'autonomie électrique du véhicule.

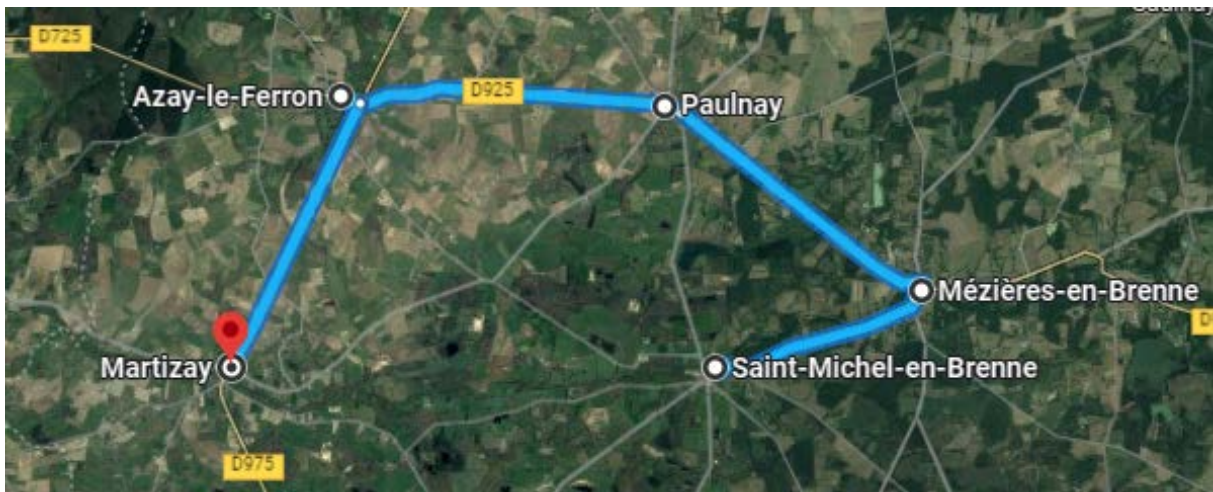


FIGURE 3 : TRAJET IMAGINE INITIALEMENT.

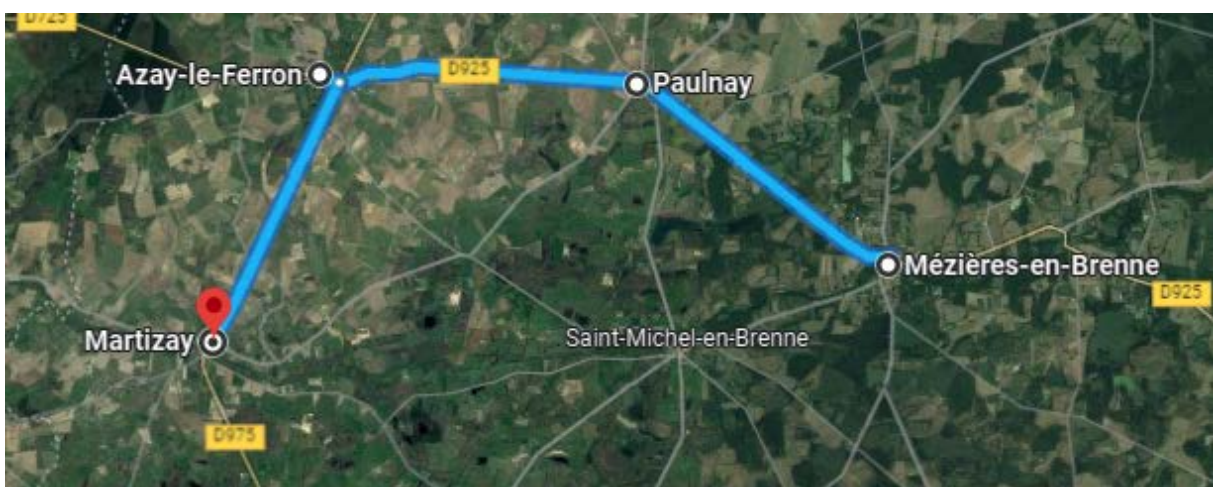


FIGURE 4 : TRAJET FINAL EFFECTUE.

La vitesse maximale atteignable par le véhicule autonome retenu a également nécessité de réduire les vitesses de circulation générale sur certaines sections de voirie du parcours.

Par ailleurs, le niveau de service (amplitude et fréquence) a dû être légèrement dégradé par rapport aux ambitions de départ, du fait de dysfonctionnements récurrents du véhicule.

Enfin, l'été et l'automne 2022 ont permis de tester l'intérêt touristique du service de navette autonome.

Au final, le service mis en place s'est avéré relativement conforme aux attentes initiales, sauf en ce qui concerne l'étendue du territoire desservi. Une première étape significative a été franchie concernant la vitesse de circulation d'un véhicule autonome sur routes ouvertes en milieu rural.

4.3. VISION A POSTERIORI DES USAGERS

9 Utilisateurs, actifs et retraités, ont été interrogés dans le cas de Cœur de Brenne.

On notera que les personnes interrogées étaient pour la plupart des personnes investies dans la dynamique de leur commune ou membres des conseils municipaux.

Pour des raisons de respect de la vie privée, les témoignages ont été anonymisés.

Les retours principaux peuvent être retenus à l'issue de l'expérimentation sont les suivants :

- Concernant la consistance du service de transport, les personnes interrogées ont apprécié la mise en place de la desserte mais ont regretté que la navette ne desserve pas une commune plus importante. En effet, les 4 communes desservies ne concentraient pas tous les équipements nécessaires. Les personnes interrogées auraient vu un intérêt à ce que la navette desserve une commune plus grande (Le Blanc), regroupant toutes les facilités au même endroit (supermarché, hôpital...).

Les horaires n'ont pas fait l'objet de remarques particulières, les personnes interrogées étant pour la plupart des personnes retraitées, elles s'adaptent aux horaires. En revanche, la desserte d'un seul point d'arrêt par commune a été jugée insuffisante au regard de la faible densité des communes et des distances restant à parcourir à pied pour rejoindre le point d'arrêt ou la destination finale.

L'idée générale qui ressort de ce point, est qu'un transport à la demande assurant une desserte plus proche du « porte à porte » serait plus adapté à ces populations, majoritairement retraitées, et donc en perte d'autonomie et de mobilité.

Les personnes interrogées identifient également un besoin en mobilité pour les plus jeunes et les personnes sans permis, pour l'accès au loisir et, de manière générale, minimiser l'isolement.

- Le gabarit 8 places du véhicule a été perçu comme adapté au niveau de fréquentation. Certaines limites pratiques ont cependant été signalées : marche PMR jugée trop haute, particulièrement pour les personnes âgées ; absence de lieu de rangement des achats les jours de marché.

La vitesse de circulation à 50 km/h n'a pas semblé poser de difficulté

- Concernant le caractère autonome du véhicule, les personnes interrogées reconnaissent avoir utilisé la navette par curiosité et/ou pour contribuer à l'expérimentation plus que par réel besoin de déplacement. Plusieurs personnes suggèrent d'ailleurs d'utiliser à l'avenir la navette autonome pour renforcer l'attractivité des activités touristiques du secteur.

La présence de l'opérateur à bord a rassuré les utilisateurs. Certains utilisateurs déclarent qu'ils n'auraient peut-être pas pris la navette en l'absence d'opérateur. La qualité d'accueil par les opérateurs, le fait de pouvoir discuter avec eux ou d'être aidé pour embarquer/débarquer sont également soulignés. Les personnes interrogées restent curieuses d'observer un véhicule « réellement » autonome sans opérateur à bord.

- Certaines personnes ont regretté l'allure « ordinaire » du véhicule que rien ne distinguait de l'extérieur d'un véhicule non autonome.

Au final, le point des vues des utilisateurs du Cœur de Brenne rejoint celui des décideurs concernant le besoin de services de transport pour faciliter l'accès aux services et équipements notamment à l'intention des seniors et des plus jeunes. On notera que les personnes interrogées ne se sentent pas directement concernées par ce besoin tant qu'elles sont en capacité de se déplacer avec leur voiture.

L'attention des utilisateurs s'est focalisée sur le degré de réponse aux besoins de déplacements et sur la valeur d'usage du service de transport et du véhicule. Le caractère autonome du véhicule est mentionné surtout à l'intention des tiers, en termes de visibilité du véhicule et attractivité touristique. Le rôle relationnel de l'opérateur à bord est également mis en exergue.

5. SYNTHÈSE

Les deux cas d'usage peuvent être synthétisés et comparés comme suit :

	Cœur de Brenne	Sophia Antipolis
Attentes Décideurs	<ul style="list-style-type: none"> - Connexion inter-villages pour l'accès aux équipements - Désenclaver les communes - Levier pour freiner la décroissance des populations - Rapidité de circulation cf. distances élevées à parcourir 	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité de la zone d'emploi - Desserte du dernier kilomètre - Connexion avec le reste du réseau TC local - Haut niveau de fréquence
Application au cas d'usage	<ul style="list-style-type: none"> - 1 Véhicule 8 places assises du constructeur Milla - Vitesse 50km/h maximum - Parcours de 36 km, limité par les capacités techniques du véhicule - Connexion de 4 communes - Jours et horaires de fonctionnement effectifs restreints sur certaines périodes du fait des dysfonctionnements véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 navettes 16 places dont 8 assises du constructeur Navya - Vitesse 15 km/h - Parcours de 1 km au sein de la technopole - Connexion avec le BHNS - Fréquence de desserte effective du fait des dysfonctionnements des véhicules
Vision usagers	<ul style="list-style-type: none"> - Attente d'une consistance de service renforcée : desserte d'une commune plus grande augmentation du nombre de points d'arrêt, voire transport à la demande en porte à porte - Suggestions d'amélioration du véhicule pour une meilleure adaptation aux usages : plancher bas, coffre pour les achats - Attention portée au rôle de vitrine attractive du véhicule - Attention portée au rôle social de l'opérateur 	<ul style="list-style-type: none"> - Attente de gain de temps sur le parcours complet via l'augmentation de la fréquence et de la vitesse : si la navette n'est pas là au moment où l'on part on ne l'attend pas - Attente d'amélioration de la fluidité de roulage du véhicule (pas de freinage brusque)

6. CONCLUSION

Les entretiens menés avec les acteurs locaux des expérimentations de navettes autonomes de Sophia Antipolis et Cœur de Brenne font apparaître un double décalage de vision et un double glissement des perceptions entre la vision des Décideurs en amont des projets et la vision des utilisateurs en aval des projets.

- Tout d'abord la vision du véhicule autonome a de facto évolué entre la phase de conception des projets, en 2018, et la phase de réalisation en 2022. En 2018 le véhicule autonome était appréhendé comme un objet technologique, fortement innovant, capable d'atteindre rapidement une réelle autonomie de fonctionnement et porteur de nombreuses espérances. En 2022, de nombreuses expérimentations ont eu lieu, qui font que le déploiement d'un véhicule autonome n'est plus en soi perçu comme fortement innovant, et qui ont montré également toutes les limites actuelles du véhicule autonome : limites de vitesse de circulation, limites de fiabilité, limites de confort du fait des freinages brusques et plus encore limites d'autonomie avec nécessité d'intervention de l'opérateur embarqué dans de nombreuses circonstances.
- Ensuite, les attentes et les perceptions des usagers concernant la consistance du service se sont avérées plus précises et plus exigeantes que ce qui avait pu être anticipé par les décideurs et les partenaires des projets. Tous les usagers ont souligné l'importance de la fréquence de desserte et de la connexion au territoire, en précisant que la navette était utile si elle leur permettait d'accéder plus rapidement ou plus facilement à leur destination. Pour les usagers de Sophia Antipolis, actifs et sportifs, le critère du temps de parcours de bout en bout étant prioritaire, la marche à pied s'est avérée plus performante que l'attente de la navette dans de nombreuses configurations. Les usagers de Cœur de Brenne, plus âgés, ont à l'inverse donné la priorité à l'accessibilité physique : rapprochement des points d'arrêt, desserte des équipements intercommunaux, marche-pied du véhicule....

Au final, les entretiens confirment que les véhicules autonomes sont pertinents pour améliorer la desserte des territoires et répondre aux besoins de déplacements des utilisateurs à condition qu'ils soient performants en termes de service de transport : relier entre eux les points du territoire fréquentés par les utilisateurs, faire gagner du temps ou a minima ne pas en faire perdre par rapport aux autres solutions de mobilité disponibles, fonctionner de manière régulière et fiable. Autrement dit, à condition de respecter les fondamentaux de tout service de transport « classique ». L'autonomie du véhicule n'étant pas/plus perçue en elle-même comme un élément de valeur par les utilisateurs.

Les usagers de Sophia Antipolis laissent entrevoir que le contexte des technopoles n'est finalement pas celui où les véhicules autonomes peuvent apporter le plus de valeur ajoutée dans la mesure où les publics visés ont redécouvert pendant la crise sanitaire de la Covid-19 la valeur de la marche et son efficacité incomparable à l'échelle du kilomètre.

Les usagers du Cœur de Brenne confirment à l'inverse tout l'intérêt du véhicule autonome dans les territoires peu denses. Ils donnent des pistes d'amélioration pour de futurs projets : travailler l'aménagement intérieur des véhicules pour mieux les adapter aux usages et aux publics cibles (coffre, plancher bas...) ; proposer un fonctionnement en mode transport à la demande ; utiliser le véhicule autonome pour valoriser des services touristiques ; valoriser le rôle de l'opérateur embarqué en termes de relations sociales et d'accompagnement des passagers...

Autant d'enseignements à retenir et de pistes à explorer pour préparer de futurs projets d'expérimentations combinant véhicules autonomes et services territoriaux !

ANNEXE A : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS SOPHIA ANTIPOLIS- DECIDEURS

Interview Décideur 1

Décideur 1 : Oui, oui c'est bon, OK.

Intervieweur 1 : OK, très bien et bien du coup je vous propose de commencer par la partie diagnostic. Donc pour restituer un petit peu, cet entretien, ce type d'entretien a déjà été réalisé par Dynergie. C'est un de nos sous-traitant dans le cadre d'une autre expérimentation ENA qui a lieu sur cœur de Brenne. Donc, Cœur de Brenne, c'est un territoire à côté de Châteauroux, vers le centre de la France pour vous situer. Et du coup, pour la cohérence du livrable que l'on va devoir créer derrière, je suis la même grille d'entretien qu'eux ont appliqué sur le territoire de Cœur de Brenne. Mais c'est générique, elle est adaptable à tout le territoire.

Décideur 1 : OK.

Donc pour commencer, je vais vous proposer de réaliser une petite cartographie de votre territoire, donc Sophia Antipolis tel que vous l'envisagez, c'est à dire de nous présenter la géographie du territoire. Quels sont les limites de votre point de vue ? Quels sont les populations qui composent votre territoire ? Quelle classe d'âge ? est-ce que ce sont plutôt des étudiants, des actifs, des retraités ? Quelles sont les activités qu'on trouve sur votre territoire ? J'ai une petite idée. Plutôt des grandes entreprises, des petites entreprises ? Voilà, cartographiés un peu sur ces différents thèmes.

Décideur 1 : OK, alors Sophia Antipolis, c'est une technopole hein, les promoteurs ont l'habitude de dire que c'est la première technopole d'Europe et c'est exact, qui s'étend sur 24 km², 2 400 hectares... Qui est une zone d'activité assise sur 5 communes qui n'englobent, qui n'est totalement englobée par aucune commune et qui n'englobe totalement aucune commune. Donc il y a un petit bout de Valbonne, un petit bout de Biot, un petit bout d'Antibes, un petit bout de Valoris et un petit bout de Mougins. Donc on pourra vous donner une carte que vous avez déjà peut-être par ailleurs, mais ces zones d'activité qui sont administrativement découpées enfin découpées en un ensemble de ZAC, hein, vous vous en doutez, sont très précisément détournées et donc sont à cheval entre 5 communes, comme je viens de le dire, et 2 communautés d'agglomération. Bon là l'histoire a voulu que ça se fasse comme ça. Quand Sophia-Antipolis existait, bien entendu bien avant les communautés d'agglomération, puisque Sophia-Antipolis, enfin, les ZAC de Sophie Antipolis ont été identifiées entre 1969 et 1970, et les communautés d'agglomération enfin, celles-là, est arrivée aux alentours des années 2000. Et puis, il s'est trouvé que le découpage politique, géographique est passé au milieu et que Mougins est tombé, si j'ose dire, dans la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins, alors que les 4 autres communes que j'ai citées tout à l'heure sont dans la commune de l'Agglomération qui a pris le nom de Sophia Antipolis, mais qui est la communauté d'agglomération d'Antibes, pour être pour être précis. Donc voilà pour le dimensionnement géographique.... Oui... sur la carte disons. Géographiquement, ce qu'on peut dire... [Chloé effectue des gestes de vagues/relief avec sa main droite] Voilà exactement! Chloé vous décrit ça par geste. C'est très vallonné. Alors on n'est pas dans les vallées alpines bien sûr, mais enfin il y a des cartes qui existent et qui montrent bien que Sophia Antipolis est traversée par des rivières, et les rivières constituent effectivement des vallées entourées, donc c'est vrai que bah faire du vélo mécanique comme on dit maintenant, sur Sophia Antipolis, c'est, c'est pas du tout impossible. Mais ça nécessite d'avoir un profil un petit peu sportif quand même clairement. Donc ça c'est assez important à signaler. Et puis bah, la région fait que les hivers sont plutôt très doux, mais les étés sont parfois, souvent, et de plus en plus souvent très chaud et bon faire du vélo quand il fait 40° et que ça monte, c'est encore plus difficile. Bon je ne sais pas si cette dimension est pertinente par rapport à la question que vous posez, mais en tout cas, c'est un trait de personnalité.

D'un point de vue activité économique, euh... donc il y a environ 1 500 entreprises. Alors, vous pourrez entendre le chiffre de 2 000. Les 2 chiffres sont vrais aussi bizarre que ça puisse paraître. C'est à dire que des raisons sociales identifiées sur le territoire de Sophia Antipolis, il y en a environ 2000, mais toutes cette raison sociale ne correspond pas forcément à des activités que moi j'appelle industrielles, alors que, au sens économique, PIB du terme, on dirait industriel plus service. Et donc c'est pour ça que j'ai l'habitude d'évaluer le nombre d'entreprises industrielles et services actives, c'est à dire qui emploie du personnel, aux alentours de 1400, 1500. Ces entreprises sont responsables de 40 000 emplois. Donc, ce qui est quand même assez important, hein, en termes de ... Enfin, une ville de 40 000 habitants, c'est une ville qui a effectivement des enjeux de mobilité et de transport et d'accessibilité qui sont significatifs. Je ne sais pas combien d'habitants sont à Châteauroux, vous parlez de Châteauroux tout à l'heure, mais je pense que ça doit être moins que ça, assez largement même. Euh, en termes d'activité, donc la quasi-intégralité des activités des entreprises de Sophia sont dans le domaine de la recherche et du développement. Historiquement, le créateur de Sofia, le sénateur Pierre Lafitte, qui était à l'époque directeur de l'école des mines de Paris, a eu la vision de créer un territoire, en fait, une zone qui favoriserait et même créerait la relation entre la R&D privée, donc les entreprises petites, moyennes et grandes et la recherche publique et l'enseignement supérieur, d'autre part. Donc la vision c'était vraiment de créer les conditions pour que la coopération entre ces acteurs-là, qui sont quand même fondamentalement, enfin assez fondamentalement différents, puissent collaborer, coopérer, monter des projets ensemble, travailler de concert sur les technologies du futur avec les implications que ça a sur les programmes d'enseignement, etc. etc. Bon, je pense qu'on peut dire après 50 ans, enfin 50 ans après, que c'est plutôt un modèle qui a très bien vécu, qui a marché, qui a fonctionné et qui a été porteur tout le temps depuis 50 ans puisque, évidemment les technologies se sont succédées hein, en 50 ans, il y a eu pas mal de, d'évolutions sur ce plan-là et la croissance économique, quelle que soit l'indicateur qu'on choisit pour illustrer cette croissance, a été interrompu entre 1979 et 2021, y compris en 2020 d'ailleurs, ce qui est quand même assez remarquable quand on compare à d'autres secteurs et d'autres territoires. Donc aujourd'hui, alors oui, si je reste un tout petit peu sur l'historique, donc Sophia Antipolis a été le berceau des communications numériques mobiles pendant très longtemps, hein, c'est là qu'a été inventé la carte à puce, vous le savez sans doute. C'est là qu'a été inventé la 1G, la 2G, la 3G. À partir de la 4G, ça a commencé à ... c'était déjà plus tout à fait vrai, mais disons que dans les années 90, 2000, Sophia Antipolis a vraiment été un centre internationalement reconnu pour tout ce qui est Télécom au sens système, au sens électronique, microélectronique qui l'accompagne, etc. Et depuis, enfin je vous raccourcis un peu la roadmap technologique des 50 ans bien sûr. Mais depuis la fin des années 2000, l'orientation et plus clairement vers des applis, vers des applications de logiciels, de Big data, d'intelligence artificielle. Des technologies comme ça qui sont appliquées à toutes sortes de segments : ça peut être évidemment la santé, ça peut être le territoire intelligent, ça peut être à nouveau des applications comme le véhicule autonome, c'est, c'est de ça qu'on parle. Renault est arrivé ici pour développer la technologie d'intelligence artificielle au service de l'autonomie des véhicules. Donc voilà, grosse maille, si vous permettez l'expression, la carte d'identité et le profil technologique de Sophia. C'est, c'est, c'est suffisant ? Vous en voulez plus ?

Intervieweur 1 : C'est très clair ! Ça, ça reste une bonne image du territoire, et d'ailleurs je propose de continuer le cadre, je dirais, en parlant plutôt de la mobilité sur le territoire, comment est-ce que vous définiriez la mobilité sur votre territoire ? quel mode de transport sont disponibles ? Quels pôles d'intérêt connectent-ils ?

Décideur 2 Ouais, c'est assez facile à décrire, c'est à dire que nous, on a été construit sur un territoire, comme l'a dit [...], qui a 50 ans, qui a été conçu pour le tout voiture. Donc aujourd'hui Sofia ce n'est pas un centre-ville ou une métropole comme une autre, c'est vraiment une zone d'activité avec uniquement quasiment des entreprises. Et donc on a 90% des actifs, les 40 000 dont on parle, qui viennent à leur travail en voiture individuelle. Évidemment, cela est possible parce que la plupart des entreprises sur Sophia peuvent offrir du stationnement gratuit à tous leurs salariés. Jusqu'à présent, on n'a pas encore atteint la taille critique qui fait que ça n'est plus possible, donc ce que nous oppose les collectivités quand on leur demande, nous, en tant que club d'entreprise, de développer d'autres modes, d'optimiser les desserts en transport en commun, de faire du kilomètre de pistes cyclables, etc.

Donc y a beaucoup de concertation entre ... on est vraiment ... on agit en tant que partenaire. Néanmoins, il nous oppose souvent cet argument que, tant que les entreprises pourront faire du stationnement gratuit devant la porte d'entrée de la boîte, ce sera compliqué d'accélérer sur d'autres, sur d'autres sujets. Néanmoins ...

Décideur 1 : Ce qu'on reconnaît.

Décideur 2 Ce que l'on reconnaît. Néanmoins, donc, il se passe des choses. Nous, notre rôle, c'est justement de mettre en relation les entreprises, d'être un peu au cœur du réacteur et de faire passer les messages clés auprès des autorités. Je crois qu'on est bien entendu et que depuis 10, 12 ans qu'on pilote ce plan en partenariat, on a obtenu des résultats, notamment sur la partie des modes actifs, où on a en cours un plan vélo qui est assez ambitieux puisqu'on a mesuré, au travers d'un événement qu'on organise depuis 6 ans maintenant avec l'ADEME, qui est le challenge de la mobilité de Sophia Antipolis, au travers de cet événement, en fait, on a pu mesurer l'évolution des pratiques de mobilité sur notre territoire. C'est un événement qui rassemble une centaine d'entreprises qui participe et qui implique derrière à peu près 4 000 personnes, 4 000 salariés. Donc avec ces indicateurs là et leur évolution, on se rend compte que la part du vélo, je précise que je ne parle pas du vélo musculaire mais du vélo à assistance électrique, contribue largement à faire émerger cette pratique et comme le volume de la communauté des usagers du vélo augmente, ben on a, on arrive à avoir de plus en plus d'infrastructures adéquates. On a la chance d'être sur un territoire où les entreprises sont bien équipées en termes par exemple de vestiaire, de douche, de box à vélo de ... Enfin voilà, ça prend bien sur cette pratique-là. Sur le volet transport en commun, alors là aussi, ça a bien évolué mais tout à l'heure, [...] a dit qu'on était sur 2 communautés d'agglomération, donc on ne peut pas nier une frontière qui existe entre les 2 et des difficultés parfois à faire, à avoir un réseau intelligent qui va servir l'utilisateur, le salarié de Sophia plutôt que... Enfin de raisonner en termes de frontières bête et méchante. Voilà donc ce qui nous préoccupe, nous le plus, c'est vraiment la desserte du dernier kilomètre dans Sophia Antipolis, puisque qu'on a quand même un réseau de bus qui fait son travail, des lignes qui se sont développées depuis 10 ans, dont on, je ne sais pas si on peut dire qu'on en est satisfait, on peut toujours les améliorer.

Décideur 1 : Si, si on peut le dire.

Décideur 2 On peut le dire, mais on va dire que ce qui manque réellement, c'est, c'est ce fameux dernier kilomètre. Une fois que le transport en commun va nous lâcher dans Sophia Antipolis, on a estimé qu'il y avait entre 300 M et jusqu'à 1 km pour rejoindre son entreprise à pied et là, ben, ça commence à ... ça peut faire un peu long. Enfin, c'est, c'est une rupture de charge importante si on veut aller vers le transport en commun, donc ce n'est pas forcément très évident.

Décideur 1 : ce que peut faire le, enfin, ce que fait le Parisien volontiers le Sophilopolitain le fait moins volontiers. Alors, est-ce que c'est une question d'habitude ? C'est une question, une météo, est-ce que c'est une question de je ne sais pas quoi ? À la limite, peu importe, mais la situation, c'est effectivement, Chloé l'a très bien dit, il y a des gros tuyaux de transport en commun, bus bientôt bus-tram qui vont permettre d'amener, enfin qui permettent et vont permettre d'amener un nombre important, enfin de créer un flux important vers la Technopole est en dehors de la Technopole le soir. Mais ce qui se passe à l'intérieur, ça pour nous, ça reste problématique et ... Excuse-moi je prends le relais de 30 secondes Chloé, ça fait des années que l'on plaide la cause de ce que nous, on appelle des navettes intra Sophia, et ce qu'on appelle des navettes intra-Sophia, ce sont des véhicules plutôt de petites capacités. Mais bon Ben sur le modèle de la navette aérienne, donc ils vont, enfin qui tournent tout le temps quoi, qui ne font pas des grosses distances, qui n'ont pas des grosses capacités et qui tournent tout le temps et qui justement, selon nous, contribueraient largement et bénéfiquement à compléter les gros tuyaux si j'ose dire, pour acheminer les salariés des gares, des gros tuyaux vers chacune des entreprises. Donc il nous est répondu assez régulièrement que ce n'est pas un modèle qui est effectif, enfin efficace en termes de coût, parce que, ben, transporter peu de personnes... Le chauffeur, qui transporte 10 personnes, 12 personnes ou 70 personnes, il a le même salaire et donc évidemment économiquement ce n'est pas tout à fait la même histoire, ce qu'on comprend très bien. Mais bon enfin, de là à ce ne que y ait pas d'autres solutions, c'est là où on est un petit peu plus génial 17min46. Tu peux peut-être parler un peu de géoloc' ?

Décideur 2 Oui, oui, j'allais y venir, donc on pourrait aussi mettre à votre disposition une cartographie qu'on a réalisée en 2015 et qu'on est sur le point d'actualiser, qui concerne en fait, qui m'aïlle les domiciles des salariés de Sophia Antipolis par rapport à leur lieu de de travail. Donc on a 15 000 données agrégées qui ont permis d'établir en fait à quel point les salariés étaient diffus autour de Sophia Antipolis. Euh, avec des villes comme Antibes et Nice qui ressortent comme les premières. Mais en fait, voilà, on a un territoire très diffus et ça, ça remonte même haut dans le moyen pays, derrière Sophia Antipolis. Donc, il y a tout le littoral, c'est une chose, mais il y a aussi à Sophia Antipolis beaucoup de salariés qui habitent sur des communes plus petites en remontant vers le Nord, et ces territoires-là sont, ben, on le comprend, très difficiles à desservir en transport en commun, donc, c'est difficile d'optimiser. Donc, cette cartographie, peut-être qu'elle peut aussi éclairer enfin, elle a déjà éclairé les différentes AOT sur le sujet justement, pour optimiser les circuits et les fréquences dont on a besoin sur notre territoire. C'était ça la vocation. Donc on a parlé aussi de l'accompagnement au changement des comportements. C'est quelque chose sur lequel on travaille, donc par le biais de notre challenge, de la mobilité, en prenant le thermomètre aussi des pratiques de mobilité une fois par an et en étant finalement le point d'orgue de toutes les entreprises et nous donc on fait vraiment passer les besoins. Donc on connaît bien notre territoire. On a aussi depuis 2 ans, même si c'était déjà un petit peu déployé avant le COVID, l'émergence, une forte émergence du télétravail. Alors il a été contraint les 2 dernières années, néanmoins, c'était une pratique importante sur Sophia Antipolis quand même, qui devient importante, donc ça, ça peut être que ça a permis de fluidifier un petit peu ou de pas rendre plus critique la circulation aux abords de Sophia Antipolis, aux heures de pointe j'entends, puisque dans Sophia Antipolis les déplacements, une fois qu'on est arrivé sur la Technopole dans les 2 400 hectares dont parlait Étienne, c'est très facile. C'est vraiment l'entrée, la sortie aux heures de pointe. Après, on a une population de cadres, majoritairement de cadres, avec des horaires, pour ceux qui ne sont pas contraints par déposer les enfants à l'école, avec des horaires assez flexibles qui peuvent être décalés aussi. Donc on a quand même la chance, si je puis dire, voilà, d'avoir à la fois une population un peu sportive pour du vélo, d'avoir des entreprises qui favorisent pour la plupart, le télétravail, l'écoute de nos partenaires institutionnels, autorités organisatrices de mobilité, un partenaire comme l'ADEME qui nous aide à faire notre événement chaque année et un plan de mobilité Inter entreprise voilà qui dure depuis 12 ans et qui nous permet d'être proche de de notre terrain. Après nous, on fait humblement ce qu'on peut pour faire évoluer les choses sur tous ces sujets-là. Voilà un peu pour le portrait de Sophia.

Décideur 1 : Humblement, mais avec détermination, vous l'aviez ?

Décideur 2 : Oui, oui.

Intervieweur 2 : Est-ce que le volet de covoiturage est un levier que vous avez commencé à ... [Réaction physique de Décideur 2] oula.

Décideur 2 : Pardon, je n'en ai pas parlé et ce n'est pas du tout bizarre parce qu'on a essayé de faire prendre le covoiturage, notamment par le biais d'une, comment on appelle ça, une application de covoiturage dynamique par un acteur, une start-up locale qui avait créé cette application. Il y en a plusieurs sur notre territoire. Elle s'appelait Wever, elle s'appelle maintenant, je ne sais plus comment elle s'appelle Thomas, son entreprise...

Décideur 1 : Il a changé de nom ? il s'appelle plus Wever ?

Décideur 2 Ouais c'était ..., oh je sais plus. Ouais Wever puis Ridygo, enfin on a été en contact avec plusieurs de ces acteurs, on a fait le nécessaire pour pousser auprès de notre communauté d'entreprise et de salariées, une application, donc ça remonte à y a 4/5 ans facilement je pense. Et malheureusement, toutes les actions qu'on a pu mener en ce sens n'ont jamais trouvé leur masse critique et ça a été un flop, autant le dire clairement. Ça ne prend pas à Sofia. Ce qui fonctionne en termes de covoiturage à Sofia, ce sont les collègues de bureau que l'on connaît, on sait qu'il n'habite pas loin de chez nous et une fois de temps en temps, on va faire pas l'effort, mais on va, on va optimiser un trajet. Euh, alors le covoiturage est largement utilisé dans le cadre du challenge mobilité, mais c'est une journée dans l'année vous voyez. Donc ça peut après ouvrir à d'autres actes de covoiturage dans l'année et c'est ça qu'on recherche. Mais en tout cas par le biais d'applications mobiles dynamiques pour mettre en relation les actifs d'une même zone, on n'a pas réussi.

Décideur 1 : non clairement, les chiffres sont catastrophiques et ça fait longtemps qu'il y a des choses qui sont entreprises et proposées auto&co, ça remonte à 10 ans.

Décideur 2 Oh bah plus 15.

Décideur 1 : Ouais si ce n'est pas 15. En fait tout à l'heure Chloé parlait de flexibilité en disant que euh, on n'est pas dans un territoire où il y a des usines avec des postes et des horaires d'embauche et de fin qui sont très stricts et toujours les mêmes. Mais du coup en termes de covoiturage ça c'est plutôt un inconvénient. Parce que si vous vous arrangez pour covoiturer avec quelqu'un le matin, ben vous n'êtes pas sûr d'avoir ni cette solution ni une autre à l'horaire qui va vous convenir à vous ce jour-là, ne serait-ce que parce que le matin même vous ne savez pas très précisément à quelle heure vous allez repartir l'après-midi ou le soir. Et ça, je pense que personne, enfin une infinité de personnes est prête à prendre ce risque à l'échelle d'une journée et à notre sens, bon, les causes de l'échec du covoiturage sont nombreuses mais celle-là en fait certainement partie du top 3...

Décideur 2 Ouais...

Décideur 1 : ...Après évidemment sur les 24 mois qui viennent de s'écouler, enfin 22 pour l'instant, bon ben c'est sûr que le covoiturage c'est un petit peu compliqué à promouvoir hein, on ne vous fait pas de dessin, c'est clair. Mais il faut être honnête, ça c'est la situation 2020-2021. Évidemment ça n'a pas aidé, ça a même dégradé une situation qui était déjà pour le moins médiocre, bien avant que on parle de contraintes sanitaires.

Décideur 2 Oui, puis d'autant que notre population active, ce sont des catégories socioprofessionnelles ++, donc le levier financier il est très faible.

Décideur 1 : Oui, oui.

Décideur 2 Donc on a du stationnement gratuit, tout est fait pour la voiture individuelle, on a suffisamment de revenus pour ne pas juger nécessaire de faire du covoiturage.

Décideur 1 : Les voitures de fonction...

Décideur 2 Et puis on a aussi une population active qui est très sportive, dynamique. Au-delà de gérer les enfants et d'être contraint par ses activités personnelles, le loisir fait, qu'après le boulot, on va aller faire du sport par exemple. Bon, voilà un peu comme tout le monde, mais encore plus ici j'ai l'impression. Voilà, donc je crois que sur les pratiques de mobilité on a un petit peu couvert... Euh alors il y a ... On peut quand même souligner qu'il y a un bus enfin ce n'est pas un bus, je dis un bus mais, il y a le 230. Il faut parler quand même du 230. Il y a un... Le département, à l'époque, qui a mis les moyens parce qu'on l'avait demandé et qui nous a fait des lignes directes Nice, qui est la grosse métropole sur notre territoire, vers Sophia Antipolis et qui prend l'autoroute et qui fonctionne très bien parce que c'est un bus à haut niveau de service (BHNS) avec du confort et dans lequel les personnes qui le prennent sont ... acceptent de passer même jusqu'à 50 min, du moment qu'elles ont une place assurée et la possibilité d'être bien installée avec leur ordinateur et du Wifi. Donc ces bus-là, ils n'ont fait qu'augmenter leur capacité et le département a depuis 6 ans acheter de nouveaux véhicules puisque cette ligne fonctionne très bien, donc au départ de Nice vers Sophia Antipolis et vice versa.

Décideur 1 : Pour être complet sur le sujet, au-delà du service, il reste que ces véhicules-là utilisent l'autoroute entre Nice et Sophia, ce qui est évidemment, on ne vous fait pas de dessin non plus, un point d'engorgement assez significatif et un projet est à l'étude pour autoriser la circulation de ces véhicules-là, enfin, et des véhicules de transport public collectifs sur la bande d'arrêt d'urgence. Donc ce n'est pas un gros projet au sens des infrastructures par rapport à ce que Vinci à l'habitude de gérer puisque on parle d'une enveloppe entre 10 et 20 millions, donc c'est vraiment pour eux un tout petit projet. Il y a un volet aussi formation parce que pour permettre aux véhicules, enfin, aux cars de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence il y a un volet de formation des pilotes, enfin des chauffeurs. Bon, qui est pas du tout hors d'atteinte non plus, mais pour qui ? pour quoi ? ça fait des années que ce projet-là avance à l'allure d'un escargot asthmatique pour des raisons réglementaires, pour des raisons sans doute un petit peu politiques, enfin il y a un certain nombre de raisons, qu'on ne maîtrise pas toutes d'ailleurs, qui font que ce projet-là, met beaucoup, beaucoup, beaucoup de temps à se concrétiser.

Mais c'est vraiment dommage parce que nous on pense que c'est, ce n'est vraiment pas un investissement qui est très important et en revanche, le bénéfice serait énorme parce que vous avez des véhicules comme Chloé l'a dit, qui sont de qualité, qui sont climatisées, vous êtes super bien installés, il y a du Wifi à bord. Enfin c'est vraiment super quoi. Vous pourriez faire Nice-Paris à bord de ces véhicules-là, sans difficulté, hein, les BlaBlaCar ils sont comme ça hein, enfin, les bus interrégionaux et si par cette méthode là et ou par d'autres, il était possible de ramener de manière régulière le temps de trajet entre Nice centre-ville et Sophia Centre à, je ne sais pas, autour d'une vingtaine de minutes, ce serait...

Décideur 2 Incroyable.

Décideur 1 : Canon quoi. Clairement, clairement.

Décideur 2 Donc voilà un petit peu...

Intervieweur 1 : Ok, mais je vous propose qu'on bascule sur les, sur les nouveaux projets de mobilité et notamment de tout ce qui est véhicule autonome. Alors là, on a déjà balayé un bon portrait du territoire. Il y a déjà des choses qu'on a commencé à aborder sur les solutions de mobilité qui peuvent être mises en place à Sophia Antipolis. Euh, de votre point de vue, quelle est la, la perception des nouvelles solutions de mobilité par les différents usagers ou par les différents acteurs institutionnels ? Que ce soit du véhicule autonome ou d'autres solutions, nouvelles solutions de mobilité. Et qu'est-ce quel pourrait être les leviers ou les freins à leur mise en place ?

Décideur 2 Alors il y a plusieurs questions.

Intervieweur 1 : Ouais c'est ça.

Décideur 2 Moi, j'ai une première réponse sur peut-être la perception du véhicule autonome puisqu'on a déjà eu une expérimentation sur cette avenue il y a quelques années...

Décideur 1 : vous étiez déjà, excusez-moi, vous étiez déjà dans ce projet à l'époque ou pas ?

Intervieweur 1 : Non. Ce n'était pas moi.

Décideur 1 : Ok, Ok.

Décideur 2 Ok, donc la même avenue. Le même projet, disons, navette autonome en expérimentation. Donc elle était attendue. En plus, on est sur un territoire voilà ou les nouvelles technos, c'est quelque chose qui nous parle, donc ça aiguise la curiosité et on a envie de la tester. Et la plupart l'ont testé, mais on était très déçu pour la simple et bonne raison qu'ils allaient plus vite en marchant à pied à côté. Voilà. Haha, si je résume.

Décideur 1 : La raison, une des raisons derrière ça c'est que à l'époque la technologie était clairement un peu moins mature qu'elle ne l'est aujourd'hui et que l'expérimentation de, enfin, cette première expérimentation était plus technique, c'est à dire la question à laquelle on cherchait enfin tout le monde cherchait une réponse, est ce qu'il est possible de faire rouler un véhicule tout seul qui transporte des gens et donc la réponse ça a été oui, effectivement, ça transportait des gens, voilà. Mais ça regardait pas du tout le côté performance, ça ne regardait pas non plus du tout le côté acceptabilité sociale, comme c'est l'objet de cette 2e expérimentation donc, ce qui fait que, comme Chloé l'a très bien dit, bon ben ça marchait, il n'y a pas de problème, ça fonctionne mais ...

Décideur 2 Il n'y avait personne dedans.

Décideur 1 : C'était voilà, c'était un petit peu risible parce que ben oui, ça marche. Mais dans cet état-là, enfin, à ce niveau de performance là ça n'apporte rien. Bon sauf quand il pleut à verse sauf quand il fait 40°C dehors parce que le véhicule était climatisé, etc. Mais bon voilà.

Décideur 2 Alors la différence entre, si j'ai compris, votre expérimentation, celle qui a démarré en février et celle-ci dont je vous ai parlé, c'est que la première se déroulait sur la piste cyclable et pas dans la circulation. Vous, c'est bien dans la circulation ?

Intervieweur 1 : C'est ça oui.

Décideur 2 Ok, donc waouh !

Intervieweur 1 : Et normalement, on devrait aller plus vite.

Décideur 1 : Oui, c'est ce qu'on a compris ouais.

Décideur 2 OK, bon en tout cas je pense que dans le quartier et de façon plus générale on appréhende de façon très positive cette nouvelle expérimentation. Ça va interpeller ceux qui n'en ont pas entendu parler. Je pense qu'il a tout envolé comme mais qui va se faire naturellement puisqu'elle va être là au milieu. Donc un volet comm' qui est quand même important pour accompagner les personnes et qui se mettent dedans et que ça se passe bien. Donc nous nous, on est positif par rapport à ça. S'il pouvait y avoir des navettes, qu'elles soient autonomes ou pas, c'est ce qu'on disait en début d'entretien avec Étienne et qu'elles puissent nous régler ce problème, cette problématique du dernier kilomètre et desservir finement tous nos secteurs de Sophia, et bien on pourrait peut-être augmenter significativement le nombre de personnes dans les bus.

Décideur 1 : Ouais parce que comme, enfin, j'en ai un petit peu parlé tout à l'heure en vous disant que d'un point de vue fonctionnel, en stricte termes de mobilité, nous ce qui nous apparaît, c'est qu'il faut un mini réseau, certains parlent de réseau veineux en complément des gros tuyaux. Et puis bon, on se heurte dans cette dynamique-là, si on peut dire, à l'équation économique qui ne marche pas alors pour être tout à fait honnête et un petit peu agressif même si c'est enregistré aujourd'hui, moi je pense que l'expérimentation que Envibus à mener y a quelques années en mettant en place sur un horaire de la pause méridienne midi/14h, des bus qui faisaient des allers-retours. Je pense que cette expérimentation, elle n'a pas été menée comme il faut. C'est à dire que ce n'étaient pas vraiment des navettes. Dans un concept de navette, vous descendez de votre bureau pour aller déjeuner ailleurs, vous attendez quelques minutes. Si vous êtes obligé de regarder l'horaire en disant : Ah bah oui, mais la prochaine navette elle part dans 20 Min, et à l'échelle d'une pause méridienne pour aller déjeuner, évidemment que ça ne marche pas parce que vous faites ça à l'aller, vous allez déjeuner, vous faites ça au retour. Donc évidemment, ça ne marche pas. Donc il n'y avait personnes dans ces navettes là et Envibus s'est empressé de conclure que ça comme ça ne correspondait pas, ça coûtait beaucoup trop cher, etc. Et évidemment que ça ne correspondait pas, évidemment que ça coûtait trop cher. Mais bon, on avait des détourné largement à mon avis le concept de navette. Bon, peu importe, c'est l'histoire, c'est comme ça. Et effectivement que la technologie autonome permette sans augmenter les coûts de faire des allers-retours en permanence sur des petites distances, bon, on se répète tous les deux, mais c'est ça la solution. Enfin, disons l'autonomie du véhicule, permet de lever le point du coût variable du chauffeur et donc normalement devrait un minima permettre d'améliorer l'équation économique. Est-ce que ça l'améliorera suffisamment pour la résoudre totalement ? Je ne sais pas. Enfin je pense qu'on n'est pas qualifié pour répondre à ça, mais en tout cas ça va clairement dans le bon sens. Pour revenir à votre question, nous, on a aucune inquiétude sur l'acceptabilité sociale, en termes de sécurité, des choses comme ça. Il y a peut-être certaines personnes qui vont être un petit peu surpris au début, mais en termes d'acceptabilité, et à mon avis de de l'expérience de de cette année le montrera, il y a aucun souci. Ce ne sera pas ça le problème. S'il y a un problème, ce sera parce qu'il n'y en a pas assez, parce que ça ne va pas assez vite, parce que je sais pas, il fait trop chaud là-dedans. Enfin bon, il peut y avoir plein d'autres problèmes mais je pense que l'aspect sécurité ça va être quelque chose qui va être très très facilement abordé par les clients.

Intervieweur 1 : La population est plutôt technophile, à ce que je vois.

Décideur 1 : Oui, plutôt oui.

Intervieweur 1 : Et est-ce que vous avez d'autres projets liés à la mobilité dans les tuyaux ? D'autres choses qui pourraient être testées dans les mois, années à venir sur Sophia Antipolis.

Décideur 1 : Ben en termes de, en termes de transport collectif, je pense qu'on vous a tout décrit. À un moment, on a parlé, alors on est plusieurs à avoir parlé de solutions de réseau de transport collectif suspendu. Vous savez, la première idée remonte à une vingtaine d'années, je crois, 15 ou 20 ans, et à l'époque on parlait de téléphérique. Bon, c'est un peu, dans une géographie comme la nôtre, on vous en a parlé tout à l'heure, ça a dû sens. C'est vrai que la navette elle va tout droit, et puis si en dessous la montagne fait des hauts et des bas, ben on s'en fiche tout ça, ça passe au-dessus. Bon le problème du téléphérique enfin du de ce système à fil, c'est que ça va forcément tout droit. Bon, je pense que vous savez fort bien qu'il y a des solutions qui sont toujours en mode suspendu, mais non plus sur des câbles mais sur des rails, ce qui permet de faire des aiguillages, qui permet de faire des virages. Donc en termes de d'optimisation de réseau, il y a beaucoup de solutions qui sont apportées par ça. D'ailleurs, je pense que la ... une... un des acteurs les plus en pointe sur le sujet est lyonnais, si je ne me trompe pas, vous connaissez supraways ?

Intervieweur 1 : Même plutôt bien puisque j'ai fait mon travail de fin d'étude chez eux.

Décideur 1 : Ah ben voilà, ok donc on parle de choses connues. Enfin, nous, en tant qu'entreprise d'utilisateur, on a vu beaucoup d'avantages à un projet comme ça. Bon, il est apparu à la collectivité que l'investissement par rapport à, je sais plus comment s'appelle le l'indicateur de transportabilité, enfin, combien vous transportez de clients par jour par heure, à quelle vitesse, etc... enfin bon, cet indicateur n'était pas bon. Bon, admettons ça ne me surprend pas plus que ça. Effectivement c'est vrai qu'il faut sans doute pour qu'une solution comme ça soit efficace, une densité de population et d'installation enfin de bureaux de etc., bien supérieur. Bon ok, donc peut être que ça, ça appartiendra au siècle suivant et que quand on parlera de construire un réseau comme ça qui couvre toute la Côte d'Azur y compris Nice, on y trouvera un avantage, mais bon voilà. Je voulais quand même mentionner ça et c'est bien que vous soyez familier avec ce truc-là, donc ça je pense que c'est, c'est relégué au moins aux calendes grecques et probablement dans le placard. Vous savez, nous, on considère qu'il ne faut pas forcément attendre la technologie miraculeuse. Je pense que d'un point de vue technologie, on a, on est en base d'avoir tout ce qu'il faut pour faire des choses simples. À côté de ça... Donc... le verrou, si verrou il y a, à notre avis, il n'est pas technologique. Après, évidemment, on l'a dit plusieurs fois dans cet entretien, il y a une question économique. On sait très bien que le transport collectif, il n'est pas payé par le client, par l'utilisateur, comme certains disent. Clairement pas. Maximum à quelques pourcents, peut-être 10% quelque chose comme ça, ... donc évidemment il y a une contrainte et développer des solutions luxueuses en termes de couverture et de taux d'occupation et en termes de coût de projet, bah évidemment que ce n'est pas la saison et ce ne sera jamais la saison. Donc évidemment qu'il y a des équilibres à trouver et il faut jongler avec ça, mais ça va peut-être vous surprendre de la part d'acteurs de Sophia Antipolis, mais il ne faut pas attendre de miracles technologiques, il faut juste être pragmatique, savoir l'utiliser les technologies qui existent où qui sont en passe de d'exister, être volontariste en termes d'investissement et les solutions, elles sont-elles apportées demain. Et peut-être pas non plus viser l'excellence. Et le Graal de dire : Ah mais où que j'habite ou que je travaille, il faut que j'aie au boulot en moins de 10 Min. Non, non, ce n'est pas, ce n'est pas comme ça que ça se passe. Et puis bah depuis 2020, juste pour compléter le raisonnement et pour renforcer un peu ce que je viens de dire sur la performance, ben évidemment, il y a la dimension télétravail qui est venue, j'ai envie de dire un petit peu tout chambouler, ce qui est exagéré, mais ça existait avant. Bon évidemment, même quand on en aura fini avec le COVID, ça existera plus qu'en 2019 après ça. Donc il y aura eu un impact. Mais le développement économique va faire ce qu'il a à faire si j'ose m'exprimer ainsi et la croissance va se poursuivre et donc on va très rapidement, même avec une dose de télétravail un petit peu augmentée par rapport à 2019, on ne va pas tarder à se retrouver dans la même situation, ben, qu'en 2019 justement hein. Et on ne va pas pouvoir, pour un certain nombre de raisons qu'on ne développe pas aujourd'hui, mais on ne va pas pouvoir augmenter le taux de télétravail ni infiniment ni suffisamment pour absorber toutes ces croissances-là de manière efficace. Donc soyons raisonnables. Non ? Il faut plus chercher probablement une combinaison de petites solutions que la solution miracle qui va venir tout révolutionner, tout casser et tout résoudre. Enfin, non, rien casser et tout résoudre.

Intervieweur 1 : OK, Eh bien Merci beaucoup pour votre temps. Je crois qu'on a balayé à peu près tous les points que je voulais aborder. Je ne sais pas si y avait d'autres choses que qui vous semblent pertinents d'ajouter ? Vu le thème de l'échange ou si on a balayé à peu près tout.

Décideur 1 : Non, non, non. Je pense qu'on a dit tout ce qu'on avait envie de vous dire. Bon enfin, s'il y a des choses qui nous reviennent de toute façon, on pourra, vous envoyez un petit mail ou des choses comme ça, mais je pense que vous avez notre point de vue sur tous les sujets importants du thème Mobilité.

Intervieweur 1 : Et ben très bien. En tout cas, merci beaucoup à vous pour nous avoir accordé un peu de temps. Euh, et puis bah du coup, j'imagine que Sylvie, ben après ce n'est pas Sylvie qui vous avait contacté, c'était Catherine.

Décideur 1 : Enfin ce n'est peut-être pas Sylvie personnellement, mais c'est quelqu'un...

Intervieweur 1 : parce que c'est par Sylvie que je suis passé pour avoir votre contact ...

Décideur 1 : oui, oui.

Intervieweur 1 : En tout cas elle vous tiendra informée des évolutions du projet de navette sur Casa et puis en plus vous serait bien évidemment convié donc pour assister à ça et puis monter dans la navette.

Décideur 1 : Nous sommes très impatients

Intervieweur 1 : moi aussi, figurez-vous.

Décideur 1 : Au 15 février, vous avez dit ou non, n'y a pas encore de jour ?

Intervieweur 1 : Je n'ai pas encore réfléchi à une date parce que m'engager sur des dates, ce n'est jamais une bonne idée hein.

Décideur 1 : d'accord ? Ok.

Intervieweur 1 : Mais je pense en mars, ce sera bon.

Décideur 1 : En mars ce sera bon, OK. On fêtera le printemps dans un véhicule autonome parfait.

Intervieweur 1 : On espère, merci beaucoup.

Décideur 1 : Merci beaucoup.

Intervieweur 1 : Merci à vous.

Décideur 1 : Bon courage, bonne journée à vous.

Décideur 2 Au revoir.

Intervieweur 1 : Au revoir.

Interview Décideur 2

Intervieweur 1 : Voilà. Alors du coup, cet échange, comme j'avais dû vous le mettre dans le mail, est divisée en plusieurs parties. Il y a une première partie qui portera sur un diagnostic des mobilités sur votre territoire. Et l'autre partie qui parlera plus des projets de transport et des perspectives qu'on peut avoir pour le territoire. Bah je te laisse commencer Valentine.

Intervieweur 2 : Oui, alors dans un premier temps, comment pourriez-vous décrire en fait votre territoire aujourd'hui, que ce soit d'un point de vue démographique ? géographique ? Ou même sur comment se décompose l'économie de ce territoire ?

Décideur 2 : Alors quand vous dites territoire, déjà c'est vous placez à quelle échelle des Sophia CASA Alpes-Maritimes.

Intervieweur 1 : Oui, c'est vrai, c'est vrai que c'est compliqué. Ben on pourrait se passer sur l'échelle de Sophia Antipolis, mais vous pouvez même nous expliquer qu'elle pourrait être la plus pertinente pour parler de Sophia Antipolis finalement ?

Décideur 2 : Mais en fait, c'est vrai que Sophia Antipolis, donc c'est un gros pôle, gros pôle d'emploi où il y a assez... Où il y a bientôt près de 40 000 salariés. Il y a aussi beaucoup d'étudiants hein, puisque pas mal d'écoles et... enfin d'université ou écoles d'enseignement et qui draine je dirais des flux qui viennent donc d'une part de la CASA mais aussi plus largement d'autres secteurs. Et comme vous le savez donc, l'autorité organisatrice de mobilité sur le territoire, c'est la CASA. Mais on a ensuite effectivement autour, je dirai sur le bassin de vie Côte d'Azur, d'autres autorités organisatrices de mobilité. Donc les transports effectivement sont dispatchés entre diverses compétences. Bon il y a la région bien entendue pour tout ce qui est interurbain mais on a aussi, sur une partie de Sophia d'ailleurs également hein, c'est vrai que je disais Sophia c'est la CASA mais en fait non puisqu'on a Font de l'Orme, c'est la communauté d'agglomération Cannes pays de Lérins qui est sur le secteur de la CASA de Sophia à côté de Font de l'Orme. Je ne sais pas si Vous voyez ?

Intervieweur 1 : Je ne connais pas...

Décideur 2 : Non ? donc en fait Sophia Antipolis est une technopole qui est implantée sur plusieurs communes et une de ces communes c'est Mougins et Mougins ne fait pas partie de la CASA. Donc elle est... donc les transports sont régis par une autre autorité organisatrice de mobilité qui est Cannes Pays de Lérins, en fait, voilà. Donc on a des flux, alors c'est vrai qu'on avait fait une étude avec le Sophia club entreprises en fait qui avait collecté des données de Géolocalisation, donc c'était y a quelques temps déjà, c'était en 2016, qui montrait que donc on avait effectivement un gros flux qui venait d'Antibes assez important. Il y avait à peu près 1/4 en tout cas des données géolocalisées à Antibes. Et après on avait Nice qui était aussi un pôle important, environ 10%. On avait ensuite Valbonne, je crois à 9% et puis après ça se répartissait entre différentes communes. Donc on a effectivement des flux qui viennent, qui viennent d'horizons assez différents... donc avec des contraintes différentes pour arriver sur site. Voilà. Ça c'est un premier point. Et puis de plus en plus aussi d'Azurien qui habitent vers le Var, hein, il faut avoir ça en tête parce que compte tenu du coup, hein, de l'immobilier sur la Côte d'Azur, un certain nombre se reporte plus loin. Donc là encore avec des flux à gérer entre nos 2 interdépartementaux, je dirais, voilà.

Alors sur le proprement dit, Sophia Antipolis, donc on a une grosse problématique effectivement, bon là peut-être un peu moins en ce moment, enfin depuis la crise sanitaire parce que y a beaucoup de travail, mais sinon une grosse problématique de congestion récurrente, hein, tous les jours, le matin et soir en général. Ce qui fait qu'effectivement, les entreprises sont très sensibles à cette problématique en fait, et le Sophia club entreprises bien vous l'avez vu, hein, vous l'avez interviewé, s'implique déjà depuis plusieurs années sur ce sujet. Les entreprises... Il a un groupe de travail assez dynamique avec... dans le cadre de son plan de mobilité Inter emploi, enfin employeur commun avec pas mal d'autres entreprises. Nous on y participe également et c'est vrai qu'on recherche des solutions qui viseraient à améliorer les déplacements. Donc améliorer les déplacements ça passe par, effectivement, le développement des autres modes. Donc on a à la fois les transports en commun, effectivement, le vélo... Alors on avait fait un diagnostic avec le Sophia club entreprise sur... C'était en 2016 donc c'est... depuis le réseau a évolué mais qui montrait effectivement qu'on a donc du fait du territoire de Sophia qui est particulièrement, je dirais, où on a des entreprises, disons, disséminées dans un espace de verdure mais du coup difficile à desservir. On avait, on a une difficulté du coup de desserte en... oui, en transport en commun, qui se traduit par le fait que certains secteurs sont peu desservis par les lignes principales, voire certains secteurs pas du tout hein... Là où vous comptez implanter, par exemple, effectivement, votre navette à Roumanille, c'est... c'est un... C'est effectivement... Il y a un enjeu de desserte de cette rue en cul-de-sac.

Intervieweur 2 : Oui.

Décideur 2 : Mais effectivement donc, difficulté à desservir l'ensemble de la technopole, difficulté aussi dans la lisibilité de construire une offre lisible... Enfin, voilà de construire une offre lisible à cette échelle à la fois donc pour venir sur Sophia, et donc vers les différents secteurs. Et ensuite aussi pour, je dirais, se déplacer dans Sophia par exemple pour la pose du Midi pour des salariés, ce qui fait que, effectivement, on a des projets d'amélioration avec le bus tram avec... On a eu aussi le car à haut niveau de service, bon, qui est en projet, bon sur l'autoroute, je pense qu'on vous en a parlé la CASA c'est porté donc portée à la fois par escot pour créer une voie en fait voie bus qui desservirait Sophia. Et qui donc qui s'affranchissait des embouteillages à la sortie autoroutière de Sophia.

Donc on a des projets d'amélioration et des améliorations d'ores et déjà effectivement, mais c'est vrai qu'on reste sur un secteur complexe je dirais, en matière de desserte, et ce qui était ressorti de du diagnostic, c'était totalement tout cet enjeu de desserte fine du territoire à partir de ces principaux axes, principaux, je dirais car et bus de desserte. Donc comment on irrigue tout Sophia ? Quelle desserte du dernier kilomètre, on pourrait dire, dans Sophia ? Donc c'est là qu'effectivement plusieurs solutions émergent, que ce soient les vélos et pourquoi pas les véhicules autonomes... Il y avait eu des projets aussi développés du covoiturage du dernier kilomètre avec quelques expérimentations, mais qui n'ont pas vraiment abouti, je dirai à des résultats satisfaisants du coup... notamment sur Roumanille hein, ça avait été imaginé avec un arrêt covoiturage, mais priori qui n'a pas vraiment donné lieu à beaucoup de déplacements covoiturés dans ce secteur. Voilà donc...

Intervieweur 1 : Oui le covoiturage on en avait parler avec le Sophia club entreprise effectivement qui nous avait fait le même constat d'échec.

Décideur 2 : Alors bon après il y a aussi peut-être un manque de communication, hein, qui peut jouer, mais...

Intervieweur 2 : Oui par ailleurs, j'allais vous demander, du coup, quels sont vos moyens de communication ? enfin, comment communiquez-vous sur ces solutions de transport, euh, aujourd'hui ?

Décideur 2 : Sur Sophia notamment ? Vous voulez dire vis-à-vis des entreprises ? Alors

Intervieweur 2 : Sur Sophia et même vis-à-vis des entreprises, du coup oui.

Décideur 2 : En général ?

Intervieweur 2 : Oui en général.

Décideur 2 : En général, alors nous, c'est vrai qu'on on a comme interlocuteur privilégié, nous les clubs d'entreprise et les syndicats professionnels hein. Donc comme syndicat professionnel, donc vous avez le par exemple l'UIMM, le syndicat des Parfumeurs, le syndicat des hôteliers... Enfin, j'en passe... Qu'on a dans le cadre d'une commission de la CCI, et régulièrement on les informe sur les évolutions, voire on fait venir des collectivités ou porteur... autres porteurs de projets pour présenter leurs projets, les améliorations attendues, les... voilà, les nouveautés en matière de desserte. Et on peut être parfois amené... Donc finalement c'est plutôt, je dirais, pour communiquer dans Sophia, je dirais, que c'est Sophia Club Entreprise qui est le premier interlocuteur pour la communication directe vis-à-vis des entreprises. Maintenant, on peut nous-mêmes tout de même être amené sur certains grands sujets à communiquer plus directement, soit parce qu'on a un fichier quand même consulaire avec les entreprises avec nos entreprises ressortissantes, donc en suivant les sujets, on peut être amené à communiquer plus directement via des Mailings, via nos réseaux sociaux également.

Intervieweur 2 : D'accord, ok. Et on va dire aussi, au niveau des infrastructures, de l'équipement, vous en êtes ou sur ce territoire-là ? Comment... actuellement où est ce que ça en est ? est-ce que vous avez mis en place des équipements particuliers ou concernant...

Décideur 2 : Alors, nous-mêmes non, nous on n'a pas spécifiquement d'équipements sur ce secteur, parce qu'on n'est pas une collectivité donc voilà donc, même si on gère comme équipement, nous, certains ports ou le PAL, le Parc d'Activités Logistiques. Mais sur Sophia, sur le secteur de Sophia, pas particulièrement.

Intervieweur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Après, on en a un petit peu parler sur les différents modes de transport qui constitue le territoire. Alors on a parlé de la place de la voiture individuelle, de la difficulté de circuler avec des transports en commun, des autres modes de de transport, euh, comment dire ...

Décideur 2 : Oui, donc on a effectivement quelques lignes fortes, hein, on a la 230 qui est une ligne du département, enfin maintenant de la région, effectivement qui est en provenance de Nice, qui est une ligne importante très utilisée et appréciée parce que c'est un car à 2 étages, très moderne donc bon, je dirais qu'il a trouvé son public. On a maintenant effectivement les... En tout cas dans sa première phase, le fameux bus-tram de la CASA qui vient de... Qui vient d'Antibes alors qui reste encore à poursuivre puisqu'il y a qu'une partie du tracé qui est un site propre donc euh...

On a une autre ligne, la ligne 100, qui est importante notamment pour des étudiants hein, qui viennent de Juan les pins, vers Sophia également. Donc on a pas mal d'étudiants par exemple du SKEMA qui sont sur ces secteurs. Voilà, on a quelques lignes, quelques lignes fortes, puis des dessertes tout de même aussi des autres communes, hein, que ce soit du secteur de Cannes, Grasse, ... Voilà. Donc, après bon on n'a pas de desserte ferroviaire, on n'en aura pas pendant pas mal de temps puisqu'il y a le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur actuellement d'ailleurs en enquête publique, mais bon l'enquête publique c'est simplement sur les phases 1 et 2 qui prévoient des aménagements sur voies classiques, des gares multimodales mais sur la voie actuelle et puis la gare, justement, le projet de gare dans Sophia avec la ligne nouvelle vraiment créée est repoussé à une phase 3 dont on n'a pas vraiment encore un échéancier précis mais en tout cas bon, on peut imaginer comme horizon au-delà de 2040 voire 2050 quoi, donc ce n'est pas pour tout de suite. Voilà. Après, on a une grosse dynamique, ben ça peut être... Je pense que Sophia club vous en a parlé et la CASA aussi, la dynamique du vélo, hein, qui s'est enclenchée depuis que... notamment ça a émergé suite à un challenge. Depuis quelques années, Sophia club Entreprises organise un challenge lors de la semaine de la mobilité en septembre et le vélo a émergé comme un mode de déplacement important et apprécié, et donc il y a toute une dynamique qui s'est mis en place, avec la CASA qui a soutenu en termes aussi d'infrastructures, en termes de répondants vis-à-vis des attentes formulées par les usagers et les entreprises. Voilà donc c'est un... C'est un point fort, je dirais, voilà.

Après, en termes... Qu'est-ce qu'on a d'autres... ouais, je vois ça : transport en commun, vélo bon marché à pied vu les distances, ce n'est pas vraiment le mode privilégié dans Sophia Antipolis proprement dit. Bon, je dirais que le fait maintenant, depuis quelques années, il y a le développement des vélos à assistance électrique en plus favorise sur ce secteur l'usage du vélo.

Intervieweur 1 : C'est un secteur assez vallonné finalement.

Décideur 2 : Oui, oui. Bon, des itinéraires cyclables permettent de circuler à peu près, je dirais maintenant de manière sécurisée sur pas mal de secteurs parce ça aussi c'était important. On a quand même des circulations parfois assez rapides, hein, des voitures sur Sophia. Donc voilà ce que je pourrais en dire. Après, je dirais que, on a donc sur Sophia beaucoup d'entreprises, beaucoup de cadres, donc en termes de population, enfin de de salariés, donc ça peut être à la fois un plus, je dirais un moins pour les... un plus pour les transports en commun dans le... Peut-être par rapport à leur sensibilité, à leur plus grande sensibilité au développement durable. Leur habitude aussi des nouvelles technologies qui fait qu'ils peuvent... Maintenant on développe de plus en plus des applications pour avoir la vision en temps réel du trafic pour favoriser la fluidité entre les différents modes de transport. Ça, ça peut être un plus justement. Mais d'un autre côté, on a peut-être aussi une population justement plus sensible à garder ces déplacements individuels. C'est peut-être aussi pour ça qu'ils choisissent plus le vélo que les transports en commun.

Intervieweur 1 : Mais vous observez quand même une, comment dire, un report modal progressif de la voiture vers d'autres modes ? C'est votre sensation ou pas ? Où il y a quand même encore une forte hégémonie de la voiture individuelle ?

Décideur 2 : Alors je pense qu'il y a quand même encore une forte hégémonie de la voiture individuelle. Oui bon après il y a a... Ce qui a amélioré les déplacements comme on l'a dit, c'est le télétravail hein, qui est venu en force de façon un peu obligée au début, mais je pense que ça va... ça va perdurer, peut-être moins fort que pendant les périodes de confinement, mais ça va perdurer et ça va permettre d'améliorer quand même aussi la mobilité, du fait qu'il y a moins de déplacements. Après oui, il y a un certains... je dirais que les lignes les plus performantes, elles trouvent, comme je l'ai dit, elles ont leur public, que ce soit la 230, que ce soit le bus, le bus-tram. Oui, après d'autres lignes, je pense que c'est plus compliqué parce qu'elles sont... soit elles sont moins fréquentes soit elles sont méconnues d'ailleurs également. Ce n'est pas toujours... Voilà.

Intervieweur 2 : OK.

Et après pour les déplacements du midi, je pense qu'il y en a encore beaucoup qui se font aussi en voiture et là c'est aussi un enjeu je pense, effectivement, peut-être aussi pour les véhicules autonomes de favoriser des déplacements à l'intérieur de la technopole. Des déplacements plus vertueux voilà sans, sans utiliser sa voiture même pour des usagers de la voiture, par exemple, pour leurs déplacements domicile-travail.

Intervieweur 2 : Très bien.

Intervieweur 1 : Bon et bien je propose un petit exercice : Si en quelques mots, quelques mots-clés vous devriez synthétiser les forces, faiblesses et les manques de tout ce qui est mobilité sur votre territoire, comment est-ce que vous le feriez ? Force/faiblesse/manque.

Décideur 2 : Les forces, je dirais c'est qu'on a une mobilisation à la fois des entreprises, une mobilisation des entreprises et de la collectivité pour essayer d'améliorer les choses, hein... [Cafouillage]... Evidemment d'abord la collectivité, mais le fait que les entreprises s'impliquent et que les salariés aussi quand même ils répondent parce que quand on a quand même pas mal de salariés intéressés par ces questions, je pense que c'est une force effectivement sur le territoire. Après, qu'est-ce que je dirais comme autre heu ... Bah la faiblesse c'est la configuration je dirais même de Sophia, hein, qui est compliquée. Ce n'est pas une zone d'activité condensée comme d'autres sur la Côte d'Azur donc voilà, c'est sa configuration, je dirais.

Intervieweur 1 : Et comme manque ? Si vous deviez en donner un principal.

Décideur 2 : Un Manque ?

Intervieweur 1 : ...En rapport avec la mobilité. Ce n'est pas forcément une question évidente.

Décideur 2 : Ouais, non. Ce qui manque sur Sophia pour aller un peu aussi dans le sens des véhicules autonomes, ce qui manque c'est justement ce qu'on disait peut-être, c'est cette fameuse solution de mise en place de solutions pour irriguer tout... la desserte du dernier kilomètre... Irriguer Sophia quoi.

Intervieweur 1 : Le fameux dernier kilomètre.

Décideur 2 : Oui.

Intervieweur 1 : C'est une thématique qui revient régulièrement sur les zones d'activité, effectivement. Euh alors peut être une question en rapport avec les acteurs ? On a parlé un petit peu des acteurs qui sont mobilisés, on a parlé de la CASA, on a parlé du Sophia Club entreprise. Euh, La thématique mobilité à l'échelle de Sophia Antipolis, c'est une thématique qui est quand même importante ? Qui est pas mal reprise par les acteurs à votre connaissance ?

Décideur 2 : Oui, oui, oui, c'est un secteur sur laquelle effectivement, par rapport à d'autres, sur laquelle elle est importante, oui. Et on n'a pas toujours les entreprises sur d'autres secteurs aussi mobilisés sur cette thématique par exemple, pour nous ce qu'on en connaît. Oui, et en plus on a, bon, alors ça c'est plutôt sur le vélo, on a une association A choisir le vélo qui est aussi très dynamique sur le volet vélo.

Intervieweur 1 : OK.

Décideur 2 : Non, je pense que des entreprises sont conscientes du fait que c'est, c'est vraiment une, enfin initialement en tout cas, c'est une grosse, une grosse faiblesse ce problème de congestion, et que voilà pour leur fonctionnement, pour aussi la satisfaction de leurs salariés... C'était important qu'elles s'investissent et d'où la grosse implication du club, vraiment soutenue par les grosses entreprises de Sophia sur cette thématique.

Intervieweur 1 : Ok et bien je propose de passer, de basculer sur la 2e partie qui porte sur les nouvelles solutions.

Intervieweur 2 : C'est ça qui porte un peu sur les perspectives de solution et d'acceptabilité en termes de mobilité. Grosso modo, oui, quelles sont vos appétences ou vos réticences sur les différentes solutions de mobilité nouvelle comme le véhicule autonome ou autre ?

Décideur 2 : Moi, je trouve que c'est une... ça peut être une solution intéressante le véhicule autonome, puisqu'on dit souvent en tout cas, moi je suis pas gestionnaire, mais souvent la CASA explique, quand on fait des propositions de création de ligne ou autre, que ça coûte cher et c'est notamment en particulier la main d'œuvre qui coûte cher, donc pourquoi pas effectivement, ces véhicules autonomes peuvent permettre de compléter l'offre de transport dans des secteurs où on pourrait peut-être pas mettre un bus ou même un minibus avec un chauffeur donc ça me paraît intéressant.

Intervieweur 1 : Et pour aller peut-être un petit peu plus loin, des entreprises que vous connaissez, est ce que ce point de vue est partagé ou pas.

Décideur 2 : Oui je pense...

Intervieweur 1 : ...vis-à-vis du véhicule autonome, vis-à-vis des nouvelles solutions de mobilité pour être plus large.

Décideur 2 : Oui, moi je pense largement oui.

Intervieweur 1 : C'est plutôt sur le... Oui, des entreprises assez technophiles de toute façon sur CASA.

Décideur 2 : Exactement, c'est ce qu'on disait au début, hein, qui sont assez portés sur ces sujets. Et puis même le sujet, bon, on a du vous en parler, il y avait...C'est vrai qu'on a... on parlait tout à l'heure des acteurs, il y avait aussi l'initiative de team Côte d'Azur, hein, pour... qui avait lancé, je sais plus si c'était... Peut-être en 2017 la Smart Véhicule, l'initiative Smart Véhicule justement sur tout ce qui est véhicules connectés, voire véhicules autonomes et souhaiter en un sens fédéré tout ce qui était réflexion sur ce sujet à l'échelle de la Côte d'Azur et notamment de Sophia où il y a quand même... il y a Renaud qui s'est implanté sur ce... et qui travaille sur ce sujet. Il y a pas mal d'organisme aussi de recherche qui réfléchissent à des, entre autres, à la mobilité connectée. Donc oui, on a un territoire, je pense très adapté effectivement.

Intervieweur 2 : Et Pensez-vous qu'il pourrait y avoir certains freins pour la mise en place du véhicule autonome sur le territoire, malgré ce que vous venez de nous dire ? Ou pas forcément ?

Décideur 2 : Moi c'est plus... Alors plus que le frein, je ne pense pas qu'il y ait une peur particulière d'utiliser... enfin bon à voir hein, mais je pense que le véhicule autonome, donc il sera en un sens-là pour irriguer effectivement le dernier kilomètre et que le gros enjeu ce sera d'assurer une bonne fluidité justement de cette rupture de charge quoi : on aura à prendre un mode et puis un deuxième mode. La plupart des personnes quand... elles hésitent, hein, quand elles commencent à avoir deux modes à la queue leu-leu a utilisé, elles se disent pour bon, ben moi, j'aime autant venir avec ma voiture et rester de A à Z dans mon véhicule, donc ce sera de rendre le plus facile possible avec donc cette rupture de charge, quoi, je pense.

Alors je ne sais pas comment c'est prévu d'ailleurs dans votre cas-là... si tous les... vous avez prévu une fréquence régulière de la navette ? Comment ça va se passer alors ?

Intervieweur 1 : On prévoit beaucoup de choses, mais vu qu'on est sur quand même une technologie qui est assez expérimental, finalement, on n'est pas sûr de pouvoir tenir les horaires qu'on a prévu, mais on verra. Ça sera l'occasion de voir en retour d'expérience là-dessus.

Décideur 2 : OK.

Intervieweur 1 : Et effectivement, par contre oui, la rupture de charge, on a voulu quelque chose d'assez soigné, d'assez lisible, assez facile à comprendre pour éviter justement de perdre trop de personnes après ça, finalement

Décideur 2 : Voilà. Et donc à terme bon c'est sûr, si ça devait se développer comme une solution, faudrait que ce soit...puisse être intégré dans une appli temps réel ou la personne elle, rentre son origine/destination et puis elle a le... directement elle sait à quelle heure part sa correspondance et qu'elle a que 2 Min ou 3 Min à attendre pour sa navette quoi.

Intervieweur 1 : Ouais Ben ça, ça permet de rebondir un petit peu sur ce qu'on avait dit avant, sur tout ce qui était communication. Le rôle de l'information des voyageurs... pour vous l'information des voyageurs, c'est quelque chose de très important pour pas rebuter les gens, pas avoir peur qu'ils aient confiance ?

Décideur 2 : Ah oui, oui, j'en suis persuadée. Oui, oui quand on sait déjà que son mode de transport va arriver dans 3 Min, qui n'est pas déjà passée par exemple, parce que c'était aussi un des problèmes alors qu'on avait détecté, alors il s'est peut-être amélioré, en 2017, c'est que parfois il y avait certaines lignes où le bus était déjà passé mais avant l'horaire prévu. Donc ça, il n'y a rien de pire quoi. La personne attend, puis le bus est déjà passé. Donc quand elle sait qu'elle a quelques minutes à attendre, qu'elle le voit soit sur son appli soit effectivement à l'arrêt parce qu'on a installé un dispositif d'information, je pense que c'est... tout de suite ça compte énormément quoi dans la réussite d'un projet.

Intervieweur 2 : D'accord et au-delà d'un véhicule autonome, est-ce que vous voyez d'autres solutions de mobilité qui pourraient être mises en place ou pas sur votre territoire ?

Intervieweur 1 : A court ou moyen terme ou long terme carrément ?

Décideur 2 : Oui, bah je pense qu'on... Je pense qu'en interne ça peut être intéressant d'avoir... de venir aussi en transport en commun et de faire du vélo en interne ou vélo à assistance électrique, donc avoir des flottes de vélos à assistance électrique. Alors à avoir hein, comment ça peut se passer. Soit avec les entreprises qui généreraient mais du coup ça suppose d'avoir des boxes sécurisés effectivement, peut être en connexion avec... à certains endroits.

Après bon, je crois que la CASA... alors je ne sais pas où ils en sont de leur réflexion, il réfléchissait à un moment donné à des téléphériques pour relier certains secteurs. Mais bon voilà bon, on en a parlé après, bon il y a la gare hein, je pense que vu le... ça peut être intéressant même si Sophia est très disséminée, d'avoir cette fameuse gare à terme, gare ferroviaire hein quand même quand on sait le nombre de salariés qu'on a et la capacité d'un train par rapport à un bus, ça peut quand même être très intéressant. Et après par contre, effectivement, pouvoir organiser une desserte très performante à partir de la gare quoi.

Intervieweur 2 : Très bien. Quelque chose à ajouter ?

Intervieweur 1 : Ah bah moi oui, j'ai toujours pleins de questions haha. Alors moi j'ai une question un peu de curiosité, c'est si vous deviez imaginer un mode de transport idéal pour CASA, qu'est-ce que ça serait ? Quel serait le mode de transport idéal ?

Décideur 2 : Alors, à un moment donné d'ailleurs, il y avait eu cette réflexion dont on avait parlé avec CASA, c'était d'avoir un mode un peu hybride où on puisse imaginer un mode collectif : C'était l'idée d'avoir des sortes de petits wagons, où on avait un mode collectif et puis après des véhicules qui pouvaient être individuels ou je dirais en plus petits collectif, qui étaient dispatchés vers d'autres secteurs, en fait. C'étaient des sortes de modules, c'était, je sais plus si c'était dans le cadre d'un de ces projets précédents, précédant le vôtre-là, qui avait eu cette réflexion. Je trouvais ça pas mal de dire qu'on avait, sans nécessairement une rupture de charge pour l'utilisateur, rentrer dans son dans son véhicule collectif qui est ensuite se détachait de de l'ensemble pour aller sur son secteur spécifique. Bon je ne sais pas si c'est faisable technologiquement à terme, bon.

Intervieweur 1 : Alors je sais que justement il y a des constructeurs de véhicules autonomes en France qui s'appelle LORE et le HR qui réfléchit à ce genre de choses, donc un constructeur qui travaille sur le véhicule autonome, qui voit son véhicule autonome comme un, comment dire... A la fois un véhicule de transport de masse et de transport plus fin, plus fin, c'est ça. Donc en gros, ce sont des véhicules qui peuvent se lier les uns aux autres et donc former des sortes de wagons de véhicules...

Décideur 2 : Oui c'était un peu ça l'idée.

Intervieweur 1 : ...Et quand il y en a besoin, un groupe de wagons peut se détacher pour finalement assurer une desserte plus fines de certains secteurs. Je pense que c'était un peu le même système.

Décideur 2 : C'était un peu l'idée, oui, parce que de l'idée justement de se dire qu'on a quand même des gros axes où on a énormément de flux communs, et ensuite on a par contre... ça se dispatche entre différentes voies, différentes entreprises, donc idéalement en tout cas, après bon, en fonctionnement ça peut être pas du tout... ça peut ne pas du tout marcher hein et être plus compliqué qu'autre chose, mais en tout cas idéalement on pouvait imaginer que ça correspond au territoire de Sophia.

Intervieweur 1 : C'est ça. La difficulté est, d'après ce que je comprends, pour vous, c'est surtout d'éviter la rupture de charge pour inciter les gens à prendre les transports en commun.

Décideur 2 : Il y a plusieurs choses, il y a la lisibilité, je pense. Parce que c'est compliqué par exemple, actuellement on est à un point A de Sophia, on veut aller à un point B, peut-être qu'il faut qu'on prenne le bus qui va à destination à terme de Biot, je dis n'importe quoi, ou de Valbonne ou autre, mais voilà ce n'est pas lisible de se dire je vais de tels secteurs de Sophia, ce n'est pas écrit sur le bus « là vous allez dans ces secteurs ». Il n'y a jamais eu de navette, enfin si, ils avaient créé un projet de navette, je dirais du midi, mais qui était une navette à la demande. Du coup d'ailleurs le service à la demande proprement dit pour le moment a du mal à émerger sur ces déplacements d'actifs, je dirais que ce soit domicile/travail ou du déplacement du Midi. Mais grosso modo, oui, on n'a pas une visibilité, une lisibilité je dirais de l'offre.

En tout cas c'est compliqué hein, ce n'est pas une critique vis-à-vis de la CASA parce que c'est compliqué vu comment est organisé Sophia, de se dire clairement de, quand on voit un bus, celui-là/celui-ci se rend à tel ou tel endroit de Sophia et si je veux aller manger dans tel restaurant, je peux prendre celui-ci quoi. Ce n'est pas comme s'il y a une organisation avec une voie aller, une voie retour, et on sait d'office que notre navette elle nous conduira à tel endroit quoi.

Donc je dirais c'est la lisibilité et deuxièmement effectivement c'est soit éviter la rupture de charge, soit la rendre la plus facile possible. Rendre la jonction entre deux modes le moins pénible possible effectivement.

Intervieweur 1 : Et pour vous du coup, quelle solution on pourra mettre en place pour améliorer la lisibilité sur le réseau ?

Décideur 2 : Je n'ai pas fait d'analyse moi après des... de la desserte... [Cafouillage]... Mais c'est vraiment de voir si on peut créer des... par secteur des navettes. Mais même après... bon d'après en tout cas la CASA c'est des... ce sont des solutions non rentables les navettes internes donc c'est compliqué.

Intervieweur 1 : C'est toujours le coût de l'humain qui décide de la chose.

Décideur 2 : Mais oui, c'est... Enfin je n'ai pas de solution là. Je ne saurais pas vous dire.

Intervieweur 1 : Alors moi j'aurais quelques petites questions les plus proches du projet. Alors je ne sais pas quel niveau de connaissance vous avez vous-même de l'expérimentation qui va avoir lieu sur Sophia Antipolis ?

Décideur 2 : Ben moi j'ai cru comprendre que ça devrait avoir lieu justement à Roumanille, c'est bien ça ? Sur la voie pour cette fois ... à la différence de city immobile 2 qui était sur une voie isolée au milieu de la circulation. C'est bien ça ?

Intervieweur 1 : Tout à fait.

Décideur 2 : Voilà. C'est tout ce que je sais.

Intervieweur 1 : C'est tout ce qu'on vous a dit.

Décideur 2 : Oui.

Intervieweur 1 : Oui bah voilà, on va peut-être... la date de début, ce sera mi-mars à priori donc on aura ça. Et qu'est-ce que, alors, qu'est-ce que vous pourriez attendre de l'expérimentation de votre point de vue ? Est-ce que cette expérimentation, c'est, c'est une bonne chose ou pas ? Quelles sont vos attentes ? vos craintes sur cette expérimentation ?

Décideur 2 : Là non mais voilà, comme on l'a dit hein, moi je suis ... je suis vraiment pour le développement de ce mode et puis je pense que Roumanille est très adaptée puisque justement il y a un problème de desserte des entreprises qui sont en cul-de-sac au bout de Roumanille. Donc je pense que c'est une bonne chose. Je pense que ça peut, bon à voir si ça... si vous aurez beaucoup de personnes en correspondance, mais à minima en tout cas ceux qui voudront venir manger le midi à Saint Philippe depuis le bout de Roumanille, je pense que rien que ar curiosité... Mais même c'est pertinent comme desserte en tout cas pour leur permettre d'aller se restaurer à midi. Euh voilà donc, je pense que c'est...Je n'ai pas d'attente spécifique, hormis de voilà, de dire qu'il faut que votre service, si possible aux heures du matin, du soir et du Midi, soient suffisamment fréquent pour que les personnes n'aient pas à attendre. Ou alors il faut qu'ils puissent voir sur une appli à quelle heure va arriver pour pouvoir caler leur repas de midi quand elles peuvent à l'arrivée de votre navette mais bon...

Intervieweur 1 : Alors là je peux répondre à vos deux attentes en une seule réponse : On a prévu les deux cas. Alors on a prévu des horaires théoriques qu'on essaiera de tenir et en plus on aura une application qui affichera en temps réel la position des navettes.

Décideur 2 : D'accord, d'accord, OK.

Intervieweur 1 : Donc effectivement, vous soulevez la problématique de l'information et de permettre aux gens d'avoir une solution de bout en bout en évitant les ruptures de charge. Effectivement ça ce sont des problèmes... auxquels on a déjà observé en fait sur d'autres expérimentations de navettes et on tache d'y accorder de l'importance parce qu'effectivement, c'est pour renforcer l'acceptation des véhicules derrière.

Et est-ce que vous verriez ce type de solution évoluer ? enfin je ne sais pas ce que vous pourriez imaginer comme évolution de ce type de solution ? Peut-être le généraliser à d'autres secteurs ? Alors je sais pas du tout si vous avez une idée des performances de la navette...

Décideur 2 : Mais justement j'allais vous demander parce qu'en fait en vitesse par exemple, parce que ce sont souvent les difficultés des navettes, c'est qu'elles doivent tellement avoir des mesures de sécurité, c'est normal hein, tellement strictes, c'est que finalement la vitesse est très lente, non ? Enfin je ne sais pas...

Intervieweur 1 : Oui, c'est ça, on est sur une vitesse maximum de 18 km, c'est assez long. Donc je ne sais pas si vous avez des idées d'évolution que vous pourriez avoir de ce service. Qu'est-ce que... sur quoi il pourrait déboucher finalement ?

Décideur 2 : L'idéal serait qu'il puisse, effectivement, je ne sais pas quand la législation sera... aura évolué et qu'il puisse... que l'expérimentation se transforme en un vrai service sur Sophia. Je dirais sur cette voie ou sur d'autres aussi qui sont moins bien desservis par les transports en commun classique quoi.

Après je ne sais pas... à terme donc les la vitesse également devrait pouvoir un peu être... enfin bon bien que, hein, je pense que, ça reste acceptable à 18 km heure. Parfois, quand on prend le tram à Nice, ce n'est pas plus rapide avec tous les arrêts qu'ils peuvent faire donc...

Intervieweur 1 : L'acceptation c'est... on l'étudiera justement dans le cadre du projet ENA. On verra. De mon expérience, c'est...

Décideur 2 : C'est un peu limite ?

Intervieweur 1 : ...Ça va généralement pour les usagers...

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : ...Mais pour les véhicules autour c'est des fois plus difficile.

Décideur 2 : Ah oui ce sont les véhicules. Oui c'est vrai, je ne pensais pas aux véhicules.

Intervieweur 1 : Ouais, c'est toujours le... c'est le problème lors des expérimentations, c'est qu'on impacte autant les gens à l'intérieur du véhicule qu'à l'extérieur du véhicule. Donc voilà, c'est les deux problématiques qu'il faut prendre en compte.

Décideur 2 : Bon là, vous êtes quand même sur une voie qui n'est pas à grande circulation donc je pense qu'on peut quand même doubler dans l'absolu.

Intervieweur 1 : C'est ça. Après on va quand même traverser le Giratoire Saint-Philippe donc...

Décideur 2 : Ah oui d'accord, vous commencez ou alors le tracé justement ? C'est... vous commencez avant le giratoire ?

Intervieweur 1 : On commence au cœur du Giratoire Saint Philippe qui était avant une voie piétonne et qui maintenant sera une voie piétonne et navette, en voie partager. Et voilà, on va remonter toute l'avenue Roumanille de bout en bout.

Décideur 2 : OK.

Intervieweur 1 : Voilà, je vous invite... je vous inviterai à essayer la navette quand...

Décideur 2 : Ouais, ouais, mais volontiers, je viendrai voir.

Intervieweur 1 : Bien sûr Ouais, Avec grand plaisir.

Décideur 2 : Encore une question, donc ce sera... ça se passera comment donc il y aura quand même une personne dédiée qui surveillera que tout se passe bien à l'intérieur ?

Intervieweur 1 : Tout à fait. Pour respecter la réglementation on est obligé d'avoir une personne à bord d'un du véhicule qui assure sa reprise en main. Alors sachant que maintenant on a plus de flexibilité sur... comment dire... La réglementation permet de faire sortir cette personne du véhicule, mais néanmoins, il faut toujours qu'on puisse assurer la reprise en main du véhicule en temps réel, ou en tout cas avec très peu de latence en cas de problème, de l'ordre d'une seconde de réaction.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Ce qui est très compliqué. C'est un vrai challenge pour les constructeurs de véhicules, et pour le moment les expérimentations se font encore avec une personne à bord. À ma connaissance, il y a une seule expérimentation en France où ils ont fait sortir le conducteur du véhicule et c'est sur une zone très peu fréquentée avec... bien connu, où il y a déjà eu pas mal de mois d'expérimentations qui ont déjà eu lieu. Mais voilà, ça commence à se développer, mais c'est un vrai challenge technologique en tout cas.

Décideur 2 : OK. Et donc pour monter là... pour le... aussi dans la navette, il faudra avoir un ticket ou ce sera gratuit ?

Intervieweur 1 : Ce sera une expérimentation qui sera gratuite, ouverte au public. Alors ça, c'est aussi dans le but de capter le plus de personne,

Décideur 2 : Oui, c'est mieux effectivement, j'allais vous dire, c'est bien que ce soit gratuit.

Intervieweur 1 : Eh bien oui évidemment. Comment ça en correspondance avec le... comment ça s'appelle... l'arrêt de Templier ? Enfin je sais plus comment il s'appelle maintenant, mais donc à priori la plupart des gens qui empruntent la navette sera quand même des gens qui ont déjà un titre de transport valide.

Décideur 2 : Ceux qui viennent le matin et le soir, après le midi peut-être pas ?

Intervieweur 1 : Le midi peut-être moins effectivement, ça pourrait être des gens qui laissent leur voiture de côté de midi pour aller manger.

Décideur 2 : Voilà, qui viennent manger.

Intervieweur 1 : Ouais tout à fait. Euh... et en fait, ce sera tout simple. Pour emprunter la navette, il y aura une... enfin via l'application qui sera disponible, qui est déjà disponible pour tous les voyageurs, il y aura une section navette où sur laquelle les personnes pourront télécharger... enfin pourront... comment dire... acheter un titre gratuit qu'ils présenteront au conducteur à chaque fois qu'ils veulent monter dans le véhicule, sur un titre expérimental... Expérimentateur... Puisque c'est une obligation réglementaire des ministères de s'inscrire en fait sur un registre, qu'il soit numérique ou papier, pour monter à bord de ces véhicules.

Décideur 2 : Ah d'accord.

Intervieweur 1 : en fait, on a un statut un peu hybride entre un service de transport et une expérimentation au sens générique en France. C'est pour ça qu'on est soumis à la fois au code des transports mais aussi au code des expérimentations, donc voilà.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : c'est un statut un petit peu particulier.

Décideur 2 : Mais du coup c'est... je suppose que c'est quand même assez facile, c'est à dire une personne qui déciderait à la dernière seconde de monter, elle peut le faire très vite l'achat ?

Intervieweur 1 : ouais tout à fait. Il suffit qu'elle l'installe l'application. Il y aura même des liens rapides. Elle installe l'application et en 2 clics, elle s'est créé son compte. Enfin vraiment juste nom/prénom et voilà, et c'est bon.

Décideur 2 : OK.

Intervieweur 1 : C'est... c'était une volonté de faciliter. Après, pour les personnes qui n'ont pas de smartphone, on a prévu des solutions alternatives comme le papier. Mais bon, c'est quand même... je pense que les personnes sur Sophia Antipolis qui n'ont pas de smartphone il n'y en a pas beaucoup.

Et il y a combien de places dans la navette ?

Intervieweur 1 : C'est 15 places je crois, assise et debout. Ce n'est pas très grand, mais on aura deux navettes en fait, qui tourneront sur la rue Saint Philip.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Euh sur la rue Roumanille pardon

Décideur 2 : Oui, Roumanille.

Intervieweur 1 : Mais vous êtes en contact avec la CASA j'ai l'impression quand même, puisque que vous avez eu des informations donc...

Décideur 2 : Oui, oui, en fait je... Bah je vois bon, dans le cadre d'autres réunions, de réunion sur la mobilité, j'ai l'occasion de voir Sylvie Ponthus ou Martine Simon parfois oui.

Intervieweur 1 : Oui, oui et bien j'ai travaillé notamment beaucoup avec Sylvie Ponthus. C'est elle qui suit le projet.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Ok, je crois que nous on a balayé peu près toutes les thématiques qu'on voulait aborder. Je ne sais pas si tu avais d'autres questions que tu voulais poser ?

Intervieweur 2 : Non, non...

Intervieweur 1 : Non ? C'est toujours... voilà... Je ne sais pas si vous avez d'autres informations que vous voulez nous faire passer en rapport avec notre mobilité ou autre d'ailleurs, que vous pourriez juger pertinent pour le projet ENA ?

Décideur 2 : Non euh...

Intervieweur 1 : Ou peut-être des points de vigilance pour l'expérimentation ? Des choses auxquelles on n'a pas parlé, qui pourrait être important pour le succès de l'expérimentation ?

Décideur 2 : Est-ce que vous allez communiquer donc via Sophia Club Entreprises aux entreprises en amont ? Comment ça va se faire ?

Intervieweur 1 : Alors c'est, c'est la CASA qui pilote tout ce qui est communication. Et oui je crois qu'ils sont déjà en contact avec le Sophia Club entreprise.

Décideur 2 : Euh après nous on peut relayer aussi, enfin je verrais avec la CASA... Alors c'est peut-être avec la CASA qu'il faut le voir... mais volontiers pour relayer également sur nos réseaux sociaux quand l'expérimentation démarre hein comme ça...

Intervieweur 1 : Ah bah oui avec grand plaisir ouais, bah je pense que je vous inviterai à en discuter avec Sylvie Ponthus parce que je crois qu'elle est en train de faire valider en ce moment même les différents supports de comm', le dossier de presse, etc... donc effectivement hein, c'est... ça sera bien d'avoir un peu de diffusion médiatique. Et effectivement, on va mener différentes enquêtes pendant l'expérimentation...

Décideur 2 : Oui.

Intervieweur 1 : ...Donc je crois que les partenaires se baseront principalement sur toutes les infos qu'on a eu du Sophia club entreprise. Mais voilà, j'avais compris que la CCI était un autre acteur très important à l'échelle locale pour relayer ces informations, enfin, comme relais d'information aux entreprises. Donc voilà, ça nous fera toujours un deuxième point de relais, c'est toujours bien. Tous les contacts qu'on peut avoir sur place sont utiles. Voilà. Bon bah si on a plus de questions ! Je vous remercie en tout cas de votre temps, des informations que vous nous avez apporté.

Ah ? il a peut-être eu un problème... oui je pense qu'elle a eu un problème. Allo ?

Décideur 2 : Oui ! Il y a eu un réseau visiblement.

Intervieweur 1 : Oui il y a eu un petit problème de réseau. J'étais en train de vous remercier pour votre disponibilité et pour les réponses que vous nous avez apportées et euh... ça va nous permettre d'avancer sur le livrable qu'on a commencé. Euh, voilà d'apporter des éléments complémentaires, enfin voilà, un regard différent puisque finalement, tous les acteurs qu'on a interviewés ont... Nous rapportent certaines informations en commun, mais il y a des... quelques petits points de vue qui diffèrent, donc c'est intéressant aussi

Décideur 2 : Bon et bien tant mieux ! et puis nous... je suis intéressée, mais c'est peut-être la CASA qui le fera, pour la communication à posteriori sur comment ça s'est passé, les retours que vous avez. Donc vous disiez quand ça a coupé, enfin, en tout cas de mon côté quand je vous ai plus entendu, que vous alliez faire des enquêtes pendant les... c'est ça ? Auprès des usagers ? Enfin des personnes qui emprunteront la navette ? C'est ça ou ?

Intervieweur 1 : Alors nous Berthelet, on fera plutôt les enquêtes opérationnelles, donc les retours d'expérience usagers tout simplement. Et il y a d'autres partenaires publics, comme l'université Gustave Eiffel, qui est une université à Lyon à Paris, qui elle va mener des enquêtes sociétales plus poussées auprès des usagers et des riverains non-usagers aussi, pour comprendre pourquoi eux ne prennent pas la navette, ce qu'ils pensent de la navette.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Voilà pour avoir une vision globale de l'acceptation ou la non-acceptation du véhicule à l'échelle du territoire.

Décideur 2 : De façon, cette fois, pas spécifiquement sur Sophia, mais de façon plus générale, c'est ça ?

Intervieweur 1 : Alors si... surtout sur Sophia...

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : ...Mais ce sera aussi fait sur l'autre expérimentation...

Décideur 2 : OK.

Intervieweur 1 : ...Puisque l'idée c'est toujours de pouvoir confronter plusieurs retours d'expérience pour avoir une tendance générale ou alors différentes recommandations à émettre à l'échelle nationale.

Décideur 2 : D'accord.

Intervieweur 1 : Voilà.

Décideur 2 : Vous avez aussi que sur... bon, les Alpes maritimes, il y a une autre expérimentation qui va, qui doit être menée à Carros ?

Intervieweur 1 : Oui, ouais, on en parle...

Décideur 2 : C'est l'IMREDD1 qui est... qui a... qui pilote ça. OK.

Intervieweur 1 : Ouais, ça on a... on en a entendu parler ouais.

Décideur 2 : OK.

Intervieweur 1 : Ce sera un autre véhicule en plus, je crois, ce sera très différent.

Décideur 2 : Oui, oui, je crois que ce n'est pas... ce n'est effectivement pas le même oui.

Intervieweur 1 : C'est un véhicule plus adapté à l'interurbain dans mes souvenirs.

Décideur 2 : Enfin bon, après le Carros est aussi un... présente aussi un intérêt en termes de voilà, d'expérimentation. C'est un territoire différent mais qui peut être adapté également quoi. Enfin il y a d'autres endroits que je verrai sur la Côte d'Azur...

Intervieweur 1 : Ouais.

Décideur 2 : ...Pour être adapté aux véhicules autonomes, pour les zones d'activité en tout cas.

Intervieweur 1 : Oui, je pense que toute façon il y a plusieurs véhicules qui répondent à plusieurs problématiques. Et qu'il n'y a pas une bonne solution, mais il y en a finalement plusieurs pour répondre à plusieurs problèmes. Ce que vous disiez, hein, il y a des problématiques sur les axes majeurs mais aussi pour la desserte plus fine donc... On ne sait pas de quoi sera fait demain.

Décideur 2 : Bon, et bien en tout cas bonne... Ben j'espère que ce sera une réussite hein ! Bonne...

Intervieweur 1 : Oui.

Décideur 2 : Voilà.

Intervieweur 1 : J'espère ! Et vous êtes conviés bien sûr à vous inscrire en tant qu'utilisatrice et voilà, ça sera un grand plaisir de vous croiser sur le site.

Décideur 2 : Au revoir.

Intervieweur 1 : Au revoir bonne journée.

Décideur 2 : Bonne journée.

Interview Décideur 3

Intervieweur 1 : Ça devrait apparaître.

Décideur 3 : Ouais, Ouais, ouais, ça apparaît, ça apparaît.

Intervieweur 2 : Ouais. J'apparais ça y est.

¹ Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du Développement Durable

Décideur 3 : Bon on commence à maîtriser la Visio' hein maintenant !

Intervieweur 1 : Oui bien sûr hein. Alors je sors ma petite grille...

Décideur 3 : Par contre quand le son ne marche pas, et ça m'est arrivé hier on avait un gros problème de débit sur le sauveteur, c'est absolument insupportable.

Intervieweur 1 : Alors ce que je vous propose pour commencer, pour qu'on parte tous sur des mêmes bases, c'est qu'on commence par une petite cartographie du territoire de Sophia Antipolis...

Décideur 3 : Oui.

Intervieweur 1 : ...que vous puissiez nous présenter, de votre point de vue, quels sont les contours de la technopole ? Euh, quelle est la population qui la compose, c'est à dire qu'elles sont les profils de population ? des étudiants ? des retraités ? des actifs ? etc... Quelles sont les, comment dire, comment fonctionne l'économie à Sophia ? Quel type d'économie ? Alors là j'ai ma petite idée quand même. Voilà, un petit portrait de la techno.

Décideur 3 : Bon, on y va ?

Intervieweur 1 : Allez-y.

Décideur 3 : Donc tout d'abord bon là, on fait un petit zoom arrière, la Casa est très représentative de la topographie et de l'organisation générale du département des Alpes-Maritimes avec une bande côtière très dense, un moyen pays qui s'est beaucoup densifié et un haut pays pratiquement vide. Avec euh..., et ça c'est une moyenne qui est valable à peu près sur tout le département, environ 85% de la population et de la richesse sur la bande côtière et le reste, qui se répartit à l'inverse. Sophia a été à l'origine... l'implantation de Sophia a été décidée dans ce que nous appelons le démarrage du moyen pays, parce qu'en fait c'était sur des terrains qui étaient ... qui n'avaient aucune vocation industrielle, qui étaient des terrains à usage agricole essentiellement. Sophia s'étend sur 5 communes : Il y a Valoris, Antibes, Biot, ... Que je ne dise pas de bêtises... Valbonne bien évidemment et euh... il y en a une 5e... Bon. Ce sont des terrains, donc je vous le disais, des terrains essentiellement agricoles qui, ont été à l'origine, mis à disposition d'un syndicat qui maintenant est le syndicat qui gère Sophia mais qui à l'époque était essentiellement un syndicat d'aménagement qui s'appelle le Symisa et qui a eu la vocation d'aménager et de les commercialiser. Le développement de Sophia, c'est fait essentiellement, donc de manière totalement exogène puisqu'il n'y avait rien. Donc on utilise ... ça a été au démarrage l'utilisation des lois de décentralisation des années 70, avec une implantation particulière, celle de l'école... de l'établissement de l'école des mines, parce qu'à l'époque, Pierre Laffitte, dont vous avez entendu parler, était directeur de l'école des mines. Et en fait, il y a eu des... comme ça se passe actuellement sur... dans la banlieue parisienne, sur Saclay, y a des délocalisations un peu, disons forcées. A Saclay, l'État a vivement conseillé EDF d'aller s'installer à Saclay, sans qu'il en ait forcément envie. Ça s'est un peu passé comme ça sur Sophia au démarrage, puis il y a eu des grandes entreprises qui sont arrivées. Et actuellement, Sophia, c'est 38 ou 39 000 emplois, 2 300 entreprises. C'est un chiffre d'affaires qui est équivalent où légèrement supérieur à celui de la totalité du tourisme sur la Côte d'Azur. C'est une chose que peu de gens connaissent, qui est ... qui finalement est un bon moyen de d'écrire Sophia, c'est la première technopole d'Europe. C'est ...Alors la population, bien évidemment, ce sont essentiellement des actifs. Les quelques retraités qui traînent sur Sophia, dont je fais partie, sont ceux qui continuent à s'occuper du territoire, donc ce sont essentiellement des actifs et des chercheurs, des universitaires puisqu'il y a plusieurs établissements universitaires. Il y a Sophia tech qui est la partie technologique de l'université Côte d'Azur. Il y a Polytech, il y a l'établissement de l'école des mines, y a l'établissement de... qui est issu du mariage de Télécom Paris et de l'EPFL de Lausanne et puis qui s'est largement étendu depuis et qui s'appelle Eurecom. Il y a Skema qui est l'ex Ceram, qui est une des grandes écoles de commerce françaises, qui a son siège d'origine à Sophia. Et puis après, il y a de grands établissements de recherche : Vous avez l'INRA, l'Inria, ...Il y a d'autres... d'autres, évidemment l'université, le CNRS bien sûr, qui sont implantés sur Sophia, puis après... Un tissu d'entreprises qui vont de géants comme Amadeus jusqu'aux start-up. Avec une distribution assez homogène. Ce qui donne un tissu technologique assez une trame assez fine, ce qui explique peut-être sa résilience. Pour ce qui est des habitants, donc une population jeune, en général, la moyenne d'âge sur Sophia doit être située entre 35 et 40 ans. Très branché sport, développement individuel etc.

Puisque dans tous les nouveaux ensembles de bureaux, la principale demande c'est d'abord d'avoir des douches et des garages à vélo. Et donc des gens qui sont assez, souvent assez sportif. Je vous le disais, pas de retraité donc, ... et du logement qui est pour nous toujours un petit peu une énigme. Parce que nous avons, dans les années... au début des années 80, décidé de réaliser des logements dans un quartier qui s'appelle Garbejaire à Sophia, et ces logements sont restés vides. J'en étais, on a été obligé de les transformer en logements sociaux et on y a importé une population qui n'avait pas du tout envie d'y venir, qui venait de la commune voisine de Valoris et qui a donc créé une espèce d'enclave de logements sociaux dans un système qui n'est pas faible du tout pour lui tout simplement pour pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas d'éléments de vie dans Sophia. Il y a très peu d'éléments de vie. On est en train de créer des centres de vie justement pour s'adapter à cette nouvelle, à cette population et à la nouvelle manière de vivre à la fois sa vie personnelle et sa vie de l'entreprise, mais on n'avait toujours pas de religion clairement faite parce que, on sait très bien que faire du logement sans créer des centres de vie, ça ne peut pas marcher. Et les gens s'en vont, vont habiter dans la vraie ville, parce que et bien vivre en ville c'est un certain nombre d'avantages et qui sont souvent plus importants, ces avantages, que de vivre dans un environnement bien préservé comme celui de Sophia. Donc actuellement, nous avons quelques projets qui sont des centres qui ne sont pas uniquement de l'habitat, qui sont des centres de vie, avec du travail mélangé au milieu Et actuellement, le dogme c'est un petit peu mettre les gens à proximité de leur lieu de travail mais aussi dans un lieu de vie. Et vous avez Sophia n'est pas, elle n'est pas extraordinairement bien reliée au monde extérieur. Sophia a souvent été considéré comme une île dans les Alpes-Maritimes. Donc il y a des lignes de bus qui fonctionnent très bien, qui sont complètes en permanence. Il y a, il y a surtout des transports individuels parce qu'en dehors de ceux qui habitent assez près de Sophia pour pouvoir utiliser par exemple, un vélo à assistance électrique... Après, c'est mission impossible.

Intervieweur 1 : Bah du coup, là vous faites la transition parfaite pour discuter des solutions de transport actuellement sur Sophia. Euh... Quelles sont-elles ? Vous avez commencé à mentionner certaines...

Décideur 3 : Alors, les solutions de transport, il y a la solution traditionnelle, parce que, je vous le disais tout à l'heure, il y a des déplacements pendulaires entre Nice, entre l'air Niçoise et Sophia qui sont très importantes, qui sont d'ailleurs symétriques, c'est assez rigolo. Il y a beaucoup de gens qui habitent à l'extérieur de Nice et qui le matin, se payent les embouteillages pour rentrer dans Nice, toujours par l'autoroute, parce que c'est le l'endroit le plus facile. Et l'inverse, ce sont les gens qui habitent dans l'air Niçoise (ou ailleurs) et qui viennent travailler à Sophia. C'est un phénomène analogue à celui qu'on retrouve à Monaco...

Intervieweur 2 : Tout à fait.

Décideur 3 : ...Si vous êtes au fait de ce problème là, mais Monaco, il y a une quarantaine de milliers de travailleurs qui rentrent le matin dans Monaco et qui en sortent le soir. Et qui n'ont pas beaucoup d'endroits dans beaucoup de possibilités pour en sortir. Donc pour les transports en commun, il y a les lignes traditionnelles dont une ligne très fréquentée qui est une fameuse pour les Sophilopolitains qui s'appelle la ligne 100. En parlant de Sophilopolitains, une chose que je voudrais vous dire aussi, c'est que Sophia est la seule Technopole, que je connaisse, où il s'est développé une nationalité, une citoyenneté Sophilopolitaine : on parle des Sophilopolitains. Ça existe, ils sont Sophilopolitains alors que, à ma connaissance, enfin, vous connaissez peut-être d'autres technopôles en France ou ailleurs, il n'y a pas de nationalité, ailleurs. Il n'y a pas de Saclay-iens. À Lyon ça m'étonnerait que vous ayez ça. Bon enfin y a donc cette nationalité et il faut en tenir compte, c'est à rapprocher de la valeur du terreau humain. Donc l'élite traditionnelle, toute récente, le BHNS qui se met en place, le Bus à Haut Niveau de Service, donc une spécialité CASA, qui relie, qui va relier de manière très efficace et cadencée le centre d'Antibes, la gare d'Antibes et Sophia mais encore une fois, cela fonctionnera bien pour les gens qui habitent Antibes, mais pour ceux qui habitent à Nice par exemple, ben, il faudra qu'ils trouvent un moyen d'aller à Antibes pour en profiter. D'où la difficulté d'en faire du transport en bateau dont je vous parlais tout à l'heure. Bon après, il y a un certain nombre de boîtes sont en pointe dans la préservation de l'environnement, il y a une boîte allemande qui s'appelle SAP qui fabrique des logiciels, notamment pour l'automobile où l'utilisation automobile classique est proscrite, et où tout le personnel se balade en véhicule électrique avec les problèmes que ça peut poser, que ça posera certainement dans quelques temps, parce que ça fini par représenter une grosse consommation d'électricité équivalente à celle d'une petite ville. Et après ben c'est la voiture personnelle.

Parce que comme Sophia est très étalée par définition, puisque le principe de base c'était 60% des espaces verts, avec ce principe actuellement, on a recensé, on est à peu près à 90% d'espaces verts en chiffres réels. Ça veut dire que pour aller d'une entreprise à l'autre ou d'un point à l'autre, Ben il faut être sportif. Si on veut le faire en courant ou à vélo, ça devient tout à fait possible à l'intérieur de Sophia. Mais quand on arrive à Sophia, Ben, comment desservir ça en transport en commun ? Il faut assurer le ce que les livreurs de marchandises appellent le dernier kilomètre. Et c'est, c'est l'objet de ce qui vous préoccupe, je pense. Vous êtes les spécialistes du dernier kilomètre.

Intervieweur 1 : On essaye.

Décideur 3 : Bon... Il y a eu une expérimentation il y a quelques années à Sophia...

Intervieweur 1 : Ouais...

Décideur 3 : ...Qui n'a pas soulevé l'enthousiasme, honnêtement. C'était devenu plus un jeu qu'autre chose, notamment les gamins qui faisaient exprès de faire semblant de traverser pour bloquer le système bon... ça n'a pas été génial. Mais ça a beaucoup progressé certainement. Est-ce que j'ai répondu à vos questions ? votre question ?

Intervieweur 1 : Alors sur la partie transport oui, et pour aller un petit peu plus loin, si on en quelques mots vous deviez synthétiser les forces, les faiblesses, les manques des transports actuellement sur Casa.

Décideur 3 : Sur CASA ou sur Sophia ?

Intervieweur 1 : Pardon, oui sur Sophia. Excusez-moi.

Décideur 3 : Alors sur Sophia, si vous voulez, j'ai essayé de vous le dire déjà tout à l'heure, c'est inhérent au principe fondateur de Sophia. Sophia est très étalée pour qu'il y ait autant d'espaces verts. Donc là, c'est un peu antinomique du transport en commun. Classique. D'où cette civilisation du véhicule traditionnel, qui soit énergie propre au sens énergie propre parce que, Bah, parce que c'est à peu près la solution pratique et il ne manque pas d'endroits de parking dans Sophia. Donc une fois qu'on est rentré dans Sophia, tout va bien. Le problème, c'est d'y rentrer. Alors, le covoiturage marche pas mal, mais l'élément essentiel, enfin, la faiblesse de Sophia, c'est son étalement géographique. Et donc, pour ce qui est du déplacement il n'y a pas tellement de force à Sophia... le tableau forces et faiblesses est vite fait. Il n'y a pas...

Intervieweur 2 : Oui parce que même pour covoiturer, finalement, sauf à avoir à covoiturer avec des collègues qui vont dans la même entreprise, sinon, pour peu qu'on ne soit pas dans la même raquette ou dans la même entrée de secteurs, ça peut nécessiter beaucoup de détours.

Décideur 3 : Vous avez absolument raison, c'est assez limité hein, on l'a, je ne sais pas si vous rencontrerez des responsables du Sophia club entreprises ?

Intervieweur 1 : Si on l'a déjà fait,

Décideur 3 : vous avez vu Etienne Delay alors ?

Intervieweur 1 : Oui, tout à fait, c'est ça.

Décideur 3 : Donc lui, il est celui qui peut vous en parler le plus savamment puisqu'ils ont fait plein d'expérimentations là-dessus, et c'est, bon, c'est pas mal, mais ce n'est pas très concluant. On fait des semaines de mobilité. Moi j'ai été le seul à essayer comme j'habite Villefranche-sur-Mer, donc je suis un spécialiste du transport entre l'aire Niçoise et Sophia, et comme en plus je suis maire d'une commune de l'arrière-pays de la Casa, je connais aussi bien les problèmes de transport depuis l'arrière-pays jusqu'à Sophia. Alors là, le covoiturage peut marcher mais avec les limites que vous citez Madame, avec la difficulté de trouver des gens qui ont intérêt. Le covoiturage ça marche sur l'intérêt mutuel. S'il n'y a pas d'intérêt mutuel, ça ne marche pas. Donc je pense que ma réponse n'est pas très différente de celle que vous avez, qu'a pu vous faire Etienne, il n'y a pas de force en déplacement sur Sophia.

Il y a à organiser le mieux possible la liaison entre le reste du territoire, parce que compte tenu du prix de l'immobilier qui sont aussi un élément important sur la Côte d'Azur, compte tenu du fait, maintenant ça se réduit mais pendant de très nombreuses années, les actifs qui cherchaient un logement étaient en concurrence avec les retraités et les retraités en général aisés et plus aisés que les actifs. Donc il y a des gens qui travaillent à Sophia et qui habitent dans le Var, qui habitent, qui habitent dans le haut-pays, j'en ai dans ma commune, qui habite un peu partout sur le département, donc il faut arriver, entre guillemets, à rabattre ces gens-là sur des points de collecte pour voir après... mais ça veut dire qu'il n'existe pas de solution qui ne soit pas Multimodale avec un ou plusieurs hubs.

Intervieweur 2 : Ouais.

Décideur 3 : Bon après, une fois qu'on est arrivé aux portes de Sophia, le transport, la desserte interne de Sophia ne peut pas se faire par les transports en commun classique, ça voudrait dire un arrêt tous les tous les 200 M et donc quelque chose qui ne peut pas fonctionner, donc il faut organiser le dernier kilomètre. Ou les 2 ou 3 derniers kilomètres. Ça peut se faire soit, comme ça se fait actuellement beaucoup grâce au développement des véhicules, des vélos à assistance électrique par des... Là il peut y avoir du partage... Ça se développe bien, mais ça a ses limites, hein, parce que... une journée comme aujourd'hui, ce n'est pas bien chaud, hier il pleuvait, et puis Sophia c'est vallonné donc tant qu'il n'y avait pas l'assistance électrique, c'était sportif. Et moi, j'ai essayé de faire une fois Villefranche-Sophia, je ne le referais pas une 2e fois. Parce que bah d'abord, il est en dehors des endroits où on risque sa vie. Ce sont des distances qui sont de plusieurs dizaines de kilomètres et ça commence à faire beaucoup. Donc une population... comme Sophia est, pour le moment, peuplé essentiellement de gens qui ont la possibilité financière de se loger, pour beaucoup d'entre eux, de se loger de manière sympathique en logements individuels, dans des endroits qui leur plaisent. Bon, le rêve absolu de tous les habitants de Sophia à l'origine c'était le petit bar restaurant en bordure de mer avec un cyprès sur le devant de la maison, mais bon si possible avec un accès direct à la plage. Mais ça il y a longtemps qu'on a abandonné. Mais quand même, ils se logent dans le Var, dans le... ce sont en général des gens qui sont dans des logements individuels, sympas et qui préfèrent être dans des logements individuels sympas un peu loin plutôt qu'un logement collectif sur place donc il y a cette typologie de population, qu'il est quand même une bonne partie des travailleurs sociaux qui a des salaires qui sont nettement supérieurs à la moyenne. C'est, c'est beaucoup de cadre, hein, et actuellement, vous connaissez les tarifs d'embauche d'un spécialiste en informatique, bon à Sophia c'est entre 40 et 50 000€ par an hein donc ça permet déjà de voir un petit peu venir. Et ça, c'est pour le simple développeur. Et Google est venu faire son marché sur Sophia il y a 3 mois, il y a des gens qui sont partis en disant écoutez-moi 500 000€ par an, ça ne se refuse pas. Ce qui veut dire que, enfin, ils en étaient loin sur Sophia, mais ils étaient quand même déjà très bien payés. Ça se voit dans la qualité du parc automobile. Ben oui...

Intervieweur 2 : oui, oui...

Intervieweur 1 : Alors du coup je vous propose qu'on bascule vers les projets d'innovation.

Décideur 3 : Basculez, basculez.

Intervieweur 1 : Donc une première question, de votre point de vue, quelle est l'appétence où la réticence des Sophilopolitains, si je ne dis pas de bêtise ?

Décideur 3 : Vous avez gagné.

Intervieweur 1 : Concernant les nouvelles solutions de mobilité, quel qu'elles soient, qu'elles qu'on puisse les imaginer, incluant bien sûr le véhicule autonome.

Décideur 3 : Alors en dehors de ceux qui porte, et j'en fais partie, un amour immodéré depuis très longtemps à la voiture classique, je pense qu'il y a une prédisposition, tout à fait naturelle des Sophilopolitains, envers tout ce qui est technologie avancée. D'autant que pour beaucoup d'entre eux travaillent déjà dans ce système-là. Donc non, non, je crois que là on est dans un terreau très bien disposé.

Intervieweur 1 : Et du coup, petite question connexe...

Décideur 3 : pour moi la réponse est clairement oui...

Intervieweur 1 : ouais bah ça ouais...

Intervieweur 2 : c'est clairement du côté de l'appétence.

Intervieweur 1 : Ouais clairement. Et du coup, question connexe, quels sont les leviers ou quels sont les freins que l'on pourrait imaginer à l'apparition à la mise en place de solutions nouvelles solutions de mobilité ? Une nouvelle solution de véhicule autonome sur CASA ?

Décideur 3 : Bien écoutez, je crois, je crois que le frein nous l'avons un petit peu évoqué tout à l'heure...

Intervieweur 1 : Ouais.

Décideur 3 : Si les utilisateurs potentiels s'aperçoivent que ça ne marche pas, ou que ça marche mal, ou que ça marche d'une manière ridiculement lente. Alors ils sont prêts à accepter un peu n'importe quoi, des robots qui fabriquent eux-mêmes. Mais il y a à pardonner beaucoup à ce qu'ils fabriquent. Mais si on leur propose des solutions publiques de transport, il faut que ça marche. Donc le seul frein est là... Lorsque je m'occupais de transport au Conseil général, c'était maxime imbécile, mais il me plaisait bien : pour que les transports en commun soient fréquentés, il faut qu'il soit fréquentable. Et malheureusement, c'est le cas ou alors qu'on y soit strictement obligé, ça, c'est la région parisienne. Mais ça, tant pis pour eux. C'est bon ?

Intervieweur 1 : Donc, c'est la chose principale voilà donc que le transport fonctionne, qu'il fournisse le service qu'il est censé fournir.

Décideur 3 : Voilà qu'ils n'aient pas l'impression de la facilité. Enfin, s'ils veulent bien, je pense qu'ils sont tout à fait disposés à participer à une expérimentation en vraie grandeur, à condition que ce ne soit pas la solution définitive.

Intervieweur 1 : Ouais, D'accord. Alors si on rentre un peu plus dans le projet transport, euh, alors déjà outre l'expérimentation, je ne sais pas déjà si vous en aviez beaucoup entendu parler de l'expérimentation qui va avoir lieu...

Décideur 3 : Non juste entendu parler en termes très généraux, mais dans le détail du projet non je ne connais pas.

Intervieweur 1 : Est-ce que qu'il y a d'autres projets à votre connaissance de transport outre que celui-là ? des projets d'innovation de transport sur le territoire ?

Décideur 3 : Non, il y a eu quelques utopies développées comme du transport par voie avec... genre... le Télésiège.

Intervieweur 2 : Par câble ?

Décideur 3 : Oui, ça a été souvent évoqué mais jamais mis en œuvre, fort heureusement.

Intervieweur 1 : Et du coup, voilà, c'est le...

Décideur 3 : Mais ça pourrait y ressembler ...

Intervieweur 1 : Ouais, oui, pourquoi pas. Mais du coup, le projet de navette autonome, c'est vraiment, je vous parle d'innovation transport sur CASA.

Décideur 3 : C'est le seul que je connaisse.

Intervieweur 1 : D'accord, OK. Et du coup pour votre information sur ce projet, là on est en cours de finalisation, de tout ce qui est réglementaire, et cetera... Mis en place, organisation travaux... Euh, devrait commencer au printemps normalement pour une durée de 6 mois. Voilà.

Décideur 3 : Vous avez sûrement exploité un petit peu les résultats de la précédente expérimentation ?

Intervieweur 1 : Alors on a eu des retours des acteurs techniques qui ont contribué à cette expérimentation effectivement, quand on a élaboré le nouveau projet, oui.

Décideur 3 : Non mais bon, si vous voulez, bon, pour schématiser, enfin le retour des utilisateurs potentiels, ça a été, exactement dans le cadre de ce qu'on disait tout à l'heure, c'est à dire au début une belle curiosité scientifique, et puis après, bon ben si c'est ça, ce n'est pas la peine de laisser tourner.

Intervieweur 2 : Ouais, notamment du fait de la lenteur. Vous évoquiez tout à l'heure.

Décideur 3 : Oui la lenteur, la sensibilité à toutes les actions extérieures.

Intervieweur 1 : OK. Euh, du coup j'ai une petite question connexe, euh, pour vous quelles seraient les facteurs de réussite de l'expérimentation ? On en a déjà un petit peu parlé. Euh, quelles pourraient être les attentes des usagers ?

Décideur 3 : J'ai une question, elle va se faire où ?

Intervieweur 1 : Elle va se faire sur l'avenue Roumanie, entre le giratoire Saint-Philippe et l'extrémité de l'avenue Roumanille,

Décideur 3 : Donc dans le précédent site.

Intervieweur 1 : Oui, en fait, c'est le précédent site, mais cette fois ce sera un véhicule qui sera intégré dans la circulation et qui ira plus vite.

Décideur 3 : Voilà ben donc on a répondu d'avance à la question ça veut dire que si ça fonctionne mieux, ce sera parfait. Mais il y a une véritable demande pour le transport des derniers kilomètres. Mais, encore une fois, il faut que ça se fasse dans des conditions agréables. Je ne suis pas sûr que la durée de l'expérimentation soit la bonne. Je pense que c'est trop long.

Intervieweur 1 : Après, c'est une durée aussi qui est nécessaire pour réaliser tous les travaux scientifiques.

Décideur 3 : Je sais, mais si vous voulez, quand, ça merdoie un peu comme le précédent, après c'est même plus un objet de curiosité.

Intervieweur 1 : Oui.

Intervieweur 2 : C'est aussi ce qui nous permettra, enfin, on l'a déjà vécu sur d'autres expérimentations justement de d'observer ce qui se passe une fois qu'on a passé les premières semaines d'effet de curiosité, d'effets manège hein, on va faire un tour dans la navette.

Décideur 3 : On va faire un petit tour dans la navette...

Intervieweur 2 : voilà quand on est là pendant 6 mois, ben ce phénomène là on va le trouver les 2 premiers mois 3, mais dans la durée ne reste que ceux qui finalement ils trouvent une utilité en tant que service de transport et là on commence à rentrer dans une autre étape d'expérimentation où on peut commencer à avoir voilà les vrais retours dans un fonctionnement quotidien et régulier, qu'est-ce que ça donne quoi. Mais là le risque c'est que si on ne donne pas satisfaction et que tout le monde se désengage au bout de 3 semaines, effectivement les 6 mois peuvent être long.

Décideur 3 : Voilà Madame, vous avez très exactement décrit la situation, Madame. Non mais là bon il y a, je suppose, ce site a dû être choisi, parce qu'il y a le, en amont, le Carrefour Saint Philippe avec l'arrivée du BHNS. Il y a pas mal d'entreprises de qualités après sur le trajet. Oui, c'est pas mal, c'est pas mal. Bah il n'y en a pas tellement d'autres à Sophia. C'est d'ailleurs la difficulté. Parce qu'en dehors d'un site qui est fait spécialement pour ça ou presque, comme celui-là, après les autres, il faut que le véhicule soit capable de se débrouiller tout seul. Il n'aura pas... c'est pour ça qu'il est important qu'il soit dans la circulation normale.

Intervieweur 1 : Effectivement, ça va être une des problématiques.

Décideur 3 : Oui, parce que si c'est pour refaire toujours le même truc au même endroit, en perfectionnant le véhicule, on va bien y arriver, mais ce n'est pas forcément génial.

Intervieweur 2 : Mais là, il sera bien vraiment inclus dans le trafic des autres véhicules.

Décideur 3 : Parce que l'inconvénient, je vous décrivais tout à l'heure, d'avoir un public essentiellement scientifique, c'est qu'ils se comportent en scientifique. Et donc ils jugent assez rapidement ce qui ... il faudrait peut-être les interroger comme des scientifiques d'ailleurs, et pas forcément comme des usagers classiques.

Intervieweur 1 : Ça tendra sans doute des questions assez pointues sur le fonctionnement du véhicule, les possibilités d'évolution.

Décideur 3 : Je crois que ce sera important parce que bon, le véhicule autonome, maintenant ça commence, on commence à en parler énormément. On commence à en cerner un petit peu les limites. Il y a, encore une fois, y a pas mal de gens qui travaillent dans ce domaine-là ou dans des domaines connexes, et qui sont à la fois des essayeurs assez enthousiastes et des critiques impitoyables.

Intervieweur 1 : J'aurais peut-être une dernière question à vous poser. Euh, alors, ce serait presque un peu de la divination, mais de votre point de vue, quelles seraient les forces et les faiblesses du coup de la solution, d'une solution comme ça de véhicule autonome dans une zone d'activité comme celle de Sophia Antipolis, enfin une technopole plutôt ?

Décideur 3 : Alors la force, c'est que ça résulte de la faiblesse qu'on décrivait tout à l'heure, il y a l'étalement des entreprises sur Sophia, donc à partir du moment où on arrive à faire une desserte extrêmement maillée de ce territoire, ce qui était tout à l'heure une faiblesse pour les transports en commun devient une force. La force, c'est si on arrive aussi à faire que ça marche techniquement. Parce que là aussi, on retrouverait le ... Nous, ce qu'on aimerait là, je prends ma casquette de commercialisateurs de ce territoire, tout ce qui, tout ce qu'on pourra montrer d'original sur ce territoire, ça nous intéresse. Mais les navettes autonomes, ça existe partout dans le monde. Quand on en discute avec des Japonais et maintenant des Chinois ça les fait rire. Ils ont une telle expérience dans ce domaine-là. C'est un peu comme les véhicules hybrides. Moi je me souviens avoir été trimballé dans un véhicule hybride en 1990 chez Toyota au Japon, c'était les mêmes qu'ils vendent maintenant. Je veux dire qu'on nous présente comme une technologie à la pointe du progrès, il y a 30 ans, ils savaient, ils l'utilisaient couramment. Et c'est un peu le cas des navettes hybride, enfin des navettes autonomes. Et donc ce qu'on ne voudrait pas, c'est pouvoir montrer quelque chose qui soit risible. Donc il faut que ce soit crédible. Donc là faiblesse, c'est si on n'est pas capable de faire un truc crédible et l'autre faiblesse c'est que le territoire n'est pas, ne dispose pas partout et ne pourra pas disposer raisonnablement de voie spécifique, de voies dédiées. Donc il va falloir que ça fonctionne dans le trafic normal. Qui n'est pas un trafic fou d'ailleurs parce que le trafic à l'intérieur de Sophia, vous avez peut-être eu l'occasion de le pratiquer, est un trafic agréable. C'est fluide et qui, à mon sens, se prête bien à une forme d'autonomie de véhicule. Je suis désolé de vous faire cette réponse de Normand, mais l'équilibre force/faiblesse sur Sophia, le fil est placé de manière un peu pointue.

Intervieweur 1 : D'accord. Je ne sais pas si tu as d'autres questions Laure qu'on n'a pas abordé et qu'il te semblerait importantes à poser.

Intervieweur 2 : Là comme ça, non, je pense qu'on a...

Décideur 3 : Mais vous savez, si vous en avez d'autres, on peut se voir, hein ? Vous pouvez me rappeler.

Intervieweur 2 : Merci, merci, merci. Non, je pense qu'on a...

Décideur 3 : c'est un problème que de toute façon, que nous nous devons d'explorer, parce que justement cette problématique de la desserte des derniers 2 ou 3 km, elle existe vraiment de manière prégnante sur Sophia. Donc ça renforce encore l'intérêt de cette expérimentation, mais ça met la barre un peu plus haut. Hein, on n'est pas en train de mettre en place une alternative à quelque chose qui existe, on est en train de répondre à quelque chose qui n'existe pas.

Pardon j'ai débordé du cadre de vos questions.

Intervieweur 2 : non, non, non, pas du tout.

Intervieweur 1 : C'est très bien.

Intervieweur 2 : Non mais ouais... Ça souligne d'autant plus le... disons que l'enjeu transport dans ces derniers kilomètres est... a l'air d'être tellement à la fois important et finalement problématique, que quand on apporte des solutions, il faut que ce soient des solutions qui répondent vraiment au problème, sinon...

Décideur 3 : Oui, puis il faut qu'on trouve des solutions globales, parce que si l'utilisateur est obligé de prendre sa voiture pour aller jusqu'à Sophia. Ben à ce moment-là, comme il y a aucun problème ni de circulation à l'intérieur de Sophia, ni de parking à l'intérieur de Sophia, il va jusqu'au bout. Donc, le dispositif que vous évoquez ne peut fonctionner que si les transports en commun plus ou moins classiques fonctionnent autour. Avec le public qu'on a évoqué tout à l'heure. Parce que quelqu'un qui vient de ma petite commune, qui se tape 40 kilomètres en voiture si c'est pour laisser sa voiture dans un parking de dissuasion, alors que dans la boîte où il va travailler il y a suffisamment de parkings, je ne vois pas l'intérêt. Ça veut dire aussi qu'il faut qu'on arrive à résoudre les problèmes de déplacement au niveau plus global, au niveau du département. Pas seulement sur la CASA, puisque la CASA est entourée par le département.

Par exemple, dans ma petite commune, la voie la plus simple pour venir à Sophia c'est, incontestablement la voiture par la montagne, mais là il y a que la voiture, ou la moto mais il n'y a rien d'autre. Le vélo pas possible, c'est un des territoires, un des terrains de jeu d'Iron Man, donc c'est, c'est très spécial.

Après on peut faire, on peut prendre des voies un peu plus détournées, rejoindre la plaine du Var, et là, il faut que les transports dans la plaine du Var soient eux aussi cadencés et fréquentables. Ça veut dire qu'il faut qu'on réfléchisse à un certain nombre de hubs, mais qui fonctionnent bien, qu'ils soient sympas. Sinon, on aura beaucoup de mal à sortir de cette civilisation du véhicule individuel.

Intervieweur 2 : Mais alors en tout cas, à plus court terme et à l'horizon de notre expérimentation, à minima, vos remarques, vos réflexions, pointe le fait qu'il faut que la navette non seulement elle fonctionne, mais qu'elle fonctionne, j'allais dire, en bonne intelligence avec le BHNS, que les gens...

Décideur 3 : Ah ben ça paraît essentiel oui.

Intervieweur 2 : C'est une bonne gestion des correspondances et de la synchronisation.

Décideur 3 : Le BHNS démontre son utilité. Parce que le BHS, encore une fois, lui, ne se justifie pleinement que si le problème de la desserte de la branche principale du râteau est réglé, parce que sinon la population d'Antibes est toute seule ne justifie pas le PHANS. Surtout que la population d'Antibes n'est pas essentiellement, loin de là, constitué d'actifs. Donc il y a là aussi un croisement de population, d'identité de population qui n'est pas simple mais vous avez raison, un minima, il faut qu'il y ait une coordination parfaite avec le BHNS. Mais il y a un minima.

Intervieweur 2 : C'est ça.

Décideur 3 : Par ailleurs, la solution véhicule autonome a l'avantage, si ça fonctionne, de ne pas exiger de voie dédiée... Bon, ça va éviter de tous les travaux extrêmement coûteux que nécessiterait une extension du BHNS. Puis en plus le BHNS c'est une colonne, c'est une voie principale entre guillemets, ça ne peut pas aller partout. Et vous, enfin le système, c'est, il doit aller partout. Donc il faut qu'il démontre très vite qu'il est capable de fonctionner autrement que dans un petit coin privilégié calculé pour lui.

Intervieweur 2 : C'est un bon résumé des enjeux.

Décideur 3 : Pardonnez-moi, je suis peut-être un peu brutal.

Intervieweur 2 : mais non, tout à fait, vous avez raison !

Intervieweur 1 : OK.

Décideur 3 : Écoutez, je suis à votre disposition pour ...

Intervieweur 1 : Ouais très bien.

Décideur 3 : ...les questions que vous pourriez avoir pour la suite. Je vous souhaite une bonne fin d'après-midi.

Intervieweur 2 : Merci de même.

Décideur 3 : Je ne suis pas sûr d'avoir présenté mes vœux donc je vais le faire avant.

Intervieweur 1 : Oui, c'est vrai, meilleurs vœux à vous.

Décideur 3 : On a encore le temps, c'est bien, ça commence toujours des conversations. Bon après-midi.

Intervieweur 1 : Merci à vous. Bon après-midi.

Décideur 3 : A bientôt peut-être au revoir.

Intervieweur 1 : Au revoir.

Interview Décideur 4

Intervieweur 1 : [...] nous a fourni en fait une grille d'entretien et a fait passer, et bien tout simplement, divers entretiens déjà. Pour l'expérimentation il avait besoin de, on va dire, de regards neufs, de personnes plus objectives qui n'étaient pas incorporées au projet pour justement échanger avec vous sur certaines thématiques.

Décideur 4 : Bien.

Intervieweur 1 : Alors donc l'idée de cet entretien, ça va être en fait un petit peu d'avoir, de confronter un petit peu le regard usagers et le regard des parties prenantes qui sont investis donc sur le projet, pour voir un petit peu la perspective et bien des projets sur le territoire en termes de mobilité, les relations avec aussi les parties prenantes, votre vision sur les navettes autonomes, les nouvelles technologies rattachées à la mobilité etc...

Donc on a une première partie qui porte sur, vraiment, le diagnostic mobilité et sur le territoire, et notamment sur un petit peu la cartographie donc est-ce que vous vous pouvez donc vous présenter et présenter aussi un petit peu votre territoire, la surface, la distance, la population également qui s'y rattache, de manière assez très générale.

Décideur 4 : OK, peut-être qu'on ira chercher des données plus précises. Attendez, j'ai une présentation sous les yeux, ça va être parfait.

Intervieweur 1 : Impeccable.

Décideur 4 : Est-ce qu'il y a le rappelle ? [...]. Donc le territoire de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis c'est 24 communes. La commune principale, c'est Antibes qui est une commune de 70 000 habitants et après il y a 23 autres communes qui sont tout de suite de taille, beaucoup plus petite, puisqu'au total on a 130 000 habitants. Donc voilà, c'est finalement une communauté d'agglomération très moyenne en termes de démographie. Mais sa spécificité c'est qu'elle a Sophia Antipolis sur son territoire. Et donc ça c'est une technopole de 40 000 emplois. Donc voilà, c'est un ratio emploi-habitants à un endroit donné qui est assez rare en France. La superficie, je ne sais pas si c'est très intéressant du fait du côté extrêmement hétérogène qu'a notre territoire, parce qu'on a un côté littoral, donc avec les communes de Vallauris, Antibes et Villeneuve qui est très dense, vraiment urbain et après on est dans une frange dont dépend Sophia Antipolis, qui est du périurbain voir campagnard en fait, voilà, qui commence à être déjà très peu dense. Et après on a carrément 12 communes montagnardes, donc vraiment en vallée de montagne. Voilà donc un territoire très hétérogène.

Intervieweur 1 : D'accord et en termes d'économie, est-ce qu'au niveau des entreprises, est-ce que c'est plus du service, est ce qu'il y a quand même des gros bassins industriels, un petit peu aussi d'agriculture, notamment dans des zones montagnardes par exemple ?

Décideur 4 : Alors c'est un peu à l'image des Alpes-Maritimes, de manière globale, notre territoire, il a très peu d'industries. Et c'est encore plus vrai sur la Casa puisqu'effectivement, le gros bassin d'emploi, c'est la Technopole de Sophia et c'est uniquement du service.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc on a du service en prestation intellectuelle, surtout autour des technologies du numérique, et après autour va s'articuler du service de type et bien faire manger ses 40 000 personnes, donc de la restauration, nettoyer les entreprises... Donc voilà du nettoyage, de la sécurité aussi pas mal. Mais ça reste du service. En fait, on n'a rien industrie. L'agriculture s'est pas du tout développée parce que c'est de la montagne, ce n'est pas de l'alpage hein, c'est de la montagne aride, bien méditerranéen, donc y a pas grand-chose qui pousse hein.

Intervieweur 1 : Et puis vous devez avoir aussi par le climat et l'implantation géographique une grosse activité touristique ?

Décideur 4 : Alors effectivement, qui est beaucoup sur le littoral. Il y a des initiatives pour justement faire un tourisme un peu plus vert et un tourisme agropastoraliste etc... mais qui débute on va dire.

Intervieweur 1 : Et au niveau de la taille des entreprises globalement, vous avez vraiment des grosses entreprises structurantes ou c'est plus aussi une majorité de PME ? Par exemple...

Décideur 4 : Alors si on prend sur Sophia, il y a vraiment de tout parce que vous avez Air France, Amadeus et des milliers de salariés, et ça va jusqu'à la toute petite, très petite entreprise, voire micro-entreprise en pépinière. Donc il y a vraiment tout le tissu.

Intervieweur 1 : Et en termes d'acteurs de transport ? Aujourd'hui, quel réseau est exploité ? Quels sont les acteurs privés ou public qui peuvent intervenir notamment en mobilité ?

Décideur 4 : Donc en transport, on est essentiellement en transport public, donc le réseau qui est à l'initiative de la Casa s'appelle Envibus. Donc voilà, c'est un réseau urbain qui comprend enfin, c'est un réseau de transports publics qui comprend de l'urbain, du transport scolaire et du transport à la demande.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Voilà parce que justement, pour nos zones un peu moins denses, on a une offre de transport à la demande plutôt que de transport type urbain. Après on a sur notre territoire la région sud, donc qui opère sous le nom de ZOU!, des lignes interurbaines...

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : ...et le TER donc. La CASA, c'est quand même intéressant, elle a 5 gares en fait sur son territoire. Donc, ... alors qui aujourd'hui sont pas très bien desservies, elles n'ont pas une grosse fréquence sinon celle d'Antibes qui est principale, mais dans les années qui viennent, il est prévu qu'il y ait un TER qui puisse passer toutes les 10 minutes. Donc là ça changera vraiment la donne et donc nous on a Golfe Juan, Juan les pins, Antibes, Biot et Villeneuve-Loubet, ça fait 5 gares donc ...

Intervieweur 1 : c'est déjà un bon ...

Décideur 4 : ...Ça fera un réseau RER en fait, à terme, pour le littoral qui est le plus dense. Euh transport public... C'est ce qu'on a sur notre territoire. Euh on essaie de s'articuler avec nos voisins, bon ce n'est pas facile. Ce n'est pas toujours très simple. Et très peu d'initiatives privées, il y a quelques navettes d'entreprise, mais qui étaient plutôt... bah comme ça se passe souvent en fait, qui sont historiquement qui sont mises en place quand une entreprise a déménagé. Donc, en fait, au départ, comme tout le monde habitait à côté de son entreprise, c'était facile de faire une navette du lieu d'habitation des gens vers le nouveau lieu de population. Puis après, au fur à mesure que les gens des ménages, ça devient éclaté sous le territoire. Et du coup, ces navettes s'arrêtent parce qu'elles n'arrivent pas à récupérer des personnes, enfin un nombre de personnes suffisantes dans un délai et un temps de parcours intéressant donc...

Intervieweur 1 : D'accord et au niveau de la structuration, vous avez à peu près combien de de lignes régulières ? Scolaire ?

Décideur 4 : Il y a une vingtaine, ... 25 lignes urbaines.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Après scolaire, alors là, on en a... une soixantaine.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Faudrait que je vous le retrouve exactement parce que je ne veux pas me tromper entre le secondaire en fait lycée-collège et puis toutes les lignes qu'on met pour les écoles primaires, c'est la CASA qui est compétente en transport scolaire, sur notre territoire.

Intervieweur 1 : Et pour les TAD, c'est plus de la desserte de zone industrielle ou ça peut être également pour des seniors, transport à la personne les jours de marchés ?

Décideur 4 : Etonnamment, on a un TAD qui est essentiellement utilisé pour le scolaire parce qu'en fait comme on a ce moyen pays, enfin qu'on appelle le moyen pays-là, autour de Sophia qui est vraiment très diffus, en fait, c'est vraiment du Pavillonnaire, on a du mal à amener tous les collégiens et les lycéens avec même du transport scolaire classique. Et puis, il s'avère qu'on les chouchoute. Et donc en fait, ce qui se passe, c'est qu'il y a beaucoup d'options, vous savez, il y a eu la réforme du bac, réforme des options des collèges, ça fait que les gens ne dépendent pas de leur carte scolaire.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc ça fait que ça a aussi créé des nouveaux besoins en déplacement pour aller ... des nouvelles origines destinations vers les établissements scolaires, mais en petit nombre. Donc ça ce n'était pas simple. Et puis après les emplois du temps sont de moins en moins simples aussi, il y a beaucoup d'enfants qui commencent à 10h, et qui finissent à 15h00. Et c'est vrai qu'on a une politique de transport scolaire qui est, on le sait, très ambitieuse et voilà, franchement solution de riche hein, donc on emmène les enfants à 10h, on vient les chercher à 15h, donc ils prennent le TAD dans ce cas.

Intervieweur 1 : D'accord, OK. Donc, pour rebondir aussi ce sujet vraiment sur les solutions de transports actuel de manière assez large, est-ce qu'aujourd'hui, au niveau de la propension d'utilisation, notamment entre les voitures, les transports en commun peuvent être les vélos, le covoiturage, il y a des vraies disparités ? Est-ce que voilà les modes doux aujourd'hui commencent à monter aussi, à être utilisés de plus en plus ?

Décideur 4 : Alors notre part modale, on n'a pas fait d'enquête mobilité depuis très longtemps, elle date de 2008. Mais bon, on sent que la tendance n'a pas foncièrement changé hein. Donc on était à 66% de voiture.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Euh, 6% de bus de transport en commun 22% de marche à pied, 5% de 2 roues motorisées et 1% de vélo.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Voilà. Si on enlève le centre-ville d'Antibes, c'est là où les personnes font de la marche à pied, on va très vite monter, par exemple sur Sophia on est à plus de 80% d'autosolisme. Voilà.

Intervieweur 1 : D'accord et est-ce que, notamment pour toutes ces solutions de mobilité, aussi mobilité douce/alternative parce que voilà, y a aussi un peu de vélo, est-ce que vous avez des applications spéciales en termes de maturité on va dire numérique, quelles sont vos équipements ? Je suppose que vous avez tout ce qui est site internet, application ...

Décideur 4 : Oui, oui alors, on n'est pas encore arrivé au MaaS, hein ? On n'y est pas, euh donc nos pauvres usagers faut qu'ils jonglent entre un nombre d'applis voilà inimaginables. Alors on a commencé par le site internet Envibus qui était l'offre de transport en commun. Après on a fait une appli Envibus. Alors on va dire que son intérêt était de se connecter au SAE en temps réel. Donc la personne pouvait avoir au moins l'information à son arrêt dans combien de minutes allaient arriver le bus. Donc ça c'était un des ajouts majeurs. Après on a développé l'application E-ticket. Donc tout ça c'est depuis 2019, à peu près.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc E-ticket, donc là on a tous nos titres unitaires et abonnements dessus sauf titre à tarification sociale où il y a des dossiers lourds à monter voilà. Euh après on a fait passer notre TAD pour certains secteurs, avec PADAM, je ne sais pas si vous connaissez.

Intervieweur 1 : Oui. Nous l'utilisons aussi.

Décideur 4 : Voilà, OK. Donc c'est encore une appli. Voilà une de plus pour ceux qui prennent le TAD et enfin, après on a un compagnon de mobilité. Donc là, ça permet un calcul d'itinéraire en temps réel avec 2 réseaux voisins, Cannes et Grasse, et avec les lignes interurbaines, le TER et puis le car interurbain. Voilà. Et puis on y a ajouté cette année dans ce compagnon de mobilité, qui s'appelle Envibus Cap Azur, une brique vélo donc, c'est un calcul d'itinéraire vélo c'est l'offre géo-vélo, voilà, qui est intégré en marque blanche dans notre outil.

Intervieweur 1 : d'accord et vous avez un service de vélo, par exemple, avec une carte d'abonnement où vous pouvez déverrouiller un parc vélo ou un parc relais ou ce sont vraiment des vélos en libre-service gratuit ?

Décideur 4 : Alors là, ce qu'on a sur notre appli, c'est juste le calcul d'itinéraire uniquement. En termes de services vélo, on n'a pas de libre-service nous, que on met en œuvre la Communauté d'agglomération, on a un nouvel opérateur qui est arrivé, qui s'appelle Biker, qui essaye à Antibes, enfin, plutôt sur le littoral pour l'instant. Mais qui n'est pas connecté à nos applis. Et après sur Sophia on n'a rien parce que bon, il faut de toute façon du vélo à assistance électrique dans notre secteur parce que c'est très vallonné, voire plus que vallonné, c'est bien pentu. Aussi sur Sophia c'est une mobilité pendulaire. Donc si par exemple, on avait des vélos aux stations, euh bah on a 5 vélos à une station de bus à haut niveau de service, elles y sont à 8h05, à 8h07 il y en a plus une, puis après une fois qu'elles sont arrivées aux entreprises il n'y a personne qui fait le trajet inverse.

Intervieweur 1 : Il faut les ramener.

Décideur 4 : Ouais donc soit faut quelqu'un qui les ramène donc en fait les opérateurs privés quand on leur expliqué ce fonctionnement, bah ils voient très bien qu'ils n'ont pas de modèle économique très prometteur donc voilà, et pour nous ça ne coûterait beaucoup trop, et puis c'est un peu artificiel. En fait ce n'est pas très vertueux, s'il faut ramener sans cesse les vélos en camionnette.

Intervieweur 1 : Tout à fait, on perd tout de suite l'avantage de cette mobilité-là. Et est-ce que notamment avec le COVID, la sortie de cette crise sanitaire entre guillemet, vous avez aussi vu des changements dans les habitudes de déplacement ?

Décideur 4 : Alors, sur le transport en commun, on a perdu beaucoup d'usagers, on est en train de les récupérer, mais on ne les a pas tous récupérés, donc on est en reconquête, je crois que c'est ce que connaissent beaucoup de réseaux urbains en ce moment en France. Je ne sais pas si c'est la crainte sanitaire, parce que sincèrement, on a très vite eu des bus qui étaient en surcharge, parce qu'effectivement notre offre était un petit peu moins étoffée que ce qu'elle était avant COVID donc les gens se sont tassés, donc on voit bien que ce n'est pas trop le problème en fait, je pense que c'est effectivement plutôt bah, une fois qu'on a trouvé une autre solution de mobilité et bien peut-être qu'on s'y tient. Alors il y a peut-être une part qui a été pris par la marche à pied, un petit peu par le vélo, ça c'est, je pense que on voit quand même un essor du vélo, c'est flagrant, même si sur les parts modales on a une telle part de la voiture que même si on doublait le vélo ça ne se verrait même presque pas sous le pourcentage de voitures, c'est ce qui est un peu décourageant mais bon c'est... En tout cas à l'œil, ça se voit, il y a de plus en plus de vélos, on ne peut pas faire un trajet en voiture sans avoir croisé un vélo, ce n'est pas possible. Ce qui n'était pas le cas avant.

Intervieweur 1 : Et il y a eu des aménagements spécifiques justement face à ce renforcement des voies cyclables, le fait que vous ayez maintenant une application qui calcule des itinéraires ? Vous avez réalisé des choses aussi pour le territoire pour accompagner les cyclistes ?

Décideur 4 : Alors oui, oui, énormément, c'était un gros effort depuis 2016 là donc effectivement, il y a eu tout Sophia maintenant qui est vraiment très bien maillé en aménagement cyclable sécurisé, on a mis du stationnement vélo, des boxes, des consignes. Et après sur Sophia, effectivement, on a des personnes qui sont quand même très sensibilisées à la santé, les gens sont très sportifs, enfin une grande notion de leur corps. Voilà, on le sait donc ça facilite en fait.

Intervieweur 1 : D'accord et par rapport du coup un petit peu plus à l'économie de l'offre donc notamment en termes de tarification, de coûts, de rentabilité, est ce que vous auriez aussi quelques éléments à nous apporter ?

Décideur 4 : De notre réseau de transport ?

Intervieweur 1 : Oui, tout à fait.

Décideur 4 : Alors bah il ne doit pas être très bon. Enfin ça dépend de quel niveau on se place mais on a une tarification qui est vraiment très peu chère. On est à 90€ annuels tout public et 12€ mensuels tout public.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc ça fait qu'on a finalement peu de tarification sociale, mais on en a quand même, c'est quasiment de la gratuité, faut juste acheter le titre, la carte sans contact en fait de 5€ pour 5 ans. Et après ouais, il y a des personnes qui peuvent bénéficier sur la présentation d'une carte d'invalidité, on a un titre PMR, on a un titre accompagnant PMR, euh après donc les scolaires en école primaire c'est gratuit.

Intervieweur 1 : Oui.

Décideur 4 : Et après notre ligne principale de haut niveau de service, elle est gratuite aussi et elle fait, je crois que rien qu'à elle, elle fait 30% de toute la fréquentation de notre réseau.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Voilà donc autant on essaie de pas récupérer de l'argent en exploitant.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Je n'ai pas en tête le rapport, le ratio, je peux vous le trouver si vous voulez, mais là je ne l'ai pas, je ne vais pas vous dire de bêtises.

Intervieweur 1 : Et en termes de valeur, on va dire perçue, est-ce que par rapport aux anciennes enquêtes et vous aussi le fait de côtoyer toutes ces questions de mobilité, est ce que le réseau est du coup bien perçu par les usagers ? Est-ce qu'il y a aussi beaucoup de réclamations par rapport à des manques de fréquence, des horaires qui ne seraient pas adaptés ? Est-ce que tous ces projets, notamment de nouvelles technologies comme les navettes autonomes, le développement du vélo est quelque chose qui est apprécié de la population ou c'est encore un peu flou, est ce qu'ils ont un petit peu peur, notamment pour les navettes autonomes. Est-ce que vous avez un peu une idée du ressenti ?

Décideur 4 : Alors sur la perception de notre réseau actuel, on a fait une enquête en 2020. Donc, contrairement à justement ce à quoi nous pousse notre président et le politique, les personnes expriment clairement qu'elles ne veulent pas d'un réseau pas cher. Elles seraient prêtes à payer plus pour avoir plus, pourra avoir plus d'offres et surtout plus de fréquences. On a un vrai souci d'horaire de soirée...

Intervieweur 1 : Oui.

Décideur 4 : ...On n'a quasiment rien, tout s'arrête à 20h30 et après le week-end. On baisse beaucoup notre offre le samedi et encore plus le dimanche. Et après, là où on sait qu'on pénalise des personnes qui travaillent, c'est qu'on a un réseau qui est aussi en horaires de période scolaire et petites vacances. Et ça, c'est vrai que c'est très pénible pour les non scolaires, mais à la fois on a une telle chute de fréquentation de notre réseau que voilà, on a du mal à maintenir, mais ce sont les demandes qui nous sont faites. En fait, ils aimeraient une offre lissée tout le temps, qu'on n'ait pas réfléchir.

Après, on a un public très exigeant hein, c'est-à-dire que quand on interroge sur la fréquence, hein, c'est moins de 10 minutes. Donc autant dire que bon hein en fait, on le sait, on a un profil de personnes qui veulent le confort de là où elles habitent, donc la campagne, chacun sa résidence individuelle, pas beaucoup de densité, etc... mais avec les besoins de, enfin les envies d'une mobilité urbaine.

Intervieweur 1 : D'accord. Et du coup, à l'inverse, côté un petit peu plus politique, quelles seraient les enjeux peut-être différenciant des usagers, comme vous le disiez, qui sont prêts à payer plus cher pour avoir plus de servi ?

Décideur 4 : Alors, on sait que c'est un biais hein, ce n'est pas parce qu'ils le disent qu'ils le feraient, hein, voilà on est lucide là-dessus. Euh, alors il y a de la conscience écologique ...

Intervieweur 1 : Oui.

Décideur 4 : ...Il y a quand même une sensibilité sur Sophia qui est flagrante là-dessus. On n'est pas du tout, encore une fois, on n'est pas du tout sur le fait d'attendre de prendre le transport en commun parce que ce ne serait pas cher par rapport à la voiture. On a finalement une faible élasticité au prix. Voilà ce n'est pas l'enjeu. Après les gens qui nous disent ça c'est ... Enfin on ne sait pas trop la vie des non-usagers. En fait, c'est bien là notre souci, c'est qu'on ne sait pas les toucher. Ce n'est pas évident.

Donc j'entendais la question sur la navette autonome et l'attrait pour la technologie. Il va y avoir 2 profils hein, c'est à dire que ceux qui prennent déjà le bus, alors que ce soit autonome ou pas autonome, ce qu'ils veulent, c'est que ça marche, hein. Que ce soit là quand ils en ont besoin et que ça circule et après il y a ceux qui viennent pour la découverte où y a vraiment oui l'intérêt. Et je vois sous l'avenue Roumanie des personnes qu'on peut transporter comme ça, mais bon ce n'est pas un échantillon représentatif hein, ne faut pas en faire une réalité absolue, mais des discussions que j'ai pu avoir, il y a une petite fierté quand même.

Intervieweur 1 : Oui, parce que c'est aussi novateur.

Décideur 4 : Oui, oui.

Intervieweur 1 : D'accord. Et si jamais vous devriez décrire, comme ça, les forces de votre réseau et de votre offre de mobilité ?

Décideur 4 : Ça revient à « citez vos principales qualités ».

Intervieweur 1 : Oui c'est ça haha.

Décideur 4 : Les forces alors sur la partie urbaine, on est un bon réseau urbain qui couvre, qui couvre les besoins, ça on le sait. Notre force majeure d'Envibus, c'est la desserte scolaire, j'en parlais tout à l'heure, politiquement, c'est vraiment ce qu'on nous demande de ne jamais avoir une plainte de parents d'élèves. Voilà, c'est ... la consigne est clair. Après, je pense qu'il est reconnaissable sur l'espace public, il est bien vu et il est beau. On a une très jolie couleur magenta donc ça pète dans la rue le rose là comme ça et on a du matériel qui est assez neuf, tout le temps. Enfin neuf, voilà, jusqu'à maintenant on ne tirait pas trop sur les années donc ... et on a des nouveaux articulés là depuis 2020 qui sont, enfin tout le monde nous dit qu'ils sont vraiment très beaux.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Voilà si on nous demande...

Intervieweur 1 : Mais c'est déjà très bien.

Intervieweur 2 Justement par rapport au matériel, tout à l'heure vous parliez de l'écologie, est ce que vous avez mis en place des matériels avec des modes de, enfin on va dire ...

Intervieweur 1 : GNV...

Intervieweur 2 Ouais, voilà des carburants plus propres.

Décideur 4 : Oui.

Intervieweur 2 : GNV ou peut-être hydrogène ? Des choses comme ça.

Décideur 4 : Donc on est un petit peu en avance, même par rapport aux obligations légales, donc on a déjà renouvelé un petit peu plus que ce qu'il était demandé et on est parti en 2019 sur le GNV. Donc, pour l'instant on est...

Intervieweur 2 : Vous avez l'ensemble de votre parc qui est au ...

Décideur 4 : ...Alors pas l'ensemble et pour l'instant on a, pareil, si c'est vraiment important, je pourrais vous en donner la limite, mais aujourd'hui on a je crois, euh, 80 véhicules, je ne sais pas s'il y a les réserves dedans ou pas et on a 11 articulés au GNV et 11 standards Gaz et 3 navettes électriques. Ça doit être ça à ce jour. Et on renouvellera au fur et à mesure. Donc c'est du GNV pour l'instant ce n'est pas du bio GNV mais on y réfléchit aussi donc à endosser le surcoût qui garantirait la provenance de ce gaz biosourcé.

Intervieweur 1 : D'accord et à la suite du coup de l'inauguration qui a eu lieu donc des 2 navettes autonomes...Alors est ce que vous avez déjà eu des retours ? Est-ce que voilà, ça a été quelque chose qui, comme vous le disiez, est apprécié aussi, et accepter ? Est-ce que au contraire ça peut faire un peu peur ? Parce que, qui dit autonome peut dire au niveau de l'opérateur, et bah moins de prise en charge par rapport à un bus ? Est-ce que vous avez déjà, même si c'est assez court, qu'on est le 20 avril, les premières retombées suite à l'inauguration ?

Décideur 4 : Alors en termes d'image, c'est positif, ça c'est évident. Déjà, ça a été apprécié par les élus et la presse enfin, la couverture qu'ont fait la presse est favorable, comme, non d'ailleurs je vais dire, comme c'est souvent le cas dans ces expérimentations, il y en a qui peuvent être assez critiques dès le départ en fait donc là ce n'est pas le cas. Tout le monde a compris le cas d'usage du dernier kilomètre qui s'articule avec un bus à haut niveau de service voilà, et qui permet aux personnes d'aller jusqu'à leur entreprise. Ça c'est très, très bien perçu. Le message passe très bien, voilà. Après, en termes de retour réel, aujourd'hui, je suis embêtée, parce que on a quand même qu'une navette sur 2.

Intervieweur 1 : Oui c'est ce qu'on a appris.

Décideur 4 : Donc là on a une cadence de 20 minutes. La personne à pied, elle est plus rapide. Donc pour l'instant on ne peut rien dire. On n'aurait jamais proposé une offre pareille, de mettre une navette sur un trajet qui en fait qui fait 7 minutes aller. On ne propose jamais une cadence de 20 minutes quoi c'est... Donc, donc là en fait ce qu'on dit aux personnes quand on est sur place, parce qu'avec notre ambassadrice mobilité, on essaye toutes les 2 d'aller chercher du monde en fait. Euh, on leur dit bah si vous la voyez, prenez-la. Et encore il faut qu'ils prennent la bonne hein, parce que l'autre elle circule mais elle n'a pas le droit de prendre ... Alors c'est très frustrant, on gère de la frustration en ce moment, c'est ça donc ce n'est pas idéal en fait pour avoir des retours parce que sans cesse faut expliquer aux gens « Ah, celle-là peut vous prendre, elle ne peut pas vous prendre. » Donc c'est un peu compliqué. Après ceux qui sont montés dedans, personne n'a eu peur. Comme les opérateurs nous disent il n'y a pas de crainte, mais on sait qu'on est dans un territoire, donc quand même un peu technophile quoi, on le sait. On l'avait déjà fait, nous une expérimentation de navettes autonomes et qui n'avait pas eu d'accident. Elle était en voie réservée. Mais bon, voilà les personnes ne sont pas surprises. Elle était déjà sur la même avenue, donc ils l'avaient déjà vu. Elle ne va pas assez vite en premier retour pour les personnes. Euh, on est trop serré dedans.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Il y fait très chaud !

Intervieweur 1 : Oui, surtout pour votre territoire. L'été, je pense que...

Décideur 4 : S'il ne répare pas la clim' Navya, là ce n'est pas possible. Mais même on arrêtera hein parce que ça montera à 40, 50° dedans ce n'est pas possible. Donc soit, ils trouvent des trucs pour ouvrir les fenêtres, soit il trouve une clim' qui marche mais donc ça ce sont les retours et après sinon c'est amusant. C'est incompréhensible. Alors non, ce n'est pas ça. Plusieurs personnes ont évoqué le fait que c'était du coup, pas très intéressant puisque du moment que l'opérateur est à bord.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Du moment qu'on ne permet pas à la navette de se déporter. Donc c'est un mode hybride et ben ça perd tout son intérêt. On nous dit mais pourquoi vous mettez dans une navette autonome puisque de toute façon elle n'est pas autonome, elle ne sait pas tout faire toute seule et ça on l'a vu plusieurs fois. Des gens qui disent que du coup « non je ne la prendrai pas parce qu'en fait ce n'est pas vraiment une navette autonome ».

Intervieweur 1 : Il y a toujours quelqu'un à bord, alors autant ça peut être rassurant, autant pour mener l'expérimentation à bout on peut avoir en effet ce genre de retour. Et au niveau de la communication, de l'arrivée de cette navette, est ce que vous avez mis, alors je sais que y a aussi tout un processus avec le consortium etc... Vous avez fait aussi une communication un petit peu particulière pour l'annoncer aux usagers, mobiliser des moyens spéciaux ?

Décideur 4 : Alors, malheureusement, on nous a demandé de pas trop communiquer avant l'événement officiel. Voilà pour que l'événement officiel fasse vraiment lancement. Donc on a été un petit peu entravé mais donc on s'est bien rattrapé depuis, mais bien rattrapé mais pas au rythme où moi j'aurais voulu, parce que comme on en a qu'une, on ne va pas non plus survendre...

Intervieweur 1 : Bien sûr.

Décideur 4 : ... Alors on peut vendre l'expérimentation, voilà, venez l'essayer parce que ce n'est quand même pas souvent qu'on peut voir une navette autonome. C'est intéressant de monter dedans, mais on ne peut pas vendre le service.

Intervieweur 1 : Oui, je comprends.

Décideur 4 : Donc voilà ce que je vous expliquais avec l'ambassadrice, nous, on se place sur le terrain pour faire de la pédagogie, mais c'est un peu compliqué. Voilà, on hésite... nous sur Envibus, pour l'instant on n'a pas fait de communication parce que on estime que le service de transport public, donc il va s'adresser à des usagers du transport public, hein, si on va sur tous nos applis où il n'est pas suffisamment bon pour être attractif donc ce serait contre-productif presque.

Intervieweur 1 : D'accord et donc du coup, vous allez souvent sur le terrain ? plusieurs fois par semaine ?

Décideur 4 : Ah oui, moi j'essaye. Cette semaine je n'ai pas pu mais oui, depuis le début j'y suis presque une fois par jour. En fait je veux voir, je veux entendre moi ce qui se dit, comment ça se perçoit et surtout le comportement avec les automobilistes. Je ne veux pas que ça se durcisse parce que la vie est compliquée pour Jason et David. Mais j'y vais aussi pour eux parce que les pauvres, là, ils sont un peu, un peu tout seul dans la mêlée.

Intervieweur 1 : Et vous avez détecté un petit peu des horaires d'influence déjà où il y a plus de personnes qui seraient intéressées en fonction d'une typologie, un petit peu d'usagers ?

Décideur 4 : Oui, alors ça a l'air très clair, hein, il y a 2 hyper pointes. Il y a du 8h enfin 8h15, 8h45.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Avant, il n'y a personne et après ça se calme vite. Ils ont plus d'automobilistes, mais... et après l'autre hyper pointe finalement elle est un peu plus tôt que ce qu'on avait avant, je ne sais pas, entre le télétravail, l'organisation des horaires, on avait des heures de pointes très étalées... Et donc c'est plutôt vers 17h en fait.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc nous on pensait que c'était le 18h qui était le plus chargé, mais c'est vraiment 17h00. Mais ça, je vous parle d'influence d'automobiliste et potentiellement de gens qui marchent sur les trottoirs, pas encore de gens qui prennent la navette parce que voilà encore une fois, s'ils la loupent, ils attendent 20 Min, donc ils continuent à pied.

Intervieweur 1 : Ouais, d'accord.

Décideur 4 : Mais les pointes, elles seront là, en fait.

Intervieweur 1 : Et par rapport à la typologie, un peu, des personnes qui peuvent l'emprunter, est-ce que ce sont plus des personnes soient très jeunes qui sont intrigués, qui veulent essayer ? Est-ce que peut-être plus des gens que vous avez l'impression qu'ils sont actifs ? Qu'ils la prennent aussi pour se déplacer peut-être professionnellement à un rendez-vous ou alors c'est peut-être trop tôt, hein, pour avoir ...

Décideur 4 : Non, non. En vue... Vu la configuration du lieu, ce ne sont que des actifs.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Voilà, mais on va plutôt être sûr des jeunes actifs...

Intervieweur 1 : Oui.

Décideur 4 : ...Parce qu'il s'avère que ce sont des personnes qui se déplacent déjà en transport en commun et là, je pense qu'on a un aspect soit culturel, soit financier, que ce sont plutôt les jeunes actifs qui n'ont aussi pas d'enfants à amener à l'école, etc... Enfin, tout ce qu'on connaît sur le fait qu'après on achète un jour une voiture et puis qu'après une fois qu'on l'a achetée et bien on l'utilise, donc ce sont plutôt des jeunes qui prennent le bus aujourd'hui et qui marchaient jusqu'à leur entreprise et donc qui maintenant sont contents de prendre la navette.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Nous territoire, on est un petit peu moins content. On s'interroge parce que cette desserte du dernier kilomètre on l'aurait bien vu en marche à pied ou à vélo, c'est très bien. Voilà donc, en termes de santé publique, ça nous fait nous interroger. Après les jours où il pleut les jours où il fait très chaud... Voilà, évidemment qu'elle aura toute son utilité.

Intervieweur 1 : D'accord, et de manière un petit peu plus globale sur les perspectives de solution de mobilité, est-ce que vous voyez des leviers et des freins pour la mise en place d'autres solutions, aussi, complémentaires dans le futur, que ça soit à moyen ou long terme.

Décideur 4 : C'est à dire par exemple, d'autres navettes autonomes dans d'autres secteurs de Sophia ?

Intervieweur 1 : Oui ou d'autres modes, une flotte de vélo à assistance électrique, des trottinettes aussi parce qu'on sait que des fois il y a des communes qui font aussi des partenariats. De manière globale, est-ce que vous avez identifié des leviers, des freins pour développer d'autres solutions et agrandir un petit peu les dispositifs de mobilité.

Décideur 4 : Alors, dans une perspective où la navette autonome pourrait apprendre à être plus souple dans l'espace public, ce n'est pas ce qu'on voit aujourd'hui, hein. On pourrait envisager notre bus à haut niveau de service qui arrêterait de tourner un petit peu partout dans Sophia, donc à perdre beaucoup de temps de parcours, et puis à partir des stations on ferait partir des navettes autonomes pour aller vers les entreprises. Ça, c'est vraiment notre modèle qu'on avait initialement.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : En heure de pointe, ces navettes autonomes seraient en mode guider en fait avec des horaires, une fréquence, une ligne et puis en journée pourquoi pas elle serait en mode à la demande. Voilà, ça, c'est notre Graal, on va dire. Hum... Libre-service donc, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, je pense qu'il y a peu d'espoir que ce soit vraiment très intéressant parce qu'on est trop pendulaire. En revanche ce qu'on fait, c'est que on développe, on a de l'intermodalité systématique à nos arrêts de bus avec du stationnement vélo. Donc on voudrait vraiment inciter soit les salariés soit les entreprises à se doter de leur propre vélo ou de leur flotte de vélos d'entreprise...

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : ...Dont on sait que c'est du matériel, ben, qui est souvent mieux entretenu qu'une offre en libre-service hein donc... Et comme ça, les personnes en fait pourraient prendre le bus, elles arrivent sur Sophia et elles trouvent le vélo qu'elles ont rangé la veille dans des boxes, donc elles le trouvent en bon état et elles vont jusqu'à leur entreprise pour faire le dernier kilomètre. Donc ça c'est quelque chose qu'on va encore développer et après, ben, on aimerait quand même aussi offrir une part de covoiturage, mais c'est très compliqué, ça prend pas du tout.

Intervieweur 1 : D'accord, le covoiturage pas d'appétence euh...

Décideur 4 : Ah non.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : On n'a aucun des leviers on le sait, donc encore une fois, on n'est pas des personnes très sensibles pour... je le dis aujourd'hui, hein ! C'est sûr que si dans 6 mois le coût du carburant il y a 5€ litre et bien ça fera une différence. Mais même à 2€ litres ça ne fait pas encore, je pense, basculer un cadre supérieur de Sophia, euh, à se dire, « il faut que je trouve une autre solution de mobilité financièrement parlant », donc on n'a pas ça les distances sont assez courtes, nous la distance moyenne, c'est les 12 km, je crois. Donc ça fait quand même des tout petits montants. Voilà ce n'est pas comme les gens qui sont obligés de faire 50 km tous les jours. Les personnes seraient dans les embouteillages de la même façon que les autres, donc ce n'est pas très intéressant et après, s'il s'avère, c'est qu'avec les moyens financiers qu'ont les personnes, on sait qu'on a une population qui a beaucoup d'activités. Donc soit leurs enfants ont beaucoup d'activités, soient eux-mêmes ont beaucoup d'activités donc ils ont besoin de leur voiture le midi, le soir, voilà, ils ne font jamais vraiment une journée type ou c'est juste « je pars de la maison, je vais au travail et puis je mange sur place et puis je reviens le soir. » Voilà donc ça complique aussi là... Et enfin il y a du stationnement en nombre suffisant à l'arrivée. Donc on est mal parti pour le covoiturage. Non, j'oubliais les indemnités kilométriques voitures très souvent proposées par les employeurs et qui font des compléments de salaire de 300/ 400 €. Donc voilà, on ne peut pas lutter même avec un forfait mobilité durable. On n'y est pas quoi donc...

Intervieweur 1 : Et vous aviez peut-être des demandes d'entreprises ou pas du tout de ce fait, qui sont un peu plus grandissantes sur le fait de proposer, voilà, des navettes spéciales pour la desserte de celle-ci ou qui souhaiteraient travailler avec la commune pour justement d'autres solutions de mobilité, des flottes de vélos, etc. Est-ce que vous avez des demandes de certains acteurs comme les entreprises où pas du coup spécialement ?

Décideur 4 : Alors les entreprises sur Sophia, elles sont réunies au sein du Sophia Club Entreprise qui porte un plan de mobilité interentreprises, donc les demandes nous viennent par là ou si elles nous viennent par-là on demande à ce qu'ils se rapprochent du plan de mobilité interentreprises pour que ça devienne une demande collective qui nous semble plus intéressante. Euh, on a eu beaucoup de ce type de demandes, on essayait d'expliquer que ce n'est pas parce qu'on fait une offre qu'on a des gens dans les bus. Ce n'était pas compris, donc on dit bon bah d'accord on fait l'essai. Et notamment, il était beaucoup demandé à ce qu'il y ait des navettes sur Sophia le midi pour que les gens aillent manger sans prendre leur voiture. Donc on a fait un mois dans un secteur de Sophia. On avait fait de la pub, hein, le bus il était tout rose, il avait un truc sur son toit, il se voyait de partout. On a eu 2 personnes.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : On a fait la même chose dans un autre secteur de Sophia le mois suivant. On a eu 0 personne. Donc là ils ont compris qu'en fait on ne fait pas de l'automobiliste un usager du transport en commun sans un accompagnement ou changement d'habitude ou changement de comportement, en jouant sur les sciences sociales, etc. Donc...

Intervieweur 1 : D'accord. Est-ce que tu avais d'autres questions Baptiste ?

Intervieweur 2 Non, c'est bon pour moi donc...

Intervieweur 1 : Ecoutez, pour nous on a fait le tour un petit peu du guide d'entretien et de l'ensemble des questions. Je ne sais pas si vous souhaitez rajouter quelque chose auquel on n'aurait pas pensé éventuellement ?

Décideur 4 : Euh et bien le télétravail quand même. Donc c'est vrai que nous, sur la technopole, on se pose beaucoup de questions parce que... alors non, je vais dire sur la Casa. Donc la Casa, pendant euh... elle a été créée en 2003. Depuis 2003, ce qu'on nous demande de faire, c'est, on a une priorité, c'est de gérer la mobilité de la technopole parce que c'est ce qui était le principal générateur de déplacements et principal contributeur de problèmes. Voilà donc de l'embouteillage. Pendant très longtemps, la politique elle était axée uniquement sur la congestion et là on voit quand même une inflexion, à comprendre que bah ce n'est peut-être pas le plus important, c'est la perte de temps certes, mais enfin bon, on y survivra. En revanche, les impacts écologiques en termes de bruit, en termes de pollution de l'air, en termes d'émission de gaz à effet de serre, en termes de santé publique, de stress, tout ça vient devant, c'est à dire qu'on nous demande de travailler là-dessus mais je crois là qu'on est face à quelque chose qui a été très soudain, c'est que le télétravail c'est vraiment généralisé. Des entreprises qui sont toujours 100% télétravail et des entreprises qui vont... qui ont généralisé le 3 jours par semaine, 2 jours par semaine. Donc je crois qu'on ne reviendra pas, en fait, aux situations d'avant COVID. Et donc notre principal générateur de déplacement n'est peut-être plus Sophia.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc ça fait se poser beaucoup de questions. Voilà, et nous alors autant dire en termes de politique, nous c'est plus la congestion qui est... qui était la priorité, mais c'est la lutte contre et bien les externalités négatives environnementales. En revanche pour la personne, pour l'utilisateur c'est... Et pour l'automobiliste, lui, c'était la congestion, voilà il n'y a plus de congestion, donc on perd notre, entre guillemets, le seul levier qu'on avait. Et je suis inquiète pour notre bus à haut niveau de service hein, parce que s'il y a plus de, enfin, s'il n'y a plus de gains en temps de parcours au moment des heures de pointe, ça va être compliqué.

Intervieweur 1 : Vous avez une idée de la fréquentation à peu près ? Notamment de la ligne à haut niveau de service ou pour l'ensemble du réseau, sur l'ensemble des lignes.

Décideur 4 : Alors oui, euh... pour pas dire de bêtises parce que j'en ai un qui est ouvert là... Donc notre réseau, hein, ce n'est pas le total ? Ah si ! Donc en 2021 il y avait quand même le COVID, on avait 4 000 000 de voyages...

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : ... Et on a 4 lignes qui font... 1, 2, celle-là fait 2... Qui font déjà 3 000 000 sur ces ...

Intervieweur 1 : Donc des grosses lignes structurantes.

Décideur 4 : Ouais, oui, oui, c'est ça, elles font 75% de... 4 lignes qui font 75% de la fréquentation.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Et notre ligne à haut niveau de service, elle fait plus d'un 1 000 000. Enfin, elle fait 1 200 000. Voilà. Et pourtant... Enfin ils sont sympas avec nous, hein, les gens, parce qu'elle est dans des phases de travaux et après, au moment où elle quitte sa voie réservée dans Sophia, on l'a fait tourner partout parce qu'on n'a pas eu les moyens d'étoffer l'offre. Donc bah c'est elle qui assure la desserte des entreprises donc...

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Donc, en temps de parcours, elle n'est pas encore très efficace, elle le sera plus en 2024.

Intervieweur 1 : D'accord. Oui, parce que vous avez des gros projets structurants pour le réseau à venir dans les...

Décideur 4 : Oui, en fait, c'est de terminer nos 10 km de sites propres.

Intervieweur 1 : D'accord.

Décideur 4 : Parce qu'aujourd'hui ils ne le sont pas et donc à ce moment-là, effectivement là, et c'est là où il y aurait pu avoir les gains de parcours, à considérer qu'il y ait des congestions en heure de pointe, voilà, là il y aura vraiment un gain de parcours entre l'automobiliste et le transport en commun. Et à ce moment-là, on restructurera le réseau en fonction.

Intervieweur 1 : D'accord. C'est très bien.

Décideur 4 : Donc voilà, oui, c'était le télétravail qui change quand même la donne sur des territoires comme les nôtres puisque comme on a... enfin on n'a pas d'industrie, c'est facile en fait c'est...

Intervieweur 1 : C'est plus utilisé aujourd'hui. Parfait. Et bien écoutez, je vous remercie.

Décideur 4 : Avec plaisir.

Intervieweur 1 : C'était très intéressant parce que c'est vrai que d'échanger, même si on n'est pas au cœur du projet d'expérimentation, on est au cœur du marketing, des relations usagers pour notre réseau de transport.

Décideur 4 : Oui, oui.

Intervieweur 1 : ...Sans le comparer du coup avec d'autres réseaux. Donc voilà, je vous remercie en tout cas pour cet entretien qui sera retransmis à [...] par la suite, pour ces rapports, pour restitution.

Décideur 4 : OK c'est très agréable, merci.

Intervieweur 1 : Avec plaisir, passez une très bonne journée.

Décideur 4 : Oui, bon après-midi. Au revoir.

Intervieweur 2 : Merci au revoir.

ANNEXE B : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS USAGERS SOPHIA ANTIPOLIS -USAGERS

Entretiens Usagers CASA	Usager 1	Usager 2
Attentes avant le début de l'expérimentation	Connaissance de l'expérimentation avant ouverture au public (transmission de l'info dans l'accueil de l'entreprise) A priori positif : Gagner du temps	Attentes : véhicule plus rapide, plus longues distances parcourues
1) L'offre de transport	Pratique si pas de navette en panne	Tracé ok, bonne fréquence
2) Le véhicule	Propre mais peu confortable ; climatisé mais engendre un problème avec le capteur de la navette qui l'arrête	Choix des couleurs peu apprécié, sièges rigides, climatisation ok
3) Fonctionnalité autonome	confiance à 100%, bémol : freinage brusque même face à un petit obstacle; redémarrage abrupte aussi le soir : trajet plus rapide et agréable car moins de trafic temps d'arrêt à chaque point d'arrêt : frustration quand pas de passager à prendre ou à déposer. Distance de sécurité non respecté	Appréhension sur le contrôle de la navette mais la confiance s'installe avec l'habitude, freinage brusque
4) Opérateur	Rassurant mais curiosité d'une expérimentation sans opérateur à bord	Important quand panne il y a, rassurant (malgré une adoration pour la technologie)
Pistes d'amélioration du service	1 navette sur 2 en panne; trop d'attente -> plus rapide à pied ; ne pas s'arrêter à un arrêt si pas de passagers à prendre ou à déposer (proposition d'un détecteur ou application mobile de réservation) ; plus communiquer ! Augmenter la vitesse du véhicule (+50km/h) ; mieux l'intégrer avec les automobilistes sur la voirie (désagréments pour les automobilistes en amont puis devient une habitude	Des trajets plus diversifiés, agencement de chemin spécifique pour éviter les interactions avec les autres modes. Augmenter la vitesse (mais travailler sur la problématique du freinage)
Comment imagineriez-vous un service de transport en commun avec un véhicule autonome ?	Service de TC autonomes utile: tramway qui partage la voirie avec les piétons pour ne pas être en collision avec les véhicules	La possibilité de choisir son parcours (s'adapter au mieux aux besoins des gens: la nuit,)

Entretiens Usagers CASA	Usager 3	Usager 4
Attentes avant le début de l'expérimentation	Pas dans la ville mais plus dans une zone privée, certaines réticences sur le sujet de l'autonome	Pas d'utilisation journalière car entreprise à moins d'un km de l'arrêt de bus. Mais pratique en fonction de la météo (froid, pluie, neige, grosses chaleurs, ...)
1) L'offre de transport	Circuit un peu court (utile pour les PMR), service gratuit. Horaires corrects.	Non adapté pour les départs avant 7h30. Fréquence aléatoire, fonctionnement irrégulier.
2) Le véhicule	Étroit (avec 7/8 personnes), climatisation non fonctionnelle	Colorée, siège durs, freinages intempestifs
3) Fonctionnalité autonome	Avant inquiet - Maintenant serein. Satisfait sans plus.	Pas d'appréhensions, pas vraiment autonome avec l'opérateur à bord
4) Opérateur	Utile; aspect social; rassurant si panne ou si des passagers sont bloqués à l'intérieur (car aucune connaissance de la mécanique)	Utile pour le dépannage
Pistes d'amélioration du service	Agrandir le véhicule pour la même capacité ; augmenter la vitesse si une ligne est aménagée pour la navette (pour une question de sécurité). Agrandir le circuit.	Aménagement d'abris-bus ; respect des horaires ; sièges plus confortables
Comment imagineriez-vous un service de transport en commun avec un véhicule autonome ?	Structure idéale: moins de vitre, véhicule moins ouvert.	dans une zone reculée/rurale -> mieux adapté car il y a beaucoup de trafic, de non-respect des règles de conduites et donc plus difficile à gérer pour la navette

Entretiens Usagers CASA	Usager 5	Usager 6
Attentes avant le début de l'expérimentation	Pas d'attentes. Connaissance de l'expérimentation à l'accueil de l'entreprise.	Curiosité, empressement de tester le parcours en navette
1) L'offre de transport	Toutes les 10min c'est ok ; 20 min trop long En fin de journée : navette peu fréquentée, donc pas de manque de place	Parcours et fréquence ok
2) Le véhicule	Colorée, se repère de loin. en fin de journée : navette peu fréquentée, donc pas de manque de place Confort passable	Colorée
3) Fonctionnalité autonome	Avant : l'usage de ce type de mode est catastrophique Aujourd'hui : Bluffant au niveau technologique. Globalement satisfait Freinage à revoir : surtout avec la condensation sur le capteur	Aucune appréhension. Freinage brusque; plus tranquille de prendre une navette qu'un autre TC car véhicule plus petit, moins de monde et plus calme
4) Opérateur	Sympathique, une présence importante	Nécessaire ; aspect social
Pistes d'amélioration du service	Améliorer le confort et la vitesse	Ajout d'horaires le soir. Ajout d'un bouton de secours (police/pompier) ; protection solaire ; amélioration technologique
Comment imagineriez-vous un service de transport en commun avec un véhicule autonome ?	Tramway automatique (rail, ...)	Voie privative ; Navette qui n'interagit pas avec les autres véhicules.

Entretiens Usagers CASA	Usager 7	Usager 8
Attentes avant le début de l'expérimentation	Pas conscience de l'existence de navettes autonomes Curiosité. L'interaction sociale ; curieux de voir la manière dont les sièges sont aménagés à l'intérieur de la navette	Référent dans les pratiques de mobilité plus durable (impliqué dans le report modal, ...). Sans a priori (ou, comment...) Peu d'attente
1) L'offre de transport	Véhicule lent Les arrêts ne sont pas assez espacés Trajets courts	Trajet relativement court, la marche Quelle est la plus-value ? L'attente de la navette vaut elle le coup (moins de 1km) Pas d'usage sur le temps méridien. Les arrêts pas très pratique (au niveau du rond-point ->savoir si on avait le temps entre l'arrêt de la ligne A et de la navette L'absence de position en temps réel
2) Le véhicule	Très colorée. Aménagement des assises pas pratique Chaleur présente : pendant l'été et le nombre de personnes dans la navette)	Sièges peu confortables
3) Fonctionnalité autonome	On ne ressent pas l'effet de la fonctionnalité autonome. Satisfait	Attente de plus d'autonomie/autonomie bridée
4) Opérateur	L'opérateur n'est pas nécessaire	"pas choquant"
Pistes d'amélioration du service	Ajouter une carte dans la navette pour se repérer Penser à une navette plus ludique, + divertissante ; explication du projet de manière ludique Allonger les trajets dans les montagnes (autres territoires)	Connaitre la position en temps réel de la navette. Manque d'autonomie.
Comment imagineriez-vous un service de transport en commun avec un véhicule autonome ?	Personnes visées : handicapé (aveugle), PMR, comme un service à la demande Efficace à proximité d'activités précise (EHPAD, musée, ...)	Voie rapide, électrique, sur une plus longue distance, fiabilité (horaires respectés, ...), sécurité

Entretiens Usagers CASA	Usager 9
Attentes avant le début de l'expérimentation	Véhicule plus similaire à une voiture type Tesla
1) L'offre de transport	Pas utile pour elle, trajet en boucle, pas d'intérêt sur le trajet. Bonne fréquence quand il y avait les deux navettes, agréable
2) Le véhicule	Pas d'avant et d'arrière, on distingue la navette d'un autre véhicule /très reconnaissable. Banquettes pas confort, mal au dos Manque d'information à l'intérieur/quelque chose à lire
3) Fonctionnalité autonome	Confiance en la technologie, pas de crainte, expérimentation = pas dangereux. Beaucoup de braquages, interactions avec les autres usagers (=> dangereux), prise de conscience sur la mauvaise conduite des autres usagers, on s'y fait
4) Opérateur	Utile au début, demander des informations (fonctionnement, horaires, etc.) Moins utile sur l'aspect communication
Pistes d'amélioration du service	Augmentation vitesse navette
Comment imagineriez-vous un service de transport en commun avec un véhicule autonome ?	Voies TC dédiées 100% => vrai avantage pour les TC p/r à voiture TC 24h/24 si possible Enquête très large échelle pour bien comprendre les besoins des usagers => créations de grandes lignes + micro-liaisons => inciter au report modal

ANNEXE C : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS CŒUR DE BRENNE - DECIDEURS

Les entretiens décideurs de Cœur de Brenne ont été réalisés par Dynergie.

Item question	Décideur 1
La géographie : Surface, distance	Territoire de la communauté de commune créé il y a 20 ans. Rassemble aujourd'hui 11 communes
La population : Population répartition des âges population active étudiants retraités	5000 habitants. Milieu très rural à faible densité. Principalement des jeunes et personnes âgées retraitées.
L'économie : Agriculture, services, industrie - Grandes entreprises, ETI, PME	<p>Pas de collèges au sein de la commune.</p> <p>2016 : Nouvelle labélisation consistant à ramener les services au plus près des habitants avec la création de lieux rassemblant des multiples services au sein des communes clés dont chacun dispose de spécificité et encourage la mobilité et lien entre les communes (exemple : coworking (36 contrats).</p> <p>Création de 2 pôles inter communes rassemblant des terrains et locaux permettant l'émergence de nouvelles activités.</p>
Les acteurs transports : publics, privés	
Mobilité intra territoire - Mobilité pôles d'intérêt DPT/Région – Mobilité France	Mobilités principalement entre Châteauroux, Buzançais et Leblanc
Modes de transports : Voitures individuelles/Train/Bus/Véhicule autonome/Covoiturage/Mode doux	<p>Pas ou peu de transports en commun (2 lignes principales reliant les 3 communes de plus de 1000 habitants)</p> <p>Transports scolaires</p> <p>Voiture personnelle permettant d'avoir une autonomie dans ses déplacements.</p> <p>"Co-voiturage" : solidarité familiale</p>
Maturité numérique : équipement, connectivité	<p>Plan numérique mis en place depuis 2005 :</p> <p>Création de son propre réseau internet et haut débit</p> <p>Label ville internet (via la création d'un site dédié à la communauté de commune)</p> <p>Mise en place de bornes de communication pour faciliter l'accès à des services spécifiques à distance et faciliter ainsi le lien entre les différentes communes.</p>

<p>Mode de communication : plateforme de mobilité, applications, intermodalité, ...</p>	<p>Plan numérique mis en place depuis 2005 : Création de son propre réseau internet et haut débit Label ville internet (via la création d'un site dédié à la communauté de commune) Mise en place de bornes de communication pour faciliter l'accès à des services spécifiques à distance et faciliter ainsi le lien entre les différentes communes. Pas encore de communication mis en place pour la venue du véhicule autonome.</p>
<p>L'économie : Tarification, coût, financement, Rentabilité, budget, indicateurs</p>	<p>Les projets sont majoritairement financés par subvention et aides régionales</p>
<p>Valeur perçue (poste de charge ou création de valeur)</p>	
<p>Forces/Faiblesses/Manques</p>	<p>Forces : Nouvelles technologies de l'informations largement développées Création de Pôles entreprise et multi services (Brenne box co-work + commerces) rassemblant les besoins du quotidien des habitants permettant ainsi de redynamiser les communes. Bornes connectées permettant de connecter les différentes communes.</p> <p>Faiblesses : Manque de moyens de communication et connaissances des mobilités pour tester d'autres solutions (transport à la demande, co-voiturage, etc.) Peur de l'acceptabilité des nouvelles solutions par les habitants (véhicule autonome)</p>
<p>Où se situent les enjeux actuels sur la mobilité = points de douleurs priorités</p>	<p>Faciliter les déplacements internes à la commune pour les jeunes et personnes âgées ne disposant pas de moyens de déplacement individuel.</p>
<p>La perception des acteurs</p>	
<p>Quelles appétences/réticences sur les différentes solutions de mobilité nouvelles ?</p>	<p>Véhicule autonome : Enjeux : Permettrait de connecter les communes entre elles, Freins : Est ce que les habitants feront confiance au véhicule autonome ? Sécurité ?</p> <p>Co-voiturage et transports à la demande : Non étudié, manque de ressource en interne.</p>
<p>Quelles convergences/divergences du territoire sur le VA ?</p>	<p>Permet d'assurer une mobilité plus flexible entre les différentes communes pour les personnes ne disposant pas de moyens de transport individuel.</p>
<p>Quels leviers/freins pour la mise en place du VA ? Des autres solutions de mobilité ?</p>	<p>Leviers : Financement du projet par subventions Freins : moyens de communication disponibles en interne</p>

Quels leviers/freins pour la mise en place des autres solutions de mobilité	
Quelles expérimentations envisageables/envisagées	Détermination d'un circuit pour le véhicule autonome permettant de raccorder les différentes communes entre elles et apporter du lien.
Quelle maturité et quel avancement ?	<p>Pas de communication prévue pour l'instant avant 2021. Ils veulent maîtriser la communication pour ne pas être trop en avance et décevoir les utilisateurs.</p> <p>Manque de temps, pour cette partie communication, sera réalisée en externe.</p>
Quels acteurs concernés ?	Région et département
Quels atouts ? Quels freins ?	Atout : Permet d'apporter une solution à cette problématique de transport (peu d'usagers pour des distances importantes).

Item question	Décideur 2
La géographie : Surface, distance	
La population : Population répartition des âges population active étudiants retraités	<p>Décroissance de la population importante et vieillissante. Population disposant d'un pouvoir d'achat faible.</p> <p>Ce qui permet de contenir la décroissance de population est l'arrivée de nouveaux habitants principalement retraités venant du Nord. Ces nouveaux habitants sont attirés par la campagne, prix de l'immobilier attractif.</p> <p>Les jeunes ont cernés les enjeux de se déplacer entre les communes pour rechercher les activités en adéquation avec leurs besoins.</p> <p>Peu d'actifs, taux de chômage faible.</p>
L'économie : Agriculture, services, industrie - Grandes entreprises, ETI, PME	<p>Pas d'hôpitaux au sein de la communauté de commune. Hôpital au sein de Leblanc</p> <p>Les commerces de nécessité (école, multi accueil, centre de loisir, accueil périscolaire, santé, culture.) sont maintenus au sein des communes, les autres services sont à plus de 30km des communes.</p> <p>L'agriculture est plus tournée vers un agrandissement des exploitations existantes que l'intégration de nouvelles exploitations.</p> <p>Peu d'entreprises avec plus de 100 employés.</p> <p>Tissus économique essentiellement composé de TPE d'un ou 2 salariés dans le secteur du bâtiment principalement.</p> <p>Le territoire est le premier employeur (centre Hospitalier Leblanc, base militaire, gendarmerie).</p>
Les acteurs transports : publics, privés	Fonctionnement majoritairement rural, soutien département. Financement par les communes, etc.
Mobilité intra territoire - Mobilité pôles d'intérêt DPT/Région – Mobilité France	
Modes de transports : Voitures individuelles/Train/Bus/Véhicule autonome/Covoiturage/Mode doux	<p>Ligne de transport en commun</p> <p>Transport à la demande mais manque de flexibilité</p> <p>Mode doux : au sein de la communauté de commune non, mais dans le territoire oui (voix verte). Au sein de la ville Leblanc : transport des salariés par vélos.</p> <p>Co-voiturage au sein des PME.</p>
Maturité numérique : équipement, connectivité	
Mode de communication : plateforme de mobilité, applications, intermodalité, ...	

L'économie : Tarification, coût, financement, Rentabilité, budget, indicateurs	
Valeur perçue (poste de charge ou création de valeur)	
Forces/Faiblesses/Manques	<p>Faiblesses :</p> <p>Vitesse maxi à l'heure actuelle est de 25km/h, l'objectif serait de 45km/h. La vitesse ne sera peut-être pas un frein pour les utilisateurs (déplacement de 5/8KM en 20 mins semble acceptable).</p> <p>Communication,</p> <p>Acceptabilité par les utilisateurs, il va falloir par la suite étudier : la fréquence de passage ou longueur du circuit pour les véhicules autonomes ?</p>
Où se situent les enjeux actuels sur la mobilité = points de douleurs priorités	<p>Manque de compétences et moyens financiers pour répondre aux attentes des habitants.</p> <p>Comment parvenir à répondre à un besoin de déplacement sur de longues distances pour un nombre de personne restreint ?</p> <p>Comment rendre accessible les services à tous les habitants ?</p> <p>Comment rendre accessible les hôpitaux aux personnes âgées et isolées ?</p>
La perception des acteurs	
Quelles appétences/réticences sur les différentes solutions de mobilité nouvelles ?	<p>Mise en place transport à la demande / taxis : solution nécessitant une planification en amont de son déplacement ne contribue pas au sentiment de liberté de son déplacement.</p> <p>Viabilité économique.</p> <p>Ligne de bus :</p> <p>Horaires et fréquences non adaptées ; 1 passage en début et fin de journée seulement.</p>
Quelles convergences/divergences du territoire sur le VA ?	
Quels leviers/freins pour la mise en place du VA ? Des autres solutions de mobilité ?	<p>Leviers :</p> <p>Répondre aux enjeux liés à la mobilité en termes de viabilité économique et besoins des différents utilisateurs.</p> <p>Faiblesse :</p> <p>Vitesse maxi à l'heure actuelle est de 25km/h, l'objectif serait de passer à 45km/h comme les véhicules agricoles. La vitesse ne sera peut-être pas un frein pour les utilisateurs (déplacement de 5/8KM en 20 mins semble acceptable).</p> <p>Communication pour assurer une visibilité convenable au service.</p> <p>Acceptabilité par les utilisateurs, il va falloir par la suite étudier : la fréquence de passage ou longueur du circuit pour les véhicules autonomes ?</p>

Quels leviers/freins pour la mise en place des autres solutions de mobilité	
Quelles expérimentations envisageables/envisagées	<p>Mise en place d'un circuit ralliant les différents services (Moins de 5/8km à parcourir entre communes).</p> <p>La phase expérimentale sera gratuite pour que le coût ne biaise pas l'étude d'acceptation de la technologie.</p>
Quelle maturité et quel avancement ?	Parcours à affiner, fréquence de passage également
Quels acteurs concernés ?	
Quels atouts ? Quels freins ?	

Item question	Décideur 3
La géographie : Surface, distance	Densité faible. Urbanisation par village.
La population : Population répartition des âges population active étudiants retraités	Population vieillissante.
L'économie : Agriculture, services, industrie - Grandes entreprises, ETI, PME	Pas de collèges au sein de la communauté, impose les jeunes à sortir de la communauté dès la 6ème et à se rendre dans l'une des 5 communes externes disposant d'un collège. Organisation de randonnées fréquentes impliquant des centaines de participants.
Les acteurs transports : publics, privés	La région, département, syndicat énergie
Mobilité intra territoire - Mobilité pôles d'intérêt DPT/Région – Mobilité France	
Modes de transports : Voitures individuelles/Train/Bus/Véhicule autonome/Covoiturage/Mode doux	L'entraide encourageant le co-voiturage auparavant décroît de plus en plus. Mise en place de minibus transports à la demande qui ne répondent qu'à une partie minimaliste des besoins. Mise en place de bornes de recharges pour véhicules hybrides rechargeables financés par l'ADEME et le syndicat énergie.
Maturité numérique : équipement, connectivité	Communauté pionnière. 1er acteur du milieu rural à : installer la fibre télé médecine lieu de co-working
Mode de communication : plateforme de mobilité, applications, intermodalité, ...	Leader du domaine dans le milieu rural
L'économie : Tarification, coût, financement, Rentabilité, budget, indicateurs	Les écoles de sport cofinancent la communauté de commune, mais la région, département et syndicat énergie (financement à 50% les bornes de recharges véhicules électriques) également.
Valeur perçue (poste de charge ou création de valeur)	
Forces/Faiblesses/Manques	Forces : Leader du monde rural, si l'expérimentation fonctionne, d'autres

	<p>suiront.</p> <p>Faiblesses : Département hexagonal rendant complexe l'élaboration de points de co-voiturage à son échelle.</p>
Où se situent les enjeux actuels sur la mobilité = points de douleurs priorités	<p>Comment rendre accessible aux personnes âgées isolées les hôpitaux, sport, etc.</p> <p>Reconnecter les jeunes aux différentes communes</p>
La perception des acteurs	La région, département, syndicat énergie
Quelles appétences/réticences sur les différentes solutions de mobilité nouvelles ?	<p>Co-voiturage</p> <p>Faiblesses : Département hexagonal rendant complexe l'élaboration de points de co-voiturage à son échelle.</p>
Quelles convergences/divergences du territoire sur le VA ?	
Quels leviers/freins pour la mise en place du VA ? Des autres solutions de mobilité ?	<p>Leviers : Les navettes autonomes permettent de répondre aux différents besoins et de rassembler les communes.</p> <p>Freins : Sur départementale il est interdit d'évoluer à une vitesse inférieure à 40km/h, doute sur la capacité d'atteindre cette vitesse au sein d'un véhicule autonome. Crainte minime sur la réussite car il y a 25 ans avait testé des navettes. Cela n'avait pas fonctionné à cause des horaires de passage et à la forte présence d'entraide à l'époque...</p>
Quels leviers/freins pour la mise en place des autres solutions de mobilité	
Quelles expérimentations envisageables/envisagées	
Quelle maturité et quel avancement ?	En attente de finalisation du montage financier pour lancer l'autonome.
Quels acteurs concernés ?	
Quels atouts ? Quels freins ?	Atouts : Acteur clé et leader, si cette expérimentation fonctionne, elle sera par la suite dupliquée.

Item question	Décideur 4
La géographie : Surface, distance	Population vieillissante avec la fuite des actifs 30/45 ans. Baisse de la population de 1% par an.
La population : Population répartition des âges population active étudiants retraités	
L'économie : Agriculture, services, industrie - Grandes entreprises, ETI, PME	
Les acteurs transports : publics, privés	
Mobilité intra territoire - Mobilité pôles d'intérêt DPT/Région – Mobilité France	Traversé par 1500 véhicules par jour.
Modes de transports : Voitures individuelles/Train/Bus/Véhicule autonome/Covoiturage/Mode doux	Deux lignes de transport principalement utilisées R (800 voyageurs par an) et Q (8000 voyageurs annuel).
Maturité numérique : équipement, connectivité	
Mode de communication : plateforme de mobilité, applications, intermodalité, ...	
L'économie : Tarification, coût, financement, Rentabilité, budget, indicateurs	Le projet semble économiquement viable même si d'importantes inconnues sur l'acceptation de ce dernier subsistent.
Valeur perçue (poste de charge ou création de valeur)	
Forces/Faiblesses/Manques	Faiblesses : Aucun moyen de transport accessible au cours de la journée permet de rallier les différentes communes.
Où se situent les enjeux actuels sur la mobilité = points de douleurs prioritaires	Connecter les services de proximité pour les rendre accessible à tous et connecter les habitants aux lignes clés Q et R.
La perception des acteurs	
Quelles appétences/réticences sur les différentes solutions de mobilité nouvelles ?	Co-voiturage : ne permet pas suffisamment d'indépendance/autonomie, là où le véhicule autonome permettra de rejoindre les communes clés en 20 minutes (fréquence passage 30 mins)
Quelles convergences/divergences du territoire sur le VA ?	

Quels leviers/freins pour la mise en place du VA ? Des autres solutions de mobilité ?	Freins : transports de mineurs interdits au sein des navettes autonomes
Quels leviers/freins pour la mise en place des autres solutions de mobilité	
Quelles expérimentations envisageables/envisagées	
Quelle maturité et quel avancement ?	<p>Déterminé les lieux de passages (réseau 4G accessible + lieux de dépose des passagers).</p> <p>Trajet de 18km (trajet accessible dans le document de MR Constant)</p> <p>Durée de l'essai ramené à 6 mois avec 2 navettes pour assurer un passage des navettes tous les 30 mins au sein des communes (durée semblant répondre aux attentes des utilisateurs).</p> <p>Retour auprès de L'ADEME attendu pour novembre 2022. Test de 6 mois lancé en novembre.</p>
Quels acteurs concernés ?	
Quels atouts ? Quels freins ?	Atouts : Acteur clé et leader, si cette expérimentation fonctionne, elle sera par la suite dupliquée.

ANNEXE D : RETRANSCRIPTIONS DES ENTRETIENS CŒUR DE BRENNE - USAGERS

Usager 1

Intervieweur1 : Le but c'est de savoir comment... quels besoins vous aviez ? est-ce que la navette a répondu à vos besoins ? Ce que vous en avez pensé de manière générale ?

Usager 1 : Alors, un besoin ... je ne peux pas dire, parce que bien que j'ai 72 ans je reste assez mobile, j'ai ma propre voiture électrique depuis maintenant 6 ans ! Donc je bouge, voilà, ou à pied ou en voiture, je n'ai pas de besoin impératif, mais je l'ai prise assez souvent ne serait-ce que pour faire la faire découvrir à tous mes amis qui sont passés me voir tout l'été et automne, parce que c'était quand même une innovation. Et donc bah moi j'ai éprouvé beaucoup de plaisir... et je l'ai aussi testé parce que, à l'avenir, je vais vieillir, et je considère que ça peut être une solution pour que je puisse garder de l'autonomie. Sans faire appel à qui que ce soit.

Intervieweur1 : Et quand vous l'avez utilisé, c'était pour aller faire des courses ou...

Usager 1 : Non c'était pour faire du tourisme hein. Pour la faire découvrir et puis pour la tester, pour voir la sensation que ça donnait mais j'ai dû l'utiliser si peut-être une fois pour aller visiter le château d'Azay-le-Ferron, mais c'était pas pour faire des courses ou aller voir le médecin ou voilà, ça c'était pour le plaisir.

Intervieweur1 : Parce que vous venez de quelle commune ?

Usager 1 : Moi j'habite à Mézières.

Intervieweur1 : D'accord, donc vous vous avez pas mal de choses à proximité quand même.

Usager 1 : Exactement hein donc je n'étais pas en manque.

Intervieweur1 : Est-ce que vous avez déjà entendu parler de l'offre de transport actuel Rémi ?

Usager 1 : Oui bien sûr.

Intervieweur1 : Et est-ce que ça peut répondre aussi à vos besoins de déplacements dans les communes aux alentours ?

Usager 1 : Alors je vous ai dit par pour le moment car je suis encore tout à fait autonome oui mais euh en fait les cars Rémi, vous allez au Blanc ou vous allez à Châteauroux, mais vous ne tournez pas en rond dans le coin. Je n'ai pas eu l'occasion de le prendre, à aucun moment mais voilà donc ça ce n'est pas un moyen dans le temps que j'ai utilisé.

Intervieweur1 : Ok euh et l'expérimentation d'ailleurs vous en avez eu ... vous en avez entendu parler comment ?

Usager 1 : Alors je suis élue. Donc on en a quand même parlé hein ! Notre maire étant aussi le président de la communauté de communes ça fait partie des choses dont il nous a parlé.

Intervieweur1 : D'accord.

Intervieweur2 Qu'avez-vous pensé de la navette d'un point de vue sécurité, d'un point de vue...

Usager 1 : Alors j'ai trouvé que... moi je me suis sentie à l'aise, la seule chose je trouvais qu'il n'était pas suffisamment signalé à l'arrière de cette navette, il n'y avait pas suffisamment de clignotants pour la signaler, et donc on pouvait arriver assez vite sur elle sans trop savoir ce qu'il se passait. Alors à la campagne on a l'habitude d'arriver sur des petites voitures à pédales sans permis ou qui roulent moins vite, mais quand même ! Mais une fois à l'intérieur, à aucun moment je ne me suis pas sentie en sécurité. J'y ai trouvé relativement... lors d'un voyage en particulier où il pleuvait, un certain désagrément parce que dès que des gens nous doublaient ou si la route était je ne sais pas trop comment, elle freinait très brutalement sans qu'on puisse s'y attendre. Il n'y avait

pas de... hop c'était d'un seul coup ! Et puis pour maintenir les distances de sécurité entre les voitures, ça c'était très désagréable mais sinon c'est tout.

Intervieweur1 : Et la personne à bord, euh la personne qui était au volant pour reprendre le contrôle, est-ce que c'est... vous seriez monté dans la navette ?

Usager 1 : Alors elle nous l'expliquait, elle nous le disait mais elle ne pouvait pas prévenir, elle ne pouvait pas amortir, c'était vraiment un incontrôlable. Mais elle le disait ce que c'était donc il y avait aucun problème hein.

Intervieweur1 : Donc ça vous a rassuré qu'il y ait une personne à bord quand même ?

Usager 1 : Oui mais j'aurais bien aimé faire une fois sans, pour me rendre compte complètement., parce que là en fait on voyait bien qu'elle ne manœuvrait pas mais elle pouvait reprendre la main à n'importe quel moment, par exemple quand on a eu ses secousses on voyait bien qu'elle était prête et j'aurais bien voulu voir ce que ça donnait mais ce n'est pas grave hein !

Intervieweur1 : Ok et sinon du point de vue peut-être plus du service, du tracé et des horaires, est ce que vous trouviez que le trajet était pertinent ?

Usager 1 : Alors quand on connaît les contraintes qu'il y avait, sur... puisqu'il fallait que ça reste sur notre territoire, je ne vois pas très bien où on aurait pu la faire rouler autrement, puisqu'il fallait que la route soit quand même assez large puisque le véhicule ne pouvait pas anticiper un décrochement. Donc là on pouvait en effet (...) croiser sans problème et je trouvais que ça desservait bien les 3 pôles de la communauté de communes où il pouvait y avoir des centres d'attraction, que ce soient des médecins, des marchés, des commerces. Moi je trouvais que c'était équilibré et toute l'ensemble des personnes de la communauté de communes finalement pouvaient bénéficier. Non moi j'ai trouvé ça plutôt pertinents et bien et juste.

Intervieweur2 Ok, et imaginons si le trajet, l'itinéraire avait été allongé jusqu'à Le Blanc, est-ce que vous auriez trouvé ça pertinent ?

Usager 1 : Je pense que ça changerait la donne. Et que ça donnerait beaucoup plus d'intérêt parce que on a quand même sur Le Blanc beaucoup plus de démarches importantes.

Intervieweur2 Oui, que ça soit administrativement parlant ou les hôpitaux

Usager 1 : Entre autres, hospitalières, les spécialistes et il y a plus de commerce voilà. Je pense que si jamais ça devait reprendre, si les analyses étaient positives et qu'on puisse en bénéficier à l'avenir, oui il faut envisager un trajet qui aille jusqu'au Blanc.

Intervieweur2 Ok d'accord et sur le trajet, l'itinéraire proposé est-ce que vous avez trouvé que l'emplacement des arrêts était pertinent ou vous les auriez placés ailleurs ? est-ce que c'était accessible pour un certain nombre d'équipements des communes ?

Usager 1 : Alors bon j'avoue, je ne connais pas très bien... moi je ne connaissais pas l'emplacement à Martizay hein de prendre la navette, je ne connaissais pas l'existence de cette petite place. Je pense qu'ils l'ont mise là pour ne pas trop gêner, mais je pense que sur une place centrale au niveau du [...] ça aurait peut-être été plus astucieux, mais au niveau d'Azay c'était central et puis à Mézières... la seule chose c'est que ça manquait de banc quand on attendait.

Intervieweur2 Ah ouais d'équipement extérieur.

Usager 1 : S'il faisait chaud ou s'il y avait des personnes âgées, il aurait fallu installer des bancs. Quant aux horaires, bah toute façon il fallait trancher, moi je trouvais c'était bien assez réparti, c'est que ça avait été réfléchi par rapport aux horaires des marchés et tout donc globalement ouais moi j'ai rien à en dire.

Intervieweur2 Et vous pensez que si on avait mis la navette ou si dans le futur on met une navette plus comme service à la demande, est-ce que ça serait plus pertinent que des horaires fixes ou alors un mélange des 2 aussi ?

Usager 1 : Alors peut-être un mélange des 2 hein parce que sinon elle va être partie quand quelqu'un va se décider à y aller et je ne sais pas moi je pense qu'il faudrait plutôt un mélange des deux. Commencer par quelque chose de fixe et ensuite en fonction de la fréquentation l'élargir aussi éventuellement en fonction des appels à la demande, pourquoi pas.

Intervieweur2 D'accord et vous pensez que ce type de mode, ce moyen de transport permettrait de désenclaver ces communes ? Est-ce que ça permettrait aussi de limiter la décroissance de la population ou en tout cas au contraire maintenir...

Usager 1 : Alors tout ce qui améliore... comment dire, tout ce qui améliore la mobilité en réalité est à prendre hein parce que toute façon c'est un gros problème et d'autant plus qu'on n'est pas très nombreux non plus hein, mais moi... en plus c'est moi qui ai mis en place le transport solidaire sur Mézières, donc je connais bien ce problème de mobilité, et là on fait à la demande. Mais c'est ponctuel et c'est pourquoi je vous dis : un bus ponctuel il va être parti quand quelqu'un d'autre en aura besoin et c'est un peu dommage quand même. Une voiture individuelle je veux bien mais quand on peut monter à 7, autant remplir quand même hein, parce que ça va avoir un coût.

Intervieweur2 Et vous pensez que ça pourrait être aussi pertinent pour les loisirs ou pour aussi le déplacement de personnes qui n'ont pas de permis comme les jeunes ?

Usager 1 : Ah oui tout à fait ! Mais d'ailleurs je pense que ça a été utilisé pour l'équipe de foot et pour certains qui devaient aller à Martizay, enfin je crois que ça a été... oui oui je trouve ça très pertinent et puis pour les loisirs aussi et on m'a dit, parce que je ne m'en suis pas rendu compte, que le mardi quand il y avait des horaires faits pour que les gens puissent aller au château donc jusqu'à Martizay, ça a été utilisé.

Intervieweur2 D'accord. Bon voilà l'expérimentation c'était le transport de personnes. Est-ce qu'il y aurait une appétence pour des services de marchandises, de livraison ? Au lieu de transporter des personnes transporter de la marchandise.

Usager 1 : Alors pourquoi pas, bah par exemple non ce n'est pas forcément facile mais si, la livraison on y avait pensé au niveau des médiathèques, pour les échanges de livres entre les médiathèques, c'est une petite caisse qu'on peut mettre en même temps que des passagers par exemple. On peut par exemple, on peut éventuellement aussi ramener plus près des gens du matériel médical. Alors pas forcément des lits parce que ça il faut les monter, mais un fauteuil roulant ou un déambulateur ou des trucs comme ça, c'est souvent c'est des gens qui peuvent pas bouger, ou ramener des médicaments chez les gens hein voyez.

Intervieweur2 Et au niveau de la navette, est ce que vous la trouviez accessible pour tout le monde ?

Usager 1 : Il faut améliorer et faire comme dans certains bus, vous savez une marche qui descend pour les fauteuils roulants puissent monter éventuellement ou des gens âgés qui ne peuvent pas trop soulever les jambes.

Intervieweur2 Et vous avez trouvé qu'il avait un nombre de places suffisant dans la navette pour l'expérimentation ?

Usager 1 : Pour l'expérimentation, je n'ai jamais vu foule, enfin si une fois on le savait... je savais qu'il y avait 7 places et on était 9 donc on a fait 2 tours, mais sinon euh je n'ai jamais vu des gens être obligé d'attendre mais je l'ai pas prise sans doute assez souvent. Je n'ai jamais vu des gens être obligé d'attendre le prochain tour hein, c'est toujours difficile de le savoir hein effectivement.

Intervieweur2 Est-ce que vous vous auriez des choses à ajouter ?

Usager 1 : Enfin moi j'ai trouvé que même cette vitesse à 50 à l'heure était apaisante, et ça avait un caractère très convivial. Les gens se sont toujours parlé entre eux quand ils se retrouvaient à l'intérieur de la navette et ça c'était plutôt sympa. C'est un côté que j'ai trouvé appréciable, en plus on se connaît quand même tous plus ou moins, et des fois ce sont des gens vous avez pas vu depuis longtemps donc ça fait plaisir ! Euh non, enfin moi

j'ai vraiment trouvé que c'était une belle expérimentation du coup j'y crois je pense que ça va se développer et qu'il faut prendre le train le plus vite possible pour aider à l'améliorer.

Intervieweur2 Ouais donc vous êtes, pour si possible dans le futur, quelque chose ce mode de déplacement de manière pérenne ?

Usager 1 : Ah oui complètement, mais je veux dire en plus je ferai partie des gens qui seront les plus intéressés parce que j'ai 72 ans, mais dans 10 ans est-ce que je pourrais encore conduire ? Est-ce que je serais valide ? Voilà

Intervieweur2 Et imaginons si, je ne sais pas hein, je dis des bêtises, mais dans 6 mois on remet la navette avec une fréquence plus importante ?

Usager 1 : Si elle va jusqu'au Blanc, je la prendrai pour aller au Blanc hein.

Intervieweur2 D'accord du coup vous serez prête à...

Usager 1 : Ah oui oui moi je la prends !

Intervieweur2 C'est Bon à savoir et puis voilà, je ne sais pas si Abigail tu as d'autres questions ?

Intervieweur1 : Non moi c'est bon, si vous avez des choses à ajouter c'est bon pour nous, en tout cas merci beaucoup !

Usager 1 : Non enfin je ne vois pas, peut-être quand je vais raccrocher je vais me dire « ah si j'aurais pu dire ça » !

Intervieweur1 : Bon vous avez mon numéro si vous avez oublié quelque chose qui vous semblait essentiel !

Usager 1 : Non en tout cas moi je suis vraiment très contente d'avoir pu participer à cette euh innovation et... Non j'aime bien, je trouve qu'on est quand même dans une région où ça bouge beaucoup !

Intervieweur1 : Oui c'est vrai.

Usager 1 : On se projette bien, c'est bien, c'est sympathique. Ça nous permet un peu de rester jeune !

Intervieweur1 : Nous on n'était jamais venus et on est agréablement surprise de voir la commune de Mézières comme elle est dynamique et puis très intéressée à faire des progrès sur ce point de vue-là.

Usager 1 : Non non c'est vraiment sympa de vivre là.

Intervieweur2 D'ailleurs qu'avez-vous pensé de la navette d'un point de vue extérieur, esthétiquement parlant ?

Usager 1 : Très coloré elle se voit oui je trouve ça bien. Par contre je trouve qu'on l'a mélangé des fois avec les bus Rémi parce qu'en ce moment ils sont très colorés. Mais sinon on l'a repérait bien

Intervieweur2 Ok, et aux points d'arrêt les explications, la communication faite sur la navette étaient claires ? Vous trouviez visible ?

Usager 1 : Oui, alors par contre vous voyez, il y avait eu des panneaux de mit tout au long de la route pour expliquer, je peux vous dire que quand on passait en voiture on avait pas le temps de les lire.

Intervieweur2 On ne les voit pas ouais.

Usager 1 : Et qu'en plus en tant que conducteur, je pense que vous avez dû en faire la même...

Intervieweur1 : Oui exactement...

Usager 1 : On est tellement sollicité par pleins d'affiche qu'on fait plus attention et qu'on ne lit pas hein. Et puis de toute façon on avait pas le temps de lire.

Intervieweur1 : Ouais ouais, on a remarqué ça aussi. Il devrait y avoir juste une mention « Attention Navette Autonome » et pas plein de chose écrite.

Usager 1 : Oui personne avait le temps de lire. C'était inutile et d'ailleurs il va peut-être falloir les enlever parce que ça fait partie des choses... le projet est fini et on oublie de les enlever.

Intervieweur1 : Et bien je crois qu'ils sont en train de les enlever parce qu'hier nous nous baladions dans la région et on a vu les techniciens de la commune qui les ramassaient.

Usager 1 : Bon c'est bien alors.

Intervieweur2 Eh bien je vous remercie !

Usager 1 : Ah Ben c'est moi qui vous remercie !

Intervieweur1 : Bon après-midi au revoir.

Usager 1 : Au revoir.

Intervieweur2 Au revoir.

Usager 2

Intervieweur1 : OK c'est bon, c'est parti ! Le but nous... On a une série de questions à vous poser sur la navette, sur quel besoin vous aviez de vous déplacer avant ? Est-ce qu'elle a répondu à ces besoins-là ? Ou est-ce que vous l'avez pris plus pour la balade, plus pour le test...

Intervieweur2 : Par curiosité ?

Intervieweur1 : Voilà.

Usager 2 : Pour le test oui et la curiosité.

Intervieweur1 : C'est ça ok.

Intervieweur2 : Aujourd'hui vous vous déplacez comment ?

Usager 2 : En voiture.

Intervieweur1 : Pour faire vos courses ?

Usager 2 : Pour faire mes courses pour venir à Mézières, pour...

Intervieweur2 : Et où est-ce que vous allez généralement avec votre voiture ?

Usager 2 : Euh Mézière parce que c'est à 4 km oui et puis après ben soit Le Blanc pour faire des courses ou soit Châtillon-sur-Indre pour faire des courses.

Intervieweur2 : OK.

Intervieweur1 : Et si vous venez à Mézière, est-ce que la navette elle était pratique pour vous ? Est-ce que l'arrêt était proche de chez vous ou pas ?

Usager 2 : Nous parce que j'habite dans un hameau.

Intervieweur1 : Il y avait de la marche...

Usager 2 : Donc il y avait déjà presque 2 kilomètres à l'endroit où elle s'arrêtait.

Intervieweur1 : Ce n'est pas idéal.

Usager 2 : Ce n'est pas l'idéal non... Donc pour l'été je prenais ma voiture pour aller à l'arrêt et après prendre la navette.

Intervieweur1 : Et pendant les tests vous en avez pensé quoi de cette navette ?

Usager 2 : Oh bah technologiquement c'est très bien, c'est une belle réussite ! Après le problème c'est que tout ce qui n'est pas prévu, je veux dire un obstacle notamment, une voiture mal garée, un vélo... bon bah là il faut qu'il y ait une intervention du chauffeur.

Intervieweur1 : Elle a du mal à réagir.

Usager 2 : Ben oui, c'est à dire qu'elle ne sait pas quoi...

Intervieweur1 : C'est sûr, c'est encore un prototype. Et vous l'aviez trouvé confortable ?

Usager 2 : Oh oui comme un minibus.

Intervieweur2 : Et vous connaissez du coup le réseau de transport Rémi ?

Usager 2 : Oui.

Intervieweur2 : Et vous avez déjà pensé à utiliser ce service-là ?

Usager 2 : Non non parce que moi j'en ai pour l'utilité. Je sais qu'il existe une navette qui enfin... qui emmène des personnes le samedi matin, je crois, au marché du Blanc mais bon je vais jamais au marché du Blanc, je reste sur Mézière. Mais je connais oui.

Intervieweur2 : D'accord.

Usager 2 : Mais je me déplace toujours en voiture pour aller... je prends rarement le train, voilà.

Intervieweur1 : C'est votre moyen de transport principal.

Usager 2 : Oui, oui c'est la voiture.

Intervieweur1 : Et s'il y avait un service de transport comme la navette autonome enfin qui a pu avoir pendant 6 mois-là, est-ce que vous pensez que vous pourriez la prendre de manière régulière ?

Usager 2 : Non je ne pense pas.

Intervieweur1 : Non ? Ça vous... ça ne répondrait pas à vos besoins quoi ?

Usager 2 : Bah non ce serait compliqué ou alors faudrait vraiment qu'elle vienne me chercher chez moi même si c'est pour faire des courses, même si elle laisse au bout de la rue ça fait quand même 600 mètres pour aller jusqu'au... et transporter les sacs etc. Mais pour certaines personnes ça peut être intéressant. Les personnes qui n'ont pas forcément de voiture ou qui ont... qui ne peuvent plus conduire.

Intervieweur2 : Et vous pensez que, imaginons qu'un jour il arrive que vous n'arriviez plus à conduire est-ce que...

Usager 2 : Et bien si j'en arrive à plus pouvoir conduire...

Intervieweur2 : Et que nous proposons enfin que la navette propose aussi des arrêts un peu plus précis dans la commune qui permettrait du coup... imaginons dans un monde idéal...

Usager 2 : Imaginons oui, mais il faudrait qu'elle aille dans le hameau. De toute façon vu la maison que j'ai si je ne suis plus capable de conduire une voiture je serais pas capable d'entretenir 1000 hectares de terre donc faudrait que je me sépare de ma maison pour me rapprocher d'une ville où je prendrai un appartement.

Intervieweur1 : Avec plus de commodité ?

Usager 2 : Ou dans un truc pour personne ...

Intervieweur2 : On n'en est pas là.

Usager 2 : Je pense que la navette peut être intéressante peut-être plus dans les agglomérations pour, par exemple, les personnes qui vont travailler, s'il y avait des couloirs à navette comme il y a les couloirs à bus et les couloirs à taxi... Pour faire du 5 à l'heure dans les grandes villes ça peut être intéressant pour les personnes qui vont travailler, pour des personnes qui vont dans des écoles, dans des universités, des choses comme ça.

Intervieweur2 : Et en campagne vous ne voyez pas...

Usager 2 : En campagne non, je ne vois pas trop... Si bon vous avez... Je sais qu'il y a quelques personnes qui la prenaient le jeudi pour venir au marché parce qu'elles habitaient Azay-le-Ferron, Paulnay, bon ça c'est sûr.

Intervieweur2 : Après si ça relie les communes comme le Blanc ou comme Châtillon ça pourra peut-être intéresser d'autres personnes vous pensez ?

Usager 2 : Peut-être mais toujours faudrait qu'elle prenne relativement... ou alors faudrait faire un peu comme pour les ramassages scolaires qui là vous déposent vraiment... moi je vois le ramassage scolaire, il s'arrête à 100 mètres de chez moi.

Intervieweur2 : ok oui bien sûr. Et vous avez déjà croisé du coup la navette quand vous étiez en voiture sur la route ?

Usager 2 : Ah oui pleins de fois.

Intervieweur2 : Et vous avez eu des appréhensions ou qu'est-ce que... Comment vous avez réagi à ce que ...

Usager 2 : Bon elle ne roulait pas vite donc bon on pouvait la doubler ou pas la doubler quoi, mais ça ne m'a pas vraiment gêné parce que ça ne fait pas loin d'ici à Paulnay, et même si on y va à 50 à l'heure ce n'est quand même pas... On arrivait toujours à la doubler. Ça n'a pas posé de problème dans la circulation

Intervieweur2 : Ok.

Intervieweur1 : Et dedans quand vous aviez pris navette vous aviez pas non plus de d'appréhension sur la sécurité et sur le fait qu'elle soit autonome.

Usager 2 : Non est puis déjà il y avait une personne qui était là qui pouvait reprendre le volant s'il y avait un écart, qui pouvait freiner à sa place si ça ne marchait pas.

Intervieweur1 : Vous l'auriez prise s'il y avait eu personne à bord ?

Usager 2 : Je pense ouais.

Intervieweur1 : Vous n'avez pas peur ?

Usager 2 : Non parce qu'elle ne va pas vite.

Intervieweur1 : Oui c'est 50 km/heure.

Usager 2 : 50 km on ne va pas dans un mur, même si on va dans un fossé.

Intervieweur1 : On peut s'en sortir.

Usager 2 : ouais en fait ici on n'est pas à l'abri de se prendre un sanglier.

Intervieweur2 : Oui c'est ce qu'on nous a dit.

Intervieweur1 : On n'en a pas croisé encore.

Usager 2 : Non parce que vous ne passez pas aux bons horaires.

Intervieweur1 : Est-ce que vous pensez que le fait d'avoir un service comme ça de transport qui relie les communes ça peut pousser, amener des personnes à venir s'installer dans le coin ? Est-ce que ça permettrait de désenclaver en fait certaines communes ?

Usager 2 : Je ne pense pas que ce soient les personnes qui viennent habiter dans ces provinces là... c'est soit qu'elles se trouvent en retraite soit qu'elles veulent, maintenant avec le télétravail il y a des personnes qui cherchent justement à venir... d'abord c'est pour ça qu'il y a pas mal de maisons qui sont vendues. Oui ça fera un plus mais je ne pense pas que ça soit la raison première.

Intervieweur1 : Ce ne serait pas le facteur principal.

Usager 2 : Non, des personnes qui veulent s'installer en campagne, soit c'est pour le confort pour... bon après il y a des tas de problèmes qui se gèrent, il faut... ce sont beaucoup des personnes qui vont élever leurs enfants donc les enfants sont étudiants les choses comme ça... c'est vrai ici, après, quand il faut aller au lycée et bien il faut aller sur Châteauroux. Jusqu'au secondaire ça va après c'est un peu plus compliqué déjà le secondaire ce n'est pas ici hein c'est à quelques kilomètres.

Intervieweur1 : Ouais les personnes qui s'installent ici elles font le choix de la voiture aussi.

Usager 2 : Ah oui oui.

Intervieweur1 : ça vient avec.

Usager 2 : ouais puis en plus la navette il fait que 7 places.

Intervieweur2 : Vous pensez qu'il en aurait fallu plus peut-être les jours de marché ?

Usager 2 : Pour l'expérience non.

Intervieweur2 : et si on en mettait une de manière pérenne vous pensez que ce serait assez pour les jours de peut-être de marché où il faut mettre des caddies aussi ?

Usager 2 : je pense que oui le jour de marché il va faire de... bon après il y avait aussi une question de temps entre les ... il y aurait peut-être aussi à affiner les horaires comme la navette de Rémi la de samedi je crois qu'elle part vers 8h le matin pour aller au Blanc et elle repart à 11h00/11h30 donc là ce sont bien les gens ils ont le temps de faire le truc.

Intervieweur1 : Vous pensez que les horaires il y en avait suffisamment ou pas assez ?

Usager 2 : Quand on la voyait, on enlève le jeudi, il n'y avait pas grand monde dedans. Si vous avez eu des résultats de statistiques.

Intervieweur1 : Oui, oui, oui.

Usager 2 : Si on enlève les personnes qui comme moi s'était inscrit pour faire des tests bon, à chaque fois je l'ai pris ou c'était de la curiosité hein des personnes, de la famille qui passaient fait son petit tour en navette et je crois qu'une seule fois il y avait 2 jeunes filles qui voulaient aller d'Azay-le-Ferron à Martizay pour acheter... faire quelques courses et revenir là ça a été, bon elles n'avaient pas d'autres moyens là ça a été utile puis après les autres personnes c'était soit comme moi ou soit des personnes qui faisaient visites enfin qui avaient de la famille et puis voilà on faisait son petit tour de navette.

Intervieweur1 : Vous pensez qu'elle pourrait avoir une vocation plus touristique dans les...

Usager 2 : Oui, on peut dire oui.

Intervieweur1 : Ça peut être bien mais vous n'y croyez pas trop.

Usager 2 : Bah c'est-à-dire que bon les touristes ils vont venir une fois quoi. On peut prendre la navette et aller jusqu'à Martizay, descendre, faire le tour de Martizay et puis aller manger au restaurant et le reprendre. Ça peut se faire. C'est ce qu'on a fait ...

Intervieweur1 : C'était bien ?

Usager 2 : Je n'étais pas dedans moi j'ai fait autrement mais parce ... On avait fait ça avec le groupe de marche aussi c'était sympa.

Intervieweur2 : Parce que du coup vous avez eu connaissance de cette expérimentation comment ?

Usager 2 : Parce que j'ai su qu'il y avait eu une réunion d'information par commune.

Intervieweur2 : D'accord.

Usager 2 : je pense par le bulletin municipal quelque chose comme ça et donc je suis allé à cette réunion d'information à Paulnay.

Intervieweur1 : Oui.

Usager 2 : Et puis après donc je m'étais inscrit et puis des personnes sont venues chez moi pour... on a discuté un petit peu, ils m'ont expliqué voilà puis après j'ai fait des comptes rendus et puis je suis venu ici voir une personne déjà et puis maintenant vous.

Intervieweur2 : Une personne ? vous saviez ...

Usager 2 : Une des personnes qui était venu chez moi.

Intervieweur2 : D'accord OK.

Usager 2 : Qui était du midi... l'homme c'était...je ne sais plus son nom.

Intervieweur1 : D'accord bon en tout cas ce n'était pas nous.

Intervieweur2 : Non ce n'était pas nous.

Intervieweur1 : Et si demain il devait y avoir une navette toujours, est-ce que, ben là c'était gratuit parce que c'était une expérience, est-ce que vous pourriez payer un ticket 2€, prendre un abonnement ou...

Usager 2 : Payer 2€ une fois si je n'ai pas d'autres moyens de transport oui, m'abonner, à dire, je prends 25 euros par mois pour la navette...

Intervieweur1 : Est-ce que vous pensez que payer pour ce service enfin ce serait normal ?

Usager 2 : Oui ce serait normal tout travail mérite salaire donc tout transport mérite salaire aussi après ce que je le ferais ? je ne prendrai pas d'abonnement ça non.

Intervieweur2 : Oui.

Usager 2 : si un jour je n'ai pas d'autres moyens ... voilà...

Intervieweur1 : Vous trouvez, enfin dans tous les cas vous ne trouvez pas ça naturel que ce soit gratuit.

Usager 2 : Oh bah oui, là c'est une expérience.

Intervieweur1 : Dans certaines villes les transports sont gratuits.

Usager 2 : oui mais parce qu'il n'y a pas d'accord entre les entreprises qui payent, qui récupèrent ... je sais, je suis, j'étais allé dans le midi dans une ville où le tram était gratuit parce que les entreprises versent le 1% patronal en transport

Intervieweur2 : Le versement transport.

Usager 2 : Oui le versement transport et puis il y a la commune. Donc oui pourquoi pas, après ça c'est une décision de la municipalité, des entreprises etc.

Intervieweur1 : Et est-ce que quand vous étiez dans la navette, au niveau de la conduite si on peut appeler ça de la conduite parce que personne ne la conduisait finalement, est ce qu'il y avait des freinages un peu brusques...

Usager 2 : Non, non.

Intervieweur1 : C'était plutôt fluide ?

Usager 2 : Je n'ai pas eu d'emprise... alors les chauffeurs m'avaient expliqué qu'ils se méfiaient parce que si une personne faisait une sorte de queue de poisson on va dire, « crac » elle pilait. Donc ils faisaient attention de la déconnecter. Mais par contre s'il y avait des horaires aménagés c'est sûr que pour des personnes qui travailleraient par exemple sur Le Blanc, même sur Châteauroux, si on développait, ça vaudra peut-être le coup oui et puis qu'ils prennent un abonnement quoi parce que les frais transports, quand on travaille maintenant c'est cher hein, la voiture c'est en gros quand même presque 0,15€ du kilomètre rien qu'avec le carburant.

Intervieweur1 : Ouais largement je confirme.

Usager 2 : Donc un aller-retour, on fait un aller-retour à Châteauroux ça fait 15€ hein. Donc quand on gagne 1 000/1 200 euros.

Intervieweur1 : C'est sûr qu'il y a un truc à faire de ce point de vue-là, surtout que, je pense qu'ici dès qu'une distance est à faire elle est toujours assez longue donc ça revient vite cher.

Usager 2 : Le blanc c'est 25 km, Chatillon c'est 17 à peu près et Buzançais ça doit être 25, Châteauroux c'est 50...

Intervieweur1 : Ce n'est pas à côté, ça fait tout de suite de longues distances.

Usager 2 : Et puis après il y aurait aussi là, alors je fais partie aussi de transport solidaire, mais pour aller à des visites médicales dans des hôpitaux, des choses comme ça, ça pourrait être éventuellement envisageable à condition que les médecins, les hôpitaux respectent des horaires de visite ou alors qu'il est suffisamment de navette quoi parce que le problème c'est un peu ça. Quand il y a des urgences qui sont surchargées etc., et que des fois on attend un peu les gens un peu longtemps quoi, pas très souvent mais ça arrive.

Intervieweur1 : Et pour ce genre de service est-ce que vous voyez un intérêt à ce que la navette soit autonome en particulier ou c'est juste il faudrait un service de transport ?

Usager 2 : Ah je pense qu'il faudrait un service de transport !

Intervieweur1 : Quel qu'il soit.

Usager 2 : Que ce soit en navette ou qu'il y ait un chauffeur à l'intérieur.

Intervieweur1 : OK.

Usager 2 : De toute façon, je pense que le coût de fonctionnement d'une navette avec toute l'assistance tout ça vaut facilement le salaire d'une personne.

Intervieweur1 : Oui oui bien sûr.

Usager 2 : Ça coûte au moins aussi cher.

Intervieweur1 : Pour l'instant ce n'est pas moins cher ça c'est sûr.

Usager 2 : Voir plus.

Intervieweur1 : OK.

Usager 2 : Non mais ça peut être utile dans la campagne mais je ne vois pas trop maintenant, mais en ville même dans... d'abord ça existe peut-être déjà dans des très grandes usines aussi pour se déplacer à l'intérieur d'une usine. Je pense aux usines automobiles ou des choses comme ça, des usines qui font plusieurs kilomètres de long, avoir une chose comme ça pour transporter le personnel pour pas avoir à marcher à pied...

Intervieweur2 : Du coup vous pensez que la navette devrait être sur une voie réservée ou pas forcément ?

Usager 2 : Pour qu'elle est son intérêt pour faire gagner du temps. Si on fait gagner du temps à des gens, moi j'ai vécu en région parisienne, quand j'allais travailler, fallait que j'aille travailler à Paris en voiture parce que je suis bien obligé et que j'avais trop de choses à transporter. Quand j'étais à 17 km de Paris quand je les faisais en 1h30 j'étais content ! C'est affreux la région parisienne. Puis c'est encore pire maintenant.

Intervieweur1 : Ah oui bah ça.

Usager 2 : Et puis Paris maintenant... ils veulent absolument limiter les transports donc c'est limité à 30 à l'heure. Et là ça peut valoir le coup. Bah comme il y a déjà les métros autonomes depuis des années et je crois même qu'il y a des navettes autonomes.

Intervieweur1 : En ce moment les navettes c'est toujours au stade expérimental, il y n'a pas de service de transport qui soit à proprement parler en navette autonome. Mais ça se teste. Donc il faudrait un site propre à la navette, qu'il n'y est pas de cohabitation avec les autres véhicules. C'est sûr qu'ici ça ne pose pas trop de problème parce qu'il n'y a pas trop de bouchons.

Usager 2 : Non puis bon ça peut, c'est vrai, ça peut peut-être intéresser les personnes ... mais le problème c'est que, même heureusement, on va pas à l'hôpital tous les jours, on ne va pas...

Intervieweur1 : Ouais donc à la demande ce serait peut-être ...

Usager 2 : Mais c'est vrai que pour le jeudi, surtout que maintenant dans tous les petits villages d'à côté il n'y a plus rien, il n'y a plus d'épicerie. Avant il y a une petite épicerie vous prenez Paulnay, il y en a plus, Villiers il n'y en a plus, donc les personnes qui n'ont pas de voiture ou qui n'ont plus le droit de conduire... ça peut être intéressant ouais. Mais ça fait un coup quand même important pour transporter 5 ou 6 personnes une fois par semaine. C'est sûr !

Intervieweur2 : Et... bah j'ai oublié ce que je voulais dire ...

Usager 2 : Ne vous inquiétez pas ça va revenir.

Intervieweur1 : Vous pensez que ça peut réduire peut-être l'isolement de certaines personnes ? Justement si vous avez un club de marche, vous allez tous au départ de Paulnay vous prenez la navette autonome et...

Usager 2 : Oui et puis on aurait pu le faire puis après on rentre à pied oui oui ! Enfin pour l'instant on prend la voiture.

Intervieweur1 : Oui c'est une activité vraiment spécifique que je raconte là.

Usager 2 : On pourrait très bien... On part de Mézières en va jusqu'à Paulnay puis on rentre par les chemins des plaines ça peut faire une sortie oui. Bon, il semble... On n'y pense pas trop parce que bon comme on fait du... on ne fait pas du... on fait du covoiturage donc on prend chacun sa voiture une fois par semaine.

Intervieweur2 : C'est quelque chose que vous pratiquez souvent le covoiturage avec ou pas le club de marche ?

Usager 2 : Avec le club de marche oui tout le temps sauf les départs Mézières mais autrement tout le temps oui ou alors ce sont vraiment des personnes ou c'est plus près de l'endroit où on a choisi de marcher, plus près de chez eux, donc ils vont aller directement ils ne vont pas venir ici pour partir.

Intervieweur2 : Bien sûr.

Usager 2 : Mais autrement si on fait un départ oui on ne prend jamais une personne toute seule. On prend toujours des voitures on se met 4 à 5 par voiture en fonction du nombre de personnes enfin de la grandeur de la voiture.

Intervieweur1 : OK.

Usager 2 : Voilà.

Intervieweur1 : Et pour peut-être les jeunes, vous pensez que ça peut avoir un intérêt ?

Usager 2 : Ça peut peut-être avoir un intérêt pour les loisirs, par exemple, je pense aux jeunes qui font des activités style football style quelques choses comme ça, ouais là ça peut peut-être avoir un intérêt.

Intervieweur1 : Et pour ceux qui n'ont pas le permis...

Usager 2 : Pour moi ce n'est pas le cas, ils sont grands mes enfants mais pour quand on a des ados de 15/16 ans qui veulent aller jouer au foot, qui veulent aller des clubs quelconques à des jeux, ouais là je pense que ça, ça pourrait avoir un intérêt.

Intervieweur2 : Du coup plus proposer un service ponctuel par exemple les jours de marchés...

Usager 2 : Mais je crois que là vous n'aviez pas le droit de transporter des mineurs il me semble ?

Intervieweur1 : Euh...

Intervieweur2 : Non ou accompagnés.

Intervieweur1 : Ouais ou accompagnés.

Usager 2 : C'est ça, enfin ça c'est un problème législatif, c'est différent.

Intervieweur2 : Effectivement.

Intervieweur1 : Ça peut évoluer.

Usager 2 : Ça peut évoluer, de toute façon quand ils prennent le car pour aller à l'école...

Intervieweur2 : ... ils ne sont pas accompagnés.

Usager 2 : Bon il y a au moins un chauffeur.

Intervieweur2 : C'est ça.

Usager 2 : Non là c'est vrai que ça peut avoir un intérêt parce que comme, c'est pareil, il n'y a plus d'équipe de foot, c'est regroupé, je crois, qu'ici à Vandœuvre, je crois que Paulnay il joue avec Martizay... et même peut-être pour des systèmes de ramassage, parce que je vois, je crois que... par exemple il y a une crèche à Paulnay, beaucoup de personnes y vont mais le problème ils vont... il sont peut-être la navette qui va déposer... mais bon un enfant qui va à la crèche on l'accompagne ! bon si la maman va accompagner ou le papa va accompagner son enfant, il faudrait qu'il ait une navette dans les 10 min pour repartir. Parce que s'il faut attendre qu'elle aille jusqu'à Martizay et qu'elle revienne.

Intervieweur2 : c'est vrai...

Usager 2 : Je ne vois pas trop l'intérêt.

Intervieweur1 : ce n'est pas très pratique.

Usager 2 : et ça c'est vrai que ça pourrait être intéressant.

Intervieweur1 : OK. Je ne sais pas si tu avais d'autres questions à poser.

Intervieweur2 : Bah ça ne me revient pas donc... je ne sais pas quoi vous dire.

Intervieweur1 : Et vous aussi si vous aviez d'autres choses à ajouter ? Qu'est-ce que... sur l'amélioration potentielle de la navette du coup, c'est plus le tracé ? les horaires ?

Usager 2 : Oui c'est ça mais, moi je pense qu'il y a d'autres endroits en France où ce serait plus pertinent notamment dans... à faire des couloirs... qu'elle est les droits, ne serait-ce que d'utiliser le couloir un taxi et à bus en région parisienne, alors ça pareil, il ne faudrait pas qu'il y ait de voiture de garée dans les...

Intervieweur1 : Ah bah ça ouais ...

Usager 2 : Il y a peut-être une discipline faire.

Intervieweur1 : Et bien écoutez merci beaucoup en tout cas d'être passé, d'avoir pris le temps de nous répondre et oui très intéressant en tout cas.

Intervieweur2 : Merci beaucoup.

Usager 2 : Merci oui vous aussi.

Usager 3

Intervieweur1 : Le but c'était d'avoir votre retour sur l'utilisation de la navette, est-ce que ce déjà vous en aviez besoin avant qu'elle existe ; si elle a répondu à vos besoins et puis ce que vous en avez pensé ?

Usager 3 : moi je n'avais pas vraiment de besoin parce que le premier truc que j'ai fait en arrivant dans le coin c'est d'acheter une voiture ! Il ne faut pas se mentir la voiture c'est quand même plus rapide et puis au niveau des horaires c'est vachement plus arrangeant que la navette. Donc je l'ai pris vraiment juste pour l'expérimentation. Il y a eu une fois où je me suis dit « tiens je vais la prendre ! » mais au niveau des horaires ça allait dans un sens mais pas en retour. Pour le retour il aurait fallu attendre je crois au moins 2h à Martizay. Donc bon je n'allais pas attendre, à Châteauroux ça se fait mais voilà. Après moi ce que j'en ai pensé Ben euh... Enfin j'ai trouvé que c'était super, je me suis rendue compte en tout cas qu'il y avait de la demande, et quand elle s'est arrêtée les gens n'ont toujours pas intégré ! Je pense que ça a ouvert un besoin et que ça montre qu'il manque quelque chose. Après bon, si on n'est pas véhiculé je pense que c'est très pratique. Après c'était le principe, pas forcément de la navette autonome mais d'avoir un transport en commun en fait. Moi je suis allée à la réunion d'information dont j'avais tout fait mes devoirs et tout, mais de base je suis un peu dubitative quand il s'agit de tout ce qu'est la nouvelle technologie. Je travaille derrière un ordinateur et tout mais quand même je suis réfractaire et je freine des 4 pieds. Donc c'est bien parce que c'était dans ma région et que je trouvais que c'était un truc porteur tout ça, mais sinon c'est vraiment parce que c'était ici que quelque chose se passait chez nous, et que je me suis « aller il faut y aller, on le fait à fond ».

Intervieweur1 : Et réfractaire au niveau inquiétude sur la capacité à faire le trajet en toute sécurité ou plus pour les emplois...

Usager 3: Euh pour tout. Parce que je pense qu'il ne faut pas complètement dépendre des machines. Mais moi j'étais d'autant plus rassurée de savoir qu'il y avait un conducteur qui était derrière. Je n'y serais pas allée de la même manière sans personne aux commandes.

Intervieweur1 : Cela vous rassurait qu'il puisse reprendre le contrôle ?

Usager 3: Je n'ai même pas eu besoin de m'inquiéter, puisque dès la réunion d'information de toute façon on savait ce qu'il en était. Mais je pense qu'une machine ne réagit et n'évalue quand même pas à 100% tout ce qui se passe. Par exemple le simple fait qu'ils disent « elle ne sait pas doubler un vélo », bon bah voilà elle aurait été toute seule c'était foutu quoi ! C'est plus ça et puis de façon générale de ne pas dépendre complètement de la machine

Intervieweur2 : Parce que du coup vous habitez dans quelle commune ?

Usager 3: Moi à Paulnay. Mais pas à Paulnay centre. De toute façon pour la navette il fallait que je prenne la voiture pour aller la prendre. Ou que je descende à pied ce qui se fait, mais il fallait se motiver parce que 3/4 d'heure pour aller la prendre...

Intervieweur1 : Oui peut être qu'une fois qu'on a pris la voiture, autant la prendre jusqu'au bout ...

Usager 3: Ben après, je sais plus exactement combien de trajets j'ai fait le tour complet, je voulais la prendre à Mézières et elle est partie plus tôt. Donc j'ai pris la voiture, j'ai doublé la navette, je suis allée l'attendre à Paulnay pour faire le tour complet.

Intervieweur1 : Et quand vous l'utilisez c'était pour faire quoi ? Pour faire des courses ?

Usager 3: Bah non du coup c'était juste faire des tours pour tester oui. Si, il y a une fois où j'ai fait Paulnay - Mézières. Donc c'était un jeudi matin et je suis venue sur le marché, et c'est mon compagnon qui m'a ramenée.

Intervieweur2 : Parce que, vous parliez du coup des soucis que vous avez rencontré avec les horaires, imaginons qu'il y ait une meilleure fréquence, est-ce que ça pourrait remplacer la voiture ?

Usager 3: Ah oui oui oui, cette fois-là je l'aurais bien pris mais j'avais un rendez-vous pour un repas. Puis j'aurais pris la voiture pour aller jusqu'à Paulnay, puis la navette pour y aller. Quand on peut se le permettre et qu'on a le temps, Ben je l'aurais fait. Et après il y a d'autres fois où je m'étais dit « bon bah ... ah non » ça n'allait pas au niveau des horaires. Surtout qu'en plus quand j'ai commencé j'avais plus de temps, et à la fin j'en avais vraiment moins. Puis entre-temps j'ai démarré un nouveau boulot donc vraiment plus.

Intervieweur2 : Parce que oui du coup tout ce qui est par exemple le transport Rémi et ce réseau de transport là vous l'utilisiez pas de base ?

Usager 3: Pas du tout j'ai à peine conscience que ça existe.

Intervieweur2 : Et vous ne le prenez pas parce que du coup la voiture est quand même plus pratique ?

Usager 3: Oui je sais que par exemple pour aller à Châteauroux je crois que ça devait être un trajet dans la journée ? Voilà bon, ce n'est pas ce n'est pas intéressant. Quand j'habitais en ville je prenais les transports en commun, je n'avais pas de voiture. Mais ici, et puis je vous dis, moi j'habite à Paulnay. Mais je suis à 45 min à pied [de l'arrêt], c'est 2 min en voiture quoi ! Moi j'y vais, mais bon bah les transports il faut que je reprenne la voiture et puis du coup il y a la contrainte des horaires. S'il y avait quelque chose de plus régulier oui.

Intervieweur2 : Et au niveau de l'allure, la vitesse vous trouvez que ça allait 50 km heure ?

Usager 3: A partir du moment où elle roule toute seule on va pas la mettre à 90 ! Par exemple le tour complet y en avait pour 1h bon bah voilà hein, ça se fait. Et j'ai une amie qui était passée dans le coin qui m'avait dit « moi j'avais pas du tout confiance là-dedans » et ma mère elle est venue juste avant Noël juste avant que ça se finisse, je lui dis « tu voudrais la prendre ? - non pas du tout ». Moi je pense que, je l'ai dit, si je n'avais pas été là, je ne pense pas que je l'aurais vécu la même façon.

Intervieweur1 : Et pour revenir sur la vitesse est-ce que quand vous étiez dans votre voiture vous avez croisé la navette ? Ou est-ce que vous êtes retrouvé derrière la navette ?

Usager 3: Jamais derrière... En fait si une fois derrière puisque je l'ai doublé cette fois-là où je devais la prendre ! Je pense que je l'ai croisée au tout début quand elle n'était pas encore floquée, parce qu'elle n'était pas visible. Et en fait moi je ne prends pas les mêmes trajets qu'elle. Et quand je fais Mézières – Paulnay, je ne prends pas la même route. Donc j'ai dû la voir une fois au loin enfin voilà. Je ne me suis pas retrouvée coincée derrière.

Intervieweur1 : Et en termes de d'aspects et de confort dans la navette ?

Usager 3: Si, moi j'ai trouvé qu'elle était confortable et en ayant faire le tour complet j'ai trouvé qu'elle était bien. Après bon euh c'est un transport, c'est pareil la voiture il y a un moment même si la voiture est confortable on en a un peu marre et voilà. Je ne l'ai jamais utilisé quand elle était complète. Au maximum nous avons été 3 en comptant le conducteur, 3 et demi si je compte aussi mon chien ! Donc j'ai pu tester des places différentes dans la navette...

Intervieweur1 : Il n'y avait pas trop de sièges, ou pas assez de sièges, par exemple les jours de marché ?

Usager 3 : Moi le jour de marché on était donc 3 et demi avec mon chien ! Donc c'était ce jour-là il n'y avait vraiment pas grand monde. Après je pense que les personnes qui attendaient pour faire le marché du coup à mon avis il ne devait pas y en avoir assez. Parce que moi je sais qu'un jour je m'étais dit « Ben je prendrais l'aller le retour pour faire le marché » et on m'a dit « tu sais il y a des habitués donc l'aller ça peut le faire, mais le retour on peut se retrouver bloqué » et comme il n'y avait pas de système pour pouvoir réserver la place ou quoi bah...

Intervieweur2 : Et ça vous arrive de faire du covoiturage aussi ?

Usager 3 : Oui oui.

Intervieweur2 : Souvent ?

Usager 3 : Souvent, oui. Là j'ai complètement installé l'application blablacar daily sur mon téléphone pour avoir des covoit tous les jours, et je ne l'ai pas mis en route depuis 2 mois... Parce que j'ai des jours de télétravail qui sont variables, et je reste plus tard des fois, donc au final je n'ai même pas essayé. Mais je me dis qu'il faudrait que je recommence, mais à côté je fais vraiment du covoit dès qu'il y a des longs trajets. Par exemple quand je vous parlais de ma mère, il y a 5h de route et ben c'est pas mal de prendre des covoit, pour le prix mais aussi pour la compagnie. Ça passe le temps quoi ! Et les transports non. Avant j'habitais en région parisienne, je les prenais tous les jours, je faisais le bus le métro et la marche, bien bondé. Bah du coup à la fin je prenais plus le bus ! Je marchais. Une demi-heure de marche c'est plus agréable que des frottis frottas qu'on n'a pas envie. Et comme j'étais en début de rame sur le métro, j'étais assise dès le départ. Et après quand j'étais à Evreux, il y avait du transport en commun, et ben si je compare à la Brenne, c'était pratiquement pareil ! C'est une grosse ville, il n'y avait que 2 lignes de bus ! Et en fait je ne le prenais pas du moins parce que je trouvais que ce n'était pas arrangeant non plus. Donc quand il y en a, je prends oui et quand ils sont arrangeants je prends ! Et moi je trouvais que c'était vraiment super ça. Peut-être que ça ce n'était pas le but de l'expérimentation mais peut-être que ça va faire en sorte qu'ils vont nous mettre un petit truc en place.

Intervieweur2 : Vous travaillez dans quoi actuellement ?

Usager 3 : Moi je suis graphiste d'accord. Donc quand j'ai commencé j'étais à mon compte, j'ai toujours la partie à mon compte mais j'ai démarré un temps plein au Zoo de Beauval. Cette année je suis passée de « j'avais un peu de temps », à « je fais 40 h semaine ».

Intervieweur1 : Donc vous pas mal télétravailler, vous avez un jour par semaine ?

Usager 3 : 2 jours

Intervieweur1 : Et pour ça la Brenne Boxe c'est super

Usager 3 : Ben j'étais là hier ! Moi je l'ai découvert par hasard avec mon compagnon qui faisait faire sa carte grise, et du coup j'ai découvert tout l'espace de coworking. Et puis bah je suis venue et depuis... ça fait 2 ans qu'on habite là, donc ça fait un an et demi que je viens du coup plus ou moins régulièrement. Et c'est super et c'est là que j'ai eu connaissance de la navette, comme en plus je croise Jean Bernard Constant ben on en avait déjà parlé, donc moi j'avais déjà eu écho [de la navette] et puis de la personne qui portait le projet. Donc déjà j'y allais en plus « aller il faut le faire, il faut y aller, y a quelque chose qui se fait dans la commune ! ». Peut-être que si j'avais pas eu tout ça, parce qu'il y a plein de personnes qui étaient réfractaires et qui ont pas fait les efforts de se renseigner, et qui jusqu'au bout ont toujours pas compris, peut-être que j'aurais été comme ça ? Non je pense que je serais quand même allée à la réunion d'information. Parce que je suis plutôt du genre à le faire, si je ne le fais pas c'est que les horaires ne correspondent pas ou que je n'ai pas connaissance du truc. Mais c'est vrai que de connaître en plus les porteurs de projets ça joue beaucoup.

Intervieweur1 : C'est motivant surtout qu'ils ont l'air impliqués dans le développement de la commune sur ce point de vue-là. Et dans la navette vous avez ressenti des freinages brusques, des secousses ?

Usager 3 : Moi je n'ai jamais eu tout ça. Une fois où la conductrice a dû reprendre la main, j'ai fait tout un trajet où elle n'était pas du tout autonome. J'ai eu des échos de freinage brusques, mais peut-être parce que justement je ne l'ai pas pris très souvent non plus quoi.

Intervieweur1 : Si demain il y avait ce cette navette qui revenait de manière pérenne totalement ?

Usager 3 : Oh oui je pense que je l'utiliserais, en fonction de la fréquence et de ce que j'ai à faire.

Intervieweur1 : Donc il y avait une amélioration à faire ce serait sur les horaires en fait pour vous ?

Usager 3 : Ah oui oui oui oui parce qu'après qu'elle soit autonome qu'elle soit conduite au fond voilà... Mais je trouvais ça bien.

Intervieweur2 : Même au niveau de l'itinéraire ?

Usager 3 : De toute façon je serais obligée [de prendre la voiture pour aller à l'arrêt] je ne pense pas qu'ils vont mettre des points partout

Intervieweur2 : Là le trajet c'est de Mézières, Martizay en passant par Paulnay et Azay le Ferron, est-ce que vous pensez que c'est un bon itinéraire ? Qui est cohérent ? Est-ce-que vous l'avez trouvé trop court, est-ce qu'il aurait fallu le rallonger...

Usager 3 : Moi, pas forcément, après j'ai entendu des personnes qui disaient « pourquoi ça va pas jusqu'au Blanc ? Pourquoi ça n'inclut pas telle ou telle ville ? » peut être si ça pouvait faire peut-être toutes les communes de la communauté de communes... Donc voilà, mais après je dis ça je sais pas du tout si c'est faisable au rythme où elle va, et puis si elle a besoin de se recharger et tout ça... Mais là je trouvais déjà que c'était pas mal, et je vous dis cette fois-là manquée je n'ai pas pu la prendre pour aller jusqu'à Martizay c'était vraiment pile poil bien ! J'aurais sûrement marché au début, donc j'aurais pu faire ma petite partie de sport. Mais non au contraire c'était bien ! Et puis après bon moi je prends la voiture parce que je suis excentrée, mais dans Paulnay l'arrêt était très bien placé quoi. Azay-le-Ferron c'est pareil. Ici [Mézières] c'est juste là donc je vois pas où on pourrait le mettre ailleurs, et puis à Martizay je dois avouer que je sais pas trop où j'étais en vrai. Parce que je suis passée une fois mais il me semble que ce n'est quand même pas trop loin du centre. Parce que je n'arrive pas de ce côté-là quand je suis en voiture

Intervieweur1 : Et du coup, là c'était une expérimentation donc c'était un service gratuit. Si demain il y avait une navette tous les jours est-ce que vous pourriez par exemple prendre un abonnement ou payer un ticket ?

Usager 3 : Oui et que ce soit payant pour moi c'est normal partout on paye les transports sauf, j'ai habité à Aubagne dans le Sud en 2013 où le transport étaient gratuits ! Alors c'est bien pour les visiteurs mais je ne veux pas savoir les impôts qu'ils paient.

Intervieweur2 : Et vous pensez que ça pourrait ça permettrait, si on met ça de manière pérenne, un désenclavement de communes rurales qui pourrait freiner aussi décroissance, le fait que ce soit plus accessible ? Avec un certain recul vu que ça ne vous concerne pas forcément ?

Usager 3 : Je ne me rends pas trop compte, mais je pense que, j'ai quand même eu les échos qu'il y avait de la demande. Quand elle tournait à ce moment-là, il y a eu quelqu'un de Paulnay qui a perdu son permis, et donc on lui avait retiré son permis et du coup y a un jour je l'ai pris en auto-stop. Il n'avait pas pu prendre la navette parce que ça ne concordait pas avec les autres [horaires]. C'est vrai il avait prévu de la prendre au retour mais il allait devoir patienter 1h ou 2h à l'arrêt. Mais je pense j'ai entendu, il y a quand de la semaine. Il y a des gens qui ont râlé sur les réseaux quand ça s'est arrêté « oui encore une super initiative qui s'arrête » et tout, donc qui ne savaient pas toujours pas ce qu'il en était et que ça allait s'arrêter. Et au-delà de ça, le peu qu'elle allait, elle a quand même créé 2 emplois.

Intervieweur1 : Mais par exemple, vous dites que vous êtes arrivée il y a 2 ans c'est ça ? S'il y a 2 ans il y avait eu une navette qui desservait justement... [ça vous aurait attiré ?]

Usager 3 : Je pense que j'aurais été dubitative au début et que je me serais dit « oui bon d'accord ok mais j'attends de voir ». Mais ça ne m'aurait pas freiné dans l'idée de venir habiter là.

Intervieweur1 : ni attirée ?

Usager 3 : Ben je pense que ça aurait été un « d'accord OK bon j'attends de voir » je pense que ça aurait été ça. Et comme je suis quelqu'un d'ouvert, la finalité ça aurait été « c'est bien il y a quand même un transport »

Intervieweur2 : Vous avez bien répondu à nos interrogations après c'est ouvert, c'est libre si vous avez quelque chose à ajouter.

Usager 3 : Pour moi c'était surtout les horaires bons je pense que ça a dû revenir assez régulièrement.

Intervieweur1 : parce qu'en fait là il y avait qu'une seule navette donc dans tous les cas elle était limitée à sa capacité à faire l'aller-retour et à se recharger s'il devait y avoir un vrai service il y aurait forcément plusieurs véhicules parce qu'il y a toujours au moins un véhicule de réserve.

Usager 3 : Après ça ne m'a pas non plus fait râler qu'il y ait des horaires. Je savais que c'était expérimental donc forcément ça ne pouvait pas être comme un service de transport, tout le temps, et que ces horaires pendant ce temps c'était quand même déjà mieux que rien quoi.

Intervieweur2 : Et après ça dépend des profils aussi parce que du coup les personnes retraitées, personnes vieillissantes, ce matin elles nous disaient « on s'adapte en fait. Oui 9h, midi, 16h, Ok bah très bien au fond, moi je programme ma journée en fonction de ces horaires-là » et c'était pas forcément la fréquence qui les dérange.

Usager 3 : Au début quand j'avais beaucoup plus de temps ça me dérangeait pas le principe des horaires ! [...] Et puis après du coup, quand on a fait toute la semaine, dans le cadre d'une expérimentation, est-ce que vraiment on se dit « bon aller tiens samedi je vais prendre la navette ».

Intervieweur2 : Est-ce-que si c'était un service à la demande, c'est à dire qu'on réserve à l'avance, il y a des arrêts il y a des horaires, mais la navette ne passe que si quelqu'un a pris une réservation ?

Usager 3 : Bah peut-être oui. Je pense qu'après je sais qu'il y a déjà un système un peu comme ça mais de Rémi. Ouais donc je crois que ça fonctionne donc.

Intervieweur2 : A la différence le transport vient chercher de porte à porte en fait

Usager 3 : La dernière fois j'ai quand même une amie qui a attendu le transport et il ne s'est jamais présenté...

Usager 4

Intervieweur1 : Qu'avez-vous pensé de la navette de manière générale ? si elle a pu vous aider, vous apporter quelque chose ?

Usager 4 : Alors moi personnellement elle ne peut pas vraiment m'aider dans l'immédiat parce que je suis encore valide, je conduis et ci et ça, mais dans la perspective qu'un jour... Voilà. On n'est pas d'ici, on est Breton, on ne veut pas repartir en Bretagne, on veut rester dans le coin mais il arrivera à jour où la perte d'autonomie, il faudra... comme tout le monde on ne l'aura pas. Moi j'ai bien aimé... beaucoup de choses, mais il y a des choses qui ne sont pas encore au point, parce que c'est tout jeune tout neuf. Ce qui me plaît dedans c'est qu'on peut aller quand même dans toute la campagne aux alentours. Il faudrait peut-être voir pour qu'elle aille jusqu'au Blanc, parce qu'il y a un centre de santé.... Châteauroux je ne vois pas l'intérêt. Il y a les taxis, autrement médecin... il n'y a pas de souci. Je la verrais bien aussi le week-end en soirée pour les jeunes. C'est bien beau de penser aux anciens mais les jeunes, les plus jeunes ont besoin de sortir. Le Sam c'est toujours le même...

Intervieweur2 : C'est vrai.

Usager 4 : Non mais c'est vrai, quel que soit... le vendredi soir le samedi soir entre les patelins jusqu'à une heure raisonnable et puis pour rapatrier... parce que je sors plus en boîte mais ou un café un peu moins quand même, mais j'ai des gamins qui l'ont fait mais j'en avais un peu marre d'aller les chercher.

Intervieweur1 : Bien sûr.

Intervieweur2 : Ouais c'est bien de penser aussi à l'ensemble de la population, en fait ce n'est pas forcément...

Usager 4 : Faut pas que ça soit forcément ciblé que pour heu...je sais pas...

Intervieweur1 : La majorité...

Usager 4 : ...Et puis non, niveau horaire et tout il y a tout ce qui faut, ça passe partout, ça va dans les pôles d'attractions, pour les gens qui sont en totale perte d'autonomie. Fauteuils roulants c'est un petit peu dommage parce qu'il n'y a pas d'accès... c'est un peu regrettable donc c'est, voilà il faudrait peut-être avoir, je sais pas, peut être un gars dedans de temps en temps, quand il y a des rendez-vous spécifiques pour ces gens-là, et qu'il puisse dévier pour aller les chercher chez eux parce que si la navette passe à 50 mètres de la maison mais qu'il va pas bouger, c'est pas l'intérêt. Donc ça sert que les gens qui sont en autonomie encore pour l'instant, mais c'est un essai, donc voilà.

Intervieweur2 : Vous habitez à Mézières ?

Dominique GILLARD : J'habite Mézières.

Intervieweur2 : D'accord

Usager 4 : Oui, j'ai fait les circuits dans tous les sens.

Intervieweur2 : OK

Intervieweur1 : Quand vous avez utilisé la navette c'était pour faire une activité en particulier ? faire vos courses ?

Usager 4 : Non, pour voir.

Intervieweur1 : Okay d'accord, juste pour voir.

Usager 4 : Parce qu'aller faire mes courses à Azay-le-Ferron, non rien. Par contre là où ce serait peut-être positif, je ne sais pas s'ils pensent à la maintenir plus tard ou pas, il y a quand même des lieux touristiques dans le coin. Et... Si ça partait du Moulin ou entre en disant là il y a la visite du château d'Azay moyennant bien sûr des finances et tout ça, il y a 2/3 trucs, lieux touristiques qui pourraient être desservis pour les quelques touristes qui viennent dans le coin quand même. Il y a beaucoup d'anciens qui viennent en septembre, et donc bah y aurait le admettons le château d'Azay-le-Ferron, visite de telle heure à telle heure, ça part. Après ça se programme, c'est qu'un ordinateur donc ça se programme en disant le circuit on peut le modifier légèrement. Ils font Azay, ils font La

Gabrière, ils font... voilà, et ça emmène les gens un petit peu voir les lieux... je pense que ça peut peut-être attirer un peu plus de monde.

Intervieweur2 : Oui parce que je crois qu'il y a eu des retours positifs aussi sur la journée touristique organisée, qui s'est fait en août ou en septembre ?

Usager 4 : En septembre ouais, c'est vrai c'est pas mal.

Intervieweur2 : Oui c'est vrai que ce sont des idées à garder !

Usager 4 : Il faudrait que ça puisse servir aussi le anciens à l'EPHAD. Elle ne s'arrête pas l'EPHAD. Et les gens de l'EPHAD, ma femme y travaille, elle me disait : « mais il y en a beaucoup qui sont autonomes mais qui n'ont pas de moyen de...

Intervieweur2 : de locomotion ?

Usager 4 : Oui de locomotion pour aller voir la famille, le cousin qui habite à côté. Donc ils ne se voient pas... ils habitent à 5 km les uns des autres mais ils ne se voient pas. Donc s'il pouvait y avoir un départ de la navette enfin de l'EPHAD, ce serait peut-être bien aussi.

Intervieweur1 : En fait, il faudrait plus d'arrêts dans chaque ville peut être...

Usager 4 : ouais mais là c'était un début donc, au fur et à mesure ça va peut-être...

Intervieweur1 : Oui oui, dans le futur.

Usager 4 : ouais.

Intervieweur1 : vous pensez que ce serait...

Usager 4 : En différents lieux. Les lieux qui sont du style de la maison médicale...

Intervieweur2 : Oui des lieux stratégiques finalement.

Intervieweur1 : Oui des lieux stratégiques plutôt que la place du centre-ville.

Usager 4 : Voilà, et si c'est pour emmener les gens faire leurs courses, enfin c'est pareil si c'était pour aller à Châteauroux au Auchan et tout... non ce n'est pas jouable. C'est pas le but de ce genre de truc.

Intervieweur2 : C'est vraiment pour lier les petites communes entre elles aussi et parce que les équipements peut-être sont aussi différents dans chaque commune et donc du coup au lieu d'en installer dans chaque commune tout simplement se déplacer.

Usager 4 : On est en désert médicales en plus ...

Intervieweur2 : Oui...

Usager 4 : Donc l'ophtalmo' du coin s'il ne peut pas vous avoir, peut-être que l'ophtalmo à 10 km il va y avoir un créneau, donc il suffit de jouer là-dessus aussi. Donc c'est pas mal non plus.

Intervieweur2 : Parce que là actuellement vous vous déplacez quand vous devez aller quelque part pour vos courses ou vos loisirs pour vos quotidiens, c'est exclusivement la voiture ou...

Usager 4 : Exclusivement la voiture mais il y aurait une navette peut-être ...

Intervieweur1 : A Le Blanc vous allez ?

Usager 4 : Ouais Le Blanc, Châteauroux... Ici il n'y a pas grand-chose. Ce n'est pas... mais nous on est encore relativement... on est autonome donc on fait les courses pour les voisins ! donc il y aurait ce système de navette pour aller au Blanc, Le Blanc c'est... les 3/4 des gens vont là-bas ...

Intervieweur2 : Ok.

Usager 4 : ça peut être... il ne faut pas non plus que ça aille dans toutes les communes parce qu'après ça part en sucette dans tous le coin. Il ne faut pas que ça devienne un service à la carte.

Intervieweur2 : Ça après, ça peut faire un trajet de 2h et c'est plus intéressant.

Usager 4 : Oui, il faut que ce soit quand même assez droit, que ce soit régulier quoi ! j'en tire que du bénéfice enfin pour l'instant non mais des essais que j'ai fait, je me suis dit bah vieillir dans cette région là ça ne me ferait pas peur si il y a ça.

Intervieweur1 : OK d'accord. Et quand vous étiez dans la navette vous n'aviez pas peur justement de la technologie qui est nouvelle ...

Usager 4 : non et là où c'était positif c'est que à chaque fois il y avait les 2 personnes, elle ou lui, qui était à bord et... J'y ai été 7 fois quand même pour me faire une idée

Intervieweur2 : Ok.

Usager 4 : A oui, je l'ai pris 7 fois, et à chaque fois... bon il y a eu des fois perte de satellite des trucs comme ça mais ça c'est encore les débuts aussi donc il faut... Bon, 2/3 fois c'était rigolo quoi mais bon ça fait bizarre quand ça s'arrête d'un coup et puis qu'il faut qu'il relance.

Intervieweur2 : Oui les arrêts intempestifs.

Usager 4 : Ouais mais autrement non la sécurité quoi ! Puis c'est fait pour.

Intervieweur1 : Et vous l'auriez pris même s'il n'y avait pas eu d'opérateur à bord ?

Usager 4 : Oui sans problème, sans problème. De toute manière il va falloir aller dans ce sens-là. Si on veut être encore en campagne, il va falloir qu'on ait des choses comme ça.

Intervieweur1 : Et le véhicule en lui-même vous en avez pensé quoi ? son aspect, le confort, ...

Usager 4 : Le confort on n'est pas à Paris déjà. Non mais c'est vrai il faudrait quoi ? Je suis un ancien militaire j'ai fait 20 ans d'armée j'ai voyagé sur des fauteuils... Non, non c'est très bien. Je ne sais pas comment c'est prévu l'accès par contre pour personnes handicapés derrière ou autre...

Intervieweur1 : Ça serait un axe d'amélioration.

Usager 4 : Ça c'est... ça serait pas mal une rampe d'accès et puis voilà tout se fait électriquement maintenant donc ... un gars, même handicapé, s'il y a une rampe qui s'ouvre, il roule dessus et il grimpe, il n'y a pas besoin de grand monde pour l'aider quoi, ils sont autonomes, déjà chez eux donc... Si le bus va devant la maison et qu'il est prêt à l'attendre devant, c'est royal pour lui ! et puis pour moi c'est surtout aussi les jeunes le week-end. Ça par contre ce serait pas mal d'essayer ça. C'est dommage que ça n'a pas été essayé.

Intervieweur2 : c'est vrai ...

Usager 4 : entre les communes...

Intervieweur1 : Et sur la vitesse de la navette qui était limitée du coup 50 km/heure, est ce que...

Usager 4 : est-ce que le voyage m'a toujours paru agréable ? Parce que même quand je faisais le... j'ai fait des cercles complets aussi... je suis un fou ! Ah oui carrément ! Je laissais le vélo là puis je le récupérais la

Intervieweur1 : Et en tant qu'automobiliste, est ce que avec votre voiture vous avez déjà croisé la navette ou vous êtes-vous retrouvé derrière la navette ?

Usager 4 : Oui ça c'est un peu chiant.

Intervieweur1 : Ce n'est pas terrible ?

Usager 4 : C'est un petit peu chiant dans le sens où... nous on le savait on connaissait les couleurs de la navette mais quand tu ne connais pas la navette, j'imagine, je ne veux pas dire le Parisien mais, la personne qui arrive

derrière et qui veut avancer quoi ouais c'est peut-être un petit peu pénible. Il faudrait peut-être avoir ou je sais pas un truc qui tourne au-dessus ou un signal ou je sais pas...

Intervieweur1 : Oui okay.

Usager 4 : Et autrement... moi j'ai bien aimé, honnêtement j'ai bien aimé. Ce serait bien que ça... je sais pas ce qui est prévu, mais ce serait bien que ça revienne dans le sens ou en campagne si on n'a pas ça...

Intervieweur2 : C'est difficile de mettre autre chose en place.

Usager 4 : Si ce serait possible de mettre 2 véhicules comme ça avec 2 chauffeurs et ça ferait 2 emplois.

Intervieweur2 : Ah ça oui ! ça d'accord.

Usager 4 : En campagne, les emplois on en a besoin aussi comme tout le monde.

Intervieweur2 : Oui bien sûr.

Usager 4 : si c'est ça, ce sera ça ! il faut quelque chose dans notre situation Mais il faut... je pense que si ça passait dans les lieux un peu plus stratégiques... bon la caserne des pompiers là-bas c'est bien mais il n'y a pas les commerces. Il faudrait que ce soit carrément sur la place, EPHAD, maison médicale parce que les anciens quand ils viennent à Mézières le jeudi les 3/4 de ce qui viennent vont au marché. Et le marché le jeudi matin c'est le médecin qui est complet, c'est la banque qui est complète, c'est les assurances qui sont complètes, donc voilà c'est la loi de la campagne !

Intervieweur2 : Oui mais c'est ça et du coup c'est vrai qu'au niveau de la position des arrêts ce n'était pas forcément hyper stratégique, enfin stratégiquement parlant, ce n'était pas... Et qu'est-ce que vous en avez pensé d'ailleurs des arrêts, est-ce que vous avez trouvé que c'était, au niveau de l'information dessus, sur la visibilité, sur les poteaux d'arrêt...

Usager 4 : De toute manière les gens... si c'est ça un jour ou l'autre, les gens vont s'y habituer.

Intervieweur2 : Oui non mais d'accord, mais si...

Usager 4 : Il n'y a pas besoin de mettre de grands décors en disant « ici navette spatiale » ... Il n'y a pas besoin de ça...

Intervieweur2 : C'est juste pour la facilité d'information, la visibilité, ...

Usager 4 : Le seul truc, si on veut avoir les horaires vraiment à jour, il faut passer son temps à jouer sur internet.

Intervieweur2 : Ce qui n'est pas le cas de tout le monde.

Usager 4 : Ce qui n'est pas le cas de tout le monde. Donc une mise à jour complète des panneaux ce serait pas mal aussi. Vous avez changé 3 fois quand même dans les horaires ou 4 fois même...

Intervieweur2 : Oui en fonction du marché, en fonction ...

Usager 4 : Ça changeait, donc les gens ils arrivaient « oh bah il n'y a pas » donc une mamie avec son sac à main, son sac de course c'est un petit peu gênant.

Intervieweur1 : Bien sûr ouais.

Usager 4 : Ce sont des détails mais le pire c'est qu'eux ne râlaient même pas. Ce n'est pas eux qui râlent, celui qui va râler c'est celui qui n'a pas essayé, c'est toujours comme ça. Il faut laisser faire les choses et puis sinon... le plus dur c'est de leur dire que c'est un test ! Et puis les 2 chauffeurs ils étaient au top ! Bon elle, elle braillait tellement fort que quand vous sortez du coup vous avez plus mal à la tête que quand vous rentrez. Non mais c'est vrai qu'elle parle beaucoup mais elle rassurait les anciens aussi, parce que j'ai pris 2 fois le samedi après-midi, donc c'était à 16h50 là-bas, et il y avait les mêmes personnes qui venaient voir... deux petites mamies qui venaient voir leurs cousines qui étaient à l'EPHAD et donc c'est assez rigolo parce qu'elles rentraient chez elle, mais elles ont toutes les deux le permis mais, comme elles se sentaient plus autonomes, il y a une qui avait une

voiture sans permis qui avait pas rouler depuis je ne sais combien de temps parce qu'il faisait que ça et l'autre qui avait sa voiture qui était au garage et elles venaient tous les samedis du coup à l'EPHAD. Donc rien qu'entendre ça dans un bus.... C'est important, c'est que vous avez gagnés, enfin l'essai a été gagné déjà parce que c'est déjà au moins 2 personnes dans l'après-midi qui étaient hyper contente. Je les ai vu 2 fois dedans le samedi après-midi les 2 fois je les ai vu donc ça veut dire qu'elles étaient là tous les...

Intervieweur2 : Il y a une certaine tranquillité aussi.

Usager 4 : Elles savaient que c'était régulier. Je leur ai posé la même question, est-ce que s'il n'y avait pas de chauffeur... elles ont dit ouais sans problème.

Intervieweur2 : L'aspect extérieur ne vous a pas dérangé, enfin je veux dire, ce n'est pas une question de dérangement mais voilà, le look du véhicule...

Usager 4 : Du moment qu'elle traîne les fesses. Nan mais faut être clair !

Intervieweur2 : Oui c'est vrai.

Intervieweur1 : Améliorer quoi dedans ... Il n'y a rien ... Comme moyen de transport...

Intervieweur2 : voilà une rampe, quelque chose comme ça.

Usager 4 : Moi je vois que ça.

Intervieweur2 : Et vous pensez que si on utilise ce type de transport voilà, des navettes autonomes comme ça, pas pour transporter des voyageurs, des usagers, mais pour transporter de la marchandise ou pour faire des livraisons ? Est-ce que vous pensez que ça aurait un certain impact positif ? est-ce que ça serait intéressant de proposer quelque chose comme ça ou pas ?

Usager 4 : De toute manière, tout ce qui va en découler, ce genre de truc, ça ne peut être que positif pour tout le monde

Intervieweur2 : Oui c'est vrai mais après voilà on pose la question...

Usager 4 : Si je peux avoir 500kg de palais pour mon poêle plutôt que de faire livrer par le camion qui va me coûter une blinde dans le nord de Châteauroux ou du Blanc avec des points de transport ça peut être...

Intervieweur2 : Ça peut être intéressant

Usager 4 : Je travaillais dans un autre métier avant, dans les chevaux, et on avait déjà tout ce qui était transport de « doses » donc et bien tous ce qui est embryons... donc on avait des doses qui venaient de toute la France mais ce n'était pas des navettes électriques mais c'était tout un réseau, c'est-à-dire, qu'on faisait venir de toute la France et en moins de 24h on avait tout. Je pense que là, il y a moyen de développer ce genre... ce n'est pas fait pour dormir. Si ça nous est proposé en campagne c'est qu'un jour ou l'autre ça va se développer. Si on veut garder nos campagnes, il faut qu'on ait quelque chose.

Intervieweur2 : C'est un territoire aussi intéressant pour expérimenter ces modes de déplacement...

Usager 4 : Même pour les entreprises...

Intervieweur2 : Pour les entreprises aussi.

Usager 4 : Je ne sais pas s'il y a eu un retour d'entreprise qui en ont parlé un petit peu mais...

Intervieweur2 : Ici, moi pour ma part non, parce qu'après euh, vous avez quoi ici ? des entreprises de types artisanales ?

Usager 4 : Ben ouais, il y a la noiseraie, il y a tout ça. Il faudrait aller voir David lui en parler, tous ces trucs de conseils, il aime bien ! Ces trucs ça l'intéresse bien ! C'est le responsable.

Intervieweur1 : OK

Usager 4 : je pense que lui, même si ça allait... à propos des livraisons... il livre dans tous les supermarchés, enfin il livre monde l'international mais ici aussi... mais même en tourisme hein pour aller faire la maison du parc et toutes ces choses-là c'est... bon après c'est sûr qu'il faut tout modifier aussi ce n'est pas évident quoi, c'est qu'un ordinateur il suffit de le programmer.

Intervieweur2 : Oui voilà exactement, libre à l'imagination on peut en discuter comme ça c'est toujours intéressant, on n'a pas forcément tous les mêmes visions aussi.

Usager 4 : Il ne faut pas que ça aille trop loin non plus.

Intervieweur2 : On est bien d'accord. Parce que sinon après ça perd de son intérêt.

Usager 4 : Si c'est pour faire du transport à la carte...

Intervieweur2 : Oui par exemple le transport à la demande c'est quelque chose que vous pensez que ça...

Intervieweur1 : Ça ne marcherait pas ?

Usager 4 : Si le transport à la demande mais local.

Intervieweur2 : Sans aller jusqu'à Châteauroux...

Usager 4 : Quelqu'un qui peut dire 24h ou 48h à l'avance, se fixer un truc en se disant 3 jours à l'avance et ben euh ... un rendez-vous chez le médecin admettons quelqu'un qui dit et bien j'ai rendez-vous là parce qu'il faut y aller à tout prix, on le sait à l'avance un rendez-vous chez un médecin. C'est comme, je ne sais pas d'où vous venez, nous pour avoir un rendez-vous chez un médecin ici c'est 15 jours/3 semaines minimum donc... Et si c'est spécialiste c'est pire donc... ça ça peut ça peut être utile quand même quoi. Mais ça peut centraliser aussi par la maison médicale. La Secrétaire qui est là-bas et qui sait très bien qui doit venir chez eux, les anciens, ça peut être mis en en place entre la maison médicale et les ordis hein il suffit... c'est une histoire d'ordinateur enfin je n'y connais pas grand-chose.

Intervieweur2 : Oui de capteur, et voilà il ne faut juste pas que la route change trop quoi... en fait la...

Usager 4 : Non ça change pas trop, à part les éboulements à cause des inondations, il y a pas grand-chose. Non mais j'en tire que du bénéfice. Nous on s'est mis dans l'optique qu'on allait vieillir. On ne veut pas repartir en Bretagne et on a une bonne raison c'est que nos enfants sont installés tous dans la région donc pourquoi partir ? donc on s'est dit qu'on a pas envie d'être de dépendre de nos enfants pour aller voir un médecin plus tard ... A fond pour.

Intervieweur1 : D'où l'intérêt de ce genre de de transport aussi et du coup pendant l'expérimentation, la navette était gratuite...

Usager 4 : Il faut une participation comme ça au moins tout le monde pourra dire je l'ai prise, j'ai payé parce que, enfin, j'ai pu aller à mon rendez-vous mais j'ai payé quand même, parce que si c'est tout gratuit les gens vont dire ah bah j'y vais pas parce que c'est gratuit. Il faut une cotisation ou une carte d'abonnement ou comme le transport en commun.

Intervieweur2 : Le prix d'un ticket de bus quoi finalement, quelque chose comme ça...

Usager 4 : Oui à fond pour. Ah bah si c'est tout gratuit ça ne vaut plus la peine non plus, sinon c'est une demande maintenant

Intervieweur1 : Rien n'est gratuit.

Oui mais à partir du moment où ça sort de notre porte-monnaie on en prend toujours plus soin.

Intervieweur2 : On s'engage un petit peu aussi par exemple si on veut l'utiliser on l'utilisera parce qu'on a payé pour ...

Usager 4 : De toute manière si on prend sa voiture ou celui qui peut conduire, si tu prends ta voiture pour faire Azay-le-Ferron ou Martizay, ça devient plus cher que de prendre un ticket et puis rien est gratuit. La gratuité ça tue la gratuité.

Intervieweur2 : Vous pensez que du coup ce type de... si on met en place ce mode de déplacement, avec la navette autonome, ça pourrait faire venir des personnes

Intervieweur1 : Pour faire s'installer en région.

Intervieweur2 : Exactement éviter voilà... un peu désenclaver la zone si vous voulez et en plus de ça...

Usager 4 : Il y a de plus en plus de monde qui viennent...

Intervieweur2 : ...Pour pallier la décroissance de la population.

Usager 4 : Le problème c'est qu'ils ne sont pas [...] il y a beaucoup de gens de la région parisienne dans le coin, donc eux ils ont leur pied-à-terre, ils arrivent en général au mois de mars et ils repartent en octobre/novembre.

Intervieweur1 : Ok.

Usager 4 : Parce qu'ils disent toujours « Ah bah il n'y a rien à faire ou c'est l'hiver il fait froid on ne peut pas se déplacer comme on veut ». Donc s'il y avait un truc pour peut-être les conserver plus longtemps sur place ce serait pas mal, et puis il n'y a pas que des personnes âgées sur la planète. Il faut... de toute manière c'est l'avenir ce genre de déplacement. Ce n'est pas la Micheline qui va revenir dans la gare, rouvrir les gares ... C'est utopique. Si les gens réclament qu'on réouvre les gares de campagne c'est bien qu'il y a une demande de déplacement, ce n'est pas pour regarder la Micheline passer. Vous n'avez pas connu les Micheline vous, ça vous fait rire. C'était un petit train qui passait, peut-être pas ici mais, nous en Bretagne on avait ce qu'on appelait la Micheline c'était comme le service de car mais c'était le train qui... c'était Hennebont jusqu'à Lorient et...

Intervieweur2 : Ok d'accord c'était dans une région bien précise du coup

Usager 4 : Et on payait 10 francs, c'était une misère. Et on faisait le tour on partait sur le week-end comme ça quoi. On faisait le tour des villes autours et on était bien fatigué quand on reprenait le train le dimanche mais on savait pourquoi. Donc nous c'était notre « Sam » quoi. Donc c'est pour ça de faire le faire le vendredi soir et samedi soir pour les plus jeunes c'est... parce qu'on pense toujours aux plus anciens mais il y a quand même pas mal de jeunes dans le coin et beaucoup de jeunes.

Intervieweur2 : Ou même pour les loisirs, les activités en journée...

Usager 4 : Ah oui, le samedi après-midi, les clubs de gym, les clubs de foot, les centres équestres, il y a toujours des trucs. C'est un truc à pencher plus que... c'est normal c'est un test.

Intervieweur2 : Oui fallait mettre, voilà, des horaires en place cibler un petit peu la population présente sur le territoire pour que ça fonctionne un maximum...

Usager 4 : Même régulièrement, il y a plein d'activités donc tac ça arrive directement au Gymnase. Bon après pour des problèmes de sécurité aussi, si ce sont des gamins qui sont à bord.

Intervieweur2 : Il y a ça aussi, s'il n'y a personne...

Usager 4 : Qui monte dans le bus avec eux ? Des pervers en campagne il y en a autant qu'en ville hein ! Donc le seul souci c'est ça, ce n'est pas tellement l'informatique et tout ce qui va être lié à l'informatique au truc, c'est la sécurité la connerie, la connerie humaine.

Intervieweur2 : c'est ça. Et voilà ...

Intervieweur1 : Moi j'ai plus tant de question que ça... j'étais en train de réfléchir. Euh, oui en fait si vous l'utilisez enfin si vous l'aviez pas utilisé pour vos besoins c'est tout simplement parce qu'elle ne desservait pas là où vous alliez au quotidien.

Usager 4 : Si, non mais ce n'est pas ça, c'est que moi si j'ai besoin d'aller chez un médecin j'ai ma voiture.

Intervieweur1 : Oui.

Usager 4 : Mon médecin en plus il est là donc je me déplace quasiment qu'en vélo. Je prends la voiture pour aller au Blanc.

Intervieweur2 : Mais imaginons si la navette...

Intervieweur1 : ...dessert exactement, en bas de chez vous, et elle va chez votre médecin, est-ce que là vous prendriez votre voiture ou vous prendriez la navette ?

Usager 4 : Je prends la navette.

Intervieweur1 : Ouais OK. Voilà parce qu'il y a ça aussi, l'intérêt aussi c'est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle un maximum.

Usager 4 : Je fais partie des privilégiés parce que bon ma voiture je l'utilisais entre 60 et 80 km par jour pour aller au boulot, donc à droite à gauche. Maintenant depuis j'ai eu des problèmes d'handicap, donc j'ai une jambe artificielle, donc voilà... Maintenant je travaille à 200 mètres de la maison, j'y vais à vélo ou à pied, et ma femme est à 200 M de la maison, elle travaille à l'EPHAD. On est privilégié, on a pas de frais de route, pas de machin. On prend la voiture uniquement pour aller au courses et nos loisirs et... Là ça fait 3/4 mois que je n'ai pas conduit.

Intervieweur1 : D'accord, donc ce n'est pas quelque chose qui est problématique pour vous, vous ne cherchez pas à tout prix à réduire vos frais de carburant ou quoi parce que ce n'est pas...

Usager 4 : Dans l'immédiat non, mais si je devais aller travailler tous les jours oui je me dirais oui il faut, c'est important. [...] il faut faire attention maintenant mais c'est vrai qu'ici on est un petit peu privilégié même dans notre petit bourg on est quand même... déjà la Brenne Box c'est une richesse ! Si vous ne savez pas le faire chez vous, vous venez voir les filles ici, elles vous appellent par votre prénom, elles vous connaissent ...

Intervieweur1 : On ressent qu'il y a quand même quelque chose de différent rien qu'aujourd'hui, on a reçu 4 personnes bientôt 5, et c'est vrai qu'il y a une différence entre ceux qui habitent à Mézières et ceux qui habitent dans les autres communes c'est évident en termes de...

Usager 4 : On a tout ! Ma femme s'est mise au cours de peinture, il y a des cours de peinture à Mézières-en-Brenne quoi ! il y a des cours de musique, moi je fais de la musique et moi j'ai des cours de musique à Mézière, je ne prends pas la voiture pour y aller. On a tout ! on veut voir un médecin, il y a un médecin, un infirmier il y a un infirmier, le dentiste pareil... On vit en total autarcie, même un peu trop des fois parce que on a plus trop envie de bouger, encore c'est l'hiver on cherche à bouger de plus mais c'est vrai aussi en plus il y a ça la navette en permanence, on est royal ici ! on est privilégié quoi ! c'est... on a un cadre de vie quand même qui est...

Intervieweur1 : Bien sûr ! Vous avez l'opportunité de télétravailler si c'est possible ici donc...

Usager 4 : Il y a tout ! hein et puis bon je sais que nous on était un petit peu nul en informatique, elles proposent des formations, des formations qui dure 10 semaines et ça nous est revenu à 20,00€ chacun un truc comme ça ! Donc voilà on y passe tous ici.

Intervieweur2 : Merci beaucoup !

Intervieweur1 : Merci bonne journée !

Usager 4 : Merci, au revoir.

Usager 5

Intervieweur1 : Le but de d'entretien c'est savoir ce que vous avez pensé de la navette, de quoi vous aviez besoin avant, est-ce que quand elle a été là elle a répondu justement à ces besoins et puis vous vos retours de manière générale dessus

Usager 5 : Personnellement j'ai des moyens de transport disons personnels qui permettent de me déplacer. Donc la navette bonne ça c'est plus je dirais un test plus qu'autre chose quoi en fait. Il est évident que ça apporte beaucoup de choses, ça peut apporter beaucoup de choses je dirais. En ce qui me concerne moi ce serait plus par la suite quoi disons que si un jour je n'aurais plus mon moyen de transport actuel, ça pourrait éventuellement m'apporter c'est évident ça c'est certain.

Intervieweur2 : Parce qu'aujourd'hui vous utilisez exclusivement la voiture ?

Usager 5 : Dans les communes aux alentours, pour des courses tout ça...

Intervieweur2 : Parce que du coup l'itinéraire proposé par la navette correspondait à vos déplacements quotidiens ou pas forcément ?

Usager 5 : Non pas tellement, donc ce qui manquerait éventuellement ce qui manquerait ce serait plus aller vers des villes plus importantes quoi comme Le Blanc ou Châtillon ou Buzançais c'est un peu ça. Les besoins c'est plus d'aller vers un supermarché, vers les administrations et tout ça quoi. Disons que pour le test c'est c'était bien. Ça me permettait de de se déplacer c'était pas mal ouais.

Intervieweur2 : Et vous avez déjà utilisé les transports proposés par le réseau Rémi ?

Usager 5 : Non

Intervieweur2 : OK parce que du coup ça ne convenait pas forcément à vos besoins ?

Usager 5 : Ce n'est pas que ça répond pas à mes besoins c'est que j'ai ma voiture donc c'est plus pratique

Intervieweur1 : Et quand vous avez pris la navette vous vous sentiez bien dedans absolument ?

Usager 5 : Absolument, oui très bien

Intervieweur1 : En sécurité ?

Usager 5 : Oui en sécurité. Et puis c'était pas mal.

Intervieweur2 : Qu'est-ce-que vous avez pensé du coup l'opérateur ?

Usager 5 : Bien ils maîtrisaient bien oui, très attentifs il y a eu des problèmes hein j'ai fait 5 trajets donc il y a eu quelques petits problèmes. Des problèmes de l'application c'est évident, hein ça c'est de la technique donc ça ne peut pas être parfait du premier coup.

Intervieweur1 : Vous l'auriez pris la navette n'y avait pas eu 2 personnes à bord pour peut-être rassurer les gens ?

Usager 5 : Oui je pense que je l'aurais pris

Intervieweur1 : Vous n'aviez pas d'appréhension de manière générale au fait qu'elle roule toute seule

Usager 5 : Non je suis un ancien technicien donc j'ai cette confiance en la technique quoi en fait, il y aura une évolution mais dans l'état actuel des choses c'est bénéfique. Mais l'évolution ça viendra par la suite c'est certain. C'est vrai qu'il y a eu des quelques petits quelques petits problèmes, surtout sur Azay-le-Ferron tout ça, quand vous prenez la 925 la vision des caméras n'était pas assez grande pour pouvoir justement voir les voitures qui venaient de Châtelleraut. Il y a eu ce problème là que j'ai rencontré plusieurs fois, et parfois que l'herbe qui gênait la navette. Également dans le ronds-points aussi bon peut être fois il a repris la main parce que les ronds-points... Elle s'arrêtait. C'est là qu'on voit qu'il y a un manque de de mise au point. Mais sinon en ligne droite c'était bien hein c'était impeccable. A part aussi quand une voiture double et qu'elle se rabat, hop, il y a un temps d'arrêt quoi, elle ralentit quand elle se fait doubler.

Intervieweur1 : Dans votre voiture vous êtes déjà retrouvé à devoir doubler la navette ou à la croiser ?

Usager 5 : Non ça ne m'est pas arrivé

Intervieweur1 : D'extérieur vous la trouviez, esthétiquement parlant, visible ?

Usager 5 : Ah oui, visible. J'habite Paulnay quand elle passait : « tient c'est pas mal »

Intervieweur2 : Imaginez si on met en place une navette et que l'itinéraire est modifié, qu'on dessert Le Blanc par exemple, est-ce que ça vous poussera à l'utiliser au lieu d'utiliser votre voiture ?

Usager 5 : De toute façon il faut faire des essais pour savoir si ça convient, on sait qu'il y a y a cette possibilité on fait un essai ça convient on la prend. Beaucoup de gens ne savaient pas qu'elle était là, c'est en bouche-à-oreille que les gens se sont rendu compte qu'elle était là et que certains l'ont pris. Et c'est devenu un peu une habitude.

Intervieweur1 : Vous pensez que ça a donné une dynamique aux gens pour essayer de nouvelles choses ?

Usager 5 : Oui ça peut donner une dynamique. Comme ont dit il fut que ça passe par des endroits plus stratégiques (équipements médicaux, hôpital de Le Blanc)

Intervieweur2 : Vous pensez que les arrêts étaient bien placés ?

Usager 5 : Il aurait fallu en ajouter, il aurait peut-être aussi fallu que ce soit à la demande, au téléphone dire « passez me chercher à tel endroit » et la navette viendrait bon s'arrête à tel endroit ça serait bien. Parce que les gens qui ne peuvent pas se déplacer bon s'ils peuvent pas se déplacer pour aller à l'endroit ils vont pour ils pourront pas se déplacer pour rejoindre la navette. Il faudrait que ça s'arrête au plus près des personnes. Qu'elle se déplace s'il y a un petit détour à faire, qu'elle aille chercher la personne après.

Intervieweur1 : Qu'elle mette à jour son trajet en fonction des demandes au fur et à mesure

Usager 5 : Ouais

Intervieweur1 : Et là pendant l'expérimentation c'était quelque chose de gratuit vu que c'était un test, est-ce que si demain il y avait une navette tout le temps est-ce que vous pourriez payer un ticket ?

Usager 5 : Oui bien sûr bien sûr, si elle m'emmène là où j'ai envie d'aller je ne vois pas de problème. Ne faut pas que ce soit trop cher

Intervieweur1 : Oui on parle comme un abonnement ou comme un ticket de bus qui est aujourd'hui est à 2€

Usager 5 : Il faudrait aussi desservir Belle bouche ou des points de loisirs en fait, aller au cinéma ou les trucs comme ça sur Buzançais.

Intervieweur2 : Et pas forcément les centres bourg ?

Usager 5 : Si on va au centre bourg on n'est pas loin de tout le reste. Moi je suis de Paulnay, à Paulnay c'est bien. Elle s'arrête là, on sait qu'elle s'arrête là, bon bah il n'y a pas d'autre endroit où elle pourrait s'arrêter quoi en fait. Azay le Ferron c'est pareil, elle s'arrête sur la place.

Intervieweur2 : Et vous pensez que ce type de service permettrait de désenclaver les communes, d'attirer des gens et pallier à la décroissance de la population ?

Usager 5 : Ça peut être un plus. C'est pareil il faut faire des tests. On pense qu'effectivement ça peut apporter des choses, peut-être oui, peut-être pas, mais je pense que oui. Parce que bon y a des personnes ici à la campagne comme moi qui ont des voitures, bon Ben pas de problème, mais il y a aussi des personnes qui n'ont pas de voiture.

Intervieweur1 : Ça servirait aussi à limiter l'isolement de ces personnes

Usager 5 : Oui c'est sûr

Intervieweur2 : La navette du coup était utilisée pour le déplacement des personnes, et ce que vous pensez que si on l'utilise pour de la marchandise ou de la livraison ça pourrait être un plus ? Ça vous semble pertinent ?

Usager 5 : Oui ça pourrait être une possibilité

Intervieweur1 : Est-ce que vous ça vous plairait qu'elle vous livre en bas de chez vous ?

Usager 5 : Oui bien sûr c'est pareil, l'idéal, et alors là c'est vraiment entre guillemets, elle vient me chercher chez moi, elle me ramènerait chez moi ça serait vraiment génial ! Mais pour les livraisons du oui pourquoi pas.

Intervieweur2 : On essaie d'avoir un peu à toutes les visions, à tout ce qui est possible de faire avec ce type de de véhicule.

Usager 5 : Que ce soit à la demande je pense que c'est pas mal ça serait bien

Intervieweur2 : Sous réservation 24h à l'avance par exemple ?

Usager 5 : Oui voilà, qu'il y ait un parcours prédéfini mais qu'on puisse demander à venir.

Intervieweur2 : Et vous pensiez quoi des horaires proposés ?

Usager 5 : Oui c'était bien, on pouvait s'adapter

Intervieweur2 : Vous pensez que ce serait pertinent d'augmenter la demande ?

Usager 5 : Il faut aussi que les gens s'adaptent. Il y a une navette à telle heure donc je prends rendez-vous à telle heure.

Intervieweur1 : Une question plus sur le véhicule : vous trouviez qu'il y avait assez de place, elle était assez spacieuse ?

Usager 5 : Oui c'était assez spacieux, c'était un véhicule de transport quoi.

Intervieweur2 : Elle était confortable ?

Usager 5 : Oui pour un véhicule de transport ça ne peut pas être le grand luxe mais oui c'était confortable ! Pour faire des petits trajets c'était bien.

Intervieweur2 : Et comment vous avez été mis au courant de l'expérimentation ?

Usager 5 : Je fais partie du conseil municipal de Paulnay donc j'en ai entendu parler, et puis je connais bien les gens de Mézières. Et puis point de vue navigation c'était sympa de voir cette navette rouler toute seule. C'est beaucoup la curiosité qui a fait que les gens l'ont pris. Il reste forcément des petits points à réglé mais c'était bien. C'est le technicien qui parle là, qu'il y ait une aide extérieure qui aide la navette et qui communique à la navette ce serait bien. Quand le chauffeur est obligé à reprendre la main, qu'il y ait quelque chose qui balaye la route et qui indique « une voiture arrive ».

Intervieweur1 : Le but ce serait qu'il y ait une personne à l'extérieure qui communique avec plusieurs navettes.

Usager 5 : J'ai entendu pas mal de gens dire « ah non s'il n'y a personne à l'intérieur pas question ». Moi je dis que ça viendra un jour donc voilà ! De toute façon les accidents on ne pourra jamais les éviter, ils viennent aussi des gens extérieurs, qu'il y ait un chauffeur ou pas, quelqu'un d'autre peut accrocher la navette.

Usager 6

Intervieweur1 : Le but de cet entretien est de faire le point sur comment vous avez vécu l'expérience avec la navette autonome maintenant que c'est terminé, quels sont vos retours d'expérience là-dessus et éventuellement vos pistes d'amélioration si vous deviez un jour avoir un service de façon pérenne dans le temps. Donc on a une série de questions à vous poser d'abord sur vos besoins de transport au quotidien, comment vous vous déplacez aujourd'hui...

Usager 6 : En voiture. Nous pouvons encore conduire donc voilà. Par contre c'est vrai qu'un jour viendra, nous aussi. Ce ne sera peut-être pas la maison de retraite, ce sera peut-être au contraire rester maximum au domicile. Nous sommes sur la route passagère, certainement on aura besoin d'un moyen de locomotion.

Intervieweur1 : De quelqu'un qui conduit pour vous.

Intervieweur2 : Et aujourd'hui du coup l'usage de la voiture c'est pour faire des comme on dit des grosses courses, pour les loisirs ou pour le quotidien ? Enfin de manière générale

Usager 6 : Oui disons que nos déplacements actuellement, j'ai le cas personnel de ma fille qui est en foyer au Blanc. Elle a 53 ans, donc c'est la tradition le lundi de la conduire au Blanc et puis d'aller la chercher le vendredi. On en profite pour faire quelques courses souvent en revenant à Mézières, parce que les supermarchés et tout, je me sens exploitée par ces gens-là. Alors quand on a la possibilité d'avoir des petites choses proches de chez nous, ensuite on n'aura pas besoin d'aller peut-être au Blanc. C'est conserver [commerces de proximité] et là on aura besoin de la navette. Et il faudra qu'elle aille un petit peu plus loin.

Intervieweur1 : Donc là c'est plutôt sur le service en en lui-même. Est-ce que vous trouvez aujourd'hui que vous avez des difficultés à accéder à certains endroits ou aux commerces justement vous dites que vous allez loin pour faire vos courses ?

Usager 6 : Ah non c'est parce que je conduis ma fille au Blanc que je fais mes courses au Blanc. Mais fréquemment, je ne fais pas mes courses au Blanc et tout ce que je sais que je vais trouver à Mézières, Azay le Ferron ou Martizay, d'ailleurs là où la navette va, on trouve pratiquement tout. Il y a peut-être une différence de prix.

Intervieweur2 : Et comment vous avez eu connaissance de l'expérimentation ?

Usager 6 : Eh bien d'abord on a été convoqués à la première réunion d'accord. J'ai participé à chaque fois que j'ai été convoquée.

Intervieweur2 : Et du coup la convocation, excusez-moi je ne connais pas, on est venu vous voir ? Ou c'est par la poste ?

Usager 6 : C'est Jean Bernard qui a dû dire à la personne qui s'en occupait que j'ai été présidente d'une association, et que donc dans ma petite commune « qu'il l'appelle et puis elle va trouver quelqu'un ! ». Je pense que c'était comme ça et puis parce qu'autrement les gens sont méfiants quand ils ne connaissent pas. Et puis ils ont été alléchés avec les 50€. Enfin je pense qu'ils ont bien participé.

Intervieweur1 : Et aujourd'hui il y a quelques services de transports en commun qui existent il y a du transport à la demande, il y a les bus REMI aussi est-ce que c'est quelque chose que vous utilisiez ou pas ?

Usager 6 : Et bien non jusqu'à maintenant je n'ai pas l'occasion enfin encore actuellement. Du moment que l'on se sert de la voiture. On est né toujours avec un volant dans les mains, on est une génération on n'y pense pas. J'ai toujours habité dans la région.

Intervieweur2 : Et vous pourriez y penser du coup ? Je veux dire imaginons si au bout de quelques années ...

Usager 6 : Ben oui parce que bon, bien à 75 ans on sait que dans 5 ans...

Intervieweur1 : Ca peut mettre en sécurité de savoir qu'il y a une solution de repli pour un jour éventuellement on ne pourra plus conduire.

Usager 6 : C'est pour ça qu'on pense rester habiter là où on est, puisqu'il y a cette possibilité et puis peut-être qu'un jour il y aura la navette.

Intervieweur1 : Et du coup le tracé tel qu'il était présenté du coup il vous semblait comment ? plutôt court ? Est-ce-que vous pouviez accéder là où vous vouliez ?

Usager 6 : A peine, mais en fin de compte il y aura certainement une réorganisation à faire. Je vois au début à Azay-le-Ferron on devait arrêter au carrefour, donc on blaguait on disait « bah c'est bon pour aller au cimetière » mais pour aller chez le docteur et à la pharmacie c'est loin. Bon après elle s'est donc garée sur la place donc là c'était quand même plus facile. Par contre, pour aller à la supérette ça faisait quand même une distance.

Intervieweur1 : Il manquerait en fait des arrêts, il passait partout mais il aurait fallu qu'il s'arrête plus fréquemment ?

Usager 6 : Oui, déjà à l'arrêt et puis en fin de compte aller là où il y a des commerces aussi.

Intervieweur1 : Oui, elle vous dépose dans un centre-ville mais après à vous de gérer pour aller là aux commerces

Intervieweur2 : Et ça fait loin quoi depuis devant l'église ou devant la mairie et puis derrière il faut se rendre à pied aux commerces de proximité

Usager 6 : A Martizay par exemple, c'était loin de la boulangerie, c'est loin du café tabac, c'était très loin de la boucherie.

Intervieweur2 : Finalement comme à Mézières aussi c'est devant le poste de secours

Usager 6 : Oui donc ça fait quand même loin pour revenir. Mais bon, je vois mal aussi la navette s'arrêter n'importe où ! Quand on est mamie il faut prendre son temps pour descendre...

Intervieweur1 : Il faut une place dédiée pour ne déranger personne.

Usager 6 : Oui ce sont des idées. Il est vrai que aussi qu'au niveau des hameaux et tout ça, je m'aperçois qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui pouvaient s'en servir. Il y a des gens d'une association qui en ont profité pour aller au restaurant Martizay, d'accord parce qu'elles peuvent encore marcher pour aller jusque-là bas. Et ils sont venus à la navette avec leur voiture. Mais ça ce sont des fausses choses, c'était pour le plaisir de voir comment c'était et comment la navette marchait.

Intervieweur1 : Oui tant qu'à prendre la voiture autant aller jusqu'au bout avec sa voiture

Usager 6 : Oui voilà cette année c'était par curiosité c'est ça. Et j'en reviens aussi, enfin ça c'est personnel, ce serait bien si la navette par la suite elle continuerait son chemin Martizay – Le Blanc. Même ma fille elle disait « ce serait bien tu aurais plus besoin de m'emmener, je serais indépendante ». Enfin, il faut commencer petit.

Intervieweur1 : Et concernant les horaires et ce que vous trouviez qu'il y avait suffisamment d'horaires justement, est-ce qu'ils étaient pertinents pour vous ?

Usager 6 : Moi je pense que oui et si elle fait un trajet plus long il faut s'organiser

Intervieweur2 : Vous pensez que c'est faisable pour vous de vous baser sur les horaires ?

Usager 6 : Les personnes qui le prendraient ce seraient automatiquement des personnes âgées donc qui ne travaillent plus, donc à quoi ça servirait une navette à 18h ? Pour ceux qui travaillent oui mais de toute façon ils ne la prendraient pas

Intervieweur2 : Ou même pour les jeunes qui n'ont pas le permis finalement ?

Usager 6 : Oui c'est ça les personnes qui n'ont pas le permis

Intervieweur1 : Je pense qu'ici la majorité des personnes majeures ont permis parce que ça peut-être une quasi-obligation pour pouvoir se déplacer

Intervieweur2 : Oui pour se rendre dans les communes un peu plus grandes dans les dans les villes

Intervieweur1 : Concernant le véhicule du coup, que vous avez eu l'occasion de prendre, comment vous l'avez trouvé d'un point de vue du confort et de l'esthétique ?

Usager 6 : C'est seulement que quand on est âgé ce n'est pas pratique pour monter

Intervieweur1 : il y a une marche

Intervieweur2 : il manque une rampe peut-être ou quelque chose comme ça pour se tenir oui

Usager 6 : Après peut-être qu'arrivé à ce stade là on ne sort plus seul, on prendra peut-être un taxi un quelque chose comme ça.

Intervieweur2 : Ça peut être un des bénéfices de la navette de permettre les déplacements qu'on ne peut plus faire.

Intervieweur1 : Ça peut être un objectif de justement, desservir une population qui a moins de facilités à se déplacer de manière autonome. Ça peut être un véhicule plus bas avec une rampe d'accès, peut-être moins de places assises à l'intérieur pour pouvoir mettre un fauteuil... Dans le cas où on aurait un tout autre véhicule que celui que vous avez eu un bien sûr. En termes de place, que pensez-vous du nombre ? C'était suffisant, vous n'avez jamais connu de surcharge ?

Usager 6 : C'est-à-dire que les gens s'organisaient, la petite équipe qui allait au resto, s'ils étaient 9 il y en avait 2 qui prenait la voiture. Mais je pense qu'autrement c'est quand même rare qu'il y ait plus de 5 personnes.

Intervieweur2 : Vous disiez que vous conduisiez, est-ce que vous avez pu croiser la navette sur les routes quand vous étiez en voiture ?

Usager 6 : Croiser la navette ça ne posait pas de problème, c'était suivre !

Intervieweur2 : Alors oui suivre et du coup vous avez déjà été en voiture avec la navette devant vous ?

Usager 6 : Ca m'est arrivé un jour que j'étais très pressée, je crois vraiment que c'était même son dernier jour. J'habite à Paulnay et il y a une petite route qui va directement martyriser et j'étais tellement pressée j'ai dit « bon je prends pas cette petite route parce que on peut rencontrer [la navette] » j'ai dit j'ai filé sur Azay et arrivé à Azay au rond-point, Eh bien la navette était là ! C'était un samedi avec de la circulation. Après d'accord la navette 50 à l'heure ce n'est pas [rapide], mais si ça avait été quelque chose d'autre, si ça avait été un tracteur agricole on ne pouvait pas plus le doubler hein. Il faut bien se dire qu'on y fait peut-être pas attention quand c'est un tracteur agricole, mais ça peut très bien arriver aussi. Par contre c'est vrai que la conduite n'était pas trop souple. Et en fin de compte quand elle rencontrait quelque chose...

Intervieweur1 : des freinages un peu brusques ?

Usager 6 : Oui et du coup un redépart un peu difficile.

Intervieweur1 : Est-ce que ça peut vous donner une appréhension si dans le futur il devait y avoir encore une navette autonome à Cœur de Brenne ?

Usager 6 : Non parce que je pense que ça a pleins de petites choses qui doivent être améliorées, là ce n'était encore qu'un essai. Et peut-être que si vraiment il n'y avait pas eu une personne à l'intérieur ça n'aurait peut-être pas fait ça non plus.

Intervieweur1 : Vous pensez que cette personne à l'intérieur elle est importante pourquoi ?

Usager 6 : Elle rassure les gens certainement.

Intervieweur1 : Vous vous sentiez plus en sécurité du fait qu'il y ait quelqu'un à l'avant pour reprendre le contrôle du véhicule ?

Usager 6 : Oui je pense.

Intervieweur2 : Est-ce-que du coup vous seriez prête à monter dans un véhicule sans conducteur ?

Usager 6 : il faudrait que ce soit bien ficelé, ce sera la prochaine fois ! Mais vous voyez très bien dans des supermarchés, je crois que c'est Auchan.

Intervieweur2 : Et du coup ils utilisent les navettes pour les déplacements...

Usager 6 : Ça doit être pour livrer les clients

Intervieweur1 : Donc du transport de marchandise finalement

Intervieweur2 : Et vous pensez que ça pourrait être utile de mettre ça en place dans cette région ? Donc ça ne serait pas du transport de personne...

Usager 6 : Vous savez ce que l'on appelle le drive dans nos régions, ça fonctionne pour les jeunes mais pas nos générations, ça ne fonctionne pas trop.

Intervieweur2 : Oui et puis ça coupe un peu aussi le lien social on se déplace plus on ne fait plus de rencontre...

Usager 6 : Les médicaments, ces choses-là, mais si les gens ne vont plus à la pharmacie, s'ils ne voient plus personne...

Intervieweur1 : Si le service que vous avez vécu tel qu'il était, est-ce-que vous seriez prête à payer un titre de transport ?

Usager 6 : Bien sûr, il faut bien quelqu'un pour conduire. Vous avez bien entendu du transport solidaire, ce n'est pas très cher. Donc c'est pareil là, ok ça serait 2€

Intervieweur1 : Oui voilà un ticket comme pour prendre le bus Rémy par exemple qui doit coûter 2€ aussi à peu près. Donc ce n'est pas rédhibitoire pour vous.

Usager 6 : Non je ne pense pas que ça le soit. Les personnes âgées participent à des associations et tout. C'est marrant parce que dès qu'elles arrivent et s'installent dans la salle, elles ont leur pièce de 1€. Alors là ça a augmenté moi je pensais que c'était devenu 1.10 € ou 1.20 €, non c'est 2€. Et elles arrivent et elles mettent une pièce de 2€ dans le coin de la table là où elles s'installent. Après, il faut dire que la campagne se dépeuple. Nous dans notre commune, dès qu'une maison est en vente, celle à la campagne elle se vend. Les jeunes n'achètent pas dans le bourg. Il n'y a pas de maison en vente à la campagne pendant plus d'un mois. Par contre dans les bourgs, les maisons des années 60 - 70 ne se vendent pas.

Intervieweur1 : Et vous pensez que la navette autonome pour ça elle peut justement répondre à ces questions de dépeuplement ? Le fait qu'il y ait une navette, qu'il y ait une desserte dans votre village est-ce que vous pensez que ça peut [faire en sorte que des familles viennent s'installer] ?

Usager 6 : Vous savez les jeunes quand ils achètent ils ne pensent pas à ça. A une époque, dans les années quatre-vingt, beaucoup de gens de la région parisienne de grandes villes achetaient des maisons qu'ils remettaient en état (ou qui pensaient les remettre en état). Et dès qu'il y avait un dans le couple dès qu'il y avait un décès, un qui partait et qui ne partait pas très âgé à 65 70 ans, la dame souvent sans permis etc. ils repartent. Ils n'y pensaient même pas. Mais maintenant je pense que oui ils vont plutôt dans des genres de maison de retraite. Mais les jeunes ils n'y pensent pas du tout. Il y a le ramassage scolaire pour les enfants. Enfin comme vous dites, peut-être que les enfants auront l'âge d'être seul, admettons 12-18 ans, ils seront peut-être contents d'avoir la navette pour aller jouer au foot.

Intervieweur1 : Et du coup justement vous pensez que ça pourrait limiter l'isolement de certaines personnes ? Même les personnes âgées, vous dites par exemple que vous faites partie d'une association, est-ce qu'il y a peut-être des membres de votre association qui viennent de différents villages...

Usager 6 : Ça oui à l'avenir. Bon ils ont encore la voiture mais je pense que ça peut être bien si les horaires sont bons. Ou l'association fait sa réunion en fonction de la navette tout ça, ça peut être possible.

Intervieweur2 : Et vous pensez que ça peut être plus pertinent si c'est une navette à la demande si c'est sur réservation où il y aurait un numéro de téléphone pour réserver...

Usager 6 : Je vois très bien leurs transports solidaires, à la minute près. Ça c'est pour des examens médicaux je veux bien mais ça ne veut pas dire que si l'examen dure une demi-heure, que la personne ne l'attende pas 1h avant ! La navette, il y a un horaire. S'il y a 2h de battement je crois qu'il faut apprendre aux gens des choses qui sont quand même fixes. Ce n'est pas la mentalité... En fin de compte ce sont des gens de notre âge qui dans 5-10 ans la navette existe, vont se servir de la navette.

Intervieweur2 : Non c'est vrai et puis surtout si on a des enfants en bas âge qui ont des loisirs après l'école forcément c'est plus pratique d'avoir la voiture comme ça on en profite pour aller faire des courses. Forcément ce n'est pas encore bien ancré ou en tout cas le service ne peut pas répondre aux besoins de ces personnes-là. Enfin pour l'instant c'est quand même compliqué ça serait du cas par cas et ça serait compliqué.

Usager 6 : Non je pense qu'il ne faut pas faire du cas par cas.

Intervieweur1 : Non parce que le cas par cas c'est la voiture, c'est déposer les enfants à droite à gauche etc...

Intervieweur2 : Et on avait une dernière question, on a besoin de votre imagination : voilà comment imagineriez-vous un moyen de transport autonome pour vous dans l'idéal à quoi ça pourrait faire référence ou à quoi ça pourrait ressembler ?

Intervieweur1 : Si vous deviez prendre la navette aujourd'hui telle qu'elle était et que vous vouliez l'améliorer, de quelle façon vous le feriez ?

Usager 6 : Ben je donnerais déjà un autre look...

Intervieweur2 : C'est vrai qu'ils ont fait fort hein, elle se voit !

Usager 6 : Et vous savez nous on voit les panneaux, on sait que c'est la navette, mais on ne sait pas ce qu'il y a écrit dessus. Je me suis posé la question je revenais du marché, je vois une voiture devant moi je ne sais pas d'où elle est immatriculée, mais elle ne sait pas que c'est la navette hein.

Intervieweur2 : Au niveau de l'affichage et de la communication vous pensez que ce n'est pas [terrible]

Usager 6 : Nous on sait que c'est la navette. Mais vous savez il y a quand même les 2 sorties d'autoroute de l'A10 et de la A20, et ceux qui prennent en transversale, ce panneau là ils ne le connaissent pas. Je pense qu'on n'a pas le temps de bien de voir. Et d'un seul coup on voit cette voiture colorée qui est là devant nous et qui n'en finit pas d'avancer.

Intervieweur2 : Et vous pensez que au niveau de l'intérieur est-ce que vous auriez des améliorations à faire ? Par exemple au niveau de l'affichage ? Est-ce que tout a été clair pour vous au niveau de l'itinéraire emprunté ?

Usager 6 : Ben c'est-à-dire qu'on connaît voilà. Les gens qui s'en serviraient seraient des gens de la région. Je ne sais pas si vous en avez entendu parlé, il y a un acteur de cinéma qui a une maison secondaire qui est assez loin de de l'axe et il n'avait rien pour se déplacer « ohh c'est pas grave je vais aller sur le trajet et puis Ben elle va s'arrêter »

Intervieweur2 : Malheureusement ça ne fonctionne pas comme

Usager 6 : Je ne lui en ai pas reparlé je ne sais pas si elle s'est arrêtée. Donc ce serait vraiment les gens qui habitent dans la région qui doivent s'en servir.

Intervieweur2 : Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter ? Je veux dire parce que en soit ça reste quand même un entretien assez ouvert donc on a forcément une série de questions à vous poser pour faire avancer un petit peu l'expérimentation mais vous avez peut-être certaines choses à ajouter ?

Usager 6 : Le problème c'est que ça ne va pas assez loin, enfin là où on en a besoin.

Intervieweur2 : Pour vous il faudrait qu'elle aille jusqu'à Le Blanc ?

Usager 6 : Ce serait l'idéal ! Mais peut-être que dans 5 ans que ma fille ne sera plus là-bas bien que ça fait plus de 40 ans qu'elle est là-bas.

Intervieweur2 : Je vous arrête du coup aussi sur le circuit qui permettrait de desservir les boulangeries le tabac...

Usager 6 : Oui je vois très bien mon cas, je vais à la boulangerie à Martizay sur la route du Blanc, et bien là je ne pourrais pas y aller sans voiture. Il y a aussi le fait qu'on est chargés, surtout à la supérette. On se disait avec la dame de la supérette qu'on pourrait organiser des livraisons des courses à l'arrêt de la navette. Et dans ce cas-là on a du drive, donc ce n'est pas très intéressant non plus...

Intervieweur2 : Vous trouviez que 50 km/h c'est correct en termes de temps de trajet ?

Usager 6 : Oui oui 50 km/h c'est correct. D'abord on prend son temps, on le fait parce qu'on n'a pas rendez-vous. On s'organise en fonction. Nous avons un avantage qui est d'être dans un bourg au milieu d'Azay et de Mézières, l'arrêt est en face de chez nous. Mais la personne qui habite à 200 mètres plus loin, c'est ça en plus à faire.

Usager 7

Intervieweur1 : Donc le but de cet entretien c'est de revenir d'abord sur vos besoins avant cette navette ? Une fois que vous l'avez testée, comment vous vous êtes sentie ? Comment ça s'est passé ? Et puis donc vos retours d'expérience, voir si vous voyez des améliorations qu'on pourrait faire sur cette navette.

Intervieweur2 : Et puis forcément, la discussion est ouverte donc si vous avez d'autres points à abordés il n'y a pas de problème.

Usager 7 : Donc en fait moi je n'avais pas vraiment un besoin de la navette. C'est surtout parce qu'au début j'étais élue et je faisais partie de la commission qui a mis ça en place. C'est pourquoi j'avais répondu favorablement, et puis j'avais participé aussi à l'étude préalable quand je n'étais plus élue. Mais disons que c'est vrai que ça répondait à un besoin de la population, qui était limité parce que c'était que dans le territoire de la communauté de communes, et il s'avérait que beaucoup de personnes disaient que ce serait plus utilisé si ça allait vers le Blanc et Buzançais. Je crois que je ne suis pas la première à vous dire que c'est c'était un souhait de ce qui est ressorti. Il est vrai que j'ai encore la chance de pouvoir me déplacer, donc je n'ai pas utilisé pour le perso, mais je pense que ça répond bien quand même à un besoin de certaines personnes. Encore faut-il que les personnes aient la capacité de se rendre de leur domicile au lieu de leur d'arrêt. Donc voilà bon je n'ai pas été trop présente tous ces temps. Je n'ai pas rencontré trop de personnes pour savoir leur ressenti, mais je crois que notamment le jeudi matin, c'était bien utilisé pour le marché et ça a rendu service. Aussi avec le cabinet médical d'Azay le Ferron. Après, Martizay, je ne sais pas si... Mais bon ça ce sont les utilisateurs qui vous diront hein.

Intervieweur1 : Vous, au quotidien, vous utilisez votre voiture ?

Usager 7 : Oui ma voiture, et puis marcher, je ne marche pas suffisamment pour comme là vous voyez : je suis venue en voiture alors que si j'avais pris un quart d'heure avant ça aurait été mieux, mais comme je conjugue autre chose, j'ai une distribution de courrier à faire après, je me suis dit que voilà. Donc j'utilise ma voiture.

Intervieweur2 : Parce que du coup vous habitez à Mézières ?

Usager 7 : Oui, à Mézières.

Intervieweur1 : Est-ce-que du vous estimez que vous avez tout à disposition, proche de chez vous, en termes de commerce... ?

Usager 7 : Oui il y a ça, mais faut dire malgré tout que je fais mes courses soit à Le blanc soit à Châteauroux. Bon c'est vrai qu'on a pas mal de choses, mais bon j'étais habituée, avant quand je travaillais, à faire des provisions. Et je n'aime pas être tous les jours rendue pour faire les courses, passer tout mon temps pour faire les courses. Et quand on était en contact avec beaucoup de personnes pendant très longtemps, qu'on reste habiter sur place, après on prend un peu de recul pour pas... Donc je ne vais pas trop sur le marché non plus.

Intervieweur1 : Du coup l'utilisation que vous avez eue de la navette ce n'était pas pour répondre à vos besoins du quotidien, c'est plus du tourisme ?

Usager 7 : Oui voilà, mais aussi parce que bah on n'est pas que nous, et puis peut-être que ça me concernera dans quelques années, et donc c'est pour contribuer à l'évolution d'un petit peu de tout ce qui se passe. Ce n'est pas parce que moi ça ne m'intéresse pas, que je ne suis pas obligée de m'y intéresser. Si vous voulez je n'en ai pas l'utilité pour l'instant mais peut-être qu'un jour j'en aurai l'utilité.

Intervieweur1 : Vous pensez que plus tard peut-être que ce genre de mode de transport pourrait remplacer la voiture pour des personnes qui auraient moins de facilité à se déplacer ?

Usager 7 : Ah ben oui. Et ben quelques fois on manque un peu d'autonomie. Et puis euh voilà, mais bon, ça répond pour certaines personnes je pense à un besoin, mais ce n'est pas là généralité. C'est automatique, ce n'est pas comme en ville où on prend les transports en commun automatiquement. En campagne, on n'est pas habitués à ça. Et puis Ben puis les distances sont longues, donc ce qui est distribué ne correspond peut-être pas à nos besoins quoi. Ce sont enfin les lieux distribués ne correspondent pas à nos à nos besoins.

Intervieweur2 : Oui parce que là le trajet proposé, enfin l'itinéraire proposé, il y a 4 arrêts, est-ce-que vous pensez que ça a été suffisant ? Quand vous l'avez pris du coup est-ce-que vous avez trouvé que l'emplacement des arrêts était pertinent ? Est-ce-que ça en manquait ?

Usager 7 : Les personnes qui habitent dans un village, Ben il faut qu'ils puissent se rendre à l'arrêt quoi. Sinon, autrement, les personnes qui habitent dans le centre des bourgs, pour ces personnes-là, c'était pratique. Parce que, ne serait-ce qu'à Paulnay, il y a un abri de bus donc s'il pleut voilà c'est bien. A Azay c'est sur la place de la mairie, c'est accessible à tout le monde voilà, et Martizay Ben c'est pareil les voitures, enfin les gens peuvent, ce n'est pas loin du centre de Martizay pour les personnes. Donc les lieux étaient pertinents. A ma décharge, moi en tant qu'utilisatrice de ma voiture, ce qui me gêne c'est que la circulation a été changée dans Mézières. Quand on ressort je trouve que c'est très dangereux. Et c'est dangereux parce que la route de Châteauroux, il y a eu des aménagements de faits qui sont pertinents pour le véhicule mais pas automatiquement pertinents pour les automobiles. Au niveau du carrefour, mais pas du carrefour central mais vous savez quand on repart là il y a la petite rue de la maréchalerie

Intervieweur2 : OUI

Usager 7 : et quand on sort de cette rue de la maréchalerie, en plus il y a tout de suite le rétrécissement de chaussée, et c'est là je trouve que bon, c'était pour le véhicule autonome que c'était plus sécuritaire comme ça, ou que pour le trajet pour eux c'était plus facile.

Intervieweur1 : Et à bord de votre voiture est-ce que vous avez déjà croisé la navette autonome ? Ou vous vous êtes déjà retrouvée derrière la navette ?

Usager 7 : Euh, une fois j'ai dû la croiser

Intervieweur1 : Est-ce-que ça vous a mis dans une position inconfortable ?

Usager 7 : Non, alors par contre hier je me suis trouvée avec une amie, parce qu'on fait du covoiturage aussi en campagne. Donc elle faisait partie des marcheuses qui l'avait prise une fois et je lui ai demandé à elle ce qu'elle ressentait pour avoir un peu l'avis de quelqu'un d'autre. Et elle me disait que ce qu'elle avait vécu, c'est qu'en fait ils étaient dans le véhicule, et y il avait un vélo devant et la navette du coup suivait la vitesse du vélo. Il a fallu que la personne qui conduisait reprenne la main pour pouvoir doubler. Et puis après elle m'a dit aussi pour la pluie, qu'il avait eu quelque chose pour la pluie... Mais je pense que ce sont des phénomènes que vous connaissez. Alors moi ce que j'ai ressenti c'est qu'il y avait souvent des petits à-coups, et je me dis que ce sont certainement des insectes ou des petites bêtes qui passent sur la route et que ça doit couper le champ oui. C'est vrai qu'il y avait des petits à-coups de temps en temps, et nous on ne voyait rien mais je pense que ce sont les ondes qui enfin qui enregistrent qu'il y avait des passages de quelque chose... Mais sinon de passer le film dedans c'est agréable, et puis c'est assez spacieux pour les personnes qui viennent faire leur marché, comme ça elles ont la possibilité de remporter leur panier.

Intervieweur2 : Et vous trouvez que les horaires du coup de la navette correspondaient aux horaires du marché ? Ou ce n'était pas forcément...

Usager 7 : J'avoue que je n'ai pas trop regardé puisque non je n'étais pas utilisatrice, c'est vrai que je n'ai pas trop regardé. Mais je pense que oui parce que ça devait être prévu pour qu'il y ait des personnes qui puissent venir de notamment d'Azay, Martizay je ne sais pas s'il y en avait trop mais d'Azay pour faire les allers-retours je pense que ça avait été étudié pour au départ. Les gens arrivaient à 10h00 - 10h30 pour faire le marché ça va encore.

Intervieweur1 : Et à bord de la navette quand vous l'avez prise, vous vous êtes sentie en sécurité ?

Usager 7 : Oui on n'a pas l'impression... Euh c'est un peu tronqué du fait qu'il y ait l'opérateur, il y a quand même un opérateur, donc on n'a pas l'impression que c'est vraiment un véhicule sans personne quoi. Mais je trouve que la technologie fait des progrès c'est extraordinaire hein parce que c'est vrai que pouvoir le faire dans des zones dans des territoires comme ça qui ne sont pas reliés. En villes il y a tout ce qu'il faut donc ce n'est pas pareil.

Intervieweur2 : Oui c'est une autre problématique là. C'est vrai que les territoires ruraux sont quand même bien moins desservis.

Usager 7 : Il est vrai que bon il y a des personnes d'un autre côté qui pensent « Ohlala est-ce que ça vaut le coup de dépenser autant d'argent ». Mais après moi bon je n'ai pas eu la répartie, mais je pensais à ça l'autre jour, je me dis de toute façon en ville vu les coûts quand il faut mettre... enfin une comment ça s'appelle... On appelait ça les trollés... Mais maintenant voilà les tramways. Quand ils font des lignes comme ça, ça coûte aussi énormément cher. Il est vrai que ça dessert beaucoup plus de personnes, mais d'un autre côté nous les territoires ruraux on ne coûte pas très cher au niveau investissement transport pour la population.

Intervieweur1 : Et puis à l'échelle d'une personne ce qui restera toujours le plus cher, c'est une voiture individuelle...

Usager 7 : Oui et c'est pour ça que là maintenant, comme on est en territoire rural, on n'a pas toujours des activités qu'on peut faire là où on réside. Donc là justement avec mon amie d'hier, il y a la piscine à Châtillon, donc c'est pareil Châtillon ça pourrait être aussi un pôle de desserte.

Intervieweur2 : Châtillon-sur-Indre ?

Usager 7 : Oui Châtillon-sur-Indre. Mais c'est plus du tout dans la même commune, et plus tout à fait le même territoire aussi... Mais bon c'est la piscine la plus proche qui est ouverte pour l'hiver et où il y a de l'aquagym, donc on essaie d'y aller à plusieurs. Quand on est tout seul maintenant, bah on n'y va plus, parce que Ben on fait attention au carburant et puis voilà. Et puis faire du covoiturage aussi ça a un double avantage, c'est comme aussi le véhicule autonome, je trouve que c'est convivial ! Parce que bah du coup comme ça on discute avec les gens ça fait se rencontrer des gens. Et puis, temps où je travaillais, j'y suis allée très longtemps toute seule et c'est vrai que des fois je me faisais violence pour y aller le soir, surtout l'hiver. Mais là, mon amie d'hier avec qui je suis allée, si je n'avais pas dit « j'y vais, est-ce que tu viens ? » et puis moi je me disais « si elle y va pas, moi j'y vais pas » bah du coup on y est allé à 2. C'est collectif.

Intervieweur1 : Je rebondis sur ce que vous disiez, que c'était rassurant et un petit peu tronqué du fait qu'il y ait un opérateur à bord. Est-ce que s'il n'avait pas été là vous auriez quand même pris la navette ?

Usager 7 : Oui pour moi oui, parce que bah ça n'a pas été mis sur la route comme ça, il y a eu des études de faites avant, et toute façon quand on prend notre véhicule on est amenés à avoir un accident pareil, donc bon. Et puis avec la vitesse où on va, de toute façon je me dis que ça enfin risque pas d'être problématique.

Intervieweur2 : Est-ce que vous pensez que du coup au niveau du tourisme, parce que là du coup on parle des habitants des communes aux alentours que ça soit Mézières, Martizay, ou Paulnay, mais est-ce que vous pensez que l'usage d'une navette comme celle-ci pourrait être bénéfique pour ces communes là si elle était utilisée pour le tourisme ?

Usager 7 : Alors je pense que la capacité de cette navette ce n'est pas énorme. Mais je pense que ça peut être aussi peut-être plus le phénomène de curiosité pour les personnes.

Intervieweur2 : Une attraction ?

Usager 7 : Oui voilà, plus dans ce sens-là. Parce que les personnes qui vont venir elles sont déjà à leur véhicule, et la navette autonome va pas desservir automatiquement Chérine, ou les points d'observation sur les étangs, toutes ces choses-là. Donc je pense que c'est plus à titre de curiosité que voilà, ou alors, mais je pense que c'est assez rare, les touristes qui prennent le train qu'ils prennent après le car pour venir jusque-là qui ont pris le vélo pour se déplacer ici ... Je dis que s'ils ont le vélo pour se déplacer jusqu'ici, ils auront le vélo aussi pour aller faire des visites donc voilà.

Intervieweur2 : Si l'itinéraire n'est pas fixe, si en fonction des demandes et des besoins on le modifie, ça peut peut-être...

Usager 7 : Peut-être mais je pense que les coûts d'investissement par rapport à ça... La balance enfin... Je pense que, enfin à mon sens, c'est plus à développer pour les axes comme je vous disais à Le Blanc ou Buzançais, qui sont d'autres pôles. Bon Châtillon ce n'est pas trop un pôle, mais Le Blanc / Buzançais à mon sens ce sont plus ces axes là qu'il faudrait développer que le tourisme. Parce que je ne pense pas que ça rapporte énormément de choses...

Intervieweur1 : Qu'elle ait une vocation plus pratique que touristique ?

Usager 7 : Oui, enfin je pense que là, pour moi c'est oui !

Intervieweur2 : Mais c'est ce qu'on cherche hein, c'est vraiment votre avis qui nous intéresse.

Usager 7 : En plus bah, c'était une belle image pour le territoire. Parce que c'est vrai que, bon, ça a été quand même... Comme j'étais venue pour les inaugurations, alors j'avais envoyé à tous les copains copines d'extérieur « Regardez les infos ! Regardez les infos ! » ben manque de peau ce n'est pas passé aux infos régionales de midi, ni le soir ni le lendemain ! Mais comme il y avait eu la télévision je croyais que ça allait passer à la télé !

Intervieweur2 : Mais je pense que c'est parce que c'est passé quelques jours après ?

Usager 7 : Oui voilà mais bon moi j'avais passé de message tout de suite ! Non c'était bien mis en valeur, et puis et puis ça reflétait des technologies nouvelles donc c'est bien pour une petite commune comme nous, quoi c'est important.

Intervieweur1 : Est-ce-que vous pensez que ça peut attirer des personnes à venir s'installer dans le coin ?

Usager 7 : Bah peut-être oui, c'est un peu ce qui ce qu'ils espéraient, parce que justement comme avec justement la Brenne Boxe, avec toutes ces choses-là. Bon il y a la maison médicale, je ne sais pas si la télémédecine il y en a beaucoup je n'en sais rien, mais bon on est quand même une commune où il y a quand même pas mal d'avancées sur ce point-là. Et comme l'effet post COVID est peut-être un peu passé maintenant, mais il y a beaucoup de gens qui cherchaient à se mettre au vert comme on dit. Je pense que peut-être ils regardent ces choses-là et que... Malheureusement on n'a pas de collège on n'a pas de choses comme ça, mais peut-être que ça peut attirer des familles pour s'installer.

Intervieweur2 : S'il y a des moyens de déplacement ou de se déplacer. Oui si ça permet de désenclaver un petit peu la commune et le territoire.

Usager 7 : Il y a aussi un truc auquel je n'avais pas pensé, je ne sais pas si ça a été utilisé quand on avait fait les réunions, focus group pour le véhicule autonome : Pour les jeunes pour aller aux entraînements sportifs. Je ne sais pas si ça a été utilisé par des jeunes, je ne sais pas ça. Mais c'est vrai que c'était quelque chose qui avait été évoqué auquel je n'avais pas pensé. Parce que c'est vrai que les parents, qui ne peuvent pas tout le temps accompagner leurs enfants ça pouvait être aussi un plus. Cet aspect-là des choses, mais je ne sais pas si ça a été utilisé.

Intervieweur1 : Oui ça peut autant aider des personnes âgées en perte d'autonomie, mais aussi des jeunes qui n'ont pas encore leur permis.

Usager 7 : Oui voilà, et dont les parents ne sont pas toujours disponibles, puisqu'au niveau du foot le club est plutôt sur Martizay, donc voilà. Et ça c'est vrai que moi je n'y avais pas pensé à cet aspect des choses. Mais alors du coup je ne sais pas si ça a été utilisé.

Intervieweur2 : Parce que du coup vous utilisez la marche à pied où votre voiture pour vous déplacer, est-ce que vous avez pu utiliser aussi les transports proposés les transports Rémi ou le transport à la demande ?

Usager 7 : Il y a des personnes qui le font, comme là justement je disais que j'avais des choses à déposer : c'est parce qu'il y a une personne qui est partie faire un grand voyage, mais c'est une personne qui est seule et elle est vraiment autonome. Donc elle téléphone quand c'est comme ça au transport, qui vient la chercher. Mais il y a des personnes qui pensent à ça. Pour l'instant je peux me déplacer donc je n'y pense pas mais bien sûr, qu'on a quand même la chance d'avoir ces services-là qui sont bien pratiques. Et c'est vrai que là c'est vraiment au domicile, à la différence de la navette. Me semble-t-il, parce que comme je n'ai pas utilisé, mais c'est ce qui m'a été dit par les personnes.

Intervieweur2 : Parce que vous pensez que si on arrive à, imaginons, reprouver une navette comme celle-ci avec un itinéraire qui va soit jusqu'à Le Blanc, soit jusqu'à Buzançais, vous pensez que ça pourra faire venir du monde, ou alors que ça permettrait aux personnes qui vivent dans ces communes-là de pouvoir faire leurs activités ?

Usager 7 : Ce sont peut-être plus les personnes qui habitent ou Azay, ou notamment ça avait été dit pour les personnes qui habitent Martizay. Parce que Martizay est encore plus proche du Blanc que nous. Donc c'est plus pour les personnes des petites communes rurales, d'aller vers les centres plus importants, que les personnes qui enfin qui sont dans le centre. C'est plus dans ce sens-là. Ça répondrait quand même justement aux besoins d'autonomie des personnes des milieux ruraux.

Intervieweur2 : C'est vrai que Martizay du coup, on y est passées on a un peu visité le territoire. C'est normal aussi, histoire de connaître, je n'ai pas forcément vu énormément de commerces de proximité à Martizay. A part y a comme une boulangerie, pharmacie...

Usager 7 : D'épicerie je ne sais plus il y en a une. Il y en avait avant mais je ne suis pas certaine qu'il y en ait encore une.

Intervieweur2 : Je ne crois pas qu'on en ait vu une, en tout cas pas dans le bourg

Usager 7 : Il y a une boucherie, la nouvelle boucherie qui a été créée, mais en épicerie je ne sais pas peut-être qu'elle fait à rayon un peu des panaches. Mais voilà, mais je pense que pour les personnes notamment de Martizay et Azay c'est à peu près le même axe, c'est un tout petit peu plus loin, mais il y a beaucoup de personnes d'Azay qui se dirigent vers Le Blanc. Je pense que c'est à la limite et puis, Le Blanc est plus encore dans le territoire que par exemple Buzançais. Buzançais peut intéresser que des personnes de Mézières à priori.

Intervieweur2 : Géographiquement parlant ? En termes de localisation ?

Usager 7 : Oui et des habitudes de consommation. Et au blanc il y a aussi quand même l'hôpital, même si malheureusement il n'a plus tous les services, il y a quand même d'autres services qu'il y a au Blanc qu'il n'y a pas à Buzançais. Je pense que s'il y avait un axe à développer pour vous, pour ma part, ce serait plus celui-ci qui répondrait aux besoins.

Intervieweur2 : Non mais ça se comprend ouais, forcément pour avoir accès à certains équipements qu'il n'y a pas dans d'autres communes.

Usager 7 : Il y a plus de commerces aussi sur Le Blanc, Buzançais c'est plus proche de Châteauroux donc c'est devenu une ville dortoir. Mais bon c'est vrai il y a un marché mais il y a moins de petits commerces. Buzançais c'est un peu dépeuplé c'est devenu plus une cité dortoir si vous voulez. Il y a un peu moins de commerce donc c'est pareil je crois qu'il n'y a plus beaucoup de toubib, plus de dentistes... Je ne sais même pas s'il y a encore un dentiste, donc voilà.

Intervieweur2 : Et vous ne pensez pas que ça peut l'accentuer ? Le fait qu'il n'y ait pas de dentiste, pas de médecins, le fait d'avoir des accès directs par exemple pour aller jusqu'à la commune de Le Blanc, accentue le fait que du coup il n'y a ni de commerce de proximité ni de médecins et que ça n'engage pas...

Usager 7 : Que ça n'encourage pas les commerçants à s'installer ? Bon il est vrai que le choix de vivre en milieu rural ce n'est pas évident, il y a beaucoup de contraintes, c'est vrai que ça a été très porteur là tous ces derniers temps. Mais il faut s'y habituer à la vie en campagne.

Intervieweur2 : Et aussi des avantages !

Usager 7 : Il faut le dire aux femmes de médecins ! Parce que le fait qu'on n'ait pas de collègue pour les enfants, il est vrai que toute façon justement c'est ça le problème quand on est en territoire rural. Il faut vraiment tout le temps avoir la voiture, on a tout le temps besoin de la voiture parce que bon moi je vois mes petits-enfants et mes enfants habitent à Vendevre, une commune vers Buzançais, et les parents travaillent sur Châteauroux tous les 2. Et Ben ils viennent au judo à Mézières, au foot à Vendevre, et ils vont au rugby Buzançais. Donc c'est vraiment un choix de vie, et c'est un choix de vie qu'on doit assumer. Pour Ben les frais financiers les dépenses, il est vrai que les trajets nous c'est en kilomètre ce n'est pas en temps comme à Paris ou dans les grandes villes. Mais c'est aussi une charge pour les personnes du territoire rural. Et il est vrai que c'est pour ça qu'il y a beaucoup de familles qui vont plus dans les villes, parce que Ben pour les activités c'est pareil. Mais bon c'est vrai que les enfants d'un autre côté, avec les enfants ils sortent de chez eux, ils prennent le vélo, ils ont 6 et 8 ans et puis c'est bon. Et puis ils font pas mal de rando juste à côté de chez eux, ils vont faire du vélo, ça fait comme un terrain... Ils connaissent ça par cœur, enfin bon il y a d'autres qualités de vie mais voilà.

Intervieweur2 : C'est vrai qu'on n'a pas trop parlé de la navette d'un point de vue extérieur, ce que vous en pensez de l'extérieur, le visuel comment vous l'avez trouvée ?

Usager 7 : Elle était colorée, elle était visible et je trouve que c'était assez harmonieux. Euh voilà, quand elle était sur la place ou quand on la croisait justement c'était bien parce qu'elle était visible. Visible mais visible dans le bon sens, ce n'était pas une enfin c'étaient des choses colorées qui accrochaient l'œil mais qui n'étaient pas dérangeant. Et puis l'aménagement intérieur, je vous dis je trouvais que c'était assez spacieux.

Intervieweur1 : Si vous deviez améliorer quelque chose sur cette navette, que ce soit tracé, parcours, horaire aspect... Qu'est-ce que ce serait ? Le tracé jusqu'à Leblanc principalement ?

Usager 7 : Voilà il y a ça, après derrière, mais je pense que ce sont des petites choses techniques, les petits à-coups c'est un peu gênant, le fait qu'ils doivent rester derrière un vélo c'est un peu compliqué aussi... Parce que sinon, autrement moi je pense que c'est déjà pour un premier essai, je trouve que c'est très bien et que c'était déjà bien, comment dire, bien finalisé avant d'être mis en place, et que c'était sécuritaire quand même. Parce que voilà après, derrière je pense qu'il y a eu des enquêtes de faites à chaque [étape ?], après vous allez avoir les ressentis des uns et des autres. Mais je pense qu'il y a des personnes qui sont devenues plus autonomes, elles n'avaient pas besoin du voisin pour venir au marché ou des choses comme ça. Et ça c'est bien aussi, et ça apprend aux gens aussi à se prendre en charge aussi. Enfin ça « n'apprend » pas, mais ça les oblige un peu à se prendre en charge aussi : « Il y a une navette, donc je vais la prendre, je ne vais pas déranger le voisin ». C'est bien aussi, mais par rapport à la navette, moi je trouvais que c'était sympa. Il est vrai qu'il faudra certainement encore d'autres essais avant de la laisser comme ça, partir dans la nature, sans personne je sais pas s'il y a d'autres territoires qui ont fait la démarche ?

Intervieweur1 : On a fait la même chose à Sophia Antipolis, vers Nice, c'est plus un quartier en fait elle fait juste un petit circuit d'environ 2 km.

Usager 7 : Mais c'est pour le l'urbain quand même ?

Intervieweur1 : Ben ouais c'est pour desservir des entreprises en fait.

[...]

Usager 7 : Mais ce serait bien qu'après il y ait des relais qui soient faits, et même je pense que la population sera aussi intéressée de savoir le retour des études que vous aurez faites. Moi je pense aussi que c'est important que les gens sachent, parce que vous savez il y a toujours des gens qui disent : « Mais ils mettent de l'argent là-dessus, il ferait mieux d'embaucher quelqu'un plutôt... ». Ça, ce sont des choses qu'on a entendues déjà. « Il y a déjà quelqu'un qui conduit, pourquoi on remet un véhicule autonome, et des études ça coûte cher, la fabrication ça coûte cher... » Ben oui, mais si on veut avancer faut aussi voilà...

Intervieweur1 : Qu'est-ce que ce que vous en penseriez si c'était à la demande ? Si vous commandiez avec votre téléphone le service ?

Usager 7 : C'est évident que ce serait beaucoup plus pratique, mais d'un autre côté pour la gestion de ça, je me demande après comment ça peut se faire. A moins d'avoir plusieurs navettes mais sinon autrement s'il n'y a qu'une navette toute façon...

Intervieweur1 : S'il devait y avoir un service de manière permanente et installé, et pas juste une expérience, il y aurait forcément au moins 2 navettes.

Usager 7 : Donc là ça répondrait à mon souci des gens qui habitent dans des petits villages pour aller les chercher. Parce que là ils pourraient les prendre directement. Mais après derrière, voilà, est-ce que ce serait gérable et tout... Et puis aussi, qui paye ? Qui paye ces choses-là après derrière ? Là pour l'instant c'était gratuit, après il faudra voir aussi le coût qui sera demandé aux gens et si les gens comprennent et seraient prêts à payer...

Intervieweur1 : Vous, vous le seriez ? Vous seriez prête à payer un ticket de 2€ ?

Usager 7 : Voilà, bon il faudrait que ce soit un coût limité quoi, que ça ne soit pas comme un taxi, que ça reste raisonnable

Intervieweur2 : Non ce serait comme un transport, comme un ticket de bus, 2€ environ

Usager 7 : Ça peut se concevoir, et c'est tout à fait normal parce qu'il faut bien payer un service. Donc ça c'est certain, c'est une belle avancée. C'est bien, ça vous fait découvrir du territoire, parce que vous êtes de quelle Région ?

Intervieweur2 : De Lyon. Pour ma part je connaissais vraiment pas du tout cette région.

Usager 7 : De toute façon il y en a, quand on parle de la Brenne ; « Où ça Châteauroux ? ». Mais bon, c'est vrai que c'est un territoire qui est attachant, qui est différent, très joli enseveli de neige le matin. Mais c'est vrai que bah les étangs forment un peu un microclimat, on a moins de neige que les autres personnes parce que c'est un petit peu plus doux oui. [...] C'est vrai que ça aussi, quand on a fait des études justement sur l'impact, c'est de la publicité gratuite pour le territoire. Parce que Ben, quand il y a eu des reportages sur la navette voilà.

Intervieweur2 : Moi j'avais juste une dernière petite question, au niveau enfin toute bête, je viens d'y penser, sur les arrêts proposés au niveau de l'affichage vous en pensez quoi vous ?

Usager 7 : L'affichage c'était peut-être un peu limité. Les horaires oui, j'ai trouvé que c'était un petit peu... Il faut aller déjà à l'arrêt et puis, mais peut être que je n'ai pas trop cherché non plus, pour arriver à retrouver les horaires je savais pas trop où les trouver.

Intervieweur2 : Ce n'est pas intuitif, enfin un peu brouillon ?

Usager 7 : Je ne sais pas, je mettais « horaires navette autonome » et je ne trouvais pas. Donc un jour je suis allée voir ce qu'il en était, et puis voilà. Mais donc il y a peut-être un petit peu plus à faire sur la communication. Et puis, mais il y a aussi que trop d'informations tue l'information, puis quand on ne connaît pas, qu'on ne sait pas où chercher, ou qu'on se dit « Ah Ben je ne sais pas où chercher ». Après on avait qu'à venir, et il y avait les horaires. Il y a pleins de choses aussi, qui font que l'on veut tout au moment même.

Intervieweur2 : Il faut savoir aussi sélectionner l'information, au poteau par exemple, parce que quand on en a trop on ne sait plus où donner de la tête.

Usager 7 : Et au poteau c'est le mieux mais c'est vrai que là j'ai trouvé que c'était peut-être un petit peu ramassé, très petit. J'ai trouvé que pour les personnes âgées, il faut vraiment regarder et qu'il fallait peut-être 2 panneaux. Là c'était un panneau il me semble séparé pour l'aller et le retour. Mais peut être un panneau pour l'aller un panneau pour le retour de l'autre côté, ou je ne sais pas. Mais que ce soit plus aéré, plus clair, comme le fond était un peu foncé tout ça, ce n'était pas très visible j'ai trouvé.

[...]

Intervieweur2 : Ecoutez merci beaucoup, est-ce-que vous avez quelque chose à rajouter ?

Usager 7 : Ben non, enfin continuez, que la société continue à avancer comme ça ce sera bien. Et si derrière économiquement pour les territoires ça peut être réalisable financièrement, ce serait génial. Parce que là, évidemment ça a pu se faire avec toutes les subventions de tout le monde, mais après il faut être réaliste. Voilà, qui paye le service et comment ça se passe quoi, il est vrai que les tramways ce sont des sociétés qui sont en place et qui ont des rentabilités. Donc avoir de pouvoir d'amortir ça ; c'est vraiment dans le cadre de services rendus à la population. Mais pas question d'amortir quelque chose, ce n'est pas possible, donc il faut que les politiques se mettent ça à l'esprit aussi. Et puis que voilà, il le faut aussi parce que s'ils veulent que les territoires ruraux continuent à vivre, parce qu'il y a des fois des politiques qui parlent des territoires ruraux mais dans les faits on est un peu oubliés.

Intervieweur1 : C'est quand même une chance que Cœur de Brenne soit vachement dynamique, à la recherche de progression dans le numérique...

Usager 7 : Ben oui c'est vrai qu'on a la chance d'avoir ça avec JB et puis bon je crois que d'autres sont assez partants. Mais c'est vrai que la Brenne Boxe a été reconnue à l'échelle nationale donc c'est une bonne démarche.

Usager 8

Intervieweur1 : Le but de cet entretien est de savoir quelles étaient vos attentes avant la mise en place de la navette, est-ce qu'elle a répondu à ces attentes-là, et puis ce que vous en avez pensé de manière générale. Avant, vous utilisiez votre voiture régulièrement ?

Usager 8 : Oui

Intervieweur1 : Pour vos trajets de tous les jours ?

Usager 8 : Ouais voilà

Intervieweur1 : Et vos trajets de tous les jours, vous allez où ?

Usager 8 : Moi je travaille sur Le Blanc. Mézières-en-Brenne c'est pour aller chercher le pain ou des trucs comme ça. Donc la navette je la prenais essentiellement le dimanche matin en fait.

Intervieweur1 : Ok pour aller faire des petites courses comme ça. Et c'était pratique pour faire ça ?

Usager 8 : Ouais niveaux horaires ce n'était pas si mal que ça pour moi. Après le point noir entre guillemets c'est pour les retraités qui sont à la campagne et qui ont des fois pas de locomotion pour aller dans les différents arrêts en fait.

Intervieweur1 : Et la navette elle ne pouvait pas répondre à ça parce qu'il n'y avait peut-être pas assez d'horaires ?

Usager 8 : Non à mon avis c'est parce que la navette a un trajet spécifique, donc elle ne peut pas aller dans les hameaux qui sont à 3 ou 4 km.

Intervieweur1 : Il aurait fallu qu'elle vienne chercher les personnes pratiquement chez eux quoi.

Usager 8 : Ben entre guillemets c'est un peu ça ouais.

Intervieweur2 : Ben pour ça et c'est la campagne aussi hein forcément c'est assez diffus.

Usager 8 : Ce n'est pas facile non plus oui.

Intervieweur1 : Plus oui pour les personnes qui ont moins de mobilité qui sont moins autonomes. Et si par exemple demain, elle allait à Leblanc cette navette, est-ce que vous l'utiliserez pour aller au travail par exemple ?

Usager 8 : Bah oui parce que ça fait des économies de gasoil. Ce n'est pas négligeable.

Intervieweur1 : Et vous avez connaissance de l'offre de transport actuelle ? Les cars Rémi, le transport à la demande... ou ce n'est pas quelque chose qui vous a intéressé comme ça ?

Usager 8 : Non... Je sais bien qu'il y a des cars Rémi qui vont Châteauroux, mais bon...

Intervieweur1 : C'est l'autonomie de la voiture fait que vos habitudes sont bien comme ça ?

Usager 8 : A 4h du matin si vous voulez, ou autrement je termine tard le soir dans les 20h.

Intervieweur1 : Donc ouais ce n'est pas adapté pour vous.

Usager 8 : Oui ce n'est pas adapté à toutes les situations.

Intervieweur2 : Parce que pour vous du coup c'est vrai que si l'itinéraire était plus long, il serait potentiellement plus intéressant ?

Usager 8 : Oui et pour beaucoup de personnes qui vont par exemple au Blanc oui tout le blanc. Parce que Le Blanc c'est là qu'il y a des grandes surfaces. Donc c'est sûr que si la navette passait par Martizay, direction Le Blanc, je pense qu'il y aurait eu plus de monde qui pourrait l'utiliser.

Intervieweur2 : Et au niveau de la vitesse, vous avez trouvé ça correct 50 km/h ?

Usager 8 : Bon ce qui est très bien c'est qu'il y a l'écran, donc voilà on voit la Brenne !

Intervieweur1 : Et est-ce que quand vous étiez en voiture vous avez croisé la navette ? Ou vous êtes retrouvé derrière la navette ? Ce n'était pas gênant, enfin vous n'avez pas eu d'appréhension ?

Usager 8 : Non. Certaines personnes, il paraît que oui hein ! Mais ceux qui vont trop vite hein ! C'est vrai que ça peut être plus gênant quand il y a de la circulation pendant les moments des vacances, des départs comme ça.

Intervieweur1 : Comme un véhicule agricole ?

Usager 8 : Oui c'est pareil hein, on a bien des tracteurs et ils vont moins vite aussi !

Intervieweur2 : Et comment avez-vous eu connaissance de l'expérimentation ?

Usager 8 : Ah bah j'ai été convoqué par la mairie oui.

Intervieweur2 : Ok donc il y a eu une bonne communication autour de la navette

Usager 8 : Oui et puis ça allait elle était visible hein oui. Avec les panneaux qu'il y avait au bord de la route.

Intervieweur2 : Vous les trouviez comment du coup les points d'arrêt ? Est-ce qu'ils étaient localisés stratégiquement parlant, est-ce qu'ils étaient bien localisés, et sur les affichages est-ce que vous trouviez que c'était assez lisible, et ce que c'était facile à comprendre de quoi s'agit...

Usager 8 : Moi oui

Intervieweur2 : Parce que vous étiez au courant ?

Usager 8 : Je pense qu'il y a certaines personnes, qui peuvent être limitées intellectuellement et pas comprendre exactement ce qui était marqué.

Intervieweur1 : D'accord donc ce n'était pas compréhensible pour tout le monde.

Usager 8 : Oui.

Intervieweur1 : Du coup vous parliez de la navette qui était visible, vous la trouviez comment vous en termes d'esthétique extérieure, de confort à l'intérieur...

Usager 8 : Ben elle était marrante ! Peut-être un petit peu de manque de place, peut-être pas assez grande peut être.

Intervieweur2 : Parce que à chaque fois que, enfin, quand il vous est arrivé de prendre la navette...

Usager 8 : J'étais souvent tout seul

Intervieweur2 : OK d'accord

Usager 8 : Ça m'est arrivé une fois d'être 3-4

Intervieweur2 : Vous la preniez plutôt le matin ?

Usager 8 : Le dimanche matin.

Intervieweur1 : Et vous reveniez [par la navette] quand vous aviez fini votre tour ?

Usager 8 : Oui au niveau des horaires ça collait bien. Il y avait 1h – 1h30 de battement...

Intervieweur1 : Et vous aviez pas eu d'appréhension, de crainte, à prendre le véhicule autonome ? Le fait qu'il y ait des secousses ou des freinages un peu brusques ?

Usager 8 : Non

Intervieweur1 : Vous faites confiance en la technologie qui est dedans

Usager 8 : Oui voilà, après elle est à 50 km/h [il ne peut pas nous arriver grand-chose]. Bon elle a eu du pot elle a pas croisé de sanglier !

Intervieweur2 : Vous n'êtes pas le premier à nous le dire !

Intervieweur1 : Et le fait qu'il y ait un opérateur à bord, une personne qui puisse être là pour reprendre les commandes au cas où, ça vous a rassuré ou est-ce que « peu importe vous l'auriez pris qu'il soit là ou pas » ?

Usager 8 : Moi peu importe, vous prenez le métro et c'est le même principe hein, il n'y a pas forcément un conducteur hein.

Intervieweur2 : Mais bon là c'est quand même un peu particulier parce que c'est sur la route, donc partagé avec les voitures avec d'autres moyens, et puis bah la faune.

Usager 8 : Après c'étaient plus les retraités qui ont peut-être plus peur ?

Intervieweur1 : Ben détrompez-vous, parce qu'ils étaient très confiants en la technologie, ils se disaient « si on la met sur la route c'est sûrement qu'elle peut rouler donc j'y vais », j'ai l'impression que c'était ça.

Intervieweur2 : On a eu pas mal d'entretiens avant le vôtre du coup, et c'est vrai que c'est ce qui était ressorti de manière générale. Et du coup vous pensez que, imaginons, si on met la navette de manière pérenne à l'avenir, est-ce que ça pourrait désenclaver le territoire ? Est-ce que ça serait un moyen de désenclavement pour les communes ?

Usager 8 : Ce n'est pas une question, pas une question

Intervieweur2 : Le but c'est d'avoir votre vision ! Est-ce-que vous pensez que si on la mettait en place de manière pérenne, il y aurait de réelles modifications, de changements d'habitudes de déplacement ? Et est-ce-que ça pourrait aussi moins freiner l'installation de familles ou de personnes dans ces communes un peu reculées ?

Usager 8 : Ben on est bien dans les zones rurales. Là c'est une bonne question, oui pour les retraités qui achètent une maison dans le bourg un truc comme ça, qui ont peur parce qu'il n'y a pas de commerces ou de trucs comme ça, qui savent qu'avec la navette autonome ils peuvent aller faire des courses. Après, les jeunes actifs ce n'est pas la navette qui les fera venir là, c'est le travail bien. Après ça peut être bien aussi pour les transports scolaires, pourquoi pas des enfants. Si par exemple navette allait au Blanc c'est sûr que ça peut être pas mal aussi.

Intervieweur1 : Du coup pour les pour les jeunes aussi ?

Usager 8 : Ah oui parce que les bus scolaires ils partent à 8h ils reviennent à 17h, et comme il y a pas mal de grèves, pas mal de trucs comme ça, ou des profs absents, ben si l'enfant il peut prendre la navette à 14h-15h00. Bon il n'y a pas que pendant les grèves ! Mais si à ce niveau ce serait peut-être pas mal. Mais il faudrait qu'elle aille au Blanc.

Intervieweur1 : Donc pour le côté gros centre avec tout à disposition, comme ça on va au Blanc on fait tout ce qu'on a à faire et on revient chez soi.

Usager 8 : Oui c'est ça

Intervieweur2 : Et vous ne pensez pas que du coup au niveau des petits commerces des communes, comme Mézières ou Azay-Le-Ferron voilà ça...

Usager 8 : Ben Azay le Ferron il n'y a plus rien

Intervieweur2 : Ben justement, vous ne pensez pas que du coup ça peut accentuer le fait que, vu que ce sont des communes qui n'ont plus énormément d'équipement ou en tout cas de commerces de proximité, le fait que les gens aillent s'approvisionner ailleurs comme à Leblanc ?

Intervieweur1 : Et donc faire fuir les petits commerces parce que plus utilisés par les locaux ?

Usager 8 : Non mais après c'est fait aujourd'hui aussi en voiture.

Intervieweur1 : Ce n'est pas du fait de la navette.

Usager 8 : Pour moi la navette c'est pas mal si on a un rdv spécifique chez le dentiste, pour la paire de lunettes, ou différents papiers, bah tout est à peu près au Blanc. Vous voulez faire un peu de bricolage, ben ici il n'y a rien...

Intervieweur2 : Et vous pensez que si on propose ce mode de transport à la demande ça pourrait être pertinent ?

Usager 8 : Ça peut être pertinent mais après, est-ce-que ce serait rentable pour vous ?

Intervieweur2 : C'est une autre question, mais imaginons dans le meilleur des mondes !

Usager 8 : Si on fait à la demande, vous verrez toujours du monde, bah ça paraît logique

Intervieweur2 : Si ça prend bien, s'il y a un réel besoin et une réelle demande ?

Usager 8 : Oui parce qu'il y a quand même pas mal de personnes qui n'ont pas le permis. Ou qui ont des retraits de permis.

Intervieweur2 : Ou des jeunes n'ayant pas encore le permis

Usager 8 : La navette a été utilisée par pas mal de gens qui avaient perdu leur permis de conduire, bon pour aller au bar quoi...

Intervieweur2 : Oui effectivement ce qui est revenu c'est vraiment la desserte d'une plus grande commune avec des équipements plus intéressants : hospitaliers, commerciaux...

Intervieweur1 : Et on nous a pas mal parlé aussi des activités touristiques à faire dans le coin. Est-ce-que vous pensez que la navette elle pourrait avoir peut-être plus cette vocation-là ? D'aller, je ne sais pas, vers les observatoires, on nous a parlé d'un domaine ou pas très loin...

Usager 8 : Ouais après faut pas marcher par rapport aux touristes et tout ça.

Intervieweur1 : Est-ce-que vous pensez que ça peut fonctionner ?

Usager 8 : Je ne vois pas la navette aller dans les trucs comme ça, déjà il y a l'état des routes. Là c'est bien parce que les routes sont larges donc pour la navette c'est plus facile. Bien sûr ça pourrait être bien pour aller à Bellebouche ou des trucs comme ça.

Intervieweur2 : Et il y avait une journée un peu plus touristique en septembre, la navette a fait le tour des communes en faisant une petite visite touristique, est-ce que vous pensez que pour une certaine période de l'année ça serait intéressant, est-ce que ça pourrait faire venir aussi du monde dans ces communes-là, si on propose une activité comme celle-ci ?

Usager 8 : De toute façon il y a beaucoup de tourisme ici, il faut pas croire, même l'été, ça travaille beaucoup quand même les restaurateurs en pleine saison, il y a beaucoup de passages hein !

Intervieweur1 : Donc justement, un petit tour touristique pour les touristes ça pourrait être pas mal.

Usager 8 : Il faudrait quand même qu'ils mettent une pièce pour cotiser.

Intervieweur2 : Ah oui mais du coup vous seriez prêt, imaginons si on mettait ce moyen de transport...

Usager 8 : Un abonnement ?

Intervieweur2 : Oui voilà un abonnement, ou le prix d'un ticket de bus

Usager 8 : Bah c'est logique. Quand je vais au Blanc, aller-retour ça me prend 5€ de gasoil. A un moment donné il faut les faire payer un peu, faire sortir le portefeuille.

Intervieweur1 : Est-ce-que du coup, on a parlé d'une vocation plus touristique, mais selon-vous est-ce que ça pourrait être utilisé à d'autres fins, comme du transport de marchandises par exemple ? Un service de livraison peut être de courses, je sais pas ce que vous pensez ? Ce serait pertinent d'utiliser une navette dans cette utilité-là, pas du transport de personnes mais de marchandises ?

Usager 8 : Ca peut être utile s'il y a un point relais par exemple à Châtillon, et puis les gens au lieu d'aller à Châtillon, ben ils les récupèrent là. Mais dans ces cas-là il faut mettre Vinted !

Intervieweur2 : Après voilà c'est vraiment des questions larges le plus de questions possibles sur ce nouveau mode de déplacement savoir ce qui est le plus pertinent...

Usager 8 : Moi je pense que ce qui peut être bien, c'est pour les jeunes. Les 15 – 16 ans, au lieu qu'ils prennent leur vélo et risquer de se faire renverser sur la route, les parents les emmènent à la navette ils vont dans à Mézières.

Intervieweur1 : Ouais comme ça ils seraient plus autonomes

Usager 8 : Ouais donc je pense que Bellebouche peut bien marcher ouais.

Intervieweur1 : Donc en gros, si vous deviez améliorer la navette, votre avis personnel ce serait sur le tracé ?

Usager 8 : Oui

Intervieweur1 : Desservir une ville plus grande

Usager 8 : Oui

Intervieweur2 : Et la rendre plus enfin accessible aussi aux jeunes pour les activités

Usager 8 : Voilà ouais

Intervieweur2 : Donc au niveau de la fréquence peut-être aussi ?

Usager 8 : Après ce n'est pas évident la fréquence, la pauvre navette elle roule à 50 km/h.

Intervieweur1 : Si on installait un service il y aurait au moins 2 navettes

Usager 8 : Ben ouais mais 2 navettes ça va coûter combien à la commune ?

Intervieweur2 : Après moi je n'avais pas d'autres questions, mais soyez libre si vous avez des choses à ajouter...

Intervieweur1 : Oui, sur comment vous voyez la navette idéale...

Usager 8 : Après, peut-être qu'un coffre, pour mettre les courses et tout, un peu plus large pour le marché.

Intervieweur2 : Et au niveau de son accessibilité, pour monter dedans ?

Usager 8 : Oh ben moi je n'ai pas eu de problème ! Mais peut-être plus un coffre pour mettre les affaires plus facilement.

Intervieweur1 : Vous, vous êtes plutôt satisfait du fait qu'il y a eu un transport comme ça dans un milieu rural ? Vous y trouvez une utilité ?

Usager 8 : Ben une utilité oui ! Moi j'ai 2 activités, je suis poissonnier le matin et escroc l'après-midi. Enfin Agent Immobilier. Et c'est vrai que pour vendre des maisons dans le bourg, dans des petites communes comme ça où il n'y a pas de commerce, et bah vous avez toujours cet argument-là !

Intervieweur1 : Donc vous, ça vous servirait bien pour votre activité !

Usager 8 : Oui bien sûr ! Après ce sont des arguments de vente.

Intervieweur2 : Mais c'est vrai que ce n'est pas non plus un anodin, ça fait partie des commodités qui sont toujours un plus

Intervieweur1 : Oui et il y a déjà beaucoup de personnes qui ne sont plus autonomes

Usager 8 : Oui et en fait c'est dangereux quand ils conduisent !

Usager 9

Intervieweur2 : Eh bien commençons c'est vrai du coup l'expérimentation de navette autonome, vous en avez entendu parler comment ?

Usager 9 : Au départ par le maire de Mézières en Brenne qui a bien communiqué là-dessus. Je suis revenue habiter à Mézières juste après le premier déconfinement et il avait appelé, je lui ai dit « bon je reviens » il m'avait dit « Ah mais tu vas voir la navette autonome », la fibre partout, enfin il m'a vendu la commune, la Brenne boxe... Il m'a dit « quand tu seras trop vieille tu pourras tu pourras même aller à la maison de retraite qui est juste en face ». Pour revenir à la navette oui il m'avait il m'avait parlé de cette expérimentation et bon j'avoue que moi ça m'enthousiasme assez de regarder les choses qui innovent quoi. J'étais vacataire à l'école d'archi, j'en ai parlé à mes étudiants de Bordeaux qui ont dit « oh un village de 1000 habitants ça ne va pas ? Vous rigolez ? ». Il y a un de mes étudiants qui m'a accompagnée, pour venir ici et il a vu que c'était la réalité. Donc il est revenu l'été d'après en me disant bah c'est super. Ils étaient aussi très attentifs au fait que dans un village rural etc. on puisse faire une expérimentation. Mon idée personnelle c'est que j'aimerais bien que ça ne reste pas au stade de l'expérimentation. J'ai peut-être compris pour vous étiez là mais bon voilà. Donc ça a commencé comme ça par le maire de Mézières, par Jean-Louis Camus. Il projette sa commune et la communauté de communes dans l'avenir. Il ne se contente pas de gérer au jour le jour, bah évidemment c'est son boulot aussi, les accidents de la route malheureusement ou la peinture des façades mais bon il projette quand même beaucoup sa communauté de communes dans l'avenir. Et puis je crois que, comment dire, le courant est bien passé entre le consortium et lui, donc tout ça fait quelque chose de bon quoi.

Intervieweur2 : J'imagine que du coup y a une bonne entente entre le maire et ses habitants

Usager 9 : Oui plus de 40 ans qu'il est élu quoi. Il n'y a pas de d'opposition, donc la démocratie à Mézières en Brenne... Il y a les gens qui reconnaissent, et puis ceux qui sont grincheux. Parce que quand la navette a commencé à circuler, « mais alors s'il y a un sanglier qui déboule, qui regarde le sanglier ? », ça c'était le premier truc, et puis tout de suite après c'est « combien ça va nous coûter ? ». J'ai même entendu un truc extraordinaire à Noël « Ah bah la navette de Camus va nous coûter 7000€, il serait mieux placé pour refaire des trottoirs » voilà. C'est vrai que les finances c'est ce qui intéresse beaucoup les gens. Donc il y a eu ça et puis le 3e élément « contre » ça a été « oui mais à l'époque où il y a beaucoup de chômage, avoir une navette autonome ça veut dire qu'on supprime des emplois ». Je me suis régalée, parce qu'avant je m'étais renseignée quand même un peu en disant bon : en réalité combien il y a de personnes qui travaillent ? Et bon au final on a créé 4 ou 5 emplois, pas forcément ici mais quand même. Je crois que là c'est important aussi de communiquer là-dessus, c'est un vieux réflexe de d'ancienne communicante, de déplacer les trucs vers « oui mais voilà y a ça derrière économiquement parlant » et cetera et cetera. Mon ancien job on me disait, j'appartenais au parc nucléaire français, et au service communication à une certaine époque les gens communiquaient sur les fuites des tuyaux. Ce qui n'avaient strictement aucun intérêt parce qu'ils ne sont pas tous contaminés, et à partir du moment où j'ai fait déplacer la com sur « oui mais regardez dans un bassin d'emploi ça représente tant d'emplois, tant de trucs etc. » ça a un peu fait baisser la pression. Donc décalons peut-être les intérêts. C'était ça voilà c'était les 3 grosses objections : le sanglier, le prix, et le fait des emplois voilà.

Intervieweur1 : Et vous, sur ce que vous en avez pensé personnellement du service... Déjà est-ce que vous prenez la voiture ?

Usager 9 : Non pas du tout non, moi je marche à pied, tout à pied !

Intervieweur1 : Et vous arrivez à tout faire à pied ?

Usager 9 : Oui et oui je prenais, parce que à Mézières y a absolument tout ce qu'il faut, je vois pas l'intérêt d'aller faire ses courses à l'extérieur, on a tous les services possibles : une maison médicale, une pharmacie, ce qui est quand même aussi rare dans des communes comme nous. Le Kiné, l'ostéo, l'acupunctrice, la maison de retraite... Je peux tout faire à pied. Et quand j'ai envie d'aller plus loin, il y a toujours un copain ou une copine avec qui faire du covoiturage très naturellement. En disant « je vais là, est ce que tu as besoin de venir faire des courses si tu veux ? », donc c'est une communauté.

Intervieweur2 : Quand vous déplacez en-dehors de la commune c'est avec les amis en covoiturage, est-ce que ça vous arrivé d'utiliser les transports en commun Rémi ?

Usager 9 : Oui par exemple pour aller au Blanc d'accord ou à Châteauroux. Je ne sais pas quelle ligne c'est, mais j'appelle et je réserve mon trajet. Effectivement c'est un service qui est pas mal fichu, mais d'après ce qu'on entend beaucoup, alors intox ou info j'en sais rien, mais c'est le Rémi à la demande ils voudraient le supprimer parce que... Eh ben oui quand ils ont une personne dans leur bus bien sûr que c'est pas terrible quoi.

Intervieweur1 : Et du coup la navette autonome vous l'utilisiez dans quel but ?

Usager 9 : Alors je l'ai prise alors dans un but totalement différent, vous avez loupé peut-être une vision du truc c'était que ça peut servir au tourisme. Et tout le monde me disait « ça ne va pas découper t'es complètement folle, pourquoi ils prendraient la navette », et je me disais qu'il y aurait un phénomène d'attraction. On en a parlé avec « destination Brenne » qui est le syndicat d'initiative entre guillemets, ils ont monté un produit vachement bien à destination des touristes c'est-à-dire : départ de Mézières, arrêts à Azay-le-Ferron où il y a un très joli château, continuer sur Martizay où il y a un très bon restaurant, et retour par je sais plus quelle commune voilà. Ils ont fait ça sur une journée et ça a très bien marché ça, c'est une initiative qui a très bien fonctionné. Donc quand je l'ai pris moi, pourquoi faire, je n'ai pas besoin de faire mes courses, pas besoin etc., je suis là donc y a pas de problème. Mais par contre on marche beaucoup avec toute une équipe d'amis d'enfance, et un jour on se dit « Allez hop » on était 7, tout le monde dans la navette, on va aller à Martizay qui est le point final de la navette on va faire une grande rando autour de Martizay. Il y a très bon resto que je vous recommande, donc à midi on s'arrêtera là, et puis on reviendra avec la navette.

Et dans le cadre du jumelage de Mézières avec une commune de Belgique, c'est pareil on a retenu la navette et là on a fait monter dans la navette le chauffeur de bus belge, et puis des gens de cette commune. Et alors le chauffeur de bus on ne l'a pas poussé, mais pas loin pour monter dans une navette autonome. Il s'est mis juste derrière la conductrice, et alors la photo est très symptomatique parce qu'il est comme ça et regarde l'air de dire « bon ça, ça fonctionne, ça, ça va pas marcher » et quand il est revenu il était plus décontracté !

Intervieweur1 : Et vous, vous aviez ou pas des appréhensions sur le fonctionnement, sur la sécurité ?

Usager 9 : Non pas du tout

Intervieweur1 : non vous faites confiance

Usager 9 : Oui parce qu'il y a pas de raison ! Quand le train est arrivé je serais montée dans le train, quand l'électricité est arrivée j'aurais essayé l'électricité... Donc si c'est par curiosité ça non puis je n'ai pas je n'ai pas eu d'appréhension de peur.

Intervieweur1 : Parce que des fois il y a eu des peut-être des freinages un peu brusques ou des priorités...

Usager 9 : Ce qu'il y avait de bien c'est que la conductrice ou le conducteur, d'ailleurs les 2, expliquaient bien aux gens qui posaient des questions en disant « la navette risque de voilà ». Dire que c'est confortable, je mentirais, mais dans le l'appréhension que les gens pouvaient avoir elles étaient tout de suite un peu cassées mais gentiment bien évidemment par les opérateurs. Enfin il n'y a pas eu de problème particulier quoi.

Intervieweur1 : du coup si les opérateurs n'avaient pas été là, ça aurait été peut-être moins rassurant ?

Usager 9 : Il aurait fallu expliquer voilà trouver un moyen d'expliquer. Par contre ce qui m'a beaucoup plus surpris sur le plan technique, c'est qu'on a voulu le reprendre et on nous a dit « Ah Ben non aujourd'hui elle ne marche pas en autonome parce qu'il y a des problèmes de satellite ». Alors là, ça m'a posé un problème techniquement parlant, en me disant mais merde quand il y a une guerre malheureusement ou un truc comme ça il y a 80% maintenant du champ de bataille qui est géré via les satellites. Alors pourquoi quand il y a du brouillard en Brenne, ce qui est souvent le cas ou de la pluie, si le ciel est bouché... Mais bref là mais ça m'a étonnée en me disant merde si ça devait se pérenniser, c'est une limite ça. Parce que l'hiver le brouillard ici c'est quasiment tous les jours

Intervieweur1 : Oui y a encore des avancées à faire sur la technologie même

Usager 9 : C'est assez surprenant quand même, je connaissais Orly rail, quand Orly rail a mis en place à Paris la ligne d'automatique, et je me disais « c'est fou quand même de se retrouver sur une route ouverte et de pouvoir fonctionner comme ça ». D'ailleurs vous êtes les seuls Berthelet, parce que y a eu un article aussi un jour, je me suis dit « mais il faut l'envoyer chez Berthelet » ! Il y a eu un article, alors je crois de mémoire, que c'est sur France Info, il y a une il parlait d'une expérimentation, alors je sais pas où sur route ouverte, qui a capoté totalement ! Mais ça peut pas marcher etc... et c'est au moment où nous, on était en plein dans le truc ! Mais c'est fou qu'il n'y ait pas au moins le service de presse Berthelet qui ait pris cela en charge en disant « bah vous parlez d'une expérimentation malheureuse mais il y en a une qui fonctionne bien ». Mais ce sont des réflexes professionnels.

Intervieweur1 : et sur le véhicule en lui-même, est ce que vous le trouviez pratique, beau ?

Usager 9 : Ce qui m'a étonnée c'est qu'il soit, j'allais dire, banal. Ça m'aurait fait plaisir d'avoir un truc un peu futuriste ! C'est une adaptation d'un véhicule normal. Je trouve que ça aurait collé davantage à l'image, d'ailleurs c'est ce qu'il y avait sur les flyers au départ. Il y avait un véhicule un peu rond un peu ça c'est sympa, parce qu'en plus ça rassure les gens d'avoir des trucs un peu ronds. Dans ma tête c'était ça. Et quand je l'ai vu arriver, on l'a vu circuler en blanc tout neutre... pas du tout !

Intervieweur1 : Et d'un point de vue pratique est-ce que vous trouviez qu'il y avait assez de places, est-ce qu'il faudrait plus de places assises ?

Usager 9 : Oui plus de places assises et surtout il y a beaucoup de personnes qui l'utilisent qui sont en dehors de Mézières et qui l'utilisent pour venir au marché. Et donc là il faut absolument prévoir des emplacements pour les caddies. Parce que bon ce n'est pas éminemment pratique. Et puis je pense que pour les personnes à mobilité réduite il sera intéressant aussi d'avoir un espace un fauteuil au moins et un moyen que ces personnes-là puissent rentrer, puissent monter. Parce qu'ici, qu'est-ce qu'il y a comme population ? C'est une population extrêmement clairsemée et très âgée. Enfin très vieillissante. Il y a des gens très isolés vraiment, et qui sont aux limites du handicap. Et même quand on a plus une mobilité souple, on a des aides quelconques comme un déambulateur et donc il faut la place.

Intervieweur2 : Elle est accessible facilement pour les personnes qui rencontrent des difficultés ?

Usager 9 : Pas trop !

Intervieweur1 : il y a une marche

Usager 9 : Il faudrait une rampe. Je crois que là vraiment il faut rendre tous ces transports-là extrêmement accessibles. Parce que les gens jeunes ils ont leurs bagnoles ou leur vélo. Alors que finalement, je regardais régulièrement qui était là, c'étaient plutôt des personnes plus âgées. Et donc je crois qu'il faut vraiment leur faciliter la vie. Et le fait que le marché était un centre important d'intérêt pour les personnes qui prenaient la navette, ou pour aller chez toubib aussi à la maison médicale, ben on ne peut pas ne pas avoir d'espace quoi. Donc un peu juste en nombre de places et en possibilité de mettre oui ses paniers ses caddies.

Intervieweur2 : Et du coup au niveau du confort ?

Usager 9 : Moi ça me va hein, même si entre guillemets c'est spartiate.

Intervieweur1 : Et du coup, pour rebondir sur ce que vous disiez sur le type de population ici, est ce que vous pensez que ce genre de service ça pourrait attirer des personnes à s'installer en région, des jeunes qui pourraient décider d'acheter une maison...

Usager 9 : Oui tout ce qui facilite la vie des gens hein. Comme la fibre, les déplacements ça on ne pourra pas faire sans. Je ne sais pas si vous êtes au courant mais sans doute, il y a une centenaire qui a tanné alors je sais pas si c'est une amie ou quelqu'un de sa famille, pour faire de la navette. Il y a des personnes âgées de la maison de retraite qu'on fait de la navette autonome. Donc je ne crois pas, contrairement à ce qu'on pense, que ce soit chez les personnes âgées que le l'appréhension a été la plus grande. Finalement c'est plutôt chez les jeunes familles. Et puis le truc c'était qu'ici les gens chassent énormément, il y a beaucoup de gibiers de sauvages, donc c'était la peur des accidents. Parce qu'ici les gens qui se déplacent en bagnole il est certain que sur 5 ans ou 6 ans une fois ou 2 ils ont rencontré des sangliers dans leur bagnole. Et qui savent les dégâts que ça peut occasionner donc ici les gens ont vraiment cette peur-là. Et ça, la navette pour eux c'était impossible parce que le cochon qui déboule, le cerf qui traverse... Et ce n'est pas une ce n'est pas une histoire c'est tous les jours que ça arrive. On a cette population on a des hors de vingt sangliers 30 sangliers qui sortent la devant une bagnole. Donc ça c'était ancré chez les 40 50 ans. Les plus jeunes qui s'en foutaient totalement, et par contre les personnes âgées curieuses. Donc je pense qu'il faut en tenir compte.

Intervieweur2 : Et sur les horaires de la navette est ce que vous avez pensé que c'était suffisant ?

Usager 9 : On parlait de Rémi tout à l'heure, et je me disais que ça pourrait peut-être être intéressant de justement faire navette à la demande par exemple. Quand il y a des manifestations, ou un club de jeunes qui s'entraînent au foot et qui partent d'Azay mais qui a besoin d'aller à Mézières-en-Brenne c'est le moment ou jamais de dire « bon Allez hop navette on emmène tout le monde ». Donc moi je pense que le côté bon « tel jour à telle heure » on est sûr de pouvoir aller au marché ou chez le toubib parce que la navette c'est bien mais un service à la demande en complément ce serait vachement bien pendant les heures creuses. Enfin là je crois qu'à la fin il y avait samedi et dimanche aussi... Donc voilà mais peut être introduire de la souplesse. Et puis prolonger les lignes... Alors je suis partagée je vais vous dire, quand je dis prolonger ici on me dit « oui mais il serait bien qu'on puisse aller au Blanc ». Mais les gens quand ils disent ça c'est pour aller au supermarché du blanc et du coup c'est une évasion de population pour les commerces.

Intervieweur2 : Voilà c'est clair donc c'est la mort à petit feu des commerces de proximité

Usager 9: Ça moi je non ça c'est ça va à l'encontre de ma vision personnelle. Il y a ça et aussi prolonger la ligne c'est qu'il y a un village vacances nature à 11 km qui s'appelle le domaine de Bellebouche à 11 km mais dans l'autre dans l'autre sens vers Châteauroux. Donc à 11 km et là il y a quand même 50000 à 60000 personnes dans l'année qui viennent c'est un truc important. Et donc la desserte pour eux c'est quoi, alors je fais partie du Conseil d'administration donc je vous le dis je suis clair là-dessus je plaide pour ma paroisse aussi, mais en l'occurrence les gens viennent. Alors soit on va les chercher à Châteauroux avec une navette (on a une navette) soit ils viennent avec leur propre bagnole. Mais c'est un village vacances nature, pas de bagnole dans le dans le site et les bagnoles restent sur le parking. Et moi ça me choque toujours de les voir monter dans la bagnole pour aller à Mézières-en-Brenne. Et je me dis nom de Dieu ce serait le truc ou jamais pour eux de pouvoir venir à Mézières et dans les autres communes, ce serait vachement bien mais aussi pour les gens de Mézières d'aller à Bellebouche. Parce que les gens de Mézières, nous quand on était des gamins on prenait nos vélos et on allait se baigner toute la journée, et on revenait. Maintenant il n'y a pas une mère de famille qui va laisser un gamin de 10 ans 12 ans sur la route et pédaler pour aller là-bas, ça ce n'est même pas la peine d'y penser. Il y avait très peu de bagnoles donc je me dis ce sera intéressant finalement qu'il y ait cette ouverture-là, et de renforcer l'attractivité touristique. Ça fait une ligne de 11 km il y a un passage qui est un peu chiant, vous verrez il y a la rivière il y a un pont, Ben après tout le reste c'est droit. Et je me disais il y aurait un l'arrêt là. Parce que le village il est au bout d'un chemin à 500m ou 600m mais y aura au moins un arrêt, là ce serait franchement bien.

Intervieweur2 : Voilà oui c'est vrai qu'on a un peu tous les avantages en allongeant ce trajet de ce côté-là, côté touristique ça importe.

Usager 9: Ici il y a 2 usines entre guillemets, un atelier de fabrication de pâtes à base de noisettes où n'y a pas d'huile de palme c'est pas du Nutella, et une boîte qui fabrique des barriques pour les vins de Bordeaux de cognac etc., donc y a 2 petits pôles entre guillemets artisanaux il y a un projet d'autres d'une autre de création d'une autre zone artisanale... Donc je trouverais assez terrible que, on a envie de commerces et parce que là une fois les commerces vidés, les entreprises partent, il y a une école qui fonctionne avec des enfants donc voilà... Donc vers Le Blanc moi je suis pas chaude, mais par contre de l'autre côté oui, parce que le développement économique il se fait avec le tourisme. La preuve, il y a plus de commerçants qui viennent l'été sur le marché de Mézières parce que l'été il y a des touristes. Donc il y a davantage de commerçants qui s'installent sur le marché et ça fonctionne donc il faut trouver.

Intervieweur1 : Est-ce que vous pensez que du coup la navette autonome elle pourrait être utilisée à d'autres fins, pas pour transporter des personnes ?

Usager 9 : Oui de la marchandise pourquoi pas. C'est le dernier kilomètre en fait, donc oui dire il y a des groupages ici et puis pour telle et telle chose la navette se balade... Le dernier kilomètre c'est ce qui pêche et qui coûte le plus cher en carburant...

On espère que maintenant il ne va pas y avoir autre chose ailleurs, les gens posaient la question hein, qu'est-ce que ça devient quoi, est ce que ces 6 mois vont réellement mener à quelque chose pour ici. Pour ici, et de manière plus pérenne ici. Parce que si vous leur dites [qu'on va mettre en place quelque chose ailleurs] ce sera très mal perçu.



Tentez l'expérience