
Rapport de stage individuel

4^{ème} année

Participation au déploiement d'un
nouveau réseau de transport

Transdev Rochefort Océan
1 Chemin de la Charre, 17300 Rochefort



Tuteur entreprise :
Frédéric PETIT
Responsable de Centre

Tuteur académique :
Elisabeth LEHEC

Lucas GARNIER
UIT
2023-2024

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Frédéric PETIT, mon maître de stage. Merci de m'avoir accueilli au sein d'une équipe dans laquelle je me suis très vite senti à l'aise. Merci de m'avoir permis de découvrir un nouveau domaine dans lequel je m'épanouis de jour en jour. Merci pour ta pédagogie, ton encadrement durant mes missions et par-dessus tout pour ta bienveillance et ta confiance à mon égard.

Je souhaite aussi remercier toute l'équipe des bureaux de l'exploitation : Edwige, Alain, David et Benoît. Merci de m'avoir intégré parmi vous et d'avoir pris du temps pour me transmettre vos connaissances. Merci à tous de mettre une bonne ambiance au quotidien dans les bureaux grâce à vos expressions farfelues et votre humour. J'ai beaucoup apprécié travailler avec une équipe comme la vôtre. Je remercie aussi les agents et agentes de conduite pour leur accueil.

Enfin, merci à Mme. LEHEC, ma tutrice académique, d'avoir accepté de m'encadrer pour ce stage. Merci d'avoir pris le temps d'organiser des temps d'échange et d'avoir été aussi compréhensive et intéressée au cours de ces derniers.

Sommaire

Remerciements	2
I – Introduction.....	4
II – Présentation de l’entreprise.....	5
III – Les missions	8
1 – La création de la future exploitation	8
2 – Changement d’itinéraire de la ligne desservant la commune de Fouras-les-Bains.....	21
3 – Tableau de données : les points d’intérêts accessibles grâce au réseau	25
IV – Conclusion	28
Bibliographie	29
Annexes	30

I – Introduction

Dans le cadre de ma quatrième année du cycle ingénieur en génie de l'aménagement et de l'environnement, j'ai eu l'opportunité d'effectuer un stage assistant ingénieur au sein du groupe Transdev, entreprise de transport de voyageurs en France et à l'international.

Très attaché naturellement à la question de la mobilité, j'ai souhaité réaliser une première expérience professionnelle au sein du domaine du transport de voyageurs afin de confirmer mon projet professionnel. Dans mes démarches de recherche de stage, j'ai donc à la fois postulé dans des autorités organisatrices de la mobilité mais aussi dans des entreprises exploitantes de réseau, dans le but de pouvoir avoir l'opportunité d'en découvrir le plus possible dans le domaine. C'est ainsi que Transdev Rochefort Océan a retenu ma candidature pour une période de trois mois de stage.

Ce rapport a pour objectif de présenter l'entreprise et le contexte dans lequel j'ai été accueilli, ainsi que de décrire les différentes missions qui ont pu m'être confiées. Celui-ci vise aussi à amener une approche réflexive sur ce que cette expérience au sein d'un groupe opérateur d'exploitation apporte à un futur ingénieur en aménagement et environnement.

La première partie de ce rapport est consacrée à une rapide présentation de l'entreprise et à l'explication du contexte de renouvellement de contrat de délégation de service public. Dans un second temps, j'expliquerai les missions qui m'ont été confiées, avec leur méthodologie et les problématiques qui ont été identifiées.

II – Présentation de l'entreprise

Le groupe Transdev, anciennement Véolia Transdev, est un acteur majeur de la mobilité en France aussi implanté à l'international. En effet, en France le groupe exploite 16 modes de transport différents et compte environ 32 000 collaborateurs. En ce qui concerne la région Nouvelle-Aquitaine, Transdev est implanté de la façon suivante :

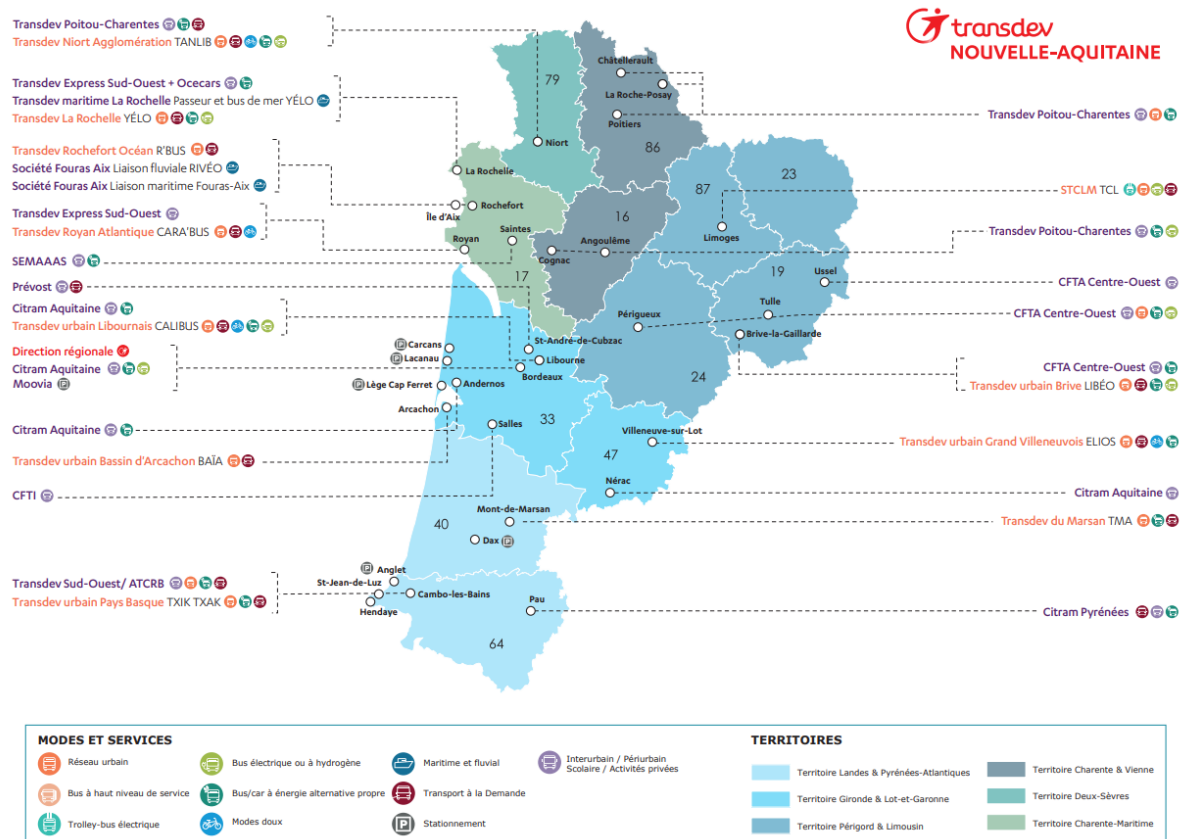


Figure 1 : Transdev en Nouvelle-Aquitaine

Source : transdev.com

Comme nous pouvons le voir sur la Figure 1, Transdev Rochefort Océan (TRO) est l'exploitant du réseau de transports en commun R'Bus pour le compte de la Communauté d'agglomération Rochefort Océan (CARO). En effet, cette dernière est l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire rochefortais. Elle fixe les tarifs des transports et effectue des investissements pour le réseau. En 2017, la CARO lance un appel d'offre quant à l'exploitation de son réseau de transport urbain. C'est ainsi que Transdev Rochefort Océan fut choisi dans le cadre de la délégation de service public (DSP) pour l'exploitation des services de mobilités du réseau R'bus.

L'offre proposée par R'bus est actuellement composée de 10 lignes urbaines de bus, 4 lignes de Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI), d'un service de transport à la demande (TAD) et un service de transport de personne à mobilité réduite (TPMR), tout ceci permettant de desservir les 25 communes de l'agglomération de Rochefort. Le parc de véhicule se compose de 29 IVECO Crossway Low Entry et de 4 VehiXel Cytios 4, qui sont financés par Transdev. Ce réseau de transports en commun représente un financement annuel d'environ 5.5 millions d'euros pour la CARO, permettant à Transdev d'assurer les missions qui lui sont confiées.

L'équipe de Rochefort est constituée de 49 personnes. Lors de mon stage, j'ai intégré les bureaux de l'exploitation du site de Rochefort. J'ai dans un premier temps été accueilli par Frédéric PETIT, mon tuteur de stage et aussi Responsable de Centre, ainsi que par David GUILLAUD, Agent d'Exploitation. Voici l'organigramme de l'entreprise en 2024 :

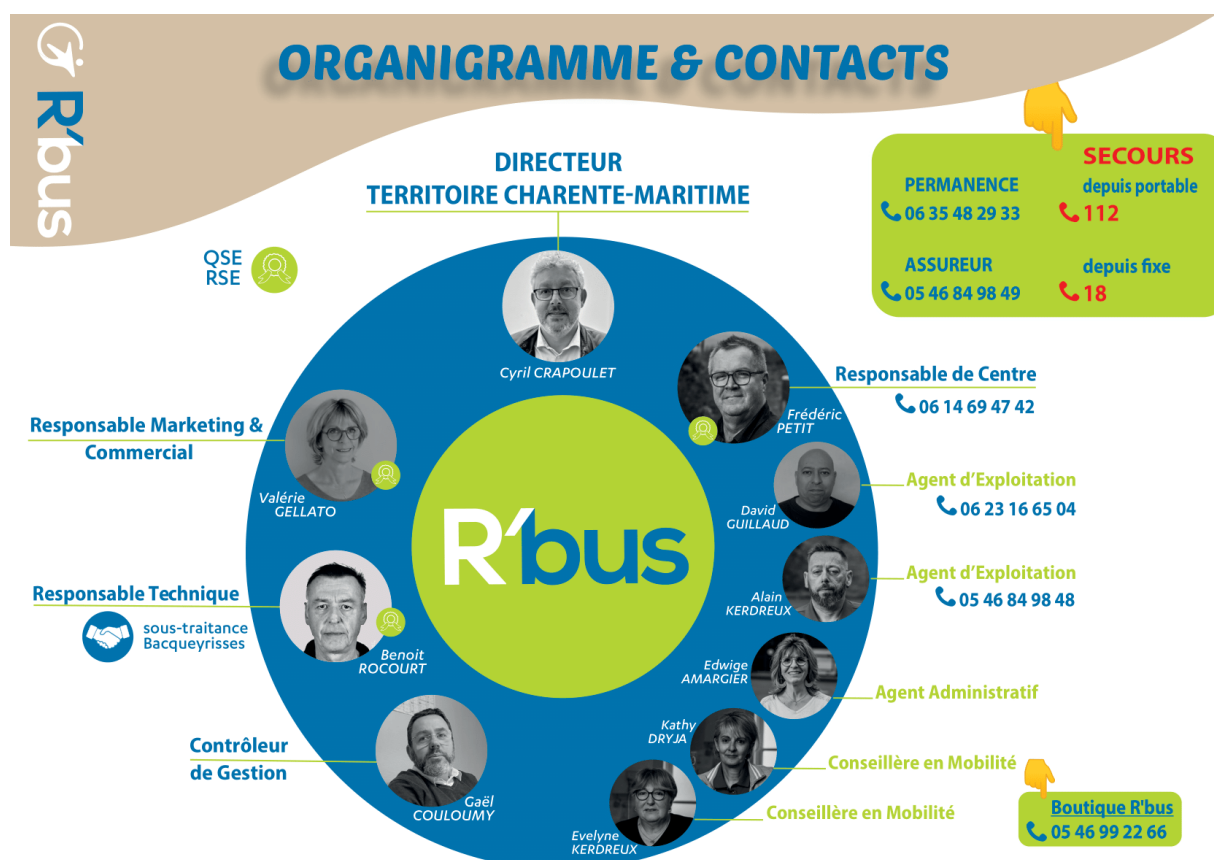


Figure 2 : Organigramme Transdev Rochefort Océan
Source : Archives TRO

Mise en contexte du stage :

Exploitante du réseau depuis 2017, la société s'est vu confier de nouveau la gestion du réseau R'Bus dans le cadre d'une délégation de service public qui prendra effet le 1^{er} septembre 2024. Seul candidat à l'appel d'offre, Transdev Rochefort Océan a été choisi par les élus lors d'un conseil communautaire. La société aspire à enrichir son offre de transport, notamment en restructurant son réseau et en renforçant son offre de transport à la demande. Elle prévoit 1.58 millions de voyages annuels d'ici la fin du contrat (*Transdev, 2024*).

Parmi les objectifs principaux du cahier des charges de la communauté d'agglomération de Rochefort Océan pour cette nouvelle DSP, nous pouvons situer les points suivants :

- Améliorer la sécurité du ramassage scolaire en effectuant les trajets des lignes concernées en car et non plus en bus comme actuellement. Ceci constitue un nouveau défi de conduite pour le transporteur au regard des gabarits de ces véhicules.
- Afficher une volonté d'encourager les mobilités douces, en proposant des services permettant une multimodalité. Ceci passe donc par des investissements ainsi que la mise en place de la « Maison du Vélo » et d'un « Plan Vélo »

Transdev Rochefort Océan s'est donc vu confiée la gestion de la « Maison du Vélo » depuis le 1^{er} Juillet 2024, où sont loués des vélos à assistance électrique, des vélos pour enfants, ainsi que des vélos tout chemin. La CARO souhaitait lancer cette activité avant septembre afin de pouvoir profiter des conditions météorologiques estivales et donc de pouvoir faire découvrir ce nouveau service à un moment propice à une pratique plaisante.

En complément de cet encouragement envers les mobilités douces, le parc de véhicules de Transdev Rochefort Océan va progressivement changer son utilisation de carburant en passant du gasoil au carburant HVO. Ce dernier est fabriqué à partir d'huiles végétales, résiduelles ou de déchets. De plus, l'entreprise tentera à compter du mois de septembre de limiter au plus possible le nombre de trajets « haut-le-pied » (ce terme sera précisé lors de l'explication des missions) effectués en bus, en diminuant le plus possible le nombre de kilomètres parcourus pour ces trajets, ceci impliquant des économies de carburant et une diminution des émissions. Transdev Rochefort Océan et la CARO s'engagent donc encore plus dans les défis environnementaux contemporains.

Finalement, le point le plus important concernant ce renouvellement de délégation de service public est le passage d'un « réseau de transports » à un futur « **réseau de mobilités** », symbole de la volonté de travailler avec des acteurs locaux et favoriser la multimodalité.

Je vais à présent commencer à expliquer les principales missions auxquelles j'ai participé au sein du service exploitation afin de préparer ce nouveau contrat et ce nouveau réseau.

III – Les missions

1 – La création de la future exploitation

- Ajustement des horaires des lignes régulières

Au sein du réseau, les horaires sont définis selon trois périodes distinctes : Scolaire, Vacances, Été. Dans le contexte de réponse à l'appel d'offre, l'entreprise a pu réaliser une première proposition quant à la restructuration du réseau. Ainsi dans un premier temps après le gain de l'appel d'offre, Frédéric a établi de son côté une première base horaires en se basant sur les horaires actuels des lignes et en tenant compte des demandes spécifiques de la CARO. Ainsi, il a pu en soumettre une première version au service transports et déplacements de la communauté d'agglomération.

Nous avons par la suite eu un rendez-vous avec Laure MARTIN, Responsable service transports et déplacements de la CARO et Laurence MALBOT, Chargée de mission service Mobilités et Déplacements. Au cours de celui-ci nous avons pu discuter tous les quatre de modifications à apporter à cette première version. Parmi celles-ci, nous pouvons citer :

- **Ligne A :** Dans le sens Tonnay-Charente vers Saint-Agnant, le bus était prévu à 12h03 à l'arrêt « Joliot Curie », permettant de desservir le collège du même nom. Ceci était problématique car les élèves terminent leur journée à 12h00 le mercredi, donc l'horaire de 12h03 ne laissait que trop peu de temps aux collégiens pour accéder au bus. Nous avons donc décalé ce tour de ligne A pour desservir le collège à 12h08.
- **Ligne E :** Dans le sens Fouras vers Rochefort, un passage du bus est prévu à 7h44 à Roy Bry, un des pôles d'échanges du centre-ville de Rochefort. Ce bus étant à destination du collège La Fayette, il s'est posé la question de si la capacité du bus était suffisante pour amener tous les élèves à destination. Ainsi, un doublage de cette ligne a été réalisé à cette heure-là pour s'assurer de pouvoir transporter tous les élèves.

Après avoir réalisé toutes les modifications nécessaires, les horaires ont finalement pu être validés et un fichier Excel, illustré par l'image suivante, a pu être établi pour servir de base à la création de l'exploitation :

Ligne B Aller										
Validité totale	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_	ETELMnVVS_
	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_	SCOLMnVVS_
	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS	VACLmVVS
LA CROIX BREUIL MAGNE		06:48	07:24			08:19	08:59		09:44	
POSTE BREUIL MAGNE		06:49	07:25			08:20	09:00		09:45	
EGLISE BREUIL MAGNE		06:51	07:27			08:22	09:02		09:47	
BELIGON		06:53	07:29			08:24	09:04		09:49	
HOPITAL	06:10	06:54	07:30	07:40	08:00	08:25	09:05	09:20	09:50	10:20
BELIGON	06:11	06:55	07:31	07:41	08:01	08:26	09:06	09:21	09:51	10:21
BERNADOTTE	06:12	06:56	07:32	07:42	08:02	08:27	09:07	09:22	09:52	10:22
APPA	06:13	06:57	07:33	07:43	08:03	08:28	09:08	09:23	09:53	10:23
LA FORET	06:14	06:58	07:34	07:44	08:04	08:29	09:09	09:24	09:54	10:24
8 MAI 1945	06:15	06:59	07:35	07:45	08:05	08:30	09:10	09:25	09:55	10:25
CASSE AUX PRIETRES	06:16	07:00	07:36	07:46	08:06	08:31	09:11	09:26	09:56	10:26
MERLEAU GRIMAU	06:18	07:02	07:38	07:48	08:08	08:33	09:13	09:28	09:58	10:28
GUERNEAU	06:20	07:04	07:40	07:50	08:10	08:35	09:15	09:30	10:00	10:30
GARE SNCF	06:27	07:11	07:47	07:57	08:17	08:42	09:22	09:37	10:07	10:37
THERMES	06:28	07:12	07:48	07:58	08:18	08:43	09:23	09:38	10:08	10:38
DENFERT ROCHEFAU	06:29	07:13	07:49	07:59	08:19	08:44	09:24	09:39	10:09	10:39
ROY BRY QUAI 2	06:32	07:16	07:52	08:02	08:22	08:47	09:27	09:42	10:12	10:42
AVENUE DES DEPORTES	06:34	07:18	07:54	08:04	08:24	08:49	09:29	09:44	10:14	10:44
LA FAYETTE	06:35	07:19	07:55	08:05	08:25	08:50	09:30	09:45	10:15	10:45
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	06:36	07:20	07:56	08:06	08:26	08:51	09:31	09:46	10:16	10:46
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	06:38	07:22	07:58	08:08	08:28	08:53	09:33	09:48	10:18	10:48
LE SPHINX	06:39	07:23	07:59	08:09	08:29	08:54	09:34	09:49	10:19	10:49
PARC DES FOURRIERS	06:40	07:24	08:00	08:10	08:30	08:55	09:35	09:50	10:20	10:50

Figure 3 :
Extrait du fichier
Excel de base des
horaires

Source :
Archives TRO

- Ajustement des horaires des lignes scolaires

Actuellement, la desserte des communes de l'agglomération rochefortaise à destination des collèges et lycées s'effectue par les lignes Bs, Es, H et I. Cette dernière est subdivisée en plusieurs parcours selon les communes (de I-01 à I-11). En réponse à l'appel d'offre et à la demande de la CARO de réaliser les services scolaires collèges et lycées en autocar, Transdev Rochefort Océan a proposé un ajustement concernant l'exploitation de ces lignes. Ainsi, une première proposition d'ajustement a pu être faite à la communauté d'agglomération concernant les nouvelles lignes et horaires.

A compter de septembre les lignes A et E fusionnent pour former la nouvelle A, ainsi le ramassage scolaire de la ligne Es sera assuré par la ligne A. De plus, la ligne H devient la ligne S2 et la I devient S3. Ce redéploiement représente un des changements majeurs du futur réseau. Les collégiens et lycéens vont ainsi devoir s'adapter à ce dernier qui va donc perturber leurs habitudes actuelles. Ainsi, une fois chaque ligne scolaire validée dans la réponse de Transdev à l'appel d'offre, une première grille horaire a pu être établie sous la forme d'un fichier Excel servant de base de travail. Par la suite, la CARO nous a demandé de codifier chaque ligne de façon que celles ayant un parcours identique aient la même codification, afin de pouvoir être identifiées plus facilement. La ligne S1 étant déclinée en 3 parcours différents, ceux-ci seront nommés S1-01, S1-02 et S1-03. De même pour la ligne S2 comprenant 21 parcours, nommés de S2-01 à S2-21 ainsi que la ligne S3 avec 15 parcours, numérotés de S3-01 à S3-15.

Une fois ceci réalisé, nous avons pu soumettre à la communauté d'agglomération de Rochefort ce nouveau fichier pour validation, sous la forme d'une nouvelle grille horaire comme nous pouvons le voir sur la figure suivante avec la ligne S2 comme exemple (qui permet la desserte du collège et du lycée situé à l'arrêt « Merleau/Grimaux » au départ des communes de l'est de l'agglomération). Cette ligne sera prise pour exemple tout au long de l'explication pour observer l'évolution du travail :

Ligne S2 Aller	S2-01	S2-02	S2-03	S2-04	S2-05	S2-06	S2-07	S2-08	S2-09
Validité totale	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__
CALVAIRE			07:05			07:29			08:10
ECOLE SAINT HIPPOLYTE			07:07			07:32			08:12
CHAMPSERVE LE HAUT			07:18						08:20
AVENUE D'AUNIS			07:26						
LES FONTAINES			07:27						
FRATERNITE			07:29						
LES FORGES	06:50			07:05			07:57		
MAIRIE SAINT COUTANT		06:57			07:15			08:00	
MAIRIE MORAGNE		07:03			07:21			08:06	
BOURG LUSSANT		07:07			07:25			08:10	
VALENTIN		07:09			07:27			08:12	
LE GRAND GEANT	06:56			07:11			08:03	08:14	
LA BOISSELIERE	07:03			07:18			08:10		
LE FLEAU	07:05			07:20			08:12		
BOURG CABARIOT	07:10			07:24			08:17		
SAINT CLEMENT	07:12			07:26			08:19		
CHAMPSERVE LE HAUT				07:32					
GABRAS		07:15			07:31			08:17	
LES PIBLES		07:18			07:34			08:20	
LA NOUE		07:21			07:37			08:23	
JOLIOT CURIE	07:20			07:42	07:42	07:42	08:27	08:27	08:27
LIBERATION ROCHEFORT		07:31							
LA VACHERIE		07:32							

Figure 4 : Extrait du fichier base de travail de la ligne S2 Aller
Source : Archives TRO

Par la suite, nous avons pu recevoir un retour dans lequel il nous a été demandé de mettre en évidence les correspondances entre les différents parcours, ainsi que de réaliser des onglets différents pour distinguer les parcours ayant pour destination les collèges et les lycées, dans un souci de communication efficace pour les élèves. En effet, certains parcours un sein d'une même ligne se donnent correspondance pour que toutes les communes de périphérie puissent bénéficier d'un accès aux établissements scolaires. Frédéric et moi avons donc pu retravailler sur notre fichier base pour créer les déclinaisons de la grille horaire S2 en « S2 Lycée » et « S2 Collège » et donc diminuer la quantité d'informations sur un même onglet pour rendre celles-ci plus claires. Nous avons procédé de la même manière pour la ligne S3. Voici l'exemple correspondant à la mise à jour de l'onglet de la Figure 4 :

Ligne S2 Aller	S2-01	S2-02	S2-03		S2-09	S2-07	S2-08
Validité totale	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__		SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__	SCO:LMmJV__
CALVAIRE			07:05		08:10		
ECOLE SAINT HIPPOLYTE			07:07		08:12		
CHAMPSERVE LE HAUT			07:18		08:20		
AVENUE D'AUNIS			07:26				
LES FONTAINES			07:27				
FRATERNITE			07:29				
LES FORGES	06:50					07:57	
MAIRIE SAINT COUTANT		06:57					08:00
MAIRIE MORAGNE		07:03					08:06
BOURG LUSSANT		07:07					08:10
VALENTIN		07:09					08:12
LE GRAND GEANT	06:56					08:03	08:14
LA BOISSELIERE	07:03					08:10	
LE FLEAU	07:05					08:12	
BOURG CABARIOT	07:10					08:17	
SAINT CLEMENT	07:12					08:19	
GABRAS		07:15					08:17
LES PIBLES		07:18					08:20
LA NOUE		07:21					08:23
JOLIOT CURIE	07:20			07:24	08:27		08:27
LIBERATION ROCHEFORT		07:31		07:41			
LA VACHERIE		07:32		07:43			
GARE SNCF	07:37	07:37	07:37	07:57			08:40
MERLEAU GRIMAUX G.R.		07:47	07:47	07:50			08:50

Figure 5 : Extrait du fichier de la ligne S2 Aller, parcours collèges et lycées de Rochefort

Source : Archives TRO

Celui-ci met donc en évidence les parcours permettant de desservir le lycée Merleau-Ponty de Rochefort par l'arrêt « Merleau/Grimaux » au départ des communes desservies par la ligne S2 (situées à l'est de Rochefort). Les trois premiers parcours à gauche sur l'image permettent d'assurer le début des cours à 8h, les trois derniers à droite l'entrée au lycée pour 9h. Comme nous pouvons le constater, seul le parcours S2-08 permet la desserte de « Merleau/Grimaux » à 8h50 pour les élèves débutant les cours à 9h. Nous avons ainsi mis en évidence la correspondance à « Joliot Curie » dans la commune de Saint-Agnant à 8h27, permettant aux élèves des communes desservies par les parcours S2-09 et S2-07 de se rendre au lycée Merleau-Ponty de Rochefort à 9h. Une colonne horaire de la ligne urbaine « A » (quatrième colonne sur la Figure 5) a aussi été ajoutée à titre informatif pour indiquer le possible accès à l'ouverture du lycée à 8h.

Une fois toutes les modifications réalisées et les coquilles corrigées, nous avons pu soumettre la version finale du fichier à la CARO ainsi qu'à Valérie GELLATO, Responsable Marketing & Communication chez Transdev Rochefort Océan (Figure 2), afin d'obtenir une validation finale. Une fois celle-ci obtenue, les horaires ont pu être saisis dans des logiciels dans le but de réaliser le « Guide du Voyageur », le document permettant de communiquer toutes les informations du réseau R'Bus aux clients. Voici un exemple de la page contenant les horaires de la ligne S2 pour les lycées et collèges de Rochefort, réalisée à partir du fichier en Figure 5 :

S2		CIRCUITS SCOLAIRES → COLLÈGES ET LYCÉES DE ROCHEFORT						
En période scolaire		DU LUNDI AU VENDREDI						
		S2-01	S2-02	S2-03	A	S2-09	S2-07	S2-08
SAINT-HIPPOLYTE	Calvaire			07:05		08:10		
	Ecole			07:07		08:12		
ST-COUTANT	Mairie		06:57					08:00
MORAGNE	Mairie		07:03					08:06
TONNAY-CHARENTE	Les Forges	06:50					07:57	
	Le Grand Géant	06:56					08:03	08:14
	Bourg		07:07					08:10
LUSSANT	Valentin		07:09					08:12
	La Boisselière	07:03					08:10	
	Le Fléau	07:05					08:12	
CABARIOT	Bourg	07:10					08:17	
	Saint Clément	07:12					08:19	
	Gabras		07:15					08:17
	Champservé-le-haut			07:18		08:20		
TONNAY-CHARENTE	Les Pibles		07:18					08:20
	La Noue		07:21					08:23
	Joliot Curie	07:20			07:24	08:27 →		08:27
	Avenue d'Aunis			07:26				
	Les Fontaines			07:27				
	Fraternité			07:29				
	Libération		07:31		07:41			
ROCHEFORT	La Vacherie		07:32		07:43			
	Gare SNCF A B D E F S2	07:37	07:37	07:37	07:57			08:40
	Merleau / Grimaux Gare Routière A B D E F		07:47	07:47	07:50			08:50

Figure 6 : Extrait du guide du voyageur, ligne S2 Aller, parcours collèges et lycées de Rochefort

Source : Archives TRO

Une fois le guide entièrement terminé, un devis a pu être envoyé à une société d'impression afin que celui-ci soit disponible et consultable pour le mois de septembre. Les élèves pourront ainsi reconnaître de façon claire les parcours permettant d'assurer le ramassage scolaire dans leur commune.

J'ai beaucoup aimé cette mission car elle a apporté une dimension « Communication » nécessaire à la bonne adaptation des élèves pour la rentrée des classes 2024. En effet, les différentes étapes de validation ont permis d'apporter différentes visions quant à la clarté des informations. Frédéric et moi n'avions pas pensé à identifier d'un côté les trajets permettant de desservir les collèges et d'un autre les lycées. Ainsi, la suggestion de Mme. MARTIN a permis de rendre l'information beaucoup plus claire. Ces échanges ont donc permis d'aboutir à un résultat où la communication nous semble efficace. J'ai apprécié travailler cette compétence qui à mon sens est importante pour un futur ingénieur.

- Création des journées de travail des agents

Dans un premier temps, il faut noter que le réseau fonctionne en trois modes principaux : période scolaire lundi, mardi, jeudi, vendredi (LMJV), période scolaire mercredi (m) et période scolaire samedi (S). En effet, certaines lignes ne circulent pas avec la même fréquence ou aux mêmes horaires selon les jours de la semaine en fonction des jours de fermeture des établissements scolaires. De plus, il existe deux autres périodes, appelées « Vacances scolaires » et « Été ». Ces deux périodes fonctionnent du lundi au samedi (LMmJVS) inclus sur les semaines concernées et fonctionnent de la même manière que le samedi en période scolaire. Dans l'explication de cette mission, on s'intéressera uniquement aux lignes régulières, les trajets scolaires (lignes S1, S2 et S3) étant sous-traités par l'entreprise Michel Voyages by BG Tours.

Ceci nécessite donc de créer trois exploitations en fonction des différences de fonctionnement du réseau. Une fois les horaires définitivement établis et validés par la CARO, ceux-ci ainsi que les trajets correspondants ont été saisis dans un outil informatique appelé « Technique de l'Élaboration de l'Offre » (TEO) afin de pouvoir créer la future exploitation. L'objectif de cette mission était de créer à la fois les services des agents et les services des véhicules, une fois les ajustements horaires terminés comme nous avons pu le voir dans la partie précédente.

On appelle « **services agents** » les journées de travail que vont effectuer les conducteurs et conductrices. Voici un exemple de service d'agent créé sur la période scolaire LMJV afin de pouvoir interpréter les images qui vont suivre :

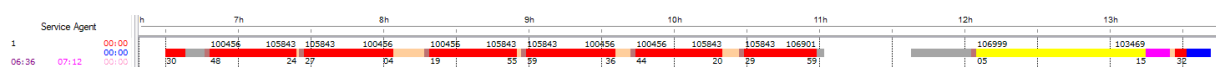


Figure 7 : Service agent numéro 1, période scolaire LMJV
Source : Réalisation personnelle TRO

Le service d'agent numéro 1 débute à 6h30 et termine à 13h42. Ce service représente donc 6h36 de temps de travail effectif pour une amplitude horaire de 7h12 comme nous pouvons le voir à gauche sur la Figure 7. Chaque service commence par une mission de 8 minutes appelée « Prise de service ». Ensuite, l'agent effectue un « Haut-le-pied » (déplacement non commercial du bus) afin de se rendre au lieu de départ de son premier tour. Dans le cas de notre exemple, l'agent effectue un haut-le-pied entre 6h38 et 6h46 partant du dépôt de bus en direction de l'arrêt « La Croix Breuil-Magné ». C'est ainsi que peut débuter son premier tour de la ligne B (en rouge sur l'image), au départ de « La Croix Breuil-Magné » à 6h48 en direction du « Parc des Fourriers », son terminus à 7h24. Ensuite, après un petit battement d'une minute et une mise en place de 2 minutes, l'agent effectue le trajet inverse entre 7h27 et 8h04.

Ainsi comme nous pouvons le voir sur l'image, l'agent qui effectue le service numéro 1 aura donc 6 tours de ligne B (en rouge) à effectuer avant de rentrer au dépôt et avoir une coupure de 11h02 à 11h38. L'agent repart ensuite en direction de l'arrêt « Les Cordries » à Saint-Agnant pour effectuer un tour de ligne A (en jaune) jusqu'à l'arrêt « Joliot Curie » à Tonnay-Charente, entre 12h05 et 13h15. Une fois ce tour terminé, une petite mission appelée « Nettoyage des barres » est effectuée dans le bus avant de rentrer au dépôt grâce à une voiture de relève (mission en bleu sur l'image).

Frédéric, David et moi-même avons réfléchi à créer ces futures journées de travail en tenant compte des contraintes suivantes :

- Se rapprocher au maximum d'un temps de travail effectif de 7h par service, pour créer des semaines de 5 jours et arriver à un rythme de 35 heures par semaine.
- Ne pas atteindre 8h de travail dans un seul et même service. Respecter une amplitude maximale de travail de 13h sur un service.
- A la demande des agents, essayer de condenser un maximum les services, tout en respectant la contrainte légale d'avoir une pause d'au moins 20 minutes, fragmentable en maximum 4 fois 5 minutes, une fois les 6h de travail atteintes.
- Proposer des lignes différentes au sein d'un même service pour le confort des conducteurs et conductrices, afin de ne pas effectuer le même tour toute la journée.
- Sur l'aspect légal, avoir une coupure d'au moins 11h entre la fin d'un service et le début d'un autre, avec un repos hebdomadaire d'au moins 35 heures.
- A la demande des agents, proposer le maximum de services « Matin » ou « Après-midi » que possible (éviter les services s'étalant sur la journée).

Nous avons donc commencé à effectuer ce travail pour créer l'exploitation de la période scolaire LMJV, qui représente la plus grosse partie du travail. Finalement, nous avons obtenu comme résultat final 37 services pour les agents (contre 39 sur l'exploitation actuelle pour la période scolaire LMJV). Ceci signifie qu'il y aura donc 2 services de moins à couvrir par les agents, et que ceux-ci seront plus volumineux qu'actuellement. Cette augmentation du volume des services permet ainsi d'augmenter le total horaire sur une semaine et permet donc d'assurer aux agents deux jours de repos complets dans la semaine, ce qui n'est pas le cas sur l'exploitation actuelle. Voici l'allure de la répartition des services créés sur le logiciel TEO :

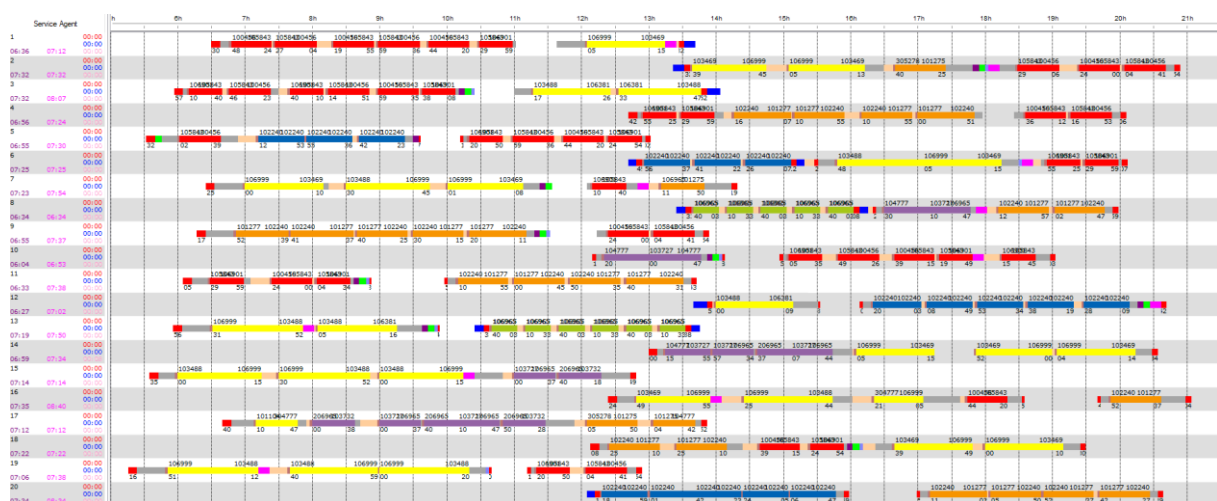


Figure 8 : Extrait de 20 services agent parmi les 37 créés sur la période scolaire LMJV
Source : Réalisation personnelle TRO

Ces 37 services sont répartis en 16 services « matin » numérotés de 1 à 31 en nombres impairs, de 15 services « après-midi » numérotés de 2 à 30 en nombres pairs, et de 6 services « journées » numérotés de 32 à 37. Nous avons donc réussi à diminuer le nombre de services « journées » de 3, en passant de 9 sur l'exploitation actuelle à 6 sur la future.

Pour créer ces journées de travail, la première étape fut de positionner les tours des différentes lignes les uns par rapport aux en essayant de faire en sorte de réaliser les enchaînements les plus cohérents possibles, comme nous l'avons vu sur la *Figure 8* avec les allers-retours de la ligne B sur la première partie du service. L'objectif à ce stade était donc d'obtenir un temps de travail effectif entre 6h et 6h30. En effet, une fois cette première étape réalisée, il a fallu réaliser « l'habillage » des services, ce qui consiste à ajouter les missions suivantes (que nous avons en partie pu voir précédemment sur l'exemple du service numéro 1) :

- Prise de service : durée 8 minutes.
- Prise de service intermédiaire : durée 3 minutes, lorsqu'il y a nécessité de changer de véhicule au sein d'un même service ou lors d'une coupure de plus d'une heure.
- Fin de service : durée 5 minutes.
- Fin de service intermédiaire : durée 2 minutes, même principe que pour la prise de service intermédiaire.
- Haut-le-pied : durée variable, en fonction de l'origine et de la destination.
- Mise en place : durée 2 minutes, permet au conducteur de se préparer avant d'effectuer son trajet.
- Battement : durée variable, en fonction de l'enchaînement des trajets commerciaux.
- Carburant : durée 5 min, Nettoyage des barres : durée 10 min, Passage au rouleau : 6 min, Rendu de caisse : durée 3 min (ces quatre missions n'étant systématiquement affectées à tous les services, nous y reviendrons par la suite).

Une fois ces missions ajoutées, le temps de travail effectif de services s'approchait alors des 7 heures. La difficulté majeure lors de ce travail de créations des journées des agents se trouvait dans le fait de réussir à respecter les contraintes énoncées précédemment. En effet, une fois les services complétés avec les missions énoncées à l'instant, nous nous sommes rendu compte que parfois nous n'atteignons pas le temps minimum légal de pause ou bien qu'en raison de Haut-le-pied plus ou moins longs, certaines journées se retrouvaient plus proches de 8h de travail que de 7h.

Ces difficultés rencontrées nous ont forcé à devoir changer certains enchaînements, en devant à chaque fois recréer les missions intermédiaires, ce qui a représenté de nombreuses heures de travail et de réflexion afin d'aboutir à un résultat final qui nous semblait équilibré et suffisant. Le fait de travailler à plusieurs sur ce sujet à grandement aidé à apporter des points de vue différents et aboutir à des solutions.

- Affectation des véhicules pour chaque journée de travail

En parallèle de la création des services des agents, il a fallu réaliser ce que l'on appelle les « **services véhicules** » (appelés « services voitures » sur le logiciel TEO).

Cette étape consiste à affecter à un véhicule les trajets qu'il va effectuer en une journée. La méthodologie adoptée consistait à respecter les points suivants :

- Condenser le maximum de trajets sur un minimum de véhicules possibles, afin de pouvoir garder des bus de réserve sur le dépôt en cas de panne ou autre besoin de changement.
- Faire en sorte d'éviter le plus possible le changement de véhicules au sein d'une journée de travail pour un agent.
- Affecter au moins une fois par véhicule (et donc par jour) les missions de prise de carburant, nettoyage intérieur et extérieur du véhicule.
- Tenter de limiter au maximum le nombre de trajets « Haut-le-pied » qui sont des kilomètres parcourus non productifs pour l'entreprise sur plusieurs aspects : temps de travail des agents, dépense de gasoil, coût environnemental.

Voici le résultat obtenu sur TEO une fois les affectations effectuées pour les lignes régulières A, B, E et F en période scolaire (Lundi, Mardi, Jeudi, Vendredi) :

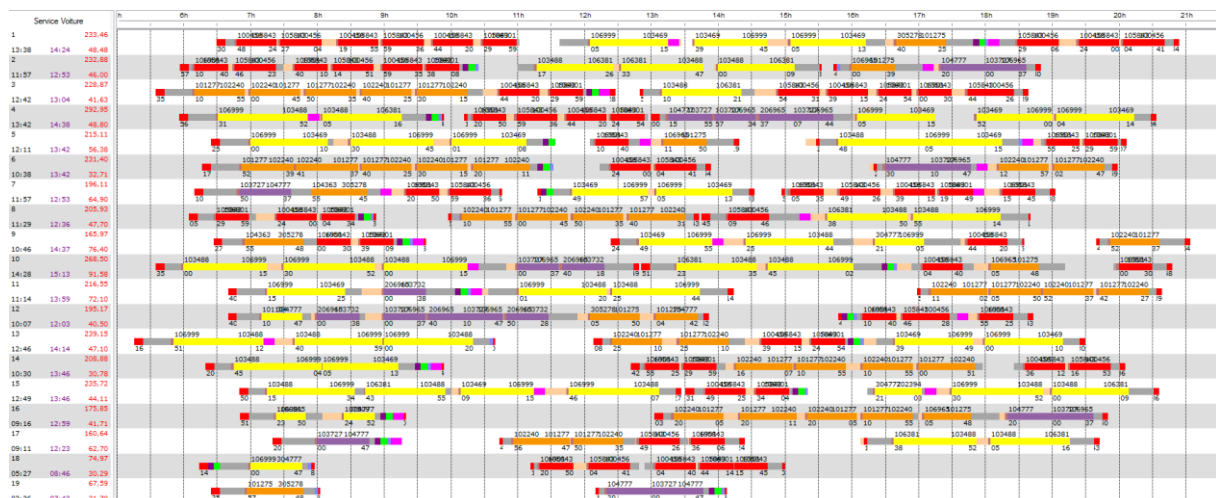


Figure 9 : Affectation des lignes régulières A, B, E, F aux véhicules en période scolaire LMJV

Source : Réalisation personnelle TRO

Prenons l'exemple du « service voiture » numéro 1. Sur la période concernée, ce bus sera emprunté par un premier agent qui réalisera l'entièreté du service d'agent 1 entre 6h30 et 13h32 (voir Figure 7), puis par un second qui réalisera l'entièreté du service d'agent 2 entre 13h33 et 20h54. Ainsi, le véhicule numéro 1 sera occupé de 6h30 le matin à 20h54 le soir, soit la quasi-totalité du volume horaire couvert par le réseau. Ce premier service est donc optimisé à son plein potentiel. La logique se veut être la même pour le reste des trajets dans la mesure du possible.

Comme nous pouvons l'observer sur la *Figure 9*, nous avons réussi à obtenir un total de 19 véhicules affectés pour couvrir l'entièreté des trajets des lignes A, B, E et F sur la période scolaire LMJV. En effet, ces lignes seront assurées par des IVECO Crossway Low Entry de 12 mètres de long.

Les lignes C et D quant à elles ne circulent qu'en centre-ville de Rochefort (plan disponible en *Annexe 1*). Elles sont actuellement réalisées par les navettes VehiXel Cytios 4. Avec la mise en place du nouveau réseau, ces véhicules vont être remplacés par d'autres IVECO Crossway Low Entry, de 10 mètres de long cette fois-ci. Ainsi cette différence de gabarit par rapport aux autres lignes se traduit par une affectation particulière de véhicules pour ces deux lignes (ligne C en vert et ligne D en bleu sur l'image suivante) et entraîne donc un changement de véhicule au sein du même service d'un agent :

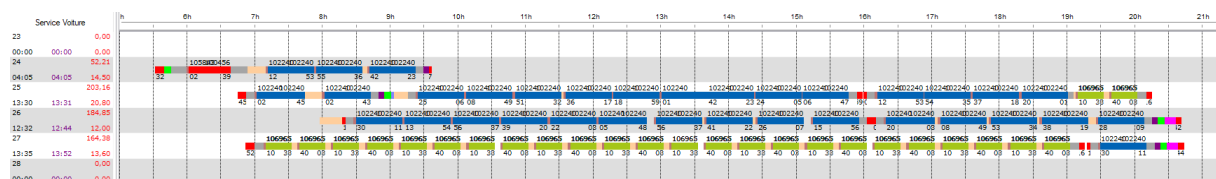


Figure 10 : Affectation des lignes régulières C et D aux véhicules en période scolaire LMJV
Source : Réalisation personnelle TRO

Sur l'image précédente, nous observons que les lignes C et D sont intégralement affectées à 4 véhicules distincts qui seront donc les IVECO Crossway Low Entry de 10 mètres. Par expérience au cours du stage, j'ai pu observer que malgré un parc surdimensionné en termes de nombre de véhicules, les nombreuses pannes peuvent rapidement devenir problématiques, d'où l'importance de condenser au maximum les trajets sur un seul et même véhicule, pour pouvoir le remplacer en cas de besoin, d'autant plus que le nombre de véhicule va diminuer par le futur. Sur l'image précédente, on peut noter que sur le service numéro 24, un tour de ligne A (en rouge) est aussi affecté à l'un de ces véhicules. En effet, ce trajet de ligne A se situe dans le même service d'agent que les trois tours de ligne D qui le suivent sur l'image précédente. De plus, au regard de l'horaire de ce trajet (6h02-6h39), nous avons estimé que la capacité du bus sera suffisante pour pouvoir charger tous les potentiels clients empruntant la ligne A à cette heure. C'est pour cette raison que nous avons fait le choix de ne pas effectuer de changement de véhicule dans ce cas exceptionnel.

Finalement, sur la période scolaire les lundis, mardis, jeudis et vendredis, 19 bus de 12 mètres seront nécessaires pour effectuer les lignes A, B, E, F et 4 véhicules de 10 mètres le seront pour les lignes C et D, soit un total de 23 véhicules. Ceci permettra donc de garder 4 véhicules de réserve au dépôt afin d'assurer les changements quand le besoin se présentera.

Une autre nouveauté qui a son importance pour la mise en place du nouveau réseau est la modification du système de **relève par véhicule léger (VL)**. Le principe de la relève est le suivant : un agent qui commence son service en rejoint un autre en voiture à une destination précise ou celui-ci termine le sien. Ainsi, l'agent qui commence son service récupère le bus de son collègue au lieu donné, tandis que le collègue rentre au dépôt en voiture et peut terminer son service.

Dans le cadre de la nouvelle DSP de 2024, Transdev Rochefort Océan fera l'acquisition de deux véhicules légers électriques pour effectuer ces relèves. Actuellement, l'exploitation est construite de manière à n'avoir qu'un seul véhicule léger pour les effectuer. Demain, 3 voitures seront en circulation pour permettre d'assurer ces missions.

Le but recherché est ici de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en bus lors de trajets Haut-le-pied. En effet, effectuer ces trajets à l'aide d'une voiture plutôt qu'avec un bus permettra une nouvelle fois de réduire drastiquement la consommation de carburant, d'autant plus grâce aux voitures électriques qui n'en consomment pas du tout.

Ainsi, de la même manière qu'avec les bus, les voitures ont pu être affectées de manière à pouvoir assurer toutes les relèves nécessaires. Voici un exemple de deux services pour illustrer le principe :

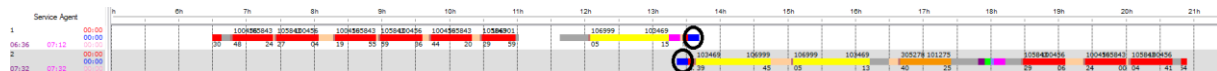


Figure 11 : Illustration du principe de relève VL
Source : Réalisation personnelle TRO

Sur la *Figure 11*, les missions correspondant aux relèves sont affichées en bleu foncé et entourées en noir. Nous remarquons que l'agent numéro 1 termine son service à 13h32. L'agent numéro 2 emprunte donc la voiture de relève et part du dépôt à 13h22 pour rejoindre l'agent numéro 1 à l'arrêt « Joliot Curie » à 13h32. L'agent numéro 2 effectue alors sa prise de service à 13h33 en récupérant le bus de l'agent numéro 1 qui lui va donc rentrer au dépôt grâce à la voiture.

On peut afficher les affectations voitures :

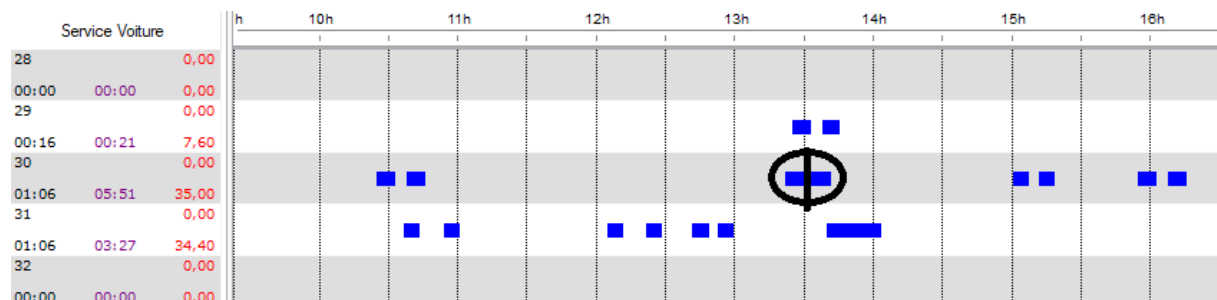


Figure 12 : Affectation des véhicules de relève sur la période scolaire LMJV
Source : Réalisation personnelle TRO

Nous pouvons observer ici entourées en noir les deux relèves citées précédemment pour les services agent 1 et 2 (la partie gauche pour l'agent qui se rend à l'arrêt « Joliot Curie », la droite pour l'agent qui part de cet arrêt pour rentrer au dépôt). Cette même voiture (numérotée 30) est utilisée pour 4 relèves (aller-retour) au total dans la journée. La voiture numérotée 29 n'est utilisée que pour un aller-retour, tandis que la voiture numérotée 31 est utilisée pour 4 relèves (aller-retour) elle aussi.

Finalement, une fois tout ce travail effectué et après de nombreuses coquilles corrigées et modifications apportées, l'exploitation de la période scolaire de lundi, mardi, jeudi et vendredi est enfin prête. Comme dit au début de la présentation cette de mission, cette exploitation ne représente qu'une parmi les trois à mettre en place pour couvrir les trois modes de fonctionnement principaux du réseau. Cependant, cette première version pour les lundis, mardis, jeudis et vendredis a pu servir de base pour créer l'exploitation des mercredis ainsi que celle des samedis. En effet, de nombreux horaires restent similaires au premier travail expliqué précédemment. Frédéric a donc repris la main de son côté pour pouvoir établir de la même manière les services des agents et des véhicules pour les mercredis et pour les samedis.

Cette mission a clairement été le plus gros challenge pour moi au cours de ce stage sur plusieurs aspects. Tout d'abord, il a fallu que je m'imprègne du fonctionnement d'un logiciel que je ne connaissais pas, sur un réseau que je ne connaissais pas, avec des contraintes légales et managériales que je ne connaissais pas, le tout rejoignant un travail que Frédéric avait déjà commencé de son côté. Au total, la création de cette future exploitation s'est étalée sur environ 3 mois de travail pour Frédéric et environ 2 mois pour moi. Celle-ci représente la base des outils qui seront nécessaires aux agents pour le mois de septembre 2024. En effet, c'est à partir de celle-ci que pourront être créées les plaquettes d'informations conducteurs (exemple en *Annexe 2*)

D'autre part, ce travail a représenté un vrai défi de rédaction pour ce rapport. En effet, il m'a été compliqué d'essayer de rendre claire une mission sur laquelle je travaille depuis plusieurs semaines, afin qu'elle soit compréhensible d'un regard extérieur, le tout sur 6 pages de texte tout en tentant de rendre compréhensibles des images tirées du logiciel. J'ai évidemment conscience du fait que certaines informations pourraient être plus détaillées, mais j'ai estimé que cela rendrait le propos plus compliqué à comprendre dans sa globalité.

Je tire de nombreux enseignements de cette mission. Je retiendrais tout d'abord l'impact du travail en équipe sur ce sujet où chacun de nous trois a pu exprimer la façon dont il imaginerait modifier un service pour le rapprocher d'un temps de travail effectif plus proche des 7h par jour ou encore pour améliorer la cohérence des enchaînements de lignes afin d'éviter une relève voiture de plus. Chacun a pu apporter sa vision ainsi qu'un regard différent. De plus, j'ai remarqué l'importance de prendre en considération du mieux possible la volonté des agents, remontée par le CSE. En effet, ces représentants du personnel dont nous avons entendu parler lors de cette deuxième moitié du second semestre de cette année lors des cours de SHEJS jouent un rôle très important au sein de l'entreprise et permettent ici de porter la voix des agents de conduite aux agents d'exploitation. C'est aussi en cela que prend sens la formation qui nous est dispensée. Au-delà des capacités techniques qu'un ingénieur peut apporter, j'estime qu'il se doit d'être à l'écoute de ses collègues et doit avoir de bonnes capacités relationnelles. La prise en considération des volontés du personnel me semble alors essentielle pour créer un bien-être au sein du groupe et que celui-ci soit profitable à l'entreprise. J'ai beaucoup apprécié mêler défis techniques et humains.

- Mise à jour des informations pour les girouettes

Dans le domaine des transports en commun, les girouettes sont des dispositifs installés sur les véhicules permettant aux voyageurs de voir le numéro de la ligne ainsi que sa destination. Une petite mission m'a été confiée afin de préparer les informations pour que l'affichage des girouettes soit à jour pour le mois de septembre.

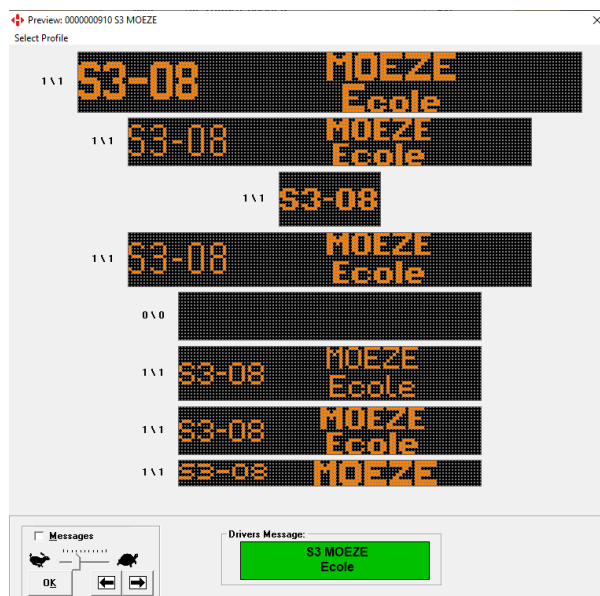
Sur le logiciel TEO dont nous venons de parler précédemment, chaque « chemin » propre à chaque ligne possède un numéro différent. Par exemple, la ligne S3 que nous allons prendre pour exemple tout le long de l'explication de cette mission, contient 28 parcours différents (en distinguant aller et retour). Cette ligne étant la neuvième dans la classification du logiciel, ses parcours appelés « chemins » sont donc numérotés de 0901 à 0928. Voici un tableau qui résume la numérotation des chemins pour chaque ligne :

Ligne	A	B	C	D	E	F	S1	S2	S3	J
Chemin(s)	0101 - 0118	0201 - 0204	0301	0401 - 0404	0501 - 0510	0601 - 0606	0701 - 0706	0801 - 0830	0901 - 0928	1001 - 1002

Tableau 1 : Répartition des chemins en fonctions des lignes
Source : Réalisation personnelle TRO

Ainsi pour chaque chemin de chaque ligne, il faut créer les informations correspondantes pour les girouettes. Pour cela, j'ai utilisé le logiciel Helen, qui permet de créer une base de données permettant de faire fonctionner les girouettes de la marque Hanover Displays.

Pour créer cette base de données, il m'a simplement fallu collecter les informations suivantes : Numéro de chemin, ligne correspondante et destination. Ainsi, j'ai pu saisir ces informations dans Helen pour obtenir un aperçu de l'affichage des girouettes :



Sur cette *Figure*, on peut observer 8 lignes d'informations. La première ligne correspond à l'affichage de la girouette située à l'avant du véhicule. C'est cette girouette qui est la plus imposante et qui est l'on consulte généralement le plus lorsque l'on souhaite réaliser un trajet en bus.

La troisième est la plus petite girouette, elle se situe à l'arrière des véhicules et affiche uniquement le numéro de la ligne.

Enfin, les lignes 6 et 8 correspondent aux girouettes latérales des véhicules.

Figure 13 : Aperçu d'affichage des girouettes pour la ligne S3-08 à destination de l'école de Moëze
Source : Réalisation personnelle TRO, logiciel Helen

Finalement, une fois la saisie de toutes les informations saisies, j'ai pu aboutir à une base de données dont voici un extrait :

Destination	Drivers Message
0805	S2 ROCHEFORT...
0806	S2 CABARIOT...
0807	S2 TONNAY-CHAREN...
0808	S2 SAINT-COUTANT...
0809	S2 TONNAY-CHAREN...
0810	S2 CABARIOT...
0811	S2 TONNAY-CHAREN...
0812	S2 TONNAY-CHAREN...
0813	S2 ROCHEFORT...
0814	S2 SAINT-COUTANT...
0815	S2 TONNAY-CHAREN...
0816	S2 SAINT-COUTANT...
0817	S2 TONNAY-CHAREN...
0820	S2 SAINT-COUTANT...
0822	S2 TONNAY-CHAREN...
0828	S2 CABARIOT...
0830	S2 TONNAY-CHAREN...
0901	S3 ROCHEFORT...
0902	S3 SAINT-AGNANT...
0903	S3 ROCHEFORT...
0904	S3 LA GRIPPERIE...
0905	S3 ROCHEFORT...
0906	S3 BEAUGEAY...
0907	S3 SAINT-AGNANT...
0908	S3 SOUBISE...
0909	S3 SAINT-AGNANT...
0910	S3 MOEZE...
0911	S3 SAINT-AGNANT...
0912	S3 PORT DES BARQ...
0913	S3 SAINT-AGNANT...
0914	S3 PORT DES BARQ...
0915	S3 ROCHEFORT...
0916	S3 PORT DES BARQ...
0917	S3 SAINT-AGNANT...
0918	S3 SAINT-NAZAIRE...
0919	S3 SAINT-AGNANT...
0920	S3 LA GRIPPERIE...
0921	S3 ROCHEFORT...
0922	S3 SAINT-NAZAIRE...
0923	S3 SAINT-AGNANT...
0924	S3 LA GRIPPERIE...
0925	S3 SAINT-AGNANT...
0926	S3 MOEZE...
0927	S3 SAINT-AGNANT...
0928	S3 PORT DES BARQ...
1001	J FOURAS...
1002	J TONNAY-CHARENT...
2101	RPI BREUIL MAGNE...
2102	RPI BREUIL MAGNE...
2201	RPI LUSSANT...
2202	RPI SAINT-COUTAN...
2301	RPI ST FROULT...
2302	RPI BEAUGEAY...
2401	RPI CHAMPAGNE...
2402	RPI STJEANANGLE...

Ainsi, quand un agent réalisera le circuit S3-08 à destination de l'école de Moëze, il tapera le numéro de chemin « 910 » sur le dispositif prévu à cet effet pour afficher les girouettes correspondantes. De même pour les chemins des autres lignes.

L'étape suivante était donc de compresser en format zip le fichier obtenu grâce à ce travail afin de pouvoir effectuer des tests pour vérifier que l'affichage se fait comme prévu sur les girouettes.

Si besoin, Frédéric pourra accéder à ce fichier après les tests pour réaliser d'éventuelles modifications. Il faut relever que lors de la saisie des informations, certains noms de communes comme « Port-des-Barques » ou des destinations telles que « La Berlanderie » par exemple comportaient trop de caractère pour pouvoir être affichées correctement par les girouettes. Ainsi nous avons dû réduire l'information et donc en diminuer la qualité en écrivant par exemple « P. des Barques ». C'est pour cela que ces tests étaient nécessaires afin de voir le rendu réel sur les véhicules, dans le but d'observer si des améliorations sont envisageables. Voici une image du rendu réel avec la ligne S3-08 que nous avons pris en exemple tout le long de l'explication :

Figure 14 : Extrait de la base de données Helen
Source : Réalisation personnelle, logiciel Helen



Figure 15 : Vision de la girouette frontale pour la ligne S3-08
Source : Image personnelle

2 – Changement d’itinéraire de la ligne desservant la commune de Fouras-les-Bains

Parmi les modifications majeures du réseau, l’actuelle ligne G deviendra la future ligne E. Celle-ci dessert les communes de Rochefort, Vergeroux, Saint-Laurent-de-la-Prée et enfin Fouras. Outre ce changement de dénomination, cette ligne est concernée par une modification d’itinéraire au sein de la commune de Fouras :



Figure 16 : Évolution du tracé de la ligne desservant Fouras (à gauche l’ancien, à droite le nouveau)

Source : Archives TRO

La modification de cet itinéraire comporte deux objectifs :

- Desservir un nouvel arrêt, « Pierre Loti » : Ce nouvel arrêt permettra la desserte d’un centre médical se situant à proximité. Au-delà de l’amélioration de l’accessibilité à ce centre, l’ajout de cet arrêt représente un avantage au regard de ses infrastructures. En effet, celles-ci sont déjà existantes et exploitées par une ligne régionale. Ainsi, l’ajout de ce nouvel arrêt au réseau R’bus n’implique pas de frais supplémentaires de construction pour la communauté d’agglomération de Rochefort et pour la commune de Fouras.
- Éviter d’effectuer des « antennes » : Comme nous pouvons l’observer sur l’image de gauche de la Figure 16, l’actuelle ligne G emprunte à deux reprises des itinéraires nécessitant d’effectuer un demi-tour et un « retour sur ses pas ». C’est actuellement le cas pour desservir les arrêts « Centre Commercial » et « Cadoret ». Ce changement a pour but de créer une cohérence au sein de la ligne, d’optimiser le trajet afin d’une part d’améliorer le ressenti du client ainsi que d’économiser des kilomètres de parcours. L’ajout de l’arrêt « Pierre Loti » rend évidente la cohérence du tracé permettant de le desservir, en effectuant le passage d’abord au centre commercial, puis à Pierre Loti avant d’arriver au Cadoret.

Ce changement d'itinéraire implique une modification de l'arrêt « Stade ». En effet, l'actuelle ligne G dessert le stade de Fouras par l'avenue du Stade. A partir de septembre 2024, la future ligne E n'empruntera plus cette avenue, et la desserte de l'arrêt « Stade » s'effectuera après « Pierre Loti » dans le sens Rochefort vers Fouras. Ainsi, ce changement d'itinéraire implique un déplacement de l'arrêt « Stade » dans la rue du Trop Tôt Venu. Celui-ci nécessite la mise en place de nouvelles infrastructures pour réaliser la desserte. Le 30/04/2024, David et moi-même nous sommes rendus à la commune de Fouras pour un rendez-vous en présence de Laurence MALBOT, ainsi que deux élus et deux agents de police municipale de la ville de Fouras. L'objectif de ce rendez-vous était de discuter tous ensemble du potentiel emplacement du futur arrêt. La proposition fut quasiment unanime pour la position de l'arrêt du sens Fouras vers Rochefort :



*Figure 17 : Proposition pour l'emplacement du futur arrêt Stade dans le sens Fouras vers Rochefort
Source : Google Maps, réalisation personnelle de Laurence MALBOT*

En effet, comme nous pouvons le voir sur la *Figure 17*, la construction du quai de l'arrêt s'inscrirait parfaitement dans l'emplacement choisi du fait la position des arbres qui limitent le stationnement des voitures à cet endroit. En construisant le quai à cet emplacement, le nouvel arrêt ne supprimerait que deux places de parking sans impacter les autres, ce qui est un argument de taille pour convaincre les élus. En effet, il est important pour eux de conserver des places de stationnement qui sont très prisées notamment les week-ends, afin de pouvoir accéder au Stade.

En revanche, la discussion fut plus controversée en ce qui concerne l'aménagement du quai dans le sens Rochefort vers Fouras. Après échanges, nous avons retenu deux propositions :



Figure 18 : Proposition 1 pour l'emplacement du futur arrêt Stade dans le sens Rochefort vers Fouras
Source : Google Maps, réalisation personnelle de Laurence MALBOT

Ce premier emplacement a été proposé en amont du virage permettant l'accès à la salle multisport Roger Rondeau. En effet, celui-ci permet à la fois un accès direct au passage piéton ainsi que d'assurer la sécurité. Cet arrêt est très fréquenté, notamment par des enfants. Ainsi, placer le quai juste après le passage piéton pourrait engendrer un risque plus important, compte-tenu de la proximité de la desserte au virage de la salle.

La deuxième proposition retenue est la suivante :

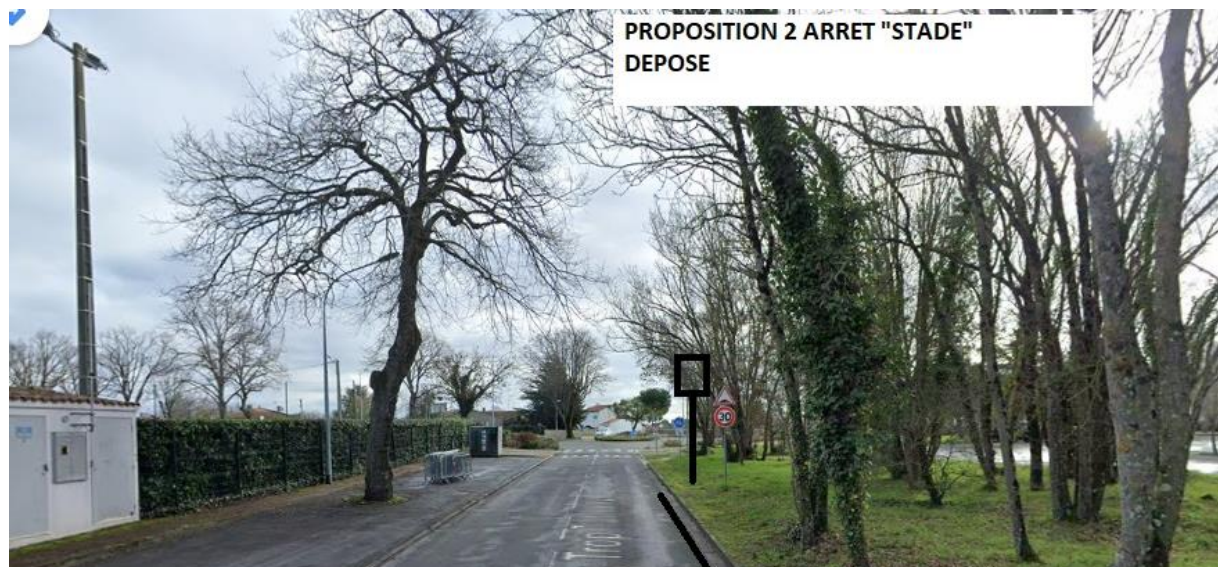


Figure 19 : Proposition 2 pour l'emplacement du futur arrêt Stade dans le sens Rochefort vers Fouras
Source : Google Maps, réalisation personnelle de Laurence MALBOT

Ce second emplacement permettrait au quai de se situer quasiment en face de l'autre et représenterait un avantage financier pour la CARO et la commune quant à l'aménagement du quai et du prolongement du trottoir. Nous avons dans un premier temps identifié deux problèmes : la desserte s'effectuerait devant des points d'apports de biodéchets, ce qui représente un inconfort pour le client. De plus, nous avons estimé que la desserte en pleine voie serait sujette à d'éventuels dépassements de la part des véhicules circulant derrière le bus. Au regard de l'emplacement de l'arrêt, ces dépassements représentent un danger de collision du fait de la proximité avec le rond-point. Notre discussion s'est donc terminée en émettant une préférence pour la première proposition compte-tenu des arguments énoncés.

A l'issue de ce rendez-vous, Mme. MALBOT a soumis ces propositions au maire de Fouras, monsieur Daniel COIRIER, non présent à ce jour, afin de demander validation et de pouvoir engager la réalisation ces aménagements.

Par la suite, nous avons réalisé un deuxième rendez-vous le 25/06/2024, cette fois-ci en la présence de Mr. COIRIER et des élus de la ville de Fouras, Mme. MALBOT, un agent de police et la ville ainsi que David et moi-même.

La proposition pour le quai qui se situerait sur la *Figure 17* pour le sens Fouras vers Rochefort fut une nouvelle fois validée à l'unanimité. Cependant, nous avons remis en question notre position concernant l'emplacement du quai pour le sens Rochefort vers Fouras. En effet, nous avons terminé la première réunion en émettant une préférence pour la première proposition au regard d'éventuels problèmes de sécurité, néanmoins l'inverse s'est produit devant nos yeux en discutant lors du deuxième rendez-vous. En effet, un car était stationné à l'emplacement du potentiel quai (*Figure 18*) afin de récupérer des élèves d'école maternelle. Un automobiliste circulant dans le sens du car et donc allant vers le rond-point l'a dépassé sans ralentir ni regarder si des élèves ou autres membres du personnel scolaire étaient sur la voie au niveau du passage piéton. Ainsi, après cet événement qui heureusement s'est déroulé sans accident, nous avons discuté de nouveau au sujet de la première proposition, visible sur la *Figure 19*. Nous avons estimé que les automobilistes seraient certainement plus vigilants et moins susceptibles d'effectuer des dépassements du fait de la proximité avec la sortie de rond-point, où le danger serait potentiellement plus évident pour les automobilistes. De plus, la situation de desserte inconfortable en face des biodéchets n'existerait finalement pas puisque ce quai serait en réalité situé en amont des bacs. La proposition 2 fut donc choisie définitivement.

Finalement, cette deuxième discussion fut nécessaire pour apporter un regard nouveau à nos idées initiales et donc réaliser un choix différent. A présent, la prochaine étape est d'implanter des poteaux « arrêt provisoire » aux deux emplacements retenus d'ici début septembre et d'observer comment cette situation se passe en pratique avant de réaliser tout travaux d'aménagement de quais.

J'ai beaucoup apprécié ces deux rendez-vous car ces discussions entre les différents acteurs dont nous entendons parler au cours de notre formation permettent de se rendre compte de la réalité du terrain tout en exposant les opinions et intérêts de chacun. J'ai trouvé cela très pertinent au regard d'un futur ingénieur en aménagement. Le seul éventuel regret que j'ai se situe dans le fait que je ne serai plus dans l'entreprise au moment d'observer comment évolue cette mise en place à laquelle j'ai participé. Finalement, il me paraît aujourd'hui d'autant plus important de réaliser des observations pratiques sur le terrain, qui contredisent parfois les premières idées théoriques que l'on peut émettre lors d'une prise de décision d'aménagement.

3 – Tableau de données : les points d'intérêts accessibles grâce au réseau

Avec le redéploiement du réseau, une refonte du [site internet](#) est prévue. Outre une importante mise à jour de l'aspect graphique et des informations quant aux changements sur les lignes, le futur site intégrera une rubrique appelée « Points d'intérêts ». Le but est de permettre aux utilisateurs de pouvoir consulter via le site des points accessibles grâce au réseau R'Bus au sein de l'agglomération rochefortaise.

Afin de réaliser cela, il m'a été demandé de réaliser dans un premier temps un tableau de données sur un fichier Excel. La mission était de collecter les données des points d'intérêts classés les catégories suivantes : Centres commerciaux, Écoles, Collèges, Lycée, Établissements d'enseignement supérieur, Centres sociaux, Hôpitaux / Centres de santé, Mairies et collectivités, Office de Tourisme, Police / Gendarmerie, Équipements culturels, Équipements sportifs, Agences R'Bus, Points de vente, Aires de covoiturages et Gares.

Les données qu'il m'a fallu rentrer dans le tableau sont les suivantes : catégorie (voir la liste précédente), nom de l'établissement, adresse, code postal, ville, site internet, numéro de téléphone, longitude, latitude, ligne desservant le lieu, arrêt le plus proche. Voici l'allure du tableau réalisé sur un petit échantillon de données :

TYPE	TITRE	ADRESSE	CP	VILLE	SITE INTERNET	TEL	LONGITUDE	LATITUDE	LIGNE	ARRÊT + PROCHE	
COLLEGE	Collège	Grimaux	4 Rue Odette Valence	17300	ROCHEFORT	https://etab.ac-poitiers.fr/co	05 46 99 20 92	45.953248532277364	-0.9702515603363228	A,B,D,E,F	Merleau Grimaux
COLLEGE	Collège	Joliot Curie	Rue Joliot-Curie	17430	TONNAY-CHARENTE	https://etab.ac-poitiers.fr/co	05 46 87 42 24	45.946005626564585	-0.8907136449934485	A,J	Joliot Curie
COLLEGE	Collège	Jean Monnet	Avenue Charles de Gaulle	17620	SAINT-AGNANT	https://etab.ac-poitiers.fr/co	05 46 83 30 34	45.87042955880569	-0.961539144996331	A	Jean Monnet
COLLEGE	Collège	La Fayette	2 Boulevard de la Résistance	17300	ROCHEFORT	https://etab.ac-poitiers.fr/co	05 46 99 06 37	45.93056158726616	-0.961449596361344	A,B,D,E,F	La Fayette
COLLEGE	Collège	La Providence	8 Amiral Courbet	17300	ROCHEFORT	https://www.laprovidence.fr	05 46 99 09 62	45.93742171993354	-0.959835058468044	A,B,C,E,F,J	Roy Bry
COLLEGE	Collège	Pierre Loti	49 Rue Audry de Puyravault	17300	ROCHEFORT	https://etab.ac-poitiers.fr/co	05 46 87 42 24	45.93776824168819	-0.9636081526274056	A,B,C,E,F,J	Roy Bry
LYCEE	Lycée	Gilles Jamin	2 Boulevard Edouard Pouzet	17300	ROCHEFORT	https://www.lycee-jamin.fr	05 46 99 06 68	45.93034142953814	-0.969024161583233	A,B,E,F	Avenue des Déportés
LYCEE	Lycée	Marcel Dassault 1	38 Avenue Marcel Dassault	17300	ROCHEFORT	https://lycee-marcel-dassault.fr	05 46 88 13 00	45.947489290136566	-0.95896449934096	A,B,D,E,F,J	Gare SNCF
LYCEE	Lycée	Marcel Dassault 2	Rue Pujol	17300	ROCHEFORT	https://lycee-marcel-dassault.fr	05 46 88 13 00	45.94175711454844	-0.9565635603368075	D	Jardins de la Marine
LYCEE	Lycée	Merleau-Ponty	3 rue Raymond Maous	17300	ROCHEFORT	http://www.lycee-merleau.fr	05 46 99 23 20	45.95194298851165	-0.9712308759797519	A,B,D,E,F	Merleau Grimaux
ETABLISSEMENTS ENSEIGNEMENT SUPERIEUR	IFSI	Institut Formation Soins Infirmiers	8 Rue Victor Hugo	17300	ROCHEFORT	https://www.ifsi-gila-rocho.fr	05 46 82 80 40	45.93858145134226	-0.9594684849937161	D	Cordierie Royale
ECOLE	Ecole élémentaire Anatole France	6 Rue Anatole France	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 37 14	45.93996354934883	-0.975801388050054	C	Anatole France	
ECOLE	Ecole élémentaire Champlain	6 Place Champlain	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 00 10	45.94114436697055	-0.9693084897161001	C	Champlain	
ECOLE	Ecole élémentaire Emile Zola	6 rue du Docteur Peltier	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 01 57	45.939612878554094	-0.9641979395916334	A,B,E,F,J	Denfert Rochereau	
ECOLE	Ecole élémentaire Guérineau	1 rue Louis Blériot	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 38 35	45.94962092255667	-0.966435444993358	A,B,D,E,J	Guérineau	
ECOLE	Ecole élémentaire Herriot	1 rue du Docteur Peltier	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 03 08	45.9332353645053	-0.9636255603717188	A,B,C,E,F,J	Roy Bry	
ECOLE	Ecole élémentaire La Gallissonnière	280 rue du Docteur Bonnet	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 15 21	45.9448054550011	-0.982217820053623	C,D	Gallissonnière	
ECOLE	Ecole élémentaire Saint-Eusèbe	Rue Saint-Eusèbe	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 05 00	45.95115294069616	-0.9744740044984638	D	St Eusèbe / Merleau Ponty	
ECOLE	Ecole élémentaire Saint-Joseph	65 rue Voltaire	17300	ROCHEFORT	https://www.ville-rocho.fr	05 46 99 07 46	45.94193890656899	-0.9696494603367836	A,B,E,F,J	Denfert Rochereau	
ETABLISSEMENTS ENSEIGNEMENT SUPERIEUR	IEGT et ISAI Institut Européen de la Qualité Totale	La Cordierie Royale, rue Audebert	17300	ROCHEFORT	http://www.iegtr-rocho.fr	05 46 84 11 83	45.9405523542867	-0.9556261449938008	D	Jardins de la Marine	
ECOLE	Ecole maternel Louise Miche	Rue du Trop tôt venu	17450	FOURAS	http://www.fouras.net/v2	05 46 84 88 80	45.98863551825084	-1.0842977311558632	E,J	Stade Fouras	
ECOLE	Ecole élémentaire Jean Michonot	Place Félix Jacques	17450	FOURAS	http://www.fouras.net/v2	05 46 84 80 07	45.988746962940226	-1.0846439551273486	E,J	Mairie Fouras	
ECOLE	Ecole élémentaire Municipale	116 route de l'Intendance	17450	SAINT-LAURENT-DE-LA-PRÉ	https://www.saint-laurent-de-la-pre.fr	05 46 84 20 53	45.9926316049353636	-1.0235657178274936	E,J	Halte TER	
ECOLE	Ecole élémentaire André Fort	1 place Verte	17300	VERGEROUX	https://ecoledevergeroux.fr	05 46 87 37 77	45.96142156505467	-0.985735587121497	E	Mairie Vergeroux	
ECOLE	Ecole élémentaire de Breuil-Magné / Loire-les-Marais	2 rue du Huit Mai 1945	17870	BREUIL-MAGNE	https://www.breuilmagne.fr	09 64 10 42 13	45.9824066280053	-0.9576394468425289	B	Ecole Breuil-Magné	
ECOLE	Ecole maternel Plaisance	Rue Salvador Allende	17430	TONNAY-CHARENTE	https://www.tonnay-charente.fr	05 46 88 72 06	45.94770084944991	-0.890973296500247	A	Joliot Curie	
ECOLE	Ecole élémentaire Plaisance	Rue Louis Pergaud	17430	TONNAY-CHARENTE	https://www.tonnay-charente.fr	05 46 88 46 50	45.9479571288472	-0.8891200873217795	A	Joliot Curie	
ECOLE	Ecole élémentaire d'Echillais	Rue de l'Eglise	17620	ÉCHILLAIS	https://www.ville-echillais.fr	05 46 83 19 99	45.89744177154807	-0.9528407383148657	A	Mairie Echillais	
ECOLE	Ecole élémentaire Privée maternelle et élémentaire	5 Rue de la Croix Biron	17430	TONNAY-CHARENTE	https://www.tonnay-charente.fr	05 46 83 76 64	45.94470677769231	-0.8937897873232939	A	Joliot Curie	
ECOLE	Ecole maternel de Saint-Agnant	12 rue de la poste	17620	SAINT-AGNANT	https://www.saint-agnant.fr	05 46 83 33 42	45.87191781373972	-0.96211138732491	A	La Bridoire	

Figure 20 : Échantillon du tableau de données pour les points d'intérêts
Source : Réalisation personnelle

Afin de vérifier la cohérence des informations récoltées, j'ai utilisé l'outil « Filtre » d'Excel, permettant de créer une liste déroulante pour les colonnes sélectionnées. Ainsi, j'ai pu vérifier l'exactitude de la saisie des lignes de bus correspondantes aux communes. Par exemple, en sélectionnant la commune « FOURAS », je me suis assuré d'avoir renseigné les lignes E et J ainsi que les bons arrêts correspondants, pour ne pas induire en erreur l'utilisateur une fois sur le site.

Au total, j'ai pu collecter environ 150 points d'intérêts pour les catégories demandées. Celles-ci pourront bien sûr être complétées au fil du temps afin d'ajouter des informations supplémentaires consultables par l'utilisateur du site internet.

Ensuite, une fois les données récoltées, il m'a fallu les saisir sur le futur site. Pour cela, un accès au « back-office » m'a été donné. Cette partie du site est invisible par l'utilisateur, seuls les administrateurs y ont accès. Elle permet de saisir les données et réaliser les modifications nécessaires pour le « front-office » (partie visible par l'utilisateur).

Sur le back-office, j'ai pu me rendre dans la rubrique « Points d'intérêts » afin de saisir toutes les données récoltées dans la première partie du travail. Ainsi, de la même manière que sur mon tableau Excel, j'ai obtenu la liste suivante des établissements et lieux d'intérêts, prête à être diffusée :

PHOTO	TITRE	TYPE	ACTIONS
	Camping La Garenne	Campings	MODIFIER BROUILLON
	Camping l'Abri-Côtier	Campings	MODIFIER BROUILLON
	Camping Le Rayonnement	Campings	MODIFIER PUBLIÉ
	Camping Le Bateau	Campings	MODIFIER PUBLIÉ
	École élémentaire Saint-Exupéry	Écoles	MODIFIER PUBLIÉ
	École élémentaire La Gallissonnière	Écoles	MODIFIER PUBLIÉ
	École élémentaire Anatole France	Écoles	MODIFIER PUBLIÉ

Figure 21 : Échantillon des points d'intérêts saisis sur le back-office
Source : Réalisation personnelle

Le changement du statut « Brouillon » en « Publié » permet ainsi la diffusion du point d'intérêt concerné sur le front-office. Finalement, une fois que le site sera opérationnel pour le mois de septembre, l'utilisateur rencontrera l'interface suivante lors de sa consultation des points d'intérêts :

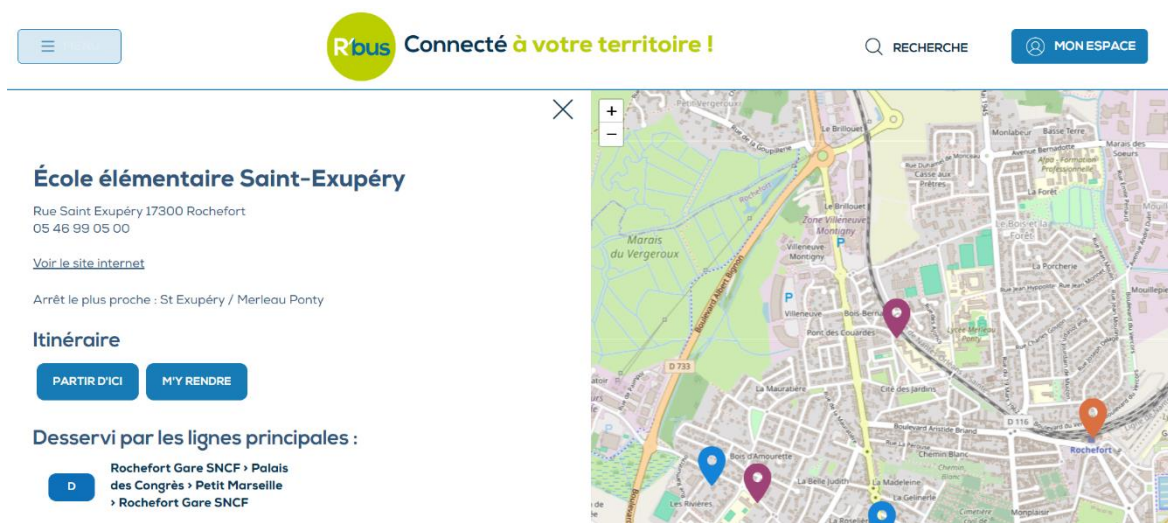


Figure 22 : Interface utilisateur de la rubrique « Points d'intérêts »
Source : Réalisation personnelle, futur site rbus-transport.com

Comme nous pouvons l'observer sur la *Figure 22* pour l'exemple de l'école élémentaire Saint-Exupéry, celle-ci est desservie par la ligne D à l'arrêt « St Exupéry / Merleau Ponty ». Le point GPS peut être affiché grâce au renseignement de la latitude et la longitude associées, l'utilisateur peut donc utiliser les onglets « Partir d'ici » ou « M'y rendre » afin d'ouvrir un calculateur d'itinéraire permettant d'accéder au lieu. Cette rubrique des Points d'intérêts permettra donc un accès simplifié à l'information pour les usagers souhaitant savoir quelle ligne et quel itinéraire emprunter pour se rendre à un lieu particulier.

Finalement, cette petite mission d'informatique qui m'a été confiée dans la seconde moitié du stage a été réalisée en parallèle des missions liées à la mise en place de la future exploitation. Celle-ci était plus de l'ordre de la collecte et de la saisie de données, tâche nécessitant moins de « méthode » que les missions décrites précédemment. Cependant, il a quand même fallu s'assurer de la cohérence et de l'exactitude des informations pour éviter les coquilles dans la saisie. C'est en ce sens que l'utilisation d'Excel s'est avérée utile car cet outil permet de filtrer les données et s'y retrouver plus facilement dans une quantité importante d'informations. Les lignes scolaires n'étant pas saisies dans le site à l'heure actuelle, ce travail pourra être poursuivi une fois celles-ci ajoutées par un prestataire extérieur. D'autres points d'intérêts pourront bien évidemment être ajoutés en fonction des besoins.

IV – Conclusion

Ce stage au sein de Transdev Rochefort Océan m'a permis de découvrir le secteur du transport urbain, domaine pour lequel j'éprouve un intérêt grandissant au fur et à mesure de l'avancée de mes études. En participant au quotidien de la vie de l'entreprise et en interagissant avec ses différents acteurs, j'ai pu appréhender le fonctionnement d'une délégation de service public pour l'exploitation d'un réseau de transport urbain.

La compétence majeure qui m'a semblée nécessaire au cours de ces 13 semaines est la polyvalence. En effet, mes missions combinaient travail de terrain, utilisation d'outils informatiques, travail de groupe en mode projet, communication, relationnel... Cette diversité des compétences m'a rapidement fait réaliser l'intérêt de la formation qui nous est dispensée au département Aménagement et Environnement de l'école. En effet, les différents cours de sciences humaines, ceux sur les différents acteurs territoriaux ou encore les travaux en mode projets ont tous pris encore plus de sens au cours de ce stage.

J'ai aussi pu apprendre qu'en tant qu'entreprise exploitante d'un réseau, l'offre commerciale proposée représente un compromis entre les politiques de la ville au regard de la mobilité, le budget fixé par l'autorité organisatrice et les contraintes légales comme nous avons pu le voir pour la création des services des agents. La contrainte budgétaire représente à mon sens la plus grosse limite quant à l'amélioration du service public (augmentation de la fréquence de passage des lignes, meilleure desserte de la périphérie). L'objectif était de proposer la meilleure offre commerciale possible avec des contraintes données. Après la mise en place du nouveau réseau, des ajustements seront certainement nécessaires une fois les premières semaines écoulées. L'équipe de l'exploitation devra donc s'adapter afin de réaliser les potentielles corrections nécessaires au bon fonctionnement du réseau pour les années à venir.

J'ai particulièrement apprécié découvrir les différents acteurs de la mobilité d'un territoire, notamment en travaillant en étroite collaboration avec la communauté d'agglomération de Rochefort Océan. Il me semblerait donc pertinent d'orienter mes recherches de stage de fin d'études de 5^{ème} année vers une autorité organisatrice de la mobilité, ce qui à mon sens permettrait de lier d'autant plus le domaine des transports dans lequel je m'épanouis de plus en plus à mes études d'ingénieur en Aménagement et Environnement.

Je suis très heureux d'avoir pu réaliser cette première expérience dans le transport urbain au sein de Transdev Rochefort Océan, une filiale à taille humaine du groupe Transdev. En intégrant les bureaux de l'exploitation, j'ai pu très rapidement prendre conscience des modes de gestion et de fonctionnement quotidien d'un réseau urbain. Je suis reconnaissant à l'équipe de m'avoir permis de contribuer à l'élaboration de la future exploitation ainsi qu'au bon fonctionnement de l'exploitation actuelle. L'aventure ne s'arrête pas là puisque l'entreprise me propose un contrat saisonnier jusqu'à fin août au cours duquel je serai encore plus proche du terrain, notamment pour réaliser l'affichage aux arrêts des horaires pour l'entièreté du futur réseau.

Merci à tous une fois de plus !

Bibliographie

- [1] *R'bus, le réseau de transport de Rochefort Océan (17)*. (s. d.).
<https://www.rbus-transport.com/>
- [2] *Communauté d'agglomération de Rochefort Océan*. (s. d.).
<https://www.agglo-rochefortocean.fr/>
- [3] Transdev Nouvelle-Aquitaine. (2024, 26 juin). *Transdev et l'Agglomération de Rochefort : Renouveau de la DSP*. Transdev, The Mobility Company.
<https://www.transdev.com/fr/news-fr/transdev-et-lagglomeration-de-rochefort-ocean-renouveau-de-la-delegation-de-service-public/>
- [4] Légifrance. *Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs du 11 avril 1986. Étendue par arrêté du 25 janvier 1993 JORF 30 janvier 1993*. (s. d.)
https://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635740
- [5] Meyer, O. (s. d.-b). *L'exploitation des transports publics au quotidien*. transbus.org.
<https://www.transbus.org/dossiers/exploitation.html>
- [6] Meyer, O. (s. d.-a). *Girouettes*. transbus.org.
<https://www.transbus.org/dossiers/girouettes.html>

Source : Archives Transdev Rochefort Océan



Annexe 2 : Exemple de plaquette conducteur pour le service 1 en période scolaire LMJV pour le nouveau réseau

Source : Réalisation Personnelle de Frédéric PETIT

SERVICE 1

1	SCO
Edité le	16/07/2024

Prise de Service	06:30 06:38
------------------	-------------

Haut le pied	
DEPOT TRO	06:38
LA CROIX BREUIL MAGNE	06:46

Ligne B	020101
LA CROIX BREUIL MAGNE	06:48
POSTE BREUIL MAGNE	06:49
EGLISE BREUIL MAGNE	06:51
BELIGON	06:53
HOPITAL	06:54
BELIGON	06:55
BERNADOTTE	06:56
AFPA	06:57
LA FORET	06:58
8 MAI 1945	06:59
CASSE AUX PRETRES	07:00
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	07:02
GUERINEAU	07:04
GARE SNCF	07:11
THERMES	07:12
DENFERT ROCHEREAU	07:13
ROY BRY QUAI 2	07:16
AVENUE DES DEPORTES	07:18
LA FAYETTE	07:19
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	07:20
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	07:22
LE SPHINX	07:23
PARC DES FOURRIERS	07:24

Lundi Mardi Jeudi Vendredi

Ligne B	020203
PARC DES FOURRIERS	07:27
LE SPHINX	07:29
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	07:31
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	07:32
LA FAYETTE	07:33
AVENUE DES DEPORTES	07:34
ROY BRY QUAI 1	07:37
DENFERT ROCHEREAU	07:38
THERMES	07:39
GARE SNCF	07:46
GUERINEAU	07:47
CASSE AUX PRETRES	07:48
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	07:50
8 MAI 1945	07:51
LA FORET	07:52
AFPA	07:53
BERNADOTTE	07:54
BELIGON	07:56
HOPITAL	07:57
BELIGON	07:58
EGLISE BREUIL MAGNE	08:00
POSTE BREUIL MAGNE	08:02
LA CROIX BREUIL MAGNE	08:04

Ligne B	020103
LA CROIX BREUIL MAGNE	08:19
POSTE BREUIL MAGNE	08:20
EGLISE BREUIL MAGNE	08:22
BELIGON	08:24
HOPITAL	08:25
BELIGON	08:26
BERNADOTTE	08:27
AFPA	08:28
LA FORET	08:29
8 MAI 1945	08:30
CASSE AUX PRETRES	08:31
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	08:33
GUERINEAU	08:35
GARE SNCF	08:42
THERMES	08:43
DENFERT ROCHEREAU	08:44
ROY BRY QUAI 2	08:47
AVENUE DES DEPORTES	08:49
LA FAYETTE	08:50
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	08:51
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	08:53
LE SPHINX	08:54
PARC DES FOURRIERS	08:55

Heure de Début	06:30
Heure de Fin	13:42

Ligne B	020205
PARC DES FOURRIERS	08:59
LE SPHINX	09:01
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	09:03
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	09:04
LA FAYETTE	09:05
AVENUE DES DEPORTES	09:06
ROY BRY QUAI 1	09:09
DENFERT ROCHEREAU	09:10
THERMES	09:11
GARE SNCF	09:18
GUERINEAU	09:19
CASSE AUX PRETRES	09:20
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	09:22
8 MAI 1945	09:23
LA FORET	09:24
AFPA	09:25
BERNADOTTE	09:26
BELIGON	09:28
HOPITAL	09:29
BELIGON	09:30
EGLISE BREUIL MAGNE	09:32
POSTE BREUIL MAGNE	09:34
LA CROIX BREUIL MAGNE	09:36

Suite du service
au verso

Ligne B	020105
LA CROIX BREUIL MAGNE	09:44
POSTE BREUIL MAGNE	09:45
EGLISE BREUIL MAGNE	09:47
BELIGON	09:49
HOPITAL	09:50
BELIGON	09:51
BERNADOTTE	09:52
AFPA	09:53
LA FORET	09:54
8 MAI 1945	09:55
CASSE AUX PRETRES	09:56
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	09:58
GUERINEAU	10:00
GARE SNCF	10:07
THERMES	10:08
DENFERT ROCHEREAU	10:09
ROY BRY QUAI 2	10:12
AVENUE DES DEPORTES	10:14
LA FAYETTE	10:15
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	10:16
CENTRE COMMERCIAL ROCI	10:18
LE SPHINX	10:19
PARC DES FOURRIERS	10:20

Ligne B	020405
PARC DES FOURRIERS	10:29
LE SPHINX	10:31
CENTRE COMMERCIAL ROCI	10:33
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	10:34
LA FAYETTE	10:35
AVENUE DES DEPORTES	10:36
ROY BRY QUAI 1	10:39
DENFERT ROCHEREAU	10:40
THERMES	10:41
GARE SNCF	10:48
GUERINEAU	10:49
CASSE AUX PRETRES	10:50
MERLEAU GRIMAUZ Quai 9	10:52
8 MAI 1945	10:53
LA FORET	10:54
AFPA	10:55
BERNADOTTE	10:56
BELIGON	10:58
HOPITAL	10:59
Haut le pied	10:59
HOPITAL	11:02
DEPOT TRO	11:02

Haut le pied	11:38
DEPOT TRO	12:03
LES CORDRIES	12:03

Ligne A	010604
LES CORDRIES	12:05
JEAN MONNET	12:07
LA BRIDOIRE	12:08
BA 721	12:13
LES CASTORS	12:15
MAIRIE ECHILLAIS	12:16
LES OUCHES	12:17
ROUTE DE MONTHERAULT	12:19
LA RENAISSANCE	12:21
MAISON BLANCHE	12:22
LA TOURASSE	12:24
LA PIMALE	12:27
CENTRE COMMERCIAL ROCHEFORT	12:34
11 NOVEMBRE ROCHEFORT	12:35
LA FAYETTE	12:36
AVENUE DES DEPORTES	12:37
ROY BRY QUAI 1	12:40
DENFERT ROCHEREAU	12:42
THERMES	12:43
GARE SNCF	12:48
GUERINEAU	12:49
CASSE AUX PRETRES	12:50
MERLEAU GRIMAUZ Quai 10	12:52
8 MAI 1945	12:53
LA FORET	12:54
AFPA	12:55
BERNADOTTE	12:56
LA VACHERIE	12:57
PONT NEUF	12:58
LIBERATION ROCHEFORT	12:59
PONT ROUGE	13:01
FRATERNITE	13:03
LES FONTAINES	13:04
AVENUE D'AUNIS	13:06
AVENUE DE GAULLE	13:07
SAINT LEONARD	13:08
VARENNES	13:11
RUE DES ERABLES	13:13
JOLIOT CURIE	13:15

NET T BORD+DOSSIERS	13:15 13:25
---------------------	-------------

Relève V.L	
JOLIOT CURIE	13:32
DEPOT TRO	13:42



POLYTECH[®]
TOURS

35 ALLÉE FERDINAND DE LESSEPS
37200 TOURS

GARNIER Lucas
2023-2024

R'Bus : Participation au déploiement d'un nouveau réseau de transports en commun.

Résumé : Au sein de Transdev Rochefort Océan, j'ai participé au déploiement d'un nouveau réseau de transport urbain ainsi qu'au fonctionnement quotidien du réseau actuel. Les missions qui m'ont été confiées touchent à des domaines très variés. Par exemple, j'ai participé à la création de fichiers Excel horaires afin de permettre l'édition du « Guide du voyageur » de la rentrée scolaire 2024. Ensuite, nous avons pu élaborer en équipe les futures journées de travail des agents de conduite ainsi que l'affectation des véhicules nécessaires au fonctionnement du réseau. Enfin, j'ai pu prendre part à des réunions pour réaliser l'aménagement de deux quais afin de créer un nouvel arrêt de bus dans la commune de Fouras-les-bains. Ce stage a mobilisé des connaissances et compétences acquises au cours de notre formation au DAE : travail en mode projet, diagnostic de territoire, sciences humaines et sociales...

Abstract : Within Transdev Rochefort Océan, I participated in the deployment of a new urban transport network as well as the daily operation of the current network. The missions I had to do were about different fields. For example, I participated in the creation of timetable Excel files in order to permit the edition of the "Guide du voyageur" for the 2024 school year. Then, as a team, we developed the future working days of the driving agents as well as the assignments of the vehicles that are necessary for the operation of the network. Finally, I was able to take part in meetings to carry out the development of two platforms in order to create a new bus stop in Fouras-les-bains. This internship mobilized knowledge and skills acquired during our courses at the DAE: work in project mode, territorial diagnosis, human and social sciences, etc.

Mots Clés : Transport, Réseau, Exploitation, Urbain, Mobilité

Transdev Rochefort Océan :
1 Chemin de la Charre, 17300 ROCHEFORT

Tuteur entreprise :
Frédéric PETIT
Responsable de Centre

Tuteur académique :
Elisabeth LEHEC