

Atelier du PDU : organisation du réseau TC

Mars 2017



Boigny-sur-Bionne - Bou - Chanteau - La Chapelle-Saint-Mesmin - Chécly - Combleux
Fleury-les-Aubrais - Ingré - Mardié - Marigny-les-Usages - Olivet - Orléans - Ormes
Saint-Cyr-en-Val - Saint-Denis-en-Val - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Saint-Jean-de-Braye
Saint-Jean-de-la-Ruelle - Saint-Jean-le-Blanc - Saint-Pryvé-Saint-Mesmin - Saran - Semoy

Sommaire

Objet des ateliers

Quelques éléments de diagnostic ciblés

Quelles solutions pour améliorer l'efficacité et l'attractivité du réseau

Quelles alternatives aux TC en milieu peu dense ?



Organisation

■ Introduction et présentation des objectifs de l'atelier  15 minutes

■ Éléments de diagnostic ciblés sur le sujet de l'atelier  15 minutes

■ **Débats**

 60 minutes



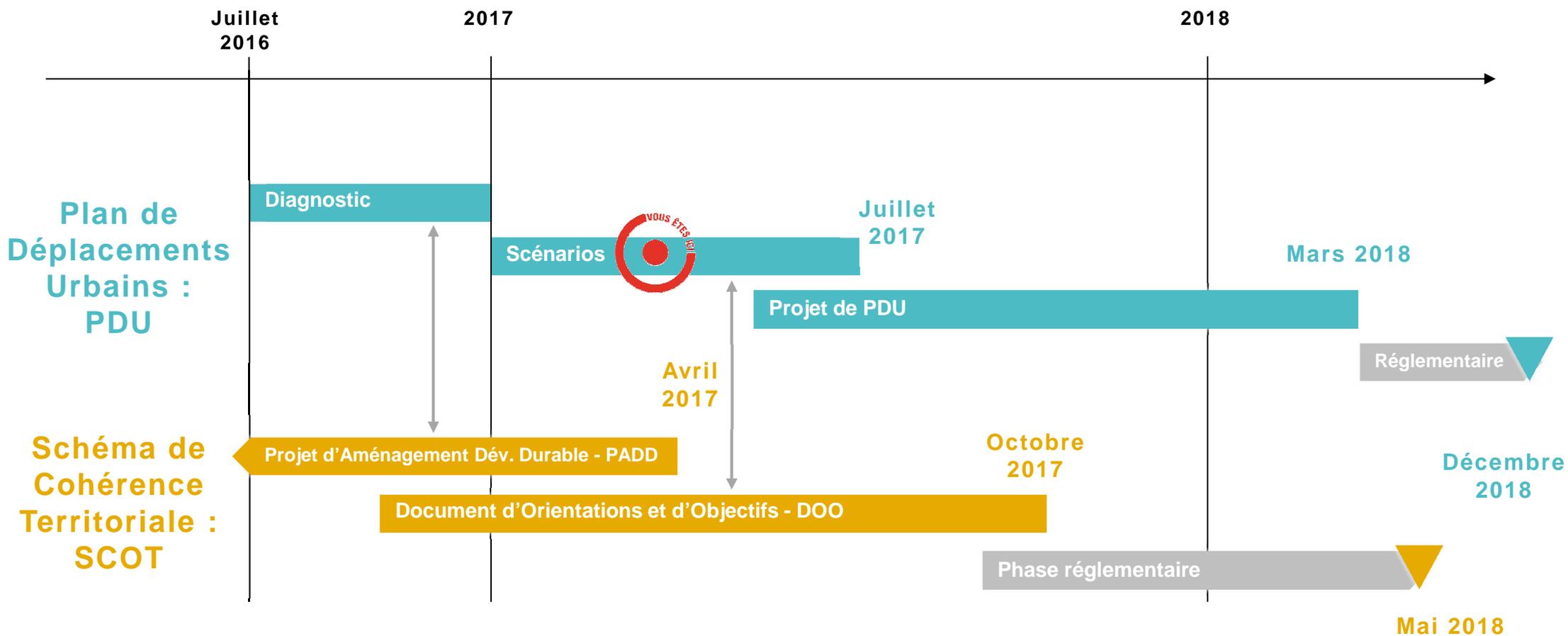
Objet des ateliers



Qu'est ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

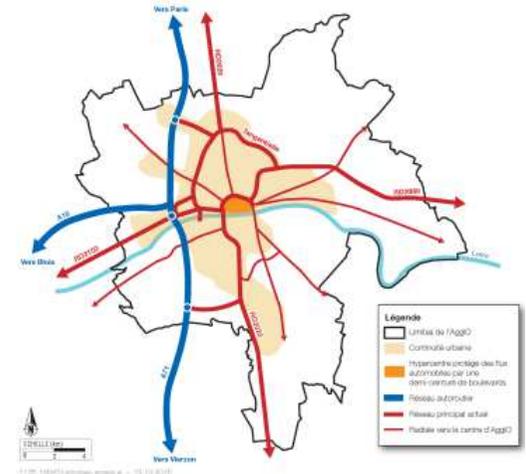
- Un outil de planification de la mobilité qui **définit les principes d'organisation du transport et du stationnement**, des personnes et des marchandises :
 - à l'échelle de la Métropole,
 - qui concerne tous les modes de transport,
 - à **horizon 10 ans**.
- Mais aussi :
 - Un **outil de programmation**, qui hiérarchise les actions et prévoit leur financement.
 - Une **démarche partenariale** entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile
- Un outil de **promotion de la mobilité durable**
- **2008 : date du dernier PDU de la Métropole**

Le calendrier des démarches de la métropole

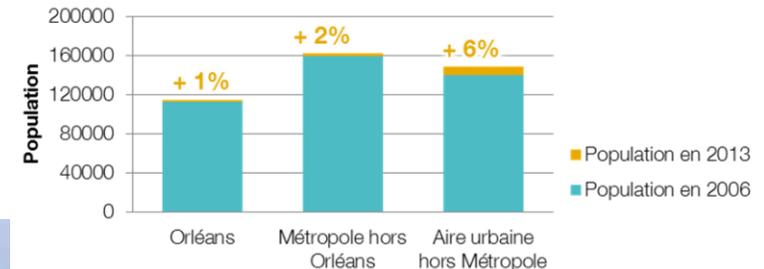
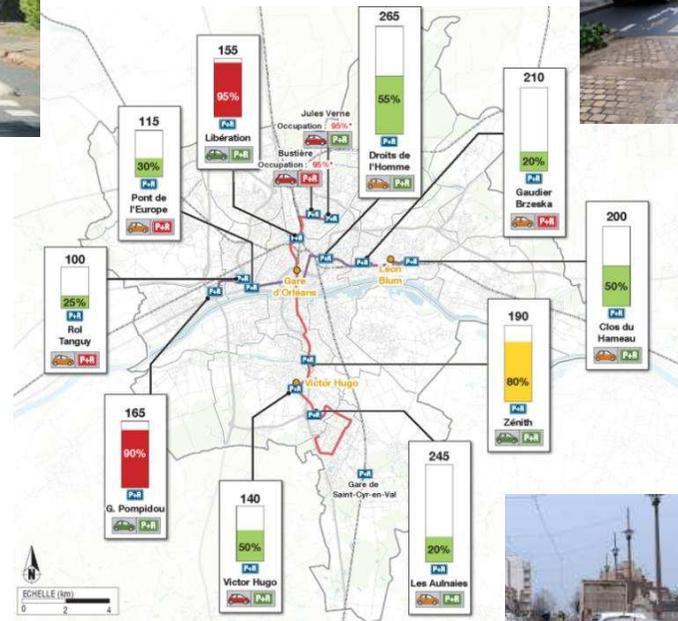
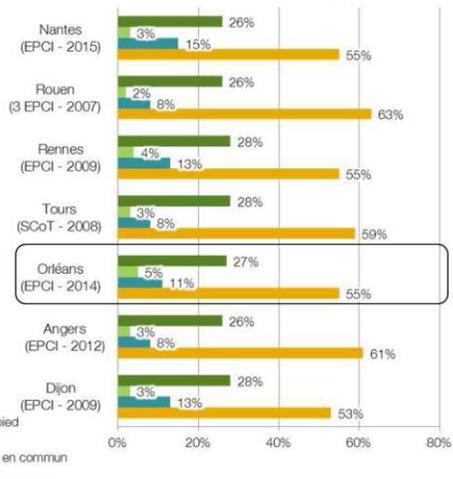


Le diagnostic

- La phase **diagnostic** permet d'appréhender le territoire, ses atouts et ses faiblesses pour l'organisation de la mobilité. Il doit définir des **objectifs thématiques** et une **problématique** pour le Plan de Déplacements Urbains.



Comparaison des parts modales (tous motifs confondus)



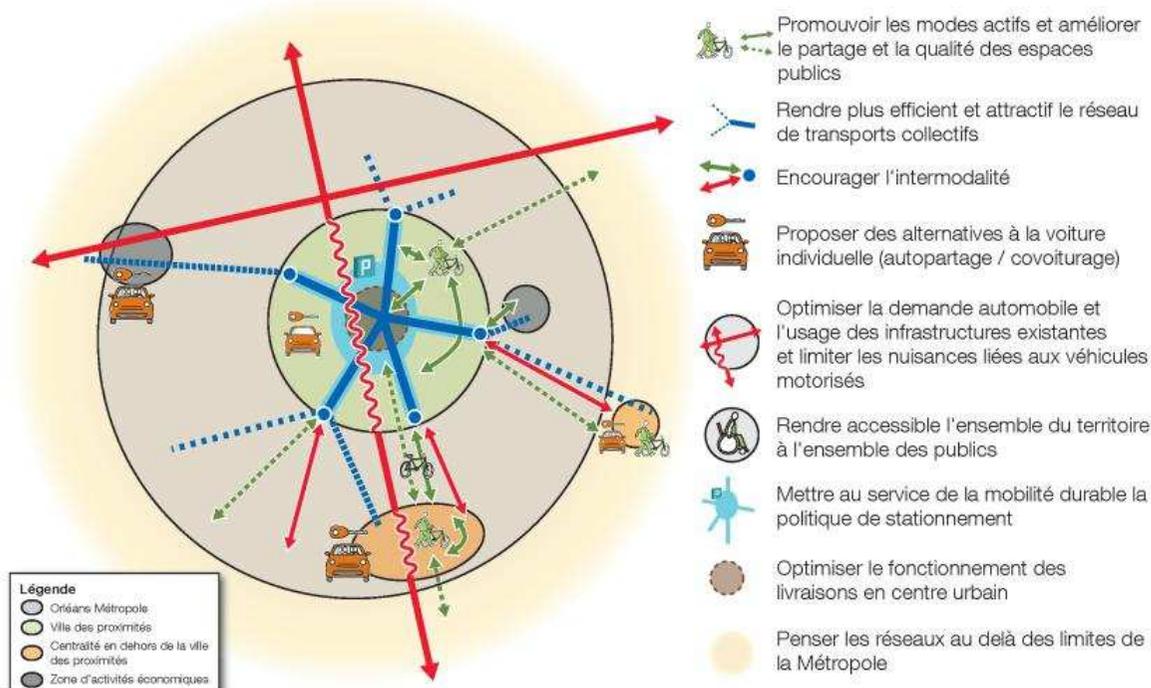
La problématique et les objectifs

- Le diagnostic a montré que les offres alternatives à la voiture solo existent mais leurs usages restent à perfectionner.

“

Comment améliorer l'usage des infrastructures et services existants, à la fois dans la ville des proximités et en milieu périurbain ?

”



Les scénarios

- La phase **scénarios** est le moment du **choix de l'ambition pour la mobilité durable à horizon 10 ans et des orientations stratégiques**. Plusieurs scénarios aux niveaux d'ambition différents sont comparés ; le scénario retenu sera ensuite décliné dans le **plan d'actions**.



Les éléments structurants des scénarios

L'organisation du réseau de transports collectifs

Atelier 1 : 10h30 – 12h

La première alternative à la voiture particulière pour les longues distances : une nécessité d'améliorer son efficacité et son attractivité

L'organisation du réseau viaire et le partage de la voirie

Atelier 2

La performance des modes alternatifs s'expriment en premier lieu sur la voirie

L'accompagnement au report modal

Atelier 3

Un levier efficace pour accompagner le changement et les initiatives

L'objet de l'atelier 1

L'organisation du réseau de transports collectifs

Atelier 1 : 10h30 – 12h

Questions principales

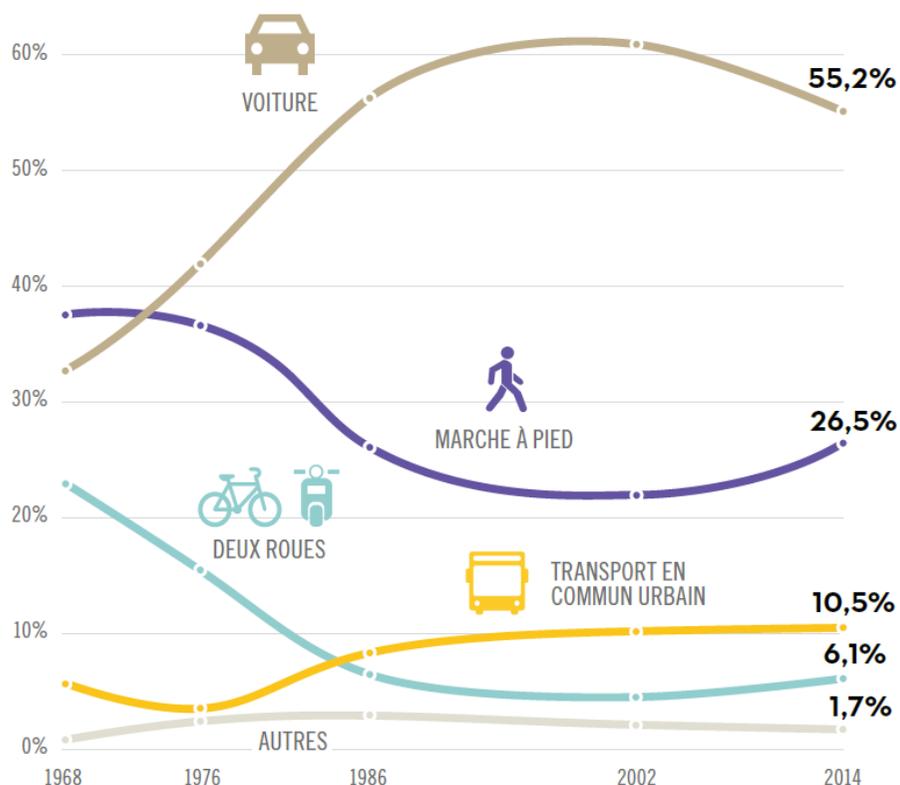
- Quelles orientations pour le développement d'un réseau de transports collectifs TAO, notamment dans les milieux périurbains?

Quelques éléments de diagnostic ciblés



10,5% des déplacements sont effectués en TC

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération :



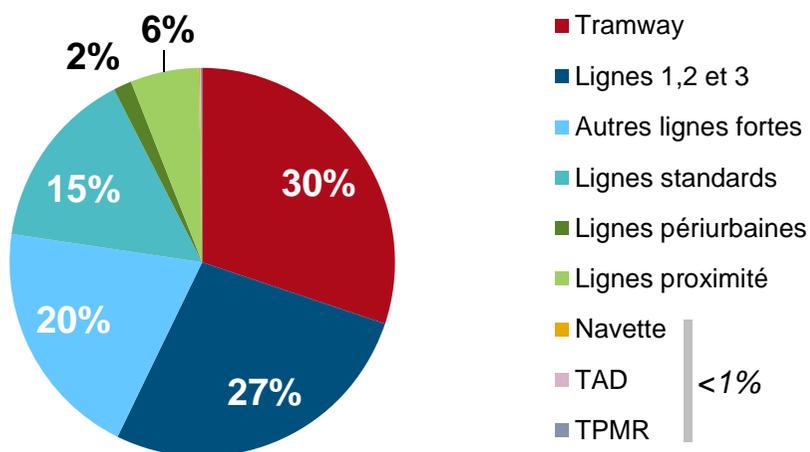
- 10,5% des déplacements des habitants de l'agglomération sont faits en transports collectifs urbains, soit plus de 100'000 déplacements journaliers ;
- Le réseau TAO a accueilli plus de 30'000'000 voyages sur l'année 2015. Sa fréquentation est en hausse de plus de 30% en dix ans, alors que la part modale est stable.

Source : Orléans Métropole, chiffres clé de la mobilité dans l'agglomération orléanaise de 2008 à 2014.

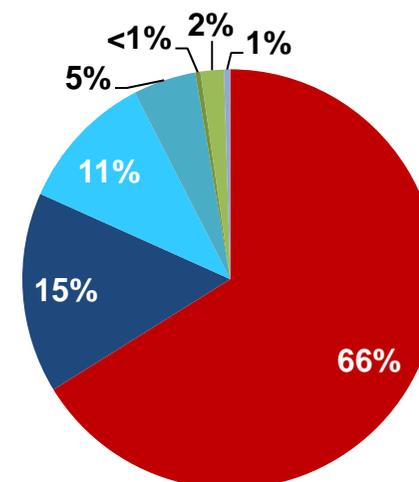
A noter que l'enquête menée en 2002 présente certains biais, certains résultats et notamment l'usage de la voiture ont été surévalués.

Un réseau porté par les lignes fortes

Répartition des PKO par type de ligne



Répartition de la fréquentation par type de ligne



Le réseau :

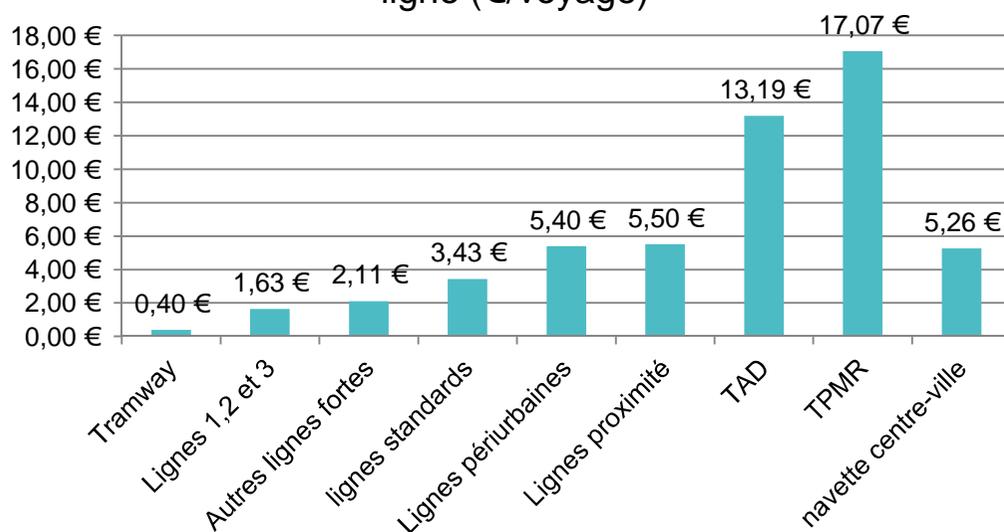
- 2 lignes de tram et 32 lignes de bus ;
- Plus de 10 000 000 km parcourus ;
- Les lignes de tramway représentent 30% des places par kilomètre offertes et deux tiers des voyages.

Source : Keolis, Rapport annuel 2015, données du 31/08/15 au 31/12/15

Des coûts conséquents pour la collectivité

- En 2015 un coût global de 65 M€, en légère augmentation depuis quelques années ;
- Des recettes couvrant un quart des dépenses (stable) ;
- Un coût par voyage faible pour les lignes fortes, forts pour les lignes périurbaines, de proximités...

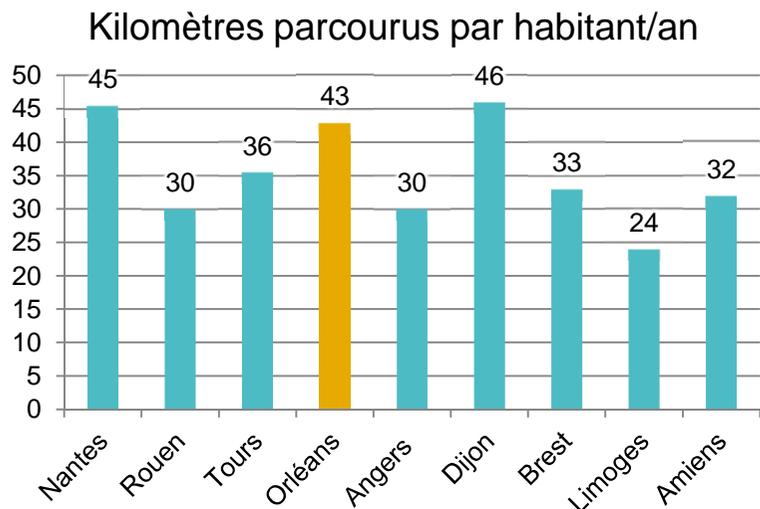
Estimation des coûts par voyage selon le type de ligne (€/voyage)



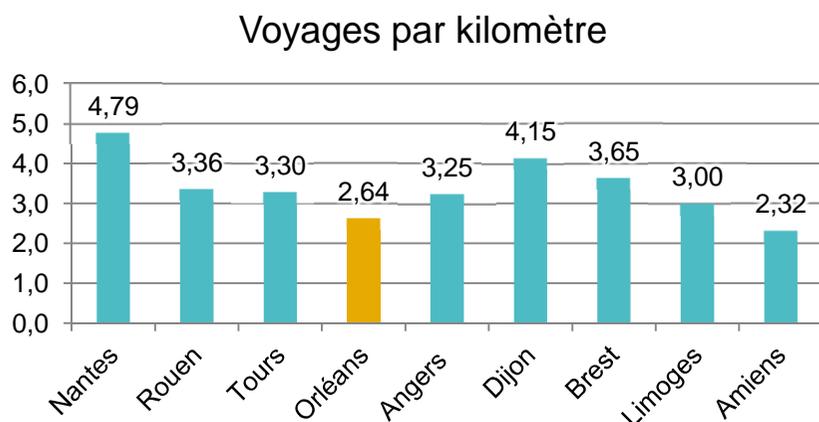
Source voyages : RM Kéolis novembre 2016 du 1er décembre 2015 au 30 novembre 2016 rapportés au coût annuel de charges variables d'exploitation par type de ligne

Des constats qui interrogent la pertinence du transports collectifs dans les milieux peu denses

Un usage global relativement faible



- Une offre importante mais un usage global relativement faible traduisant un **manque d'attractivité**



Un réel enjeu d'amélioration de l'attractivité et de l'efficacité du réseau de transports collectifs

Quelles solutions pour améliorer l'efficacité et l'attractivité du réseau de transports collectifs ?



Améliorer l'efficacité des réseaux de transports

Pour augmenter l'efficacité du réseau de transports collectifs, deux types de solutions qui ne sont pas incompatibles ...

**Augmenter la
demande**

Adapter l'offre

- Améliorer la **régularité** et les **temps de parcours**,
- Améliorer l'accessibilité au réseau par un **meilleur rabattement**,
- Améliorer la **complémentarité** des réseaux,
- Agir sur la **politique de stationnement**,
- Mieux **communiquer**

Améliorer l'efficacité des réseaux de transports

Pour augmenter l'efficacité du réseau de transports collectifs, deux types de solutions qui ne sont pas incompatibles ...

Augmenter la
demande

Adapter l'offre

- **Diminuer la desserte en transports collectifs sur les territoires où sa pertinence n'est pas avérée...**
cela nécessite d'offrir d'autres alternatives, plus adaptées, aux habitants et usagers de ces territoires
- **Renforcer l'offre là où elle est la plus pertinente, dans la ville dense**

Améliorer l'efficacité des réseaux de transports

Pour augmenter l'efficacité du réseau de transports collectifs, d
de solutions qui ne sont pas incompatibles ...

Augmenter la
demande

Adapter l'offre

Objet principal
de l'atelier
60 minutes

- **Diminuer la qualité de la desserte en transports collectifs sur les territoires où sa pertinence n'est pas avérée...**
cela nécessite d'offrir d'autres alternatives, plus adaptées, aux habitants et usagers de ces territoires
- **Renforcer l'offre là où elle est la plus pertinente, dans la ville dense**

Vers une évolution de l'offre ... quelles possibilités ?

Evolution globale de l'offre (km/an)



Augmentation du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > augmentation des coûts



Stabilisation du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > coûts stables



Diminution du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > diminution des coûts, permettant le développement de solutions alternatives

Vers une évolution de l'offre ... quelles possibilités ?

Evolution globale de l'offre (km/an)



Augmentation du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > augmentation des coûts

Non recommandé



Stabilisation du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > coûts stables

Quelles alternatives privilégier en milieu peu dense ?



Diminution du nombre de kilomètres parcourus par le réseau > diminution des coûts

Quelles alternatives aux TC en milieu peu dense ?



Quelles alternatives privilégier en milieu peu dense ?

- Le vélo ++
- Le covoiturage +
- L'autopartage ~
- L'autostop organisé +
- Le rabattement automobile ++
- Le transport à la demande ~
- Les lignes bus express ~
- Le transport collectif privé +

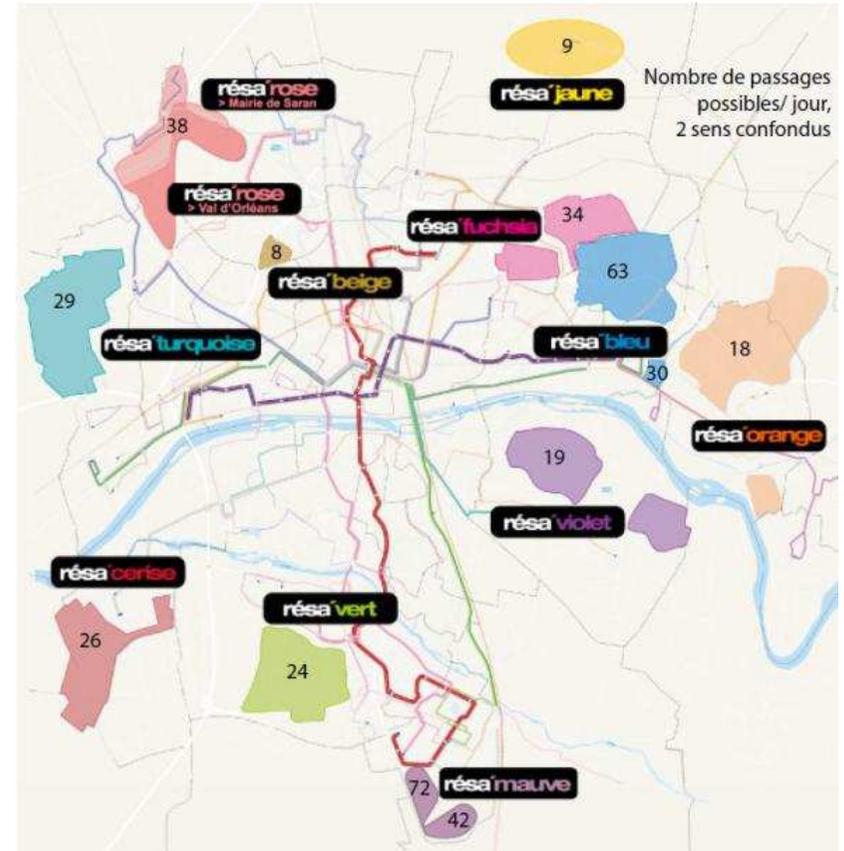


50 minutes au total



Le transport à la demande (TAD) ? ~

- Un coût au voyage qui reste élevé et un service destiné principalement aux captifs :
 - À développer pour la desserte des zones peu denses ?
 - à réserver dans les secteurs résidentiels / dans les zones d'activités ?
- Comment renforcer l'attractivité des services existants ?



5-10 minutes

Les lignes express ? ~

- Pour la desserte des zones d'activités :
 - Quelle desserte ? uniquement aux heures de pointe ?
 - Quelle organisation ?
rabattement vers le tramway, vers la gare comme les lignes express existantes, diamétralisation ?
 - Mutualisation avec les services départementaux ?

70

Gare d'Orléans Quai G ORLÉANS
ESAT Rodin ORLÉANS-LA-SOURCE

71



Gare d'Orléans ORLÉANS
Cas Rouge ST-HILAIRE ST-MESMIN

72



Gare d'Orléans / Gare Routière ORLÉANS
Maison Rouge MARIGNY-LES-USAGES



5-10 minutes

Le rabattement automobile ?



■ Valorisation des parkings-relais

:

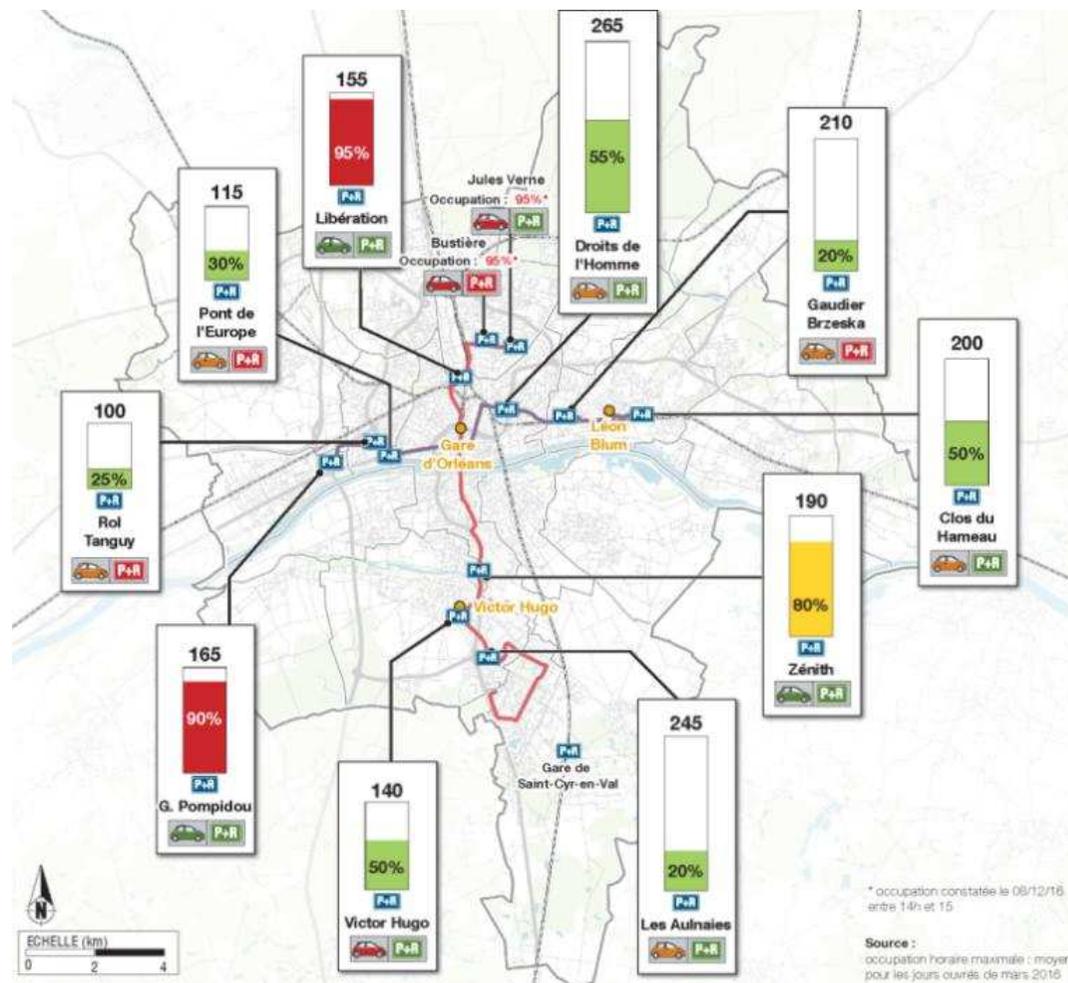
- rabattement
- extension de certains parkings-relais ?
- amélioration du temps de parcours TC pour rendre les P+R attractifs ?

■ Mise en place de services ?

- relais-colis,
- AMAP,
- garage automobile,



● 10 minutes



Le transport collectif privé ?



- Pour la desserte des zones d'activités uniquement :
 - Mis en place par une entreprise ?

- Pour la desserte des zones périurbaines en complémentarité du réseau TAO ?



Source : S. Aubry



Source : <http://www.avem.fr/>



5-10 minutes

Le covoiturage et/ou l'autostop organisé ?



- Nécessite une implication des habitants et usagers du territoire ...

Etes-vous prêts à franchir le pas ?



Le vélo ? ++

- Comme une réelle alternative pour l'ensemble du déplacement ?
 - Valorisation de grands itinéraires,
 - Développement du VAE,
 - ...
- En rabattement vers des pôles transports collectifs ?
 - Valorisation d'itinéraires,
 - Développement de services au niveau des parkings relais,
 - ...



10 minutes

L'autopartage ? ~

- Un service porté par la collectivité ?
- Un service entre particuliers ?
- Autopartage pour les entreprises ?



...



5-10 minutes

Merci pour votre attention.

Lou Vignaud

lou.vignaud@transitec.net

Pauline Zylberblat

pauline.zylberblat@transitec.net

Stéphane Aubry

stephane.aubry@transitec.net



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

28 rue Sainte Foy · F-75002 PARIS

T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59

paris@transitec.net · www.transitec.net

