

Note de présentation.

Stage individuel réalisé à la Société d'Exploitation des transports de l'Agglomération Orléanaise.

Année universitaire 2006 - 2007



Remerciements

Je tiens tout d'abord à exprimer mes plus vifs remerciements à Monsieur Arnaud LEGER, chargé de mission CLEO*, pour l'encadrement de ce stage, ainsi que pour l'ensemble de ses conseils.

Je tiens également à remercier du personnel de la SETAO, et plus particulièrement :

M. A. MAGNON-PUJOT, Directeur de la SETAO;
Mme A. LEROYER, Responsable de la Direction Marketing;

Du service Etudes Générales :

Eric VALLEE, chargé d'études;
Thomas DUKE, chargé de mission Nouveaux Produits-billettique;

Pour finir je remercie l'ensemble du personnel de la Direction Marketing et Gestion pour sa coopération et son accueil.

* Concevoir la Ligne Est-ouest - 2nde ligne de tramway de l'agglomération d'Orléans.



Sommaire

Introduction

1 - L'organisme..... P.7

1.1 - Transdev, un opérateur de transport d'envergure internationale.

1.2 - La SETAO, une filiale Transdev pour l'exploitation du réseau de transports en commun de l'agglomération d'Orléans depuis 2003.

1.3 - La direction Marketing et la place du service Etudes Générales : des activités diversifiées.

2 - La demande..... P.12

2.1 - Les tableaux de bord Recettes.

2.2 - La réalisation d'une étude sur les enquêtes Origine-Destination 2003 et 2006.

3 - La méthode de travail..... P.17

3.1 - Une liberté d'organisation dictée par des missions prioritaires.

3.2 - Une organisation du travail tributaire des problèmes informatiques récurrents au cours des trois premiers mois.

Conclusions P.21

Introduction

Cette note de présentation est issue d'un stage effectué du 2 Mai au 31 Aout 2007 au sein de la SETAO (Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Orléanaise). Ce document a pour objectif de présenter de manière personnelle et critique l'organisme dans lequel s'est déroulé ces quatre de mois de stage.

L'ORGANISME

1.1 - Transdev, un opérateur de transport d'envergure internationale.

Créé en 1990, le groupe Transdev est devenu au fil du temps un acteur international de tous les métiers des transports publics locaux et régionaux. En effet, ce groupe est implanté comme opérateur de transport dans 7 pays et 2 continents (1).

Les territoires d'intervention de Transdev sont diversifiés : ils vont de l'exploitation d'une navette en milieu rural au management de grands projets de transport pour d'importantes agglomérations (Londres) :

- Sur les marchés de l'interurbain et du régional, Transdev semble moins reconnu : il regroupe 44 filiales et répond à plus de 80 appels d'offre par an. Cependant, il se positionne sur des marchés spécifiques de services aéroportuaires (Aéropass à Orly) ou de dessertes de stations de montagne (comme pour Chamonix) ;
- A l'échelle de l'urbain, Transdev est le leader mondial de l'exploitation des tramways, avec 11 réseaux. En effet, dès 1985, les SEM de Nantes et de Grenoble (liées au groupe) ont mis en service les 1ères lignes de tramways en France. Le développement d'axes lourds de transport est un élément majeur de la stratégie à long terme pour les déplacements urbains. En 2006, de nouvelles ouvertures commerciales ont été recensées :
 - ⇒ Les lignes 1 et 2 du tramway de Mulhouse (mai) ;
 - ⇒ La ligne C du tramway de Grenoble (mai) ;
 - ⇒ La ligne 2 à Montpellier (novembre).

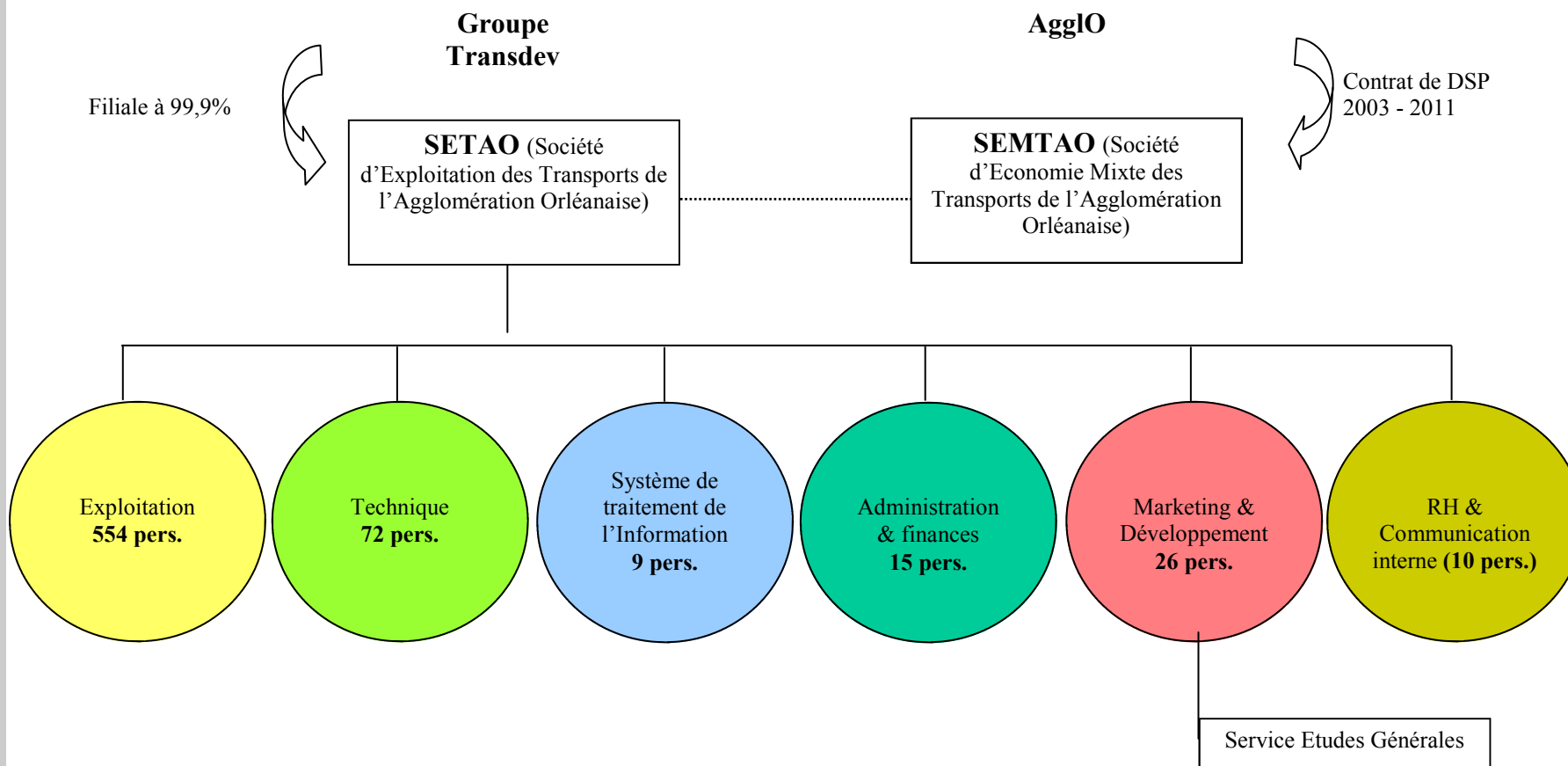
Néanmoins, c'est sur le marché de l'exploitation de réseau de transports urbains que Transdev a acquis son notoriété actuelle, son activité sur le marché des transports interurbain étant bien moins importante. Transdev s'est projeté progressivement vers le marché international, avec l'exploitation du réseau de Melbourne (1999), de Nottingham (2004) ou de Tenerife, dont l'exploitation du tramway est prévue en 2007. A ce sujet, M. F.X Perin (Directeur Général Adjoint) a rappelé la stratégie du groupe à moyen terme visant « un développement prioritaire sur le marché européen » (2).

(1) : Australie, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal.

(2) : intervention du 24 janvier 2007 lors d'une séance de formation Transdev.

1.2 - La SETAO, une filiale Transdev pour l'exploitation du réseau de transports en commun de l'agglomération d'Orléans depuis 2003.

Présentation de la SETAO



En 2005, le groupe Transdev, dont le siège social se trouve à Boulogne-Billancourt, exploite les réseaux de transports urbains de 71 agglomérations dans le monde et se compose de 96 sociétés, dont la SETAO (Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Orléanaise). Cette dernière est une SNC (Société en Nom Collectif) qui a été créée le 1er avril 2003, date à laquelle débuta la DSP (Délégation de Service Public) de l'Agglomération pour une durée de 8 ans.

La SEMTAO (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Orléanaise) est le nom commercial détenu à 51% par l'Agglomération d'Orléans). Comme dans d'autres agglomérations françaises, force est de constater, pour un usager, un certain manque de lisibilité des différentes structures agissant dans le domaine des transports urbains (entre la SEMTAO, la SETAO et Transdev par exemple).

La SETAO doit répondre aux missions suivantes :

- **Assurer l'exploitation et la maintenance** du réseau de transports publics urbains en garantissant la meilleure qualité de service. A ce titre, elle fournit l'ensemble des moyens matériels et humains nécessaires à son bon fonctionnement. Il s'agit là de sa principale mission ;
- **Réaliser l'entretien et le renouvellement** du parc roulant ;
- **Gérer** le service de Transport des Personnes à Mobilité réduite (TPMR) et le Transport à la Demande (TAD).

Mais outre ces missions de qualité de service prépondérantes, se développe une cellule tenant le rôle d'assistant à maître d'ouvrage. Même s'il reste peu important en terme d'effectif (une seule personne responsable), il est chargé de participer aux missions d'aménagement de quais ou d'accessibilité des bus. Cette mission reste toutefois marginale au sein de la SETAO et il serait intéressant de développer ce service. En effet, en participant aux projets d'aménagements de l'agglomération (relatifs à sa compétence obligatoire sur les transports urbains), il pourrait apporter une vision nouvelle en tant qu'exploitant.

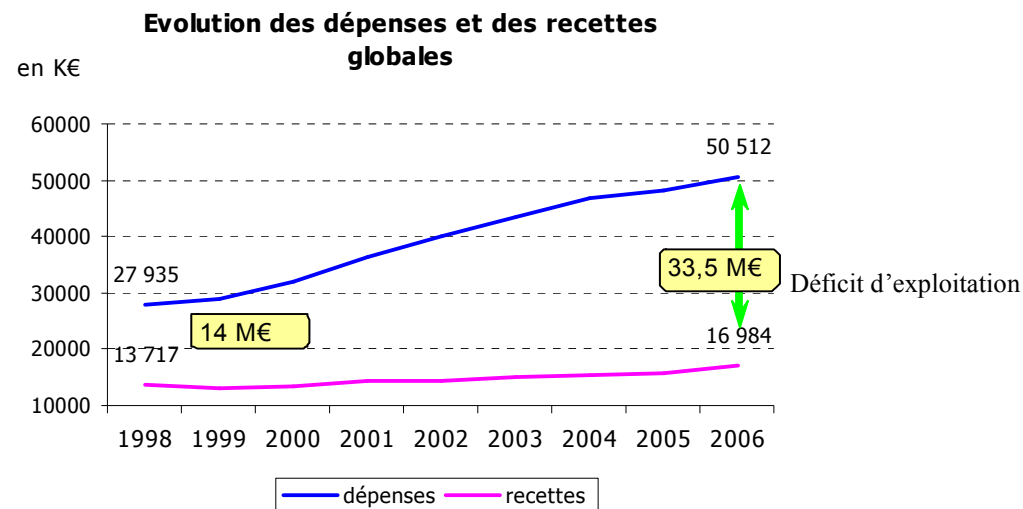
La SEMTAO en chiffres

Environ 700 salariés dont 500 conducteurs ;

1 ligne de tramway et 32 lignes de bus (4 navettes et 6 lignes de TAD) ;

220 bus et 22 rames de tramway ;

25 millions d'usagers en 2006.



Comme dans la majorité des agglomérations, le déficit d'exploitation est croissant. Il s'agit là de l'une des missions de l'exploitant, notamment celle de la direction Marketing.

1.3 - La direction Marketing et la place du service Etudes Générales.

Rattaché à la Direction Marketing et Développement, le service Etudes Générales, lieu de ce stage, est composé de 4 personnes :

- **Une responsable de service** (en congé maternité), chargée de coordonner les différentes missions du service ;
- **Un chargé de mission** pour les études et la mise en œuvre de la 2ème ligne de tramway (CLEO), tuteur de ce stage ;
- **Un chargé de mission** billettique-nouveaux produits ;
- **Un chargé d'études** remplissant différentes missions pour l'analyse et l'amélioration du réseau.

Le travail en équipe de ces collaborateurs permet de remplir les missions suivantes :

- **Réaliser les études** sur les besoins et les habitudes de déplacements des usagers ;
- **Réaliser le suivi de l'activité du réseau** grâce aux tableaux de bord trafics et recettes, ainsi que des documents d'analyse de la fréquentation et de ventes (ce point constituant une des missions principales du stage) ;
- **Améliorer la qualité de service** et de l'offre sur le réseau.

LA DEMANDE

Avant même le début du stage, 2 missions ont été clairement définies :

- La tenue et l'amélioration du tableau de bord recettes de la Direction Marketing ;
- La réalisation d'une étude sur les enquêtes Origine-Destination 2003 et 2006.

2.1 - Les tableaux de bord Recettes.

Présenté théoriquement tous les fins de mois lors de la réunion du Groupe de Direction (GD, réunion hebdomadaire des responsables de chaque service), le tableau de bord recettes est basé sur les données validées du service Gestion.

Il recense les recettes mensuelles liées au trafic. Elles sont centrées sur la vente des titres de transport du mois précédent : les données du mois de février sont remontées à la mi-mars, par exemple. Ce document recense différents indicateurs, calculés selon :

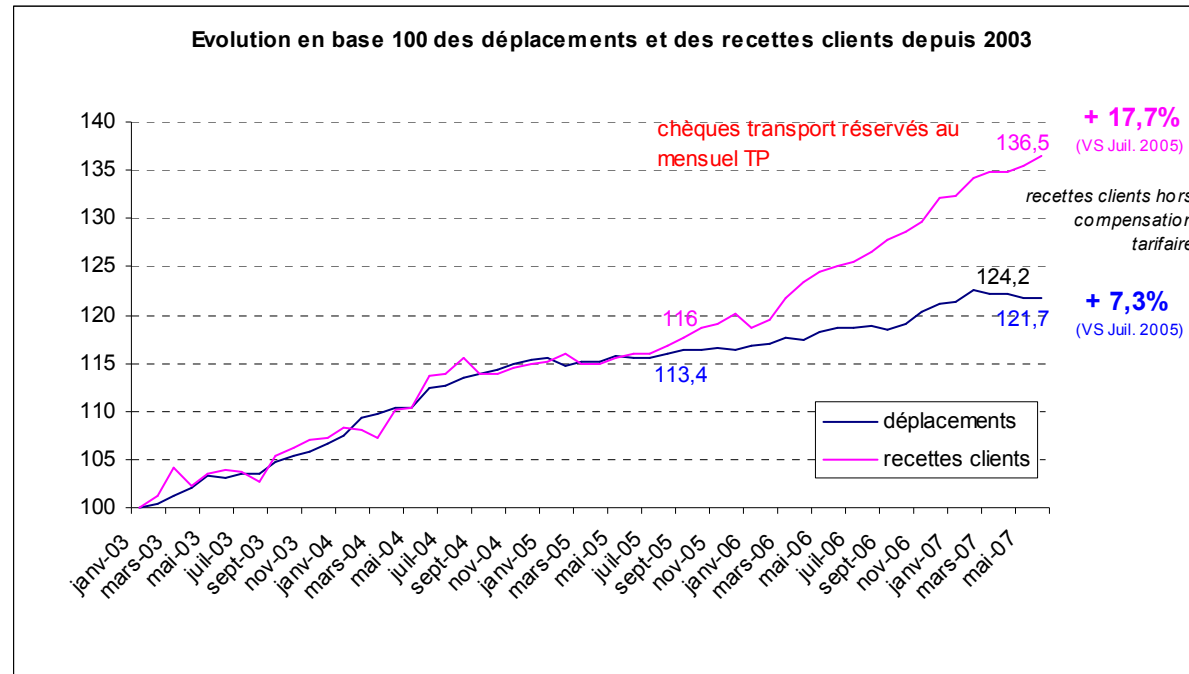
- L'évolution par rapport aux mêmes mois des années précédentes ;
- L'évolution en cumul depuis le mois de janvier (janvier-mars 2006 et 2007 par exemple) ;
- L'évolution en glissant. Cette méthode de calcul est apparue la plus pertinente pour observer des tendances sur le long terme. Elle permet d'apprécier de façon plus réaliste les courbes d'évolution des titres de transports en atténuant les événements ponctuels annuels (pics de fréquentation de la rentrée ou, à l'inverse, période creuse estivale, mais aussi les grèves ou intempéries du printemps 2005 par exemple).

Ces calculs sont utilisés pour les indicateurs suivants :

- Les recettes globales et par titre pour connaître la maturité du titre par exemple ;
- La recette au déplacement ;
- La mobilité (le nombre de déplacements sur les volumes des ventes).

> L'outil graphique est apparu comme un outil d'analyse important pour retranscrire des données chiffrées. En effet, il permet une lecture rapide et fourni des informations analytiques essentielles.

Depuis quelques mois et surtout en juin, le calcul de la mobilité a suscité de nombreuses interrogations : un décalage grandissant entre les ventes en volume (et les recettes) et la quantité de déplacements (voir graphique ci-dessous)



En effet, alors que les volumes et les recettes des ventes continuent à progresser régulièrement (+ 7,13% entre janvier-juin 2006 et 2007), les déplacements augmentent peu (+ 0,9% au cours de la même période). D'où, à la demande du directeur de la SETAO, un travail plus approfondi afin de trouver des pistes d'explication à ce phénomène.

Le travail a abouti à la rédaction d'une note qui sera vraisemblablement validée en septembre. Celle-ci propose, pour le court terme, une nouvelle méthode de calcul des déplacements (par la définition de clés de majoration des données des déplacements du service Gestion).

Au final, on constate une augmentation du nombre de déplacements non pas de 1% (entre janvier-juin 2006 et 2007) mais de 4%. Il est à signaler que ces nouveaux chiffres, calculés pour chaque titre de transport, sont plus en accord avec l'évolution des ventes depuis janvier 2007.

Le tableau de bord recettes de février et mars n'ayant pas été effectué, leur rédaction a permis un entrainement préalable à la réalisation de ceux des mois de ce stage.

En parallèle, la réalisation du tableau de bord recettes s'est accompagnée de la prise en main progressive du volet « trafic » (environ 20 pages). Celui-ci présente différentes informations :

- Un état des lieux de la fréquentation mensuelle du réseau de transport en commun (tram et bus) ;
- La progression du taux d'occupation des 4 Parking-relais (P+R) surveillés ainsi que celle des vélos accrochés dans l'enceinte de ces P+R.

> La réalisation de cette tâche a été enrichissante car elle a été l'occasion d'aborder une fonction peu connue dans le domaine des transports et de l'aménagement. Elle nécessite à la fois des compétences en terme de comptabilité mais aussi une approche en terme de transports urbain.

2.2 - La réalisation d'une étude sur les enquêtes Origine-Destination 2003 et 2006.

L'enquête OD, des données brutes riches en renseignements.

Réalisée par des organismes extérieurs (bureau d'études Comètes en 2003 et TEST en 2006), elle permet d'obtenir des informations simples mais précises :

- Le nombre de montées et de descentes par ligne et par station pour l'ensemble des clients du réseau de transport en commun ;
- L'âge, le statut (CSP) et le sexe des clients ;
- Le motif de déplacement (domicile, travail, loisir, école/université, démarches administratives, autres).

L'exploitation de ces données brutes est riche en enseignement, elle permet de dégager une plus-value importante en informations. Ces chiffres restent fiables, recherchées et donc exploitables comme référence.

C'est pour cela que ce document interne relève d'un certain niveau de confidentialité.

L'objectif de cette étude est au moins double :

- **Fournir un document préalable** intégrant une étude plus importante sur les impacts des restructurations successives qu'a connu le réseau depuis 2003 (date de début de la DSP) ;
- **Pouvoir s'appuyer sur un document utilisable pour toute étude précise sur le réseau**, avec des données actualisées.

Cette mission constitue donc un enjeu pour la SETAO car l'étude doit fournir une première analyse précise de l'évolution du réseau, après plusieurs années d'exploitation. Cette mission s'est progressivement mise en place et a été ponctuée de deux phases de validation :

- Imposant un rendu en deux tomes Une première fixant la structure même du rendu en deux tomes distincts (un premier sur l'état du réseau en 2006 - global et par ligne) ;
- Une seconde portant sur l'évolution du réseau par ligne entre les deux enquêtes 2003 et 2006.

Une nouvelle fois, l'outil graphique a été largement utilisé pour ce travail car il permet de fournir un document exploitable rapidement. Aussi, une mise en page fonctionnelle a été choisie, sous la forme d'un classeur. Les différentes lignes de bus sont organisées en fonction de leur niveau de fréquentation (tram, lignes fortes, lignes complémentaires, autres lignes), classement utilisé dans le tableau de bord trafic.

La synthèse de ce travail a permis d'aboutir aux résultats suivants :

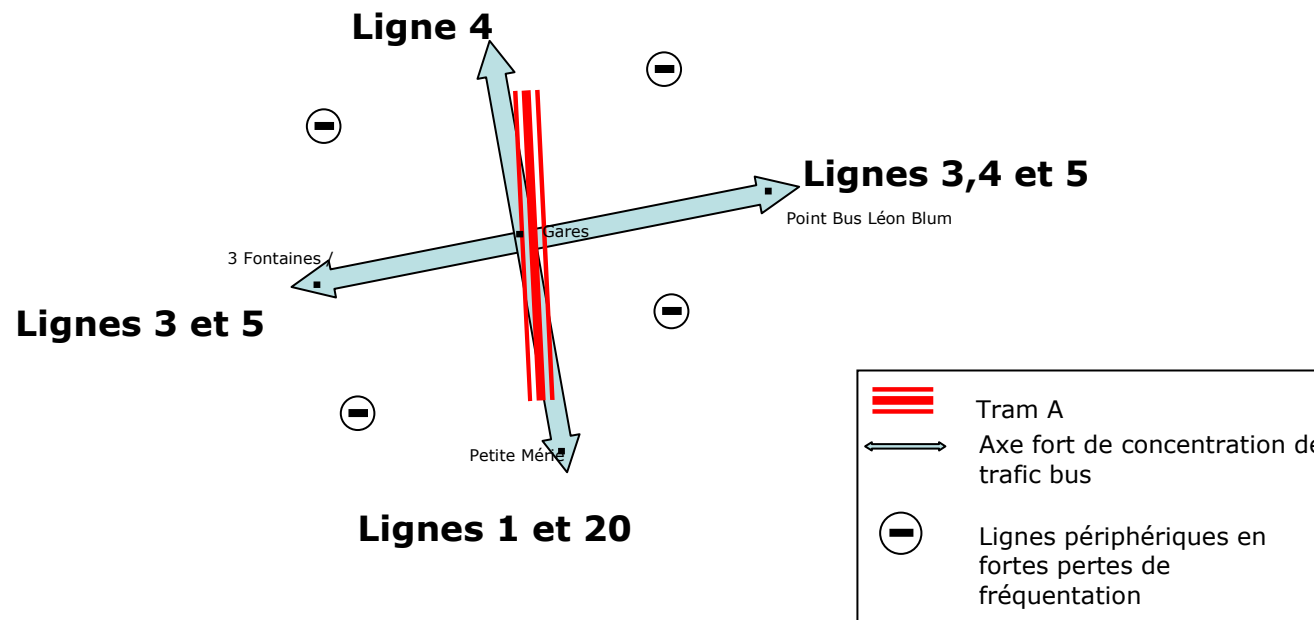
- Une répartition tram/bus stable (40%/60%) qui cache néanmoins des évolutions notables ;
- Une concentration de la fréquentation sur les lignes fortes du réseau, provenant notamment d'une augmentation de l'offre (plus de fréquence) ;
- Une perte de trafic sur la majorité des lignes situées en périphérie de l'agglomération.

De ces constats, deux axes forts se distinguent :

Un axe est/ouest, correspondant à une augmentation du trafic des lignes 4 (+ 34% entre 2003 et 2006) 3 (+ 33%) et 5 (+ 19%) ;

Un axe nord/sud avec une forte progression des lignes 1 (+ 157%) et 20 (+ 101%).

Les effets de la restructuration souhaitée par l'agglomération orléanaise se concrétisent sous la forme du schéma de synthèse suivant :



> En conclusion, cette analyse permet de constater **des résultats en accord avec les engagements pris par l'agglomération en matière de hiérarchisation du réseau TC depuis 2003.**

En effet, par une approche statistique, il a été possible de confirmer et de quantifier les impacts d'une série d'aménagements planifiés sur plusieurs années.

Plus précisément, cette mission a été l'occasion de voir comment, par une fine analyse statistique, il est possible de démontrer les impacts d'une politique en faveur des transports en commun (notamment en terme d'aménagements urbains effectués sur le réseau ou en augmentant stratégiquement la fréquence de certaines lignes).

LA METHODE DE TRAVAIL

3.1 - Une liberté d'organisation dictée par des missions prioritaires.

Tandis que le dernier mois de stage a été réservé quasi exclusivement à la finalisation du second tome de l'enquête OD, les trois premiers mois ont été ponctués par la participation à différentes tâches qu'effectuent le service Etudes Générales. Ces travaux ont permis de seconder le chargé d'études dans ses missions habituelles, afin de palier l'absence du responsable de service.

Concrètement, ces missions ont été :

- **La réalisation d'un géocodage pour la commune d'Olivet.**

Dans le cadre de son contrat de DSP, la SEMTAO peut fournir aux communes membres de l'agglomération d'Orléans, ainsi que les entreprises implantées sur leur territoire, une aide technique et un regard d'expert dans la mise en place de PDE (Plan de Déplacements des Entreprises). La commune d'Olivet souhaitant mettre en place cette démarche pour l'ensemble de son personnel, l'objectif de la SEMTAO est d'apporter un soutien en élaborant une cartographie localisant le domicile de son personnel.

La démarche de la commune auprès de la SEMTAO constitue une étude préalable, une étape antérieure à la validation de propositions pour des déplacements « plus propres ».

En fournissant à la SEMTAO un fichier Excel avec l'adresse de chaque employé (sous la forme d'identifiant pour une question d'anonymat), le travail consiste à effectuer un géocodage. Grâce au logiciel MapInfo, sont ainsi créés des outils d'aide à la décision. C'est ainsi que des structures telles que le BRGM ou Orange ont récemment effectué cette démarche.

- **Le traitement des données « bus-labo », un indicateur interne d'observation du trafic à la portée relative.**

Ce travail permet de donner une photographie du trafic sur une ou plusieurs lignes de bus pour une journée donnée (généralement le mardi ou le jeudi, jours de la semaine les plus représentatifs d'un jour scolaire). Une opération dite « d'extraction des données », à l'aide d'un logiciel développé en interne par le service STI (Système et Traitement de l'Information), permet de relever différentes informations d'une ligne le temps d'une course (trajet de terminus à terminus). Il renseigne notamment sur le nombre de montées/descentes au cours de cette période.

L'analyse des bus-labo, théoriquement réalisée tous les mois sous la forme d'une note graphique, se définit par les éléments suivants:

- Une campagne semestrielle focalisée prioritairement sur les lignes certifiées (ou en passe de l'être)*;
- Des analyses également effectuées sur des lignes où des problèmes de différentes nature sont présumés (problèmes de comptage, manque de ponctualité par rapport aux horaires indiqués sur les feuilles de route des conducteurs...)

Limites de cette démarche :

- Le manque de fiabilité du logiciel. Des bugs apparaissent au moment de l'extraction des données sur Excel ;
- La représentativité des données issues de cette extraction. Elle renseigne sur l'ensemble des montées-descentes d'une seule journée.

La réalisation de cette note mensuelle ne constitue pas un indicateur attendu et, de ce fait, n'a pas défini une priorité dans l'organisation personnelle du travail dans le cadre de ce stage.

* Ce sont les lignes 2, 3, 4, 5 et 20 puis, en 2008, les lignes 1 et 18.

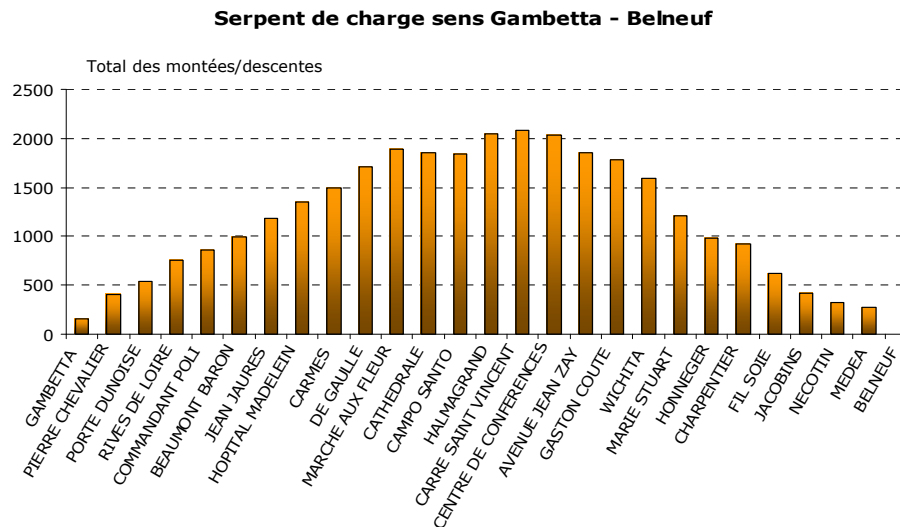
- **Le calcul de la charge et du seuil du tram et des bus : pour une mise en conformité de la politique environnementale Transdev.**

En collaboration avec le service Qualité, ces deux travaux complémentaires ont pour objectif de se conformer à la labellisation « Qualité Transdev » des lignes de bus, dans le cadre de la mise en place d'une politique environnementale au sein du groupe*. Le développement de cette labellisation est une pratique révélant la volonté du groupe à se préoccuper de l'environnement.

En effet, à l'échelle du groupe Transdev, la politique environnementale est basée sur la généralisation de certifications associées à la notion de développement durable (ISO, NF Service principalement). Mais chaque réseau, en partenariat avec l'autorité organisatrice, adapte ses objectifs au contexte local.

A Orléans, le calcul de la charge et des seuils constitue des indicateurs de suivi pour :

- Obtenir des informations quantitatives fiables pour localiser les inter-stations (distance entre deux stations) les plus chargées (la charge). Ces informations sont représentées sous la forme de serpents de charge comme pour la ligne n°3 :



* certification aux critères déterminés en interne basé sur différents objectifs : la réduction des émissions polluants,

- Définir le nombre de passagers maximum garantissant une qualité de service acceptable (les seuils), variable en fonction du type de bus (simple ou articulé).

L'ensemble de ces travaux a pour objectif la mise en place de solutions pour :

- **Eviter la surcharge** dans un bus (aux heures de pointe) ;
- **Garantir un niveau de qualité de service acceptable** pour le client.

3.2 - Une organisation du travail tributaire des problèmes informatiques récurrents au cours des trois premiers mois.

La majorité des informations exploitées pour ces tâches est stockée sur plusieurs disques durs (regroupés dans un local adapté) accessibles aux employés. Plusieurs événements ont été responsables de dysfonctionnements du réseau (vibrations liées à des travaux de voirie situés à proximité, panne de la climatisation du local où sont stockés les disques durs...).

En constante actualisation, les données ne peuvent pas être systématiquement stockées sur le disque dur d'un poste informatique (en local). De plus, certaines de ces données doivent être accessibles à différents salariés en même temps. De ce fait, les employés sont immobilisés dans la progression de leur travail.

Ces dysfonctionnements du réseau paralyse l'ensemble du bâtiment administratif : cela démontre le rôle stratégique du service STI.

Conclusions.

En bénéficiant d'infrastructures et de moyens techniques d'un groupe d'envergure, la réalisation de ce stage a permis de :

- Créer de l'information attendue pour constituer une étude préalable à la réalisation d'un bilan de plusieurs années de restructuration du réseau ;
- En répondant à une des missions définie en début de stage, ce stage a permis de lancer des réflexions plus approfondies sur la question de la fiabilité du comptage des déplacements.
- Voir qu'une vision d'aménageur en retrait, comparativement à une approche « trafic » (riche en données chiffrées et autres taux d'évolution par exemple) alors que la mise en place d'aménagements urbains peut permettre également d'améliorer la qualité de service.

D'un point de vue personnel, ce stage a été bénéfique selon deux axes :

- En terme organisationnel, la multiplicité des travaux demandés m'a obligé à cibler les tâches prioritaires ;
- En tant que futur acteur en aménagement du territoire du domaine des transports, une approche en terme d'analyse statistique vient se compléter à la formation théorique aperçue . En effet, l'analyse statistique effectuée au cours du stage doit être entendue comme une approche complémentaire à celle de voirie par exemple ou d'aménagements urbains Cela permet d'avoir acquis aujourd'hui une représentation plus globale sur la façon dont se développe et fonctionne un système de transport urbain.

Ce stage a été l'occasion de découvrir le rôle important de l'approche statistique en aménagement du territoire et en transport car :

- Il permet de dresser un bilan des aménagements effectués sur un réseau de transport
- Il permet de créer de l'information permettant d'aider à la décision

Au final, une partie du rôle d'un exploitant de réseau est d'agir à la manière d'un bureau d'étude spécialisé dans les transports urbains, en répondant à l'objectif d'amélioration de la qualité de service aux voyageurs.

ANALYSE DE L'ENQUÊTE ORIGINES- DESTINATIONS 2006.

Année universitaire 2006-2007

PRESENTATION DU CONTEXTE

SOMMAIRE (tome 1)

Partie 1 : Les résultats globaux

Données de trafic.....	p1
Profil général de la clientèle	p6

Partie 2 : Le réseau par ligne.

Le Tram.....	p10
Les lignes fortes.....	p16
Les lignes complémentaires.....	p47
Les autres lignes.....	p108

Partie 1:

LES RESULTATS GLOBAUX

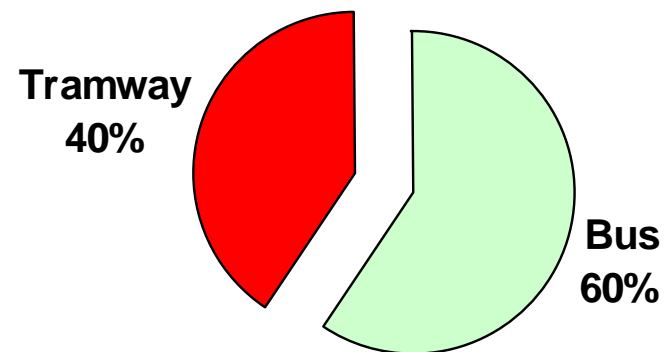
LES RESULTAT GLOBAUX.

Trafic total JOB (en nb de voyages) = **99 132 voyages**

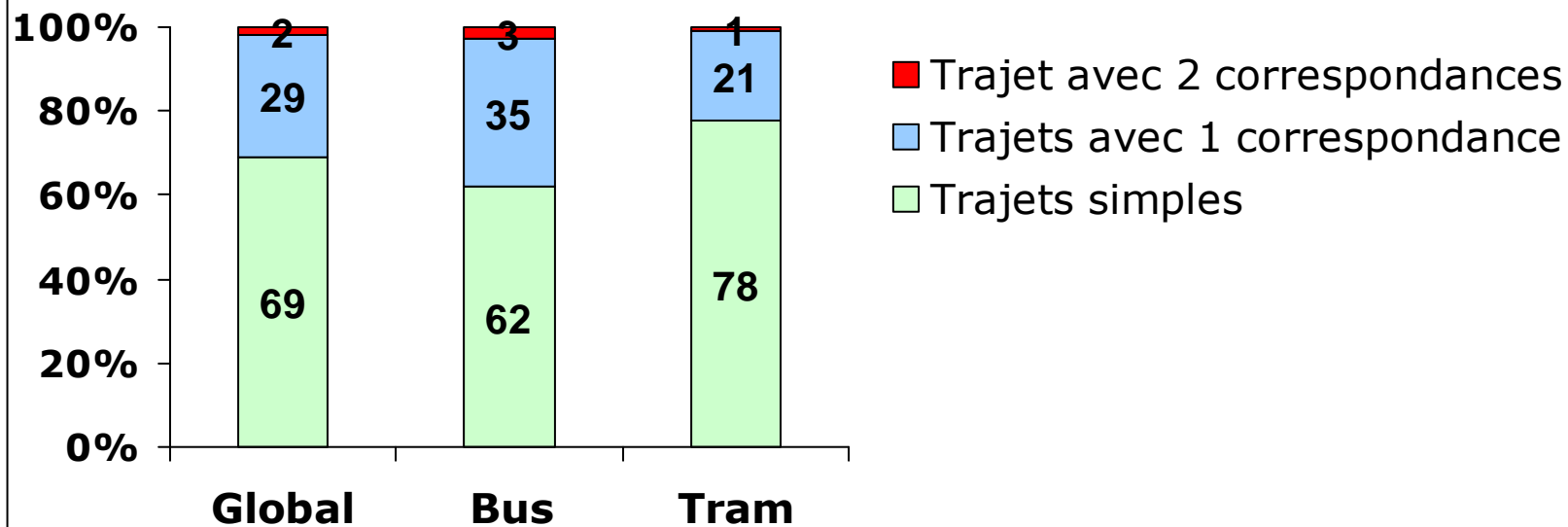
Nombre de déplacements = **83 166 voyages**

Taux de correspondance = **1,19**

Répartition Bus / Tram

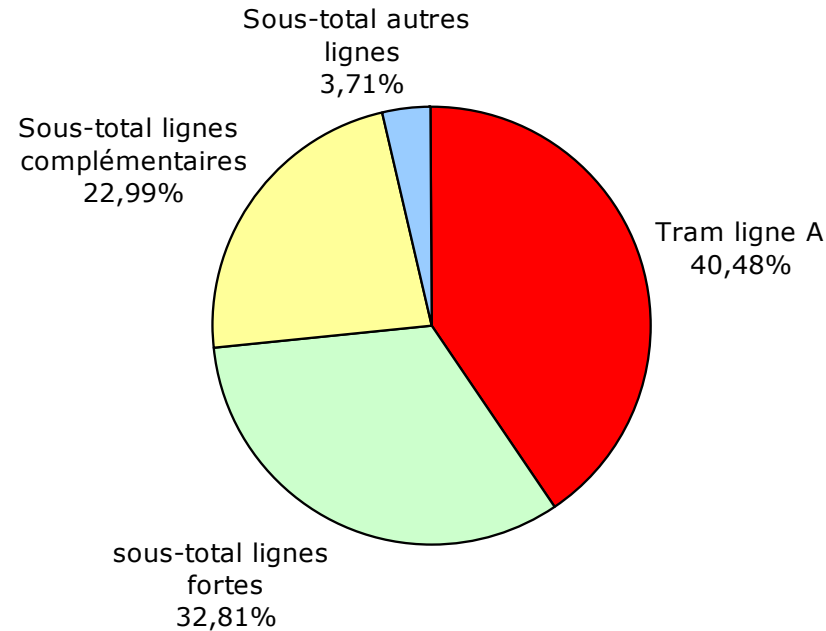


Répartition des trafics par mode



DETAILS DE LA FREQUENTATION PAR LIGNE

> 99 132 voyages quotidiens ont été effectués sur le réseau

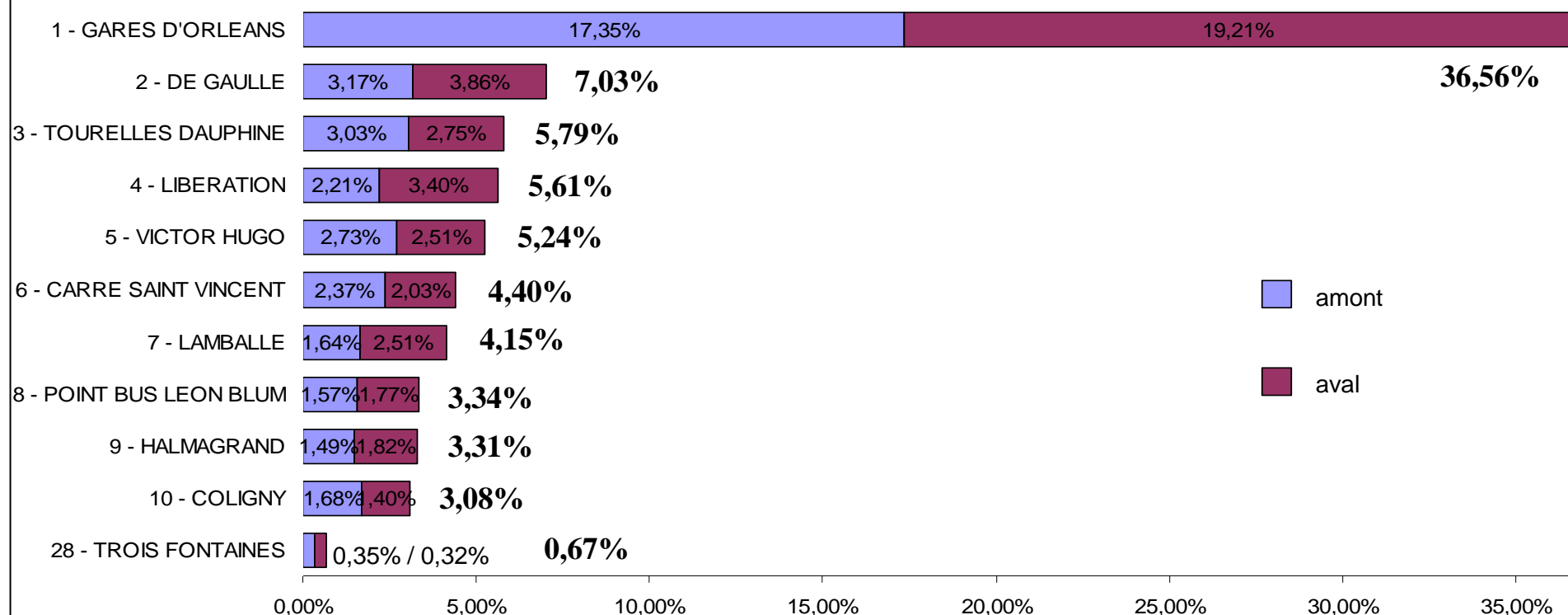


Lignes fortes : 3,4,5,2,8.

Lignes complémentaires : 1,18,26,20,13,16,7,6,9,21.

Autres lignes : 10,30,25,93,40,50,32,34,31,33,90,94,36,35,45.

PRINCIPAUX POINT DE CORRESPONDANCE



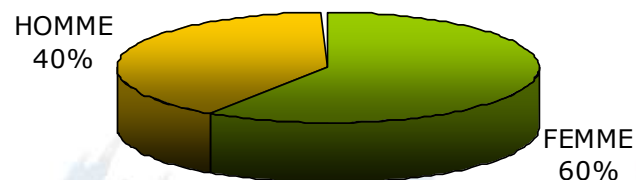
➤ Parmi les 10 premières stations, seule 2 stations ne se situent pas sur la ligne A du tram (Léon Blum et Halmagrand).

PROFIL GENERAL DE LA CLIENTELE

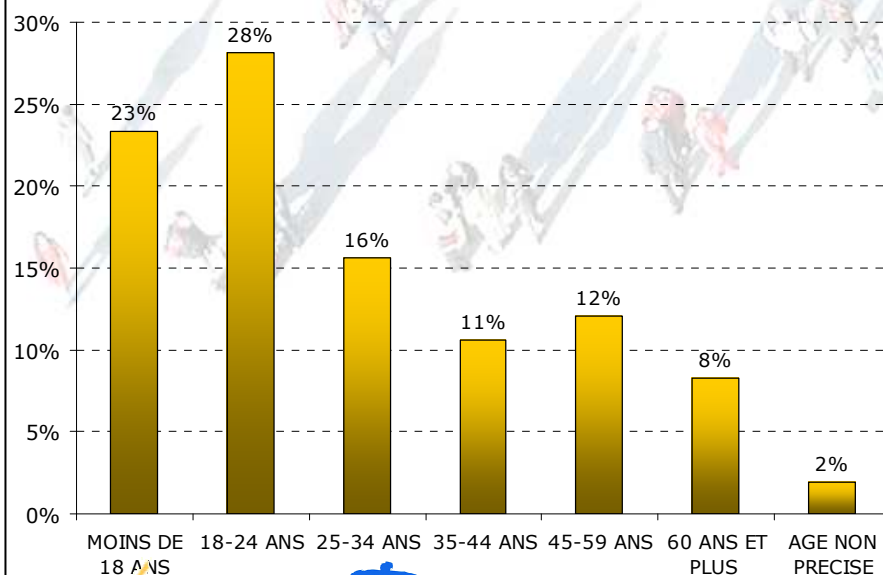


Profil général de la clientèle

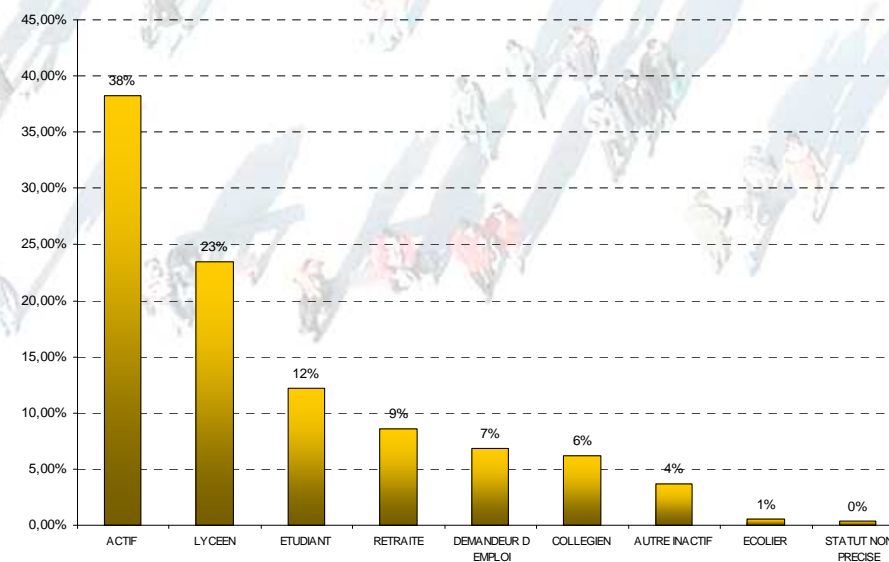
SEXE



REPARTITION PAR ÂGE



CSP



Analyse des enquêtes OD:

COMPARAISON DES RESULTATS DE L'ENQUÊTE OD 2006 AVEC 2003.

Année universitaire 2006-2007

SOMMAIRE

Méthode de lecture

Partie 1 : Les résultats globaux p1

Partie 2 : Les évolutions par ligne entre 2006
et 2003.

Le Tram p5

Les lignes fortes p7

Les lignes complémentaires p18

Les autres lignes p39

METHODE DE LECTURE

Evolution Total des voyages de la ligne entre 2006 et 2003 en %

LIGNE XY : Gares d'Orléans/Gares d'Orléans

Fréquences 2003*

Ligne X : **min.**

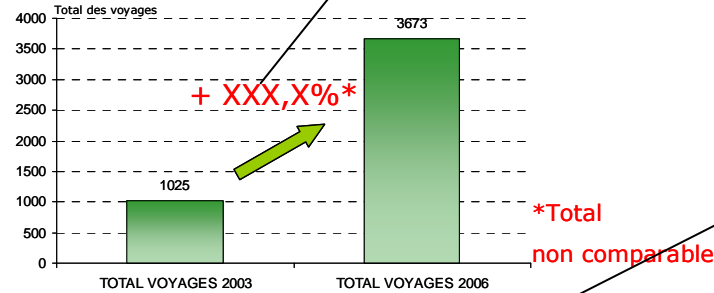
Ligne Y : **min.**

Fréquences 2006*

Ligne X : **min.**

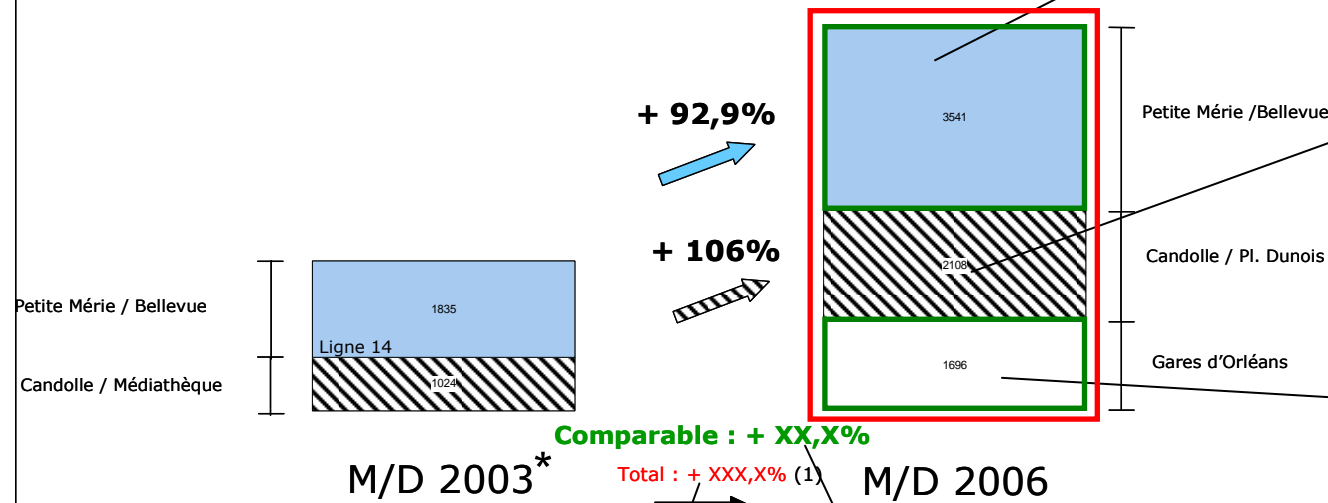
Ligne Y : **min.**

* HP scolaire.



Tronçon comparable

Comparaison par tronçon :



Tracés différents entre 2003 et 2006 mais comparaison possible

Arrêt ou tronçon non comparable entre 2006 et 2003.

Annotations complémentaires

(1) Non comparable car Gares d'Orléans non desservi en 2003.

p20

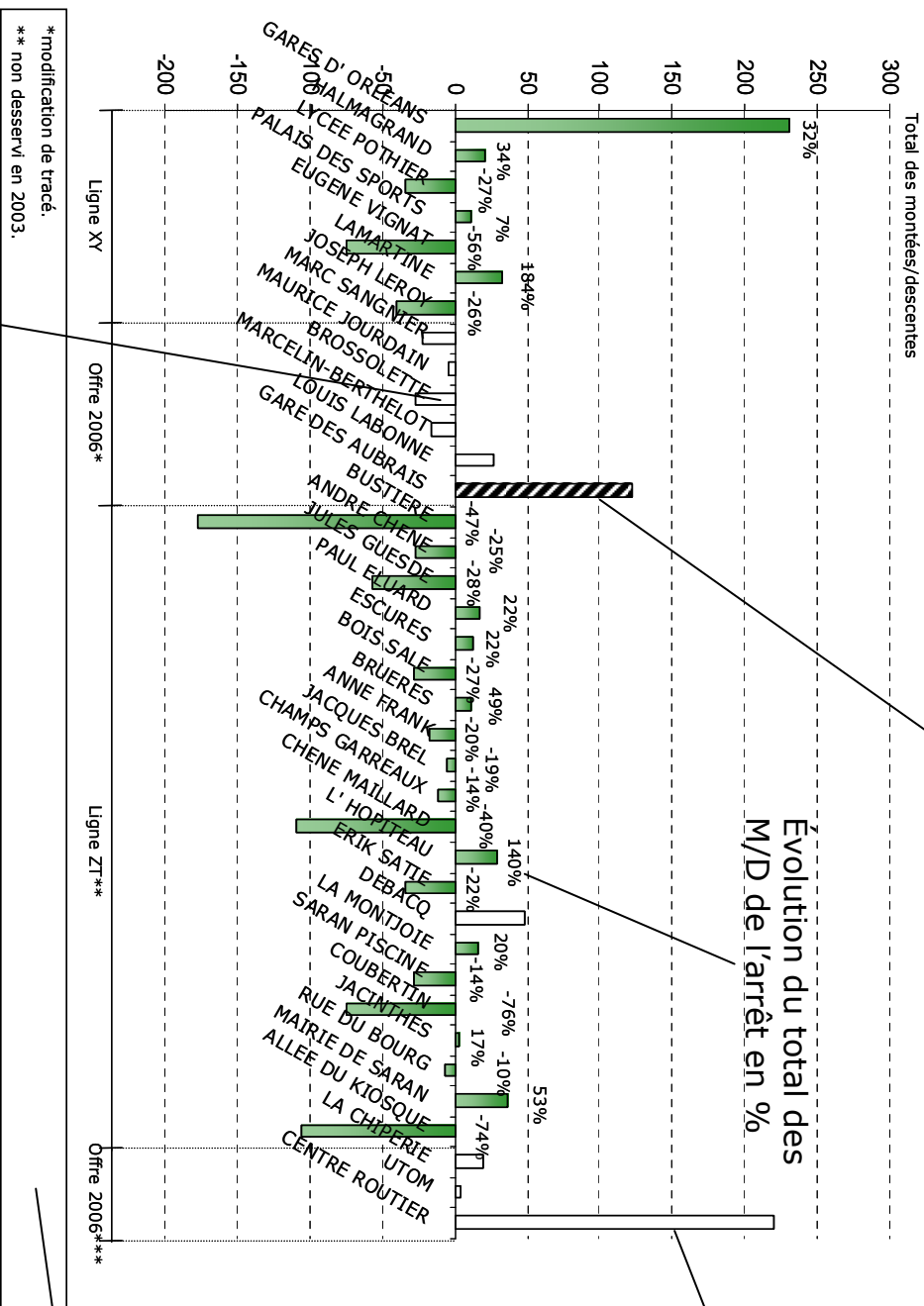
Évolution des M/D de l'ensemble des tronçons entre 2006 et 2003

Évolution du total des M/D des tronçons comparables entre 2006 et 2003

*M/D : Montées / Descentes

LIGNE XY
Evolution des M/D par arrêt

Arrêt différent entre 2003 et 2006
mais comparable



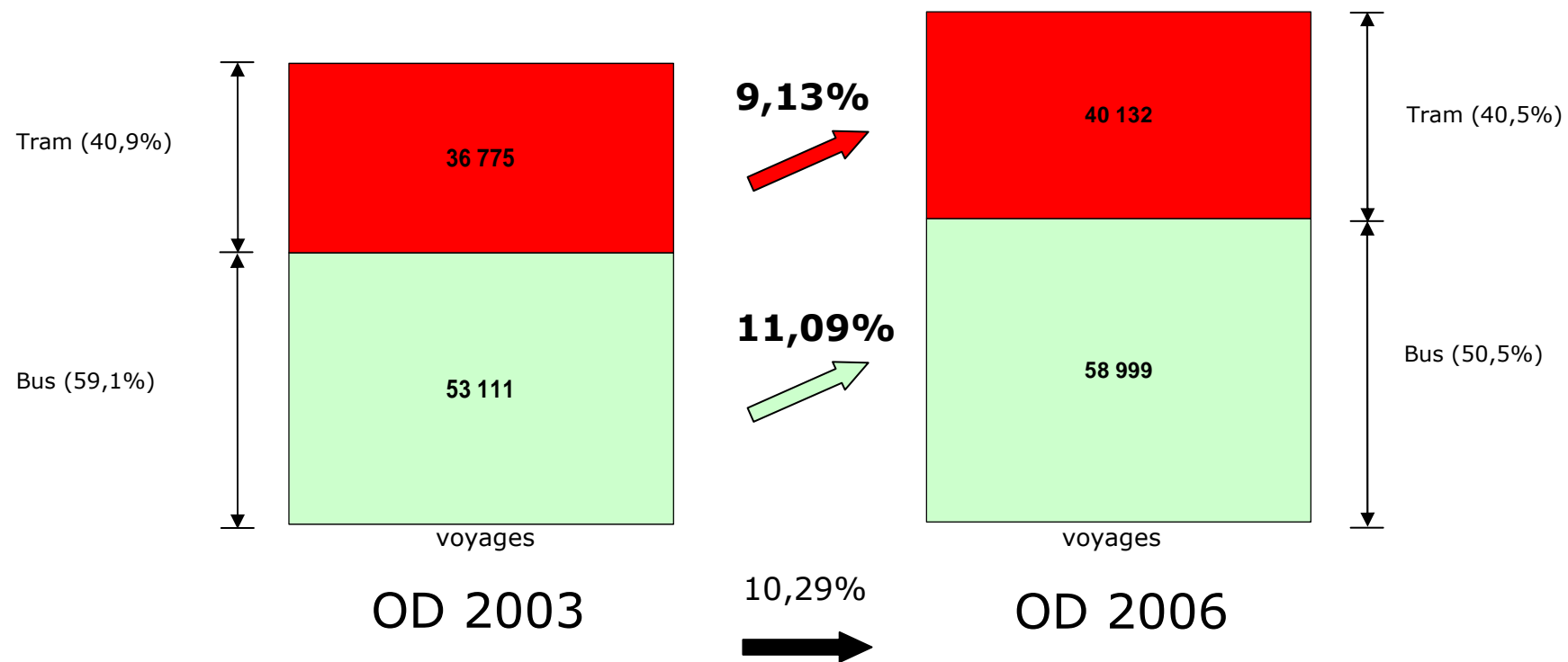
Arrêt uniquement desservi en 2003

NUMERO DE LA LIGNE

Arrêt uniquement
desservi en 2006

Annotations complémentaires

EVOLUTION DE LA REPARTITION BUS/TRAM ENTRE 2003 ET 2006



A	Fleury-les-Aubrais Jules Vernes Orléans La Source Hôpital de la Source	p5
----------	---	----

LES LIGNES FORTES :




4	Saran Les Rives du Lac St-Jean-de-Braye Sainte Marie	p8
3	St-Jean-de-la-Ruelle Gambetta Orléans Belbeuf	p10
5	St-Jean-de-la-Ruelle Trois Fontaines Fleury-les-Aubrais Rameau/Robespierre	p12
2	St-Jean-de-la-Ruelle Petite Espère St-Jean-de-Braye Point Bus Léon Blum	p14
8	Ormes Route de Gidy/Gourville Fleury-les-Aubrais Herveline	p16

LES LIGNES COMPLEMENTAIRES :

1	Orléans Gares d'Orléans Olivet Foch	p19
18	Fleury-les-Aubrais La Foulonnerie/Les Bicharderies Saran La Tuilerie	p21
26	Orléans Gares d'Orléans La Chapelle-St-Mesmin Les Forges/Gustave Eiffel	p23
20	Orléans Gares d'Orléans St-Cyr en Val Petite Mérie	p25
16	St-Hilaire-St-Mesmin Croix aux Chats/ Cas Rouge St-Denis-en-Val Les Auvernats	p27
9	Orléans Gares d'Orléans Boigny/Bionne Rue aux Loups/Le Grand Bouland	p29
6	Orléans Gares d'Orléans Ormes Centre Routier	p31
7	St-Hilaire-St-Mesmin Croix aux Chats St-Denis-en-Val Collège Val-de-Loire	p33

13	St-Hilaire-St-Mesmin Croix aux Chats St-Cyr en Val L'Orme/Morchène	p35
21	Mardié Le Merisier Orléans Gares d'Orléans	p37

LES AUTRES LIGNES :

10	Orléans Gares d'Orléans Orléans Gares d'Orléans	p40
30	St-Jean-le-Blanc Parc des Bordes Orléans Zénith-Parc des Expositions	p42
25	Ingré Maurice Genevoix Saran Bruères	p44
	Navette la Source	p46
40	La Chapelle St-Mesmin L'Ardoise Ingré Maurice Genevoix	p48
50	Fleury-les-Aubrais Lamballe St-Jean-de-Braye Point Bus Léon Blum	p50
32	Chécy La Guignardière St-Jean-de-Braye Point Bus L éon Blum	p52
34	Marigny-les-Usages La Sablonnière St-Jean-de-Braye Point Bus Léon Blum	p54
33	Chanteau La Treille Fleury-les-Aubrais Bustière	p56
	Navette St-Marceau	p58
	Navette St-Jean de la Ruelle	p60
36	Olivet Victor Hugo	p62

35 **Ingré** Rue de la Bonde
Ingré Maurice Genevoix

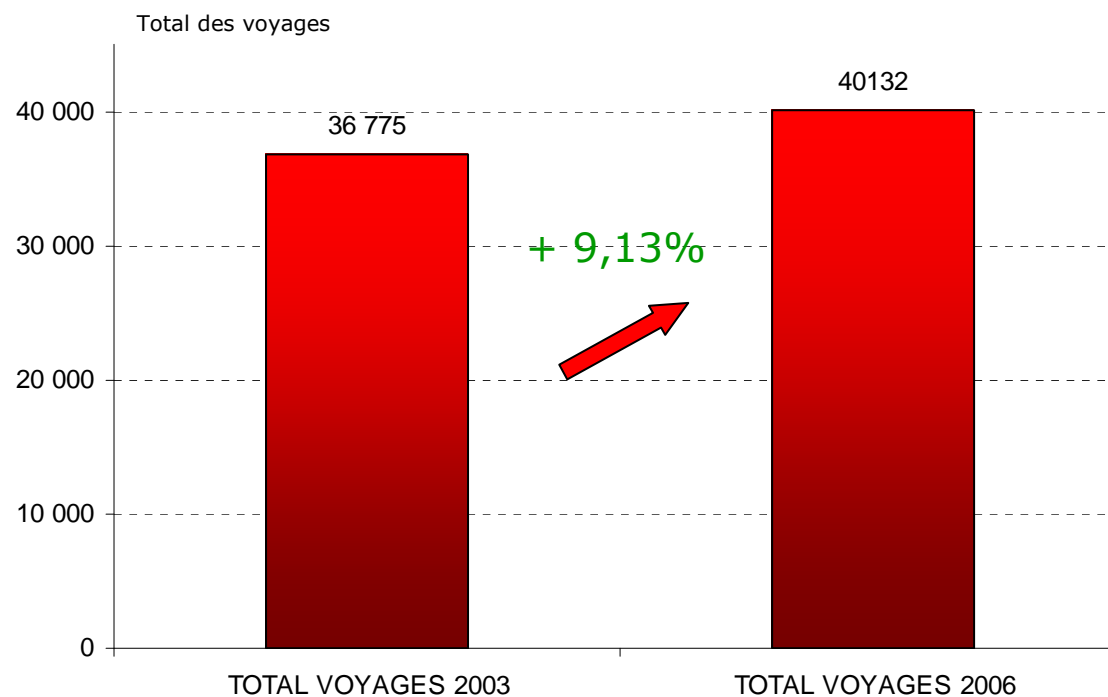
p64

45 **Ormes** Gourville
Saran Mairie

p66

TRAM LIGNE A : Hôpital La Source/Jules Verne

Évolution de la fréquentation :



➤ commentaires

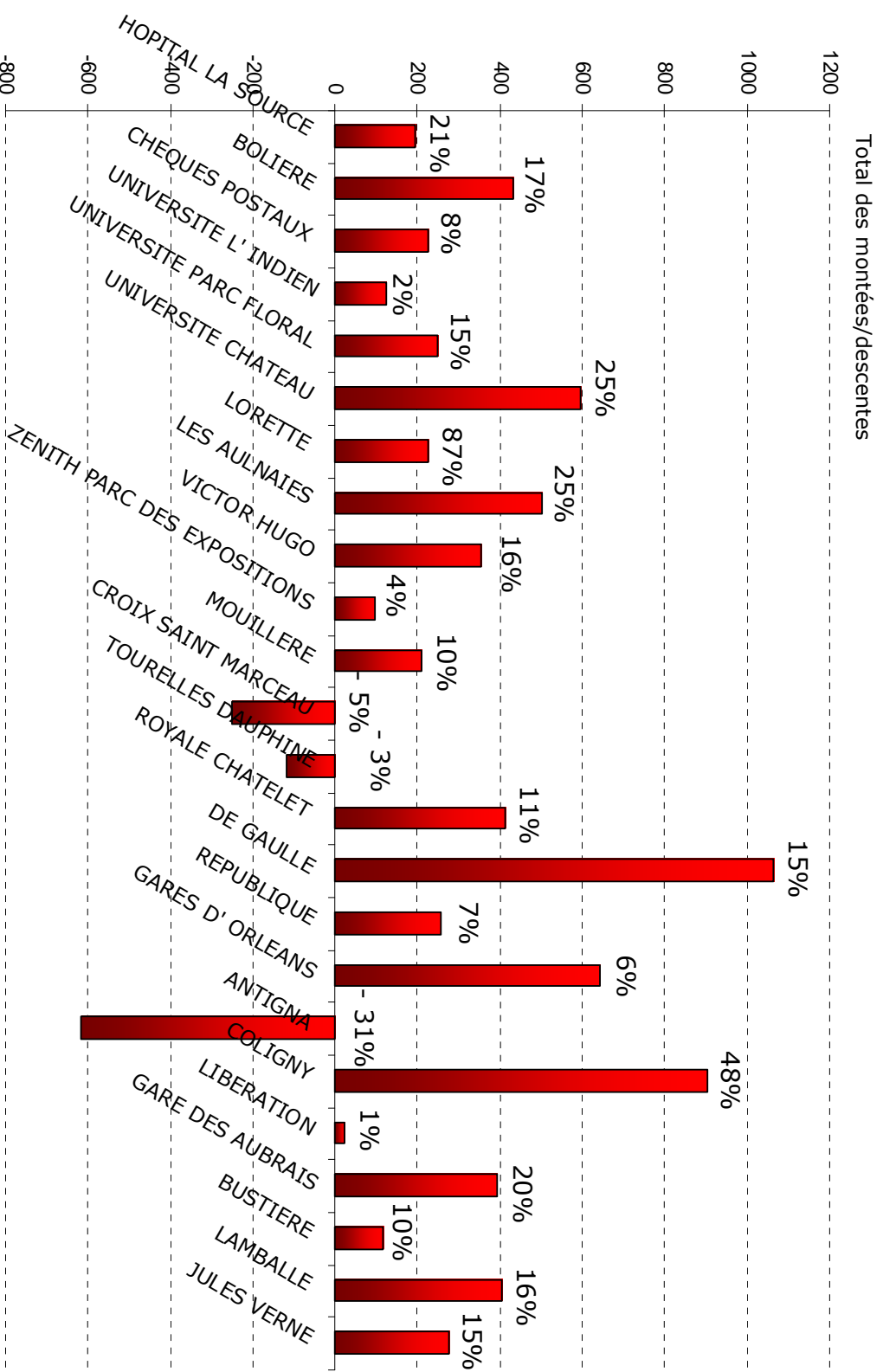
TRAM LIGNE A

Evolution des M/D par station

Fréquences 2003* : **6,5 min.**

Fréquences 2006* : **5,5 min.**

* HP scolaire.



LES LIGNES FORTES

LIGNE 4 : Rives du Lac/Sainte-Marie

Fréquences 2003*

Ligne 4 : **10 min.**

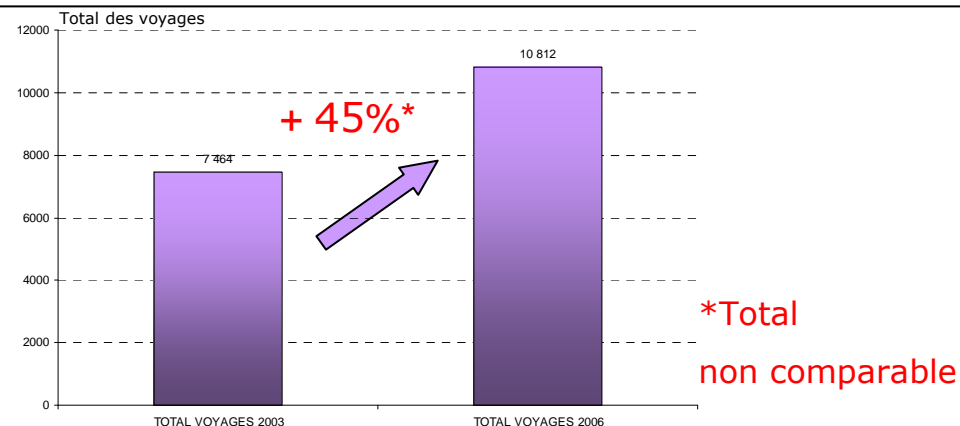
Ligne 18 : **13 min.**

Fréquences 2006*

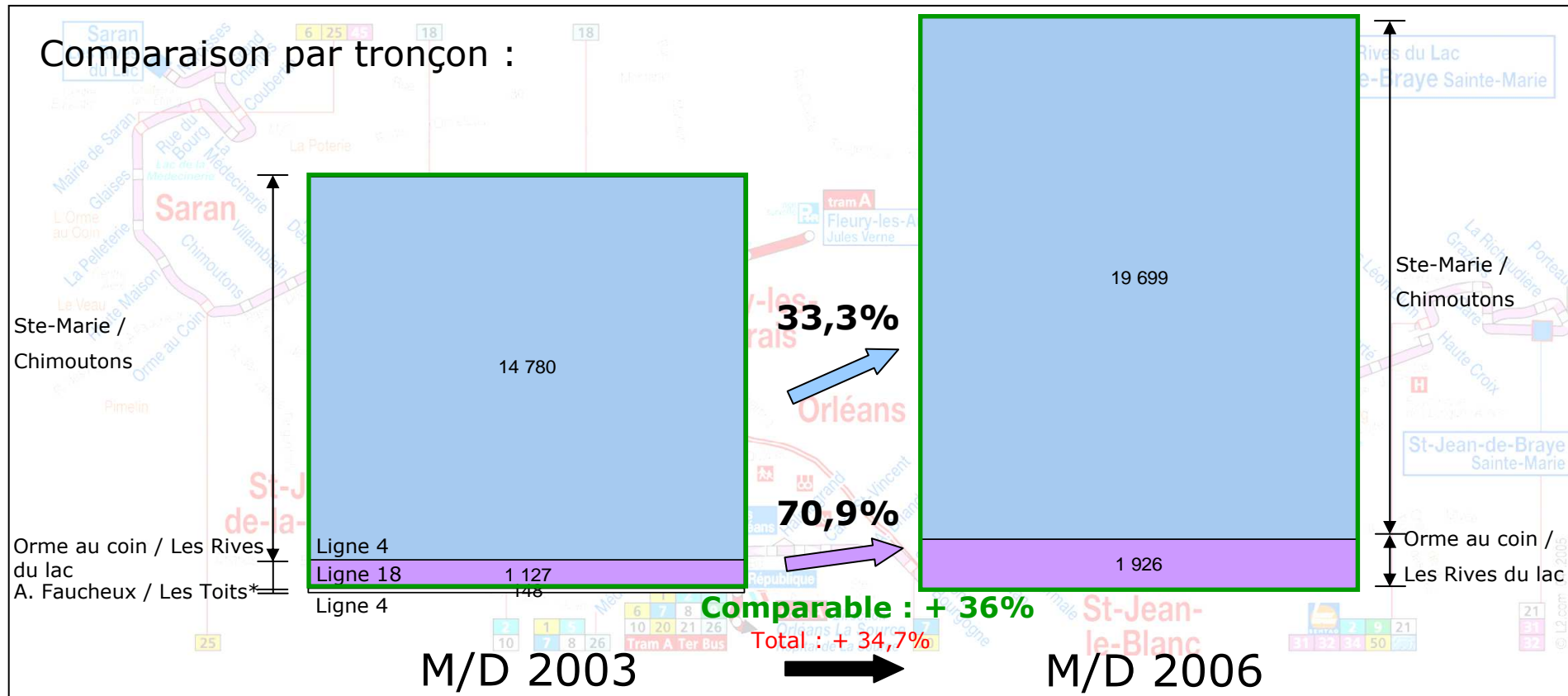
Ligne 4 : **8 min.**

Ligne 18 : **12 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :



*Tronçon Les Toits / A.Fauchaux non desservi depuis septembre 2004.

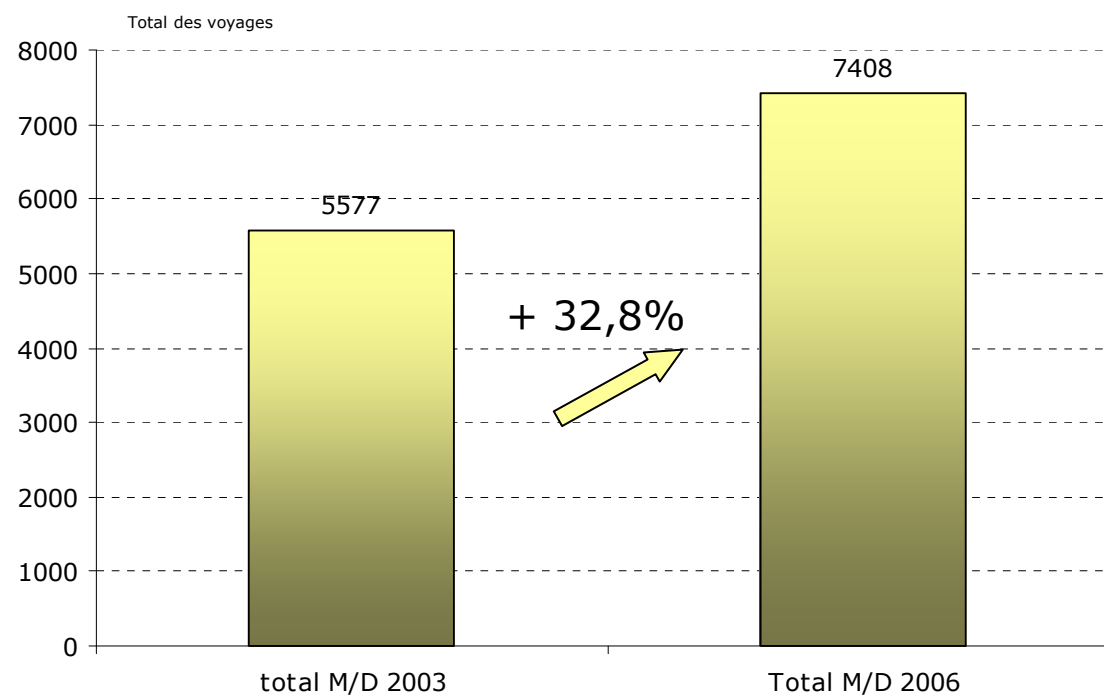
LIGNES FORTES 4-3-5-2-8

> Les chiffres à l'intérieur du graphique sont exprimés en pourcentage.



LIGNE 3 : Gambetta/Belneuf

Évolution de la fréquentation :



➤ commentaires

Evolution des M/D par arrêt

Fréquences 2006* : **8 min.**

* HP scolaire.

LIGNE 5 : Trois Fontaines/Rameau-Robespierre

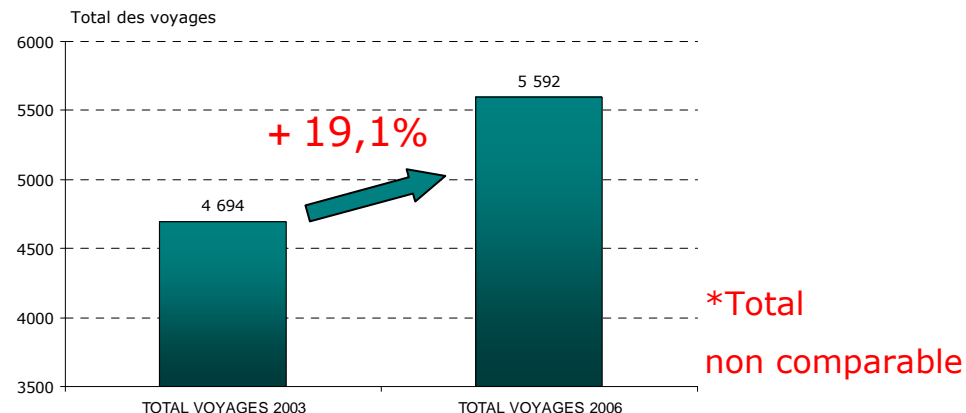
Fréquences 2003* :

Ligne 5 : **12 min.**

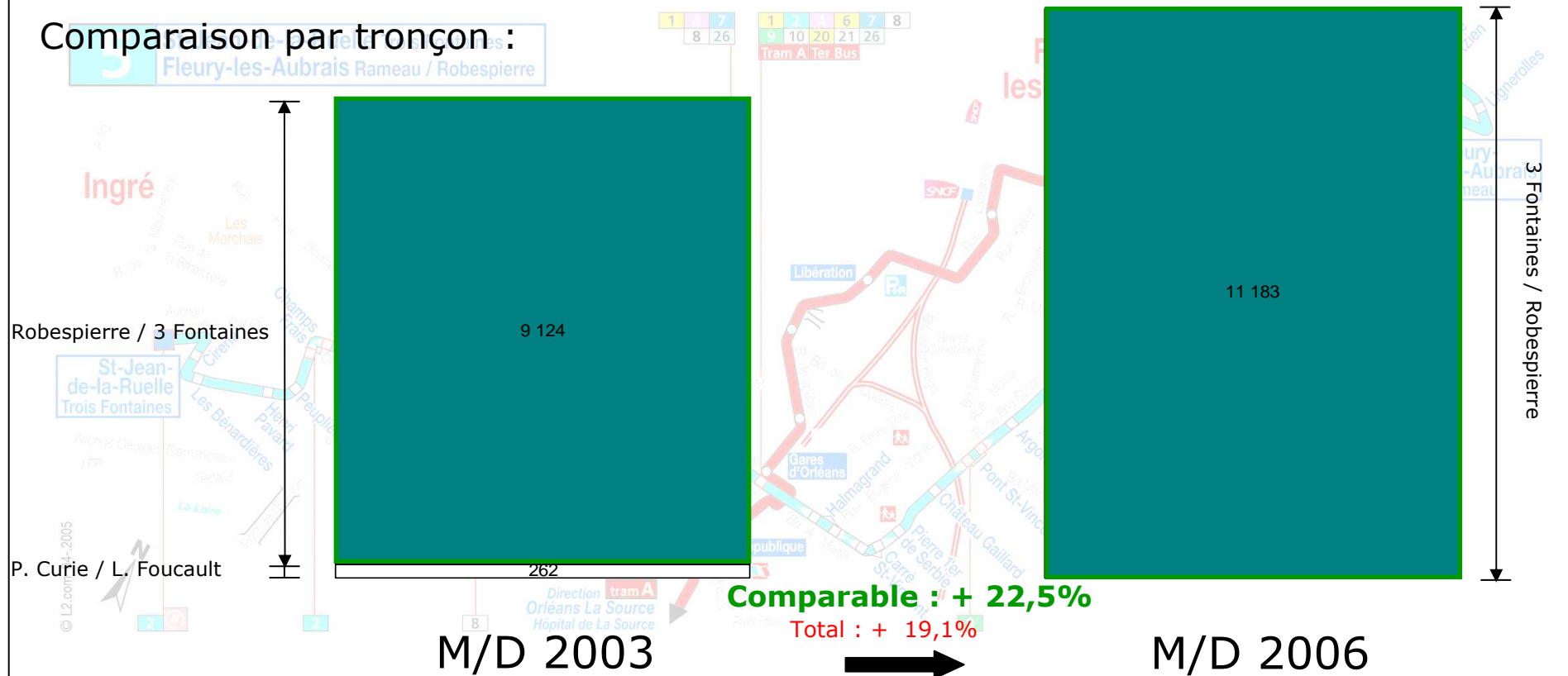
Fréquences 2006* :

Ligne 5 : **10 min.**

* HP scolaire.



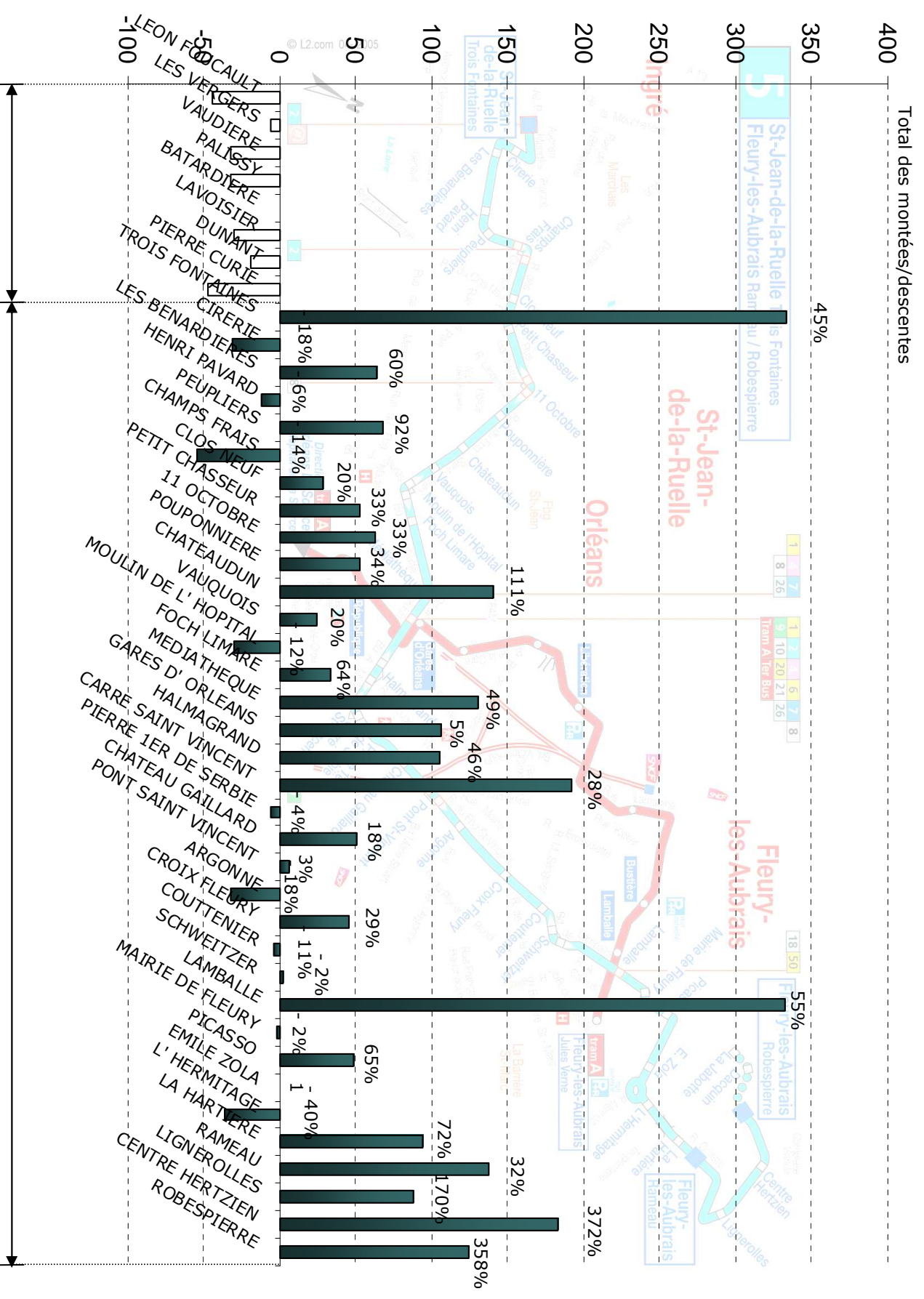
Comparaison par tronçon :



Non comparable : tronçon L. Foucault / P. Curie non desservi depuis septembre 2004.

LIGNE 5

Evolution des M/D par arrêt



Offre 2003
uniquement

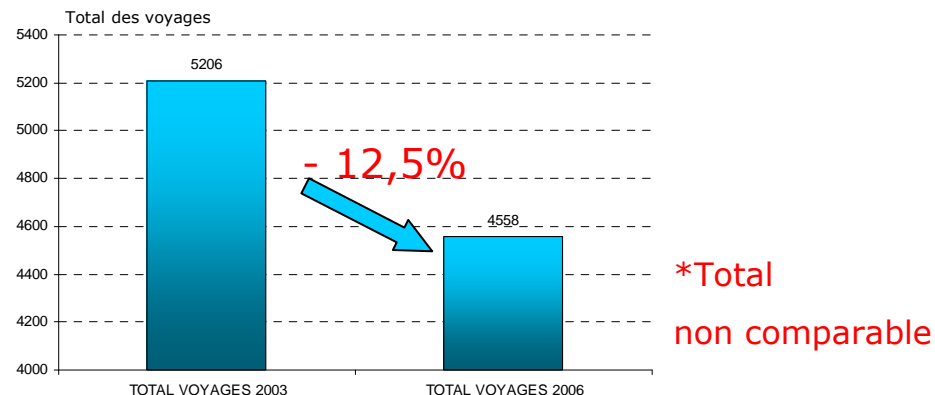
Ligne 5

LIGNE 2 : Petite Espère/Point Bus Léon Blum

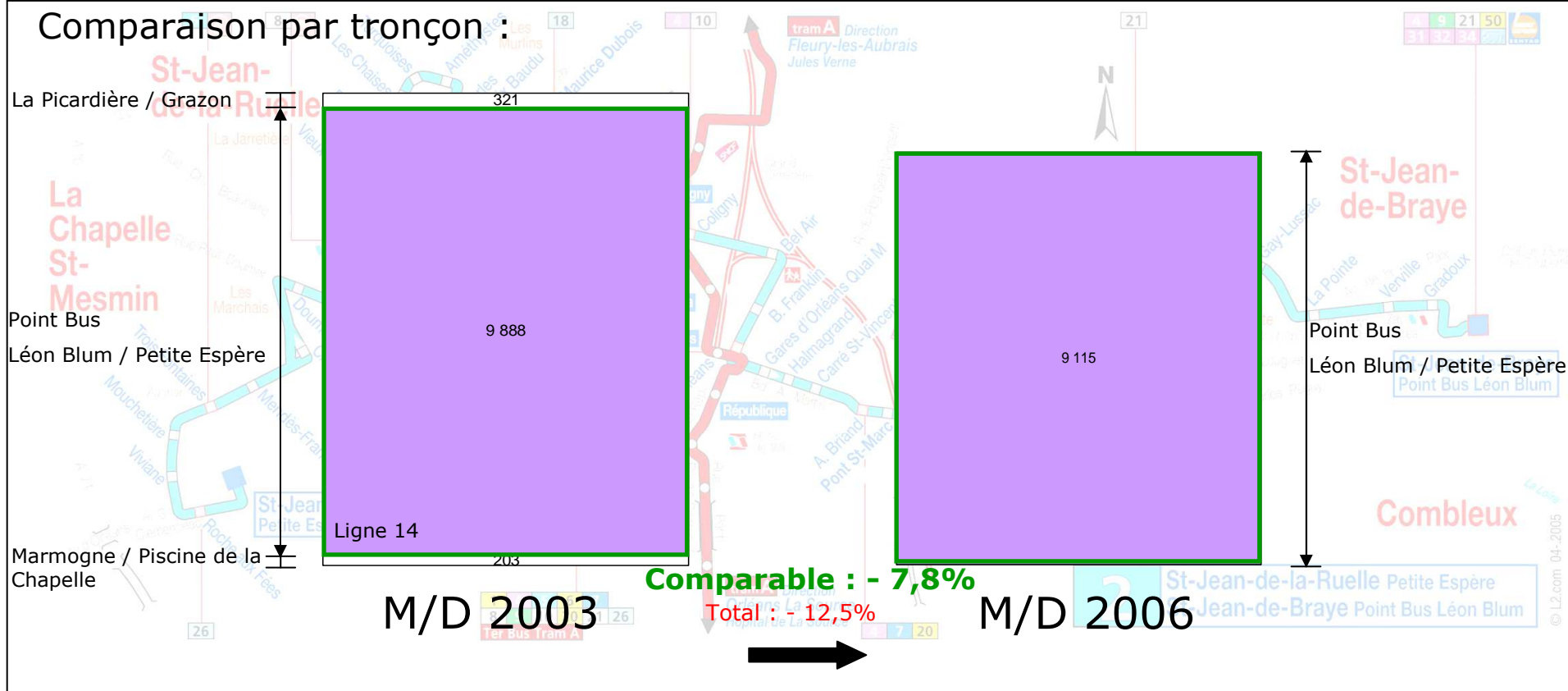
Fréquence 2003* : **12 min.**

Fréquence 2006* : **12 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :

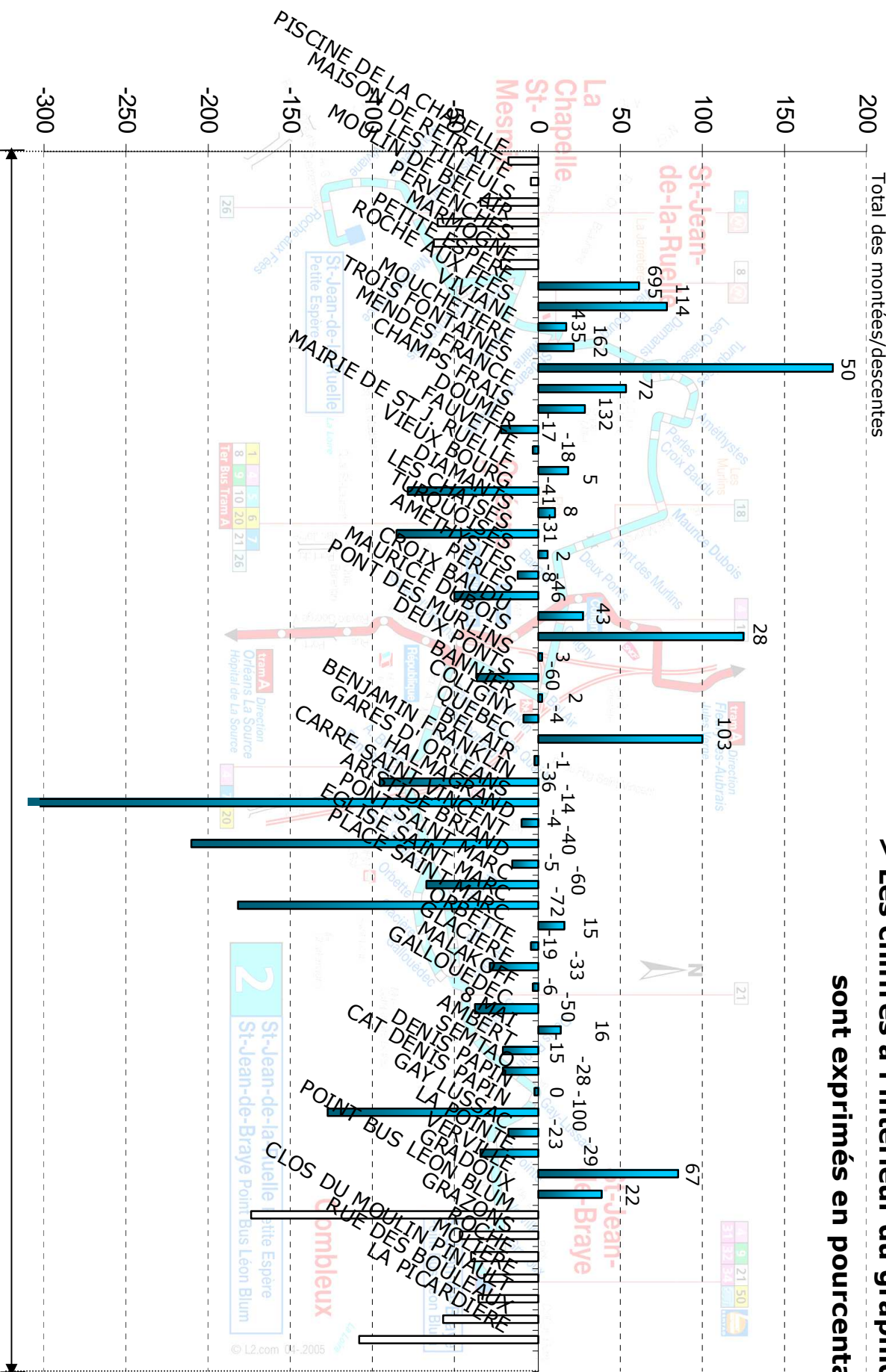


LIGNE 2

Evolution des M/D par arrêt

200 Total des montées/descentes

> Les chiffres à l'intérieur du graphique sont exprimés en pourcentage.



Ligne 2

LIGNE 8 : Route de Gidy-Gourville/Herveline

Fréquences 2003*

Ligne 8 : **20 min.**

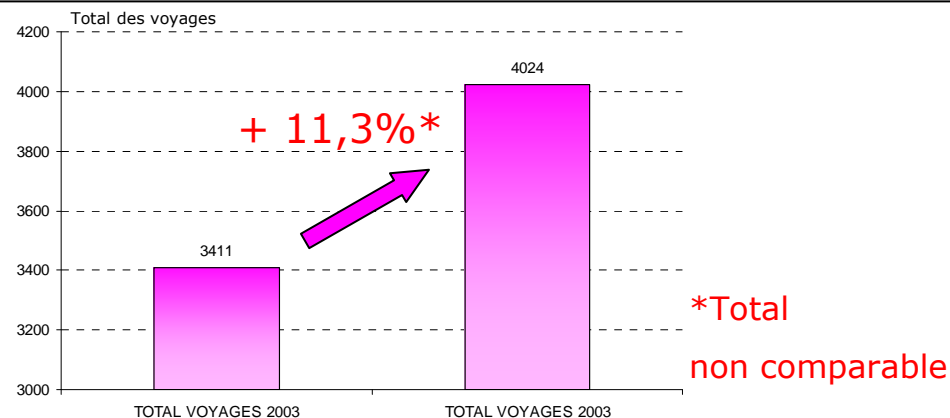
Ligne 7 : **20 min.**

Fréquences 2006*

Ligne 8 : **15 min.**

Ligne 7 : **20 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :

Herveline / Curembourg
La Valinière / Roquemolle
Le Bignon / Espace St Marc

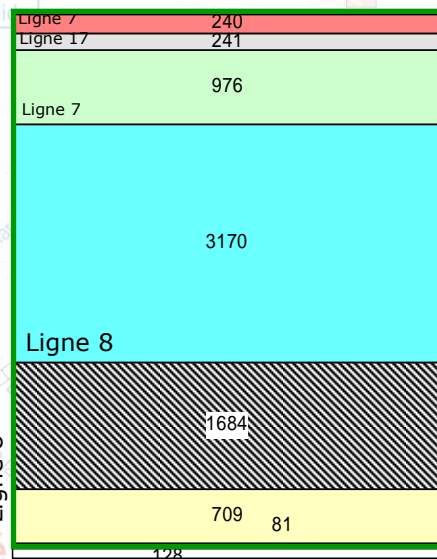
Carré St-Vincent / Clos du moine

Petits Osiers / Moulin Choix

Villeneuve / Gourville

Bois Girard /
Route de Gidy

Varennes / Centre Routier*

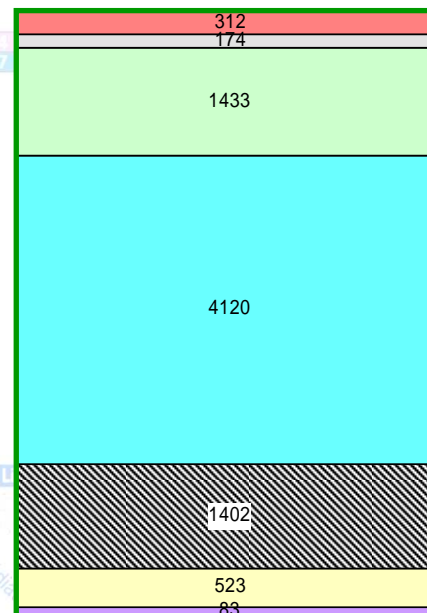


M/D 2003

+ 30%
- 27,6%
+ 46,8%

+ 30%

- 26%
+ 2%



M/D 2006

Comparable : + 13,3%

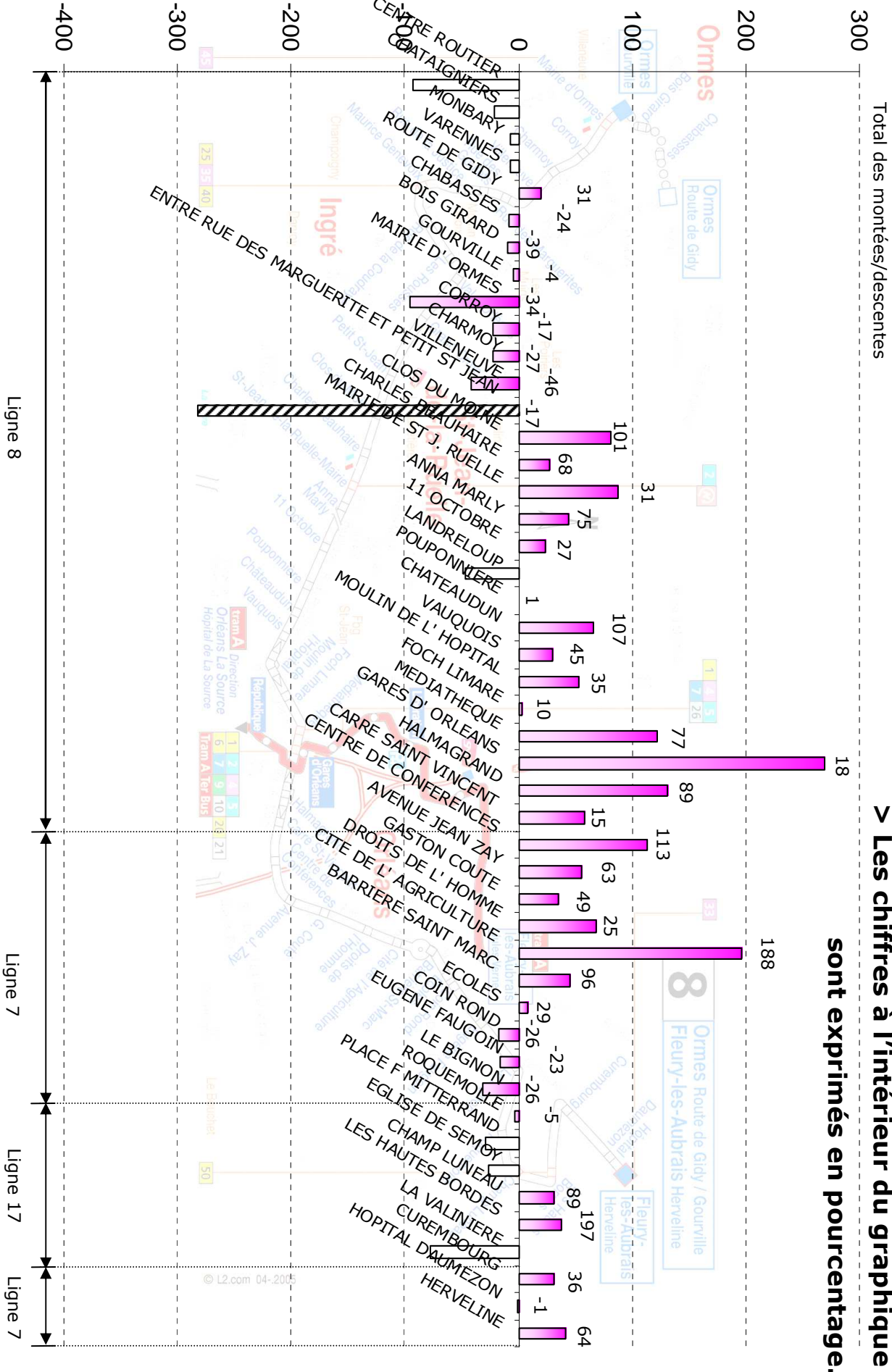
Total : + 13,3%

Herveline / Curembourg
La Valinière / Roquemolle
Le Bignon / Espace St Marc
Carré St-Vincent /
Clos du moine
Rue des marguerites /
Petit St Jean
Villeneuve / Gourville
Bois Girard / Route de Gidy

* Non desservi depuis septembre 2005.

LIGNE 8

Evolution des M/D par arrêt



LES LIGNES COMPLEMENTAIRES

LIGNE 1 : Gares d'Orléans/Foch

Fréquences 2003*

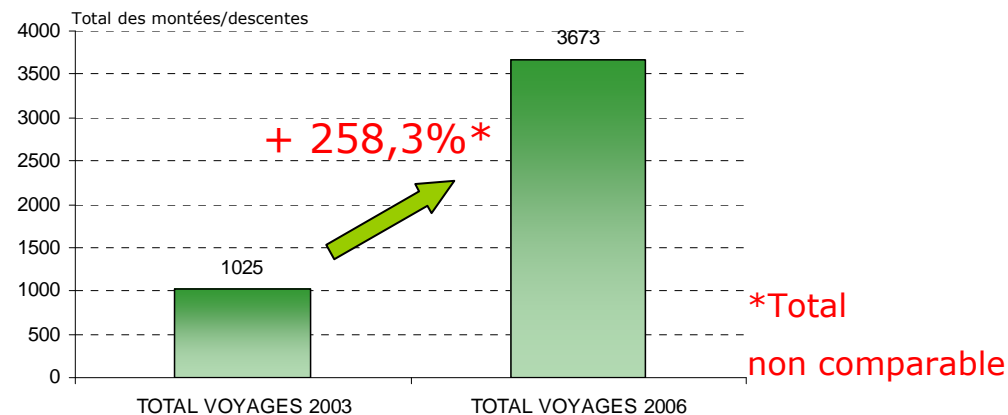
Ligne 1 : **20 min.**

Ligne 14 : **6 min.**

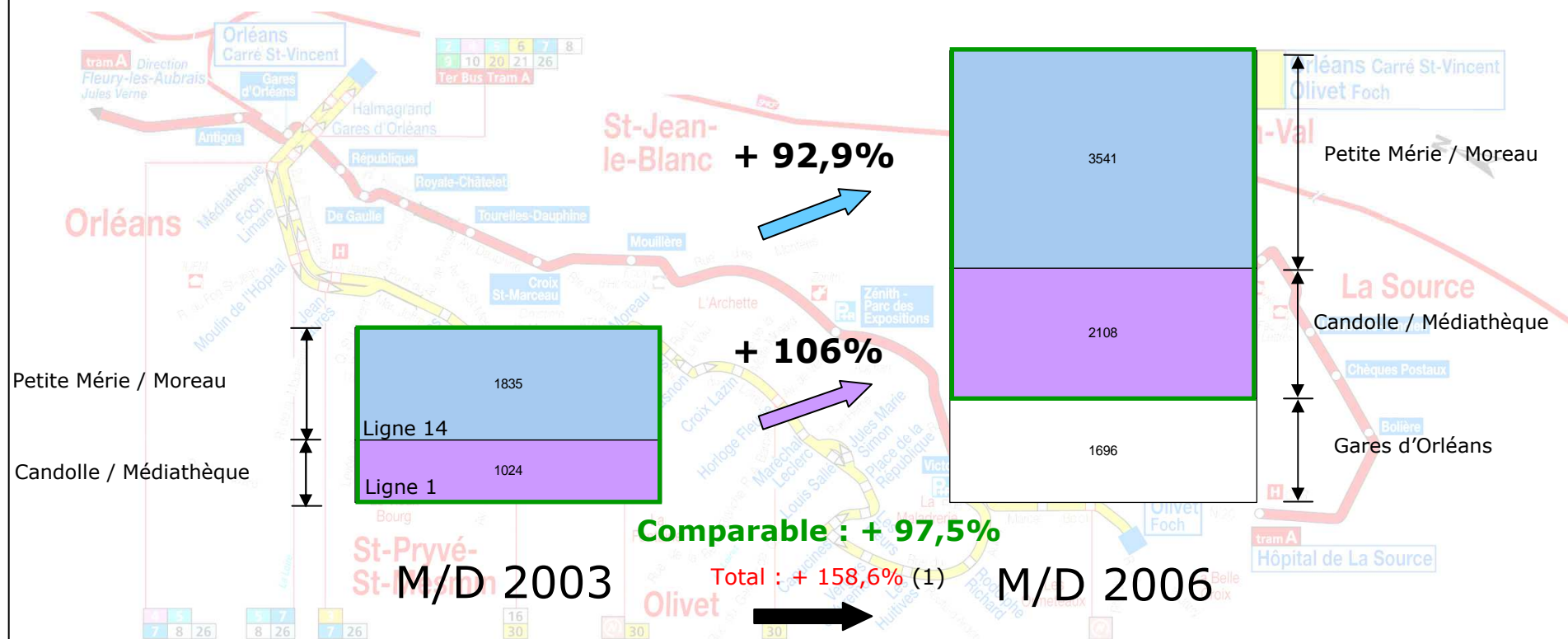
Fréquences 2006*

Ligne 1 : **10 min.**

* HP scolaire.



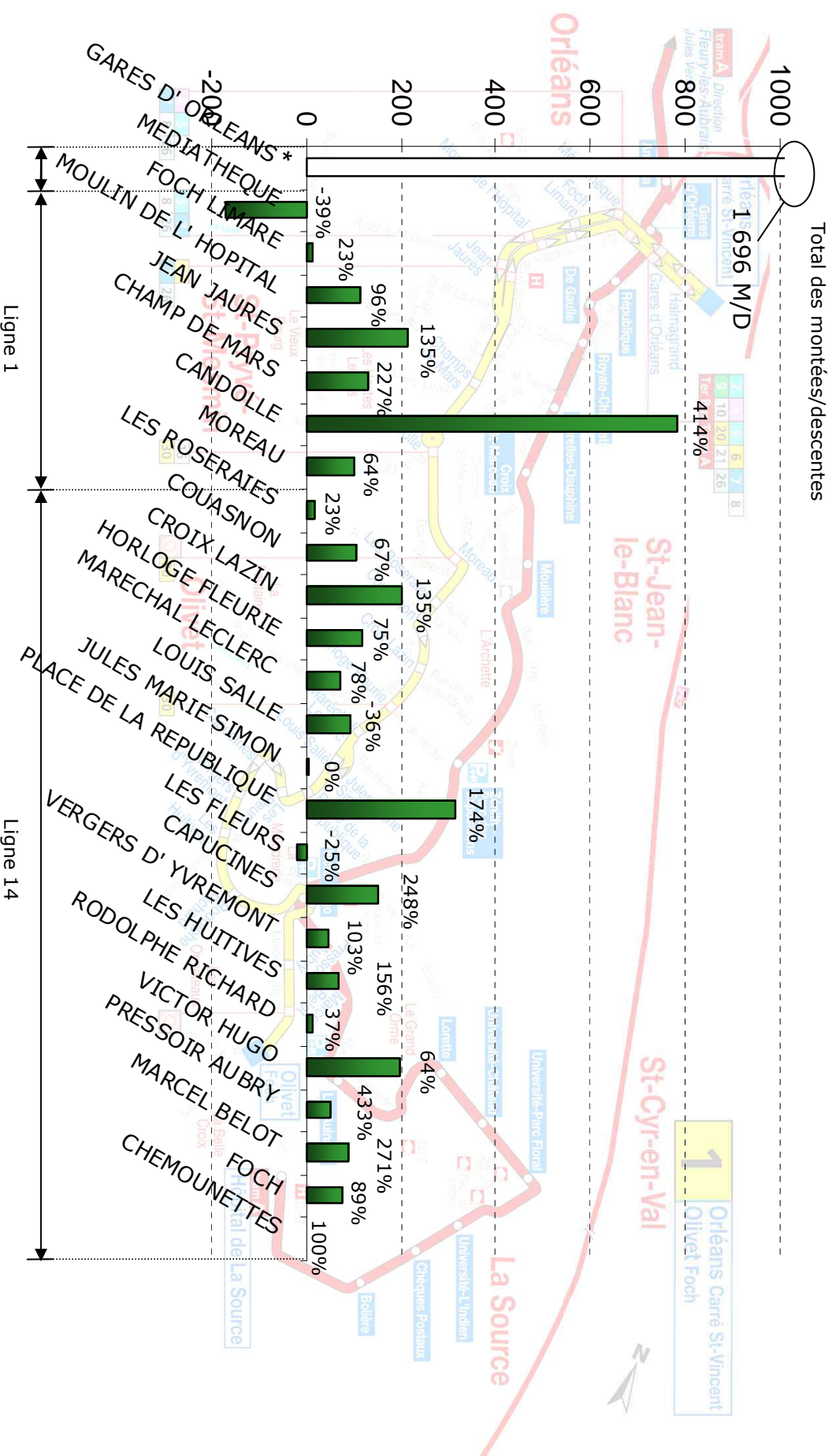
Comparaison par tronçon :



(1) Non comparable car Gares d'Orléans non desservi en 2003.

LIGNE 1

Evolution des M/D par arrêt



*nouvelle offre à Gares d'Orléans depuis septembre 2004.

LIGNE 18 : La Tuilerie/Les Bicharderies-La Foulonnerie

Fréquences 2003*

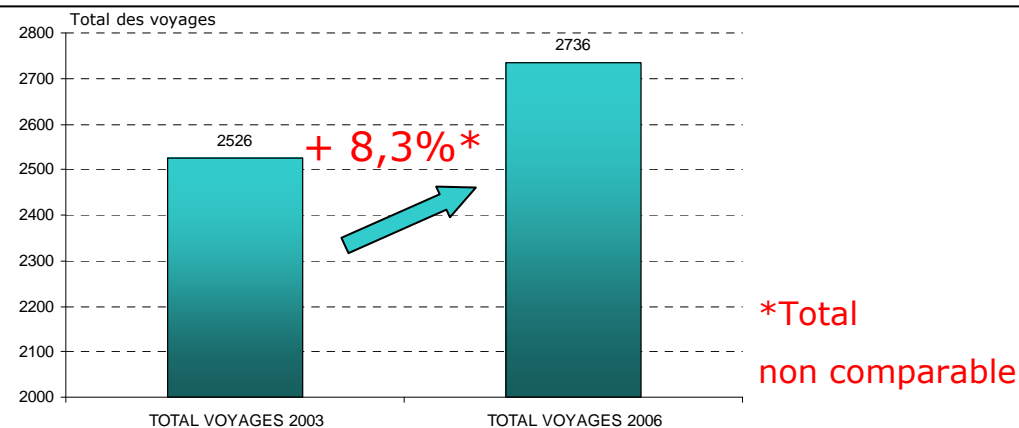
Ligne 17 : **15 min.**

Ligne 18 : **12 min.**

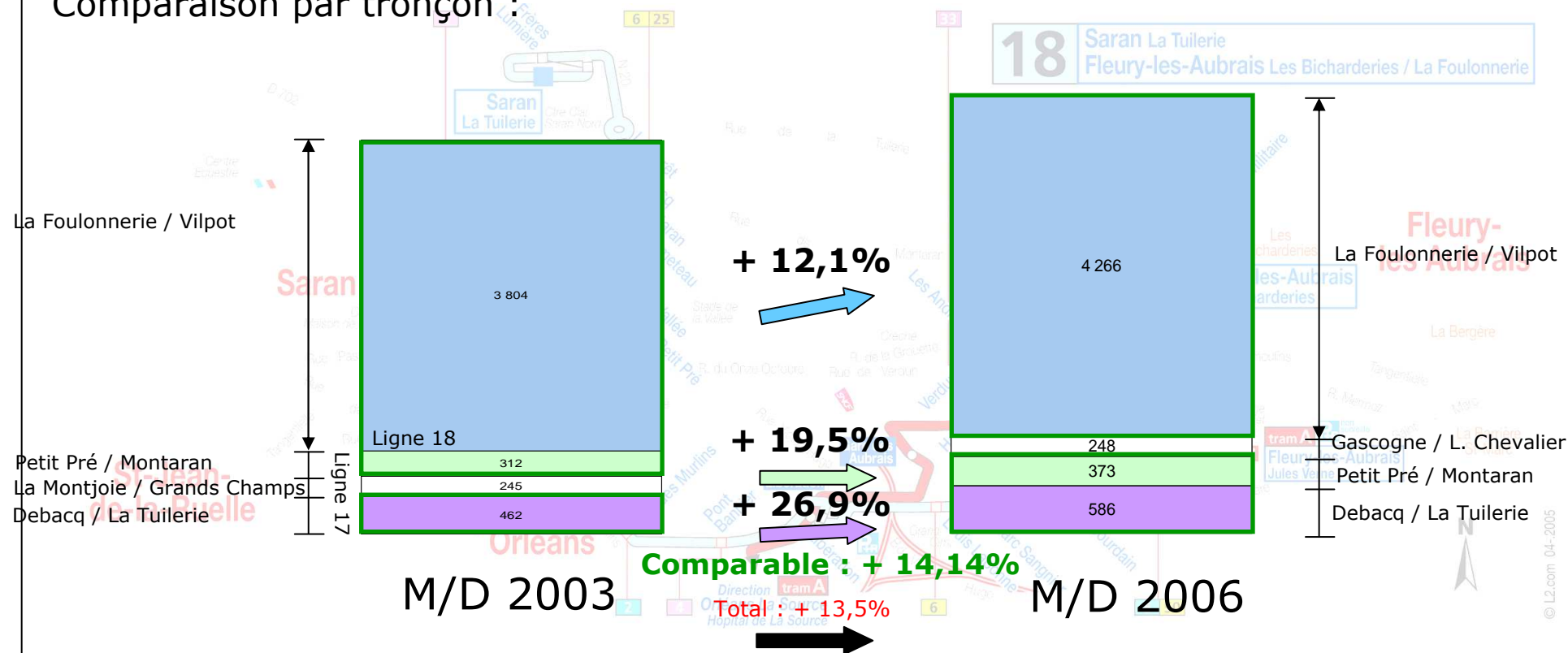
Fréquences 2006*

Ligne 18 : **12 min.**

* HP scolaire.



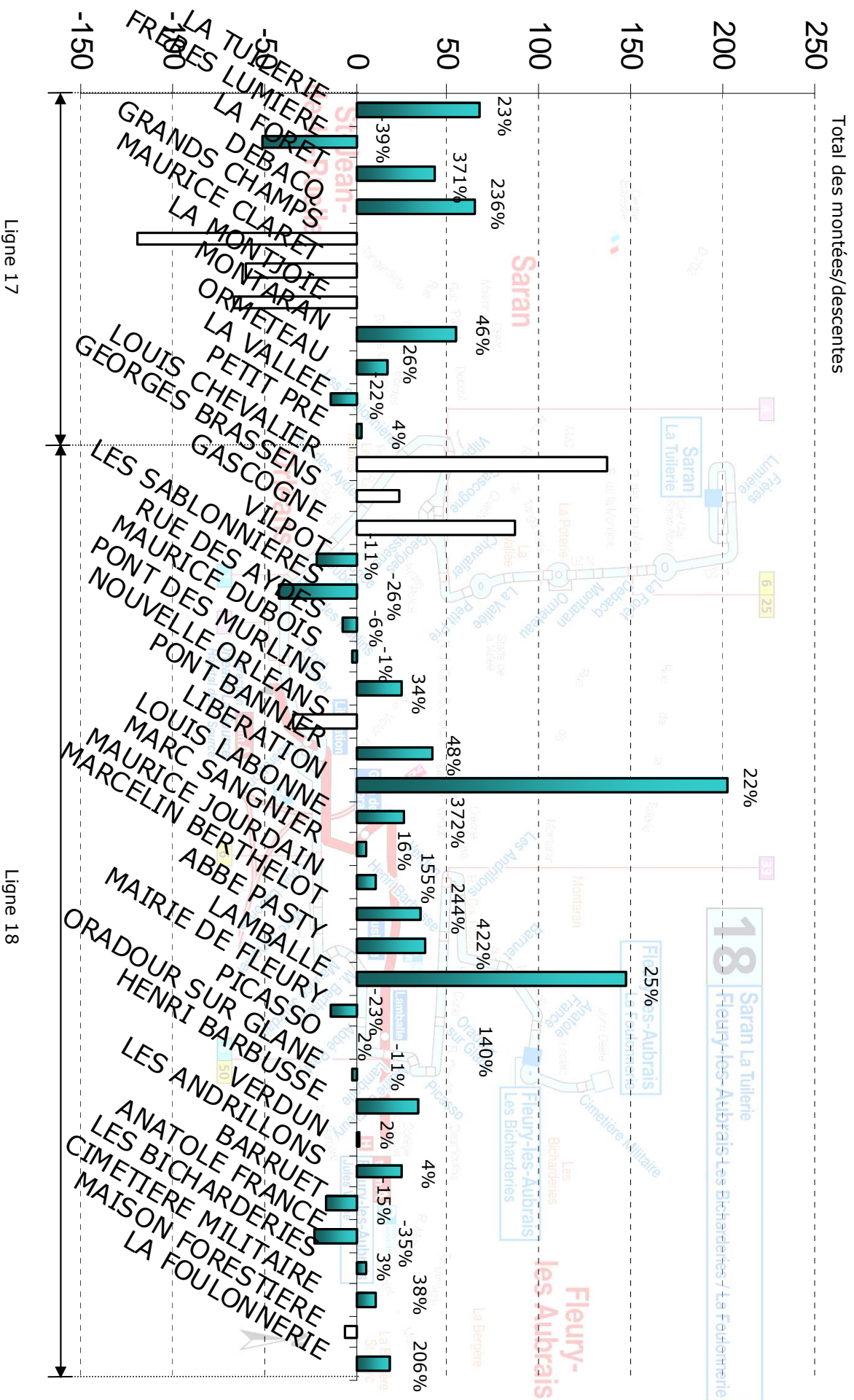
Comparaison par tronçon :



*arrêts non desservis en 2006.

LIGNE 18

Evolution des M/D par arrêt



LIGNE 26 : Les Forges-Gustave Eiffel/Gares d'Orléans

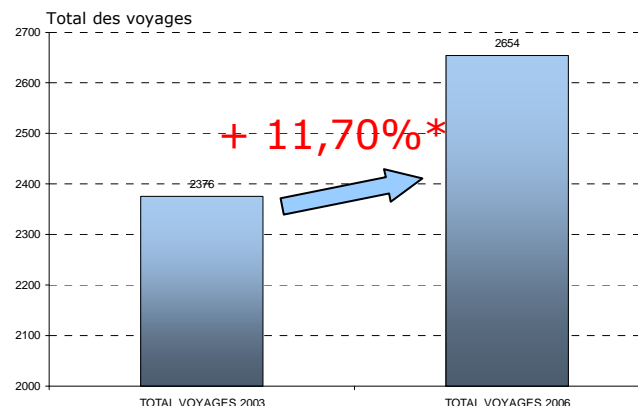
Fréquences 2003* :

Ligne 26 : **15 min.**

Fréquences 2006* :

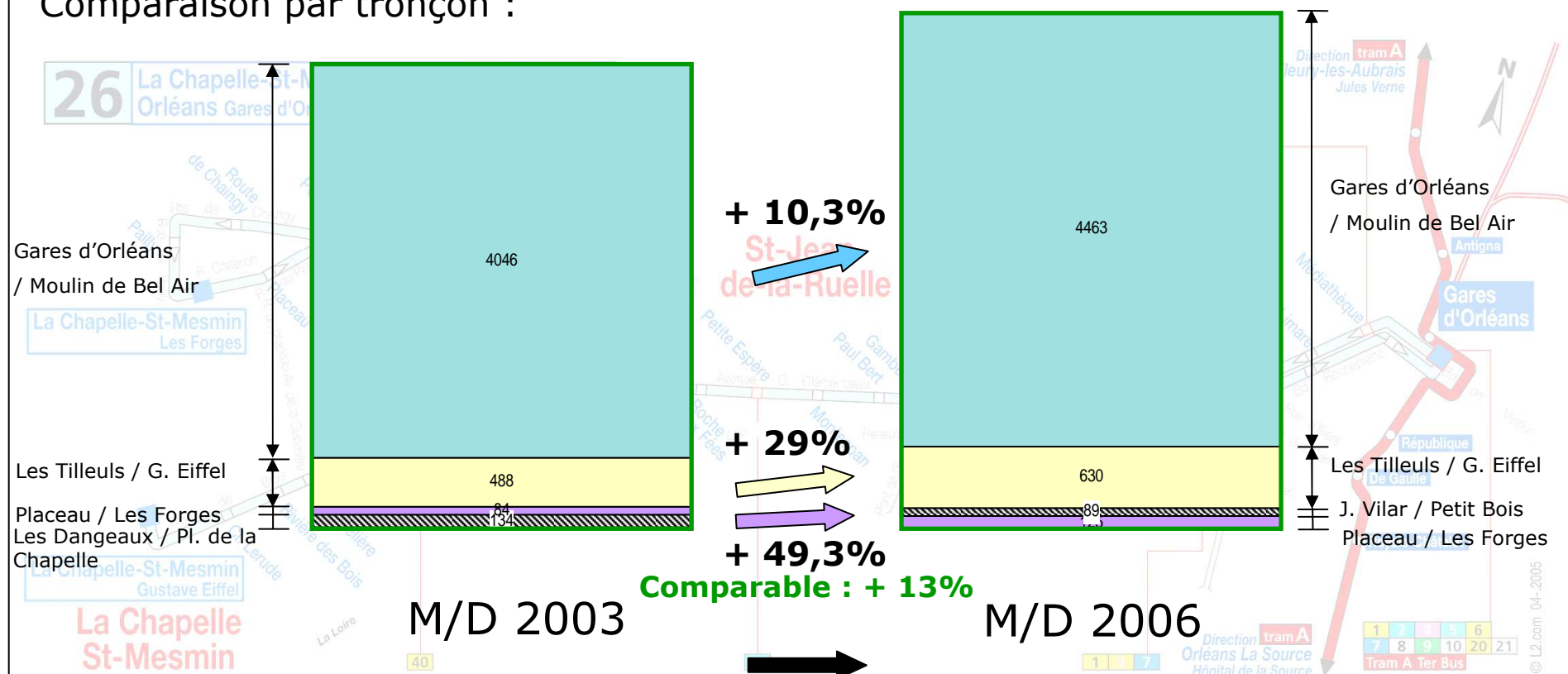
Ligne 26 : **12 min.**

* HP scolaire.



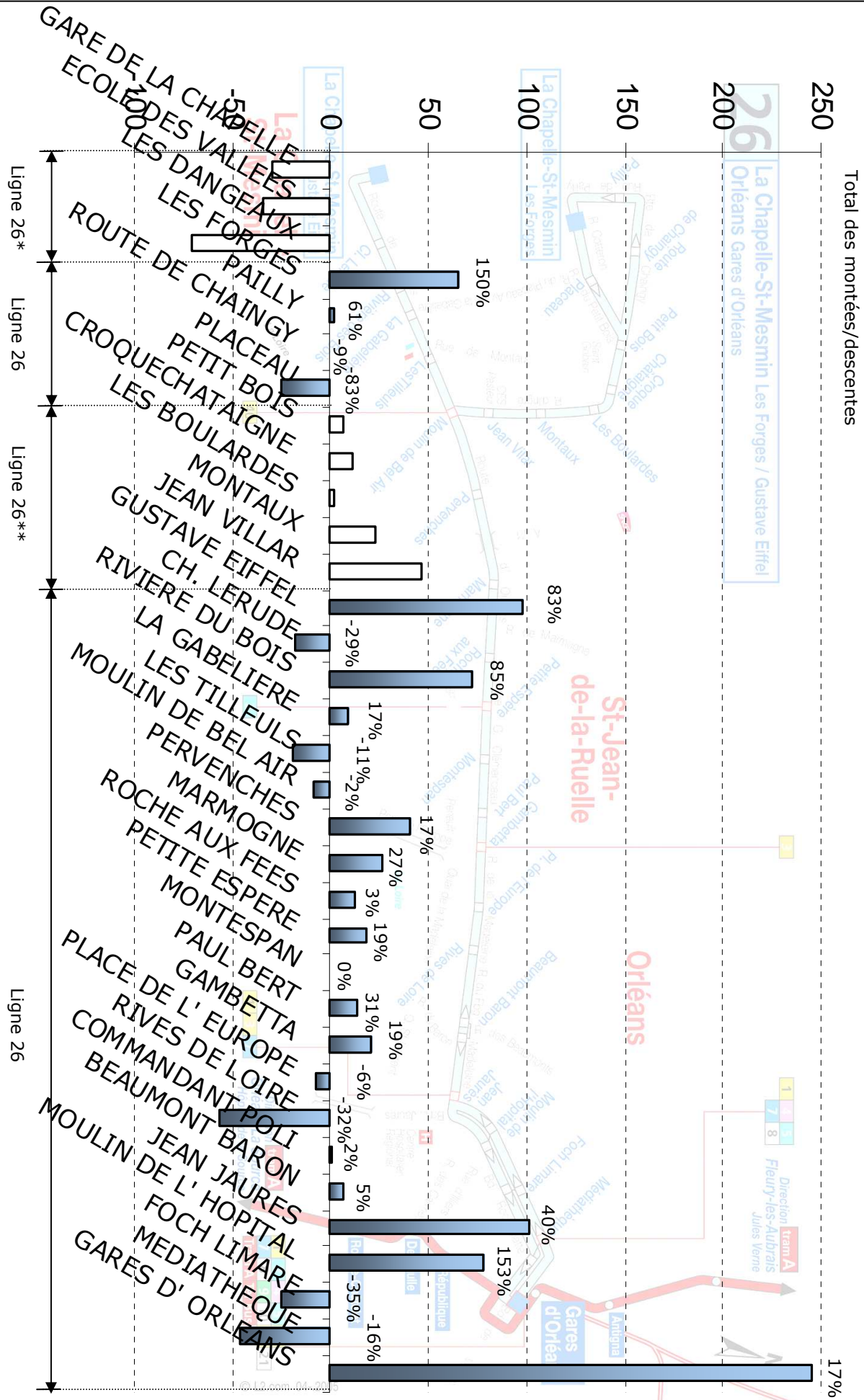
*Total
non comparable

Comparaison par tronçon :



LIGNE 26

Evolution des M/D par arrêt



*non desservi depuis septembre 2004.
**tracé comparable.

LIGNE 20 : Gares d'Orléans/Petite Mérie

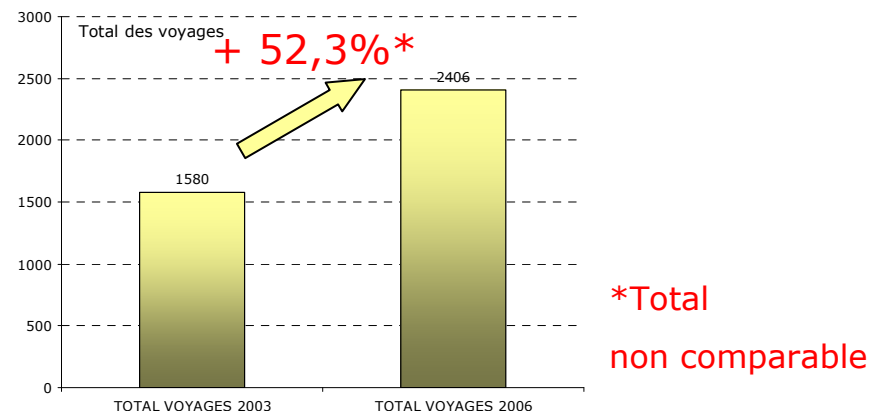
Fréquences 2003* :

Ligne 20 : **25 min.**

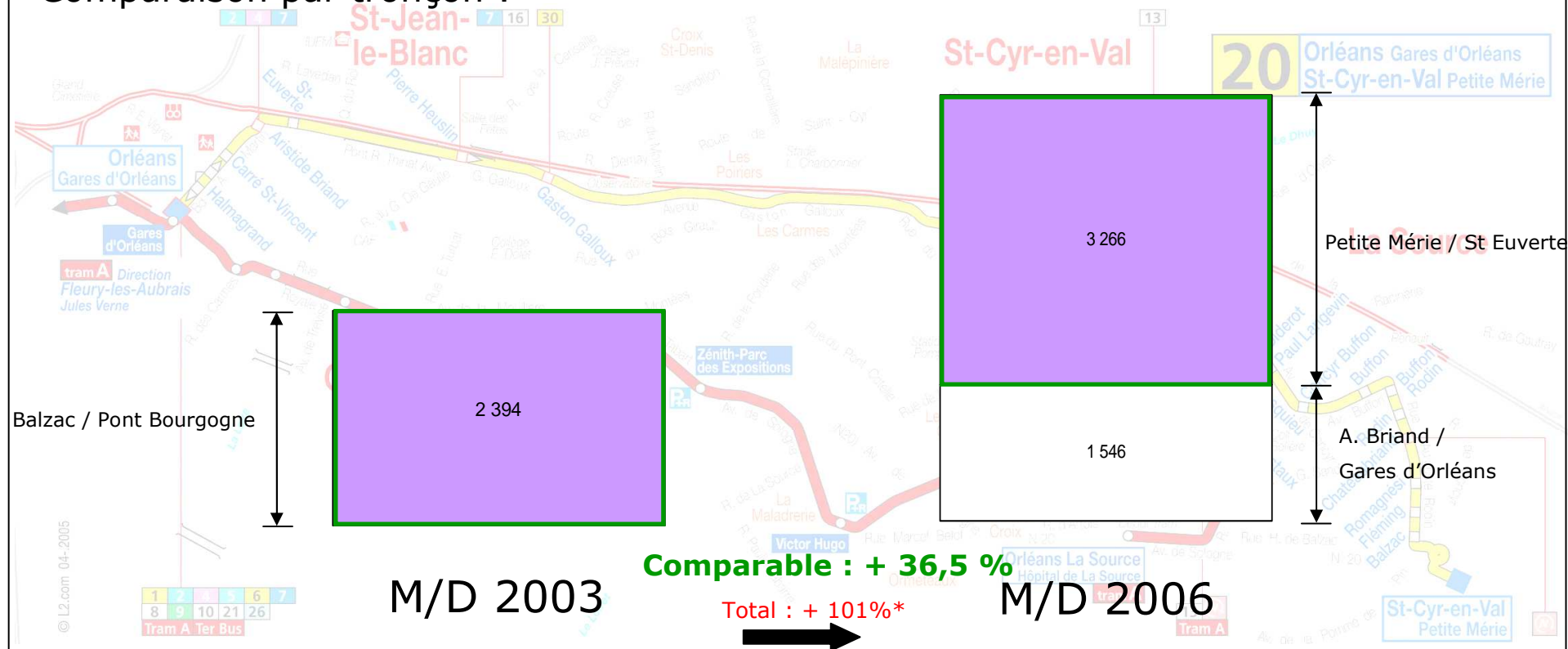
Fréquences 2006* :

Ligne 20 : **15 min.**

* HP scolaire.



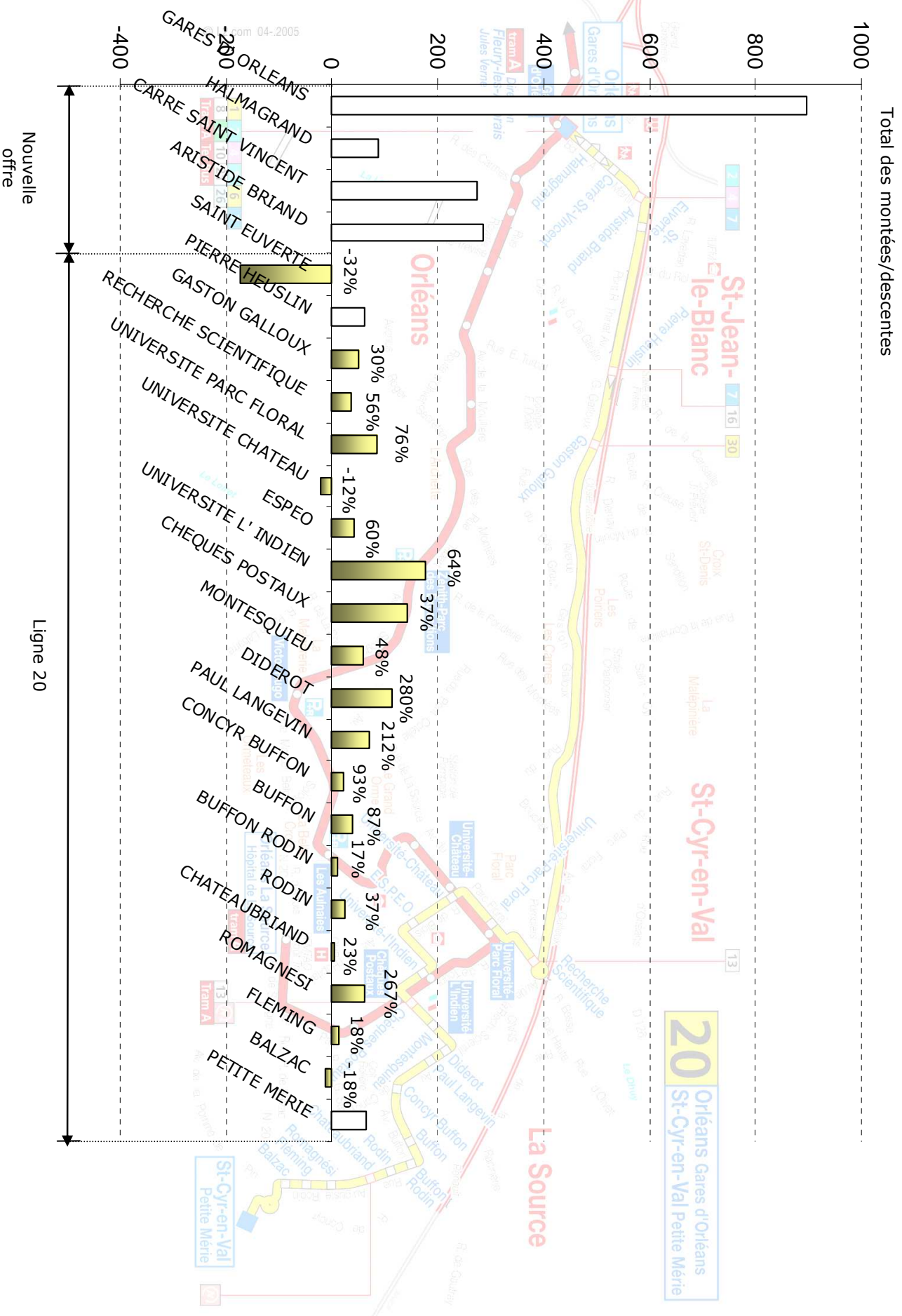
Comparaison par tronçon :



* Non comparable car nouveau terminus à Petite Mérie et Gares d'Orléans depuis septembre 2004

LIGNE 20

Evolution des M/D par arrêt



LIGNE 16 : Croix aux Chats/Les Auvernats

Fréquences 2003*

Ligne 24 : **15 min.**

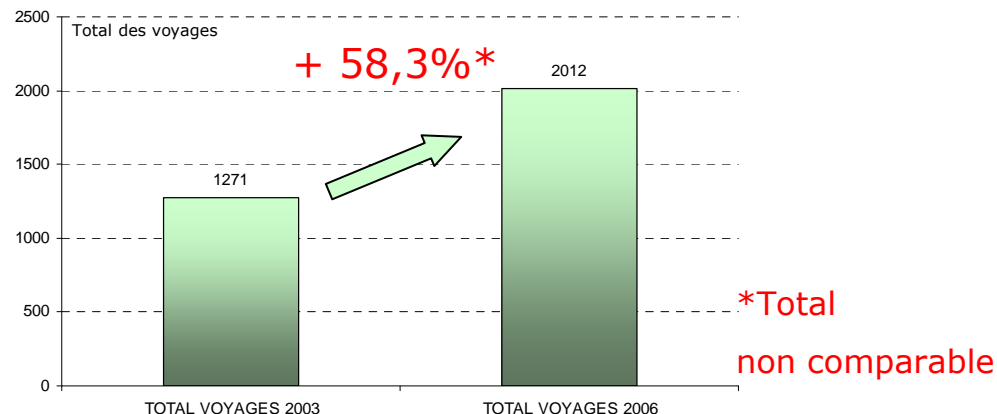
Ligne 16 : **12 min.**

Fréquences 2006*

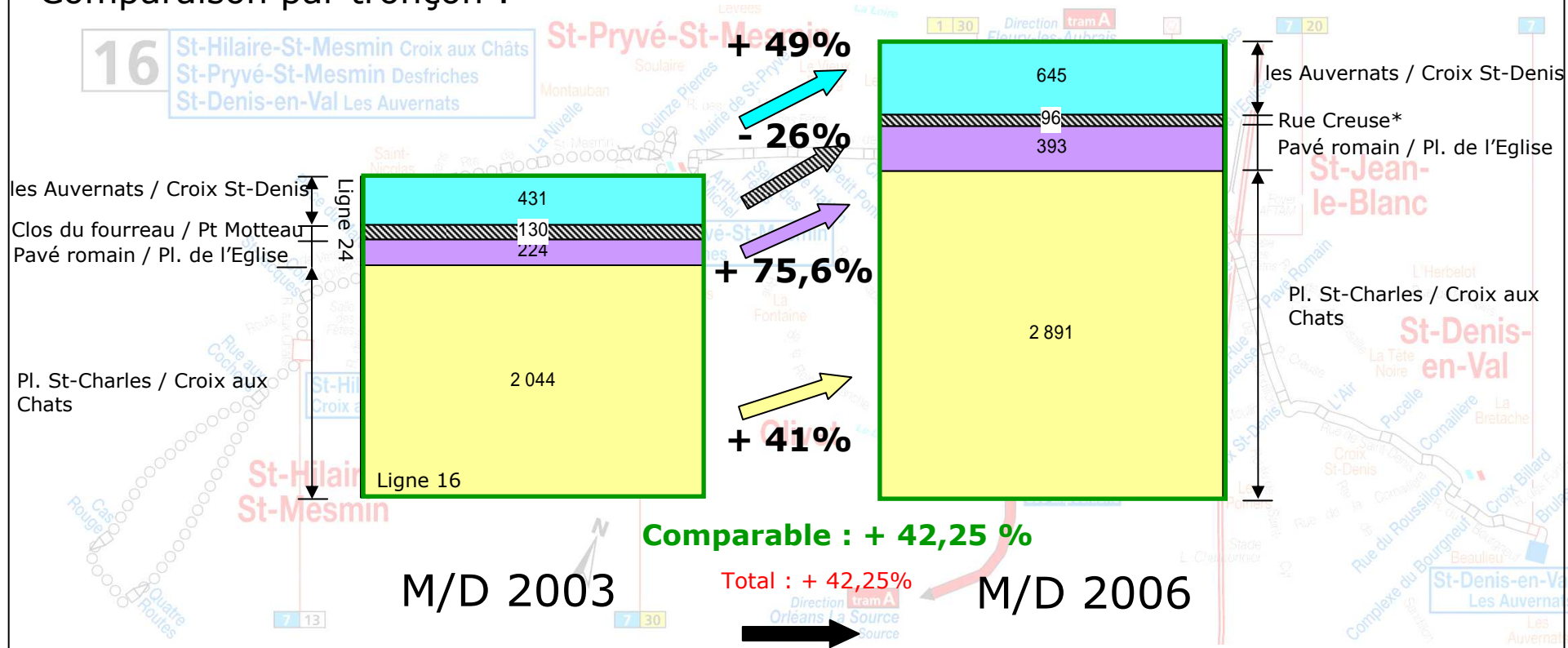
Ligne 24 : /

Ligne 16 : **12 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :

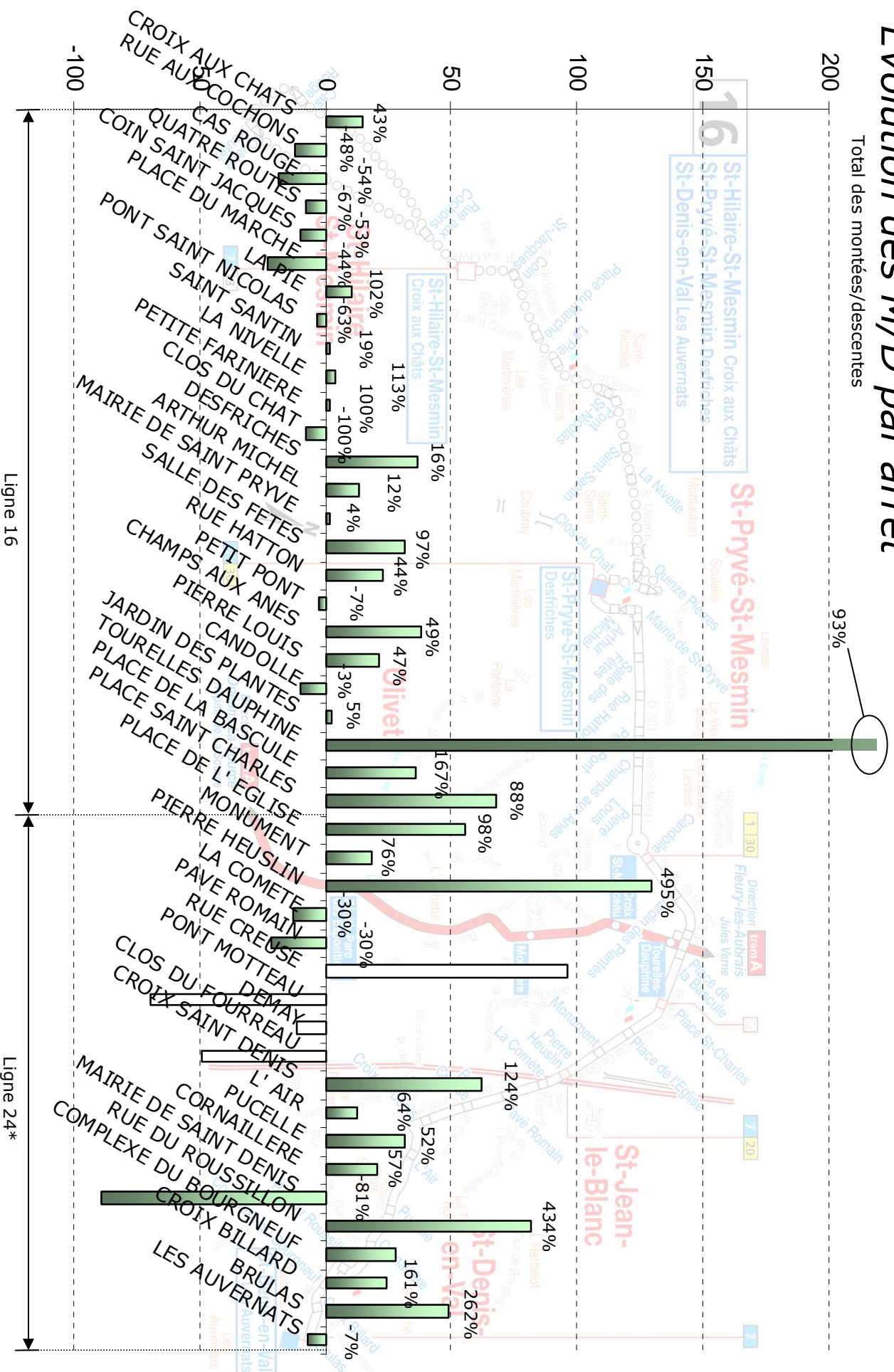


*nouvelle offre depuis septembre 2004 en remplacement des arrêts Pont Motteau, Demay et Clos du fourreau.

LIGNE 16

Evolution des M/D par arrêt

Total des montées/descentes



*l'arrêt Rue Creuse remplace les arrêts Pont Motteau, Demay, Clos du Fourreau du tracé 2003.

LIGNE 9 : Gares d'Orléans/Rue aux Loup-Le Grand Bouland

Fréquences 2003*

Ligne 2 : **12 min.**

Ligne 9 : **20 min.** (10 min. entre Gares d'Orléans/Nécotin)

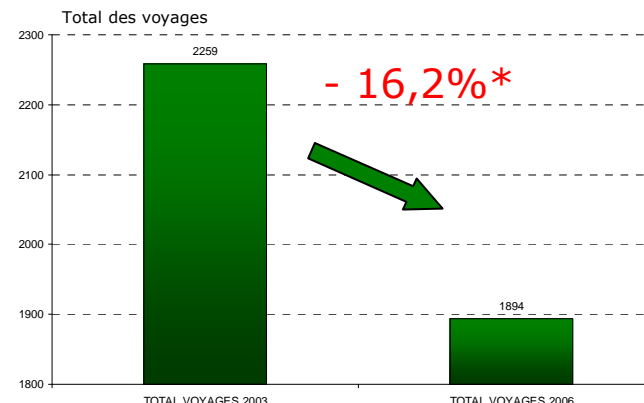
Ligne 22 : **20 min.**

Fréquences 2006*

Ligne 2 : **12 min.**

Ligne 9 : **20 min.**

* HP scolaire.



*Total

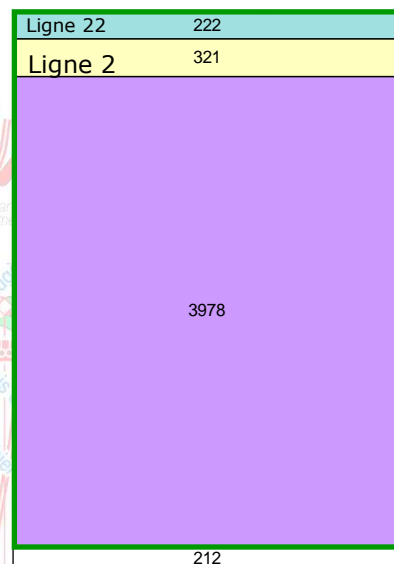
non comparable

Comparaison par tronçon :

Le Grand Bouland / Maison Plate
La Picardière / Grazons

Point Bus Léon Blum / Gares d'Orléans

Médiathèque / Pl. Dunois



M/D 2003

+ 62%

- 4,1%

- 24,6%

Comparable : - 18,9%

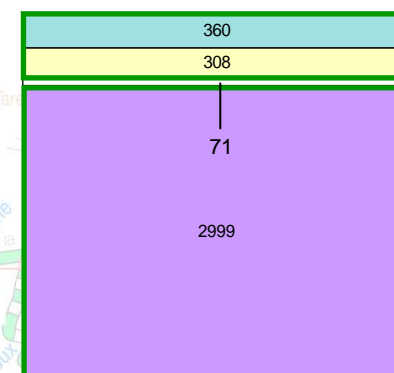
Total : - 21%

9 Orléans Gares d'Orléans
Boigny sur Bionne Rue aux Loups / Le Grand Bouland

Marigny-les-Usages

Le Grand Bouland / Maison Plate
La Picardière / Grazons
Gradoux / Coin Buffet

Point Bus Léon Blum / Gares d'Orléans

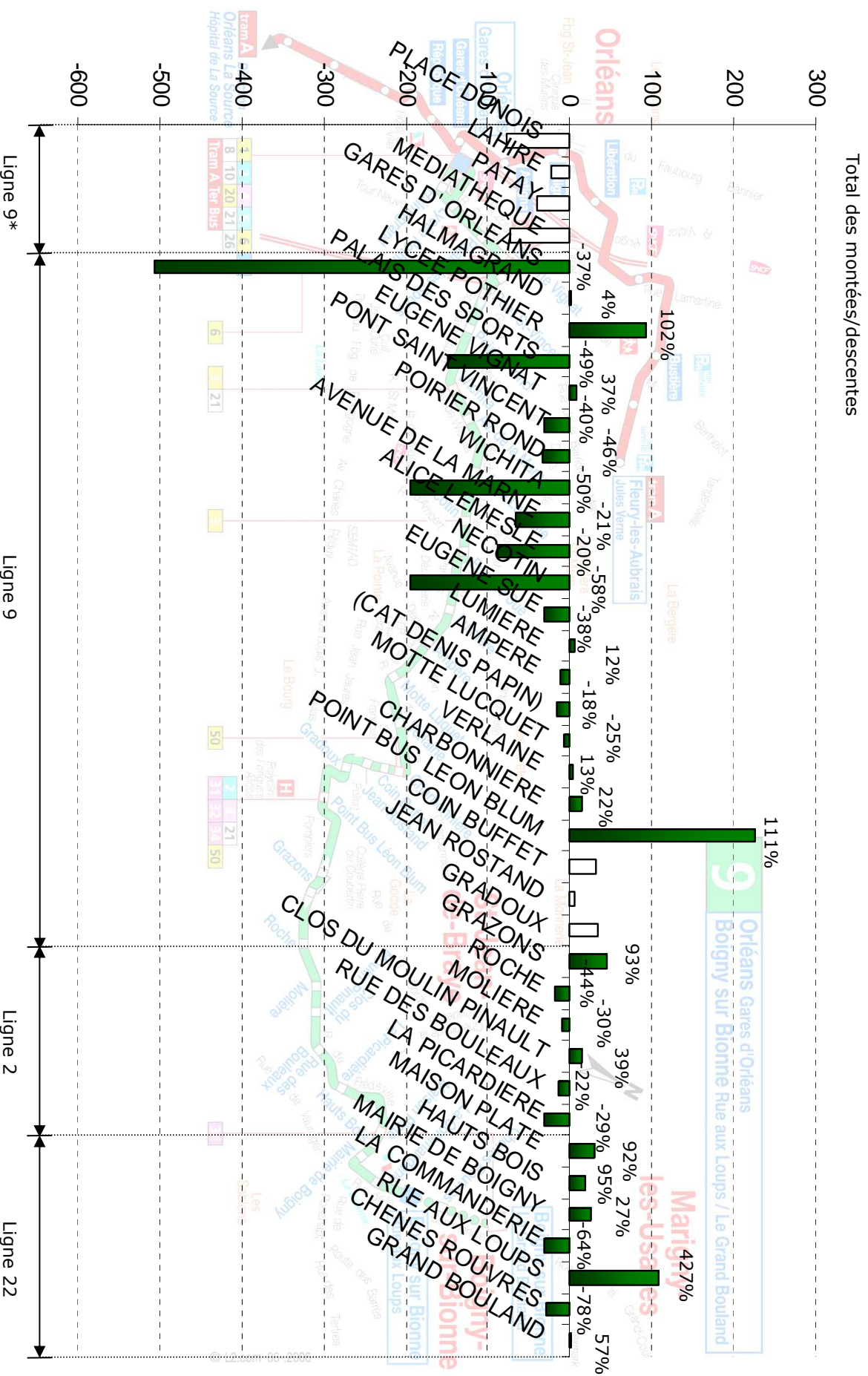


M/D 2006

*Non comparable car nouveau terminus à Gares d'Orléans depuis septembre 2004.

LIGNE 9

Evolution des M/D par arrêt



*arrêts Pl. Dunois, Lahire, Patay et Médiathèque non desservis depuis septembre 2004.

LIGNE 6 : Gares d'Orléans/Centre Routier

Fréquences 2003* :

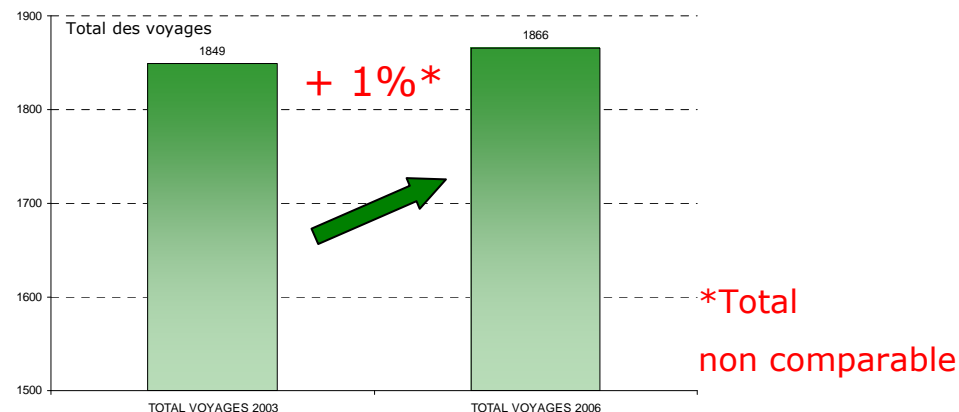
Ligne 6 : **15 min.**

Ligne 60 : **30 min.**

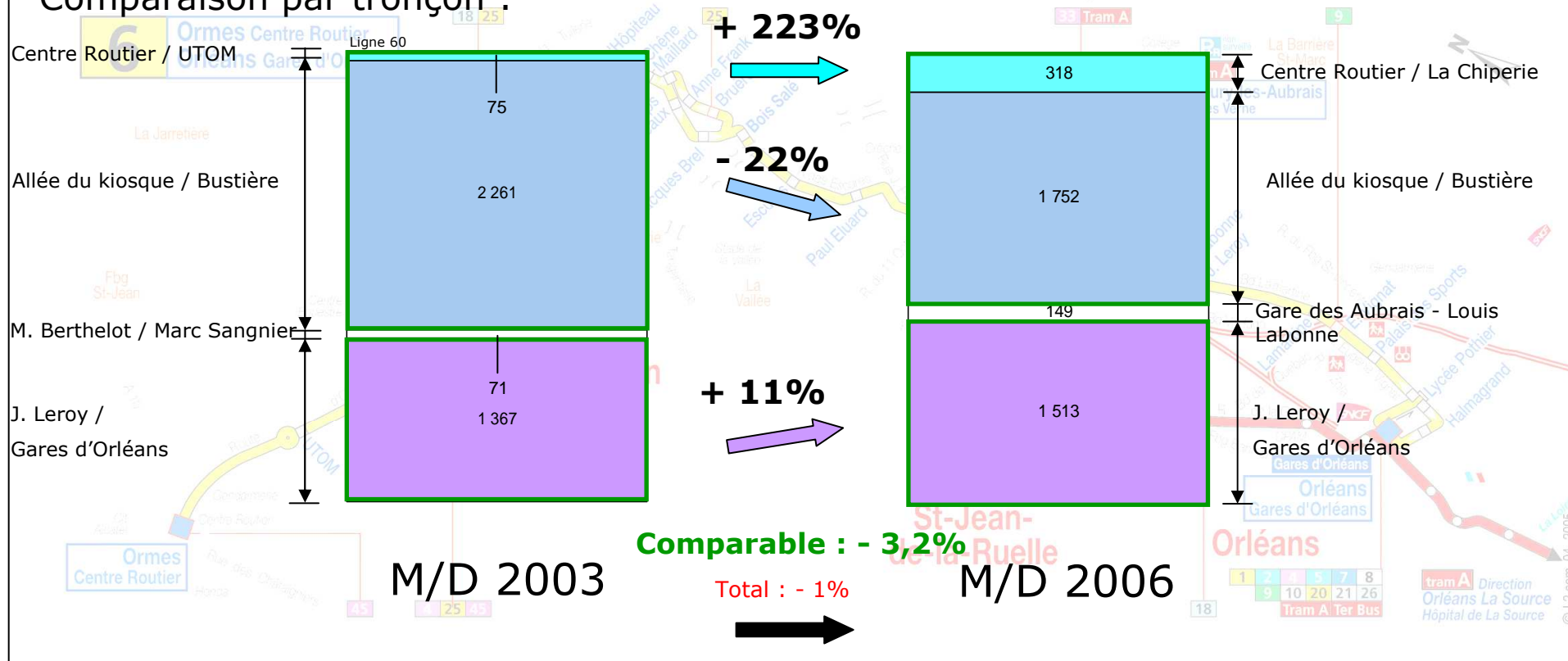
Fréquences 2006* :

Ligne 6 : **15 min.**

* HP scolaire.

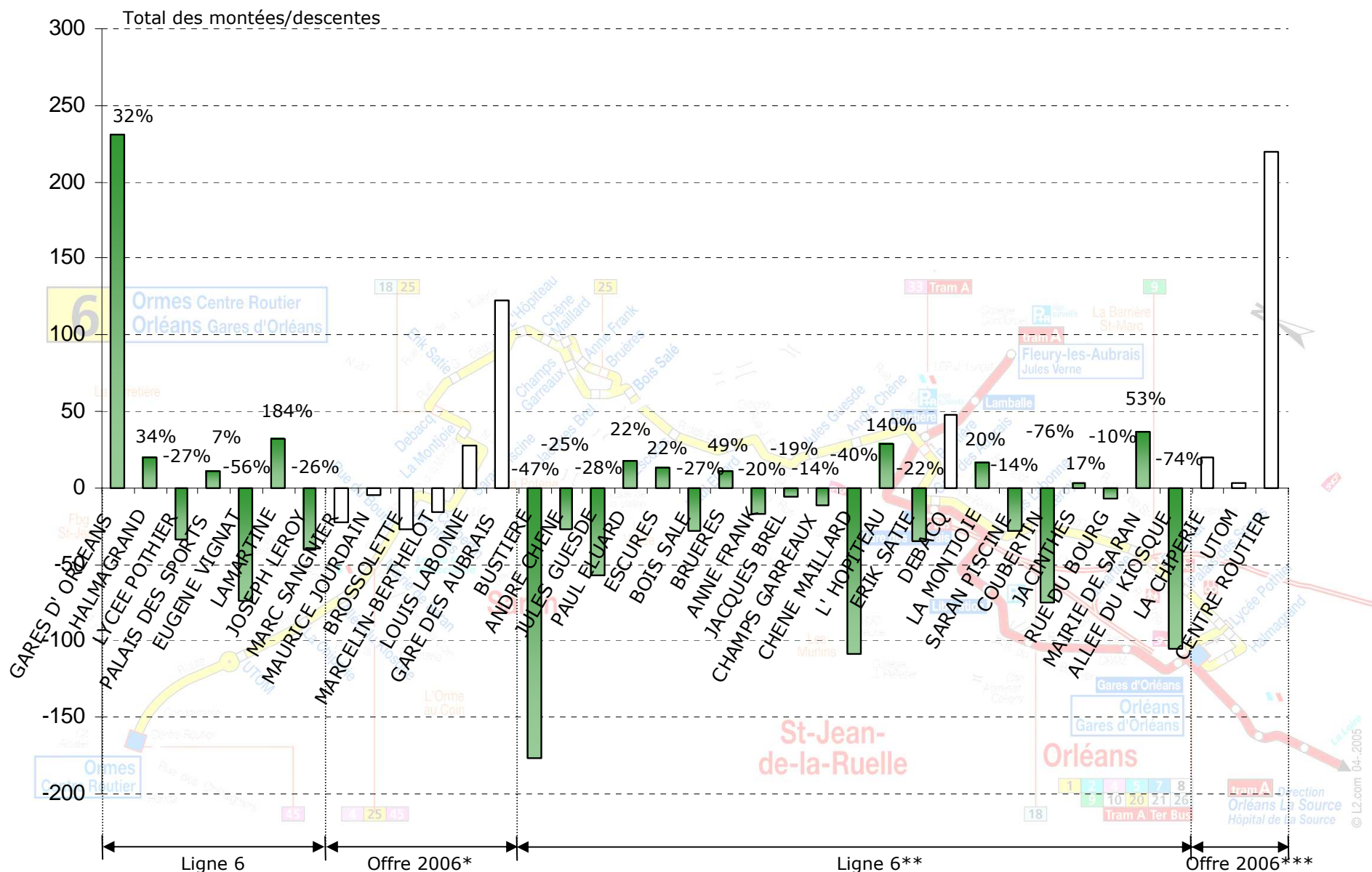


Comparaison par tronçon :



LIGNE 6

Evolution des M/D par arrêt



*modification de tracé : desserte des arrêts Louis Labonne et Gare des Aubrais à partir de septembre 2004 en remplacement des arrêts Marc Sangnier, Maurice Jourdain, Brossolette et Marcelin-Berthelot.

**arrêt Debacq ajouté pour desservir la ligne 6 depuis septembre 2004.

***nouvelle offre depuis septembre 2004.

LIGNE 7 : Croix aux Chats/Collège Val de Loire

Fréquence 2003*

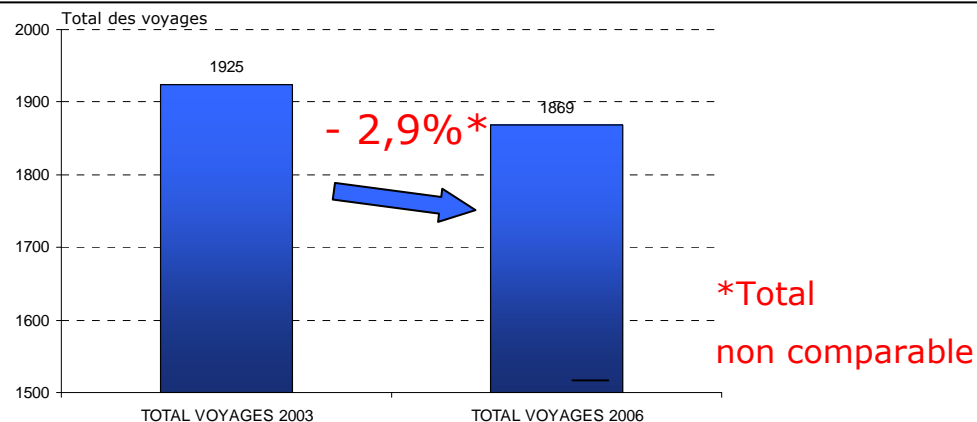
Ligne 7 : **20 min.**

Ligne 8 : **20 min.**

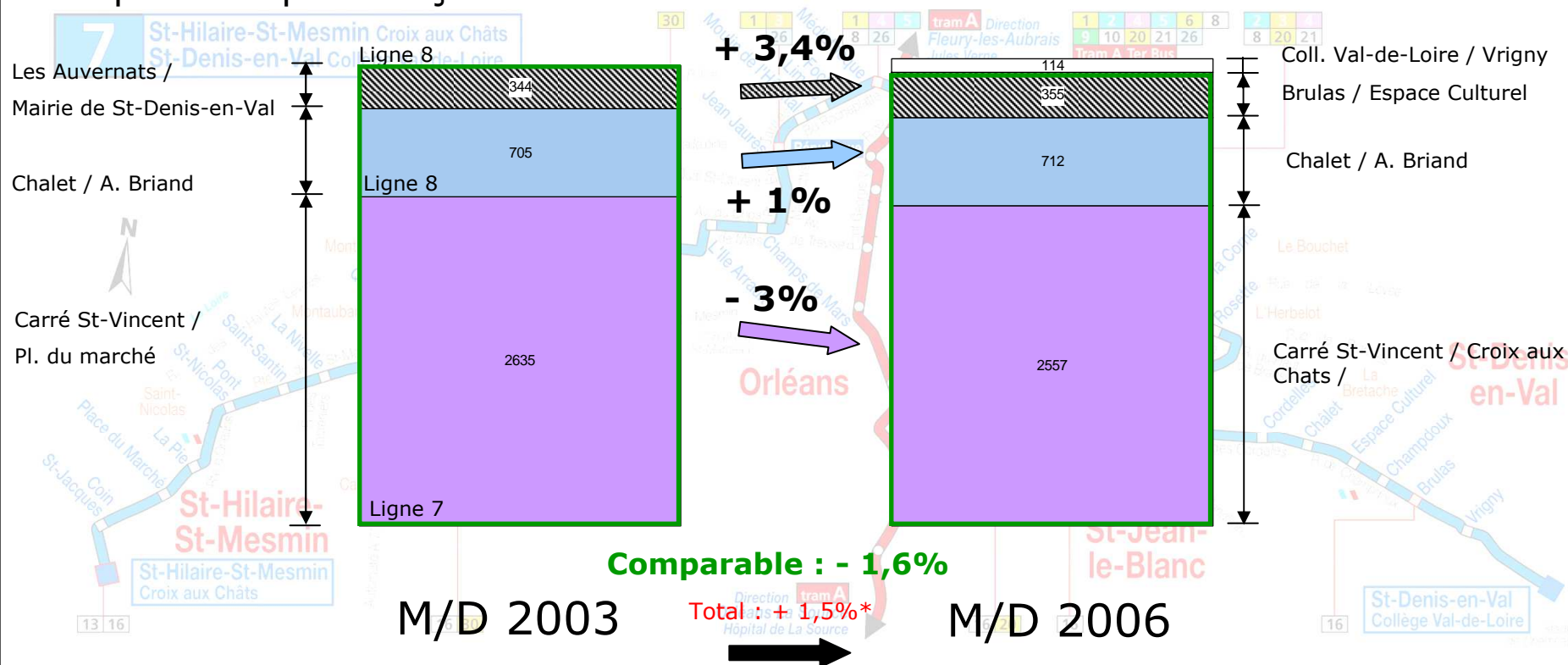
Fréquence 2006*

Ligne 7 : **20 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :



*Non comparable car tracé différent et prolongement de ligne vers St-Hilaire-St-Mesmin avec les arrêts Coin St-Jacques et Croix aux Chats depuis septembre 2005.

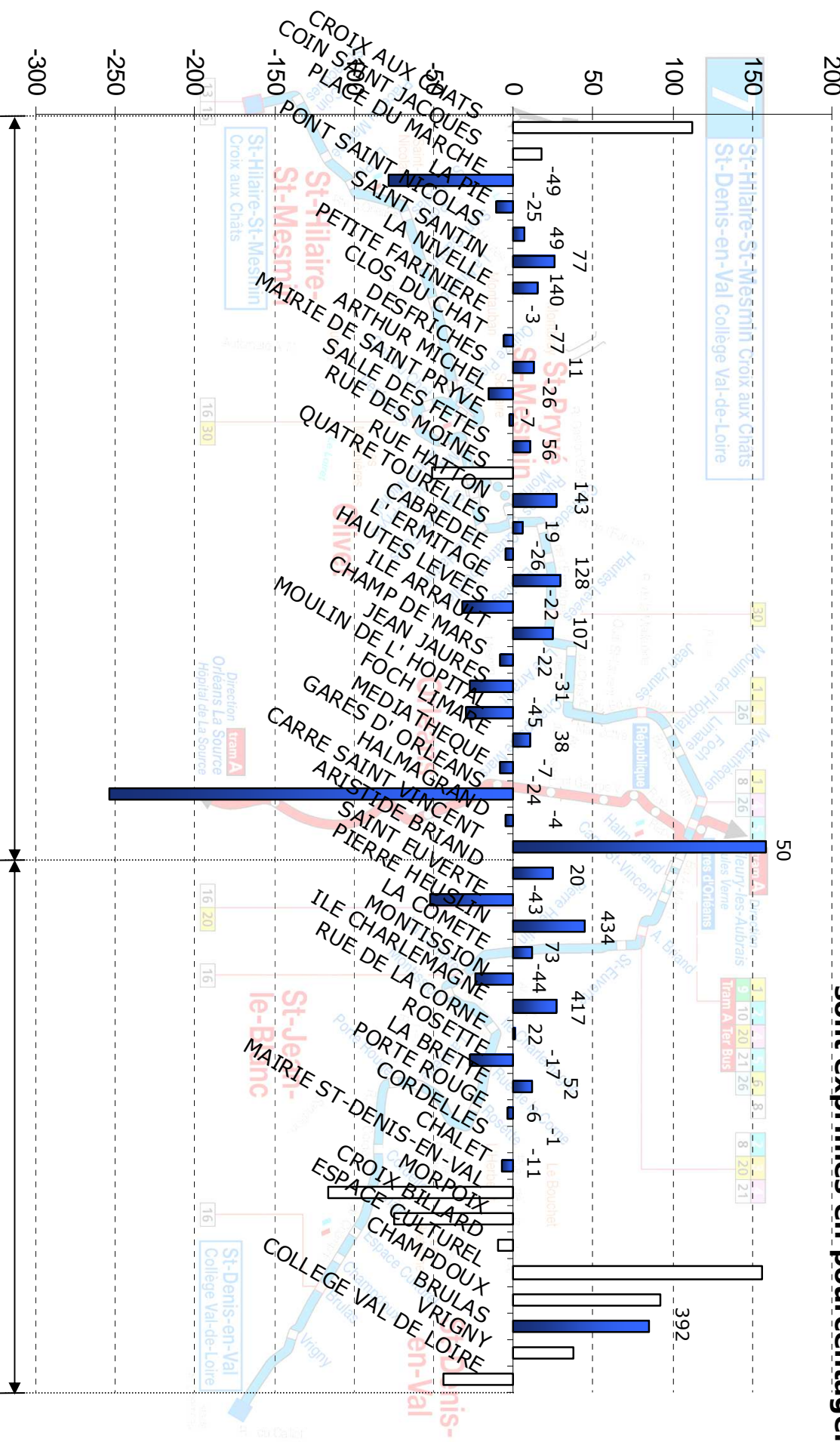
LIGNE 7

Evolution des M/D par arrêt

Total des montées/descentes

200

> Les chiffres à l'intérieur du graphique sont exprimés en pourcentage.



Ligne 7

Ligne 8

LIGNE 13 : Croix aux Chats/L'Orme-Morchêne

Fréquences 2003*

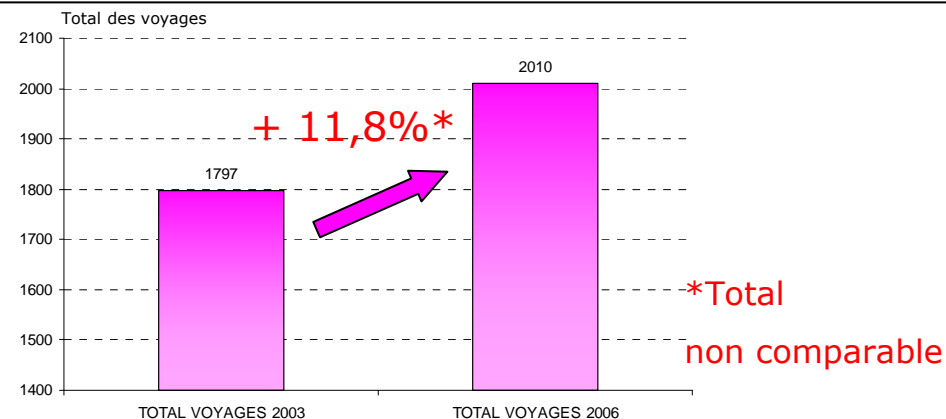
Ligne 12 : **20 min.**

Ligne 13 : **15 min.**

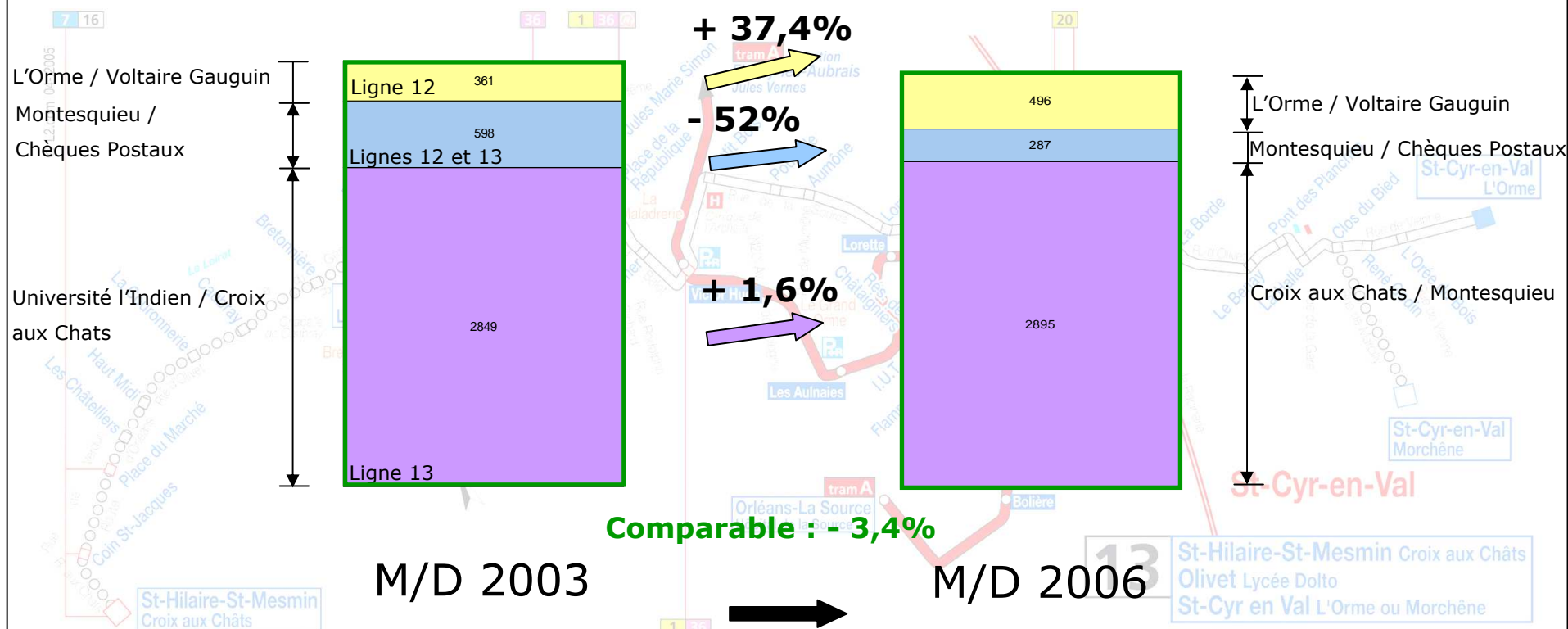
Fréquences 2006*

Ligne 13 : **15 min.**

* HP scolaire.



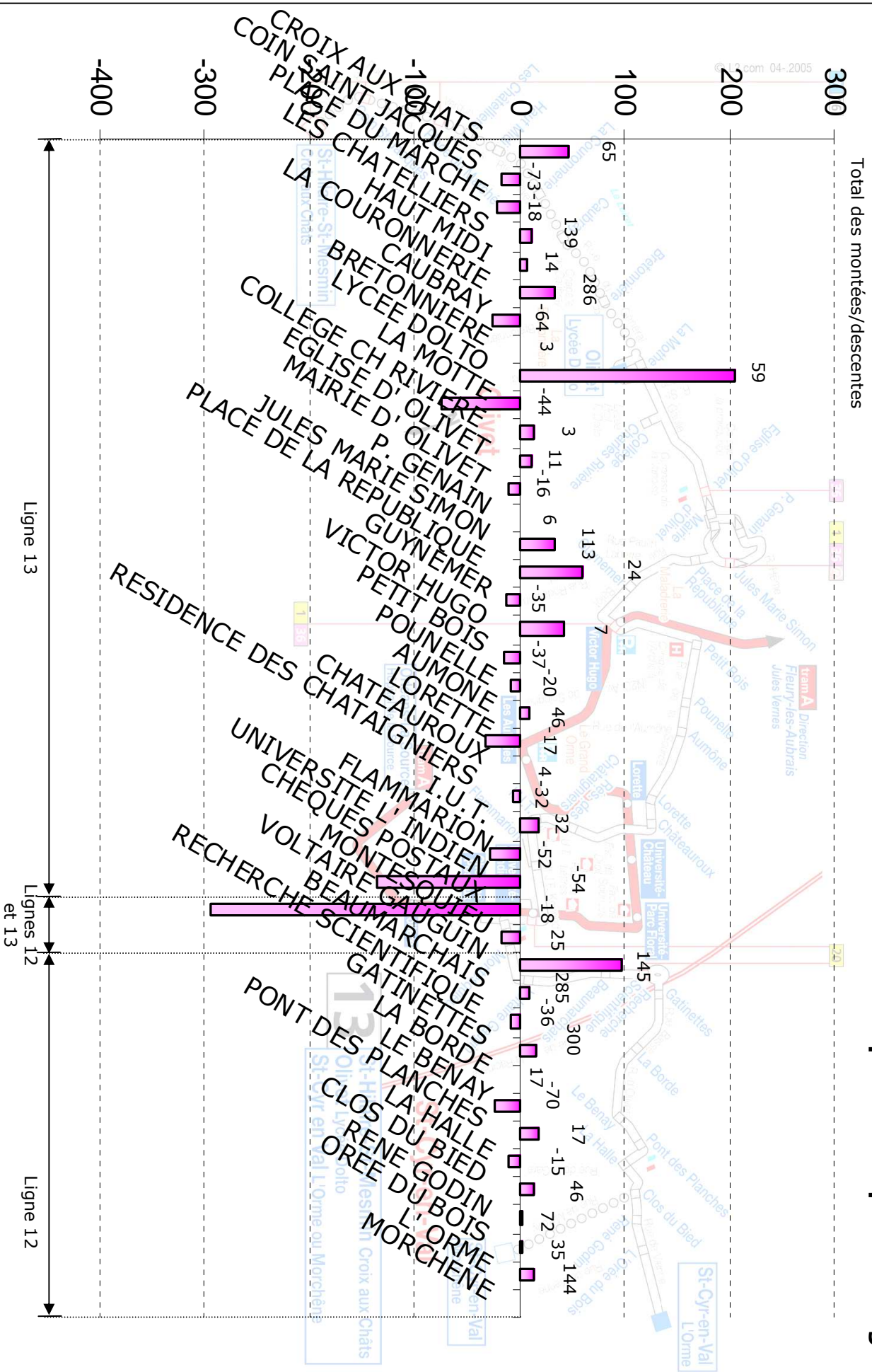
Comparaison par tronçon :



LIGNE 13

Evolution des M/D par arrêt

> Les chiffres à l'intérieur du graphique sont exprimés en pourcentage.

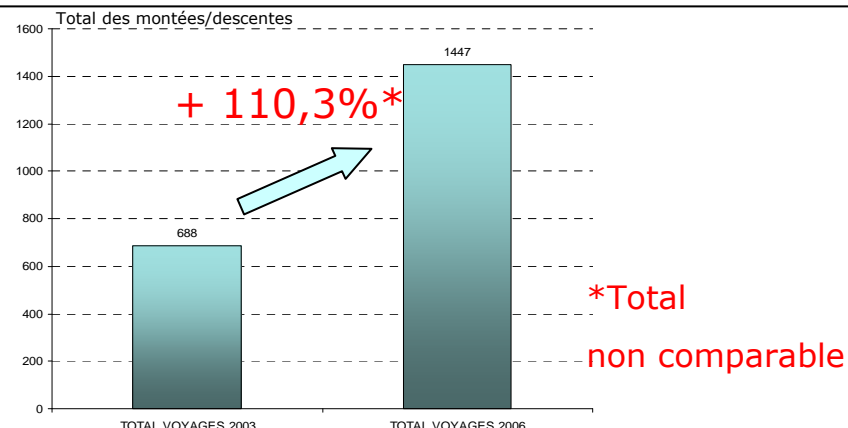


LIGNE 21 : Le Merisier/Gares d'Orléans

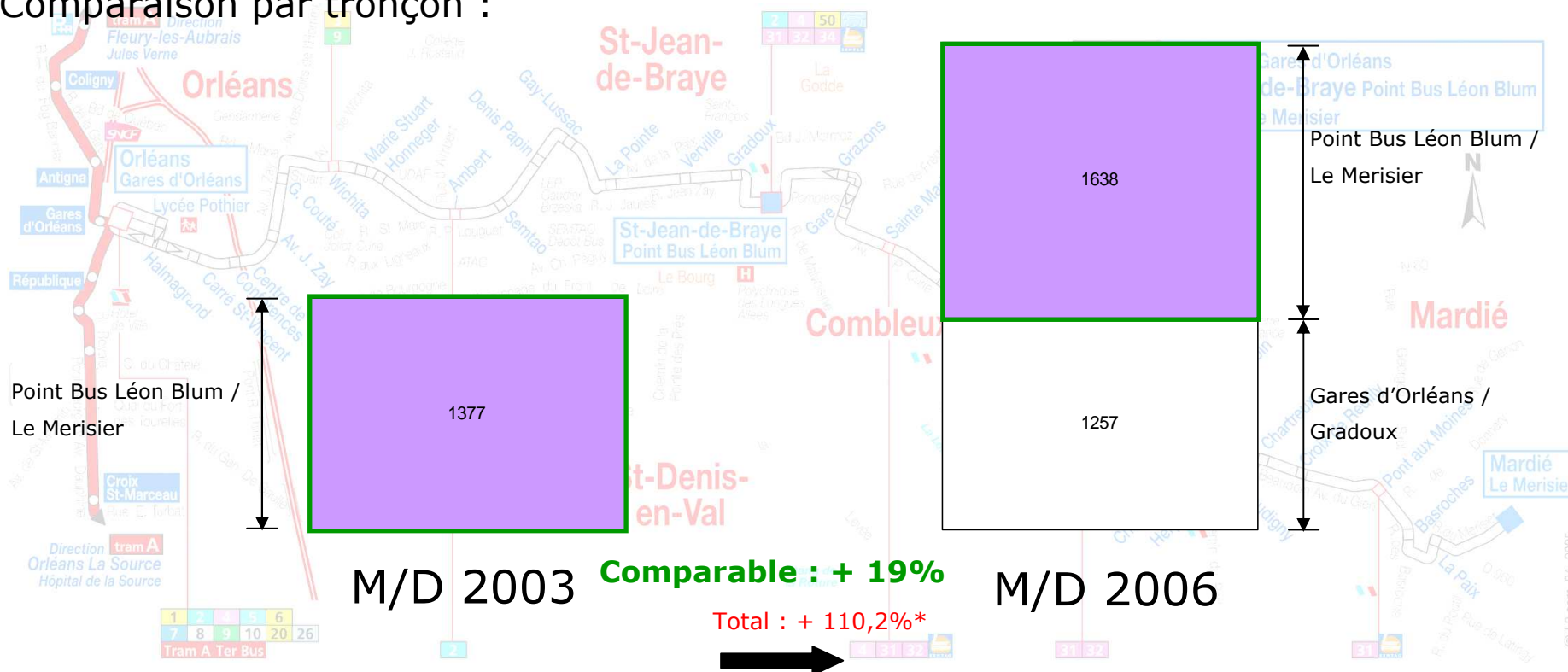
Fréquences 2003* : **20 min.**

Fréquences 2006* : **20 min.**

* HP scolaire.



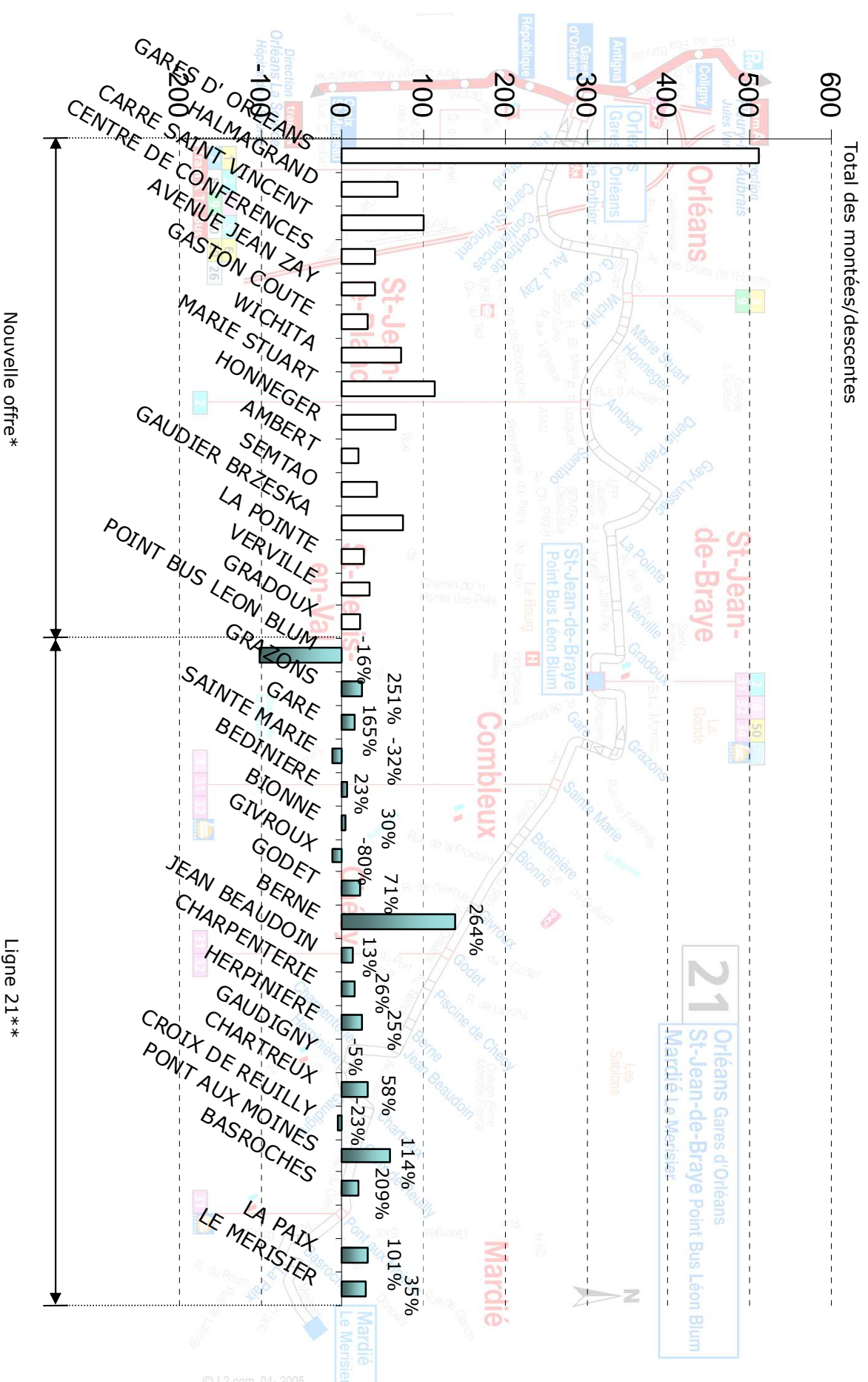
Comparaison par tronçon :



*non comparable car nouvelle offre depuis septembre 2004.

LIGNE 21

Evolution des M/D par arrêt



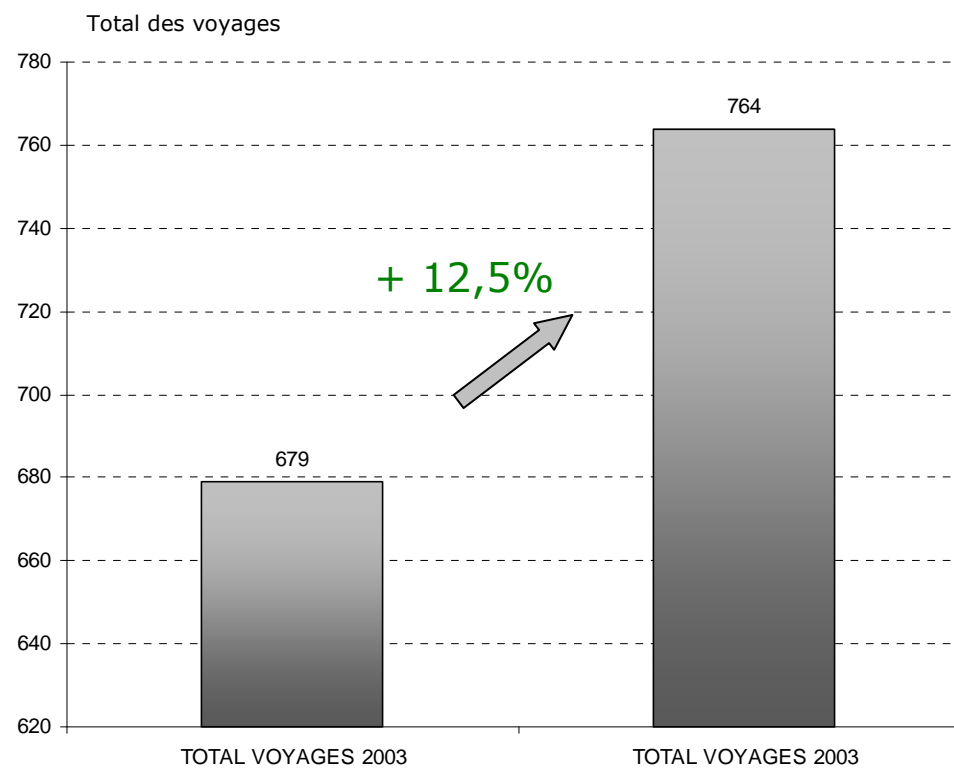
*depuis septembre 2004.

**arrêt Place Jean Zay non desservi depuis septembre 2004.

LES AUTRES LIGNES

LIGNE 10 : Gares d'Orléans/Gares d'Orléans

Évolution de la fréquentation :



➤ commentaires

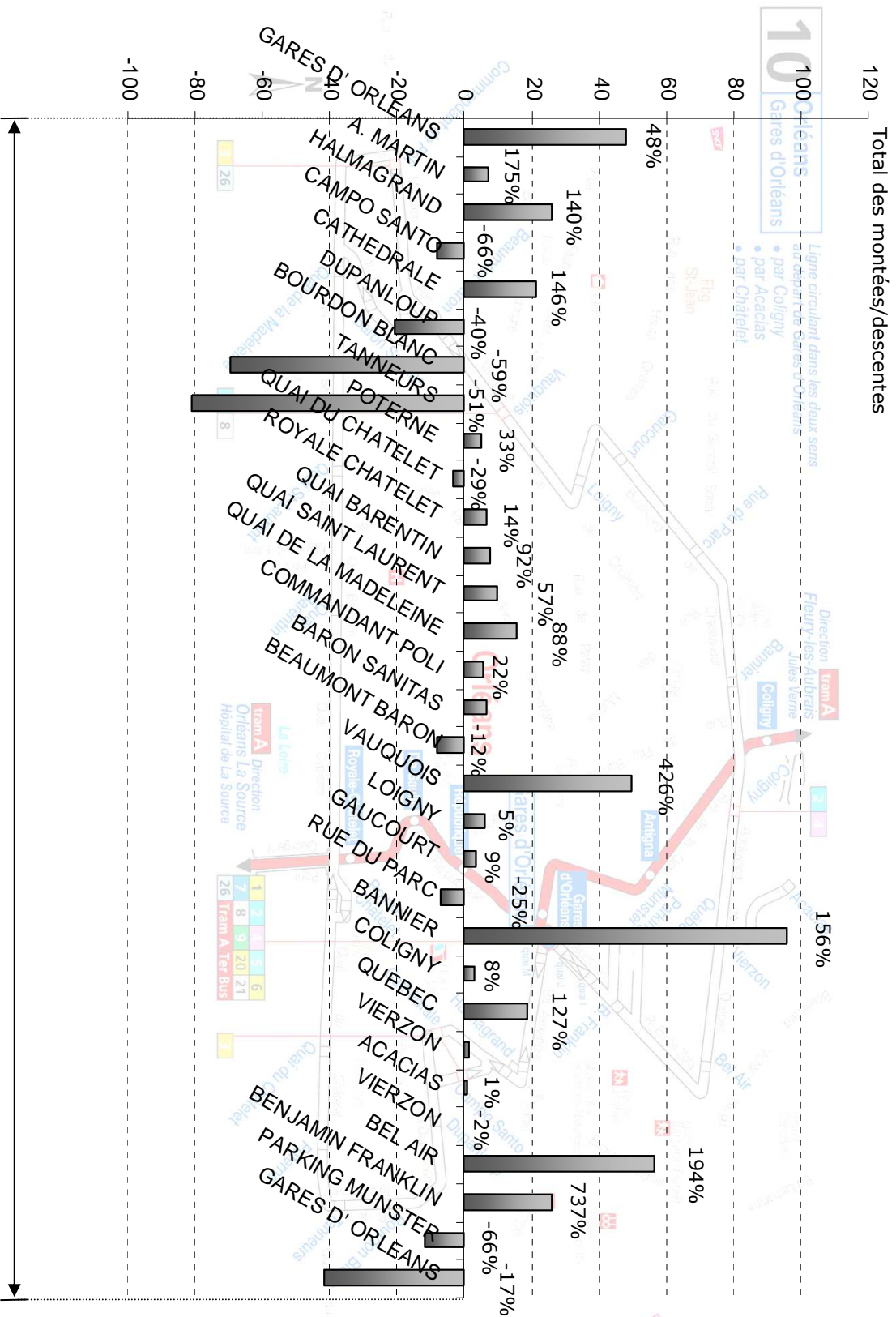
LIGNE 10

Evolution des M/D par arrêt

Fréquences 2003 * : **20 min.**

Fréquences 2006 * : **20 min.**

* HP scolaire.



Ligne 10 – tracé identique

LIGNE 30 : Parc des Bordes/Parc des Expositions

Fréquences 2003*

Ligne 14 : **6 min.**

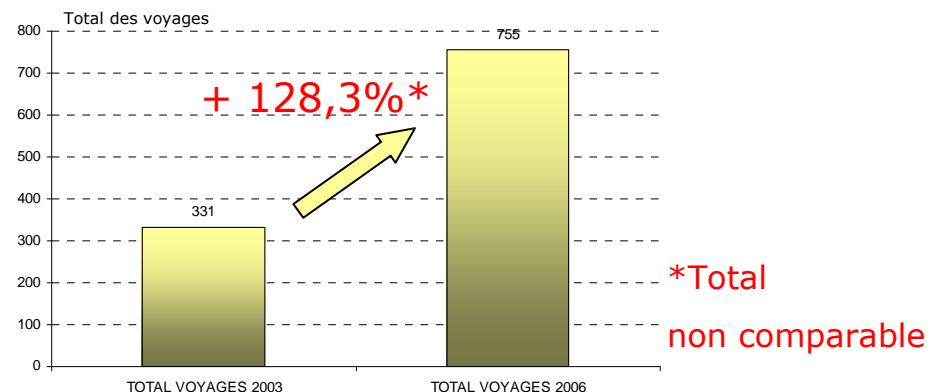
Ligne 15 : **27 min.**

Ligne 16 : **12 min.**

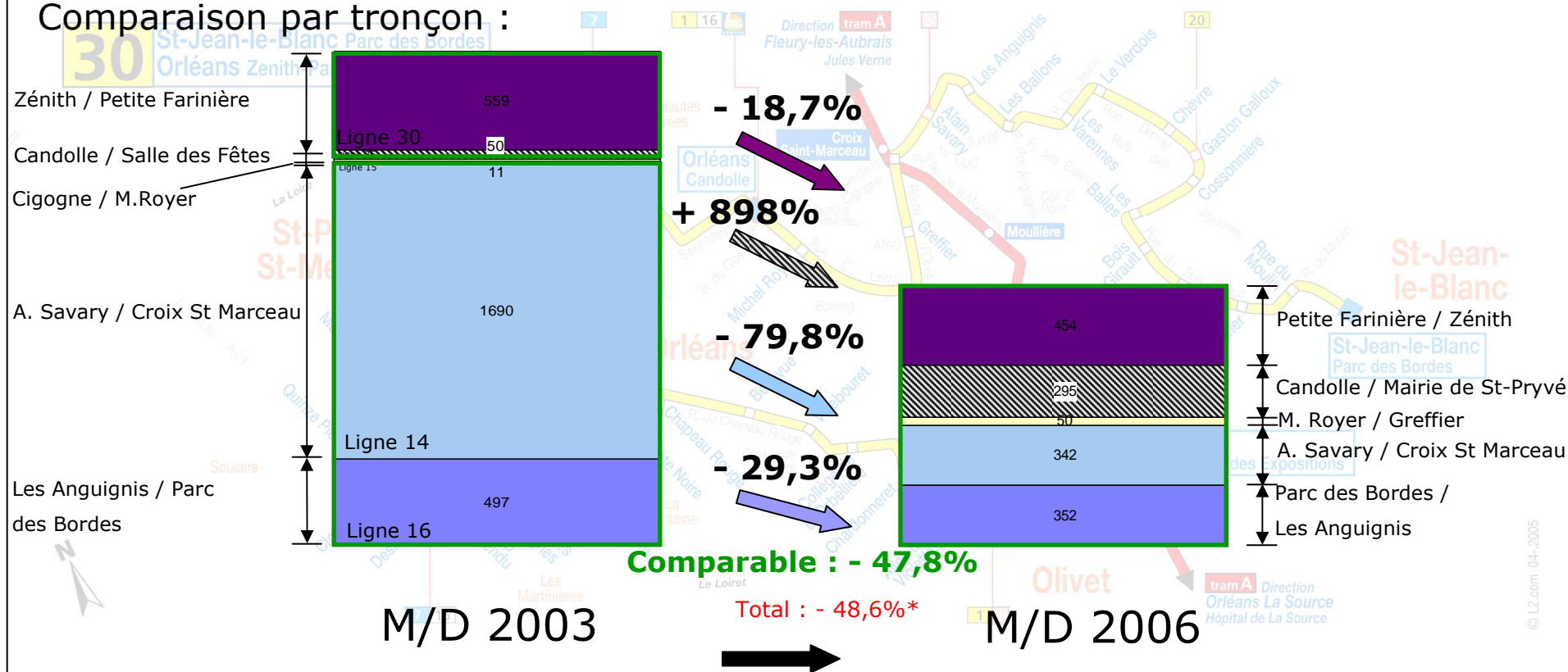
Fréquences 2006*

Ligne 30 : **30 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :

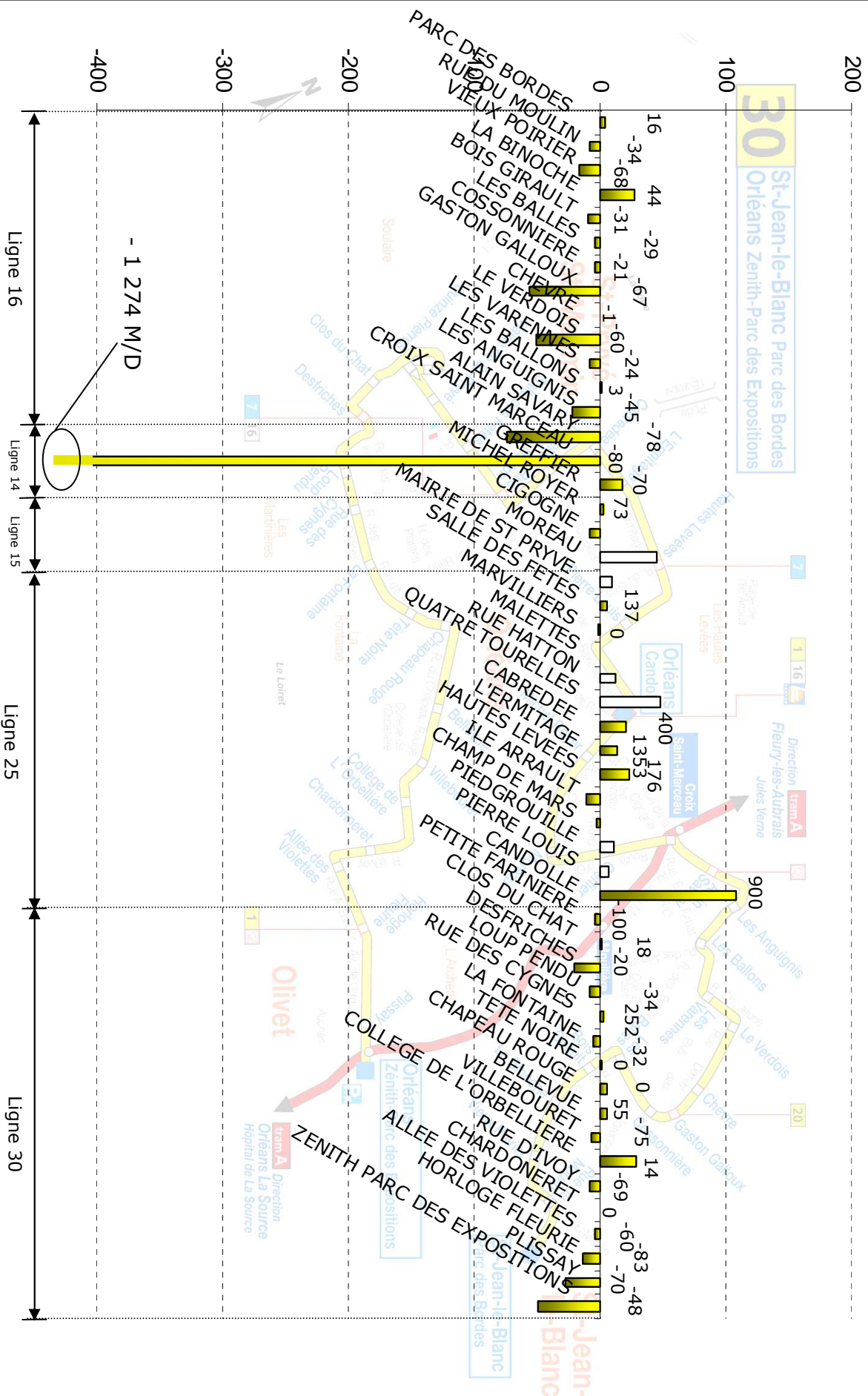


*non comparable car tracé des lignes 25, 15 en 2003 différent et fréquences différentes de la ligne 14.

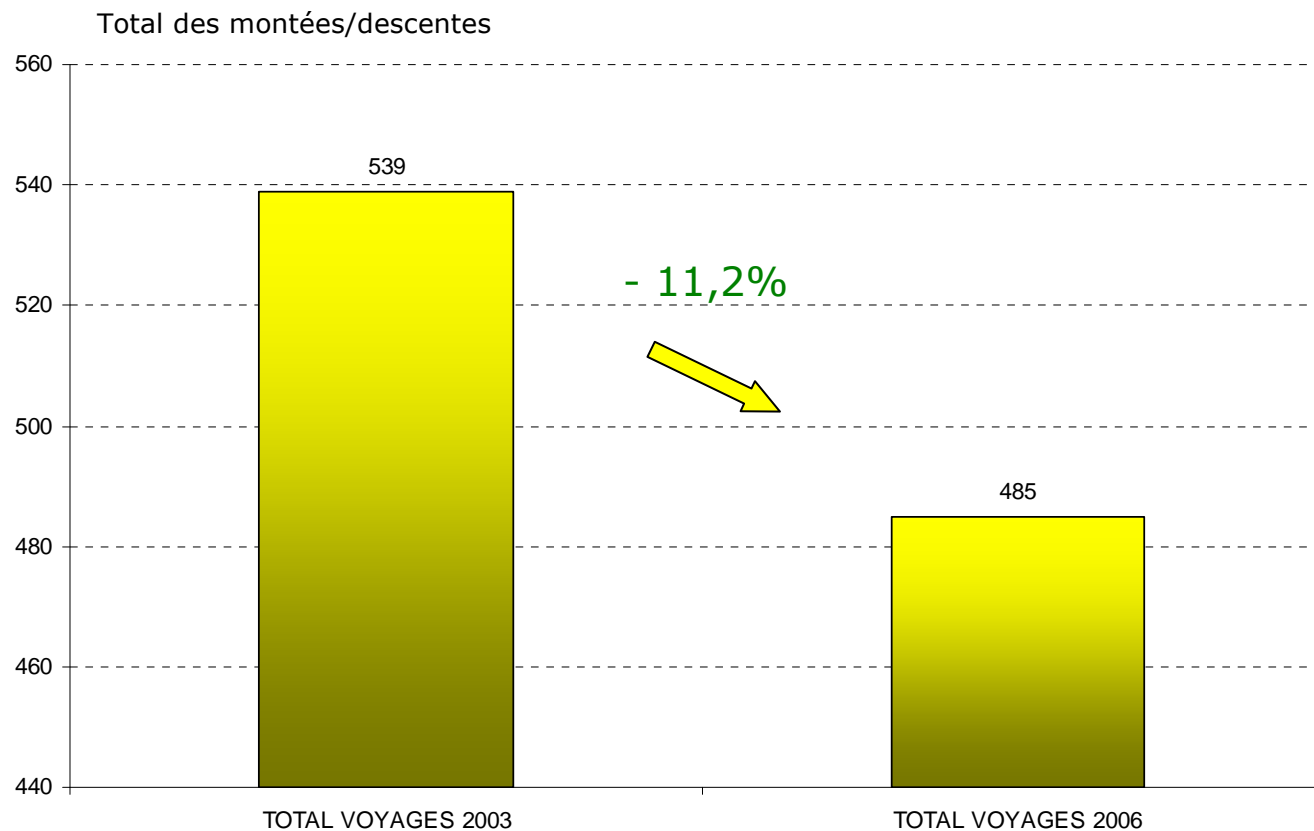
LIGNE 30

Evolution des M/D par arrêt

Total des montées/descentes



Évolution de la fréquentation :

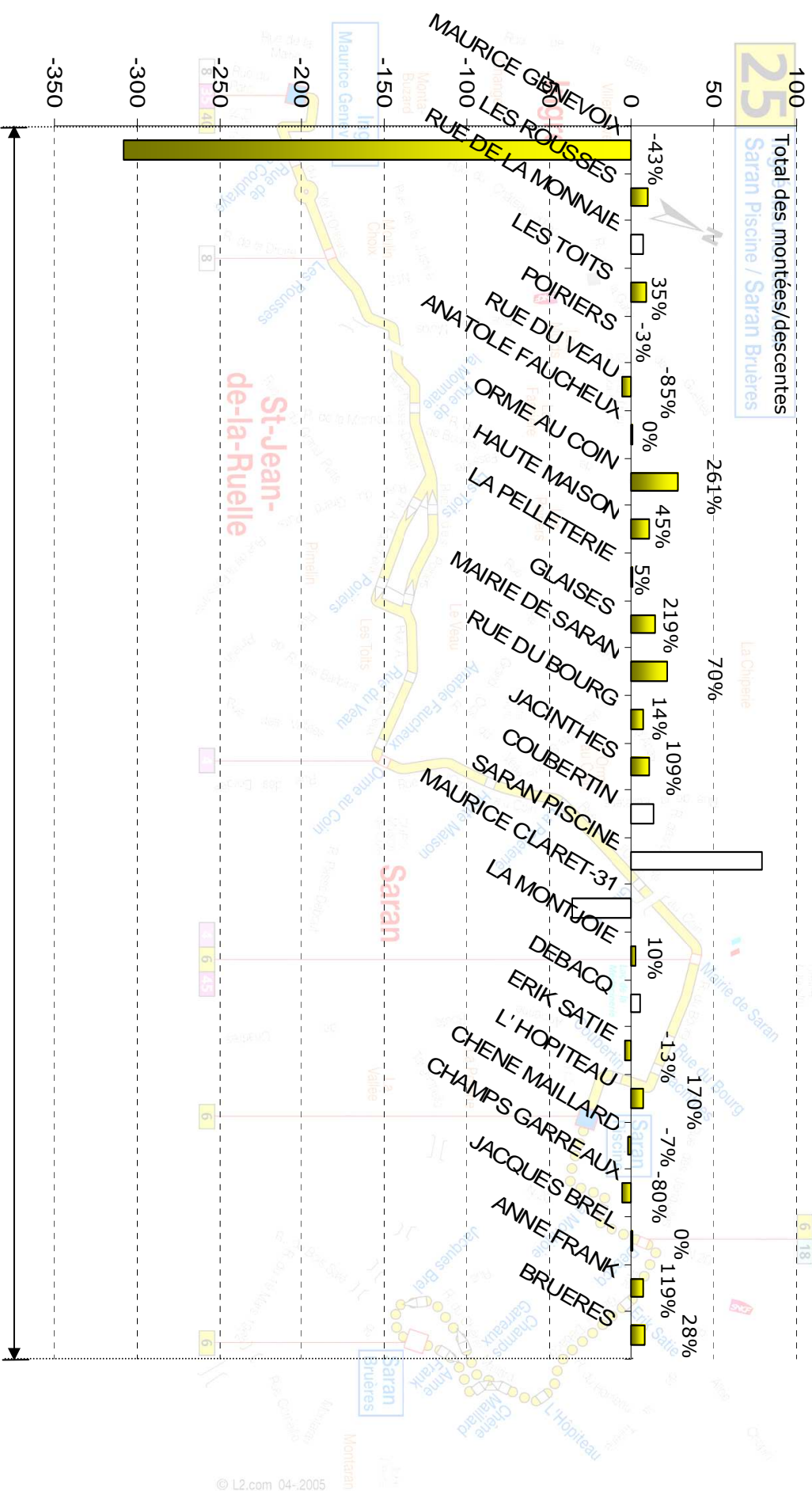


LIGNE 25

Evolution des M/D par arrêt

Fréquences 2003* :
Ligne 40 : **30 min.**

Fréquences 2006* :
Ligne 25 : **30 min.**



Navette la Source

Fréquences 2003*

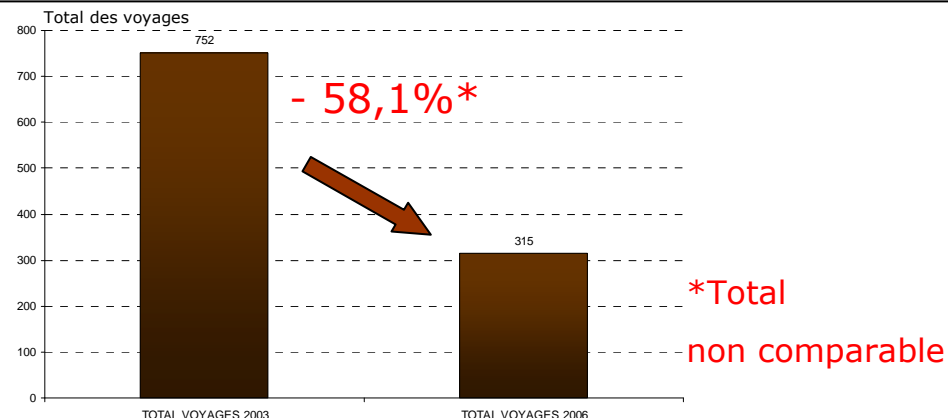
Ligne 11 : **60 min.**

Ligne 12 : **20 min.**

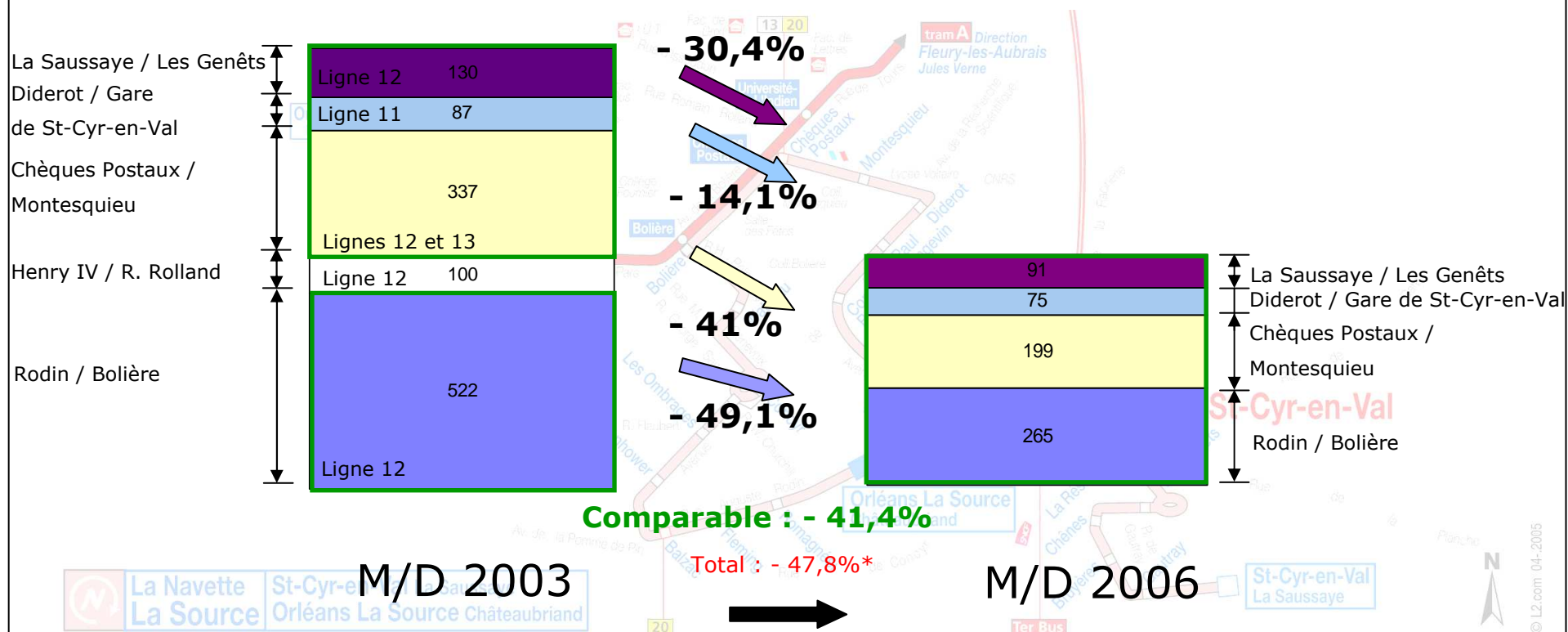
Fréquences 2006*

Navette la Source : **25 min.**

* HP scolaire.



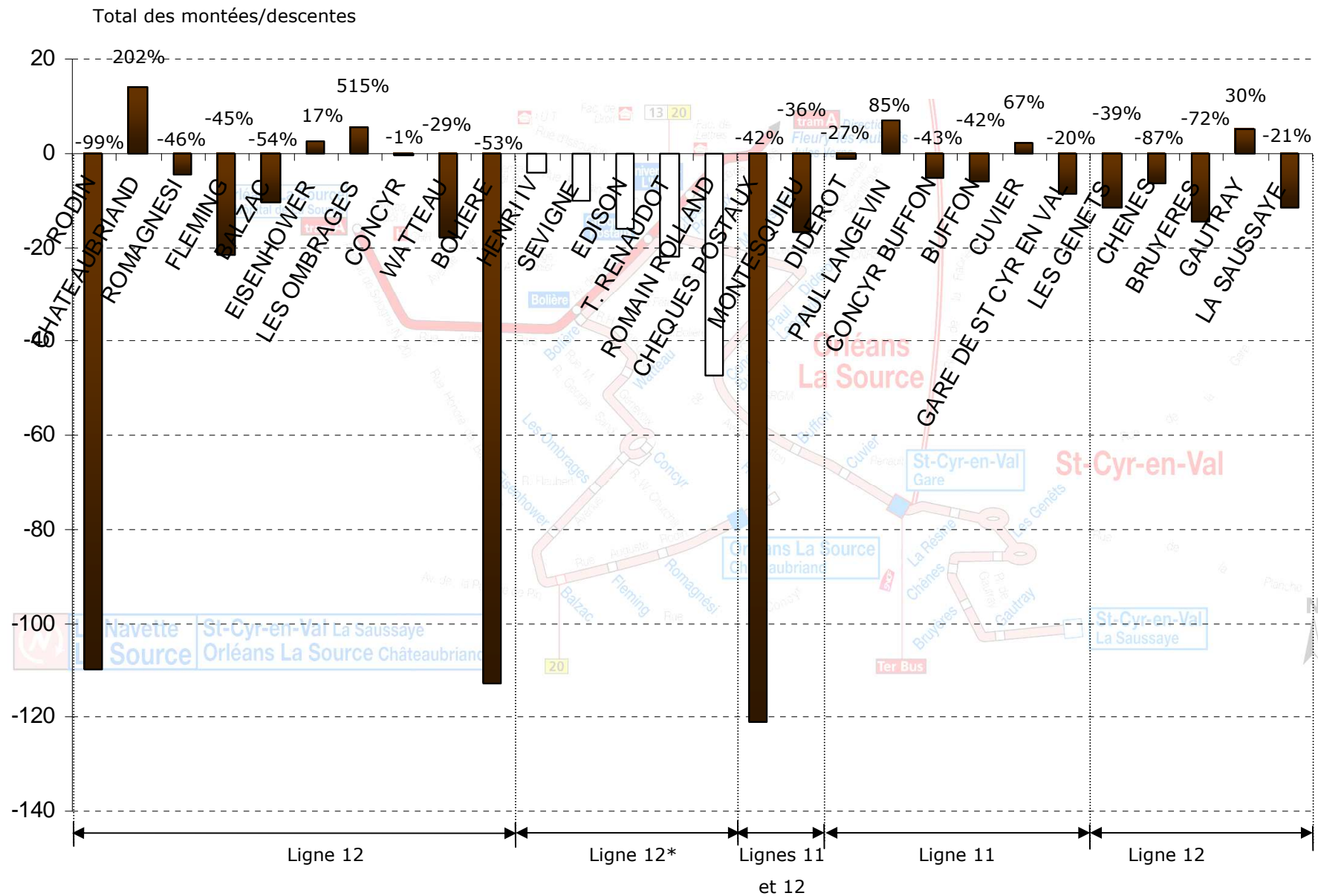
Comparaison par tronçon :



* Non comparable car tracé modifié depuis sept 2004 entre Bolière et Chèques Postaux (Arrêts Henri IV, Sévigné, Edison, T. Renaudot et R. Rolland plus desservis).

Navette la Source

Evolution des M/D par arrêt

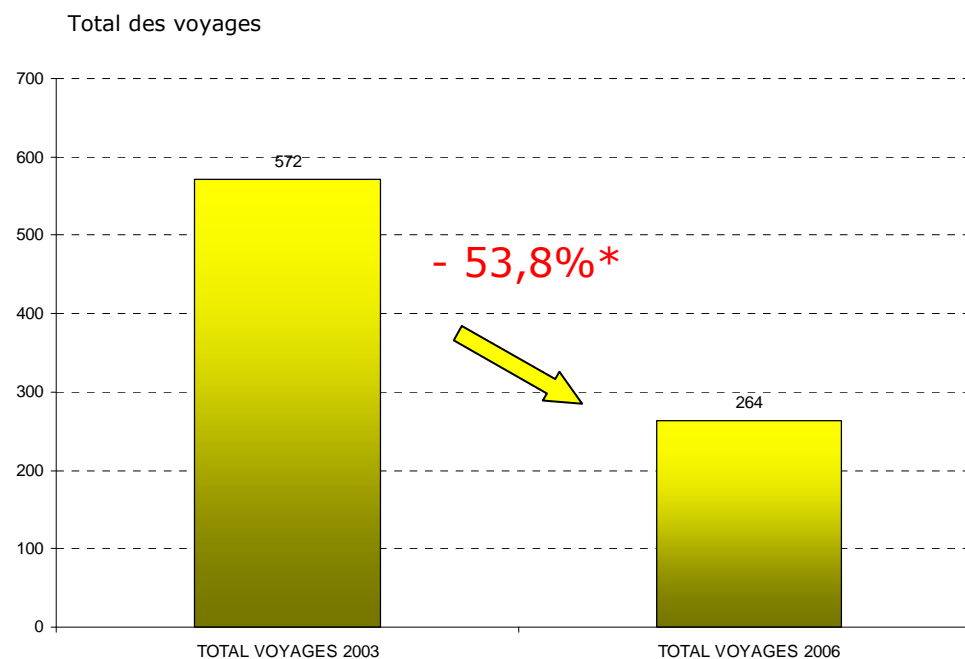


© L2.com 04-2005

*arrêts non desservis depuis septembre 2004.

Ligne 40 : l'Ardoise/Maurice Genevoix

Évolution de la fréquentation :



*Non comparable car fréquences différentes

Ligne 40 (Filobus)

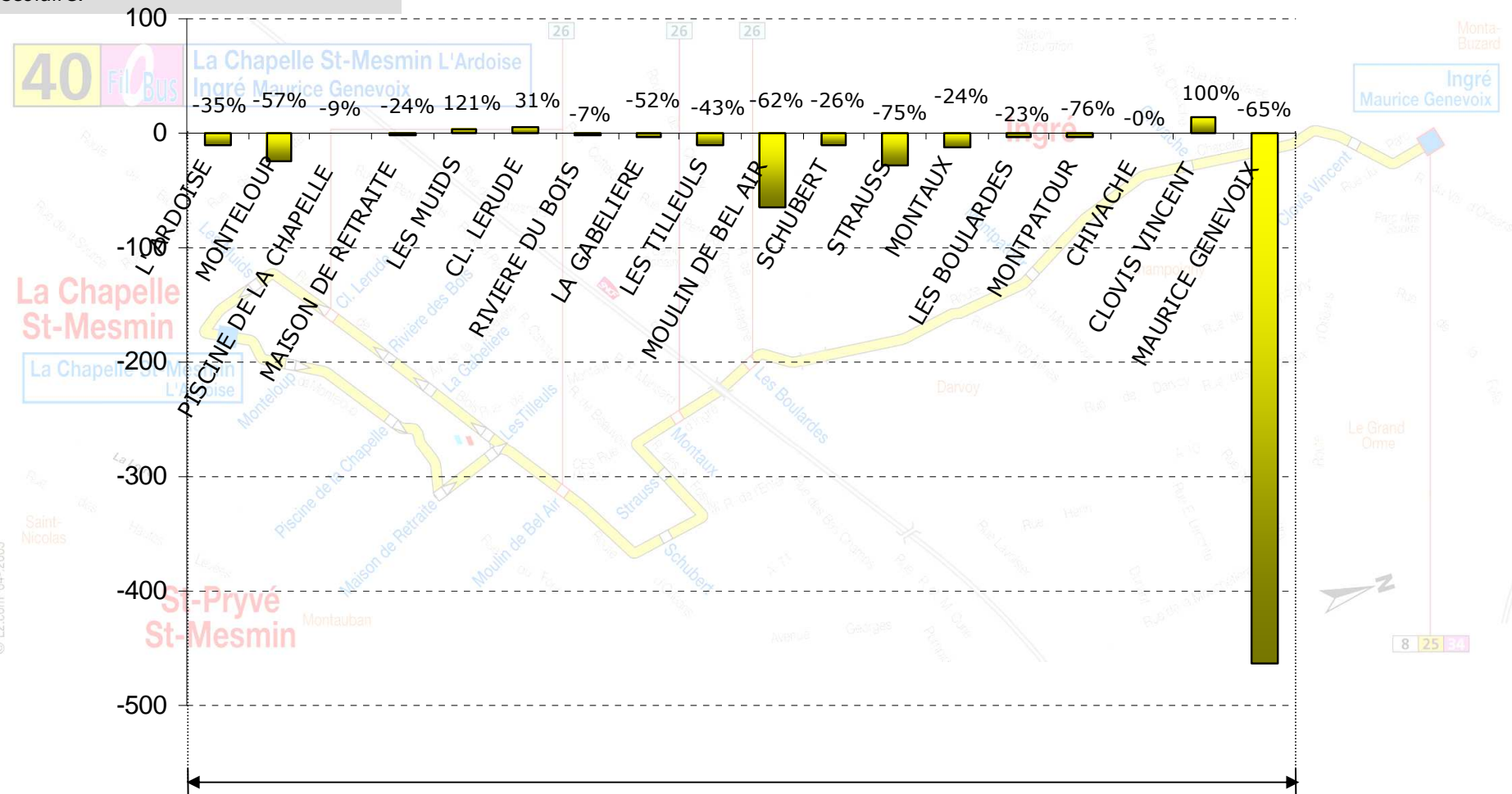
Evolution des M/D par arrêt

Fréquences 2003* : **30 min.**

Fréquences 2006* : **60 min.**

* HP scolaire.

Total des montées/descentes



Ligne 40*

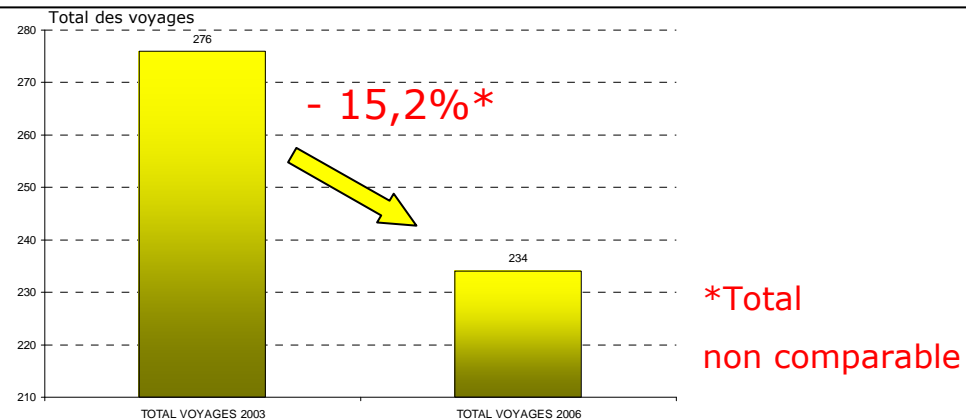
*Tracé identique entre 2003 et 2006.

LIGNE 50 : Lamballe/Point Bus Léon Blum

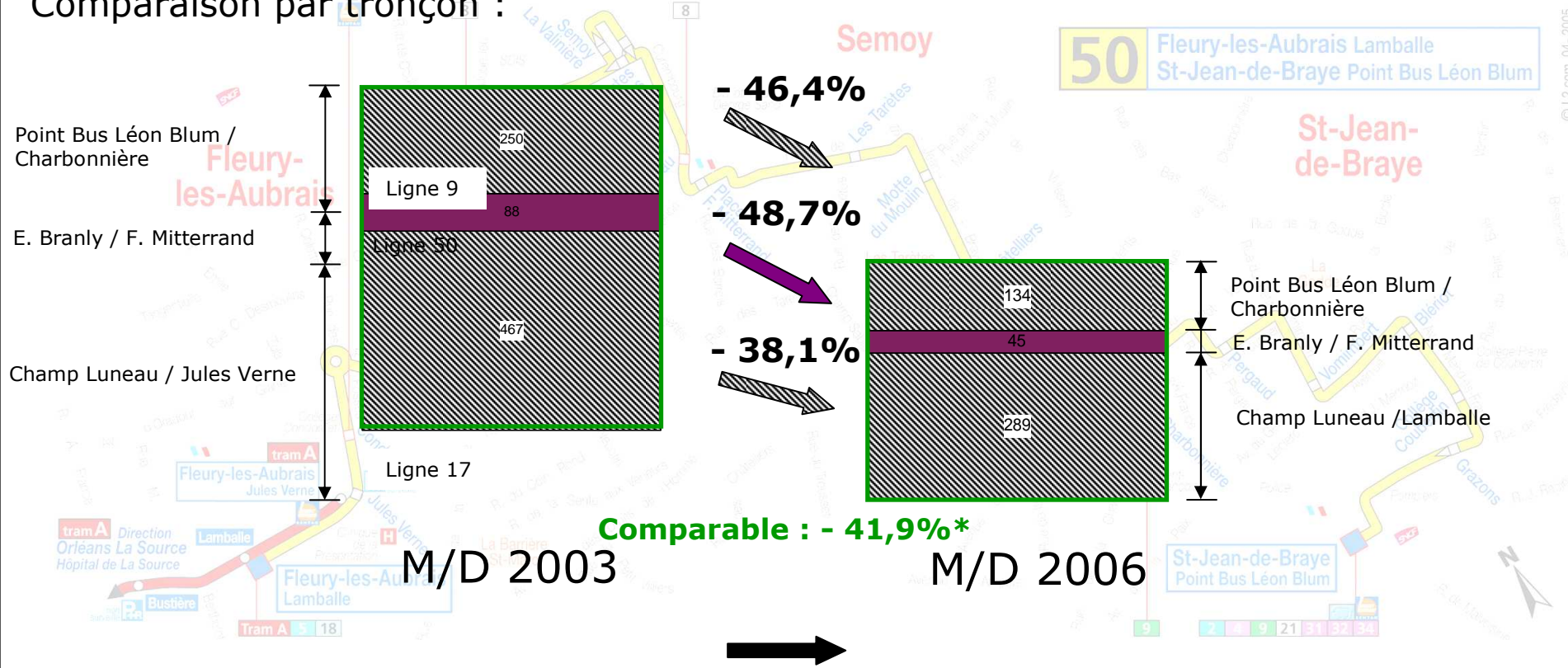
Fréquences 2003* : **30 min.**

Fréquences 2006* : **30 min.**

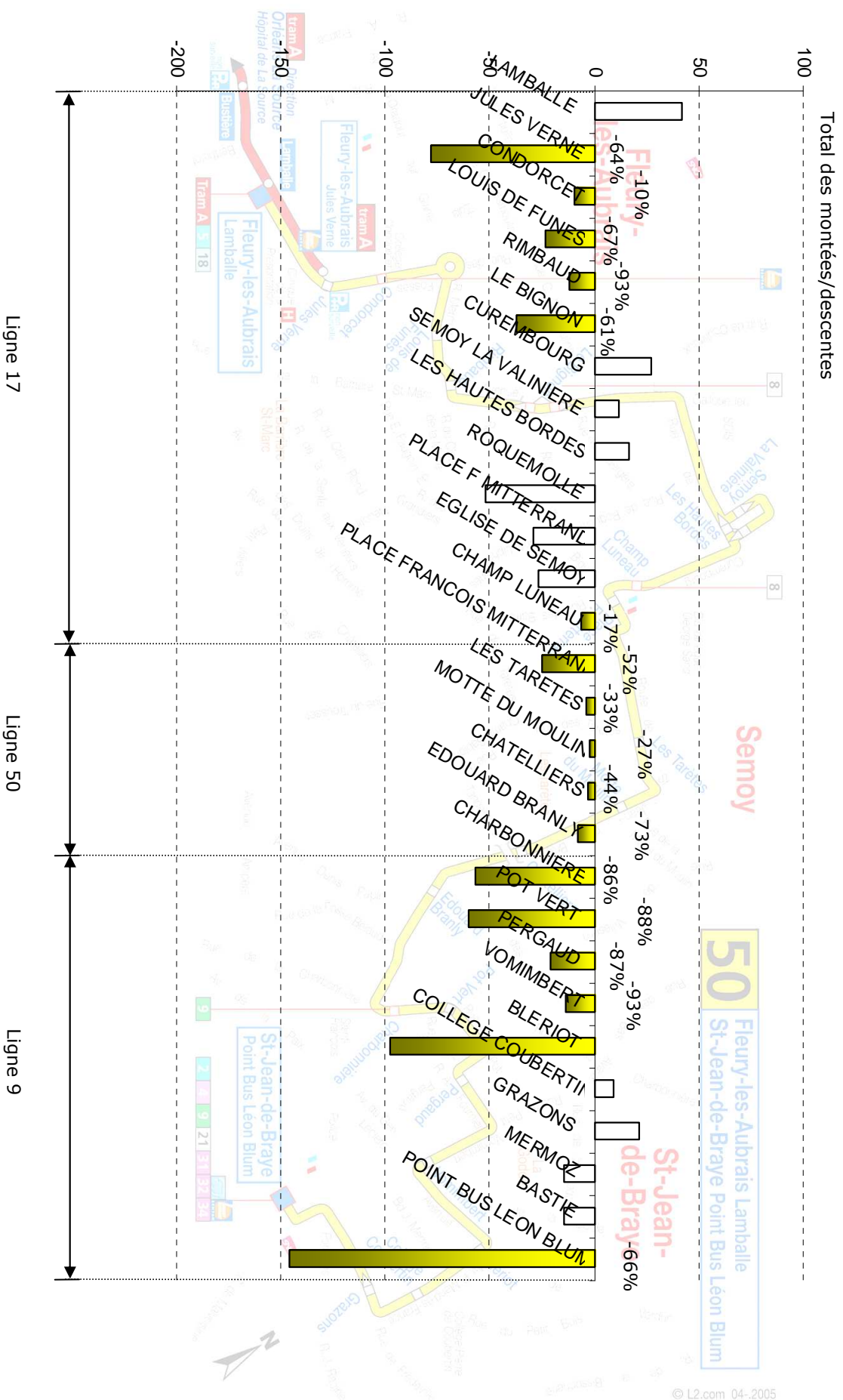
* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :

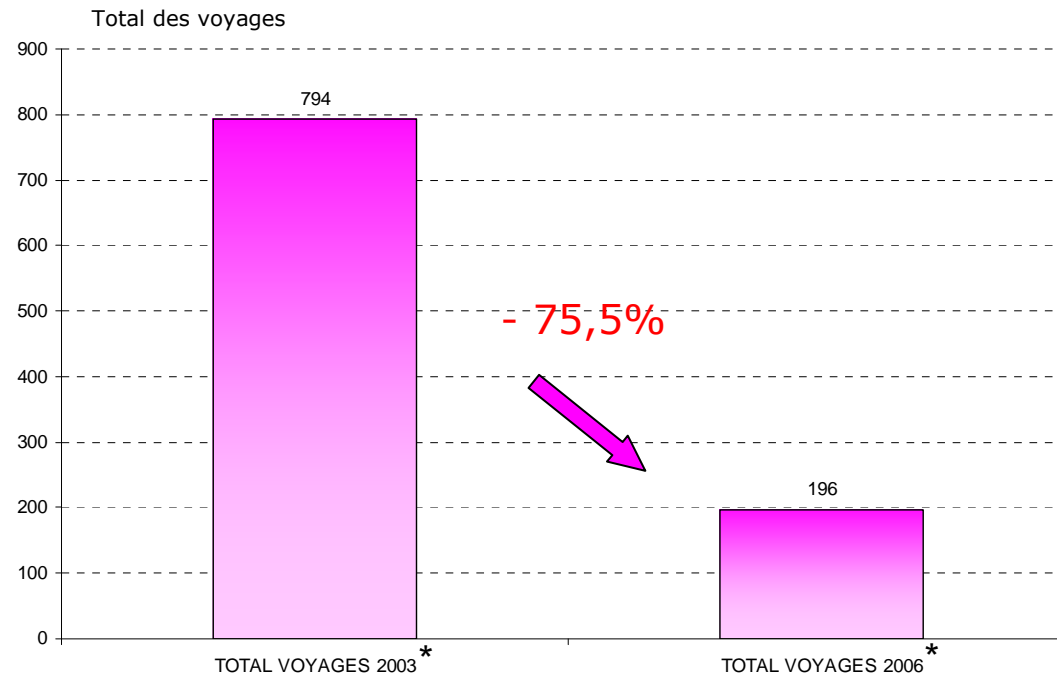


LIGNE 50



Ligne 32 : Point Bus Léon Blum / La Guignardière

Évolution de la fréquentation :



* Non comparable car nouveau tracé entre les arrêts Point Bus Léon Blum et Ste Marie depuis septembre 2004.

* Passage en TAD en HC en septembre 2004 et baisse des fréquences significatives.

Ligne 32 (Filobus)

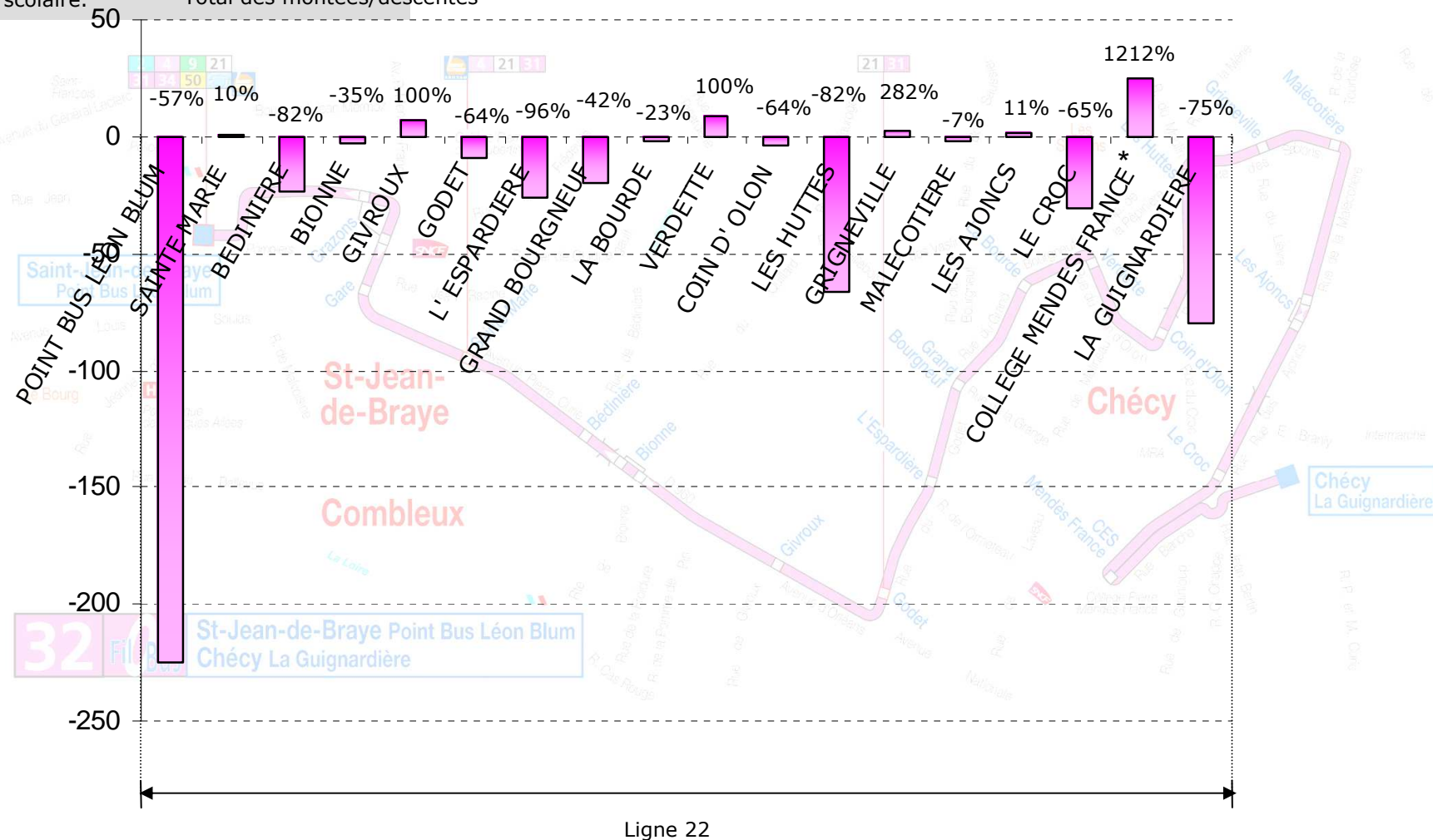
Evolution des M/D par arrêt

Fréquence 2003* : **20 min.**

Fréquence 2006* : **30 min.**

* HP scolaire.

Total des montées/descentes



*arrêt Collège Mendès France anciennement arrêt Grainloup.

Ligne 34 : La Sablonnière/Point Bus Léon Blum

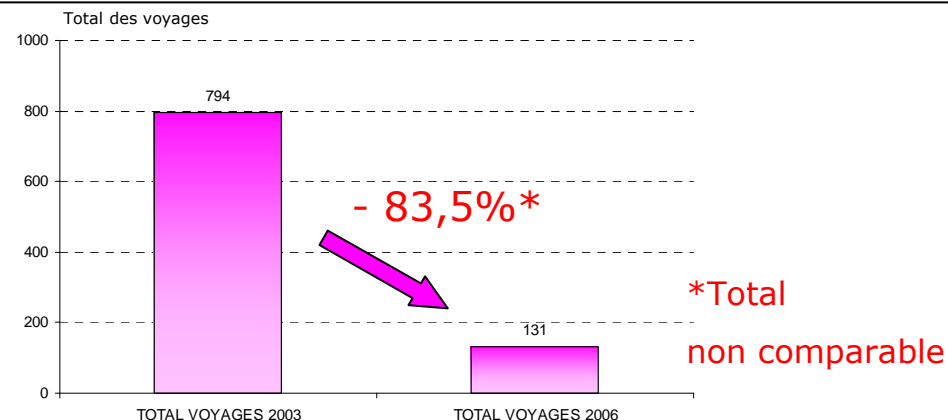
Fréquences 2003* :

Ligne 22 : **20 min.**

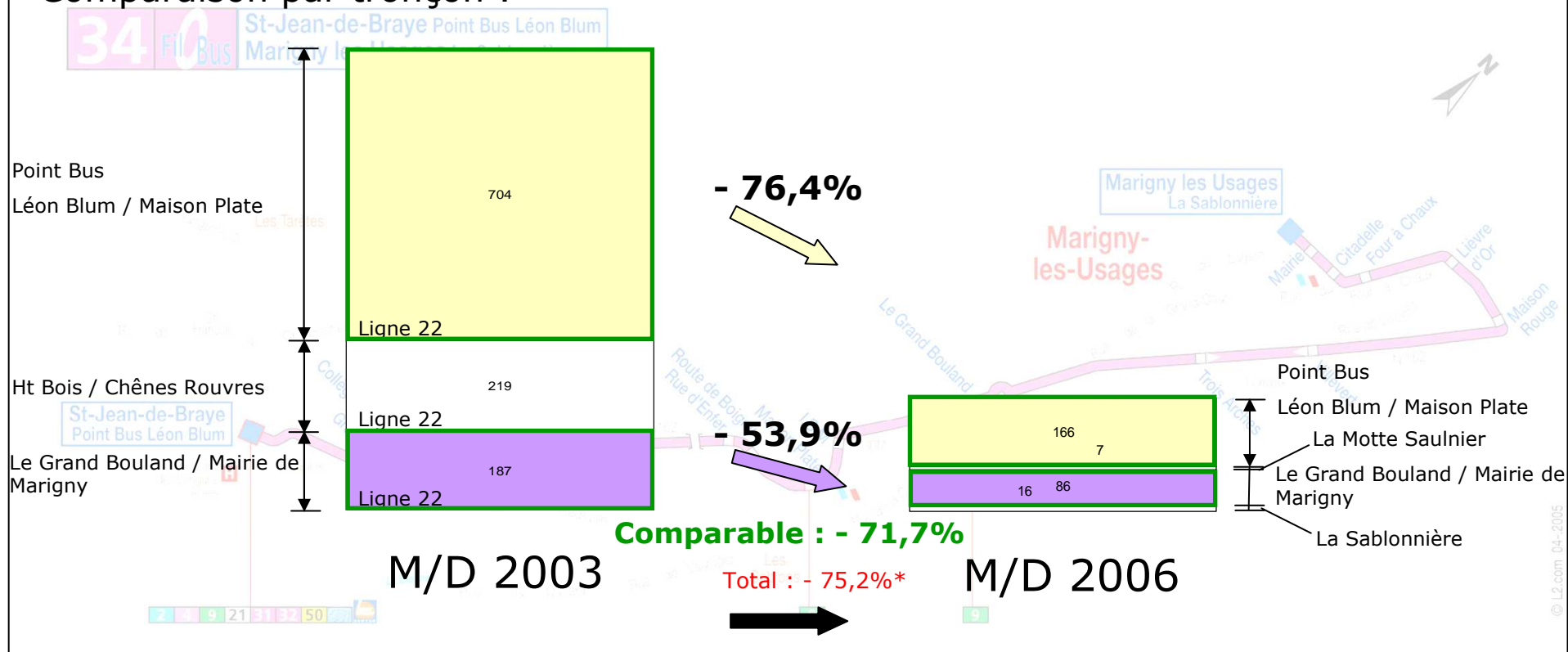
Fréquences 2006* :

Ligne 34 : **30 min.**

* HP scolaire.



Comparaison par tronçon :



*Non comparable car nouveau terminus depuis septembre 2004 et tracé différent entre Le Grand Bouland et Maison Plate.

Es

Ligne 33 : Bustière / La Treille

Fréquences 2003*

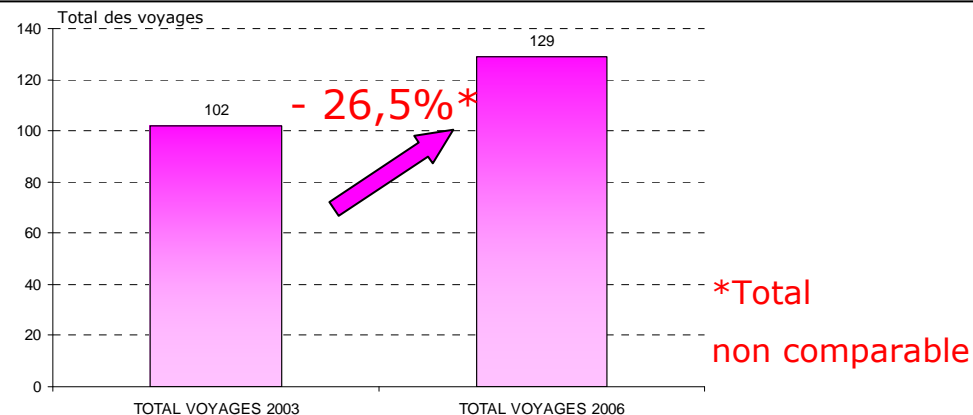
Ligne 19 : **19 min.**

Ligne 29 : **1 A/R.**

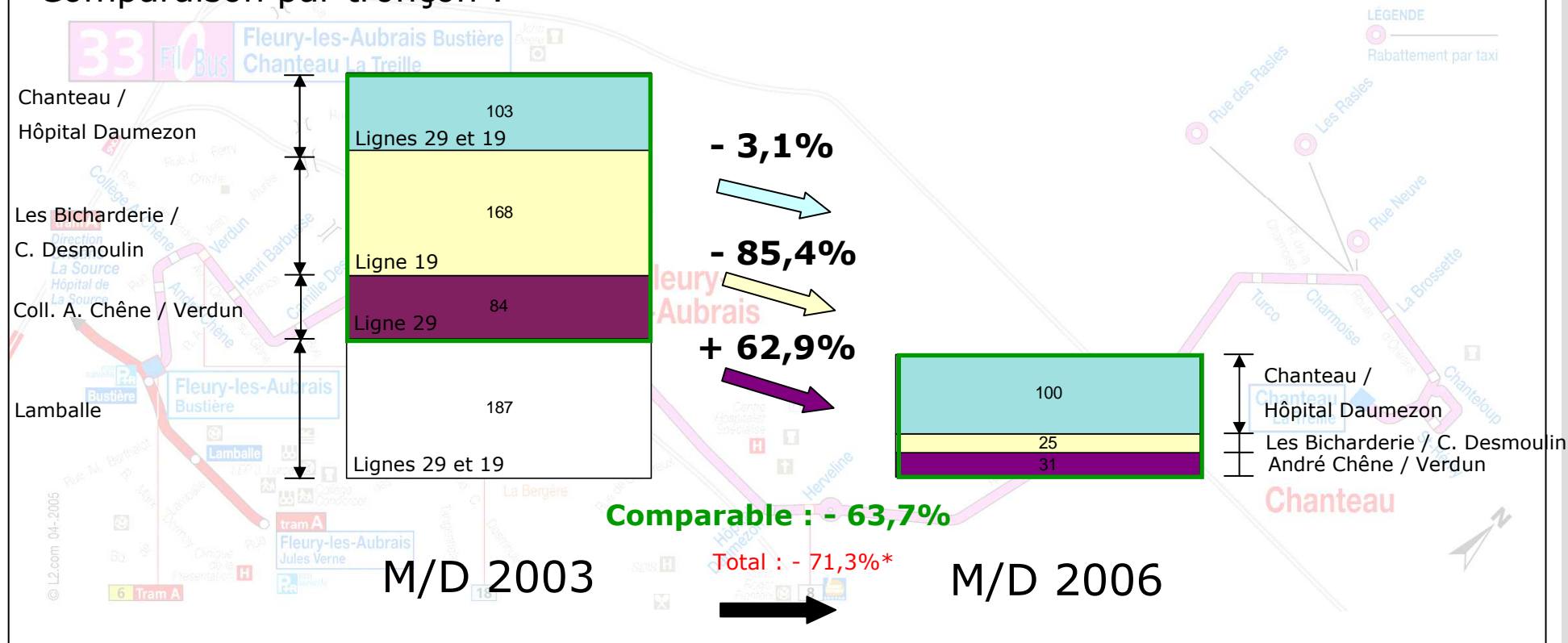
Fréquences 2006*

Ligne 33 : **30 min.**

* HP scolaire.



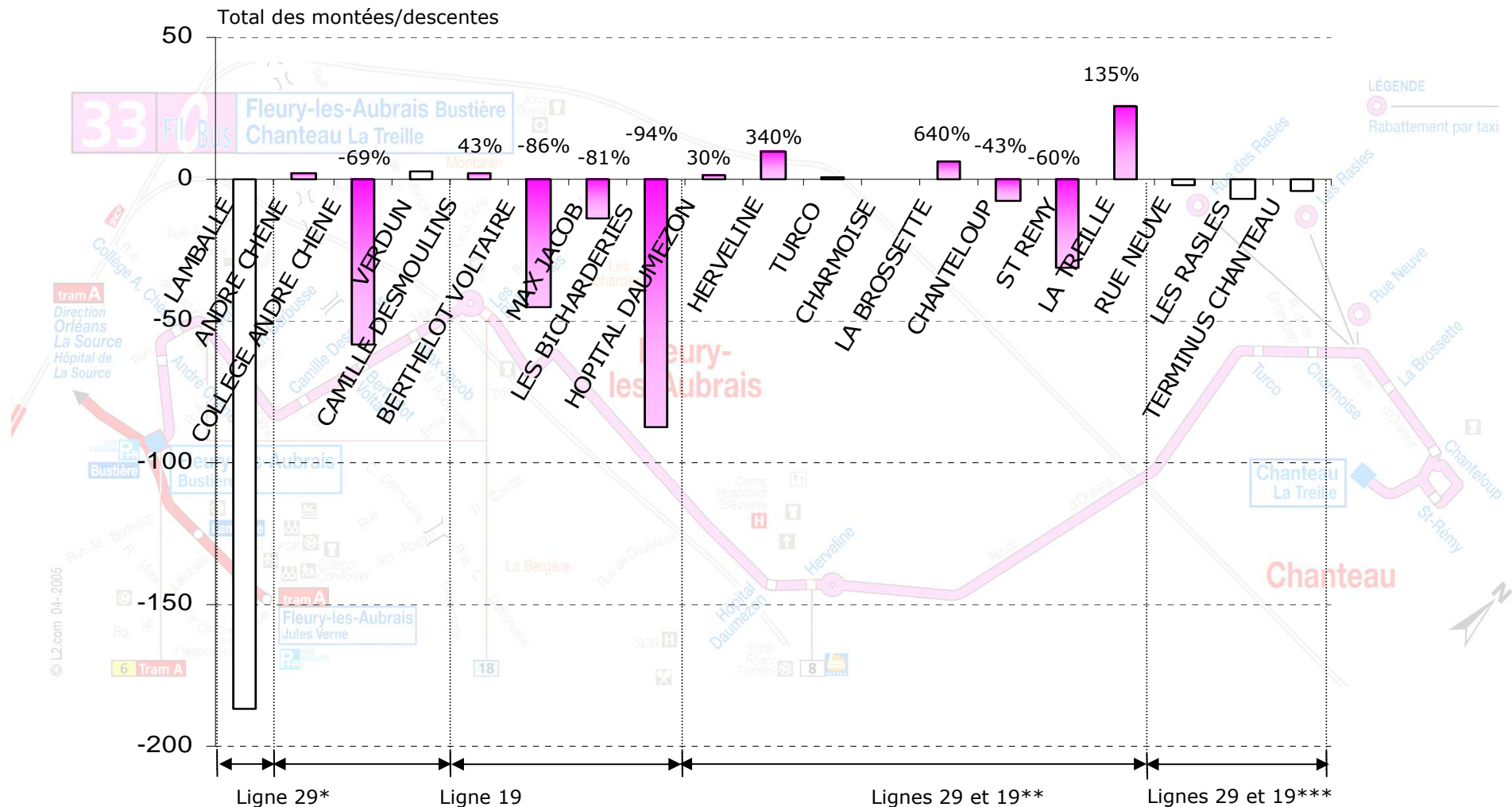
Comparaison par tronçon :



Non comparable car passage en TAD des arrêts rue des Rasles, Les Rasles et Rue Neuve en septembre 2004.

Ligne 33 (Filobus)

Evolution des M/D par arrêt

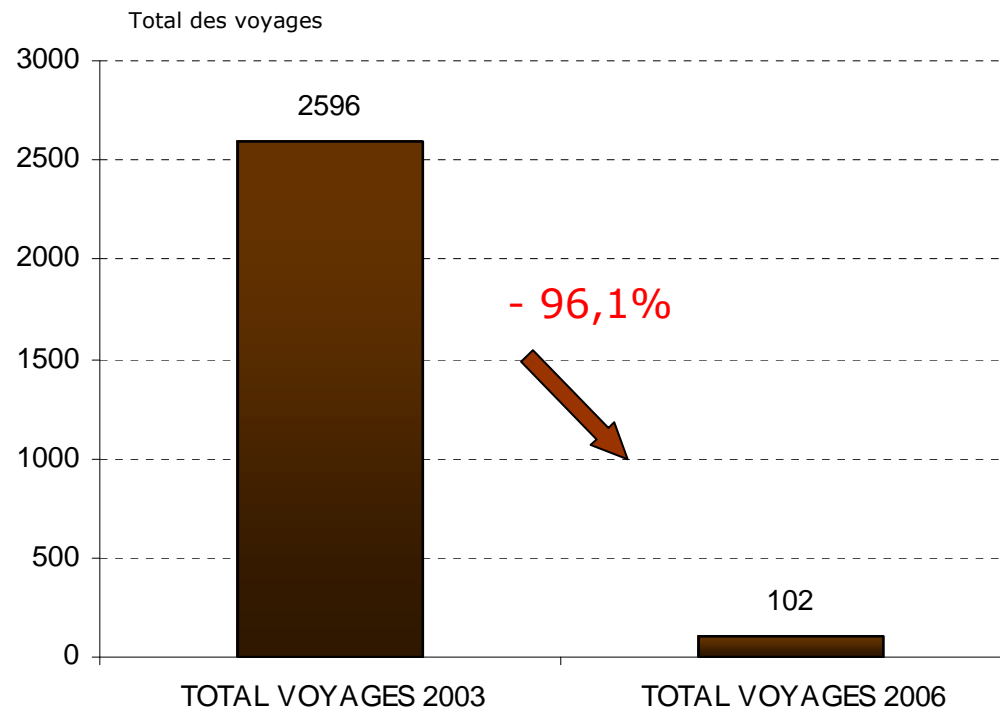


*nouveau tracé de la ligne 29 depuis septembre 2004.

** création de l'arrêt Turcot en septembre 2003.

***passage en TAD des arrêts Rue des Rasles, Les Rasles et Rue Neuve depuis septembre 2004.

Évolution de la fréquentation :



*Non comparable car baisse de fréquences significative.

Navette St Marceau

Evolution des M/D par arrêt

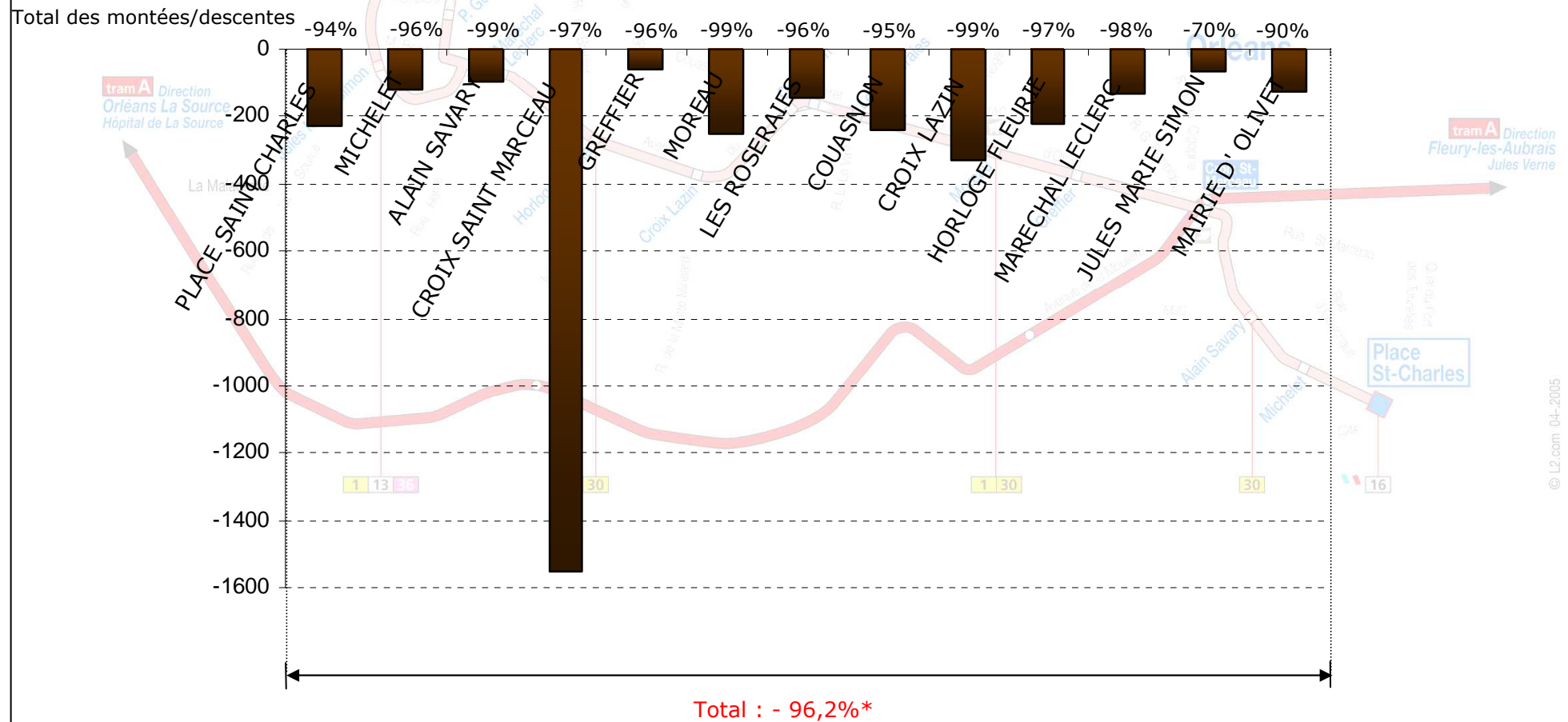
Fréquences 2003* :

Ligne 14 : **6 min.**

Fréquences 2006* :

Navette St Marceau : **60 min.**

* HP scolaire.



© L2.com 04-2005

AUTRES LIGNES

L90

Navette St Jean de la Ruelle

Fréquences 2003*

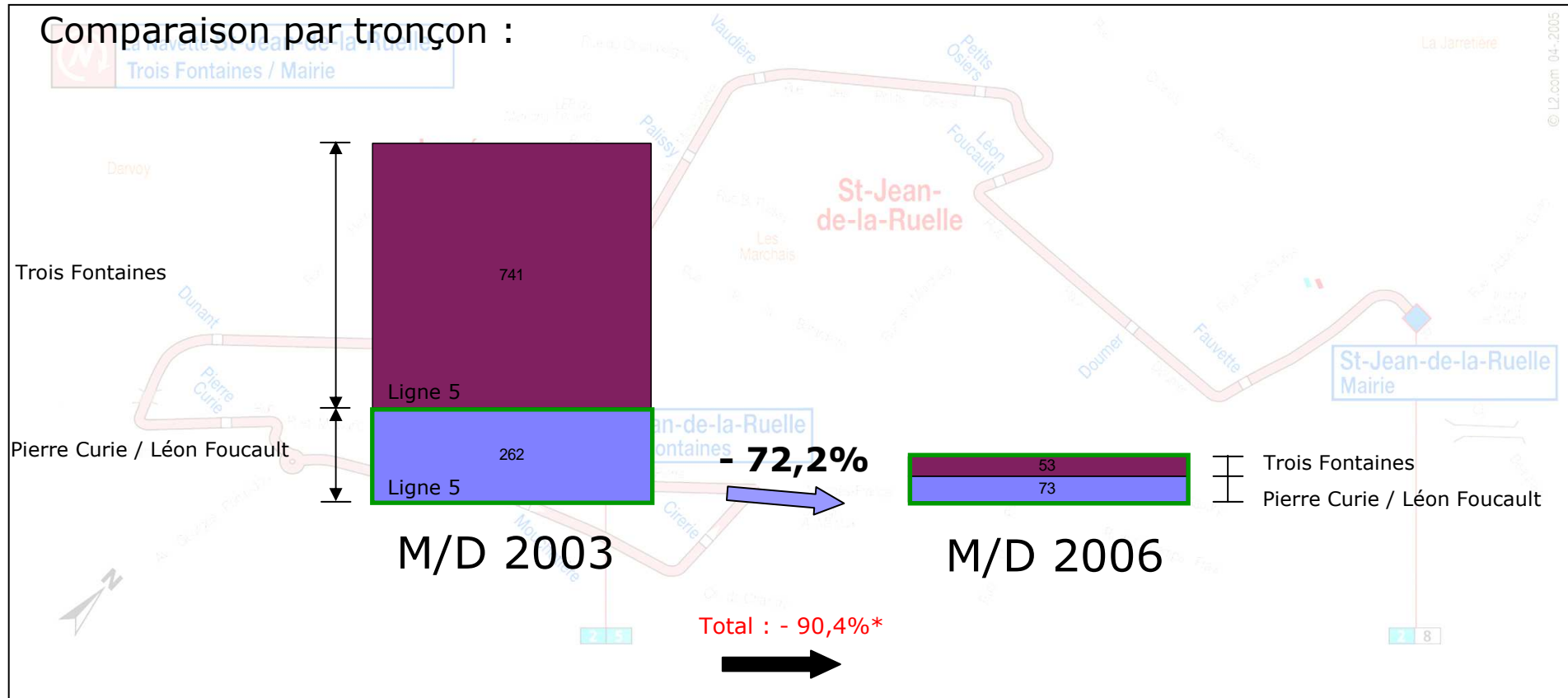
Ligne 5 : **12 min.**

Fréquences 2006*

Navette St-Jean de la Ruelle : **40 min.**

* HP scolaire.

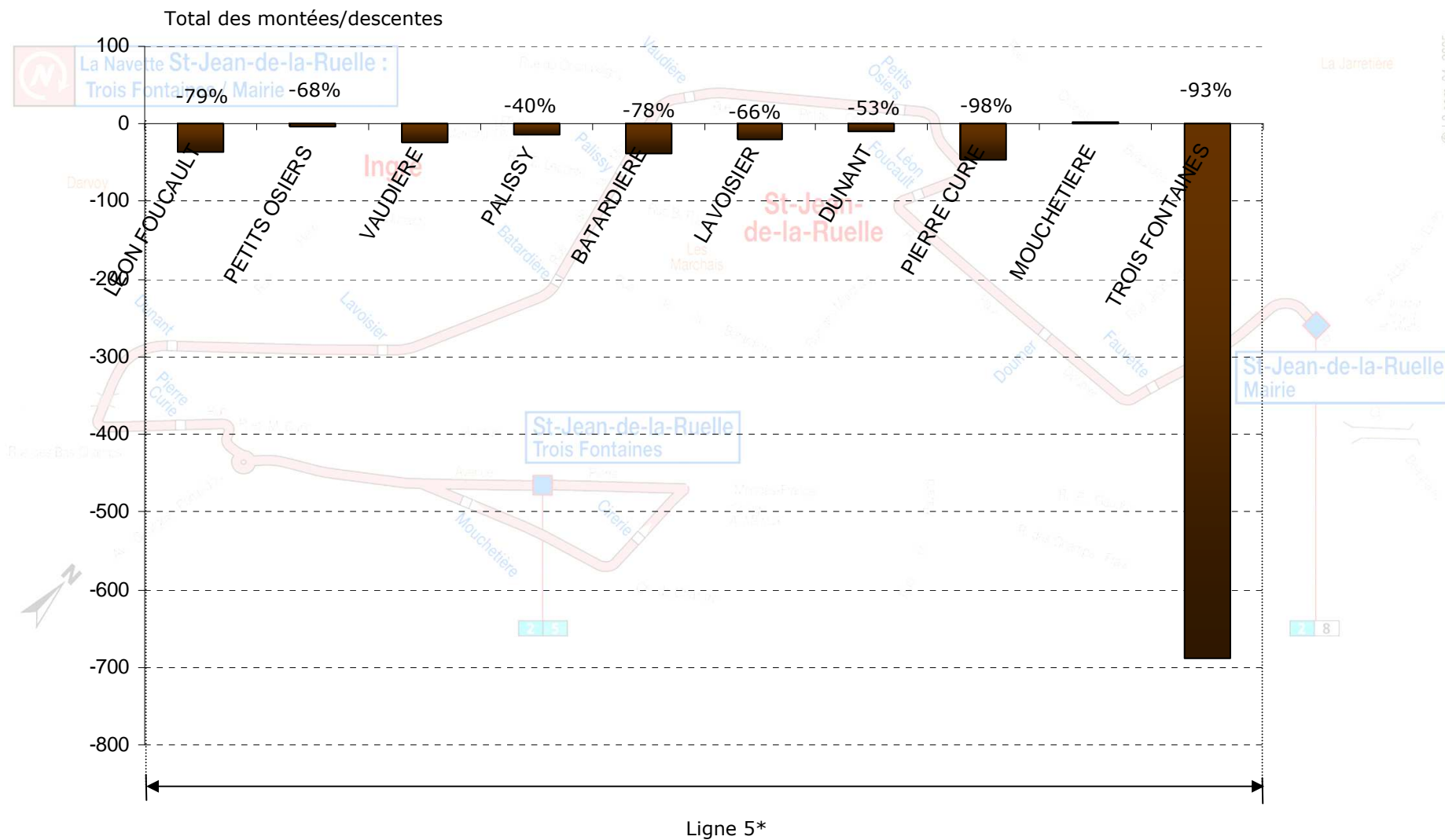
Comparaison par tronçon :



*non comparable car baisse de fréquences significative.

Navette St Jean de la Ruelle

Evolution des M/D par arrêt



*arrêt Mouchetière non desservi en 2003.

Ligne 36 : Victor Hugo par Foch (matin)/par Église d'Olivet (soir)

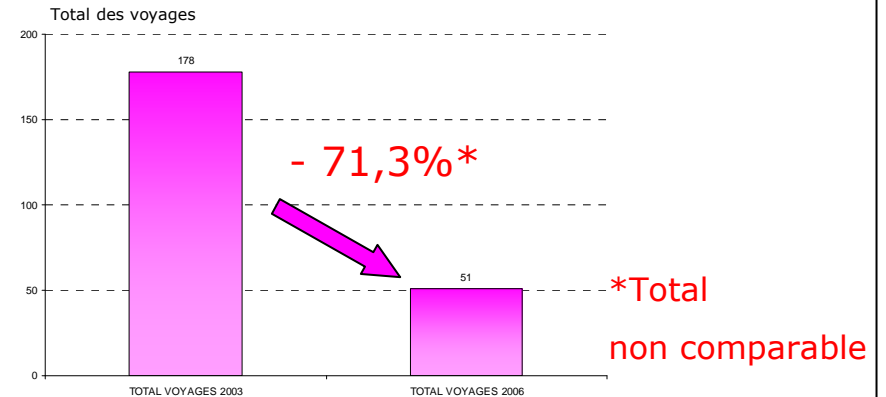
Fréquences 2003*

Ligne 15 : **27 min.**

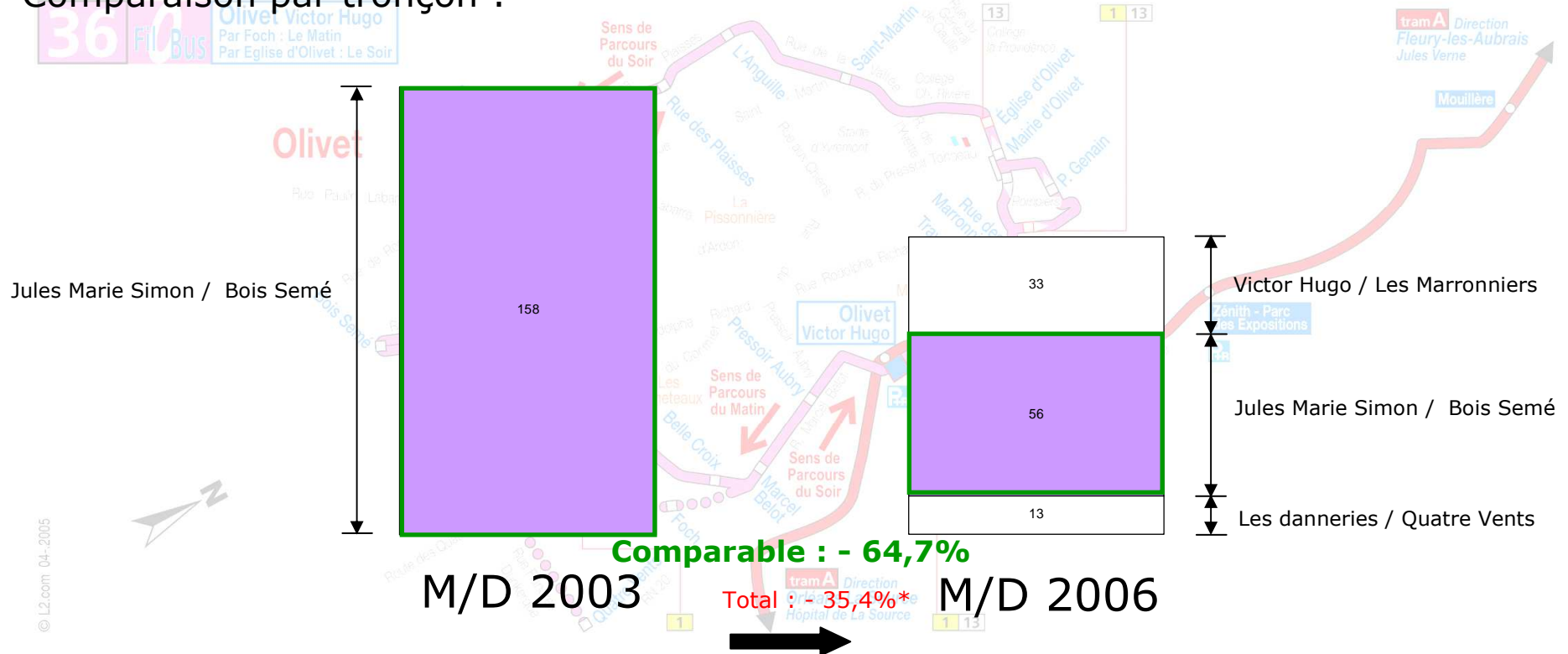
Fréquences 2006*

Ligne 36 : **40 min.**

* HP scolaire.



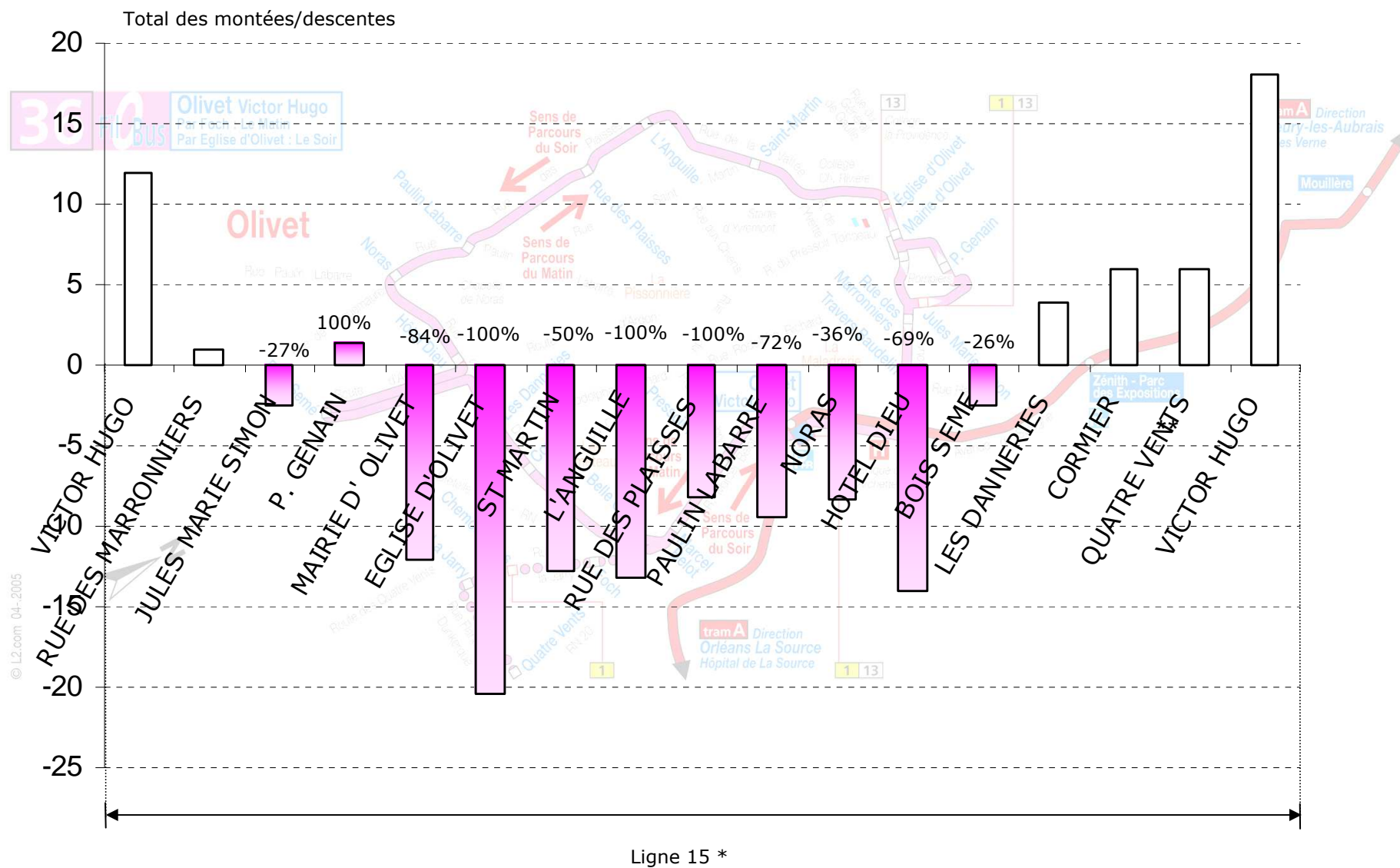
Comparaison par tronçon :



*Non comparable car tracé différent.

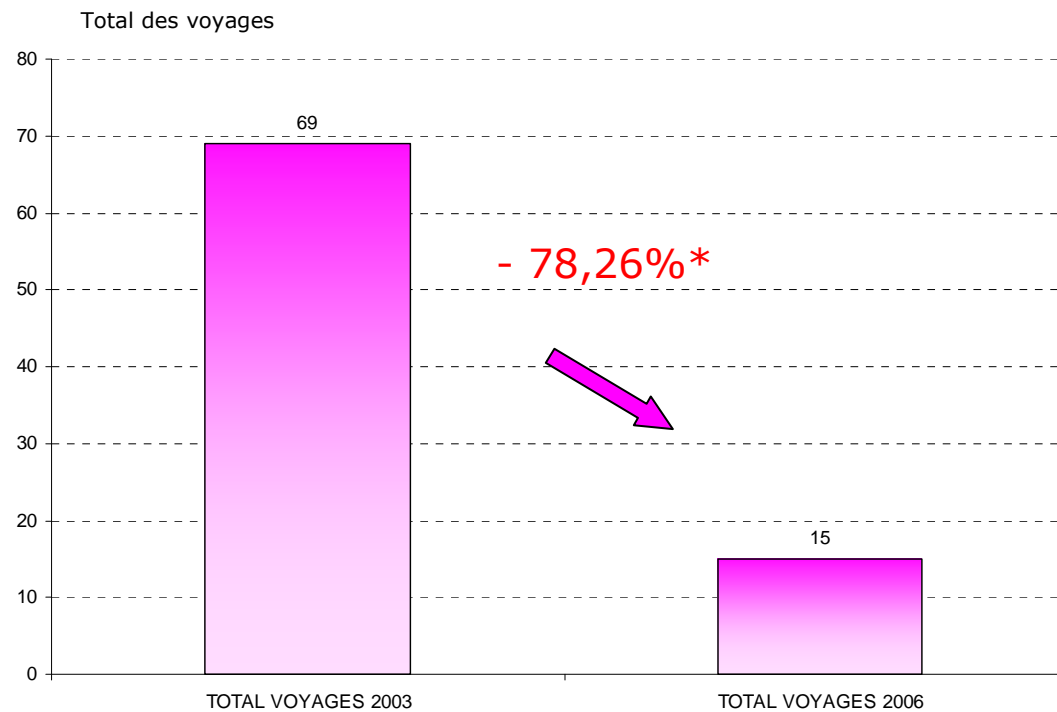
Ligne 36 (Filobus)

Evolution des M/D par arrêt



* Arrêts Victor Hugo et Marronniers desservis depuis septembre 2003.

Évolution de la fréquentation :



*total non comparable car baisse de fréquences significative.

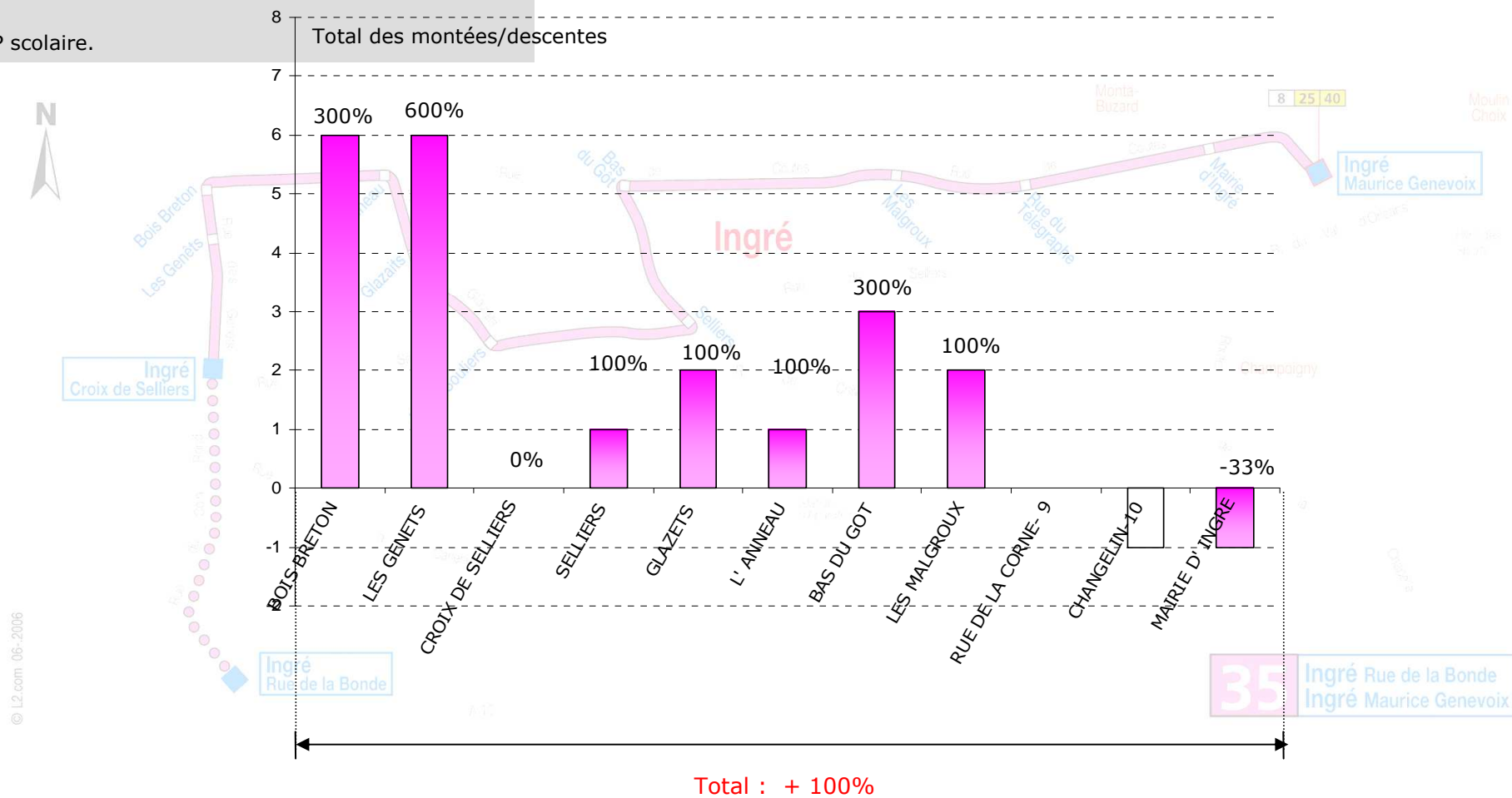
Ligne 35 (Filobus)

Evolution des M/D par arrêt

Fréquences 2003*
Ligne 28 : **1 A/R min.**

Fréquences 2006*
Ligne 35 : **30 min.**

* HP scolaire.



Ligne 45 : Gourville / Mairie

Fréquences 2003*

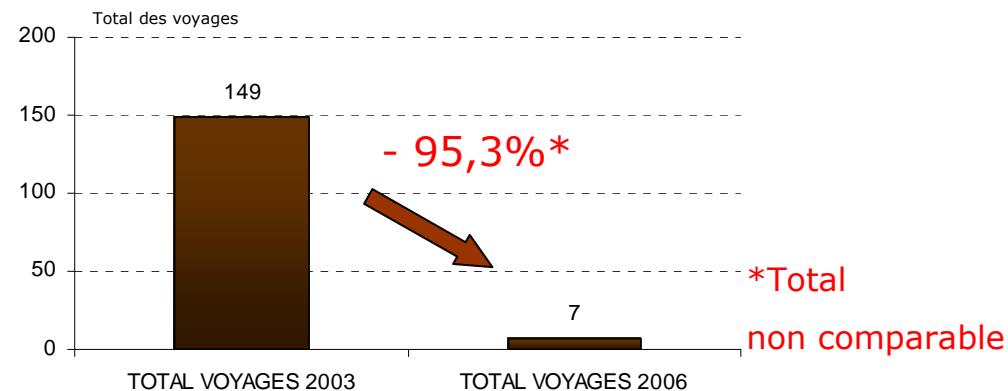
Ligne 8 : **20 min.**

Ligne 60 : **33 min.**

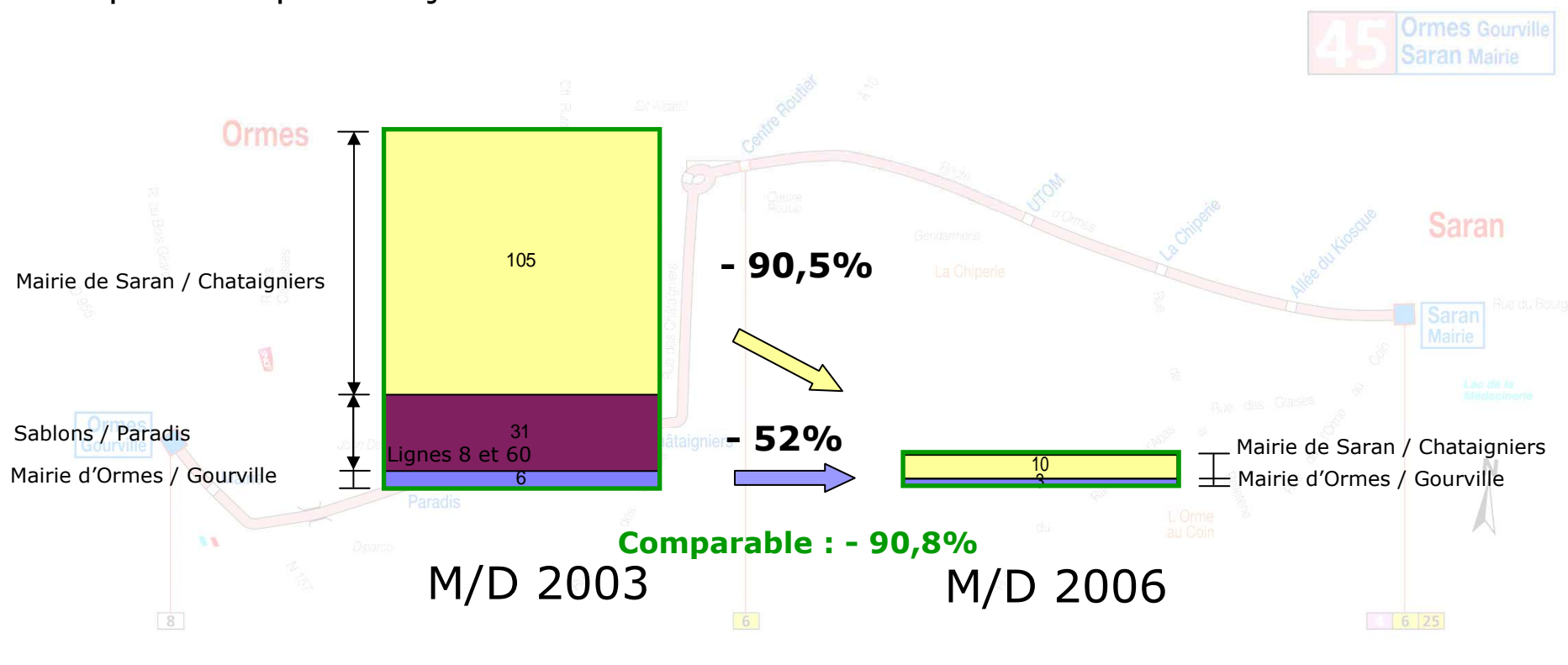
Fréquences 2006*

Ligne 45 : **30 min.**

* HP scolaire.

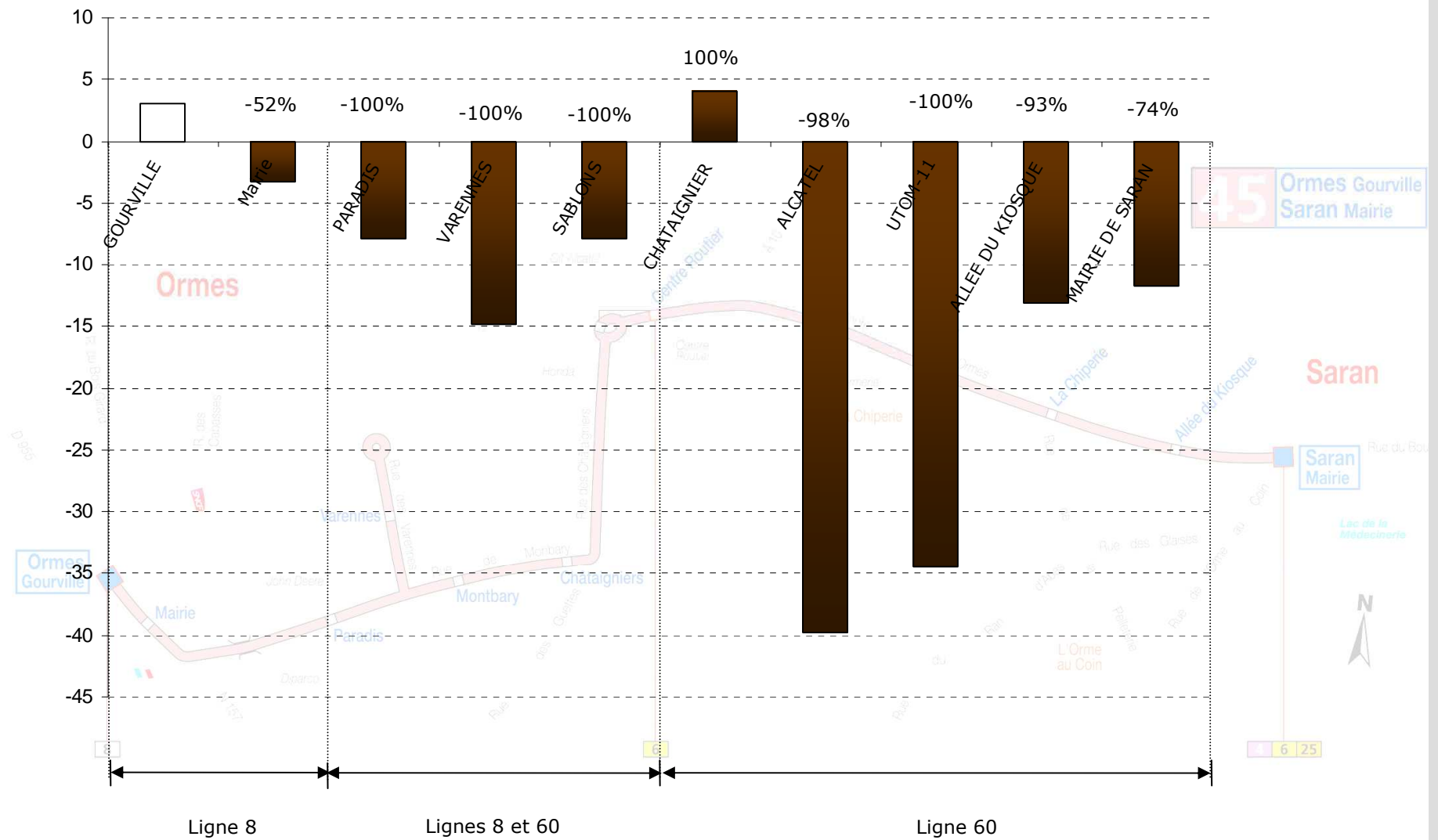


Comparaison par tronçon :



Ligne 45 : Gourville / Mairie

Evolution des M/D par arrêt



Résumé de l'étude et fiche bibliographique

RESUME DES ETUDES

- **Analyse des enquêtes OD 2003 et 2006.**

Ce travail en deux temps (étude sur l'OD 2006 et étude de l'évolution entre les OD 2003-2006) a pour objectif de :

- Poursuivre l'exploitation de l'enquête OD 2006 par l'utilisation d'indicateurs de trafic (charge, poids des stations) et sociodémographiques (PCS, âge, sexe);
- Développer une base documentaire facilement exploitable pour l'ensemble des collaborateurs concernés ;
- Apporter des indications quantifiées sur les impacts de 3 ans de restructuration du réseau ;

Entre 2003 et 2006, l'analyse du trafic ligne par ligne a montré une répartition stable de la fréquentation entre le tram (40%) et les bus (60%). Mais en volume, la fréquentation globale a augmentée de 10 %.

Néanmoins, ces chiffres cachent des variations par ligne parfois importantes. En effet, il apparaît que les lignes situées en périphéries ont perdu en fréquentation alors que des lignes définissant les axes forts ont progressé.

Au final, cette analyse permet de constater **des résultats en accord avec les engagements pris par l'agglomération en matière de hiérarchisation du réseau TC depuis 2003.**

- **Tenue des tableaux de bord du service Marketing.**

D'abord focalisé sur la réalisation du volet recettes, la mission consiste également à participer l'élaboration du tableau de bord trafic.

Depuis janvier 2007, la fréquentation des transports en commun est en hausse mais les l'écart avec les chiffres de 2006 a tendance à se resserrer suite aux moins bons résultats des mois d'avril, de mai et de juin.

La tenue du tableau de bord recettes a été ponctué de recherches (graphiques comparant ventes en volume par titre de transport et les déplacements associés) pour comprendre un problème grandissant. En effet, on observe un décalage croissant entre les ventes en volumes et le nombre de déplacements (d'où la rédaction d'une note de synthèse expliquant ce problème, accompagné de pistes de réflexions).

Le titre Mensuel Tout Public serait en partie responsable de ce décalage. La décision prise cibler les chèques transports (compensation financière de l'agglomération pour certaines populations, depuis juillet 2005) sur ce titre à renforcer son attractivité. Mais les nouveaux bénéficiaires ne font pas forcément autant de déplacements avec ce titre que les autres clients, d'où cet écart grandissant.

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

CERTU/GART : Les transports collectifs urbains - Enquêtes et analyse 2003, éd. GART, déc.2003.

SEMTAO : Enquête Origines / Destinations - Les montées / descentes par ligne, mars 2007.

Bureau d'Etudes Comètes : Enquête Origines / Destinations 2003 - synthèse, nov. 2003.

