



Schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans

InterSCoT - Orléanais « *Mobilités et déplacements* »

Octobre 2017



Cette opération est cofinancée par l'Union européenne. L'Europe investit dans les zones rurales.

Le schéma cible des services de mobilité de l'Orléanais se compose d'un volet transports collectifs et d'un volet éco-mobilité automobile.

❖ Schéma cible des services de transports collectifs de l'Orléanais *avant mise en service des nouvelles lignes ferroviaires Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres*

- Les différents axes font l'objet de la définition d'un niveau de service en fonction de l'importance de leur potentiel de fréquentation et de l'existence d'une infrastructure ferroviaire en service ou non.
- Ces niveaux de service cible donnent lieu à la formulation de préconisations d'évolution par rapport aux services offerts actuellement.
- L'optimisation de l'intermodalité entre le réseau régional et le réseau Tao donne lieu à la détermination de pôles d'échange privilégiés.
- Le schéma cible ne formule pas de préconisation en matière de rationalisation des services régionaux, notamment en ce qui concerne leur rabattement systématique sur les pôles d'échange identifiés. Ce point fait l'objet d'une étude *ad hoc* de TTK pour la Métropole.

❖ Schéma cible des services d'éco-mobilité automobile de l'Orléanais

- Les grands bassins versants pour l'accès automobile à la métropole sont identifiés.
- Les aires de covoiturage et les P+R existants sont complétés afin d'assurer la couverture de l'ensemble des bassins versants automobiles.

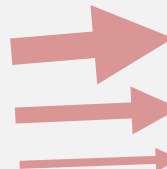
Schéma cible des transports collectifs de l'Orléanais

Lignes ferroviaires

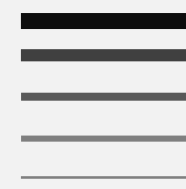
AR/JOB

Lignes routières

AR/JOB



- ligne structurante 20
- ligne principale 15
- ligne secondaire 5

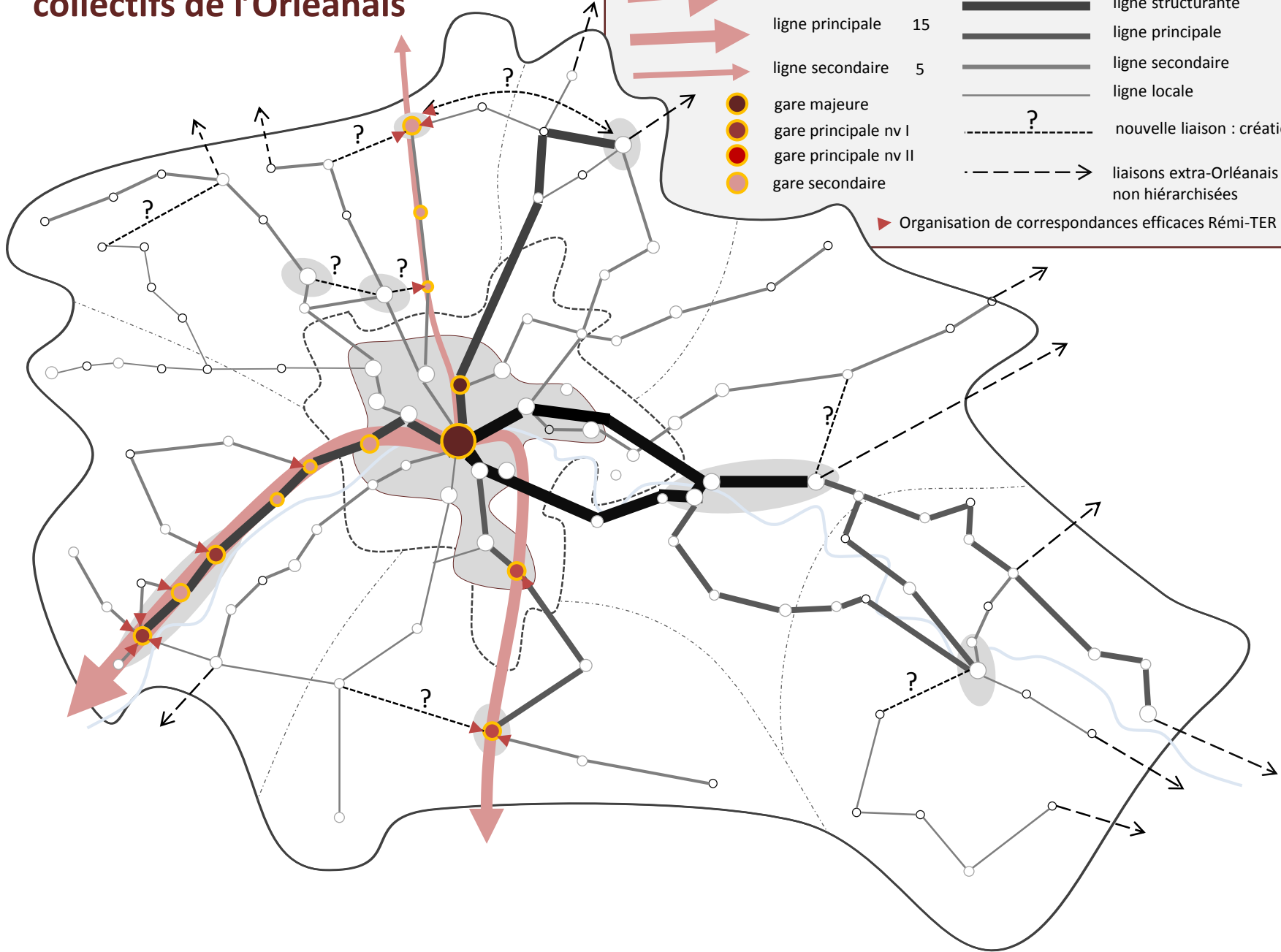


- ligne structurante renforcée 20/25
- ligne structurante 10/15
- ligne principale 5/10
- ligne secondaire 4/5
- ligne locale 2/3
- nouvelle liaison : création à instruire

- gare majeure
- gare principale nv I
- gare principale nv II
- gare secondaire

liaisons extra-Orléanais non hiérarchisées

Organisation de correspondances efficaces Rémi-TER



Ligne	Missions	Fonctionnalités concernées	Niveau de service schéma - cible	Nombre AR associés / JOB	Niveau de service actuel	Evolutions préconisées
1A	Orgères-en-Beauce - Rouvray-Sainte-Croix - Orléans	Liaison du cœur de la Beauce Loirétaine, des pôles secondaires de Bricy et Gidy et de la Métropole d'Orléans + <i>rabattement sur ligne TER Paris-Etampes-Orléans (non assurée aujourd'hui)</i>	Ligne secondaire	4/5	4	Pas ou peu d'évolution du niveau de service, mais recomposition des branches pour améliorer les liaisons Patay-Bricy-Gidy et Gidy-Saran-Orléans
1B	Guillonville // Villamblain - Orléans		Ligne secondaire	4/5	4	Liaison Bricy - Gidy - Cercottes (gare TER) à envisager Liaison Patay - Sougy - Artenay (gare TER) à envisager
1C	Tournois - Rozières-en-Beauce	Rabattement du sud de la Beauce loirétaine vers la ligne 1D pour correspondance vers Métropole d'Orléans + <i>liaison avec Patay (non assurée aujourd'hui)</i>	Ligne locale	2/3	2	Pas ou peu d'évolution du niveau de service Liaison Tournois - Patay (ligne 1B) à envisager
1D	Ouzouer-le-Marché - Orléans	Liaison du nord des Terres du Val de Loire avec la Métropole d'Orléans	Ligne locale	2/3	3	Pas ou peu d'évolution en termes de niveau de service
2	Viglain - Saint-Florent - Gien	Liaison du sud du Val de Sully avec Gien + <i>liaison avec Sully (non assurée aujourd'hui)</i>	Ligne locale	2/3	1	Evolution du niveau de service à envisager : + 1 A/R par jour ouvrable Liaison Viglain - Sully-sur-Loire (lignes 3, 7A, 12) à envisager
3 et 7A	Châteauneuf-sur-Loire - Orléans via St-Jean-de-Braye	Liaison des pôles secondaires de Châteauneuf, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau <i>entre eux (non assurée aujourd'hui)</i> et avec la métropole d'Orléans, via Saint-Jean-de-Braye et via le Saint-Jean-le-Blanc + liaison directe avec La Source	Ligne structurante renforcée	20/25	9	Accroître très fortement l'offre globale, clarifier le schéma de desserte de l'actuelle ligne 3 en privilégiant le parcours par St-Jean-de-Braye, relier Jargeau à St-Denis et envisager un renforcement de la liaison avec La Source : mettre en place un système de lignes reliant, d'une part, Châteauneuf, St-Denis, St-Jean-de-Braye et Orléans et, d'autre part, Châteauneuf, St-Denis, Jargeau, St-Jean-le-Blanc, La Source et Orléans
	Châteauneuf-sur-Loire - Orléans via Jargeau		Ligne structurante renforcée	20/25	5	
3	Sully-sur-Loire - Châteauneuf-sur-Loire	Liaison de Sully et de la rive droite de la Loire avec Châteauneuf, Saint-Denis-de-l'Hôtel et la Métropole d'Orléans	Ligne principale	5/10	6,5	Pas ou peu d'évolution du niveau de service, mais clarification du schéma de desserte
	Gien - Dampierre - Châteauneuf-sur-Loire	Liaison de Gien et du nord du Val de Sully avec la Métropole d'Orléans	Ligne principale	5/10	7,5	Pas ou peu d'évolution du niveau de service, mais clarification du schéma de desserte
TER VO L5	Sennely - La Ferté-Saint-Aubin	Liaison du Sud des Portes de Sologne avec La Ferté et rabattement sur la ligne TER Vierzon-Orléans (non assurées pour Jouy-le-Potier et Ligny-le-Ribeu aujourd'hui)	Ligne secondaire	4/5	3	Liaison Jouy-le-Potier - La Ferté-Saint-Aubin (TER) à envisager (<i>ligne locale</i>), en relation avec une réorganisation de la ligne 19
	La Ferté-Saint-Aubin - Orléans	Complémentarité TER / Rémi pour la liaison de La Ferté et Marcilly-en-Villette avec la Métropole d'Orléans	Ligne principale (Fer+Route)	TER : 15 Rémi : 5/10	15-16 4	Evolution du niveau de service à envisager (Rémi : + 1 A/R et TER à La Ferté : + 2 A/R) en fonction des horaires TER + complémentarité avec la ligne TaO 70 à étudier
6	Montargis - Orléans	Liaison directe entre Orléans et Montargis	Ligne secondaire	4/5	6	Envisager une systématisation des arrêts à Châteauneuf et Saint-Denis
7A	Sully-sur-Loire - Orléans	Liaison entre Sully, la rive gauche de la Loire, le sud des Loges et la Métropole d'Orléans	Ligne principale	5/10	5	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service
7B	Gien - Lion-en-Sullas - Sully-sur-Loire	Liaison entre Sully, la rive gauche de la Loire et Gien	Ligne locale	2/3	1	Evolution du niveau de service à envisager (+1 à +2 A/R par jour ouvrable)
8	Saint-Laurent-Nouan - Lailly-en-Val - Orléans	Liaison entre le sud-est de la Beauce loirétaine et la Métropole d'Orléans	Ligne secondaire	4/5	5	Pas d'évolution nécessaire de l'offre constatée Complémentarité avec la ligne TaO 71 à étudier
TER TBO L9	Beaugency - Orléans	Complémentarité TER / Rémi pour la liaison des principaux pôles de la Beauce loirétaine en rive droite de la Loire, entre eux et avec la Métropole d'Orléans	Ligne structurante (Fer+Route)	TER : 20 Rémi : 10/15	5-20 11	Accroissement de l'offre TER à Beaugency (20, et à Baule, Chaingy et Saint-Ay (8) Pas d'évolution nécessaire du niveau de service Rémi, mais nécessité d'une clarification du schéma de desserte et d'une mise en correspondance de la ligne Rémi avec la ligne TER
	Cravant - Beaugency - Baule et Tavers - Beaugency	Rabattement sur axe principal ligne 9 et gares TER	Ligne secondaire	4/5	4	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service, mais nécessité d'une clarification du schéma de desserte et d'une mise en correspondance avec la ligne TER + optimisation avec la ligne 19 à étudier
16	Marigny-les-Usages - Fleury-les-Aubrais - Orléans	Liaison entre les localités du nord-est de la Métropole d'Orléans	Ligne secondaire	4/5	5	Complémentarité avec la ligne TaO 72 du réseau à étudier
	Ingrannes - Orléans	Liaison du nord-est des Loges et de l'est de la CC de la Forêt avec la Métropole d'Orléans	Ligne secondaire	4/5	8	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service, mais desserte à optimiser avec la branche Est de la ligne 20 (simplification des branches et correspondances entre les 2 lignes)
17	Beaune-la-Rolande - Sury-aux-Bois - Orléans	Liaison entre le nord des Loges et la Métropole d'Orléans + <i>liaison avec Châteauneuf-Saint-Denis (non assurée aujourd'hui)</i>	Ligne secondaire	4/5	5	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service Liaison Sury-aux-Bois - Vitry-aux-Loges - Châteauneuf-sur-Loire à envisager (en remplacement de la liaison directe avec la Métropole d'Orléans et éventuellement en lien avec la ligne 3 : branche à envisager ?)
19	Villorceau // Ligny-le-Ribeu - Orléans	Liaison de l'ouest des Portes de Sologne avec Orléans et avec Beaugency, liaison du sud de la Beauce loirétaine avec Beaugency et rabattement TER	Ligne locale	2/3	3	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service, mais réorganisation à envisager pour assurer la liaison entre Jouy-le-Potier et La Ferté-Saint-Aubin (cf. ligne 5)
20	Neuville-aux-Bois - Saint-Lyé-la-Forêt - Orléans	Liaison de Neuville-aux-Bois, de l'ouest de la CC de la Forêt et de la Métropole d'Orléans	Ligne structurante	10/15	12	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service
	Neuville-aux-Bois - Loury - Orléans	Liaison de Neuville-aux-Bois, de l'est de la CC de la Forêt et de la Métropole d'Orléans	Ligne secondaire	4/5	5,5	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service
TER PEO L21	Bazoches-les-Gallerandes - Aschères-le-Marché - Artenay	Rabattement du nord de la CC des Loges vers la gare TER d'Artenay (<i>aujourd'hui non assurée pour Neuville</i>) et liaison avec Orléans	Ligne locale	2/3	2	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service Liaison Neuville-aux-Bois - Artenay (gare TER) à envisager Renforcement de l'offre TER à Artenay à envisager avec développement du rabattement
	Artenay - Orléans	Complémentarité TER / Rémi pour desserte de la Métropole d'Orléans	Ligne secondaire (fer) Ligne locale (route)	TER : 5 Rémi : 2	5 2	Pas d'évolution nécessaire du niveau de service Pour d'autres motifs que scolaires : ligne routière peu utile (par rapport au train)

Légende

Pôles de correspondance TAO :



à créer



à renforcer



à conforter



à connecter

Lignes TAO et Rémi :

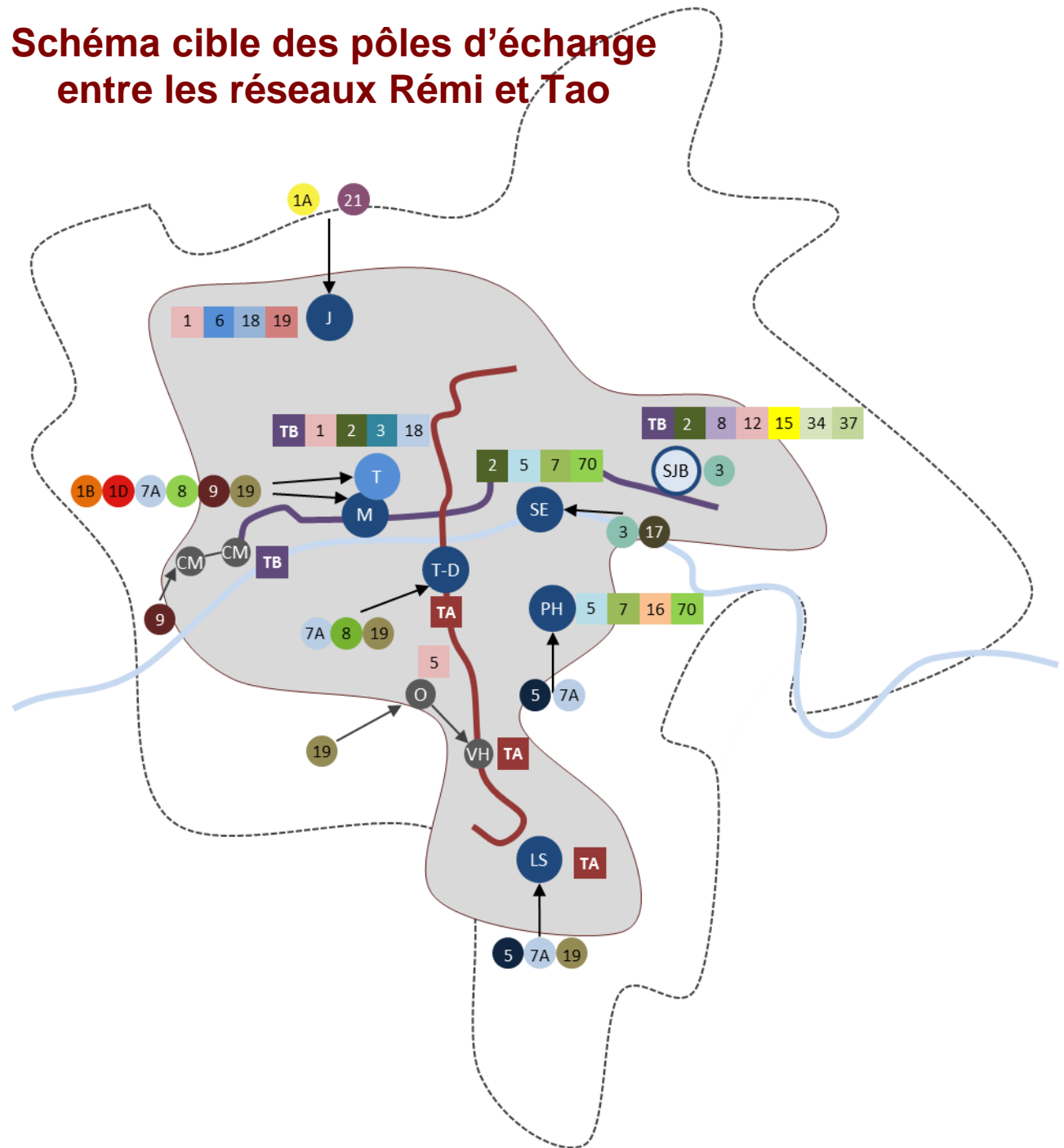
1 Lignes réseau TAO

1A Lignes réseau Rémi

Liste des pôles TAO :

- J : Jacinthes (Saran)
- T : Turbulences (Orléans)
- M : Madeleine (Orléans)
- SE : Saint-Euverte (Orléans)
- T-D : Tourelles-Dauphine (Orléans)
- LS : La Source (Orléans)
- SJB : Saint-Jean-de-Braye
- PH : Pierre Heuslin (Saint-Jean-le-Blanc)
- CM : Chapelle-Saint-Mesmin
- VH : Victor Hugo (Olivet)
- O : Olivet

Schéma cible des pôles d'échange entre les réseaux Rémi et Tao



❖ Mettre en place un dispositif complet de covoiturage

- promouvoir le covoiturage à l'échelle de l'Orléanais, essentiellement dans une perspective d'accès à la métropole :
 - Communication
 - Incitation, notamment via le stationnement réservé (à destination ou dans les P+R), la prise en charge du coût de ce stationnement, un dispositif de ludification et, éventuellement, une prise en charge partielle du coût pour le covoitureur passager
 - Intégration des offres de covoiturage à un calculateur multimodal couvrant l'ensemble de l'Orléanais
- assurer la couverture de tous les axes d'accès à la métropole d'Orléans par des aires de covoiturage situées à 20 à 25 km d'Orléans
- s'appuyer sur le tissu de l'économie sociale et solidaire pour mettre en place des services de covoiturage solidaire à l'échelle de chacune des communautés de communes de l'Orléanais pour permettre aux populations les moins autonomes d'accéder aux centralités du bassin de vie

❖ Favoriser l'intermodalité automobile – transports collectifs

- offrir une solution de P+R, le plus tôt possible et en connexion avec des lignes structurantes, prioritairement de tram, sur tous les axes d'accès à la métropole d'Orléans
- créer des P+R aux abords des principales gares TER et de certains arrêts Rémi
- mettre en place une tarification couplée stationnement + transports collectifs incitative
- Intégrer l'intermodalité automobile – transports collectifs au calculateur multimodal pour l'ensemble de l'Orléanais

Schéma cible d'éco-mobilité automobile

Desserte routière

- Niveau I
- Niveau II
- Niveau III

Offre complémentaire de mobilité routière

Bassins versant d'accès automobile à la métropole d'Orléans

Aires de covoiturage

- existantes
- complémentaires

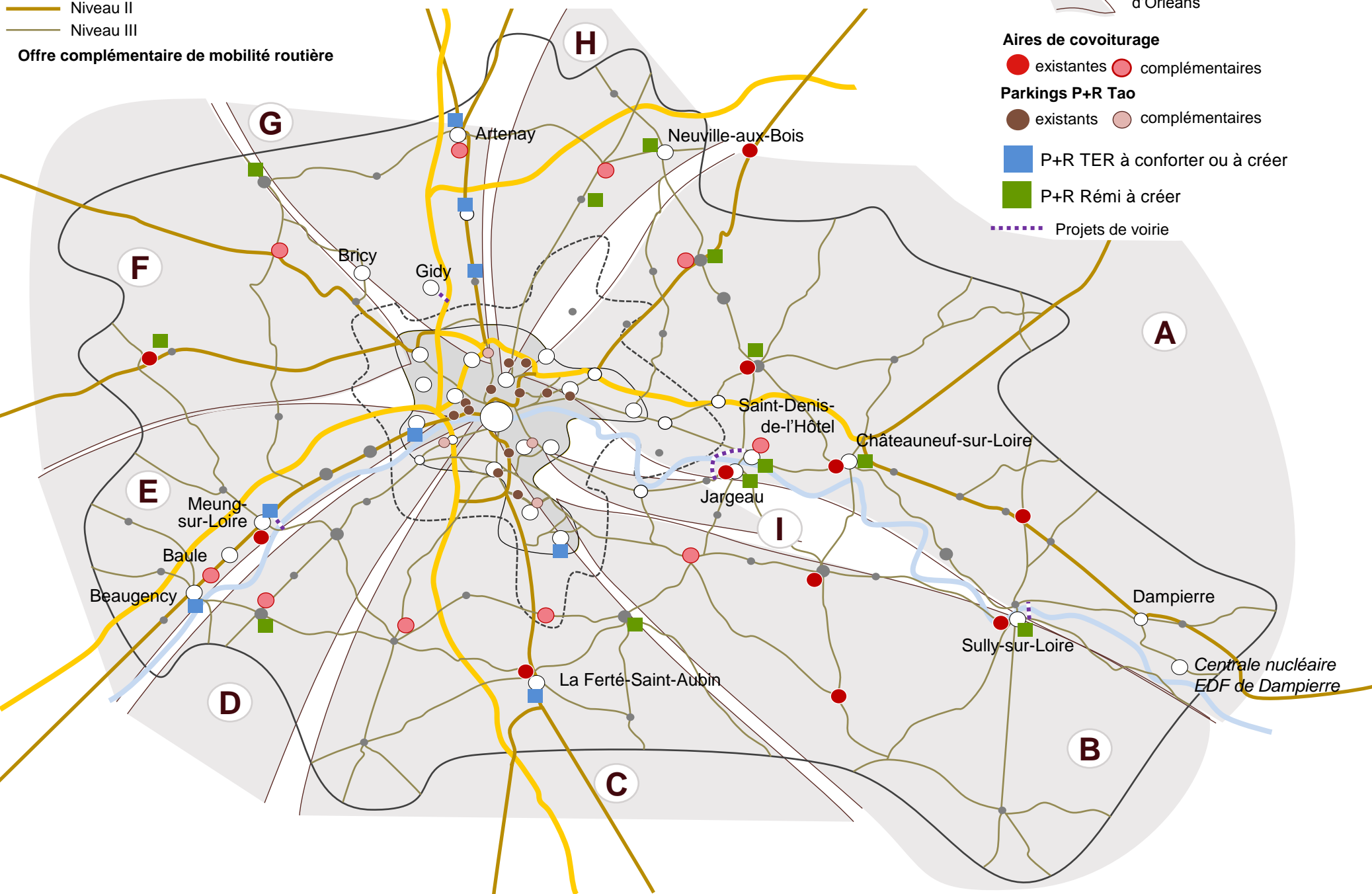
Parkings P+R Tao

- existants
- complémentaires

P+R TER à conforter ou à créer

P+R Rémi à créer

Projets de voirie



A Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins

1 Point méthodologique

2 Analyse de l'offre Rémi

3 Analyse de l'offre TER

B Analyse de l'intermodalité Rémi / TER / Tao

C Analyse des services d'éco-mobilité automobile

► Périmètre géographique : l'Orléanais

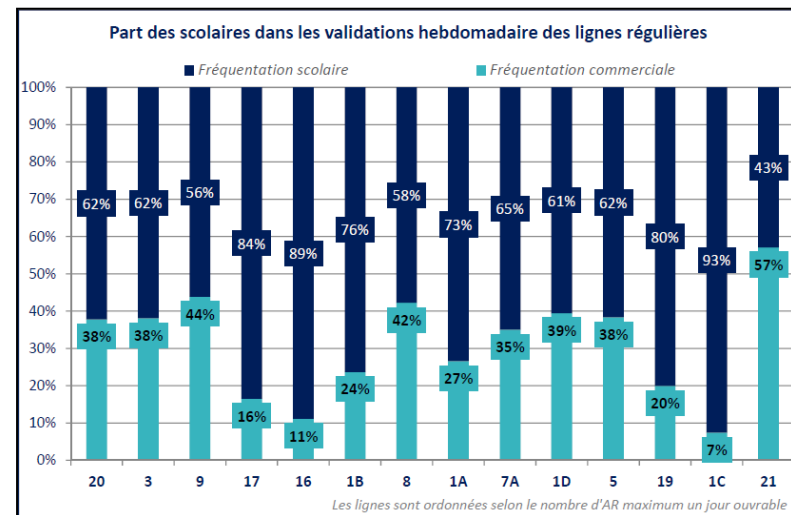
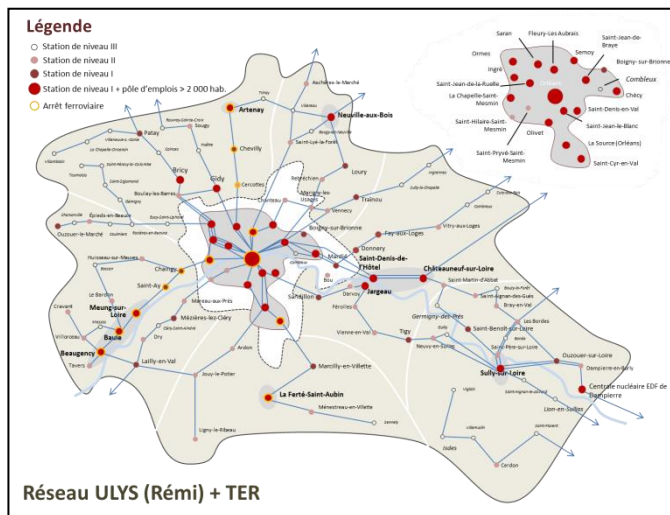
- Les flux pris en compte sont uniquement les flux internes à l'Orléanais, à savoir : Orléans Métropole, PETR Loire Beauce (communautés de communes de la Beauce loirétaine et des Terres du Val de Loire), PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (communautés de communes de la Forêt, des Loges et du Val de Sully) et communauté de communes des Portes de Sologne. Le territoire hors Métropole est également appelé « les Pays de l'Orléanais » et les flux hors Métropole en son sein « trajets intra-Pays ».
- Les validations sur les lignes Rémi sont corrigés afin d'exclure la part estimée des flux d'échange avec les territoires extérieurs à l'Orléanais (Pithiviers, Gien, etc.).

► Périmètre de l'offre : l'offre interurbaine

- L'analyse porte sur les réseaux Ulys, devenu Rémi en septembre 2017, et TER. Le réseau TAO n'est pas pris en compte.
- Les lignes 2, 6, 7B et 12 ne sont pas intégrées à l'analyse quantitative, compte-tenu de données incomplètes. Leur offre est faible, voire extrêmement faible : la ligne 12 a 2 AR/jour ; les lignes 2 et 7B n'ont qu'un aller-retour / jour ; la ligne 6 ne dessert le territoire de l'Orléanais hors Métropole que le mercredi et le vendredi, sa vocation principale étant de relier Montargis et sa région à la Métropole d'Orléans, sans desserte intermédiaire de l'Orléanais.

► Périmètre des motifs de déplacements : la fréquentation hors domicile-étude

- Toutes les lignes du réseau Ulys, devenu Rémi en septembre 2017, ont une fréquentation très majoritairement scolaire (à l'exception de la ligne 21, où seules 43% des validations sont le fait des scolaires).
- Relevant d'un service obligatoire, l'adéquation de l'offre avec le besoin scolaire est réputée assurée et n'est pas analysée ici.



Données brutes à disposition :

▶ Offre quotidienne

- *Donnée source : Nombre d'allers-retours (AR) par jour ouvré de base (JOB) pour chacun des arrêts situés dans le périmètre de l'Orléanais.*
- *Le nombre d'allers-retours retenu par ligne est le maximum constaté sur les différents arrêts de la ligne.*
- *En cas d'analyse restreinte aux seuls arrêts hors métropole, le nombre d'allers-retours de la ligne peut alors différer de celui constaté sur la ligne dans son ensemble.*
- *Source : fiches horaires Ulys (devenu Rémi en septembre 2017)*

▶ Validations hebdomadaires

- *Nombre de validations commerciales et scolaires par ligne sur les 5 jours ouvrables d'une semaine.*
- *Nombre de validations commerciales et scolaires recensées par station sur les 5 jours ouvrables d'une semaine.*
- *Seules les validations « commerciales » (tous motifs sauf scolaire) sont retenues ici.*
- *Source : données Ulys / Loiret 2016*

▶ Nombre d'actifs par lieu de résidence et lieu de travail

- *Nombre d'actifs ayant leur résidence dans une commune donnée et leur lieu de travail dans une autre commune donnée.*
- *Source : données INSEE 2013*

Construction des indicateurs d'analyse :

► Validations journalières non scolaires en JOB relatives à des déplacements internes à l'Orléanais

Calcul en deux temps :

- *Nombre de validations commerciales hebdomadaires en JOB divisé par 5.*
- *Estimation de la part des validations commerciales correspondant à des déplacements internes à l'Orléanais : 1°) on connaît les validations à l'extérieur de l'Orléanais par différence entre le total des validations de la ligne et celles recensées dans l'Orléanais ; 2°) on estime la part des validations à l'extérieur de l'Orléanais qui concernent des déplacements en échange avec l'Orléanais et qui génère donc une validation dans l'Orléanais pour le retour ; 3°) sur cette base, on calcule un coefficient de réduction du nombre de validations prises en compte que l'on applique à tous les arrêts de la ligne.*

► Part des validations non scolaires de l'Orléanais hors Métropole

- *Définition : nombre de validations commerciales effectuées dans les arrêts de l'Orléanais extérieurs à la Métropole rapporté à l'ensemble des validations commerciales effectuées dans les arrêts de l'Orléanais.*

► Potentiel non scolaire

- *Définition : flux tous motifs hors domicile-études entre les communes situées sur une même ligne.*
- *Calcul :*
 1. *Calcul du nombre d'actifs ayant leur lieu de résidence et leur lieu de travail sur la même ligne (données INSEE DT 2013), mais dans des communes distinctes.*
 2. *Passage du nombre d'actifs aux flux journaliers en JOB par application d'un coefficient de probabilité de déplacement un jour donné.*
 3. *Passage des flux domicile-travail aux flux tous motifs hors domicile-études par application du multiplicateur constaté dans l'enquête ménage-déplacements KISIO 2016 sur les déplacements entre la métropole et le reste de l'Orléanais.*
 4. *Au global, on passe du nombre d'actifs aux flux tous motifs hors domicile-études par application d'un multiplicateur de 3,2.*

► Part du potentiel non scolaire hors Métropole

- *Potentiel non scolaire hors déplacements intra-métropolitains rapporté au potentiel non scolaire total de la ligne.*

► Indicateur de part modale non scolaire

- *Validations commerciales journalières rapportées au potentiel non scolaire.*
- *Attention : il s'agit d'un indicateur de part modale et non la part modale à proprement parler car il surpondère de fait les échanges intra-pays (totalement hors Métropole) par rapport aux flux d'échange Pays-Métropole. Les données disponibles ne permettent pas de corriger ce biais.*

Double périmètre d'étude pour l'offre :

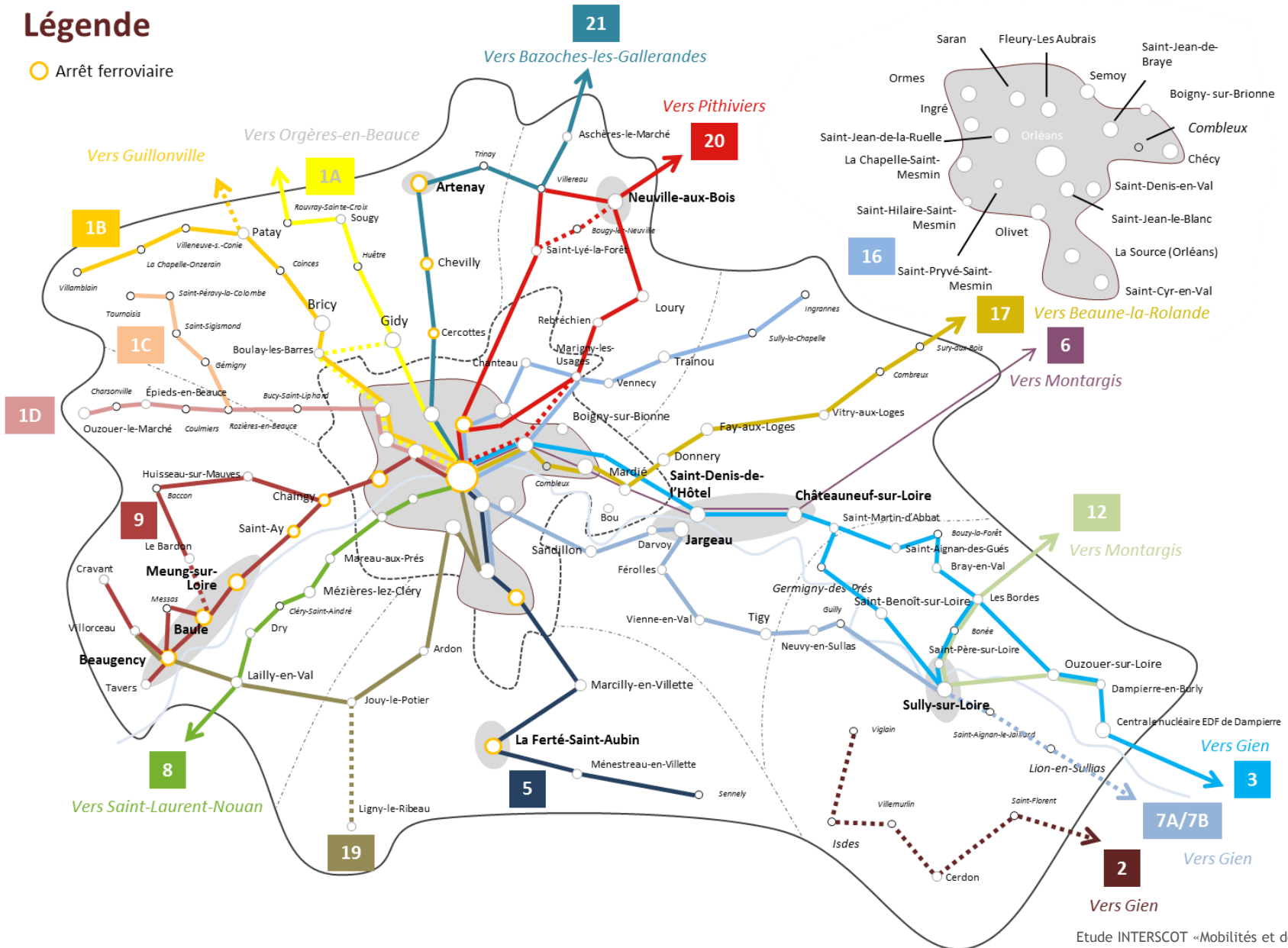
- ▶ **Orléanais dans son ensemble, y compris trajets intra-métropole, afin de qualifier l'intérêt de la ligne pour l'ensemble de l'Orléanais**
 - *Offre : nombre maximum d'allers-retours constatés pour l'ensemble des arrêts sur le trajet de la ligne dans l'Orléanais (y compris arrêts dans la métropole).*
 - *Validations non scolaires : validations cumulées dans l'ensemble des arrêts de l'Orléanais, y compris dans la métropole, corrigées de la part des trajets d'échange avec l'extérieur de l'Orléanais.*
 - *Potentiel non scolaire : calculé à partir des actifs résidant dans les communes de la ligne et ayant leur lieu de travail dans une autre commune de la même ligne.*

- ▶ **Orléanais hors trajets intra-métropole, afin de qualifier l'adéquation offre/demande pour le territoire extérieur à la Métropole, l'hypothèse étant que leur vocation est d'abord d'assurer des liaisons interurbaines entre les Pays de l'Orléanais et la Métropole**
 - *Offre : nombre maximum d'allers-retours constatés pour l'ensemble des arrêts sur le trajet de la ligne dans l'Orléanais hors Métropole d'Orléans ; le chiffre peut différer de celui pour l'ensemble de la ligne (y compris trajets intra-métropole) du fait d'éventuelles branches et/ou missions partielles.*
 - *Validations non scolaires : validations aux arrêts de l'Orléanais hors métropole, corrigées de la part des trajets d'échange avec l'extérieur de l'Orléanais. Les validations hors trajets intra-métropole sont ainsi surestimées à proportion des validations correspondant à des trajets « intra-Pays » (c'est-à-dire entre communes de l'Orléanais hors Métropole, à l'exclusion donc des trajets en échange avec la Métropole) , sans qu'il soit possible de le corriger avec les données à disposition.*
 - *Potentiel non scolaire : calculé sur la base, d'une part, des actifs résidant dans les communes de la ligne hors Métropole et ayant leur lieu de travail dans une autre commune de l'ensemble de la ligne (Métropole comprise) et, d'autre part, des actifs ayant leur emploi dans les communes de la ligne hors Métropole et ayant leur lieu de résidence dans une autre commune de l'ensemble de la ligne (Métropole comprise). On comptabilise ainsi les flux d'échange entre la Métropole et le reste de l'Orléanais relatifs aux résidents des Pays, d'un côté, et ceux relatifs aux résidents de la Métropole, de l'autre, ainsi que les flux « intra-Pays » (c'est-à-dire entre communes de l'Orléanais hors Métropole , à l'exclusion donc des flux d'échange avec la Métropole). Les flux hors trajets intra-métropole sont ainsi surestimés à proportion des flux « intra-Pays », ceux-ci étant de fait compté deux fois (une fois au titre du lieu de résidence, une fois au titre du lieu de travail). Cette distorsion n'est pas corrigée, car elle est homogène avec la surestimation des validations.*
 - *Dans les deux cas, il s'agit donc plus d'indicateurs de volumes de validations et de flux, que de leur nombre exact.*

- ▶ **Un seul périmètre d'étude pour les lignes TER : les montées-descentes aux arrêts de l'Orléanais hors gares d'Orléans et de Fleury-Les Aubrais et les flux hors Flux Orléans-Fleury**

Légende

○ Arrêt ferroviaire



A Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins

1 Point méthodologique

2 Analyse de l'offre Rémi

3 Analyse de l'offre TER

B Analyse de l'intermodalité

C Analyse des services d'éco-mobilité automobile

Rémi :

Ligne	Trajet	Allers-Retours par jour ouvrable	Fréquentation scolaire	Part des validations hors Orléans en échange avec l'orléanais	Potentiel non scolaire	Part du potentiel non scolaire hors Métropole	Validations non scolaires journalières intra-Orléanais	Part des validations non scolaires de l'Orléanais hors Métropole	Indicateur de part modale
Ligne 1A*	Orgères-en-Beauce // Ouzouer-le-Marché / Orléans	4	80%	50%	36 892	5%	23	32%	0,1%
Ligne 1B	Guillonville // Villamblain / Orléans	4	76%	-	27 572	9%	46	56%	0,2%
Ligne 1D	Ouzouer-le-Marché / Orléans	3	61%	-	25 539	5%	53	52%	0,2%
Ligne 3**	Châtillon-sur-Loire (Gien) // Dampierre-en-Burly / Orléans	16	63%	50%	48 900	30%	345	42%	0,6%
Ligne 5	Sennely / Orléans	3	62%	-	17 510	23%	63	53%	0,3%
Ligne 7A	Sully-sur-Loire / Orléans	5	65%	-	16 783	39%	128	51%	0,7%
Ligne 8	Saint-Laurent-Nouan // Lailly-en-Val / Orléans	5	59%	-	10 541	27%	80	46%	0,7%
Ligne 9***	Tavers ou Cravant / Orléans	14	56%	-	36 705	35%	232	54%	0,6%
Ligne 16****	Ingrannes / Orléans	8	89%	-	40 830	5%	57	43%	0,1%
Ligne 17	Beaune-la-Rolande // Sury-aux-Bois / Orléans	5	85%	50%	26 199	10%	59	37%	0,2%
Ligne 19	Ligny-le-Ribeaup ou Villorceau / Orléans	3	80%	-	25 033	19%	15	61%	0,1%
Ligne 20*****	Pithiviers // Neuville-aux-Bois / Orléans	19	65%	25%	36 762	8%	360	28%	0,9%
Ligne 21	Bazorchères-les-Gallerandes // Aschères-le-Marché / Orléans	2	38%	-	16 771	15%	33	47%	0,2%
TOTAL		7	68%		366 037	17%	7 472	43%	0,4%

Ligne	Trajet	A/R JOB	Fréquentation scolaire	Part des validations hors Orléans en échange avec l'orléanais	Potentiel non scolaire	Part du potentiel non scolaire hors Métropole	Validations non scolaires journalières intra-Orléanais	Part des validations non scolaires de l'Orléanais hors Métropole	Indicateur de part modale
Ligne 1A*	Orgères-en-Beauce // Ouzouer-le-Marché / Orléans	4	87%	50%	1 978		7		0,3%
Ligne 1B	Guillonville // Villamblain / Orléans	4	77%	-	2 551		26		0,9%
Ligne 1D	Ouzouer-le-Marché / Orléans	3	61%	-	1 301		28		1,9%
Ligne 3**	Châtillon-sur-Loire (Gien) // Dampierre-en-Burly / Orléans	16	69%	50%	14 774		145		0,9%
Ligne 5	Sennely / Orléans	3	66%	-	3 956		34		0,8%
Ligne 7A	Sully-sur-Loire / Orléans	5	66%	-	6 581		65		0,9%
Ligne 8	Saint-Laurent-Nouan // Lailly-en-Val / Orléans	5	64%	-	2 832		37		1,2%
Ligne 9***	Tavers ou Cravant / Orléans	12	64%	-	13 004		125		0,9%
Ligne 16****	Ingrannes / Orléans	8	93%	-	2 044		24		1,1%
Ligne 17	Beaune-la-Rolande // Sury-aux-Bois / Orléans	5	88%	50%	2 590		22		0,8%
Ligne 19	Ligny-le-Ribeaup ou Villorceau / Orléans	3	80%	-	4 760		9		0,2%
Ligne 20*****	Pithiviers // Neuville-aux-Bois / Orléans	16	78%	25%	3 117		99		2,9%
Ligne 21	Bazorchères-les-Gallerandes // Aschères-le-Marché / Orléans	2	43%	-	2 539		15		0,6%
TOTAL			74%		62 025		3 180		1,0%

Terminus hors Orléans (pôle hors orléanais) // 1er et dernier arrêt orléanais

Les lignes 2, 6, 7B et 12 sont hors analyse pour défaut de données.

y compris trajets intra-Métropole

hors trajets intra-Métropole

Remarques :

La colonne « allers-retours par jour ouvrable » correspond à la moitié de la somme des passages dans les deux sens constatés au point d'arrêt le mieux desservi de la ligne. Il s'agit en général d'Orléans-Gare.

* **La ligne 1A** se dédouble entre Orléans et Gidy : 1 branche principale via Saran (1 arrêt / 3 AR) et 1 branche complémentaire via Boulay-les-Barres (4 arrêts / 1 AR, terminus Ingré à l'aller et retour depuis Orléans). **cf. schéma du détail de la desserte intra-métropole page 27**

** **La ligne 3** se dédouble entre Saint-Martin-d'Abbat et Les Bordes : 1 branche via Sully-sur-Loire (5 arrêts / 6,5 AR) et 1 branche via Bray-en-Val (3 arrêts / 7,5 AR).

La branche via Bray-en-Val est sans arrêt entre Saint-Martin-d'Abbat et Fleury-les-Aubrais et assure la liaison rapide avec Gien/Briare (s'y ajoute un trajet atypique Sully-Bray-en-Val-Orléans).

La branche via Sully est omnibus entre Saint-Martin-d'Abbat et Sain-Denis-de-l'Hôtel.

S'ajoutent à ces allers-retours des trajets courts : 1 Châteauneuf-Orléans, 2 Orléans-Châteauneuf et 2 Saint-Jean-de-Braye-Châteauneuf, ainsi qu'un Bouzy-Saint-Martin-d'Abbat et 1 St-Aignan-Les Bordes.

Au total, cette ligne est assez peu lisibles.

cf. schéma du détail de la desserte intra-métropole page 35

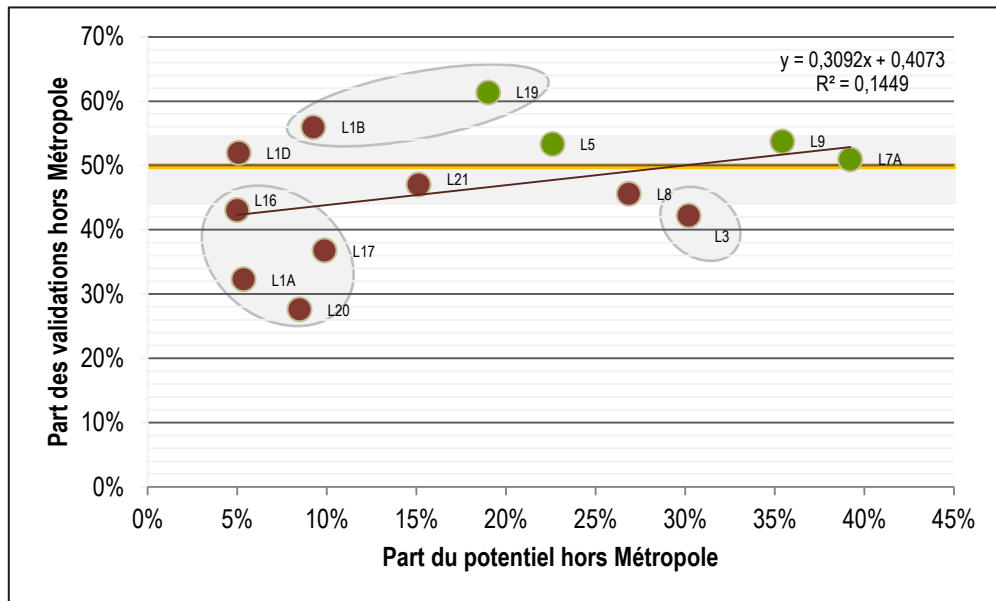
*** **La ligne 9** se dédouble deux fois :

- au-delà de Chaingy : 1 branche via Meung-sur-Loire (2 arrêts / 11 AR) et 1 branche via Baccon (3 arrêts / 2 AR Le Bardon-Orléans + 2 Orléans-Le Bardon). Un Le Bardon-Orléans part en fait de Baule et un Orléans-Le Bardon est prolongé à Baule en vacances scolaires.
- au-delà de Baule : 1 branche depuis Tavers (4 AR) et 1 branche depuis Cravant (4,5 AR), auxquels s'ajoutent 3 AR terminus Beaugency.

**** **La ligne 16** se dédouble entre Orléans et Marigny-les-Usages (Maison Rouge) : 1 branche via Mairie de Marigny, Chanteau, Semoy et Fleury (10 arrêts / 5 AR) et 1 branche Saint-Jean-de-Braye (2 arrêts / 3 AR). **cf. schéma du détail de la desserte intra-métropole page 61**

***** **La ligne 20** se dédouble entre Orléans et Neuville-aux-Bois : 1 branche via Saint-Lyé-la-Forêt (3 arrêts / 12 AR) et 1 branche via Marigny-les-Usages (4 arrêts / 5,5 AR, dont 1 via Saint-Jean-de-Braye), auxquels s'ajoutent 2 express Pithiviers-Orléans sans arrêt entre Chilleurs-aux-Bois et Fleury-Les Aubrais. **cf. schéma du détail de la desserte intra-métropole page 80**

Poids des arrêts hors Métropole dans le fonctionnement des lignes



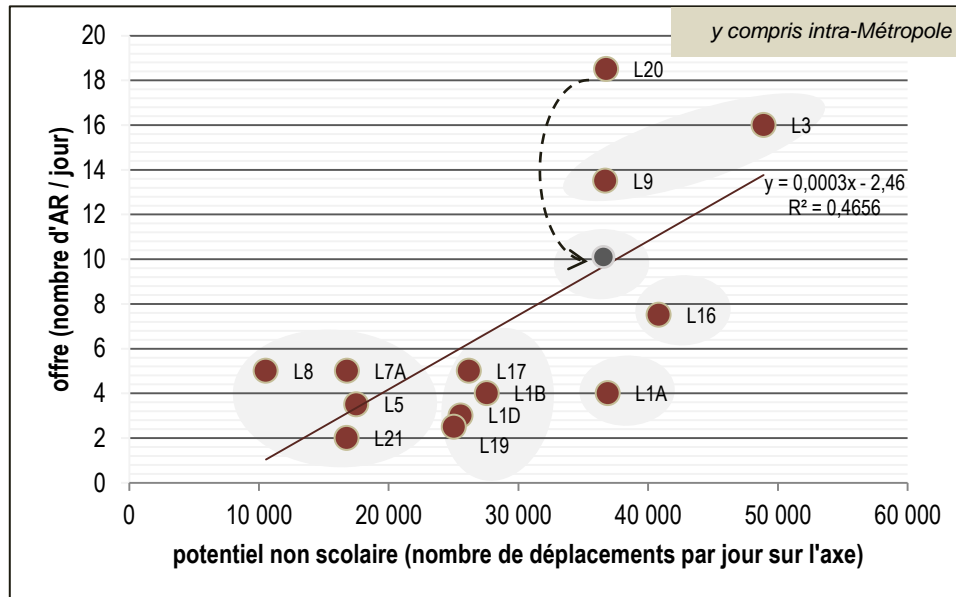
● Ligne desservant exclusivement le territoire de l'orléanais

Les lignes 2, 6, 7B et 12 sont hors analyse pour défaut de données.

- ▶ **Lignes 1A, 16, 17 et 20 : lignes à forte utilisation intra-Métropolitaine en lien avec le potentiel.** Leur potentiel hors Métropole (5 à 10%) est particulièrement faible par rapport au potentiel intra-Métropole, ce qui se traduit par une relativement forte utilisation de la ligne pour des trajets intra-Métropole. C'est même la fonction dominante pour les lignes 1A et 20 (hors liaisons avec des localités hors Orléanais).
- ▶ **Ligne 3 : ligne à forte utilisation intra-Métropolitaine, malgré un potentiel important hors Métropole.** Son potentiel hors Métropole est relativement important (plus de 30%), mais elle connaît cependant une utilisation intra-Métropole plus importante que son utilisation intra-Pays, à côté d'une fonction d'échange qui reste sans doute majoritaire.
- ▶ **Lignes 1B et 19 : lignes à très faible utilisation intra-Métropolitaine.** Leur potentiel hors Métropole est relativement faible et contrasté (10 et 20%), mais elles sont cependant fortement utilisées pour des trajets intra-Pays, surtout la ligne 19.
- ▶ **Lignes 1D, 5, 7A, 8, 9 et 21 : lignes d'échange Métropole-Pays,** malgré un potentiel hors Métropole très variable.

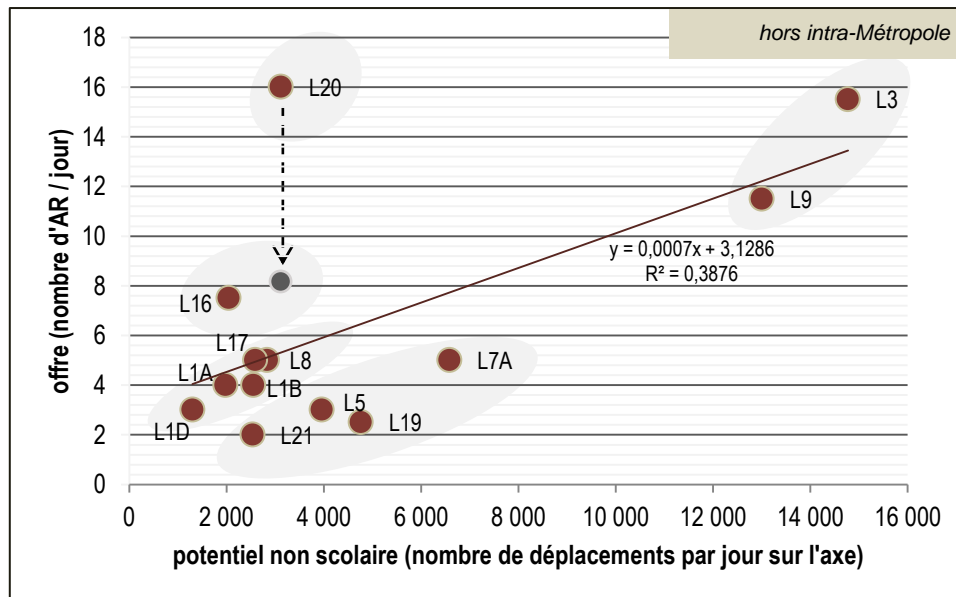
- ❖ Comme dans tout ce qui suit, le périmètre pris en compte exclut les flux d'échange avec les territoires hors Orléanais.
- ❖ Globalement, la part de validations hors Métropole croît avec la part du potentiel hors Métropole (c'est-à-dire hors trajets intra-Métropole).
- ❖ Les proportions sont toutefois très dissemblables : de 5 à 40% pour le potentiel, mais de 30 à 60% pour les validations). Cela est cohérent avec la vocation interurbaine du réseau Ulys, qui est plus adapté pour des trajets d'échange Pays-Métropole ou intra-Pays que pour des trajets intra-Métropole, qui relèvent d'abord du réseau TaO.
- ❖ La part des validations hors Métropole tourne autour de 50% :
 - Un taux proche de 50% peut traduire deux situations, non exclusives :
 - une ligne ayant une fonction d'échange Pays-Métropole prédominante sur ses fonctions intra-Pays et intra-Métropole (les validations dans la Métropole et hors Métropole s'équilibrent par le jeu des allers-retours)
 - un équilibre entre fonctions intra-Pays et fonctions intra-Métropole, situation que nous tenons pour *a priori* peu probable.
 - Un taux très inférieur à 50% traduit au contraire une relative importance des trajets intra-Métropole, l'équilibre théorique entre trajets intra-Métropole et trajets d'échange se situant au seuil de 25% (et même au-delà, si l'on tient compte de l'existence aussi de trajets intra-Pays).
 - Un taux très supérieur à 50% traduit symétriquement une relative importance des trajets intra-Pays.

Adéquation globale de l'offre Rémi au potentiel des lignes



Profils de lignes y compris trajets intra-métropole (graphique du haut) :

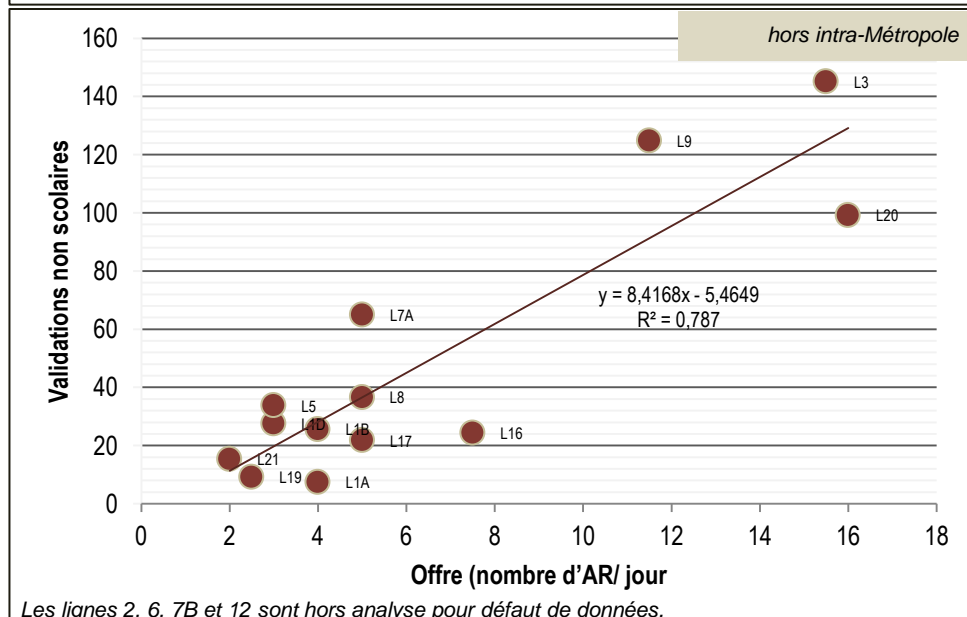
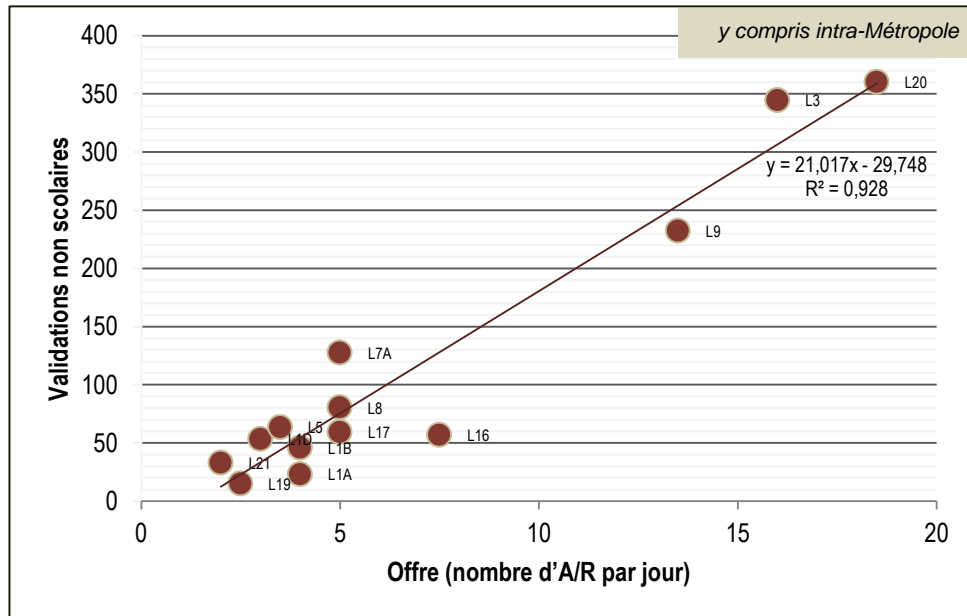
- ❖ Globalement, on constate une assez bonne cohérence entre l'offre mise en place et le potentiel non scolaire des différentes lignes. C'est d'autant plus vrai si l'on tient compte du fait que la ligne 20 a une offre deux fois moins importante qu'à ses terminus sur l'essentiel de son parcours.
- ▶ Les **lignes 1A et 16** présentent des offres en retrait par rapport à leur potentiel global.
- ▶ Les **lignes 1B, 1D, 17 et 19** présentent également, mais dans une moindre mesure, des offres en retrait par rapport à leur potentiel global. Elles ont de ce fait du mal à capter le potentiel intra-métropole (cf. part des validations hors Métropole), à l'exception de la 17.



Profils de lignes hors trajets intra-métropole (graphique du bas) :

- ❖ L'offre, minimale, mise en place sur les lignes à plus faible potentiel est structurée essentiellement par les besoins scolaires.
- ▶ Hors intra-métropole, les **lignes 1A, 1B, 1D, 16 et 17** n'apparaissent plus en déficit d'offre, car leur potentiel est très massivement intra-métropole.
- ▶ La **ligne 7A** semble en net déficit d'offre relativement à son potentiel hors Métropole, ce qui est tout de même à relativiser au regard de son extrême longueur. Cette ligne conjugue vocation d'échange avec Orléans et desserte locale des bassins de Jargeau et de Sully.
- ▶ Avec 2 AR/jour, **la ligne 21 n'a qu'une offre minimale**, mais elle doublonne pour l'essentiel la ligne ferroviaire, sans intérêt propre par rapport à celle-ci, si ce n'est la desserte de Saran. On pourrait penser que sa vocation est avant tout scolaire : pourtant, elle est fréquentée à 62% par des non scolaires (taux le plus élevé des lignes étudiées) !
- ▶ Les **lignes 5 et 19** semblent artificiellement en déficit d'offre par rapport à leur potentiel hors intra-métropole. En effet, leur potentiel est gonflé par les flux Beaugency-Orléans pour la 19 et La Ferté-Orléans pour la 5. Or, ces flux bénéficient d'une offre ferroviaire performante, qui les détourne en grande partie de l'offre routière, beaucoup plus lente. Concernant la ligne 19, il existe même une offre routière plus performante avec la ligne 9. Ces deux lignes ont donc une forte vocation de desserte locale hors Métropole conjuguée à une fonction de liaison avec la Métropole pour des localités secondaires, le tout pour un potentiel réel faible.

Équilibre global entre fréquentation et offre des lignes Rémi



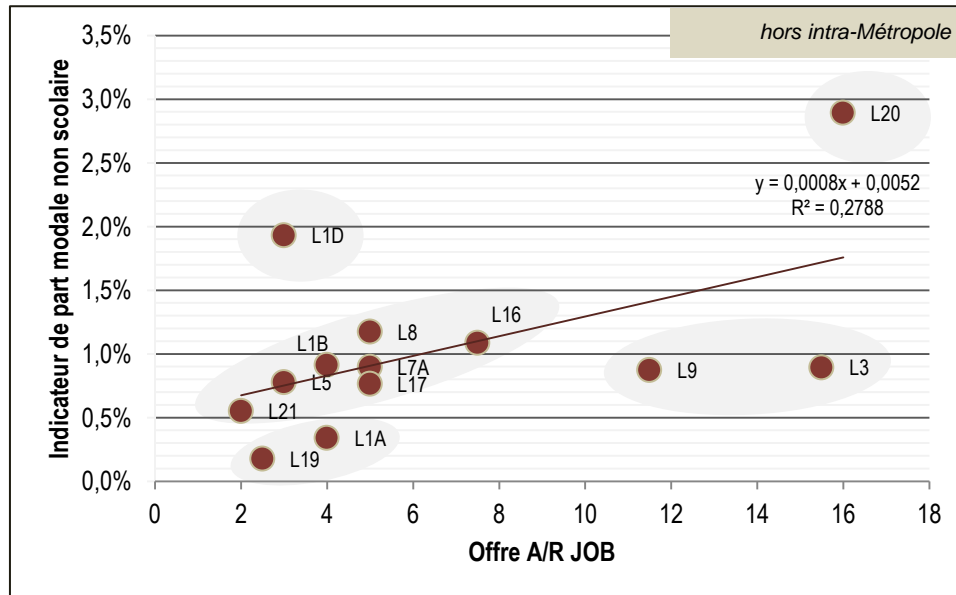
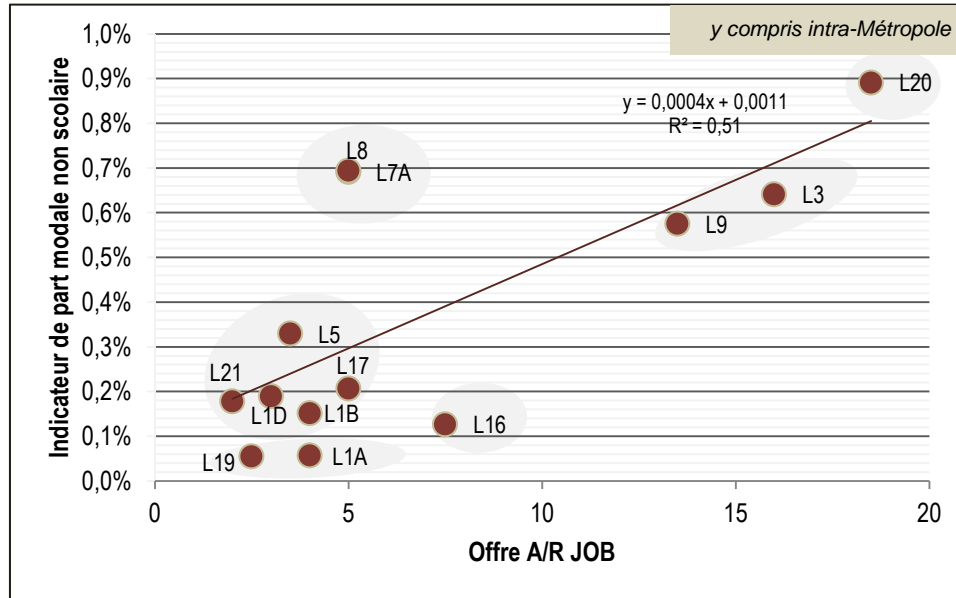
Les lignes 2, 6, 7B et 12 sont hors analyse pour défaut de données.

- ❖ Au global, à l'échelle de l'ensemble de l'orléanais comme à l'échelle du territoire hors Métropole, la fréquentation non scolaire globale des lignes est en phase avec leur offre.
- ▶ La **ligne 16** se distingue, aux deux échelles, par une offre plus élevée que les lignes ayant une fréquentation comparable. Elle a un faible potentiel hors Métropole et un proportion relativement élevée d'utilisation intra-métropolitaine, mais avec une part modale très faible sur ce segment (cf. graphique page suivante) du fait, sans doute, de la concurrence du réseau TaO.
- ▶ La **ligne 7A** se distingue, aux deux échelles, par une fréquentation nettement supérieure à celle qu'obtiennent les autres lignes ayant une offre comparable

Ligne	Validations non scolaires journalières y compris Métropole	Validations non scolaires journalières hors Métropole
Ligne 20	360	99
Ligne 3	345	145
Ligne 9	232	125
Ligne 7A	128	65
Ligne 8	80	37
Ligne 5	63	34
Ligne 17	59	22
Ligne 16	57	24
Ligne 1D	53	28
Ligne 1B	46	26
Ligne 21	33	15
Ligne 1A	23	7
Ligne 19	15	9

- ❖ Dans le tableau ci-dessus, les lignes sont classées par ordre décroissant de fréquentation globale. La hiérarchie est la même pour la fréquentation hors trajets intra-Métropole, à l'exception significative de la ligne 20, dominée par les trajets intra-métropole.
- ▶ Hors Métropole, on peut distinguer 3 classes de fréquentation très nettement différenciées :
 - 3 lignes à très faible fréquentation non scolaire : 15 validations/ jour au plus pour 2 ou 4 AR/jour, soit 1 à 4 validations / course.
 - 6 lignes à faible fréquentation : entre 22 et 37 validations/ jour pour 3 à 5 AR/jour (sauf ligne 16 à 8), soit 2 à 6 validations / course.
 - 4 lignes à fréquentation moyenne ou élevée : entre 65 et 145 validations/ jour pour 5 à 16 AR/jour, soit 3 à 13 validations / course.

Réponse de la part modale non scolaire à l'offre Rémi



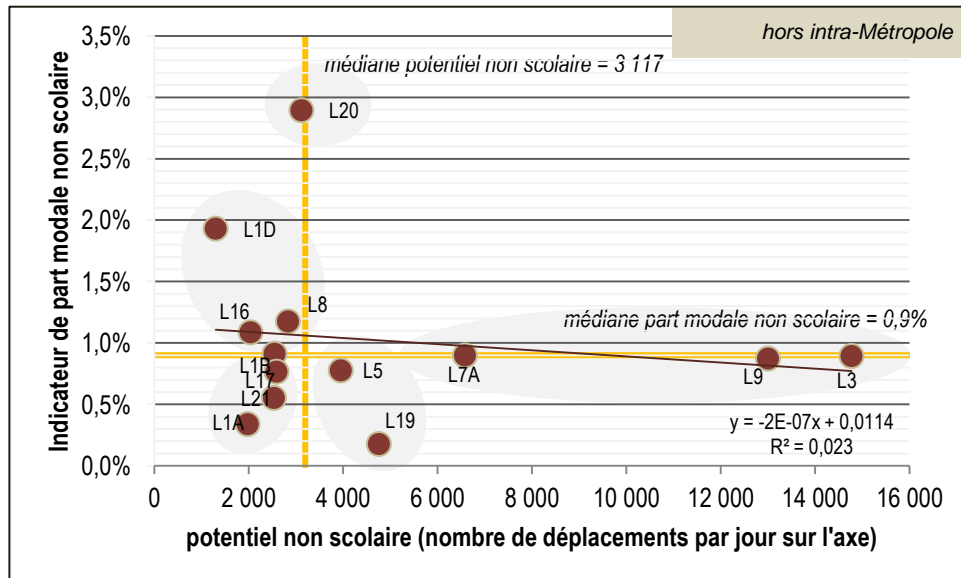
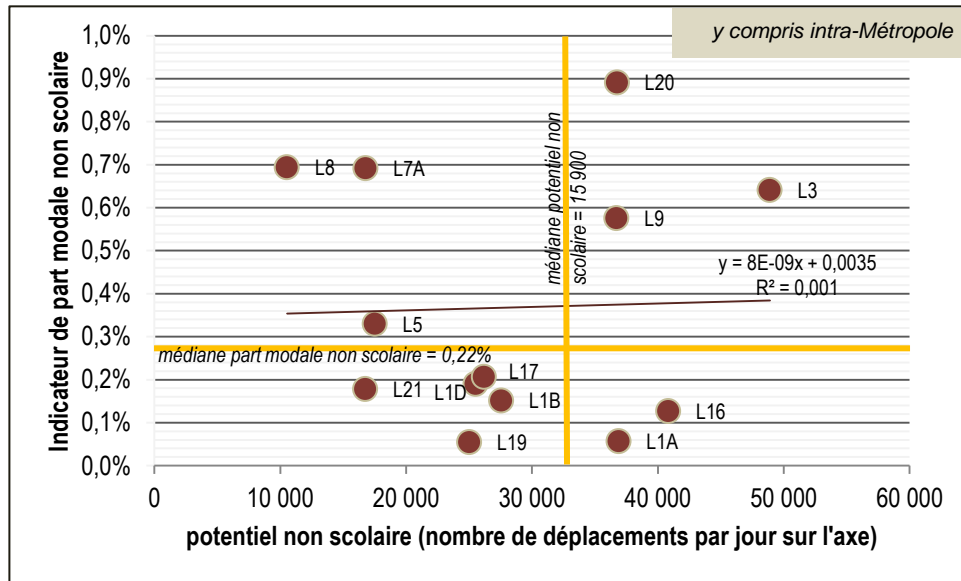
Profils de lignes y compris trajets intra-métropole (graphique du haut) :

- ❖ La part modale réagit globalement bien à l'intensité de l'offre.
- ▶ Les lignes 8 et 7A ont cependant une part modale plus élevée que d'autres lignes avec une offre comparable.
- ▶ Les ligne 1A, 16 et 19 obtiennent des parts modales très inférieures à celles obtenues par des lignes avec une offre comparable ou moindre.

Profils de lignes hors trajets intra-métropole (graphique du bas) :

- ❖ La part modale est globalement meilleure hors trajets intra-métropole, ce qui est logique pour une offre à vocation interurbaine.
- ❖ La part modale semble plafonner autour de 1%, sauf exceptions des lignes 1D et 20, mais qui sont des lignes à faible potentiel hors trajets intra-métropole.
- ▶ La ligne 1D a un succès bien meilleur que les autres lignes ayant une offre comparable. Il y a sans doute un effet artificiel dû à une surestimation du potentiel du fait d'un poids plus élevé qu'ailleurs du domicile-travail sur cet axe (absence d'alternative à la Métropole).
- ▶ La ligne 20 présente une offre et une part modale élevées. Le dédoublement de la ligne, la taille des communes et la zone de chalandise des gares expliquent cette situation.
- ▶ Les lignes 3 et 9 ont un taux de succès inférieur aux autres lignes comparativement à leur offre :
 - La ligne 3 est très longue, ce qui expliquerait son fort potentiel (dédoublement + 2 pôles orléanais + Gien), mais son faible taux de succès (temps de trajet très longs).
 - La ligne 9 est concurrencée par le TER. A ce titre, sa part modale reste raisonnable et répond à un besoin complémentaire.
- ▶ Les lignes 1A et 19 présentent une offre faible et un taux de succès très faible comparativement aux autres lignes présentant la même offre.
- ▶ L'offre relativement élevée sur la ligne 16 semble avoir un effet avéré sur son succès. La ligne 8 a, cependant, un succès comparable avec une offre moindre.

Typologie à la croisée du potentiel et de la part modale



- ▶ Le graphique du haut (y compris trajets intra-métropolitains) fait ressortir :
 - Les lignes à forte fréquentation globale : fort potentiel et bonne part modale : 3, 9 et 20
 - Lignes à fréquentation intermédiaire : faible potentiel et bonne part modale : 7A et 8
 - Les lignes à faible fréquentation : faible potentiel et faible part modale : 5, 17, 16, 1B, 1D
 - Des lignes à faible (16), voire très faible (1A), fréquentation du fait de leur part modale malgré un bon potentiel
 - Les lignes à très faible fréquentation du fait d'un très faible potentiel (21) ou d'une très faible part modale(19)
- ▶ Lorsque l'on ignore les trajets intra-métropole, le graphique du bas montre la dégradation globale de la fréquentation du fait de l'absence de lignes à fort potentiel et forte part modale simultanément.
 - Certaines lignes atteignent cependant un bon niveau de fréquentation grâce à de bons, voire très bons, potentiels : il s'agit des lignes de l'axe ligérien, 3 (Orléans-St-Denis-Châteauneuf-Sully), 7A (Orléans-Jargeau-Sully) et 9 (Orléans-Meung-Beaugency). Le plafonnement de la part modale de la ligne 9 s'explique par la concurrence du train et une certaine complexité. Pour les lignes 3 et 7A, c'est l'effet d'un certain défaut de performance des liaisons.
 - Une quatrième ligne se détache grâce à une très bonne part modale appliquée à un potentiel médian : la ligne 20 (Orléans-Neuville) qui bénéficie sans doute d'un effet d'intensité d'offre
 - Les lignes 1D (Orléans-Ouzouer-le-Marché), 16 (Orléans-Ingrannes) et 8 (Orléans-Lally-en-Val), qui ont de bonnes parts modales pour des potentiels faible à moyen, sont les lignes assurant la liaison de territoires interstiels avec la Métropole, sans polarité intermédiaire.
 - Les lignes 1A, 1B, 17 et 21 présentent un faible potentiel et une faible part modale :
 - La ligne 21, sur l'axe Orléans-Artenay, est concurrencée par le TER.
 - Les lignes 1B (Orléans-Bricy-Partay) et 17 (Orléans-Sury) desservent des territoires interstiels avec un long parcours dans les faubourgs de la métropole avant d'atteindre Orléans.
 - La ligne 1A (Orléans-Gidy-Rouvray-Ste-Croix) dessert un pôle d'emploi proche de l'agglomération, mais de manière manifestement mal adapté aux besoins
 - Les lignes 5 et 19 assurent une desserte locale. Leur potentiel est surestimé (ce qui écrase leur part modale) puisqu'il inclut les flux depuis les pôles de, respectivement, La Ferté et Beaugency vers Orléans, alors que ces flux bénéficient d'une offre TER très compétitive.

Projections démographiques à 2030 sur les lignes Rémi de l'Orléanais (ex Uys)

Population hors Métropole	Pôles			Global			Croissance 2030 / 2013	
	Population 2013	2030 - H1	2030 - H2	Population	2030 - H1	2030 - H2	H1	H2
Ligne								
Ligne 1A	2 712	3 147	3 068	3 973	4 408	4 329	11%	9%
Ligne 1B	4 761	5 524	5 547	4 807	5 570	5 593	16%	16%
Ligne 1D	3 484	4 042	3 484	5 030	5 588	5 030	11%	0%
Ligne 3	27 861	32 377	32 717	31 335	35 851	36 191	14%	15%
Ligne 5	10 731	13 013	13 700	11 420	13 702	14 389	20%	26%
Ligne 7A	22 513	26 896	27 198	23 169	27 552	27 854	19%	20%
Ligne 8	8 914	10 658	10 594	9 728	11 472	11 408	18%	17%
Ligne 9	27 725	32 168	32 444	30 275	34 718	34 994	15%	16%
Ligne 16	4 777	5 489	5 455	5 714	6 426	6 392	12%	12%
Ligne 17	8 167	9 385	9 468	9 215	10 433	10 516	13%	14%
Ligne 19	14 138	16 599	16 323	16 256	18 717	18 441	15%	13%
Ligne 20	9 303	10 690	10 730	9 685	11 072	11 112	14%	15%
Ligne 21	7 103	8 228	8 055	7 717	8 842	8 669	15%	12%
TOTAL	152 189	178 217	178 782	168 324	194 352	194 917	15%	16%

Population hors Orléans	Pôles			Global			Croissance 2030 / 2013	
	Population 2013	2030 - H1	2030 - H2	Population	2030 - H1	2030 - H2	H1	H2
Ligne								
Ligne 1A	10 994	12 000	11 922	31 429	32 435	32 357	3%	3%
Ligne 1B	29 531	32 004	32 027	33 302	35 775	35 798	7%	7%
Ligne 1D	28 254	30 522	29 964	33 525	35 793	35 235	7%	5%
Ligne 3	68 109	75 403	75 744	71 583	78 877	79 218	10%	11%
Ligne 5	18 835	21 677	22 363	22 716	25 558	26 244	13%	16%
Ligne 7A	30 617	35 559	35 862	31 273	36 215	36 518	16%	17%
Ligne 8	17 140	19 452	19 388	17 954	20 266	20 202	13%	13%
Ligne 9	54 291	60 568	60 843	56 841	63 118	63 393	11%	12%
Ligne 16	47 635	51 306	51 271	51 859	55 530	55 495	7%	7%
Ligne 17	36 494	39 667	39 750	40 052	43 225	43 308	8%	8%
Ligne 19	34 596	38 469	38 193	36 714	40 587	40 311	11%	10%
Ligne 20	50 780	55 030	55 070	51 162	55 412	55 452	8%	8%
Ligne 21	7 103	8 228	8 055	23 166	24 291	24 118	5%	4%
TOTAL	434 379	479 886	480 452	501 576	547 083	547 648	9%	9%

- ▶ Hypothèses de spatialisation de la croissance démographique prévue par les SCoT : elle se concentre dans les communes d'au moins 1000 habitants (H1) ou 2000 habitants (H2).
- ▶ Les lignes 5, 7A et, dans une moindre mesure 8, se détachent nettement de la moyenne, que ce soit sans (près de 20% de croissance) ou avec la Métropole (autour de 15%).

- ❖ **Axe Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf : améliorer la desserte de l'axe en préfiguration de la future ligne de train (objectif : atteindre un niveau de service « comparable » à celui de l'axe TER Beaugency-Orléans)**
 - Créer un groupe de lignes spécifiques pour les liaisons Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf
 - Au sein de la ligne 3, différencier les liaisons à vocation intercités (Gien-Orléans) des liaisons périurbaines (Châteauneuf-Orléans) pour identifier 2 lignes distinctes aux yeux des usagers
 - En complément de la ligne 7A, créer une liaison Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf permettant à la fois de relier Jargeau, St-Denis et Châteauneuf et d'offrir pour ces localités un accès au sud de la métropole d'Orléans
 - Accroître l'offre entre Châteauneuf-St-Denis et Orléans (de 10 à 20 AR/jour) en la répartissant entre le trajet Nord (ligne 3) et le trajet Sud (complément de la ligne 7A évoqué ci-dessus) en fonction d'une analyse plus fine de la demande de déplacements vers les pôles d'emploi intermédiaires de l'est et du sud de la Métropole
 - Etudier l'opportunité de trajets express sur la liaison Orléans-St-Denis-Châteauneuf
 - Etudier l'intérêt d'arrêts sur la ligne 3 à Chécy
 - Intensifier l'offre entre Orléans et Jargeau, via l'offre conjuguée de la ligne 7A et de la ligne complémentaire Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf (de 5 à 10 AR/jour)
- ❖ **Rendre la ligne 9 plus lisible en créant éventuellement des lignes distinctes et intensifier l'offre sur la ligne principale dans une logique de complémentarité avec le train (desserte locale et desserte de pôles d'emploi distincts dans l'Orléanais)**
- ❖ **Etudier l'opportunité :**
 - de dédoubler la ligne 17 entre une ligne courte d'accès à Orléans et une ligne d'accès à Châteauneuf-St-Denis depuis les communes les plus à l'Est (Vitry-aux-Loges, Combreaux, Sury-aux-Bois)
 - de liaisons expresses Orléans-Sully complémentaires de l'AR actuel
 - d'un prolongement de la ligne 2 jusqu'à Sully
 - de créer des liaisons tangentielles : Neuville-Artenay, Sougy-Artenay, Tournois-patay, Bricy-Gidy-Cercottes, Jouy-le-Potier – la Ferté-Saint-Aubin, Viglain-Sully-sur-Loire

A Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins

1 Point méthodologique

2 Analyse de l'offre Rémi

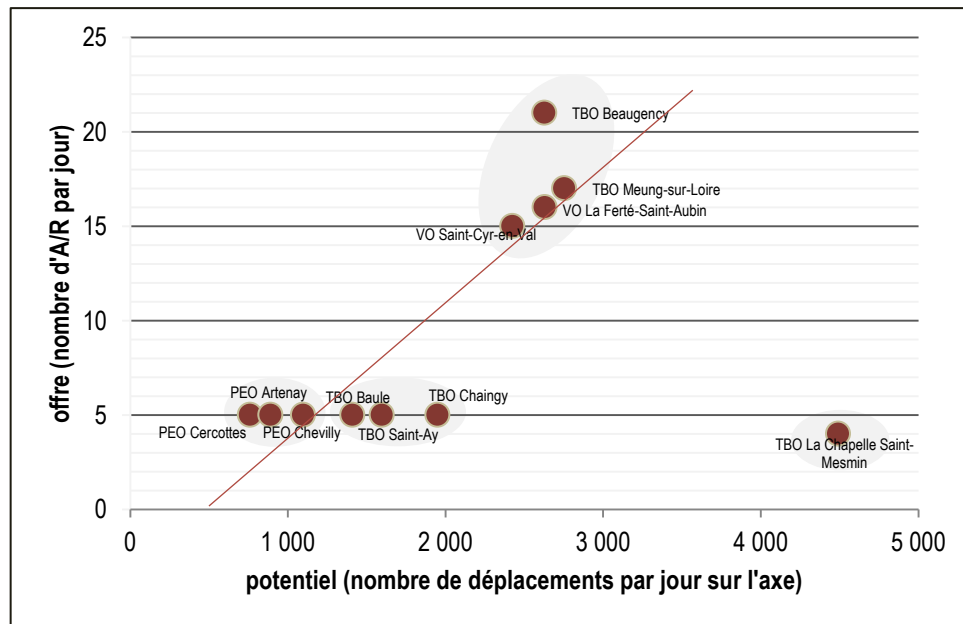
3 Analyse de l'offre TER

B Analyse de l'intermodalité

C Analyse des services d'éco-mobilité automobile

Arrêt	Ligne	A/R JOB	Potentiel	Fréquentation journalière (JOB)	Indicateur de part modale
Beaugency	Tours - Blois - Orléans	21	2 628	531	20,2%
Meung-sur-Loire	Tours - Blois - Orléans	17	2 756	430	15,6%
Chaingy	Tours - Blois - Orléans	5	1 950	18	0,9%
Saint-Ay	Tours - Blois - Orléans	5	1 598	32	2,0%
Baule	Tours - Blois - Orléans	5	1 411	16	1,1%
La Chapelle Saint-Mesmin	Tours - Blois - Orléans	4	4 493	11	0,2%
La Ferté-Saint-Aubin	Vierzon - Orléans	15	2 427	230	9,5%
Saint-Cyr-en-Val	Vierzon - Orléans	16	2 630	118	4,5%
Cercottes	Paris - Etampes - Orléans	5	762	51	6,7%
Chevilly	Paris - Etampes - Orléans	5	1 098	50	4,5%
Artenay	Paris - Etampes - Orléans	5	890	103	11,6%

- ▶ **Les analyses TER se font hors gares Orléans et Fleury-les-Aubrais, qui sont le point de convergence de l'ensemble des lignes.**
- ▶ **Les validations journalières correspondent au nombre de montées / descentes des trains pour la ligne concernée.**
 - Les fréquentations scolaires et tous motifs sauf scolaire ne sont donc pas distinguées.
- ▶ **Le potentiel pris en compte est uniquement celui attaché :**
 - à la commune où est sise la gare. Il ne tient donc pas compte d'un éventuel bassin de rabattement plus large lié à l'usage d'un véhicule motorisé ni à une éventuelle diffusion sur l'ensemble de la métropole pour les flux vers Orléans.
 - aux relations entre cette commune et les autres communes desservies de l'axe. Il ne tient donc pas compte des flux vers l'extérieur (vers Blois et Tours depuis les gares de Beaugency, Baule, Meung, Saint-Ay, Chaingy et La Chapelle-St-Mesmin ; vers Vierzon depuis les gares de La Ferté et de Saint-Cyr ; vers Etampes et Paris depuis les gares d'Artenay, Chevilly et Cercottes).
 - Il en résulte une distorsion de l'indicateur de part modale plus prononcée pour certaines gares. C'est sans doute l'explication des très forts indicateurs de part modale calculés pour Beaugency, Meung, Artenay ou La Ferté.
- ▶ **Dans la suite de l'analyse, l'intitulé des lignes sera abrégé en :**
 - **TBO** pour Tours – Orléans – Blois ;
 - **VO** pour Vierzon – Orléans ;
 - **PEO** pour Paris – Etampes – Orléans.

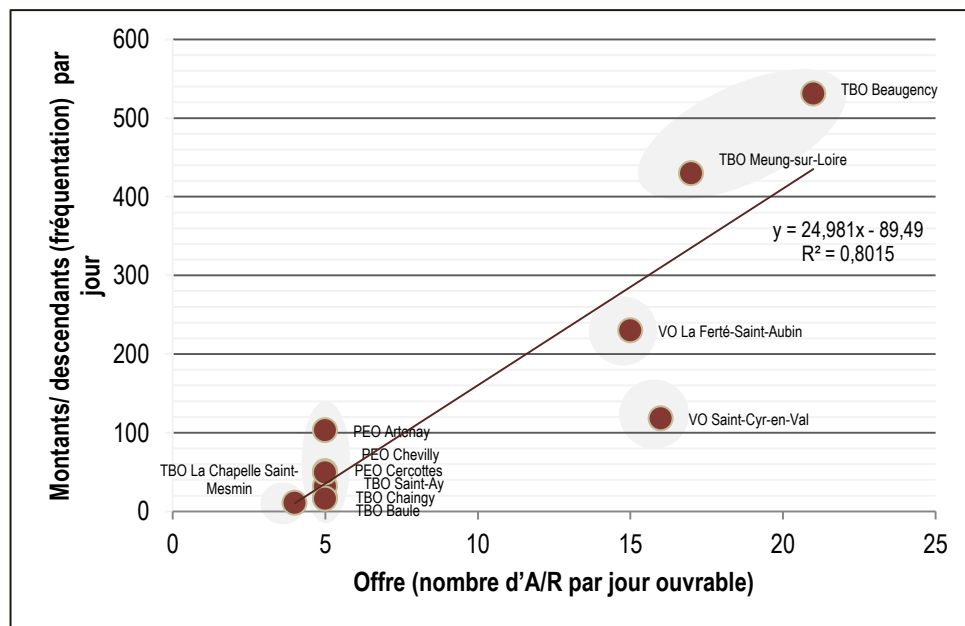


- ❖ L'offre par gare est globalement cohérente avec le potentiel, avec quelques gares qui ont une offre manifestement faible au regard de leur potentiel.

Profils des gares :

- ▶ Les gares de **Beaugency, Meung-sur-Loire** (sur la ligne TBO), **La Ferté et Saint-Cyr-en-Val** (sur la ligne VO) ont un potentiel non scolaire très élevé et, de manière cohérente, une offre élevée à très élevée.
- ▶ Les gares d'**Artenay, Cercottes et Chevilly** (ligne PEO) ont une offre faible pour des potentiels eux-mêmes très faibles. Ces stations sont sur l'axe Paris – Orléans, avec une double vocation (liaison à Paris et à Paris et au Sud de l'Île-de-France), ce qui impose un minimum de fréquence.
- ▶ Les gares de **Baule, Saint-Ay et Chaingy** (ligne TBO) se situent sur l'axe qui relie les pôles attracteurs que sont Beaugency, Meung-sur-Loire et Orléans. Leur potentiel est élevé, mais l'offre y est pourtant la même que sur l'axe Orléans-Artenay (PEO).
- ▶ **La Chapelle Saint-Mesmin** (ligne TBO) est une station dans le périmètre métropolitain avec un très fort potentiel théorique et une desserte pourtant faible. Son potentiel réel est en fait beaucoup plus faible du fait de la situation et de la faible accessibilité de la gare depuis le reste de la commune. De plus, la commune est dans le périmètre de desserte par les transports urbains de la Métropole (TaO).

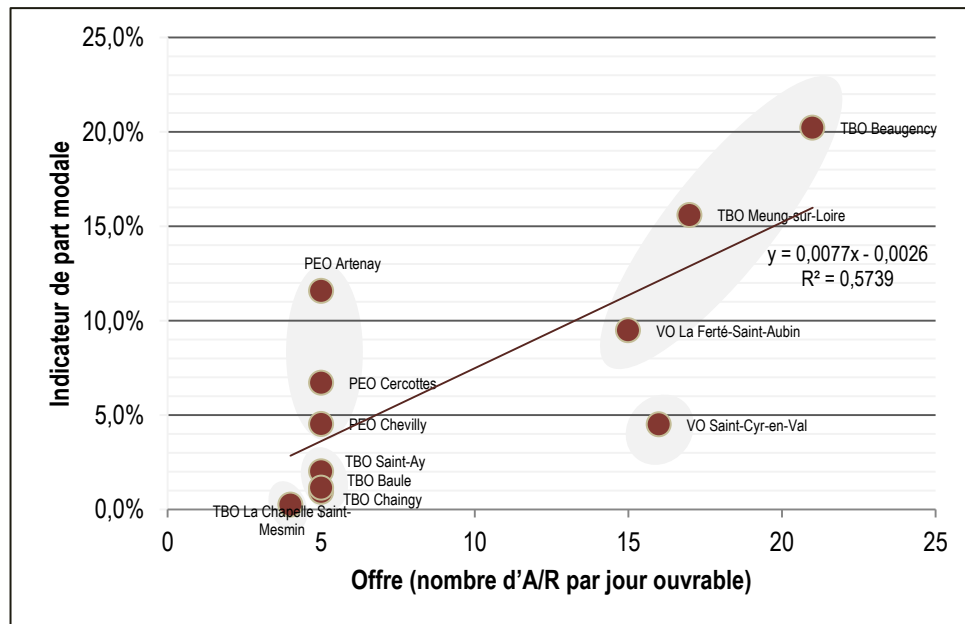
Équilibre global entre offre et fréquentation sur les lignes TER



❖ Au global, la fréquentation des gares est en phase avec le niveau d'offre TER que l'on y trouve.

Profils des gares :

- ▶ Les gares de **Beaugency, Meung-sur-Loire (TBO)** et **La Ferté – Saint-Aubin (VO)** ont une fréquentation moyenne à élevée en rapport avec leur offre assez à très élevée. La fréquentation est d'autant plus élevée que l'offre y est élevée, avec cependant une réaction de la fréquentation à l'offre plus élevée dans les gares de la ligne TBO qu'à La Ferté (VO).
- ▶ **La gare Saint-Cyr-en-Val (VO)** présente une fréquentation faible en regard d'une offre assez élevée. C'est le résultat d'une situation isolée de la gare par rapport à une partie du potentiel de la commune, tandis que l'offre bénéficie de la fréquence de la liaison d'Orléans avec La Ferté et Vierzon.
- ▶ **La gare La Chapelle Saint-Mesmin (TBO)** a une fréquentation quasi nulle du fait de son accessibilité limitée depuis le reste de la commune. Elle est du reste peu desservie.
- ▶ Les autres gares ont une offre faible et une fréquentation faible, à l'exception de la **gare d'Artenay (PEO)**, dont la fréquentation, nettement meilleure, est également liée à la liaison à Paris, avec un bassin de rabattement qui dépasse la seule commune d'Artenay.



❖ La part modale des arrêts TER s'élève globalement avec le niveau d'offre, mais connaît en même temps de très fortes variations pour un même niveau d'offre.

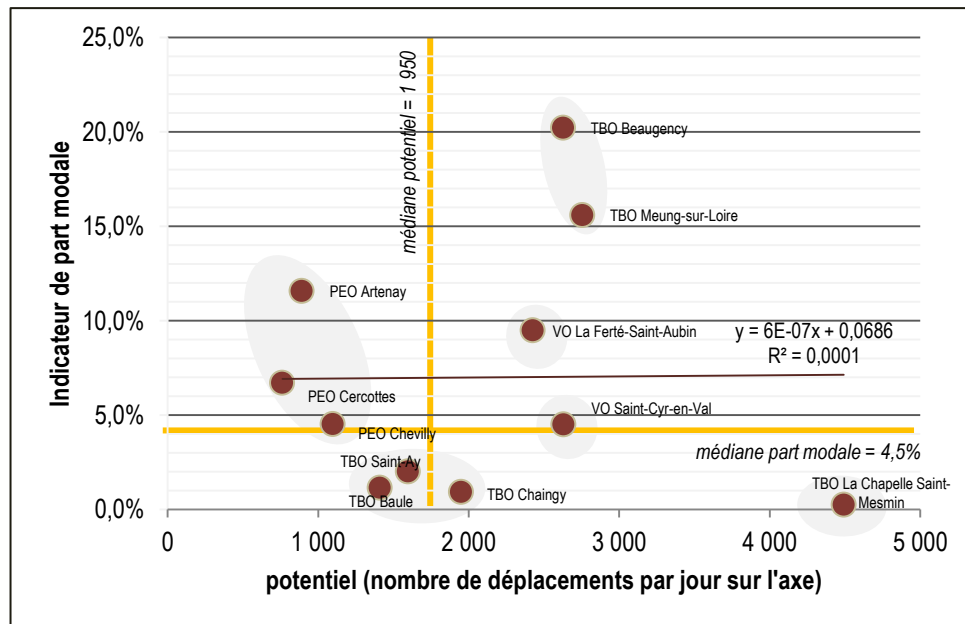
Profils des gares :

- ▶ Les gares de **Chevilly, Cercottes et Artenay** (PEO) ont une part modale moyenne à élevée malgré une offre relativement faible. La ligne dessert à la fois Orléans et Paris ce qui peut expliquer une sous-estimation du potentiel pris en compte, notamment pour Artenay, et donc une surestimation de la part modale.
- ▶ Les gares de **Saint-Ay, Baule et Chaingy** (TBO) ont une offre faible et une part modale faible.
- ▶ La gare de **La Chapelle Saint-Mesmin** (TBO) présente l'offre et la part modale les plus faibles, compte-tenu de l'isolement déjà évoqué de la gare par rapport au reste de la commune.
- ▶ Les gares de **La Ferté Saint-Aubin** (VO), **Meung-sur-Loire et Beaugency** (TBO) sont des pôles importants de l'Orléanais. La part modale élevée y répond à une offre élevée. La Ferté fait moins bien que Meung à offre comparable, ce qui est sans doute lié à un bassin de chalandise plus dense à Meung qu'à La Ferté.
- ▶ La gare de **Saint-Cyr-en-Val** (VO) est isolée d'une partie du potentiel de la commune et rayonne sur un bassin de rabattement sans doute plus étroit que les gares hors métropole, ce qui explique sa relativement faible part modale comparée à celle des autres gares bénéficiant du même bon niveau d'offre.

- ❖ La mise en relation du potentiel des gare et de la part modale des lignes TER qui les desservent permet de catégoriser les gares.

Profils de gares :

- ▶ Gares à forte fréquentation (120 à 550 montées-descentes / jour) :
 - Les **gares Beaugency et Meung-sur-Loire** (sur la ligne TBO) sont les deux des principaux pôles hors métropole desservis par le train avec les plus fortes fréquentations (430 à 530 montées-descentes / jour) : leur potentiel est élevé et la part modale du TER y est très forte, en réponse à une offre élevée. Meung fait cependant un peu moins bien que Beaugency pour un potentiel similaire.
 - La **gare de La Ferté Saint-Aubin** (sur la ligne VO), important pôle hors métropole, a une assez forte fréquentation (230 montées-descentes) : elle atteint une bonne part modale TER, mais plus faible qu'à Beaugency et Meung, du fait d'un bassin de rabattement sans doute moins important et d'un effet d'offre (un peu moins bonne qu'à Meung, avec 2 AR/jour de moins).
 - La **gare Saint-Cyr-en-Val** (sur la ligne VO) a une fréquentation nettement plus basse (120 montées-descentes) : elle a en effet une part modale TER beaucoup plus faible relativement aux autres gares au potentiel similaire.
- ▶ Gares à fréquentation intermédiaire (50 à 100 montées-descentes/jour) : les **gares de Chevilly, Cercottes et Artenay** (PEO) ont des potentiels faibles, mais de bonnes parts modales TER, ce qui s'explique par un « effet Paris » et bassin de rabattement, notamment pour Artenay.
- ▶ Gares à faible fréquentation (10 à 30 montées-descentes/jour) :
 - Les gares de **Baule, Saint-Ay et Chaingy** (TBO) ont un potentiel moyen mais une part modale faible, sans doute en lien avec une offre peu attractive, notamment par rapport à celle des autres gares environnantes (Baule) ou au regard de la proximité de la métropole (Chaingy).
 - La gare de **La Chapelle Saint-Mesmin** (TBO) a en fait un potentiel réel beaucoup plus faible du fait de sa situation.



- ❖ **La ligne Tours – Blois – Orléans présente une certaine réserve de potentiel dans les gares intermédiaires , qui justifierait une densification de la desserte :**
 - desserte de Meung-sur-Loire au même niveau que Beaugency (passage de 17 à 20 AR/jour) avec un objectif de +20% de fréquentation
 - arrêts plus nombreux à Baule, Chaingy et Saint-Ay (passage de 5 à 8-10 AR/jour) avec un objectif de doublement à triplement de la fréquentation

- ❖ **La ligne Vierzon – Orléans :**
 - améliorer la desserte de La Ferté-Saint-Aubin aux heures de pointe (+ 2 AR/jour) avec un objectif de +20% de fréquentation
 - étudier les possibilité d'amélioration de l'accessibilité (modes actifs, TC, VP) de la gare de Saint-Cyr-en-Val

- ❖ **Ligne Paris – Etampes – Orléans :** étudier l'opportunité d'augmenter l'offre à Artenay en lien avec une amélioration de l'accès (TC, VP, information et intégration intermodale) depuis un large bassin de rabattement

- ❖ Améliorer l'accès (modes actifs, TC, VP, information et intégration intermodale) aux gares du territoire à forte offre

- A** Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins
- B** Analyse de l'intermodalité
 - 1** Analyse de l'intermodalité Rémi - TAO
 - 2** Analyse de l'intermodalité Rémi - TER
- C** Analyse des services d'éco-mobilité automobile

❖ Les lignes Rémi et leurs points de correspondance Tao ou TER dans le ressort de la métropole d'Orléans, hors gare d'Orléans

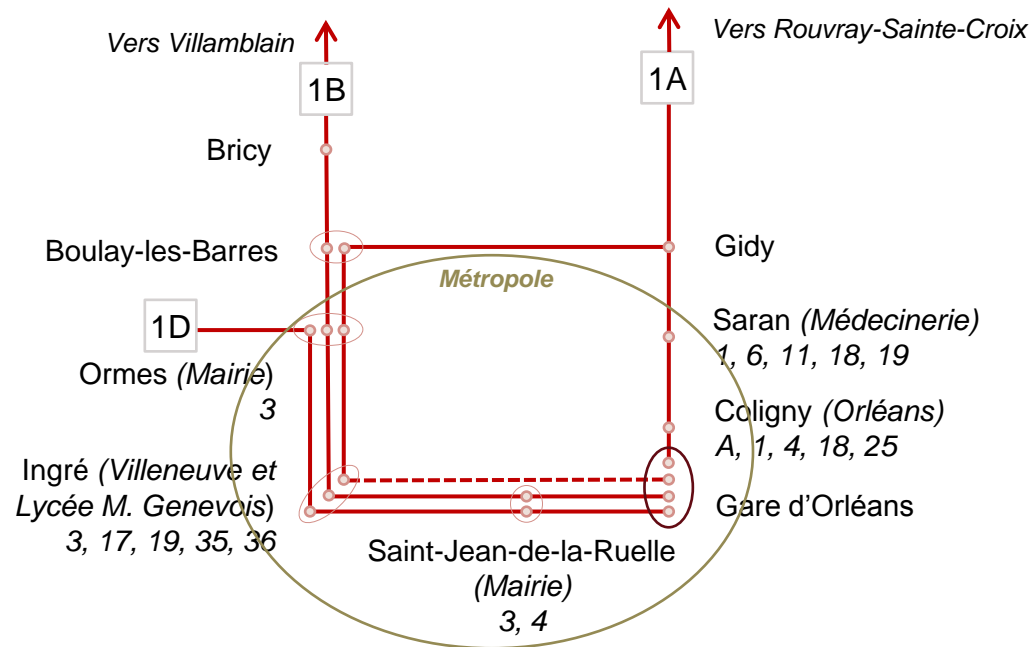
Ligne	Nombre de correspondances y compris via la Gare d'Orléans	Nombre de correspondances hors Gare d'Orléans	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Gares TER
Ligne 16	63	45	3	6	7	4	8	9	6	1
Ligne 8	49	31	0	7	13	0	0	7	4	0
Ligne 3	48	30	4	11	6	2	2	1	2	1
Ligne 20	39	21	2	2	7	3	2	2	1	1
Ligne 17	38	20	1	8	6	0	4	0	1	0
Ligne 5	37	19	0	5	2	5	0	6	0	1
Ligne 9	31	13	1	6	2	1	3	0	0	0
Ligne 7A	31	13	0	6	4	2	0	1	0	0
Ligne 1D	31	13	0	9	2	0	2	0	0	0
Ligne 1B	31	13	0	9	2	0	2	0	0	0
Ligne 1A	31	13	1	5	4	1	2	0	0	0
Ligne 19	26	8	0	2	4	1	0	1	0	0
Ligne 21	22	4	1	0	2	1	0	0	0	0
TOTAL	477	243	13	76	61	20	25	27	14	4

❖ Constat général :

- **Toutes les lignes convergent vers la gare d'Orléans, à l'exception de la ligne 1C, en rabattement sur la 1D à Nozières-en-Beauce et de l'aller s'arrêtant à Ingré sur une branche de la ligne 1A**
- **6 lignes Rémi sur 13 n'ont pas de point de correspondance avec une ligne de tram avant d'arriver à la gare d'Orléans**
 - au sud : la 5 en provenance de La Ferté, la 8 en provenance de Lailly-en-Val et la 19 en provenance de Ligny-le-Beau et Villorceau via Jouy-le-Potier
 - à l'est : la 7A en provenance de Gien via Châteauneuf et Saint-Denis-de-l'Hôtel
 - au nord-ouest : la 1D en provenance d'Ouzouer-le-Marché et la 1B en provenance de Guillonville et Villamblain via Partay
- **Toutes les lignes ont des points de correspondance avec plusieurs lignes structurantes avant d'arriver à la gare d'Orléans, sauf la 21 (en provenance de Bazoches-les-Gallerandes) qui a un point de correspondance avec le tram**
- **4 lignes passent par des gares TER dans le périmètre de la métropole d'Orléans : à Fleury-Les Aubrais pour une branche de la ligne 16, de la ligne 20 et de la ligne 3 (seulement dans le sens au départ d'Orléans) et à Saint-Cyr-en-Val pour la 5**

❖ Schéma des lignes 1A, 1B et 1D dans le périmètre de la Métropole d'Orléans

- La ligne 1A se subdivise en 2 branches après un tronc commun de Rouvray-Sainte-Croix à Gidy :
 - Une branche est Gidy > Saran > Orléans avec 3 allers-retours par jour ouvrable.
 - Une branche ouest Gidy > Boulay-les-Barres > Ingré/Orléans avec 1 aller-retour par jour ouvrable (terminus Ingré à l'aller, départ d'Orléans au retour).
- La ligne 1B rejoint la ligne 1D à Ormes puis les deux lignes poursuivent jusqu'à Orléans via Ingré et Saint-Jean-de-la-Ruelle
 - La ligne 1B effectue 3 aller-retour jusqu'à Orléans par jour ouvrable et 1 s'arrêtant à Ingré.
 - La ligne 1D effectue 3 aller-retour par jour ouvrable.



----- 1 trajet par jour ouvrable uniquement dans le sens d'Orléans vers Ingré.

❖ Tableau des points d'arrêt de la ligne 1A dans la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Saran	La Médicinerie	1			18					
Ormes	Mairie	1			3					
Ingré	Villeneuve	1			3					
Ingré	Lycée M. Genevoix	5			3	17, 19	35, 36			
Orléans	Coligny	5	A	1, 4	18	25				
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		31	2	13	6	2	2	3	0	3
hors Gare d'Orléans		13	1	5	4	1	2	0	0	0

❖ Tableau des points d'arrêt des lignes 1B et 1D dans le périmètre de la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Ormes	Mairie	1			3					
Ingré	Villeneuve	1			3					
Ingré	Lycée M. Genevoix	5			3	17, 19	35, 36			
Saint-Jean-de-la-Ruelle	Mairie	2			3, 4					
Orléans	Les Turbulences	4			1, 2, 3, 5					
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		32	2	17	4	1	2	3	0	3
hors Gare d'Orléans		13	0	9	2	0	2	0	0	0

Dans le périmètre de la Métropole d'Orléans, les lignes 1B et 1D effectuent le même trajet.

❖ Constat global

▪ *Absence de liaison entre Bricy et Gidy-Saran*

▪ *Ligne 1A (branche est via Saran)*

- L'arrêt Médecinerie à Saran est le premier arrêt métropolitain à proximité d'un pôle d'échange de la Métropole (Jacinthes sur les lignes 1, 6, 11, 18 et 19), mais il en reste distant de 4 mn à pied.
- L'arrêt Coligny est le premier arrêt dans le périmètre de la commune d'Orléans et il donne accès au tram A.

▪ *Ligne 1A (branche ouest via Ormes)*

- L'arrêt Lycée Maurice Genevoix à Ingré est le premier arrêt en connexion avec un pôle d'échange de la Métropole. Il permet l'accès à la desserte locale et à la ligne 3.
- Correspondance obligatoire avec la ligne 3 pour l'aller terminus Ingré.

▪ *Lignes 1B et 1D :*

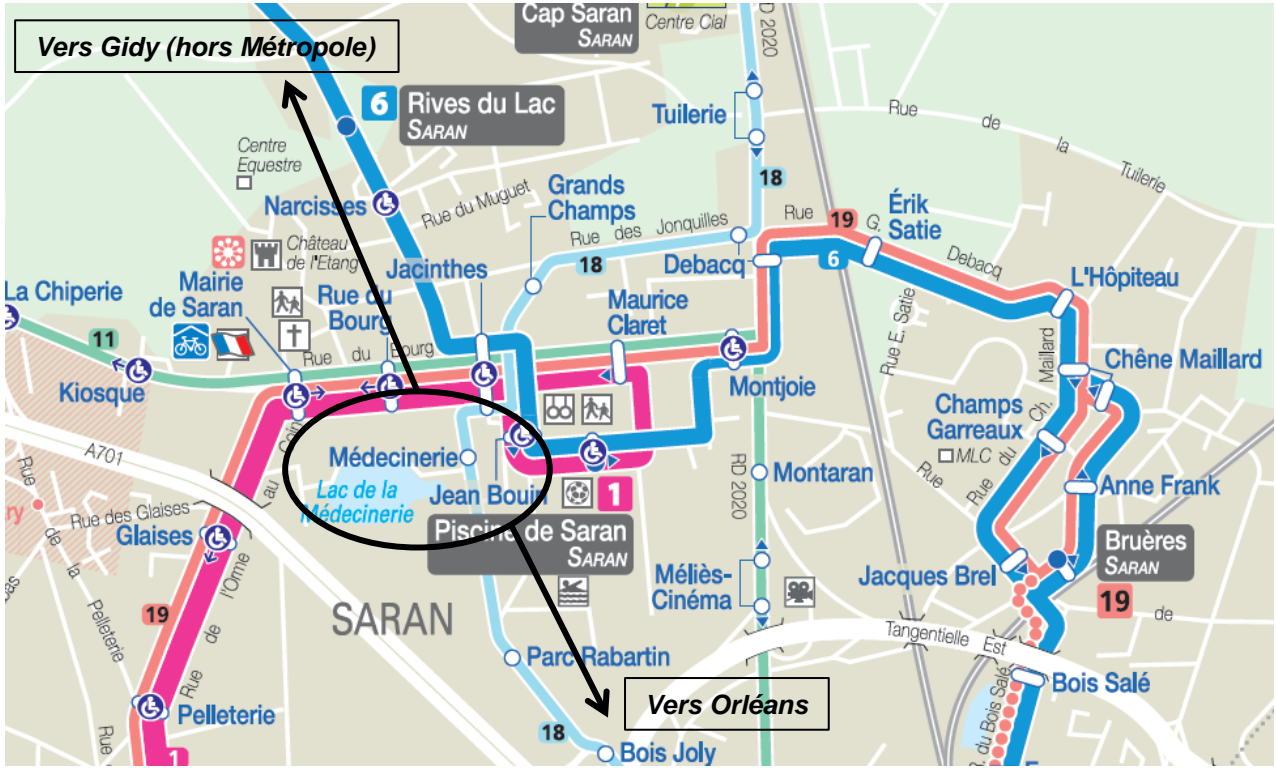
- L'arrêt Lycée Maurice Genevoix à Ingré est le premier arrêt en connexion avec un pôle d'échange de la Métropole. Il permet l'accès à la desserte locale et à la ligne 3.
- L'arrêt Les Turbulences est le premier arrêt dans le périmètre de la commune d'Orléans. Il permet l'accès direct aux ligne 1, 2, 3 et 5, mais pas directement au tram B, distant de 6 mn à pied.
- L'arrêt Villeneuve (commun avec la ligne Tao 3) est proche de la future gare Ormes-Ingré de la ligne Chartres-Orléans.

❖ Pistes d'évolution

- Etudier la pertinence de missions (Villamblain)>Bricy>Gidy>Saran>Orléans sur la ligne 1B, en remplacement éventuel des missions Rouvray-Saint-Croix>Gidy>Ingré sur la ligne 1A et renforçant le niveau d'offre global Gidy>Saran>Orléans.
- Etudier la possibilité de créer / déplacer un arrêt de la ligne 1A à Jacinthes (correspondances lignes 1, 6, 11, 18 et 19).
- Etudier la possibilité de créer / déplacer un arrêt des lignes 1B et AD à Madeleine (correspondances tram B et ligne 1).
- Etudier la possibilité de raccorder les lignes 1A, 1B et 1D, ainsi que la ligne Tao 3, à la future gare d'Ormes – Ingré.

❖ La ligne 1A dessert la commune de Saran en 1 arrêt : Médecinerie

- L'arrêt Médecinerie ne permet d'accès direct qu'à la ligne 18 du réseau TAO.
- Il se trouve à 300 mètres (4 mn à pied) de l'arrêt Jacinthes, qui offrirait pourtant un meilleur accès au réseau tao avec 2 lignes structurantes (1 et 6) et 3 lignes standards (11, 18 et 19).



❖ Les lignes 1A, 1B et 1D desservent la commune d'Ormes en 1 arrêt : Mairie

- L'arrêt Mairie permet une correspondance avec la ligne 3 du réseau TAO. Les lignes 1A, 1B et 1D suivent ensuite le même trajet que la ligne 3 Tao, mais cette correspondance peut être utile à certains usagers pour atteindre des arrêts intermédiaires.



❖ Les lignes 1A, 1B et 1D desservent la commune d'Ingré en 2 arrêts : Villeneuve et Lycée M. Genevoix

- L'arrêt Villeneuve permet une nouvelle correspondance avec la ligne 3 du réseau TAO.
- L'arrêt Lycée Maurice Genevoix permet une correspondance avec les lignes 3, 17, 19, 35 et 36 du réseau TAO
 - La ligne 1B est terminus Maurice Genevoix à l'aller (1 trajet par jour), mais origine Orléans au retour.



 Projet de Gare Ormes-Ingré sur la future ligne Chartres-Orléans

Cela posera la question de son interconnexion éventuelle avec les lignes Rémi 1A, 1B et 1D, ainsi qu'avec la ligne 3 Tao.

- ❖ Les lignes 1B et 1D desservent la commune de Saint-Jean-de-la-Ruelle en 1 arrêt : Mairie
- L'arrêt Mairie St-Jean-de-la-Ruelle permet une correspondance avec les lignes 3 et 4 du réseau TAO

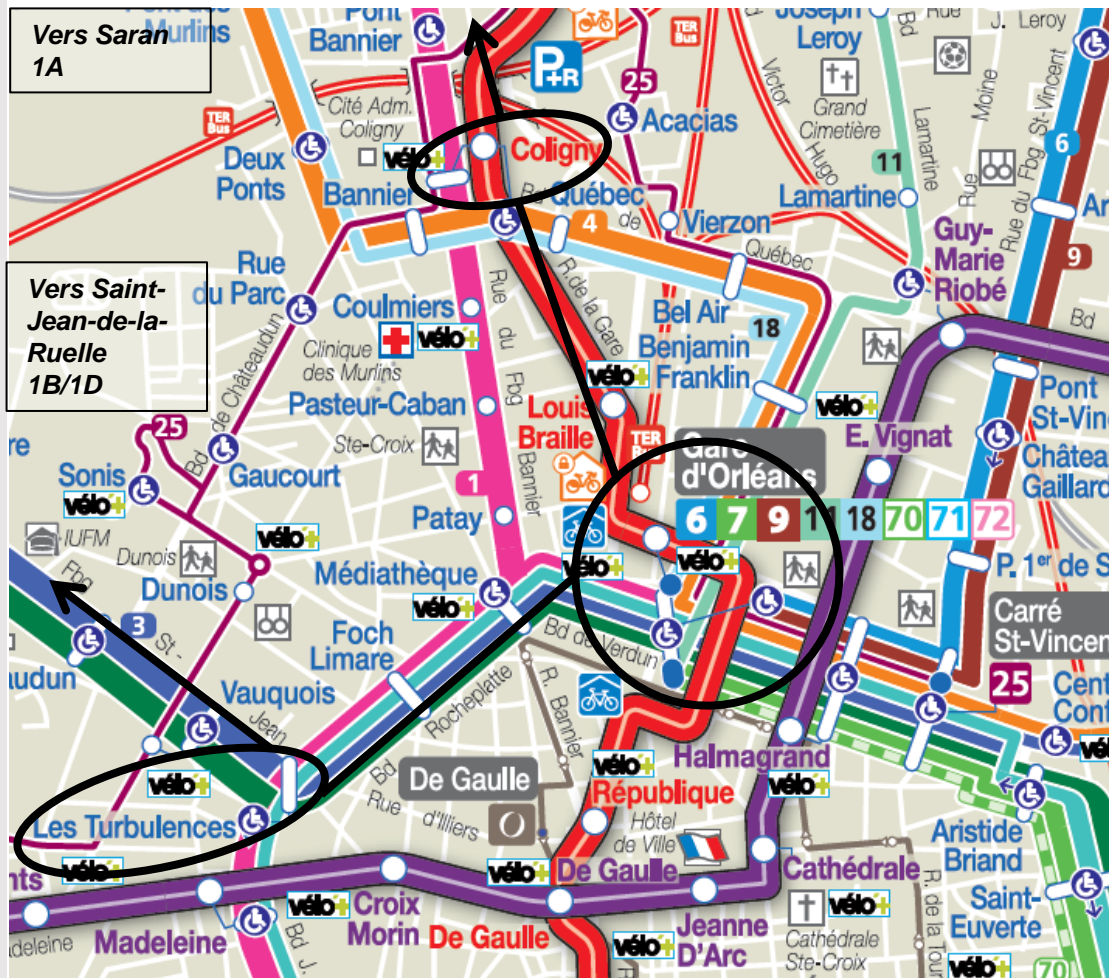


❖ La ligne 1A dessert la commune d'Orléans en 2 arrêts : Coligny et Gare d'Orléans

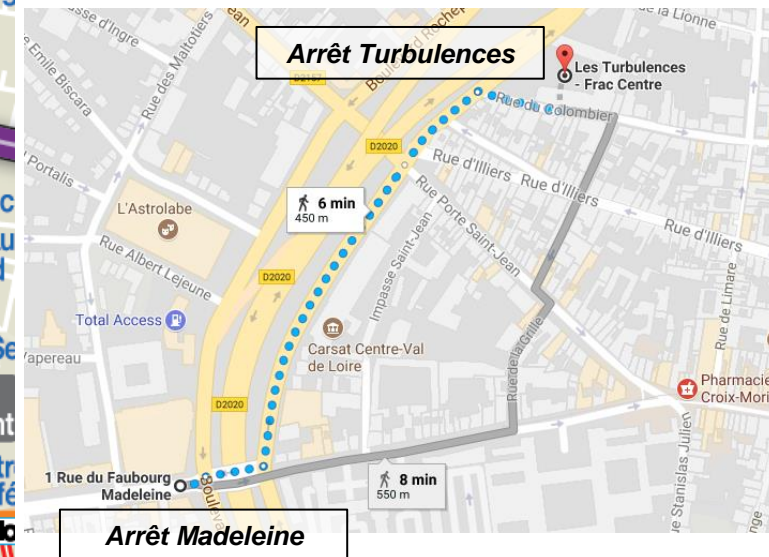
- L'arrêt Coligny permet l'accès au Tram A et aux lignes 1 et 25. Il est également à proximité des lignes 4 et 18.

❖ Les lignes 1B et 1D desservent la commune d'Orléans en 2 arrêts : Les Turbulences et Gare d'Orléans

- L'arrêt Les Turbulences permet une correspondance avec les lignes 1, 2, 3 et 5 du réseau TAO.

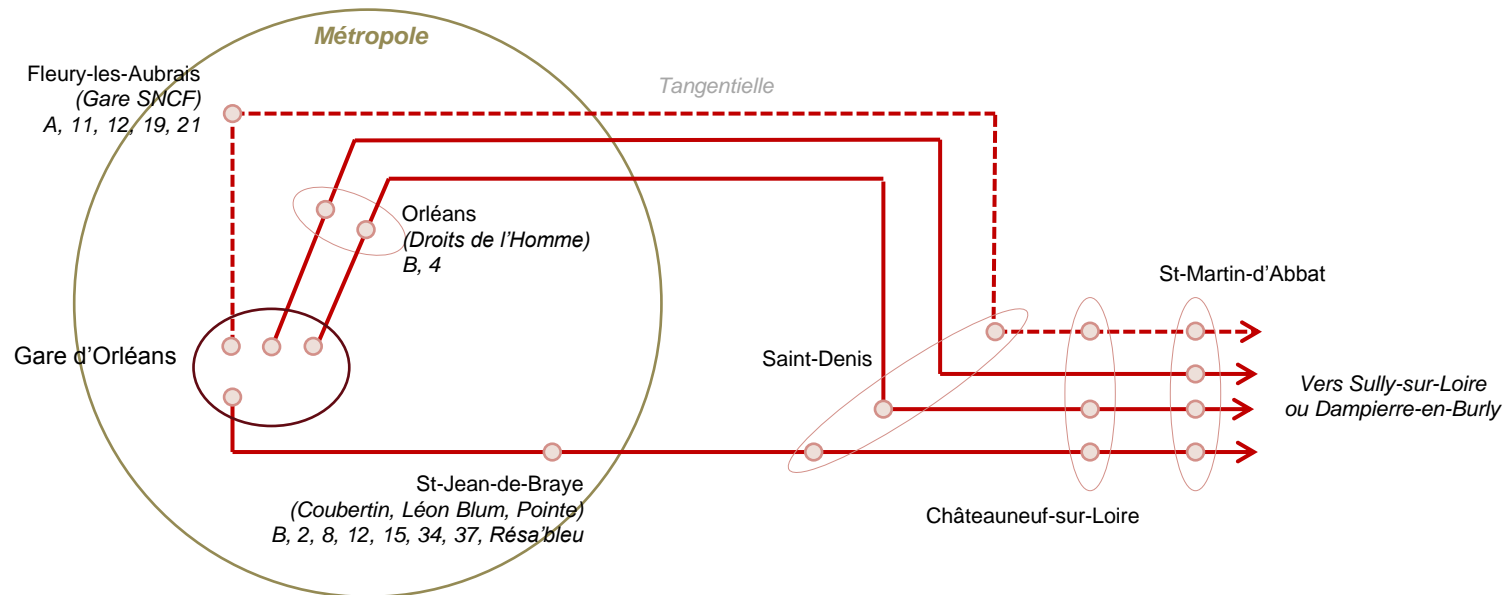


- L'arrêt Les Turbulences ne permet pas de correspondance directe avec le tram B, l'arrêt Madeleine, le plus proche, se trouvant à 450 m (6 mn à pied).



❖ Schéma de desserte de la ligne 3

- La branche sud (via Saint-Jean-de-Braye) : 2,5 AR Orléans-Sully-Les Bordes/Bonnée (2 vers Orléans et 3 depuis Orléans), auxquels s'ajoutent 2 Orléans-Châteauneuf et 2 Saint-Jean-de-Braye - Châteauneuf.
- La branche nord (via Fleury-les-Aubrais) n'offre qu'un trajet Orléans-Sully-Les Bordes.
- La branche intermédiaire (via Droits de l'Homme à Orléans) express e(sans arrêt entre Saint-Martin-d'Abbat et Orléans) offre 7,5 allers-retours entre Orléans et Saint-Martin-d'Abbat (1 Sully-Orléans, 6 Briare/Gien-Orléans et 8 Orléans-Gien/Briare).
- La branche intermédiaire (via Droits de l'Homme à Orléans) omnibus (arrêts Saint-Denis, Châteauneuf-sur-Loire) offre 3 allers-retours Orléans-Sully-Bonnée/Les Bordes, auxquels s'ajoutent 1 Gien-Sully-Orléans et 1 Châteauneuf-Orléans.



3

----- 2 trajets par jour ouvrable, uniquement dans le sens Orléans vers Saint-Martin d'Abbat.

❖ **Tableau des points d'arrêt de la ligne 3 dans la métropole d'Orléans**

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Saint-Jean-de-Braye	<i>Coubertin</i>	2			12				Résableu	
Saint-Jean-de-Braye	<i>Léon Blum</i>	8	B	2, 8	12, 15		34, 37		Résableu	
Saint-Jean-de-Braye	<i>La Pointe</i>	1	B							
Fleury-les-Aubrais	<i>Gare SNCF</i>	6	A		11, 12, 19	21				2
Orléans	<i>Pont de Bourgogne</i>	1		2						
Orléans	<i>Droits de l'Homme</i>	2	B	4						
Orléans	<i>Carré-Saint-Vincent</i>	9		2, 3, 4, 5, 6, 7, 9		25		70		
Orléans	<i>Gare d'Orléans</i>	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		46	5	19	8	3	2	4	2	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		30	4	11	6	2	2	1	2	2

❖ **Constat global**

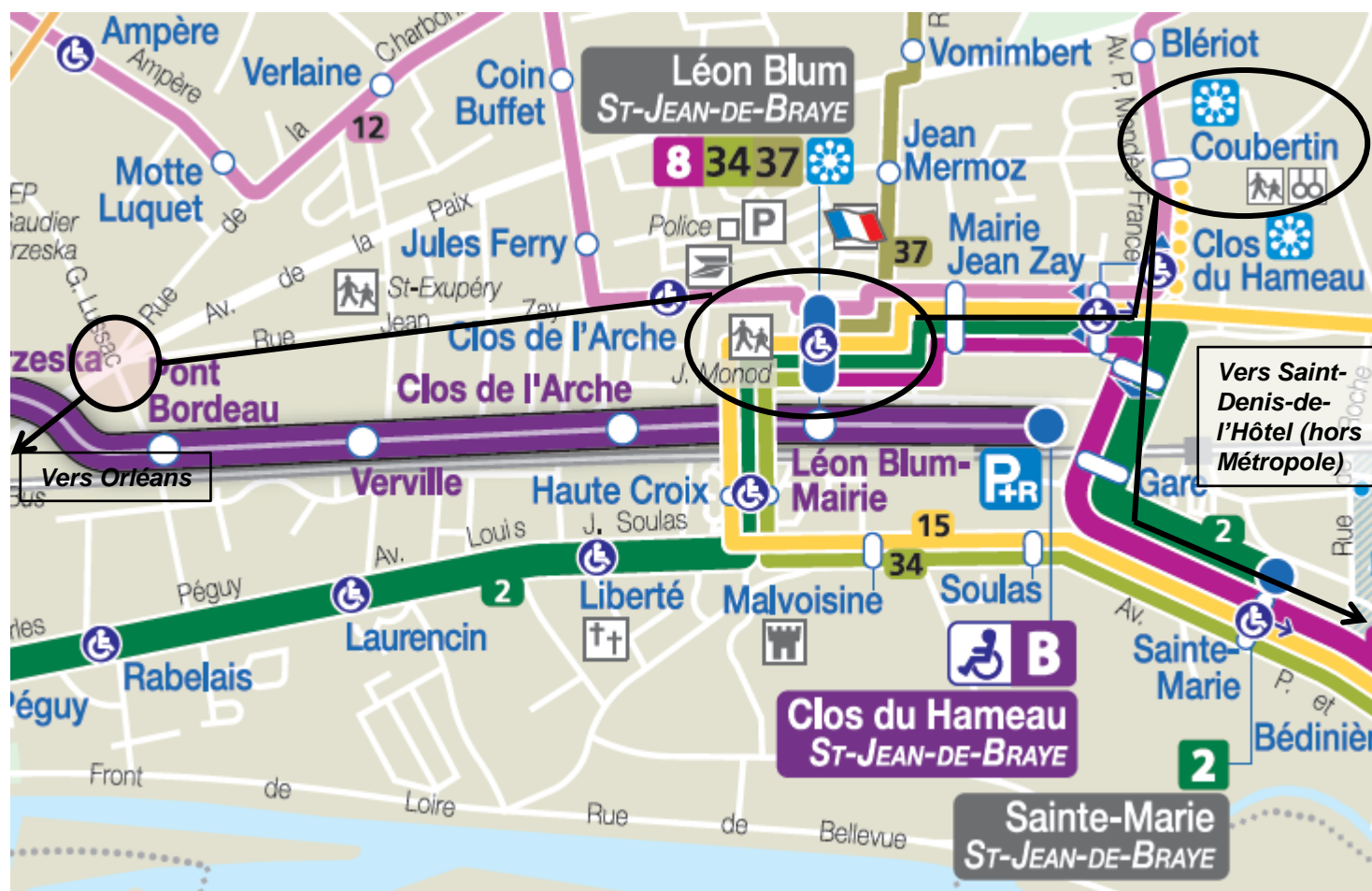
- Branche Nord : utilité non connue.
- Branche Sud : elle permet de desservir des pôles intermédiaires de l'est de la métropole, en direct ou via correspondance, mais avec une fréquence faible (3 allers-retours par jour ouvré).
 - l'arrêt Léon Blum à Saint-Jean-de-Braye est le premier arrêt connecté à un pôle d'échange métropolitain. Il donne accès au tram B et aux lignes 2, 8, 12, 15, 34 et 37.
 - L'arrêt Pont de Bourgogne est le premier arrêt dans la commune d'Orléans, mais il ne permet pas de correspondance directe avec les lignes 5, 7 et 70 du réseau Tao, qui s'arrêtent à Sainte-Euverte.
- Branche intermédiaire : elle permet un accès rapide au centre d'Orléans avec une bonne fréquence (8 AR / jour ouvré).
 - L'arrêt Orléans-Droits de l'Homme est le premier arrêt dans la métropole. Il donne accès au tram B et à la ligne 4.

❖ **Pistes d'évolution**

- Préciser l'utilité de la branche nord afin de déterminer s'il serait pertinent de créer des trajets dans le sens vers Orléans ou au contraire de redéployer l'offre ailleurs.
- Etudier l'opportunité de renforcer l'offre sur la branche sud.
- Etudier la possibilité de déplacer l'arrêt Pont de Bourgogne au pôle d'échange Tao de Saint-Euverte (lignes 2, 5, 7 et 70).

❖ **La ligne 3 – branche sud dessert la commune de Saint-Jean-de-Braye en 3 arrêts : Coubertin, Léon Blum et La Pointe**

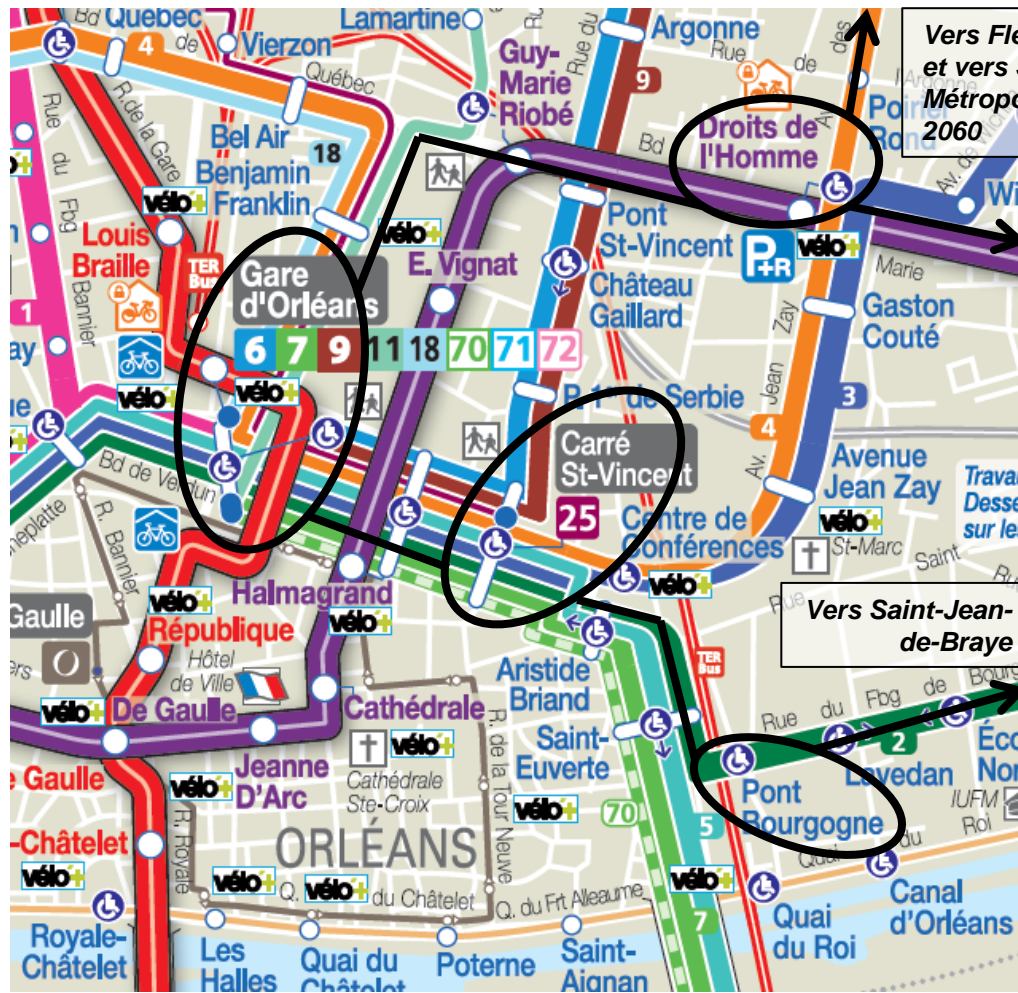
- L'arrêt Coubertin permet une correspondance avec la ligne 12 du réseau TAO, complétée par Résa'bleu
- L'arrêt Léon Blum permet une correspondance avec la ligne B, 2, 8, 12, 15, 34 et 37 du réseau TAO, complétées par Résa'bleu
 - *L'arrêt Léon Blum est le premier pôle d'échange de la métropole en venant de l'extérieur.*
- L'arrêt La Pointe permet une correspondance avec la ligne B du réseau TAO (à Pont Bordeaux, indirectement)



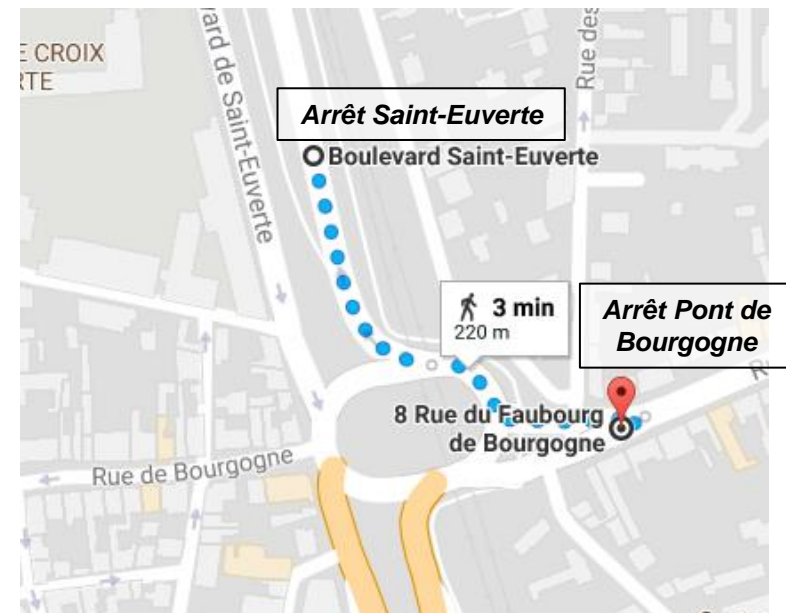
- ❖ La ligne 3 – branche nord dessert la commune de Fleury-les-Aubrais en 1 arrêt (seulement dans le sens depuis Orléans) : Gare SNCF
 - L'arrêt Gare SNCF permet une correspondance avec les lignes TER, le tram A et les lignes 11, 12, 19, 21 du réseau TAO



- ❖ La ligne 3 dessert la commune de Orléans en 4 arrêts : Droits de l'Homme (branche intermédiaire), Carré-Saint-Vincent, Pont de Bourgogne (branche sud) et Gare d'Orléans (toutes branches)
 - L'arrêt Droits de l'Homme permet une correspondance de la branche intermédiaire avec les lignes B et 4 du réseau TAO
 - Cet arrêt est le premier point d'intermodalité desservi par la ligne 3 situé dans la commune de Orléans
 - L'arrêt Carré-Saint-Vincent permet une correspondance de la branche sud avec les lignes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 25, 70 du réseau TAO
 - L'arrêt Pont de Bourgogne permet une correspondance de la branche sud avec la ligne 2 du réseau TAO...



- ...mais l'arrêt Pont de Bourgogne ne permet pas de correspondance directe avec l'arrêt Sainte-Euverte desservi par les lignes 5, 7 et 70 du réseau TAO (220 m, soit 3 mn à pied).



❖ Tableau des arrêts de la ligne 5 dans le périmètre de la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Saint-Cyr-en-Val	Saint-Cyr - Gare	3					26, 28			1
Orléans - La Source	Buffon	2						70		
Orléans - La Source	Paul Langevin	2					26	70		
Orléans - La Source	Paul Gauguin	2			13			70		
Orléans - La Source	Recherche Scientifique	3		7	13			70		
Saint-Jean-le-Blanc	Gaston Galloux	3		7			22	70		
Orléans	Sainte-Euverte	4		2, 5, 7				70		
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		37	1	13	4	6		9	0	4
<i>hors Gare d'Orléans</i>		<i>19</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>1</i>

❖ La ligne 5 effectue un trajet unique à l'intérieur du périmètre de la Métropole d'Orléans (pas de branches).

❖ Constat global

- Le premier pôle d'échange métropolitain desservi par la ligne 5 est la gare de Saint-Cyr-en-Val.
- L'arrêt Saint-Euverte est le premier à desservir Orléans même hors La Source.
- L'arrêt Buffon permet la desserte de la Zone d'Activité de La Source.
- A partir de l'arrêt Buffon, depuis Saint-Cyr-en-Val, la ligne 5 double la ligne 70, assurant la desserte d'un arrêt sur deux.
- L'absence d'arrêt de la ligne 5 au pôle d'échange Pierre Heuslin à Saint-Jean-le-Blanc prive la ligne de correspondances avec les lignes TAO 5, 16 et Résa' violet.
- Une seule desserte de La Ferté-Saint-Aubin par la ligne 5 en période scolaire (départ 7:10 de Sennely) au lieu de deux en vacances scolaires.

Jours de fonctionnement	VOYAGE CIRCULAIRE PART TOUTE L'ANNÉE			
	tundi à samedi	tundi à vendredi	tundi à vendredi	tundi à samedi
Infos +	✳	A		
SENNELY Mairie	6:28	7:10	7:10	13:35
MÉNESTREAU-EN-VILLETTE Place du 8 Mai	6:38	7:20	7:20	13:44
LA-FERTÉ-SAINT-AUBIN	Frémillon	6:45	7:25	13:51
	Pomme de Pin	6:47	7:26	13:53
	Place Charles de Gaulle	6:48	7:27	13:54
MARCILLY-EN-VILLETTE Rue d'Orléans	6:56	7:30	7:38	14:02
SAINT-CYR-EN-VAL Saint-Cyr - Gare	7:05	7:39	7:47	14:11
ORLÉANS-LA-SOURCE	Buffon	7:07	7:49	14:12
	Paul Langevin	7:09	7:42	7:52

❖ Pistes d'évolution

- Etudier l'opportunité et la possibilité de mutualiser la ligne Tao 70 et la ligne Rémi 5
- Etudier la possibilité d'une connexion à la ligne de tram A
- Etudier la possibilité d'une desserte mieux adaptée aux pôles d'emploi de La Source
- Etudier la possibilité de créer ou déplacer un arrêt de la ligne 5 au pôle d'échange de Pierre Heuslin (lignes Tao 5, 7, 16 et 70)

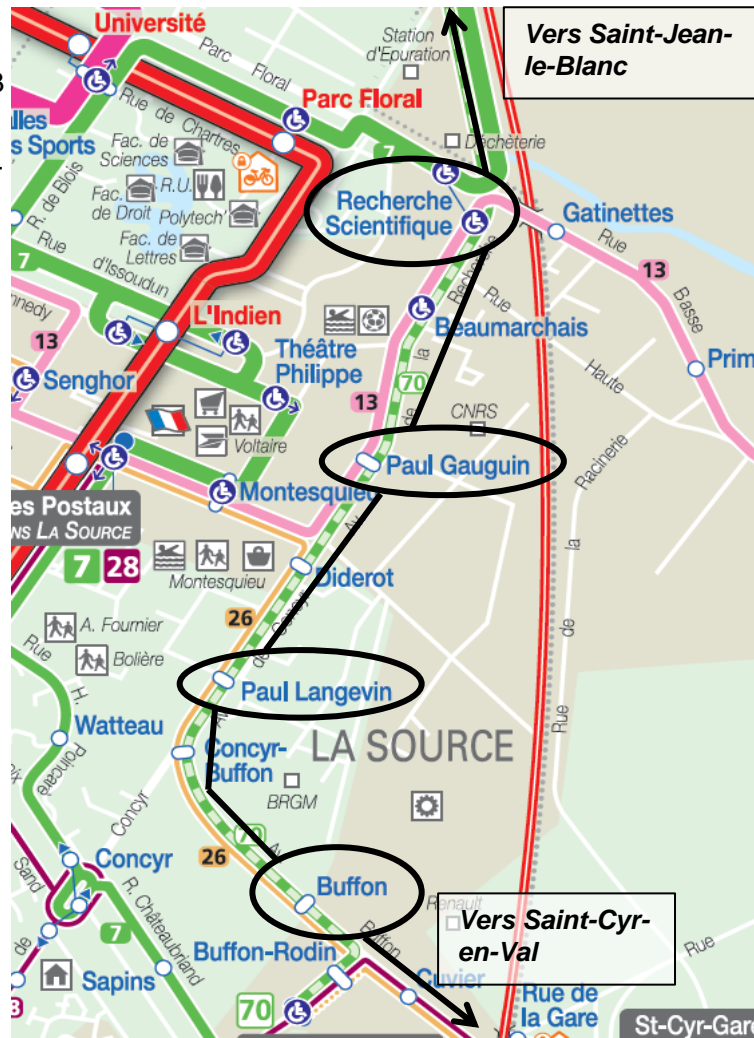
❖ La ligne 5 dessert la commune de Saint-Cyr-en-Val en 1 arrêt : Saint-Cyr - Gare

- L'arrêt Saint-Cyr - Gare permet une correspondance avec les lignes TER, ainsi que 26 et 28 du réseau TAO



❖ **La ligne 5 dessert la commune de Orléans La Source en 4 arrêts : Buffon, Paul Langevin, Paul Gauguin, Recherche Scientifique**

- L'arrêt Buffon permet une correspondance avec les lignes 26 et 70 du réseau TAO
- L'arrêt Paul Langevin permet une correspondance avec les lignes 26 et 70 du réseau TAO
- L'arrêt Paul Gauguin permet une correspondance avec les lignes 13 et 70
- L'arrêt Recherche scientifique donne également accès à la ligne 7
- Pas de correspondance avec le tram A, pourtant proche



- Au sud-ouest de l'arrêt Buffon, les lignes TAO 28 et 70 desservent un pôle d'emplois desservi aux franges par la ligne 5.

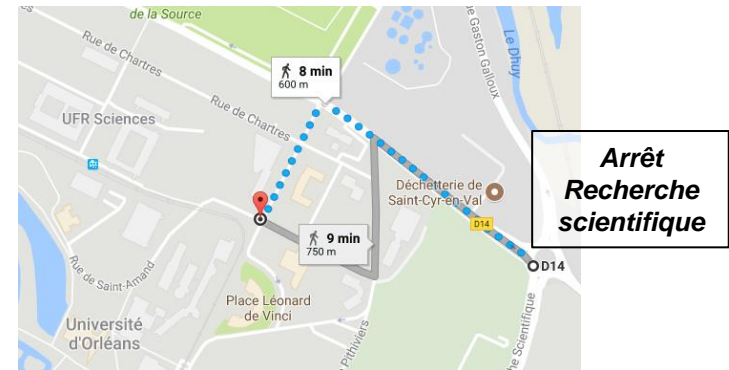
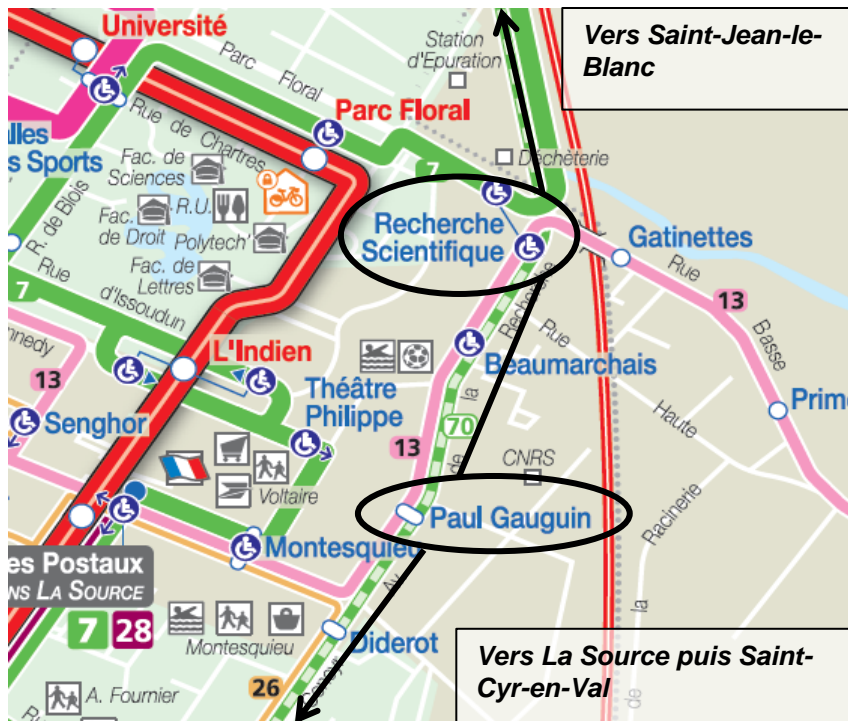


- A partir de l'arrêt Buffon, la ligne 70 TAO est doublée par la ligne 5, cette dernière desservant 1 arrêt sur 2 de la ligne métropolitaine.

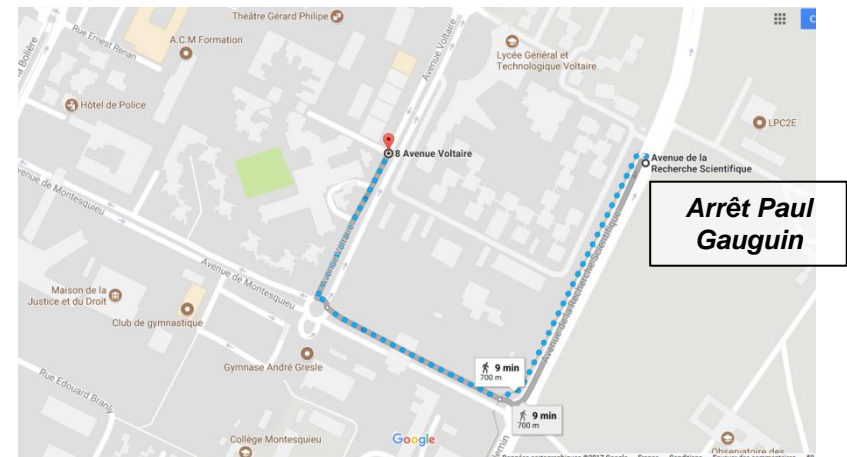
- Les liaisons nord-sud de l'axe Saint-Cyr-Val – La Source – Orléans sont donc assurées par 1 ligne TAO, 1 ligne Rémi, 1 ligne TER.

❖ La ligne 5 dessert la commune de Orléans La Source en 4 arrêts : Buffon, Paul Langevin, Paul Gauguin, Recherche Scientifique

- L'arrêt Paul Gauguin permet une correspondance avec les lignes 13 et 70 du réseau TAO
- L'arrêt Recherche Scientifique permet une correspondance avec les lignes 7, 13 et 70 du réseau TAO

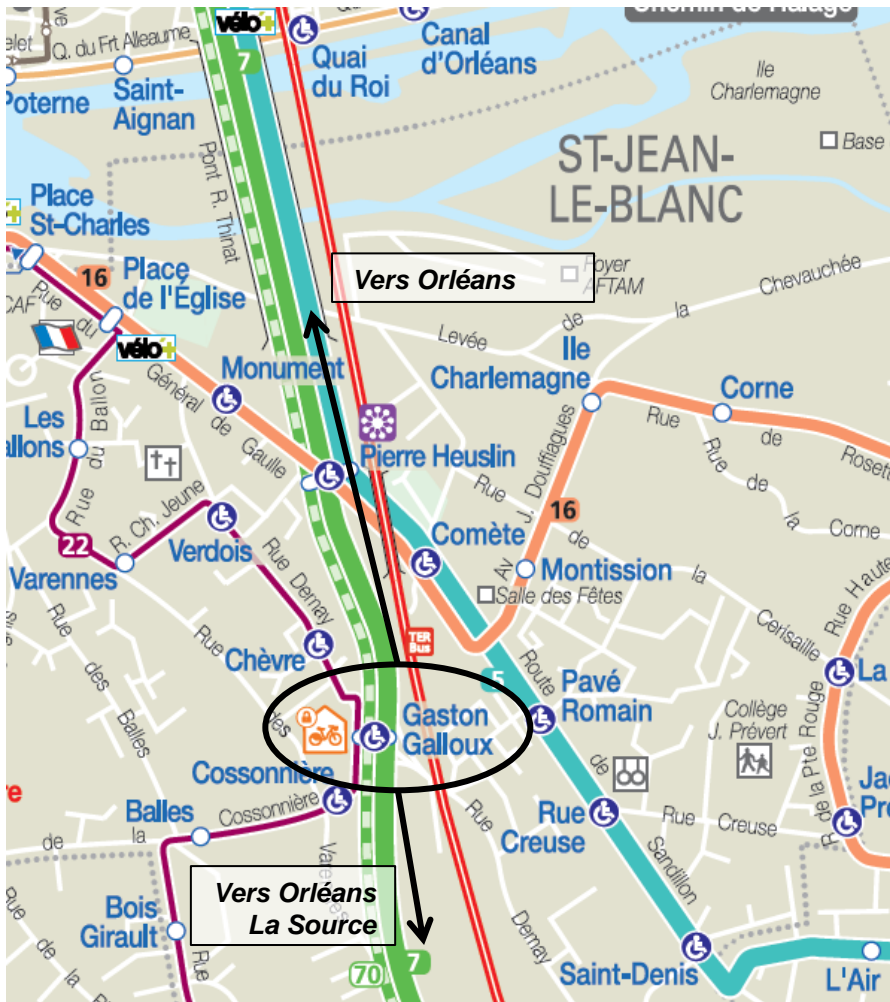


- L'arrêt Recherche Scientifique dessert – indirectement – le pôle Universitaire.
- L'arrêt Paul Gauguin dessert directement ou indirectement les pôles de services (scolaire, mairie, poste, ...)



❖ La ligne 5 dessert la commune de Saint-Jean-le-Blanc en 1 arrêt : Gaston Galloux

- L'arrêt Gaston Galloux permet une correspondance avec les lignes 7, 22 et 70 du réseau TAO

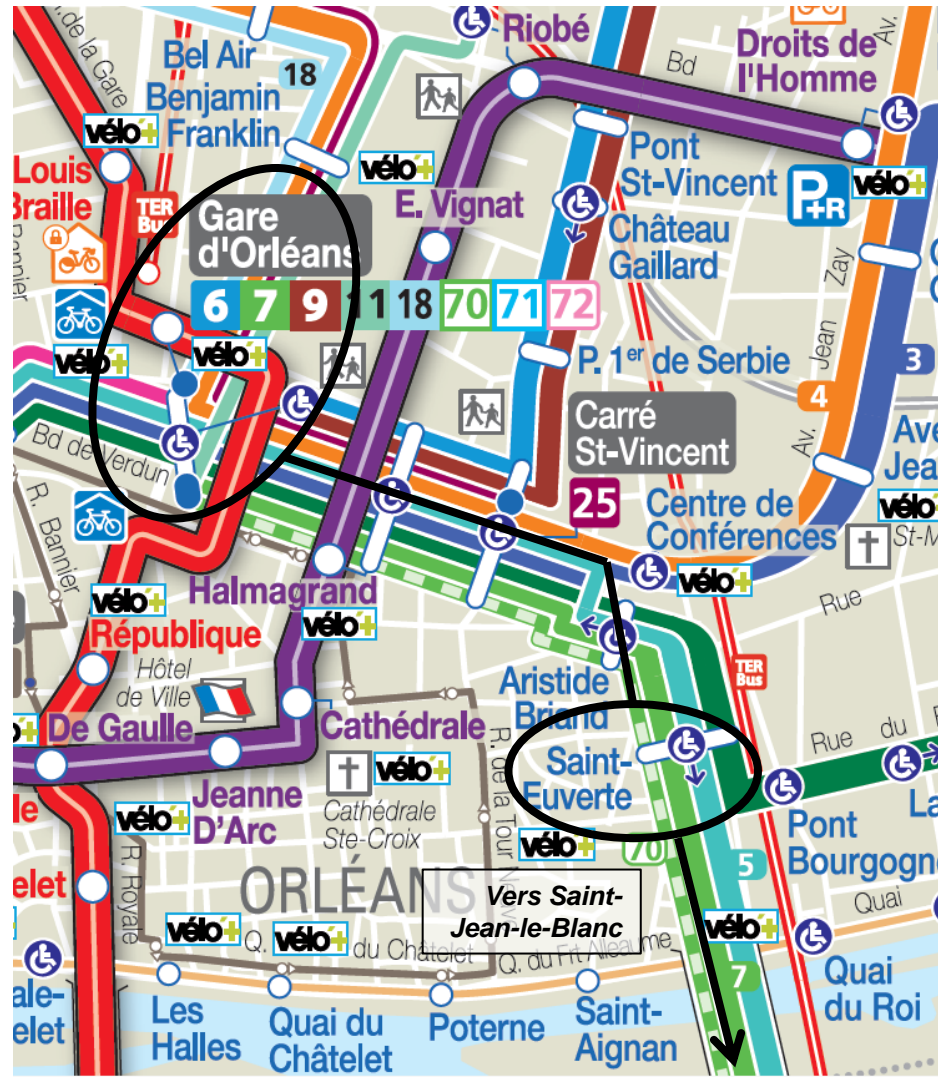


- L'absence de desserte par la ligne 5 de l'arrêt TAO Pierre Heuslin prive la ligne de correspondances avec les lignes TAO 5, 16 et Résa' violet.



❖ La ligne 5 dessert la commune de Orléans en 2 arrêts : Sainte-Euverte et Gare d'Orléans

- L'arrêt Saint-Euverte permet une correspondance avec les lignes 2, 5, 7 et 70 du réseau TAO

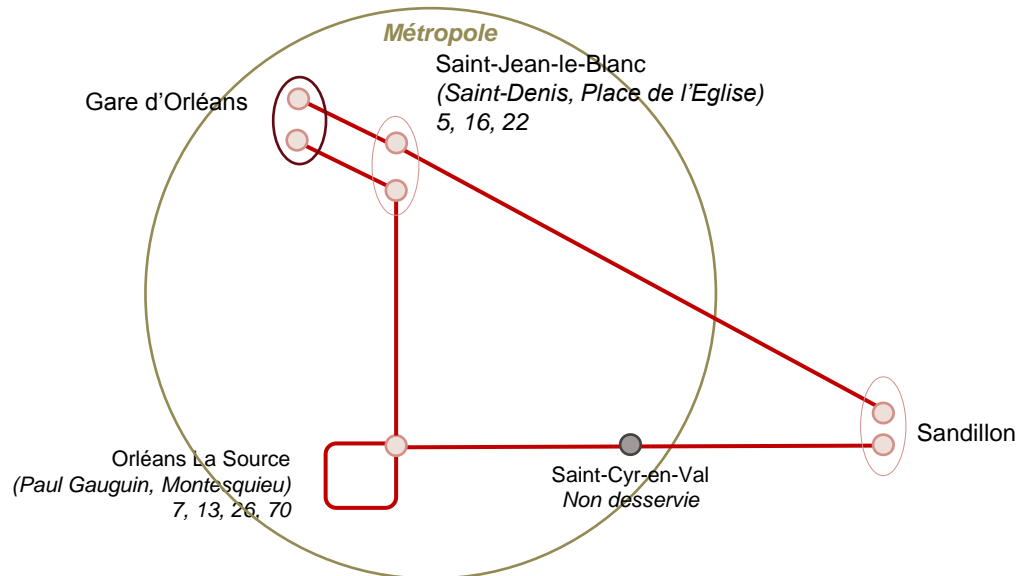


❖ Tableau des arrêts de la ligne 7A dans le périmètre de la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Orléans - La Source	Paul Gauguin	2			13			70		
Orléans - La Source	Montesquieu	3			13	26				
Saint-Jean-le-Blanc	Saint-Denis	1			5					
Saint-Jean-le-Blanc	Place de l'Eglise	2			16	22				
Orléans	Place de la Bascule	1			16					
Orléans	Les Turbulences	4		1, 2, 3, 5						
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		31	1	14	6	3	0	4	0	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		13	0	6	4	2	0	1	0	0

❖ Schéma de desserte de la ligne 7A dans la métropole d'Orléans

- En provenance de Gien via Sully et Jargeau, la ligne 7A se divise en 2 branches à partir de Sandillon (hors Métropole). La Branche Sandillon – La Source – Orléans (1 AR par jour ouvrable sur 5) passe par Saint-Cyr-en-Val sans desservir la commune ni sa gare TER.



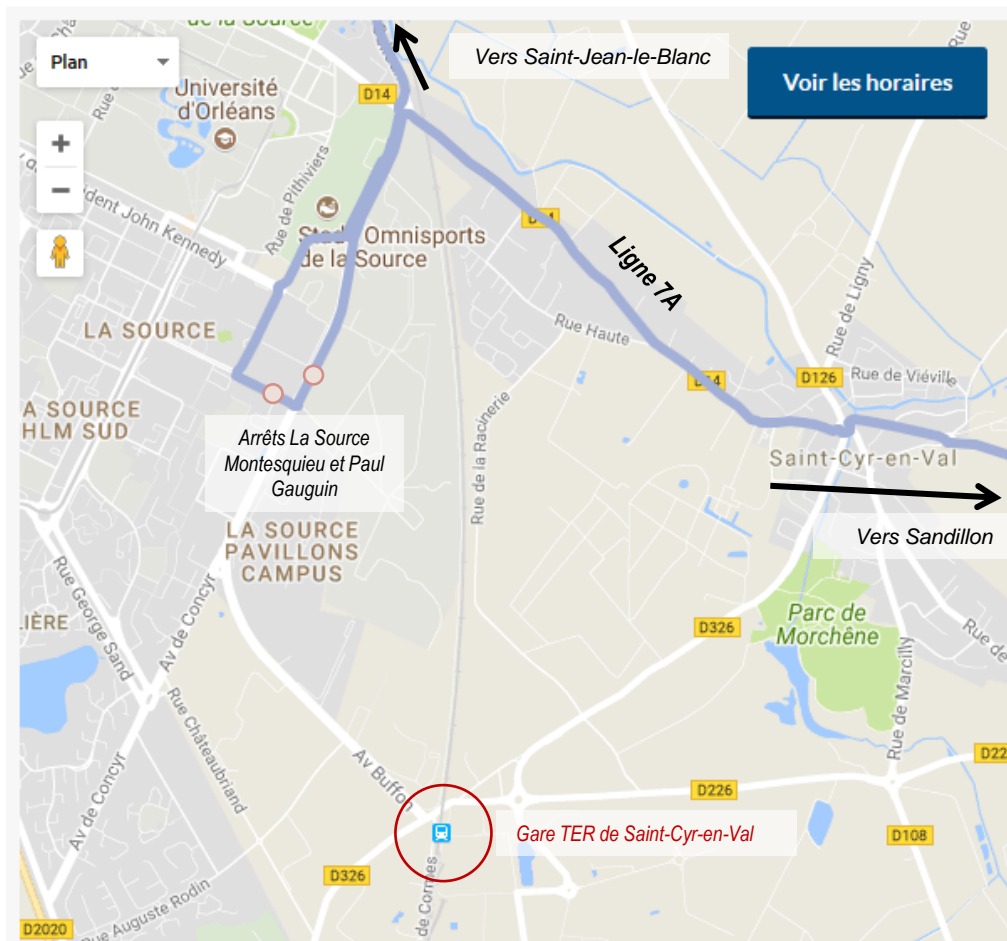
❖ Constat global

- La ligne 7A passe par Saint-Cyr-en-Val (branche via La Source) sans desservir cette commune qui accueille une gare TER.
- Pour la branche via La Source, les arrêts Montesquieu et Paul Gauguin sont les premiers à desservir un pôle d'échange de la Métropole. Ils permettent des correspondances avec les lignes 7, 13, 26 et 70.
- L'arrêt Place de l'Eglise à Saint-Jean-le-Blanc est le premier dans la métropole pour la branche ne passant pas par La Source, mais il offre peu de possibilité de correspondances (lignes 16 et 22), malgré la proximité des lignes 5, 7 et 70 à Pierre Heuslin, où les cars passent sans s'arrêter.
- L'arrêt Place de la Bascule est le premier arrêt situé dans la commune d'Orléans (hors La Source), mais il ne permet pas une connexion aisée avec le tram A, pourtant proche.
- L'arrêt Turbulences offre des correspondances avec les lignes 1, 2, 3 et 5, mais ne permet pas une connexion aisée avec le tram B, pourtant proche.

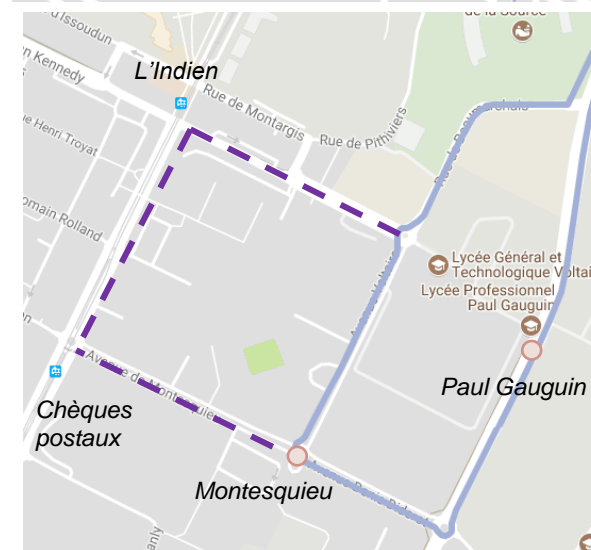
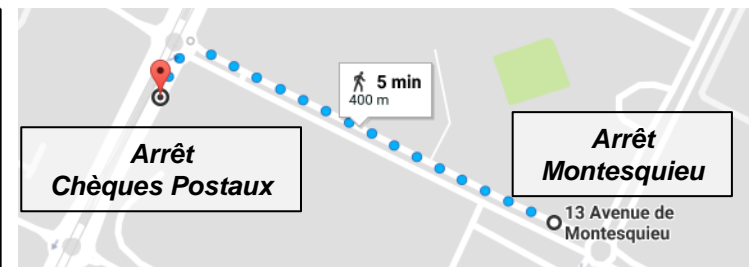
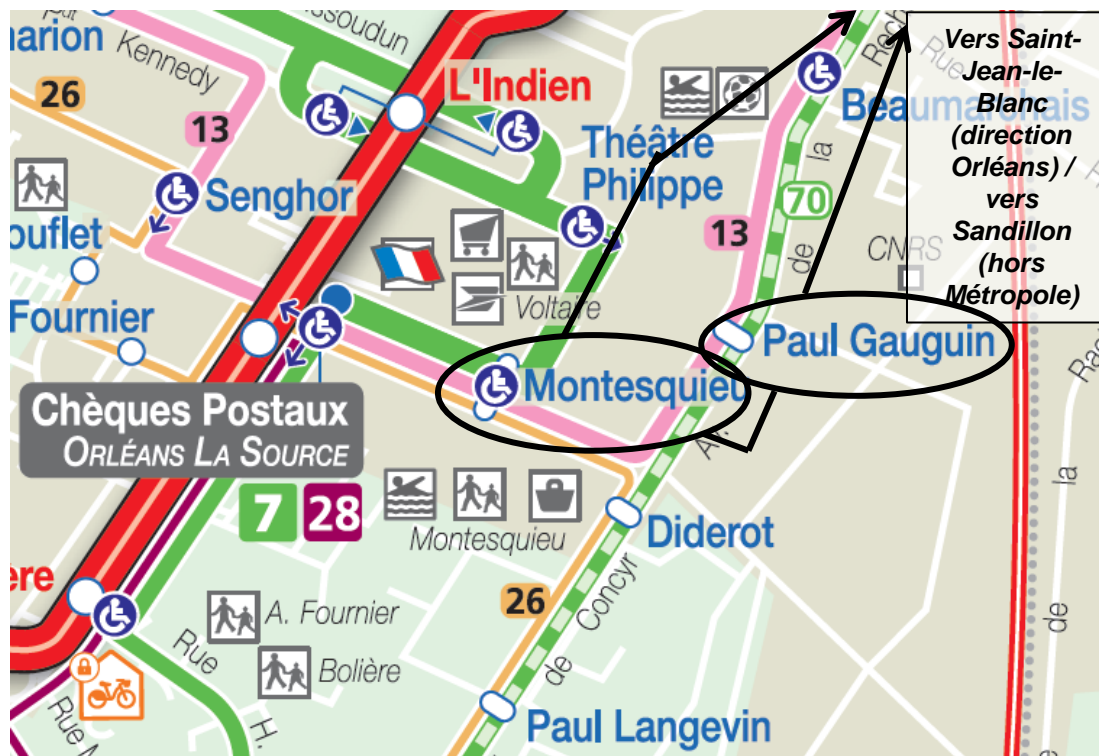
❖ Pistes d'évolution

- Etudier la pertinence et la possibilité d'une desserte de la gare de Saint-Cyr-en-Val (avec synchronisation des horaires TER/Rémi).
- Elargir la boucle Orléans La Source pour permettre une correspondance directe avec le tram A.
- Etudier la possibilité de créer un arrêt à Pierre Heuslin.
- Etudier la possibilité d'améliorer l'interconnexion avec le tram A à Tourelles-Dauphine.
- Etudier la possibilité de créer/déplacer un arrêt à Madeleine.

- ❖ La ligne 7A passe par la commune de Saint-Cyr-en-Val sans s'arrêter et sans passer par la gare TER.

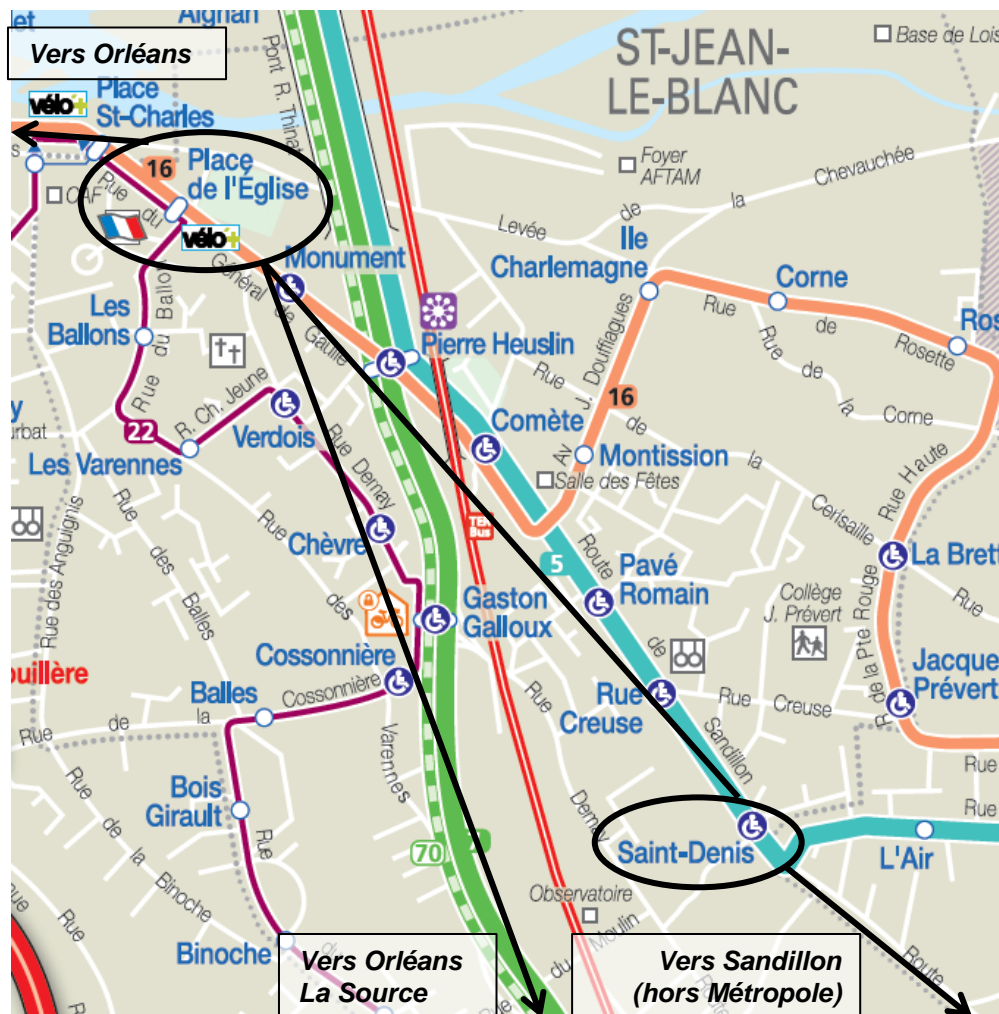


- ❖ La ligne 7A dessert (1 AR/jour) la commune de Orléans La Source en 2 arrêts : Paul Gauguin et Montesquieu
 - L'arrêt Paul Gauguin permet une correspondance avec les lignes 13 et 70 du réseau TAO
 - L'arrêt Montesquieu permet une correspondance avec les lignes 7, 13 et 26 du réseau TAO
 - Ces deux arrêts sont les premiers de la ligne 7A à desservir un pôle de la Métropole depuis Sandillon (branche La Source)
 - L'arrêt Montesquieu ne dessert pas directement le tram A TAO
 - Un élargissement de la boucle permettrait une connexion avec le tram A



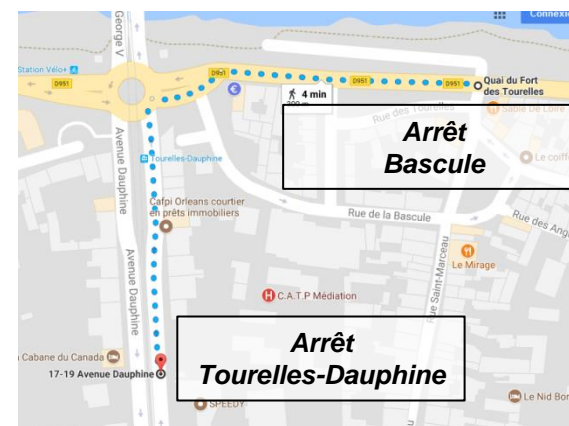
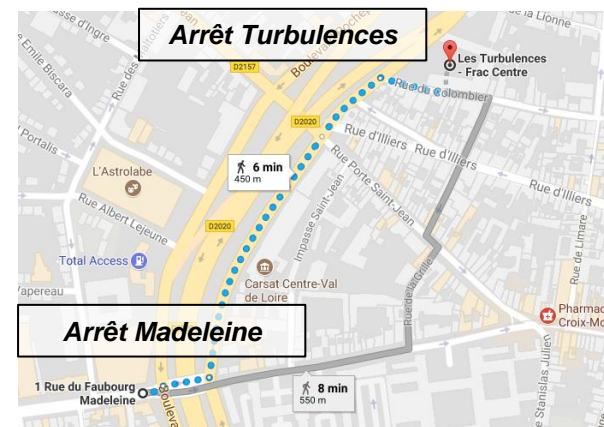
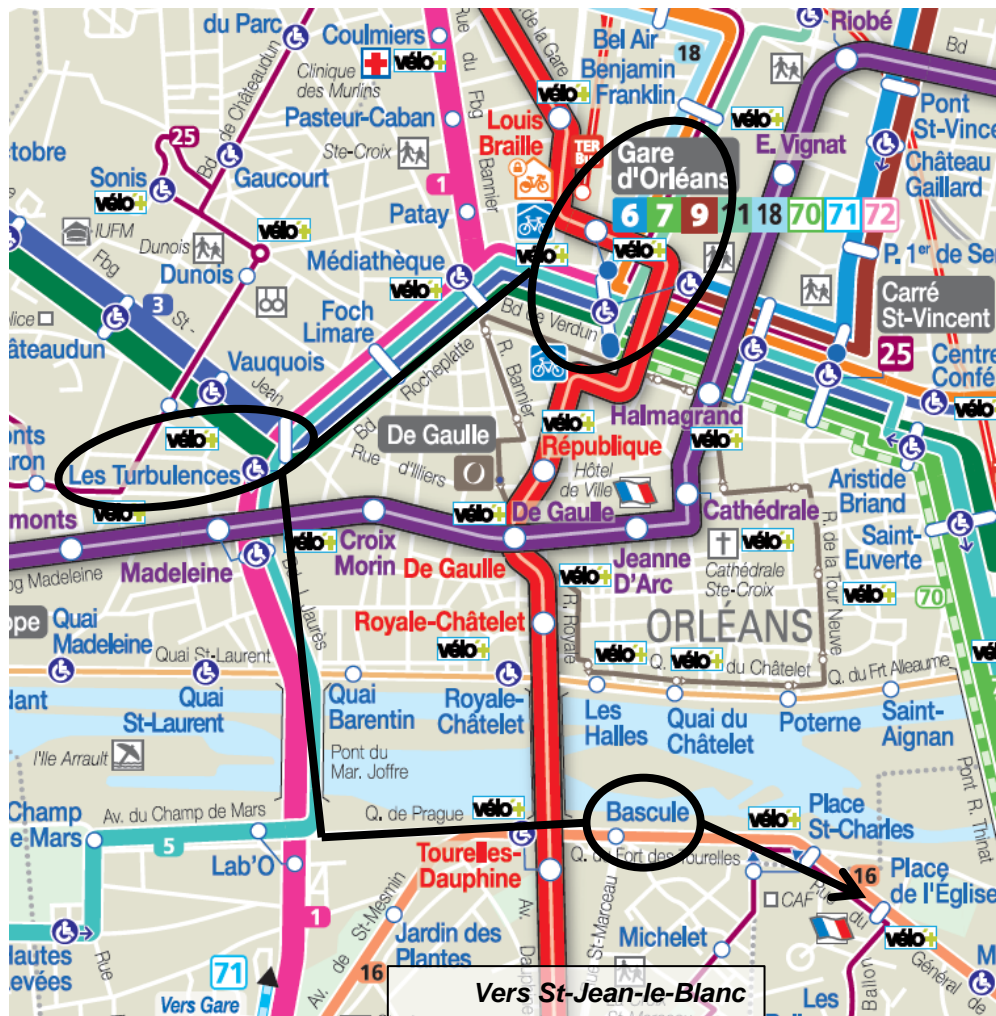
❖ La ligne 7A dessert la commune de Saint-Jean-le-Blanc en 2 arrêts : Saint-Denis et Place de l’Eglise

- L’arrêt Saint-Denis permet une correspondance avec la ligne 5 du réseau TAO
- L’arrêt Place de l’Eglise permet une correspondance avec les lignes 16 et 22 du réseau TAO
- L’absence de desserte de l’arrêt TAO Pierre Heuslin prive la ligne de correspondances avec les lignes 7 et 70



❖ La ligne 7A dessert la commune de Orléans en 3 arrêts : Place de la Bascule, Les Turbulences et Gare d'Orléans

- L'arrêt Place de la Bascule permet une correspondance avec la ligne 16 du réseau TAO, mais pas avec le tram A
- L'arrêt Les Turbulences permet une correspondance avec la ligne 1, 2, 3, 5 du réseau TAO, mais pas avec le tram B



❖ **Tableau des arrêts de la ligne 8 dans le périmètre d'Orléans Métropole**

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Saint-Hilaire - Saint-Mesmin	Cas Rouge	3			13			71	Résa'cerise	
Saint-Hilaire - Saint-Mesmin	Coin Saint-Jacques	4			13, 16			71	Résa'cerise	
Saint-Hilaire - Saint-Mesmin	Place du Marché	4			13, 16			71	Résa'cerise	
Saint-Hilaire - Saint-Mesmin	La Pie	2			16			71		
Saint-Pryvé - Saint-Mesmin	Saint-Nicolas	2			16			71		
Saint-Pryvé - Saint-Mesmin	Quinze Pierres	5		5	16, 17			71	Résa'cerise	
Saint-Pryvé - Saint-Mesmin	Mairie	4		5	16, 17			71		
Orléans	Candolle	2		1	16					
Orléans	Jardin des Plantes	1			16					
Orléans	Les Turbulences	4		1, 2, 3, 5						
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		49	1	15	15	1	0	10	4	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		31	0	7	13	0	0	7	4	0

❖ **La ligne 8 effectue un trajet unique à l'intérieur du périmètre de la Métropole d'Orléans (pas de branches).**

❖ **Constat global**

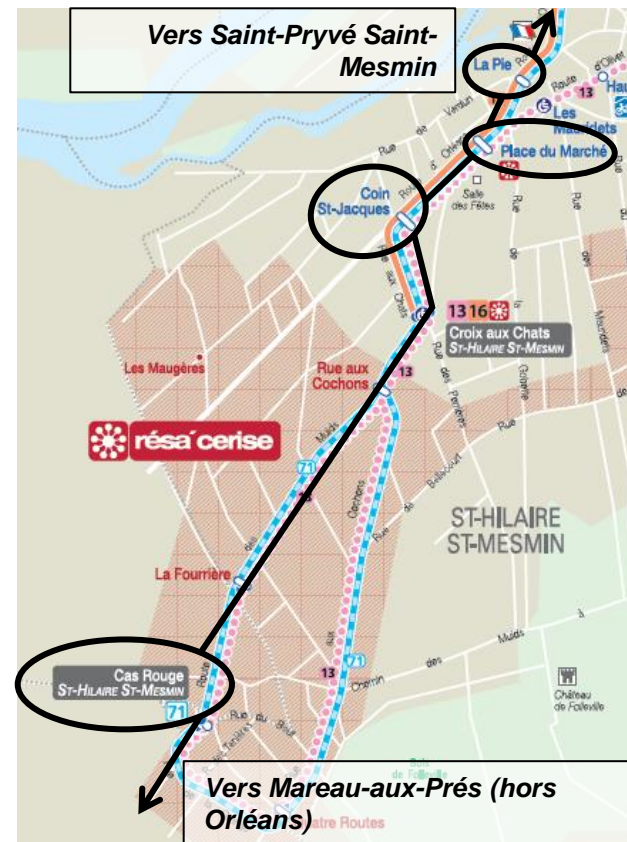
- L'arrêt Quinze Pierre situé à Saint-Pryvé – Saint-Mesmin est le premier pôle d'échange métropolitain rencontré par la ligne 8 en direction de Orléans. Il donne accès aux lignes 5, 16 et 17.
- La ligne 8 double la ligne 71 TAO à partir de Saint-Hilaire – Saint-Mesmin.
- L'arrêt Candolle est le premier arrêt situé à Orléans. Il donne accès à la ligne 1, mais pas au tram A, pourtant proche.
- L'arrêt turbulences ne permet pas de connexion aisée avec le tram B.

❖ **Pistes d'évolution**

- Etudier la pertinence et la faisabilité d'une mutualisation des lignes Tao 71 et Rémi 8.
- Etudier la possibilité d'une interconnexion avec le tram A à Tourelles-Dauphine.
- Etudier la possibilité d'une interconnexion avec le tram B à Madeleine.

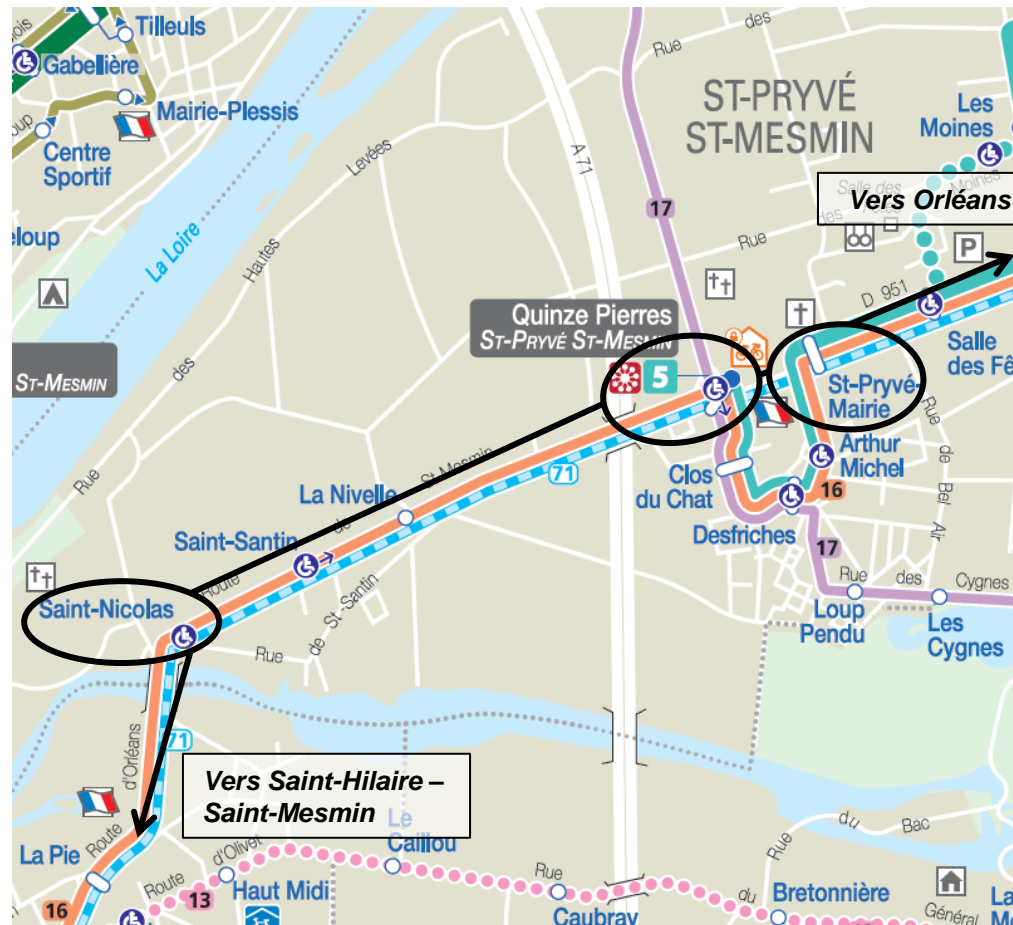
❖ **La ligne 8 dessert la commune de Saint-Hilaire – Saint-Mesmin en 4 arrêts : Cas Rouge, Coin Saint-Jacques, Place du Marché, La Pie**

- L'arrêt Cas Rouge permet une correspondance avec les lignes 13 et 71 du réseau TAO, complétées par Résa'Cerise
- L'arrêt Coin Saint-Jacques permet une correspondance avec les lignes 13, 16 et 71 du réseau TAO, complétées par Résa'Cerise
- L'arrêt Place du Marché permet une correspondance avec les lignes 13, 16 et 71 du réseau TAO, complétées par Résa'Cerise
- L'arrêt La Pie permet une correspondance avec les lignes 16 et 71 du réseau TAO
- La ligne 8 Rémi double la ligne 71 TAO à partir de Saint-Hilaire Saint-Mesmin

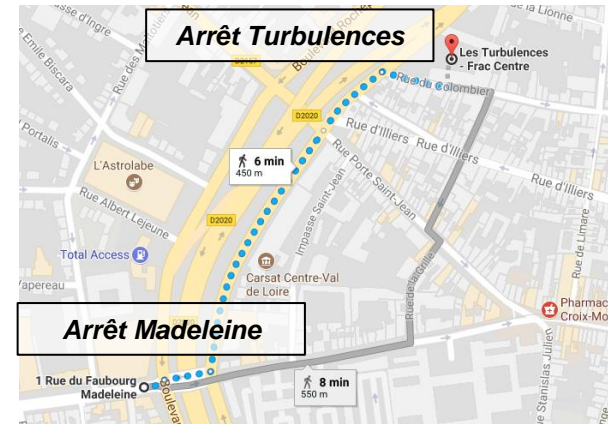
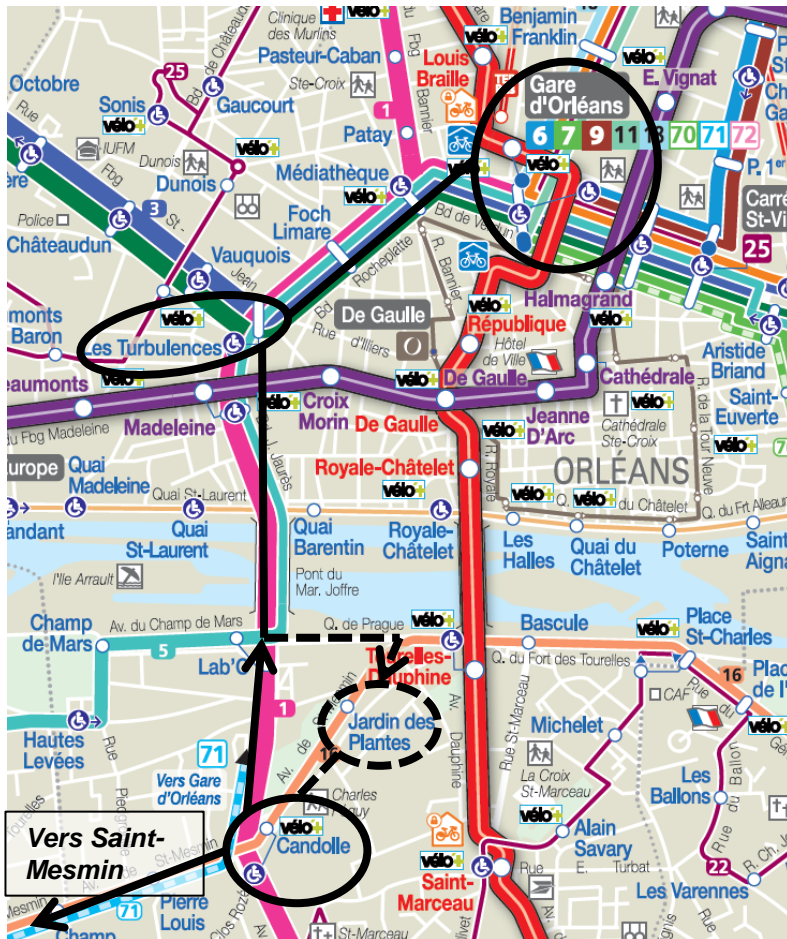


❖ **La ligne 8 dessert la commune de Saint-Pryvé – Saint-Mesmin en 3 arrêts : Saint-Nicolas, Quinze Pierres, Mairie**

- L'arrêt Saint-Nicolas permet une correspondance avec les lignes 16 et 71 du réseau TAO
- L'arrêt Quinze Pierres permet une correspondance avec les lignes 5, 16, 17 et 71 du réseau TAO, complétées par Résa'Cerise
- L'arrêt Mairie permet une correspondance avec les lignes 5, 16, 17 et 71 du réseau TAO



- ❖ La ligne 8 dessert la commune d'Orléans en 4 arrêts : Candolle, Jardin des Plantes, Les Turbulences, Gare d'Orléans
 - L'arrêt Candolle permet une correspondance avec les lignes 1 et 16 du réseau TAO
 - Les arrêts Candolle et Jardin des Plantes permettent une correspondance avec la ligne 16 du réseau TAO, mais pas directement avec le tram A
 - L'arrêt Les Turbulences permet une correspondance avec la ligne 1, 2, 3, 5 du réseau TAO, mais pas avec le tram B



❖ **Tableau des arrêts de la ligne 9 dans le périmètre d'Orléans Métropole**

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
La Chapelle-Saint-Mesmin	Rivière des Bois	2		2			36			
La Chapelle-Saint-Mesmin	Les Tilleuls	2		2			36			
La Chapelle-Saint-Mesmin	Montaux	2				20	36			
Saint-Jean-de-la-Ruelle	Viviane - LEP	1			17					
Saint-Jean-de-la-Ruelle	Trois Fontaines	4	B	2, 4	17					
Orléans	Châteaudun	2		2, 3						
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		31	2	14	4	2	3	3	0	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		13	1	6	2	1	3	0	0	0

❖ **La ligne 9 effectue un trajet unique à l'intérieur du périmètre de la Métropole d'Orléans (pas de branches).**

❖ **Constat global**

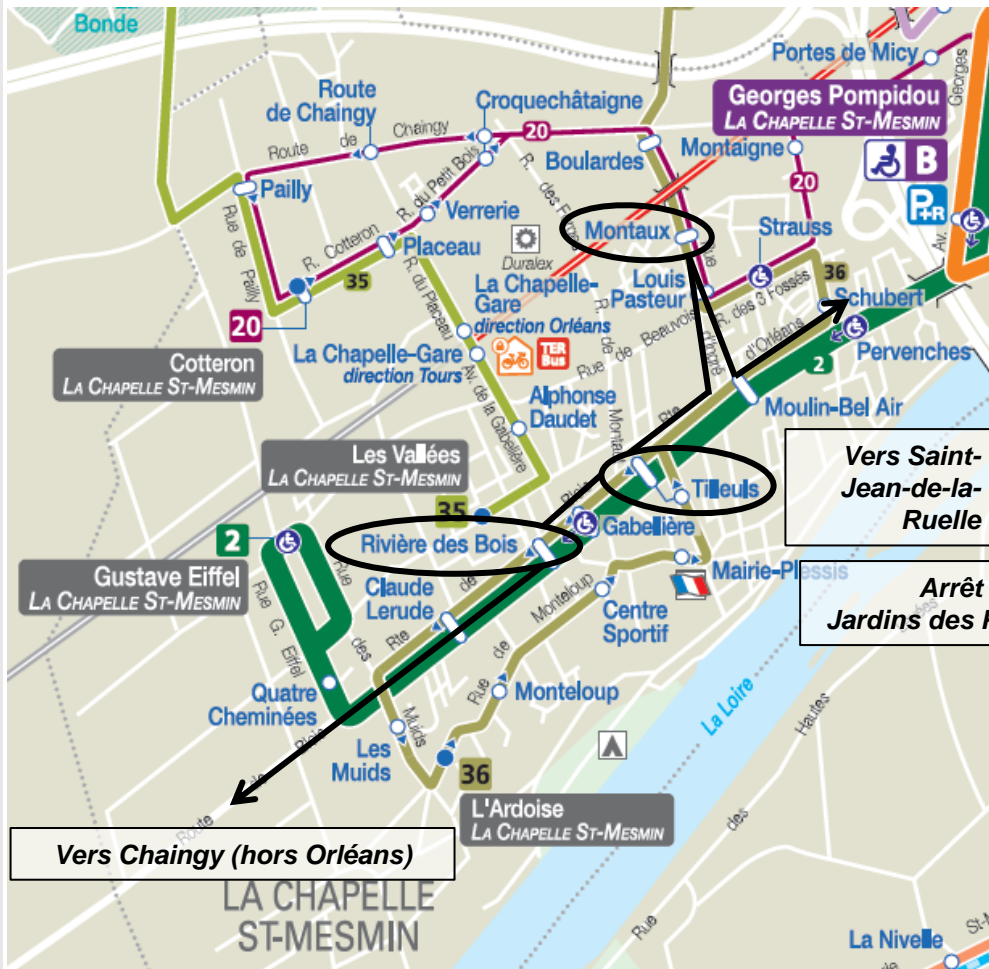
- La gare de La Chappelle-Saint-Mesmin n'est pas desservie.
- L'arrêt 3 fontaines est le premier arrêt desservant un pôle d'échanges métropolitain, avec le tram B et les lignes Tao 2, 4 et 17.
- L'arrêt Châteaudun est le premier arrêt desservant la commune d'Orléans.
- L'arrêt Turbulences n'est pas desservie.

❖ **Pistes d'évolution**

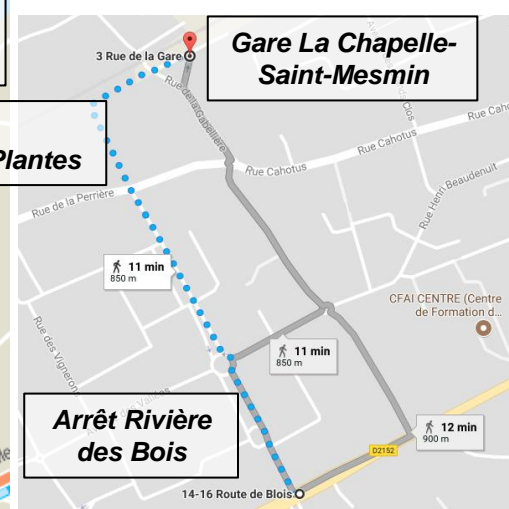
- Etudier la pertinence et la faisabilité de connecter la ligne à la gare TER de la Chapelle Saint-Mesmin.
- Etudier l'opportunité et la possibilité d'ajouter un arrêt « scolaire » entre les arrêts Montaux et Moulin-Bel-Air.
- Etudier la possibilité d'une connexion avec la ligne B dès la station Georges Pompidou à La Chappelle-Saint-Mesmin.
- Ajouter un arrêt à la station TAO Les Turbulences pour permettre une connexion avec la ligne 1 TAO, ce qui faciliterait le déplacement des navetteurs allant au sud d'Orléans.
- Etudier la possibilité d'une connexion avec le tram B à Madeleine.

❖ La ligne 9 dessert la commune de La Chapelle – Saint-Mesmin en 3 arrêts : Rivière des Bois, Les Tilleuls et Montaux

- L'arrêt Rivière des Bois permet une correspondance avec les lignes 2 et 36 du réseau TAO
- L'arrêt Les Tilleuls permet une correspondance avec les lignes 2 et 36 du réseau TAO
- L'arrêt Montaux permet une correspondance avec les lignes 20 et 36 du réseau TAO



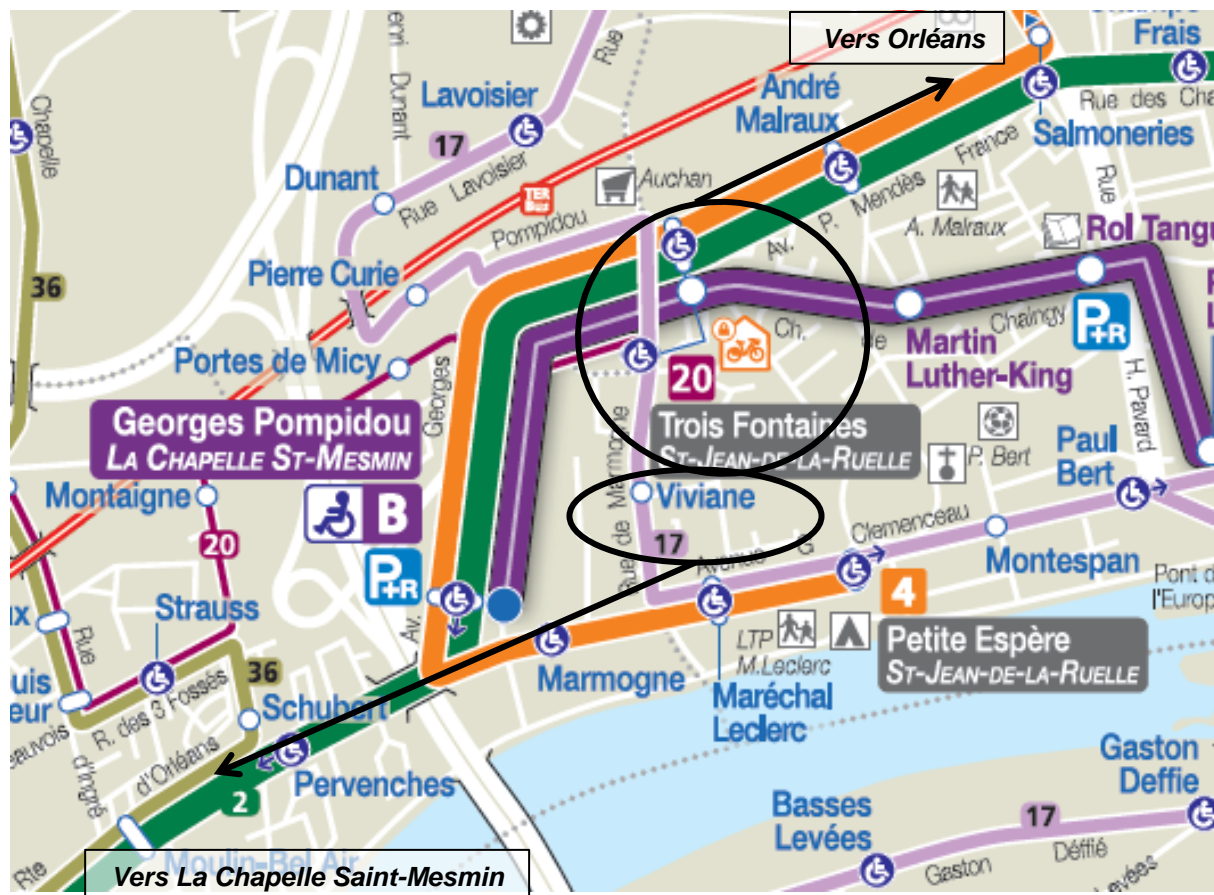
– Le crochet effectué pour la station Montaux permet de desservir une zone résidentielle, à 5 minutes à pied du complexe scolaire. La question se pose d'un arrêt permettant de desservir le complexe scolaire.



– L'arrêt Rivière des Bois est le plus proche de la gare TER de la Chapelle-Saint-Mesmin, à 11 minutes à pied.

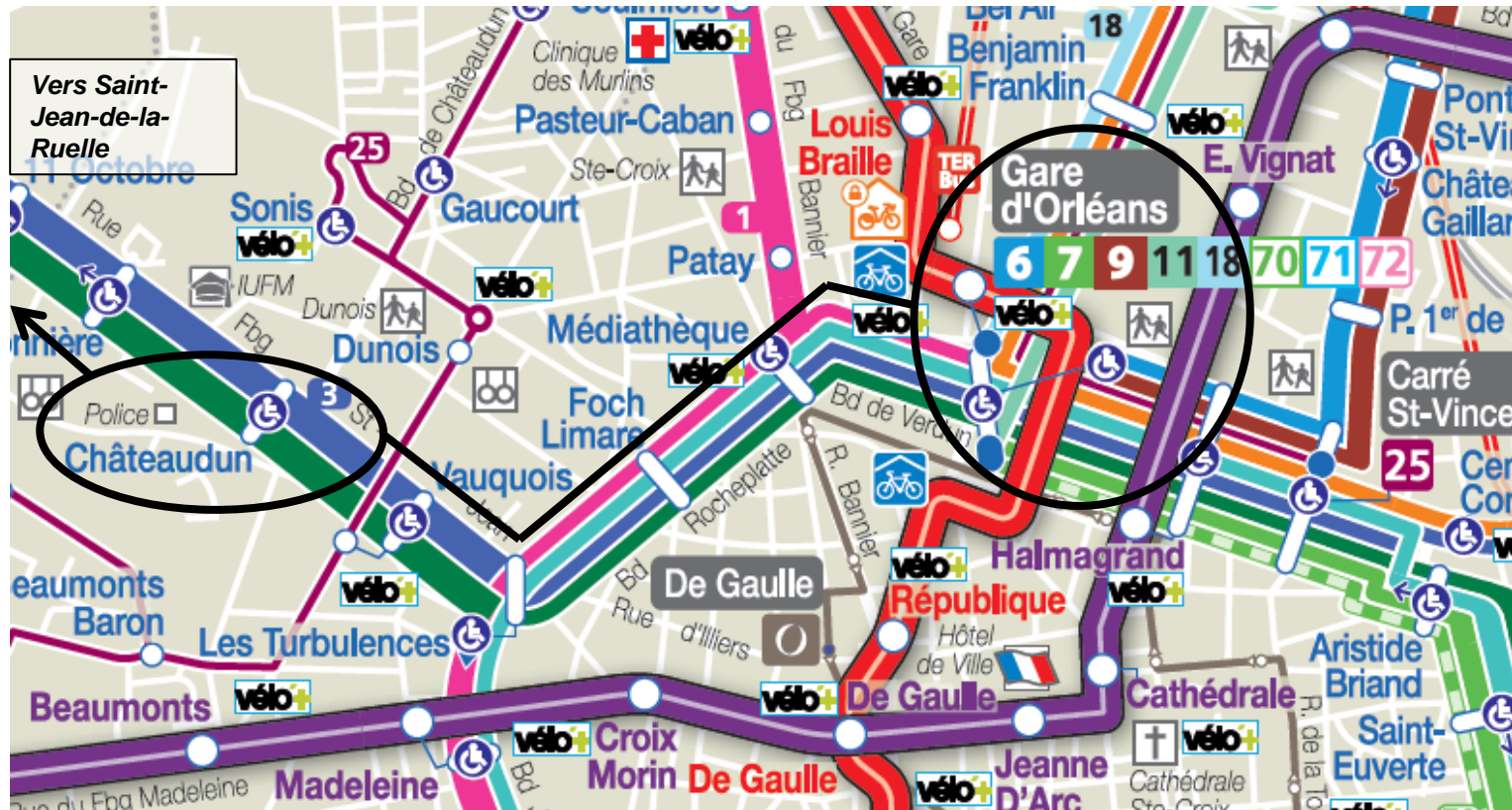
❖ La ligne 9 dessert la commune de Saint-Jean-de-la-Ruelle en 2 arrêts : Viviane et Trois Fontaines

- L'arrêt Viviane permet une correspondance avec la ligne 17 du réseau TAO
- L'arrêt Trois Fontaines permet une correspondance avec le Tram B et les lignes 2, 4 et 17 du réseau TAO



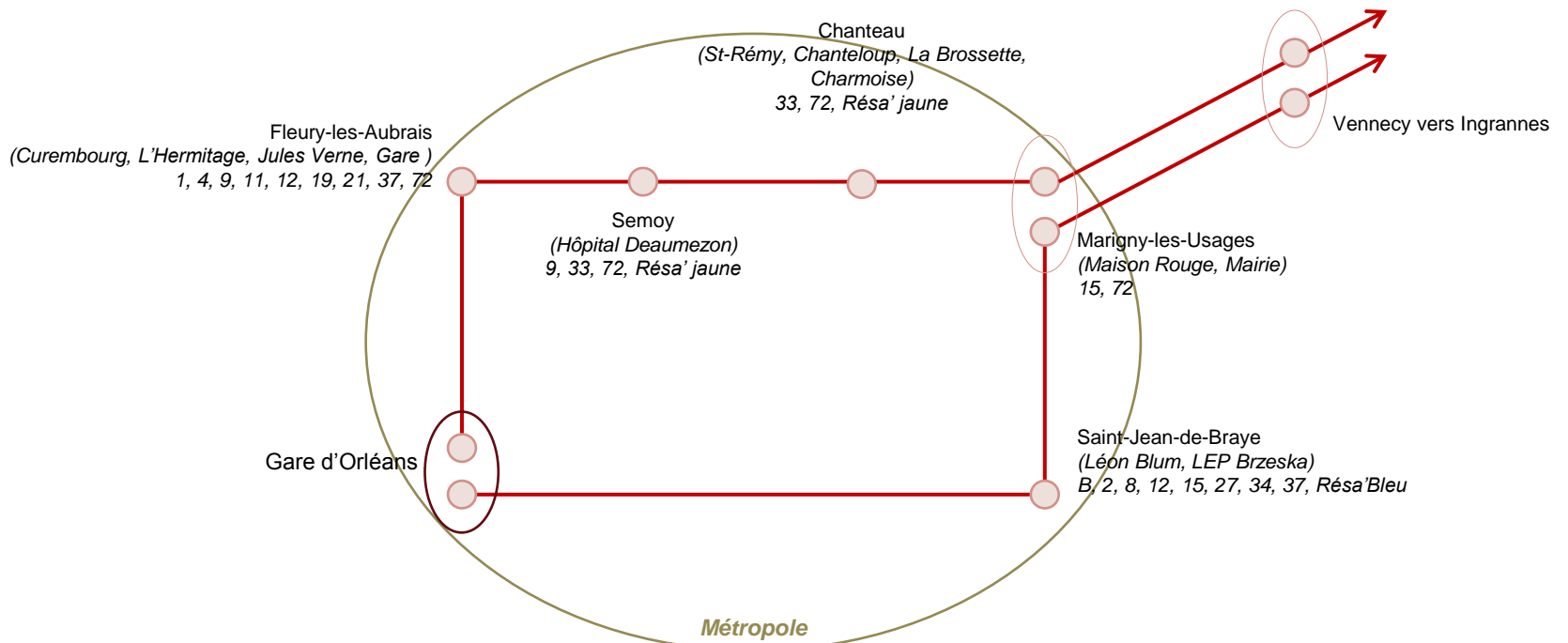
❖ La ligne 9 dessert la commune de Orléans en 2 arrêts : Châteaudun et Gare d'Orléans

- L'arrêt Châteaudun permet une correspondance avec les lignes 2 et 3 du réseau TAO.
- L'absence d'un arrêt à la station TAO Les Turbulences empêche la connexion avec la ligne 1 TAO.



❖ Schéma de desserte de la ligne 16

- La ligne 16 se divise en 2 branches à partir de Marigny-les-Usages :
 - La branche nord (via Fleury-les-Aubrais) offre 5 allers-retours par jour ouvrable
 - La branche sud (via Saint-Jean-de-Braye) offre 3 allers-retours par jour ouvrable.



❖ Tableau des arrêts de la ligne 16 dans le périmètre de la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Marigny-les-Usages	Maison Rouge / RN152	2			15			72		
Marigny-les-Usages	Mairie	2			15			72		
Saint-Jean-de-Braye	Léon Blum	8	B	2, 8	12, 15		34, 37		Résa'bleu	
Saint-Jean-de-Braye	LEP G. Brzeska	1				27				
Chanteau	Saint-Rémy	3					33	72	Résa'jaune	
Chanteau	Chanteloup	3					33	72	Résa'jaune	
Chanteau	La Brossette	3					33	72	Résa'jaune	
Chanteau	Charmoise	3					33	72	Résa'jaune	
Semoy	Hôpital Deaumezon	4		9			33	72	Résa'jaune	
Fleury-les-Aubrais	Curembourg	3		9			37	72		
Fleury-les-Aubrais	L'Hermitage	3		4		21		72		
Fleury-les-Aubrais	Jules Verne	3	A	9		21				
Fleury-les-Aubrais	Gare SNCF	5	A		11, 12, 19	21				2
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		62	4	14	9	4	8	12	6	5
<i>hors Gare d'Orléans</i>		46	3	6	7	5	8	9	6	2

❖ Constat global

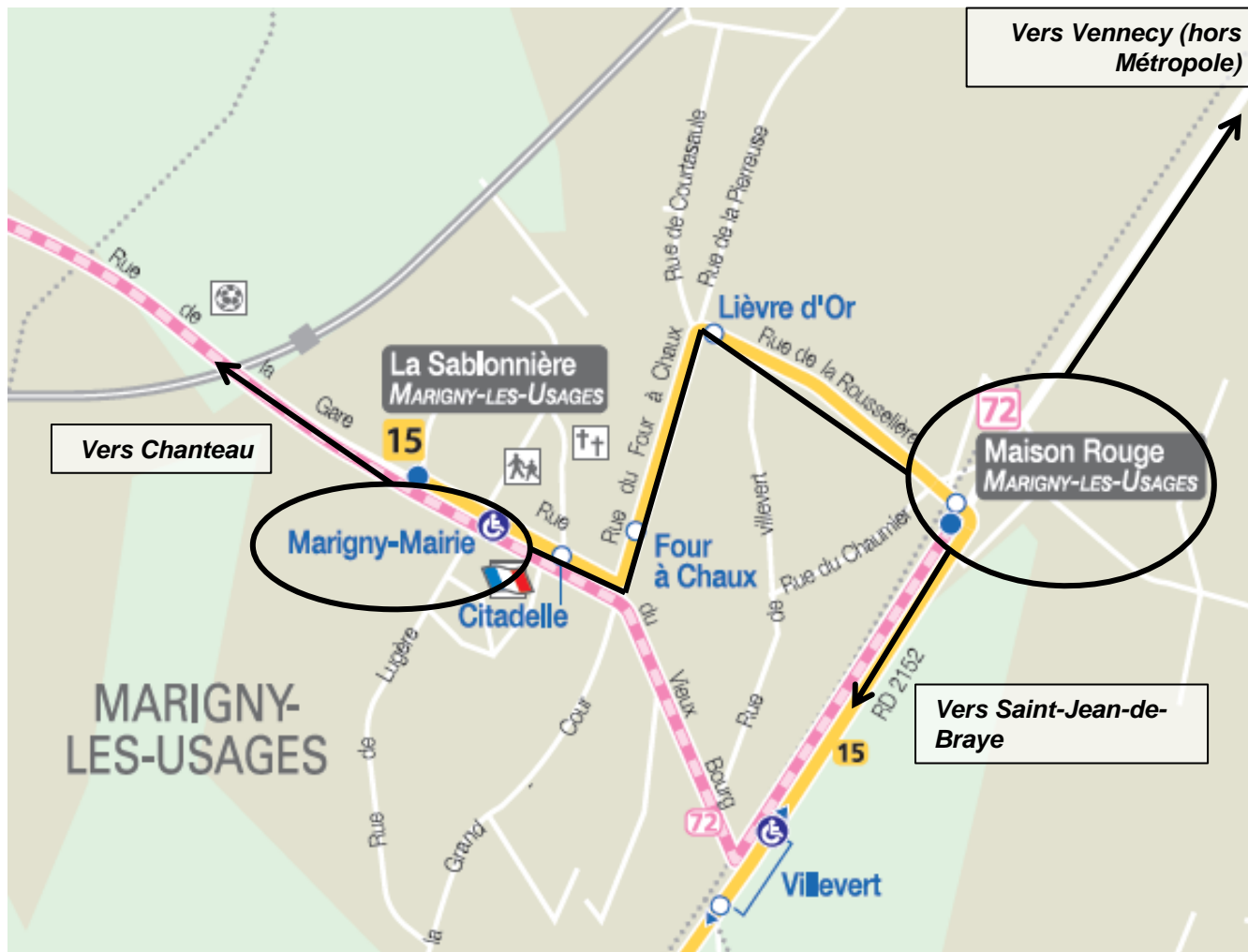
- La ligne 16 a visiblement trois fonctionnalités :
 - Liaison Pays (Ingrannes, Sully-la-Chapelle, Traînou, Vennezy) – Saint-Jean-de-la-Ruelle – Orléans (branche sud)
 - Liaison Pays – Fleury-les-Aubrais (branche nord)
 - Une fonction intra-métropolitaine : liaison Communes de l'est de la Métropole – Fleury-les-Aubrais (branche nord)
- Branche nord :
 - En dehors de la desserte de la gare de Fleury-les-Aubrais, qui lui est spécifique, la ligne 16 double la ligne 72 TAO et son rôle de desserte métropolitaine.
 - L'arrêt Jules Vernes à Fleury-les-Aubrais est le premier arrêt desservant un pôle d'échanges de la Métropole (tram A et lignes 9 et 21, mais pas la 6, qui s'arrête à Lamballe).
- Branche Sud : l'arrêt Léon Blum à Saint-Jean-de-Braye est le premier arrêt desservant un pôle d'échanges de la Métropole (tram B et lignes 2, 8, 12, 15, 34 et 35).

❖ Pistes d'évolution

- Etudier la possibilité d'une mutualisation de la branche nord avec la ligne 72.
- Etudier la pertinence et la possibilité d'une recomposition avec les branches est (A et B) de la ligne 20 afin de n'avoir plus qu'une branche sur chaque ligne, des correspondances organisées à Marigny-les-Usages vers Saint-Jean-de-Braye et une offre globale accrue grâce à l'optimisation ainsi réalisée.

❖ La ligne 16 dessert la commune de Marigny-les-Usages en 2 arrêts : Maison Rouge et Mairie

- L'arrêt Maison Rouge permet une correspondance avec les lignes 15 et 72 du réseau TAO
- L'arrêt Mairie permet une correspondance avec les lignes 15 et 72 du réseau TAO



- La branche nord de la ligne 16 double la ligne 72 du réseau TAO, depuis Marigny-les-Usages jusqu'à la gare d'Orléans à l'exception de la desserte de la gare de Fleury-Les-Aubrais, qui est propre à la ligne Rémi 16.

❖ La ligne 16 dessert la commune de Saint-Jean-de-Braye en 2 arrêts : **Léon Blum LEP G. Brzeska**

- L'arrêt Léon Blum permet une correspondance avec la ligne B, 2, 8, 12, 15, 34 et 37 du réseau TAO, complétées par Résa'bleu
- L'arrêt LEP G. Brzeska permet une correspondance avec la ligne 27 du réseau TAO

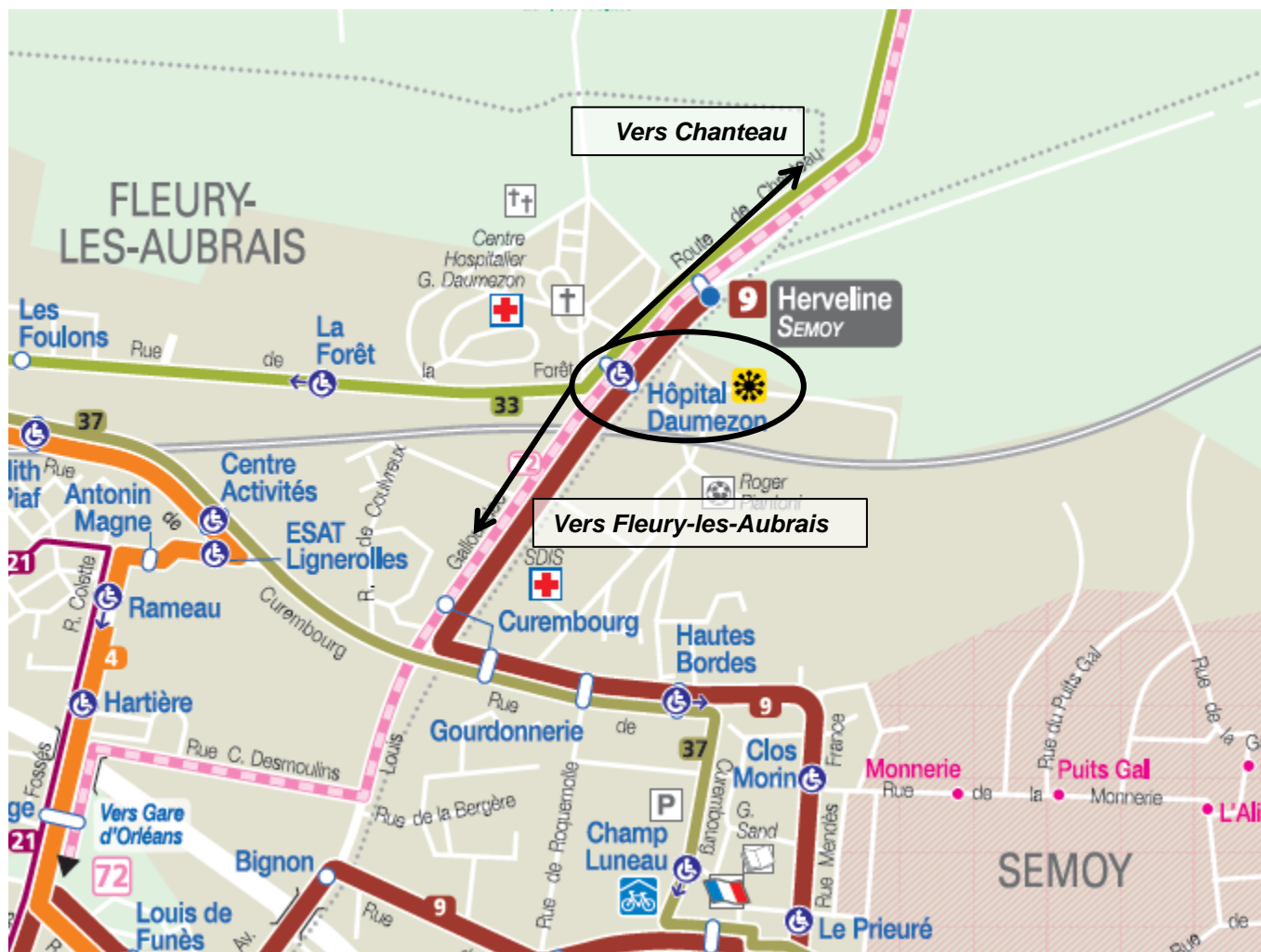


- ❖ La ligne 16 dessert la commune de Chanteau en 4 arrêts : Saint-Rémy, Chanteloup, La Brossette et Charmoise
 - L'arrêt Saint-Rémy permet une correspondance avec les lignes 33 et 72 du réseau TAO, complétées par Résa'jaune
 - L'arrêt Chanteloup permet une correspondance avec les lignes 33 et 72 du réseau TAO, complétées par Résa'jaune
 - L'arrêt La Brossette permet une correspondance avec les lignes 33 et 72 du réseau TAO, complétées par Résa'jaune
 - L'arrêt Charmoise permet une correspondance avec les lignes 33 et 72 du réseau TAO, complétées par Résa'jaune



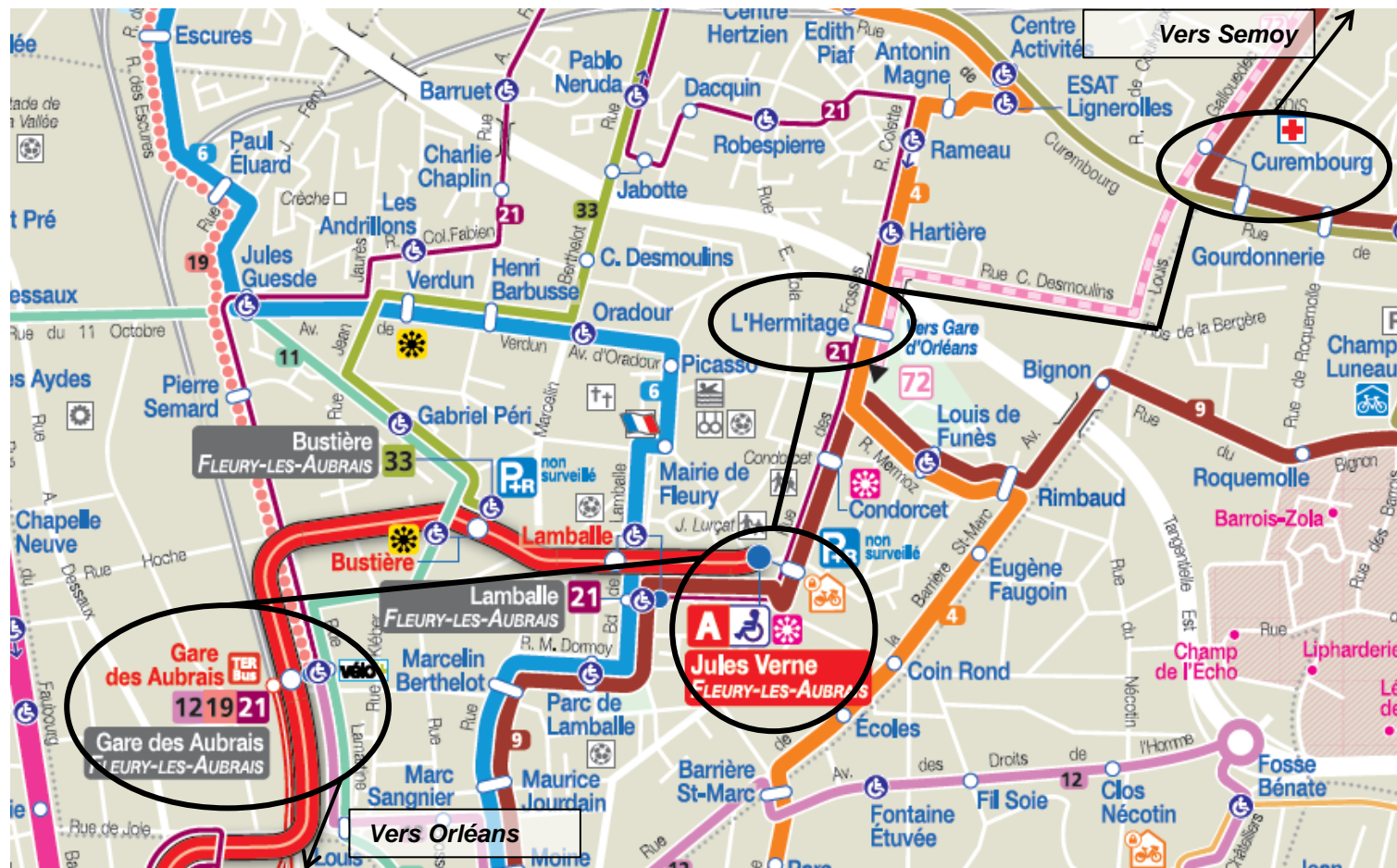
❖ La ligne 16 dessert la commune de Semoy en 1 arrêt : Hôpital Deaumezon

- L'arrêt Saint-Rémy permet une correspondance avec les lignes 9, 33 et 72 du réseau TAO, complétées par Résa'jaune

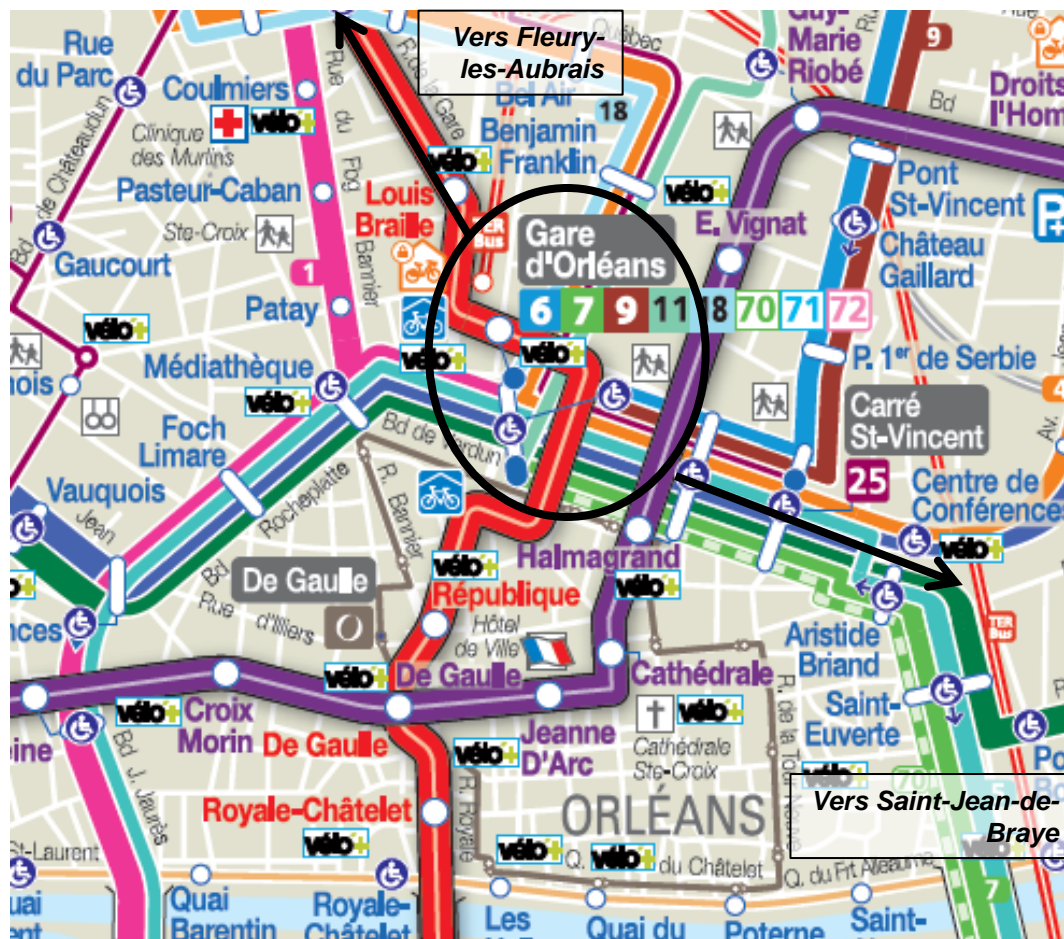


❖ La ligne 16 dessert la commune Fleury-les-Aubrais en 4 arrêts : Curembourg, L'Hermitage, Jules Verne et Gare SNCF

- L'arrêt Curembourg permet une correspondance avec les lignes 9, 37 et 72 du réseau TAO
- L'arrêt L'Hermitage permet une correspondance avec les lignes 4, 21 et 72 du réseau TAO
- L'arrêt Jules Verne permet une correspondance avec les lignes Tram A, 9 et 21 du réseau TAO (mais pas la 6 à Lamballe)
- L'arrêt Gare SNCF permet une correspondance avec les lignes Tram A, 11, 12, 19, et 21 du réseau TAO



❖ La ligne 16 dessert la commune de Orléans en 1 arrêt : Gare d'Orléans



❖ **Tableau des arrêts de la ligne 17 dans la métropole d'Orléans**

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Mardié	<i>Pont aux Moines</i>	1		8						
Chécy	<i>Jean Baudouin</i>	2		8	15					
Chécy	<i>Bionne-Combleux</i>	3		8	15		34			
Saint-Jean-de-Braye	<i>Soulas</i>	2			15		34			
Saint-Jean-de-Braye	<i>Collège Coubertin</i>	2		8	15					
Saint-Jean-de-Braye	<i>Léon Blum</i>	8	B	2, 8	12, 15		34, 37		Résa'bleu	
Saint-Jean-de-Braye	<i>Rabelais</i>	1		2						
Orléans	<i>Pont de Bourgogne</i>	1		2						
Orléans	<i>Gare d'Orléans</i>	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		34	2	16	8	0	4	0	1	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		24	1	8	6	1	4	3	1	0

❖ **La ligne 9 effectue un trajet unique à l'intérieur du périmètre de la Métropole d'Orléans (pas de branches).**

❖ **Constat global**

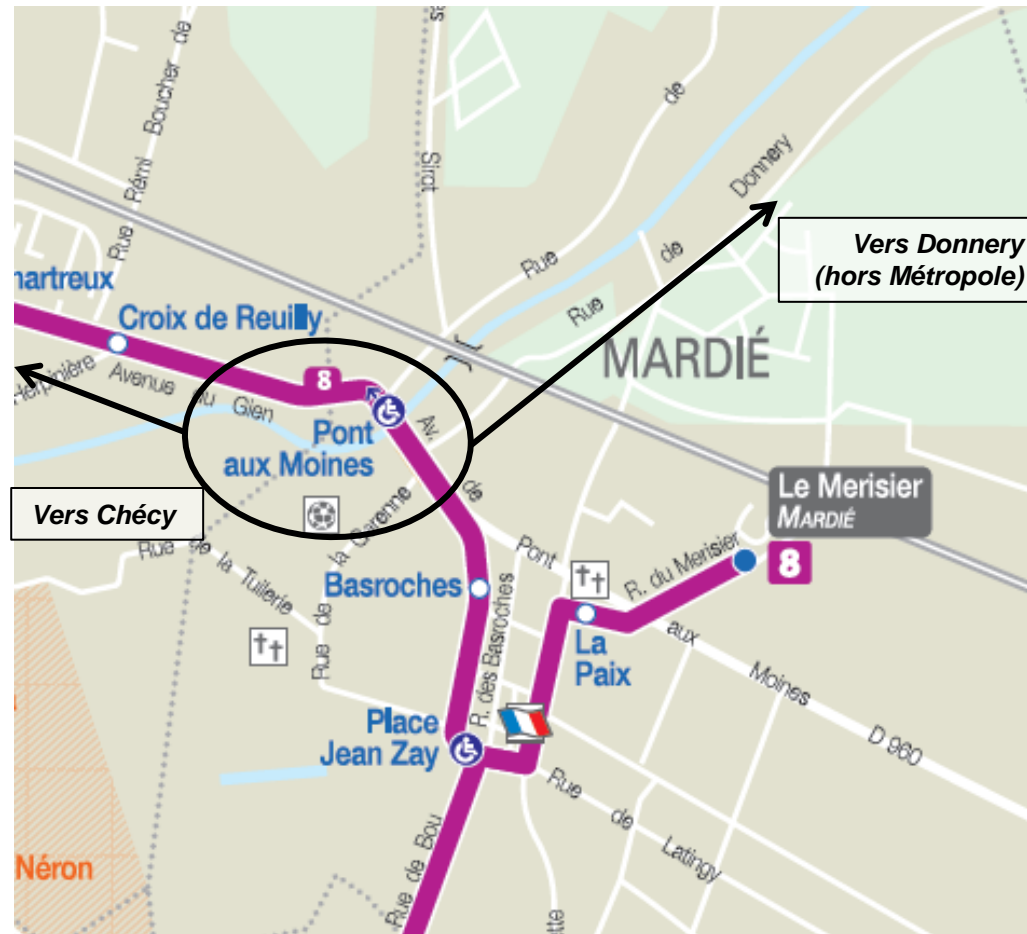
- La ligne 17 double la ligne 8 + ligne 2 au sein de la métropole d'Orléans, mais en offrant moins d'arrêts et pas de rupture de charge à Saint-Jean-de-Braye, donc un meilleur temps de parcours entre polarités.
- La ligne 17 est connecté avec le réseau Tao via un de ses principaux pôles d'échanges, Léon Blum, qui permet des correspondances avec le tram B et les lignes 2, 8, 12, 15, 34 et 37 du réseau TAO, complétées par Résa'bleu.
- Le premier arrêt dans Orléans, à Pont de Bourgogne, ne permet pas de correspondance avec les lignes 5, 7 et 70, qui s'arrêtent à Saint-Euverte.

❖ **Pistes d'évolution**

- Etudier la possibilité de développement d'une fonction métropolitaine de la ligne 17 pour la connexion rapide de de Mardié, Chécy et Combleux à Orléans.
- Etudier la possibilité de déplacer l'arrêt de Pont de Bourgogne à Saint-Euverte.

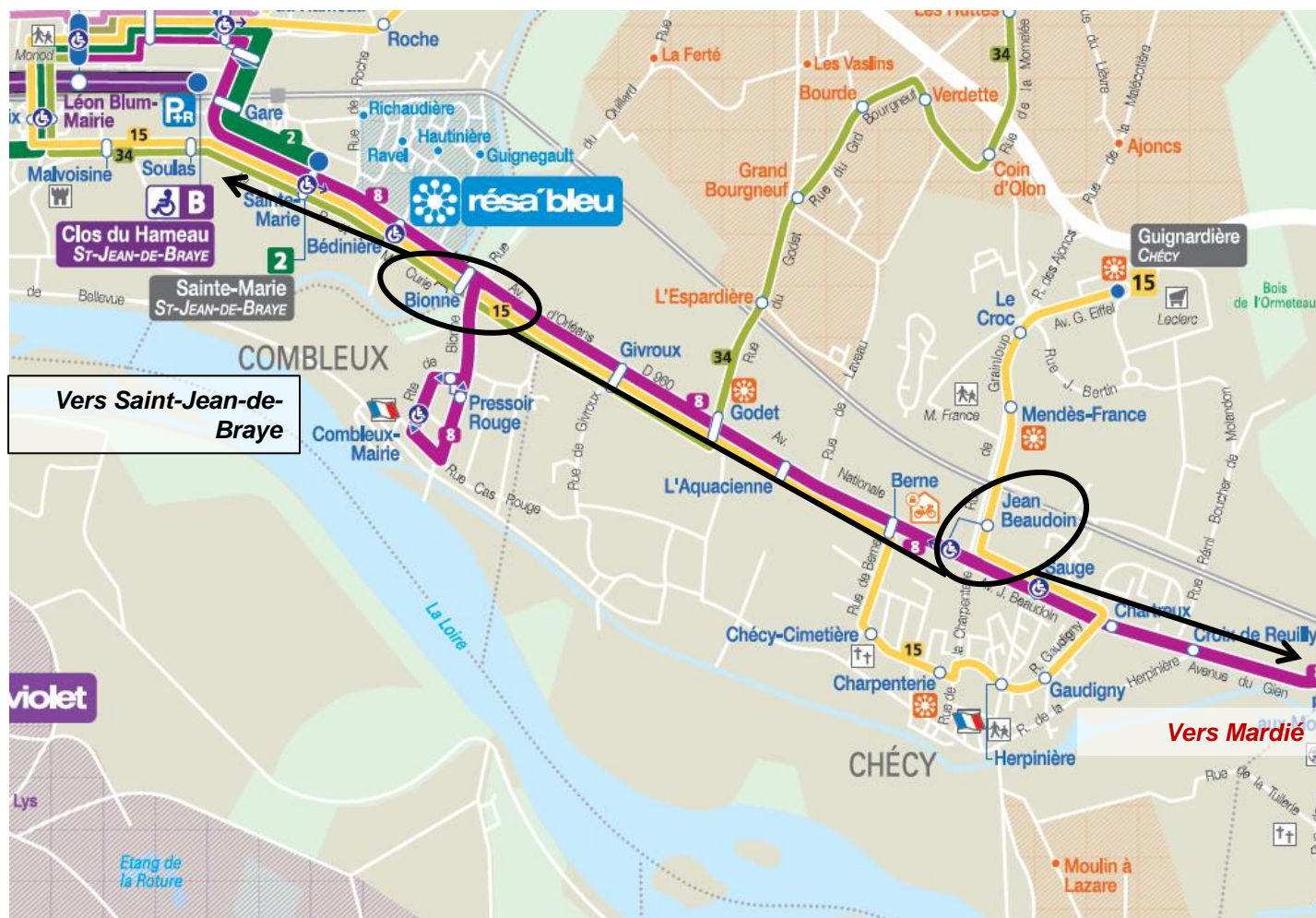
❖ La ligne 17 dessert la commune de Mardié en 1 arrêt : Pont aux Moines

- L'arrêt Pont aux Moines permet une correspondance avec la ligne 8 du réseau TAO



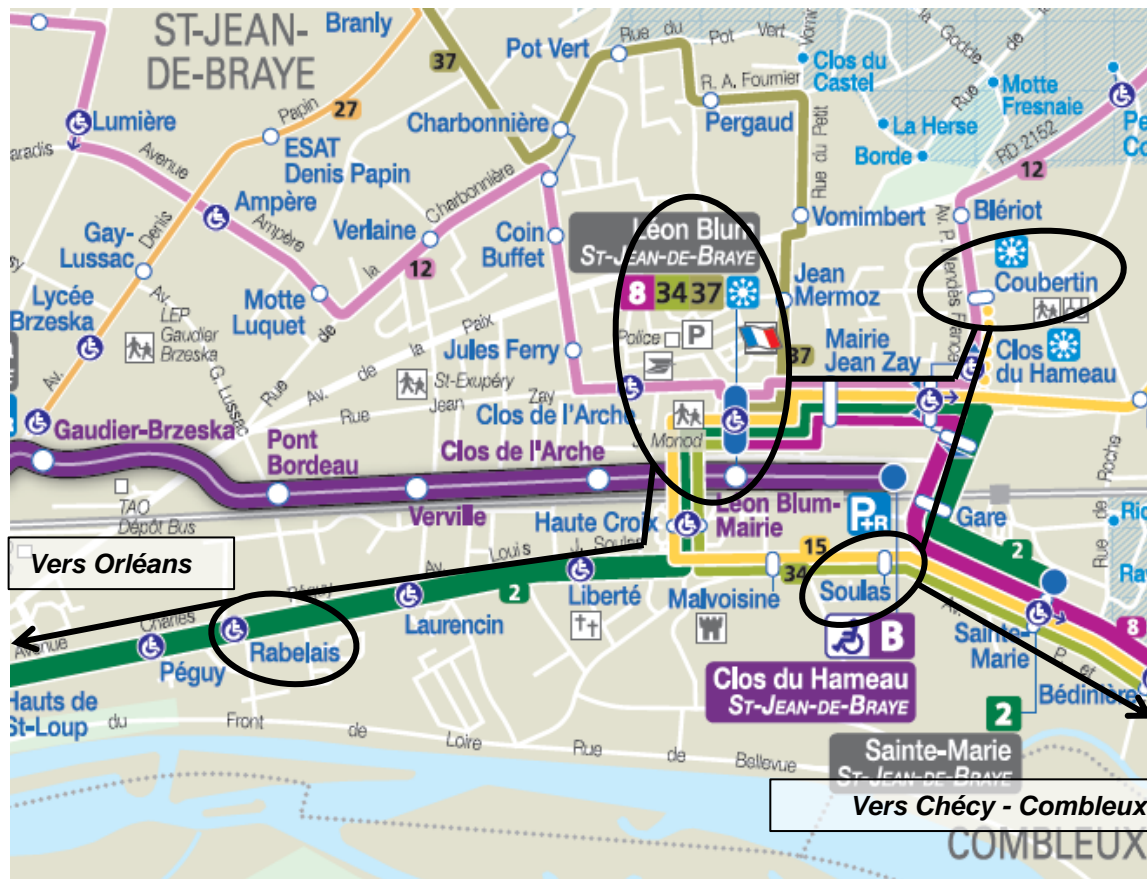
❖ La ligne 17 dessert les communes de Chécy et Combleux en 2 arrêts : Jean Baudouin et Bionne-Combleux

- L'arrêt Jean Baudouin permet une correspondance avec les lignes 8 et 15 du réseau TAO
- L'arrêt Bionne-Combleux permet une correspondance avec les lignes 8, 15 et 34 du réseau TAO



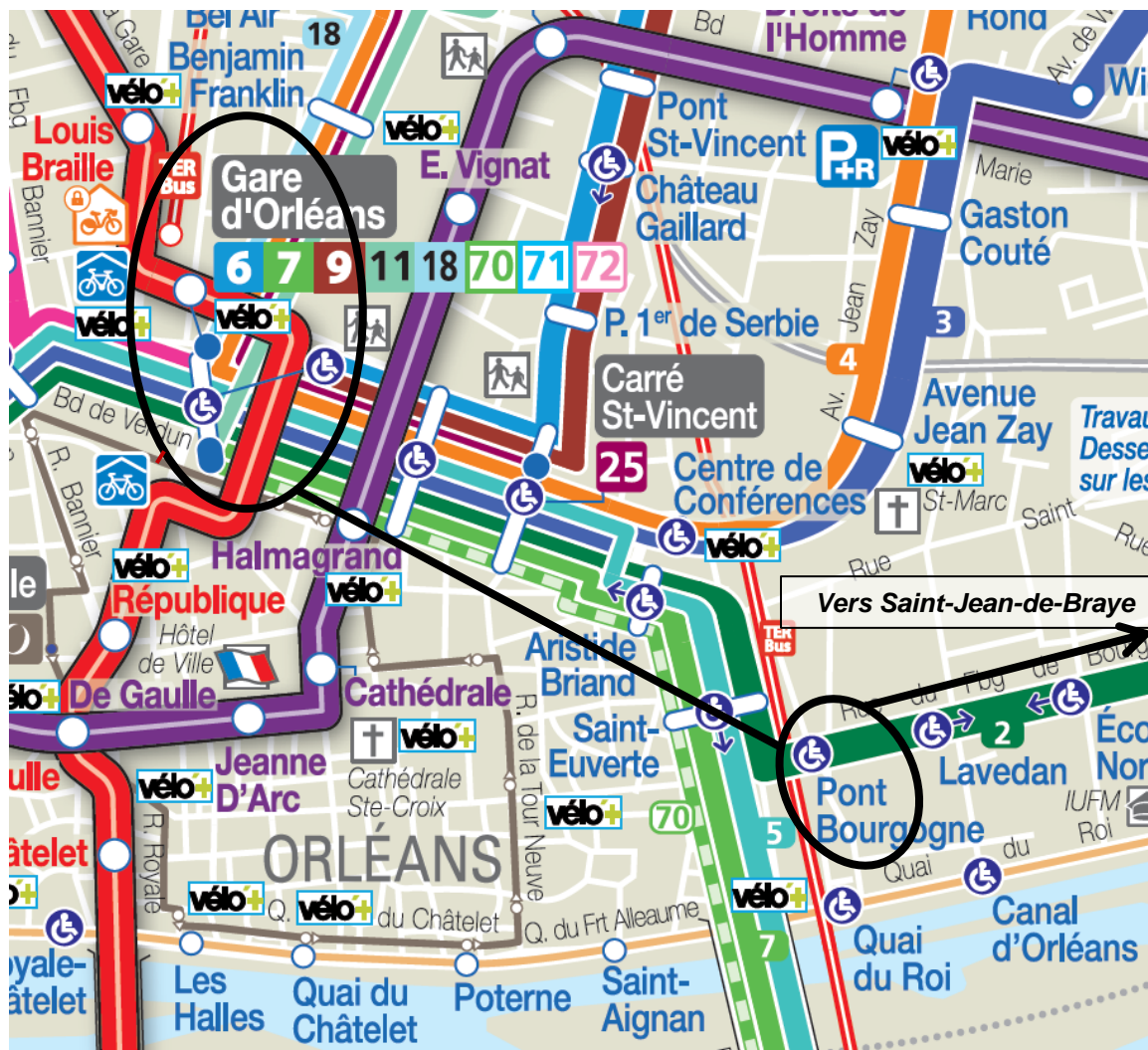
❖ La ligne 17 dessert la commune de Saint-Jean-de-Braye en 4 arrêts : Soulas, Collège Coubertin, Léon Blum et Rabelais

- L'arrêt Soulas permet une correspondance avec les lignes 15 et 34 du réseau TAO
- L'arrêt Coubertin permet une correspondance avec les lignes 8 et 15 du réseau TAO
- L'arrêt Léon Blum permet une correspondance avec la ligne B, 2, 8, 12, 15, 34 et 37 du réseau TAO, complétées par Résa'bleu
- L'arrêt Rabelais permet une correspondance avec la ligne 2 du réseau TAO



❖ La ligne 17 dessert la commune de Orléans en 2 arrêts : Pont de Bourgogne et Gare d'Orléans

- L'arrêt Pont de Bourgogne permet une correspondance avec la ligne 2 du réseau TAO

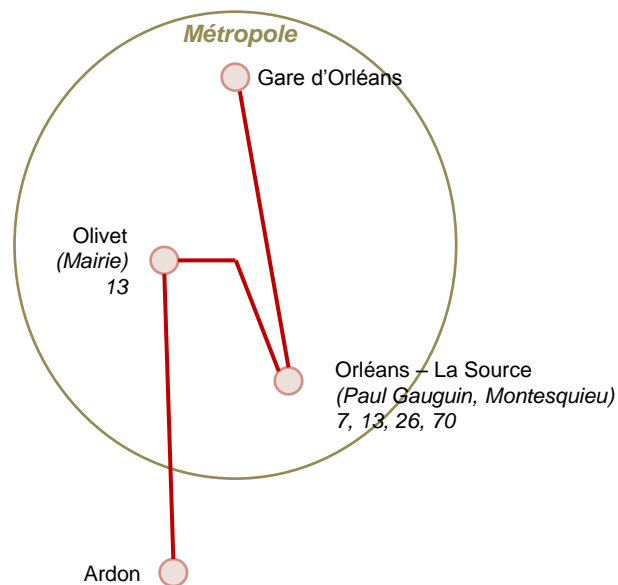


- L'arrêt Pont de Bourgogne ne permet pas une correspondance directe avec l'arrêt Sainte-Euverte desservi par les lignes 5, 7 et 70 du réseau TAO.

❖ Tableau des arrêts de la ligne 19 dans la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Olivet	Mairie	1			13					
Orléans - La Source	Paul Gauguin	2			13			70		
Orléans - La Source	Montesquieu	3		7	13	26				
Orléans	Candolle	2		1	16					
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		26	1	10	6	2	0	4	0	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		8	0	2	4	1	0	1	0	0

❖ Schéma de desserte de la ligne 19



❖ Constat global

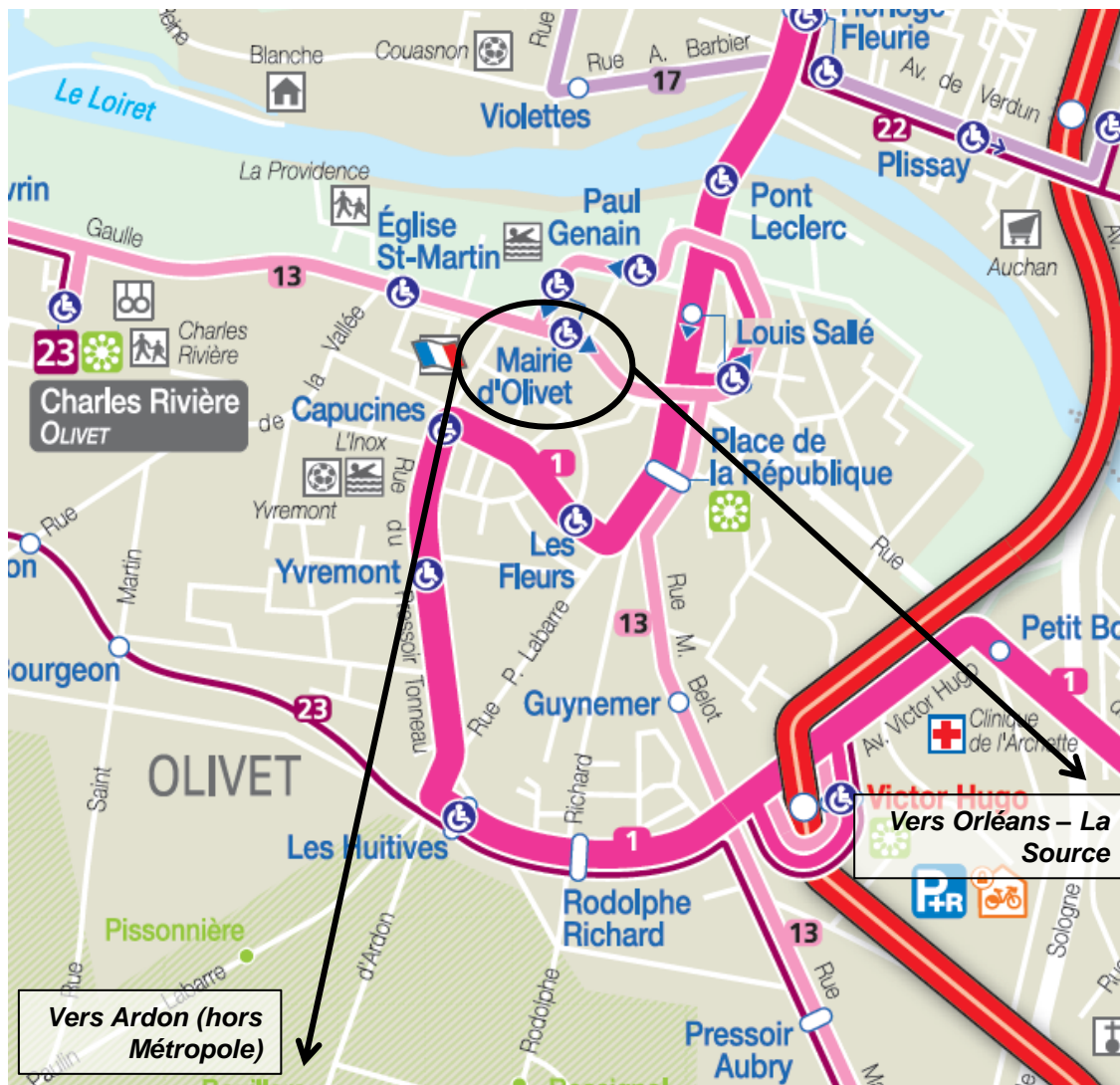
- La ligne 19 emprunte un trajet complexe pour favoriser la desserte directe Orléans – Orléans La Source.
- Orléans La Source est le premier pôle de la Métropole rencontré en pvenant des pays desservis par la ligne 19, mais sans correspondance avec le tram A.
- Candolle est le premier arrêt situé dans la commune-centre d'Orléans, mais ne permet pas de correspondance directe avec un tram.

❖ Pistes d'évolution

- Etudier la possibilité de correspondance avec le tram A (Victor Hugo ou La Source) et avec le tram B (Madeleine).
- Etudier la possibilité d'une correspondance avec la ligne 1 à Olivet.

❖ La ligne 17 dessert la commune de Olivet en 1 arrêt : Mairie

- L'arrêt Mairie permet une correspondance avec la ligne 13 du réseau TAO

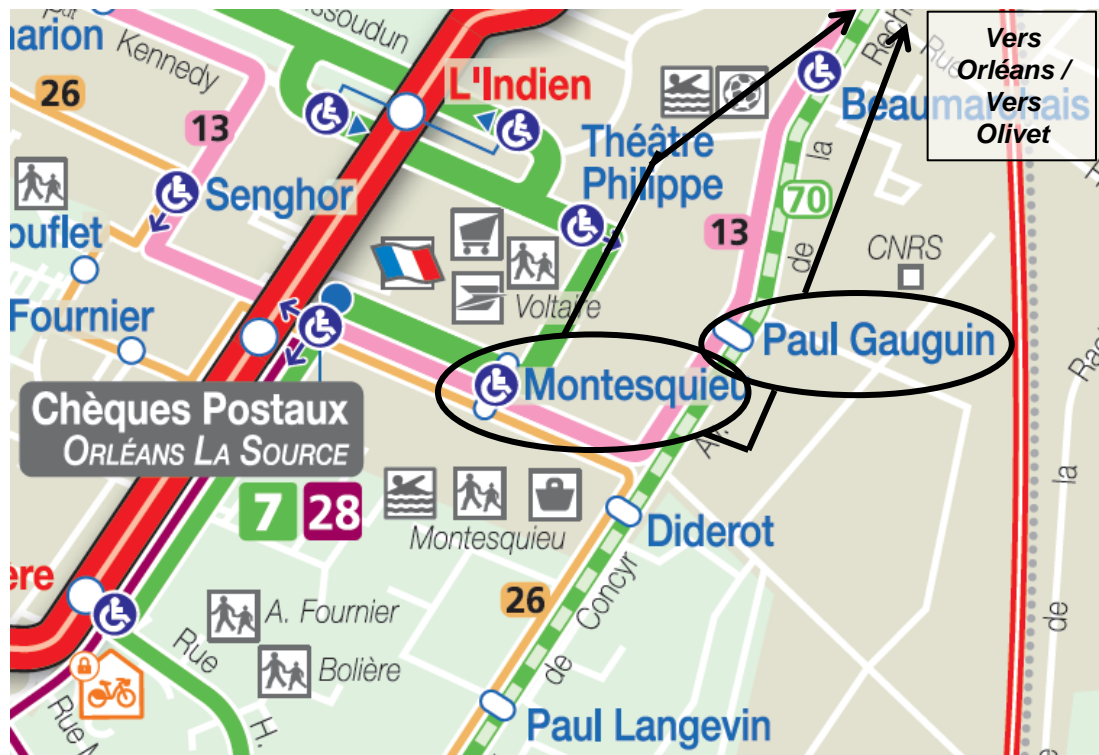


- L'arrêt Mairie d'Olivet ne permet pas une correspondance entre la ligne 19 et la ligne A du tram.
- L'absence d'arrêt commun avec la ligne 1 TAO limite les correspondances.

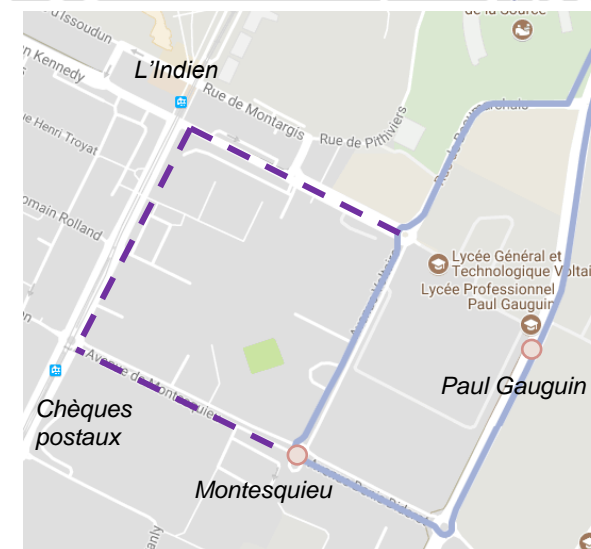
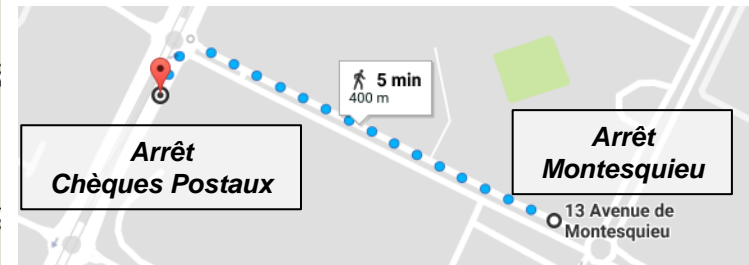


❖ La ligne 19 dessert la commune de Orléans La Source en 2 arrêts : Paul Gauguin et Montesquieu

- L'arrêt Paul Gauguin permet une correspondance avec les lignes 13 et 70 du réseau TAO
- L'arrêt Montesquieu permet une correspondance avec les lignes 7, 13 et 26 du réseau TAO

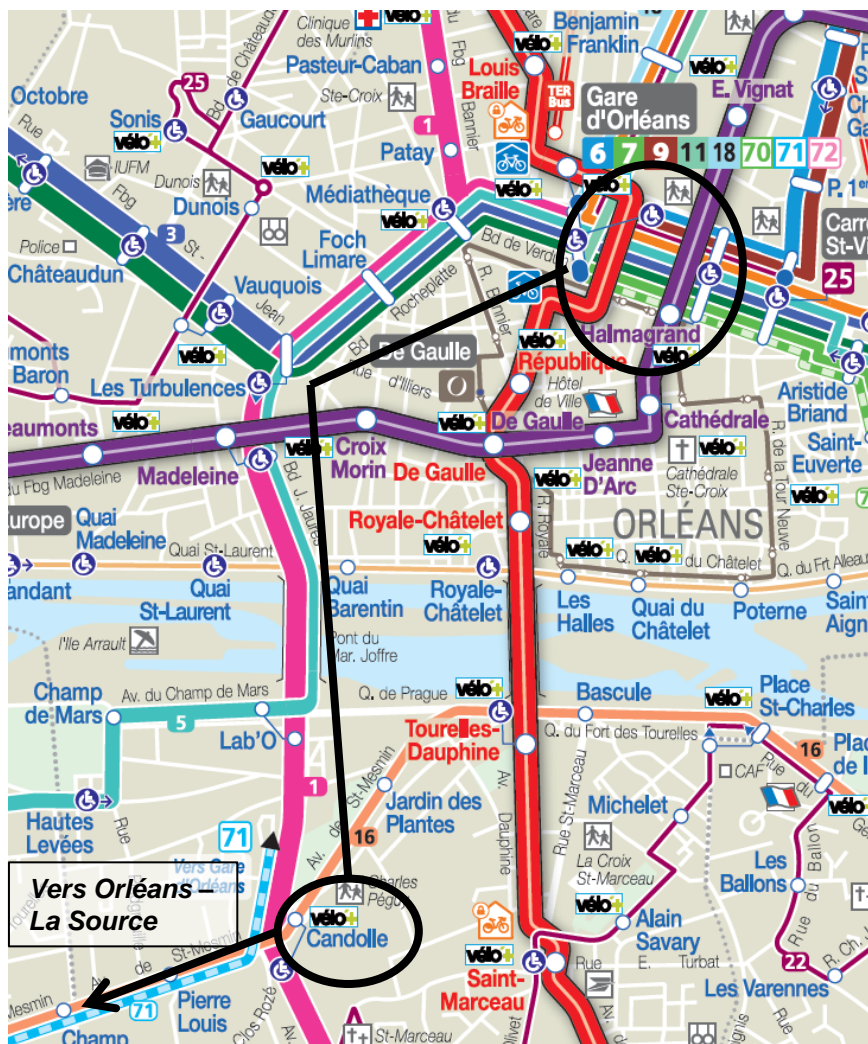


- L'arrêt Montesquieu ne dessert pas directement le tram A TAO.
- Un élargissement de la boucle permettrait sa desserte.



❖ La ligne 19 dessert la commune de Orléans en 2 arrêts : Candolle et Gare d'Orléans

- L'arrêt Candolle permet une correspondance avec les lignes 1 et 16 du réseau TAO



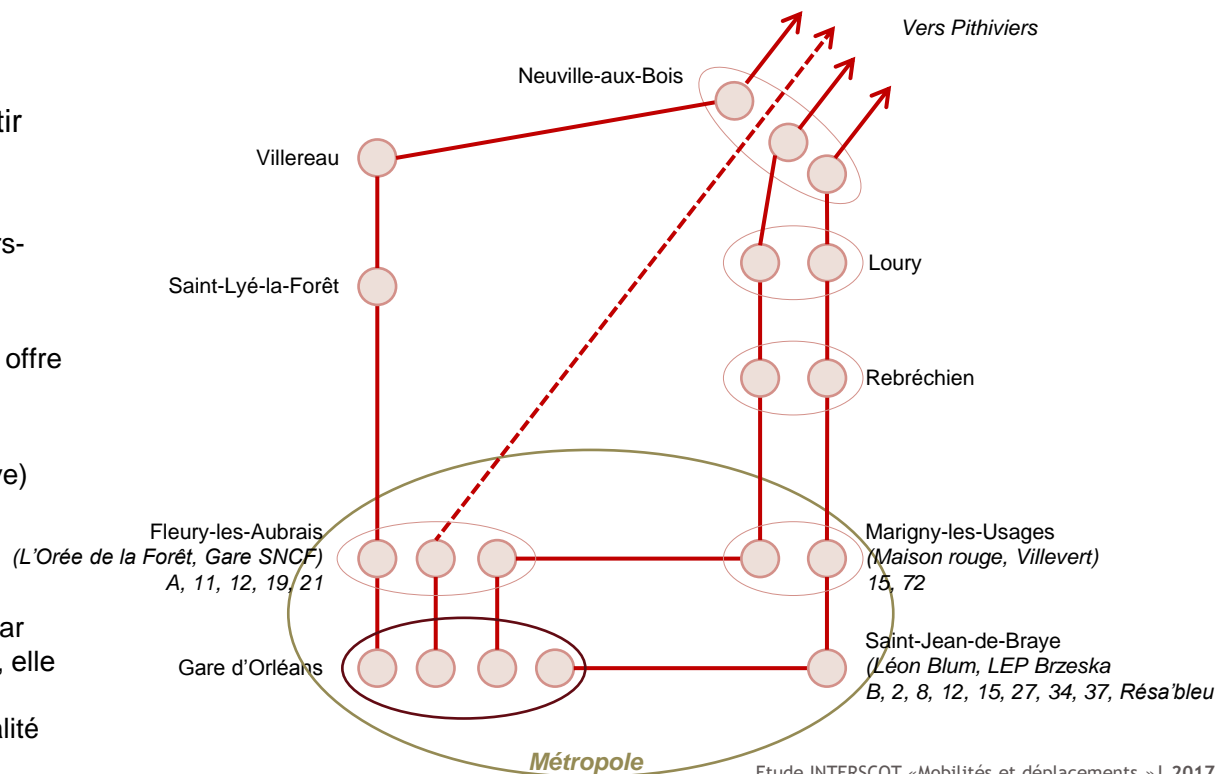
– Il n'y a pas d'arrêt intermédiaire permettant une liaison avec le tram A ou B.

❖ Tableau des arrêts de la ligne 20 dans la métropole d'Orléans

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Marigny-les-Usages	Maison Rouge / RN152	2			15			72		
Marigny-les-Usages	Villevert	2			15			72		
Saint-Jean-de-Braye	Léon Blum	8	B	2, 8	12, 15		34, 37		Résa'bleu	
Saint-Jean-de-Braye	LEP G. Brzeska	1				27				
Fleury-les-Aubrais	L'Orée de la Forêt	1				21				
Fleury-les-Aubrais	Gare SNCF	5	A		11, 12, 19	21				2
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		39	3	10	9	4	2	5	1	5
<i>hors Gare d'Orléans</i>		21	2	2	7	3	2	2	1	2

❖ Schéma de desserte de la ligne 20

- La ligne 20 se divise en 2 branches à partir de Neuville-aux-Bois :
 - La branche ouest (via Villereau) offre 12 allers-retours par jour ouvrable.
 - La branche « est A » (via Fleury-les-Aubrais) offre 5 aller-retour par jour ouvrable.
 - La branche « est B » (via Saint-Jean-de-Braye) offre 1 aller-retour par jour ouvrable.
 - La branche expresse qui dessert Fleury-les-Aubrais et Orléans effectue 2 allers-retours par jour ouvrable. A l'exception de ces 2 stations, elle ne dessert pas le territoire de l'Orléanais et concerne donc exclusivement une fonctionnalité de liaison à l'extérieur (Orléans-Pithiviers).



❖ Constat global

- La ligne assure au moins 3 doubles fonctionnalités internes à l'Orléanais :
 - Les liaisons de Neuville à Orléans et à Fleury-Les Aubray
 - Les liaisons de Loury, Rebréchien et Marigny à Orléans et à Fleury-Les Aubrais
 - Les liaisons de Sougy, Saint-Lyé à Orléans et à Fleury-Les Aubrais
- Branche est B : l'arrêt Léon Blum à Saint-Jean-de-Braye est le premier arrêt desservant un pôle d'échanges majeur de la Métropole.
- Branches ouest et est A : l'arrêt Gare SNCF à Fleury-les-Aubrais est le premier arrêt desservant un pôle d'échanges majeur de la Métropole.

❖ Pistes d'évolution

- Etudier la pertinence et la possibilité d'une recombinaison des branches est (A et B) de la ligne 20 avec la ligne 16 afin de n'avoir plus qu'une branche sur chaque ligne, des correspondances organisées à Marigny-les-Usages vers Saint-Jean-de-Braye et une offre globale accrue grâce à l'optimisation ainsi réalisée.

❖ **La ligne 20 dessert la commune de Marigny-les-Usages en 2 arrêts : Maison Rouge et Villevert**

- L'arrêt Maison Rouge permet une correspondance avec les lignes 15 et 72 du réseau TAO
- L'arrêt Villevert permet une correspondance avec les lignes 15 et 72 du réseau TAO



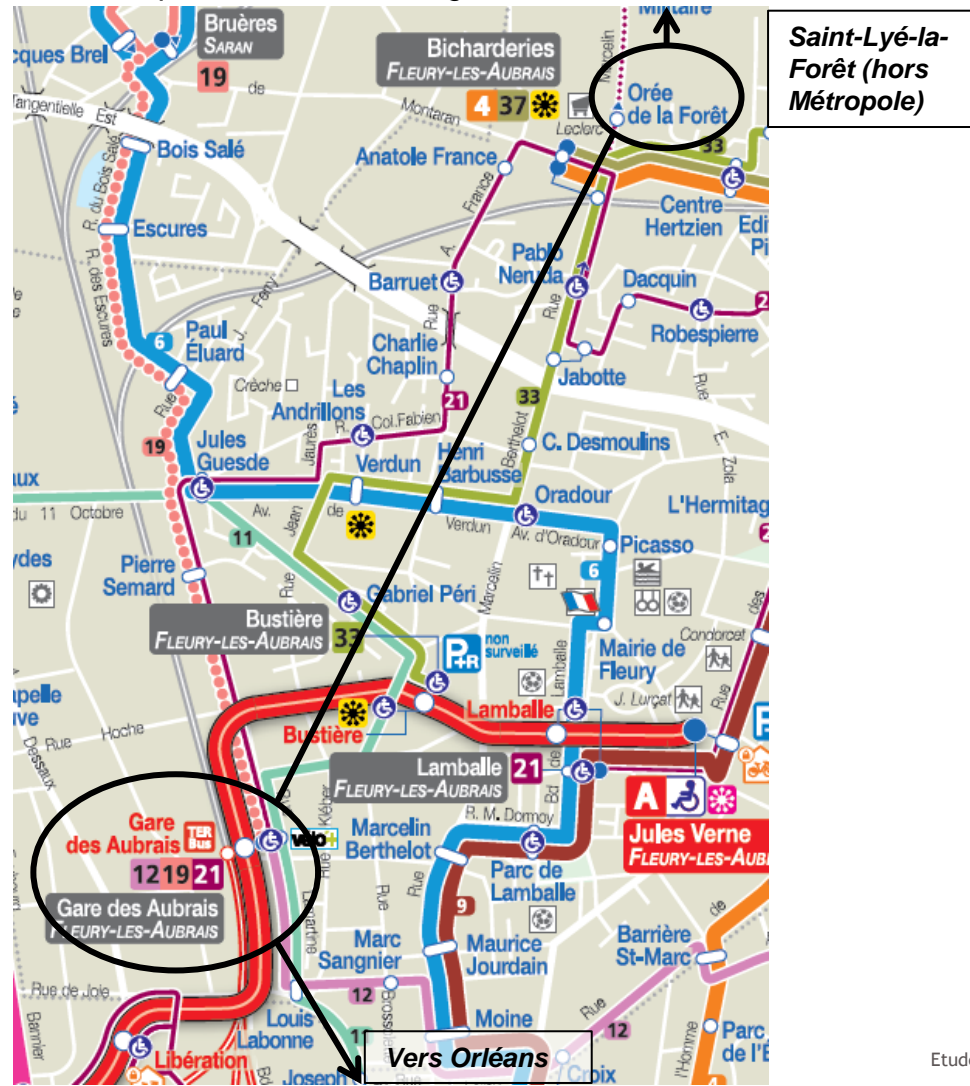
❖ La ligne 20 dessert la commune de Saint-Jean-de-Braye en 2 arrêts : Léon Blum LEP G. Brzeska

- L'arrêt Léon Blum permet une correspondance avec la ligne B, 2, 8, 12, 15, 34 et 37 du réseau TAO, complétées par Résa'bleu
- L'arrêt LEP G. Brzeska permet une correspondance avec la ligne 27 du réseau TAO



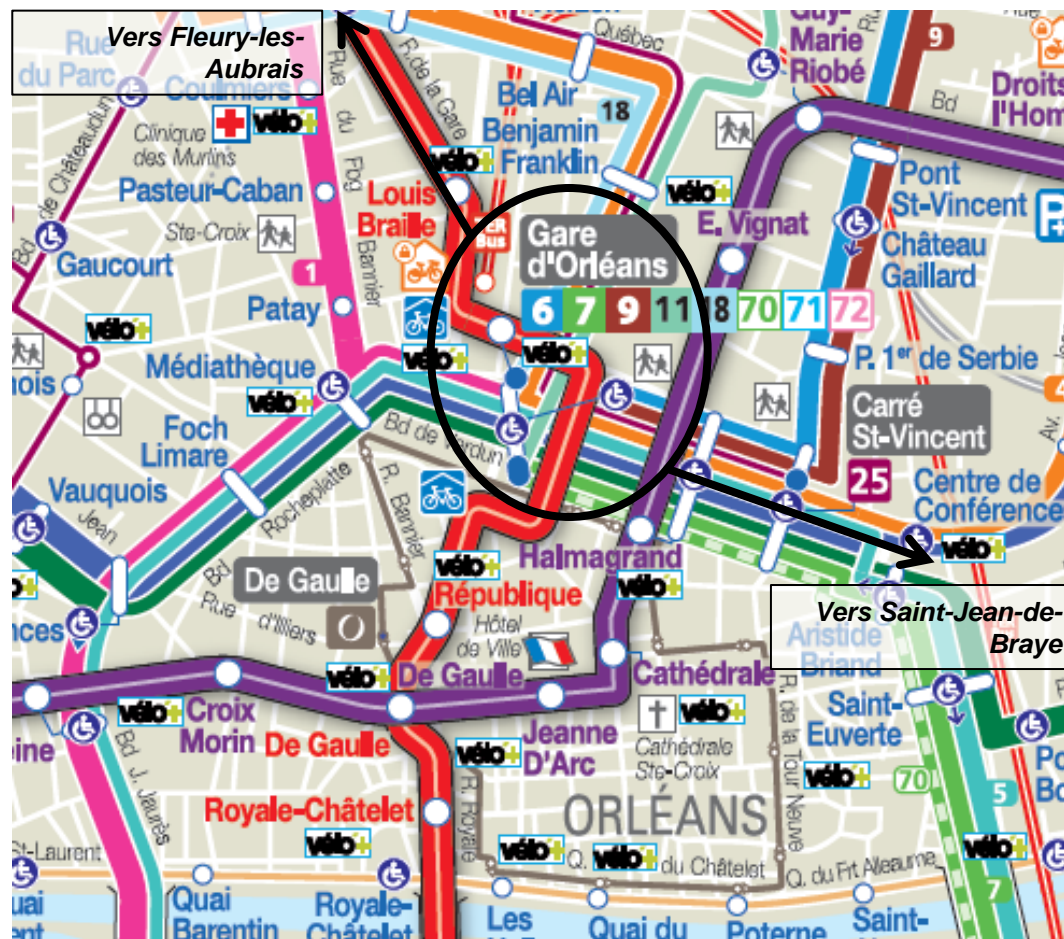
❖ La ligne 20 dessert la commune de Fleury-les-Aubrais en 2 arrêts : L'Orée de la Forêt et Gare SNCF

- L'arrêt L'Orée de la Forêt permet une correspondance avec la ligne 21 du réseau TAO
- L'arrêt Gare SNCF permet une correspondance avec les lignes Tram A, 11, 12, 19, et 21 du réseau TAO



❖ La ligne 20 dessert la commune de Orléans en 1 arrêt : Gare d'Orléans

- L'arrêt Gare d'Orléans permet une correspondance avec les lignes TER, A, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 18, 25, 70, 71, 72 du réseau TAO



❖ **Tableau des arrêts de la ligne 21 dans la métropole d'Orléans**

Communes	Arrêt en correspondance TAO ou TER	Nombre de correspondances Rémi / TAO-TER	Lignes Tram	Lignes Structurantes	Lignes Standards	Lignes de Proximité	Lignes Péri-urbaines	Lignes Express	Lignes à la demande	Lignes TER
Saran	Montaran	1			11					
Saran	La Vallée	1			11					
Orléans	Libération	2	A			25				
Orléans	Gare d'Orléans	18	A	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	11, 18	25		70, 71, 72		3
TOTAL		19	2	8	4	2	0	0	0	3
<i>hors Gare d'Orléans</i>		<i>7</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

❖ **La ligne 21 effectue un trajet unique à l'intérieur du périmètre de la Métropole d'Orléans (pas de branches).**

❖ **Constat global**

- La ligne 21 double la ligne TER entre Artenay, Chevilly, Cercottes et Orléans, mais elle permet :
 - Le rabattement du nord du territoire (sauf Neuville-aux-Bois) sur Artenay.
 - La liaison de ces localités avec Saran et le nord d'Orléans.

Nota bene : il n'y a pas de desserte intermédiaire entre les gares d'Artenay, Chevilly et Cercottes, donc pas de fonctionnalité d'irrigation plus fine de ces territoires.

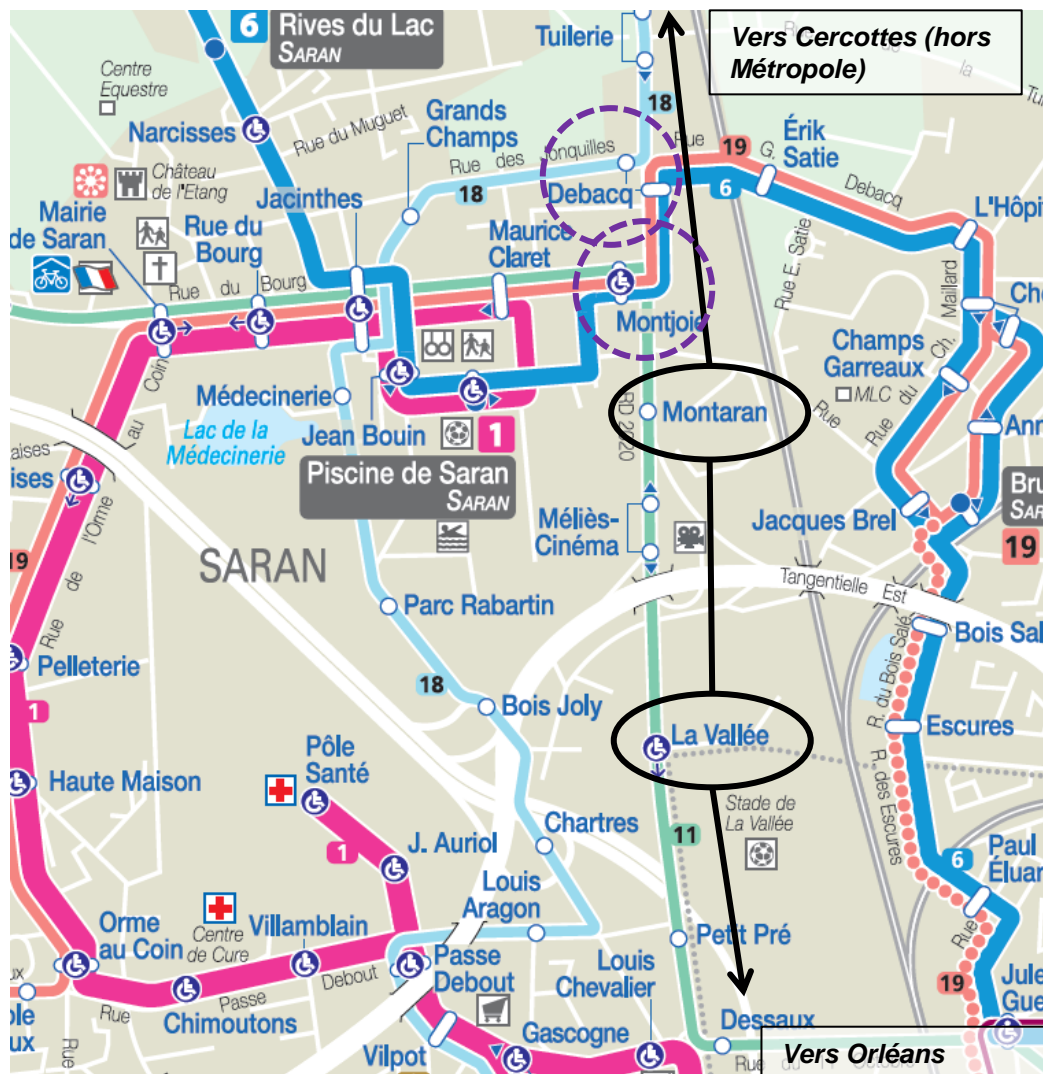
- L'arrêt Libération à Orléans est le premier pôle d'échange de la Métropole à être desservi (tram A et ligne 25), alors que la ligne 21 passe auparavant à proximité du pôle d'échanges de Jacinthes (lignes 1, 6, 18 et 19) sans le desservir.
- Il n'y a donc pas de desserte intermédiaire de pôle de la Métropole entre Orléans (exclue) et les communes des Pays.

❖ **Pistes d'évolution**

- Etudier la possibilité de créer/déplacer un arrêt à Saran à Debacq, Montjoie ou, mieux, Jacinthes.
- Etudier la possibilité de rabattements de Neuville-aux-Bois vers Artenay.

❖ La ligne 21 dessert la commune de Saran en 2 arrêts : Montaran et La Vallée

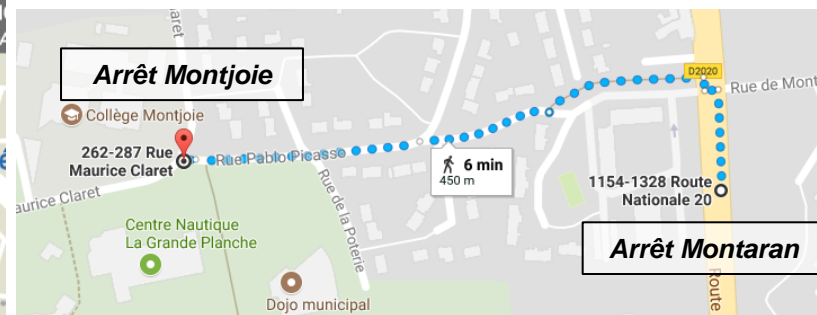
- L'arrêt Montaran permet une correspondance avec la ligne 11 du réseau TAO
- L'arrêt La Vallée permet une correspondance avec la ligne 11 du réseau TAO



Vers Cercottes (hors Métropole)

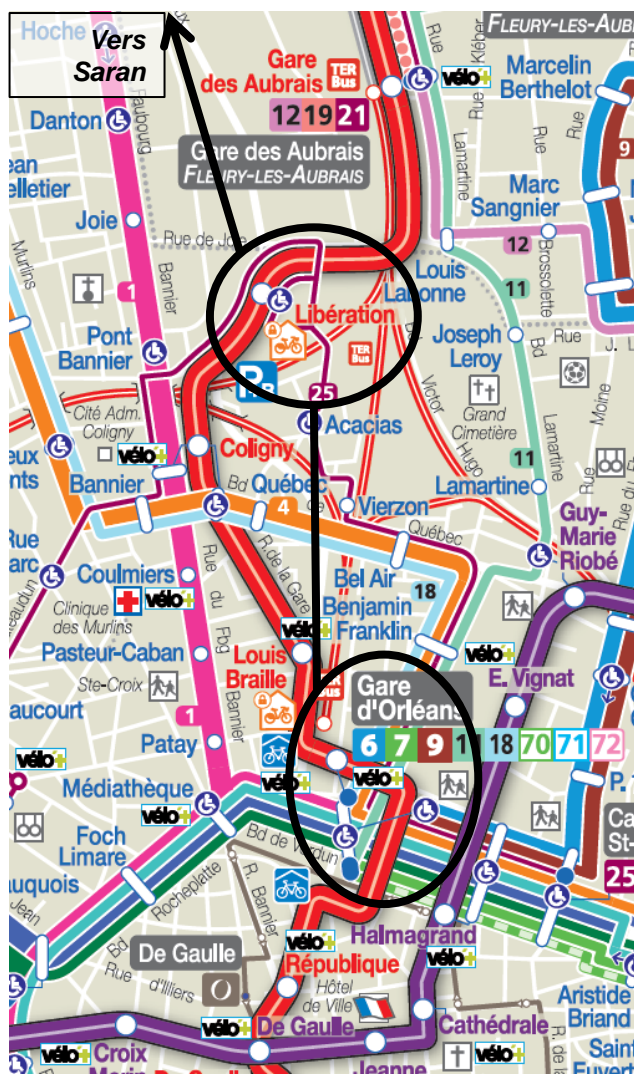
Vers Orléans

- L'arrêt Montaran ne permet pas un accès direct aux correspondances des lignes TAO avec les lignes 1, 6 et 19, qui passent pourtant à proximité.
- Un arrêt supplémentaire sur la ligne 21 pourrait être envisagé à Montjoie, Debacq ou, mieux, Jacinthes.



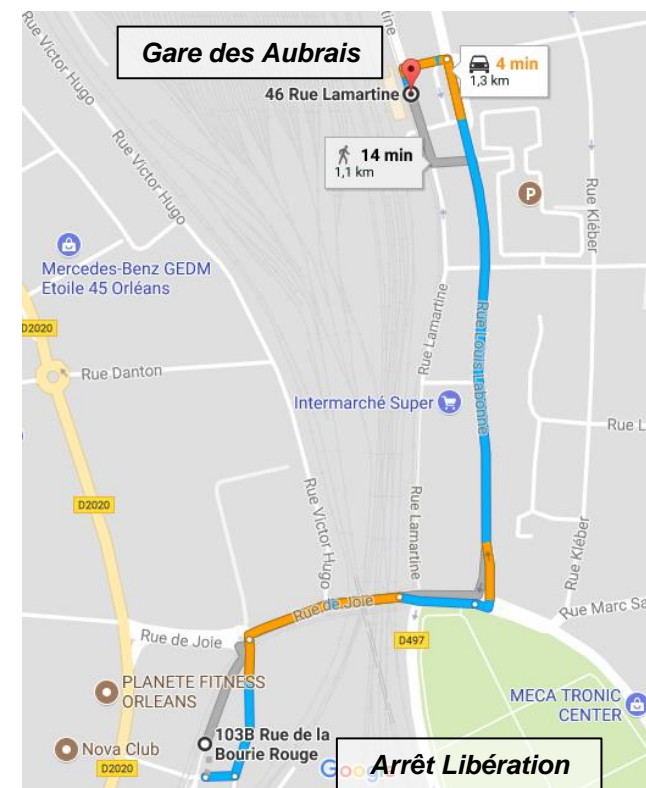
❖ La ligne 21 dessert la commune de Orléans en 2 arrêts : Libération et Gare d'Orléans

- L'arrêt Libération permet une correspondance avec les lignes TRAM A et 25 du réseau TAO



- L'arrêt Libération ne permet pas de correspondance avec la Gare de Fleury-les-Aubrais.

- La gare peut être atteinte via une station de tram A.



- ❖ Créer un pôle d'échange avec le tram A à Tourelles-Dauphine pour les lignes Rémi 7A, 8 et 19
- ❖ Créer un pôle d'échange avec le tram B à Madeleine pour les lignes Rémi 1B/1D, 7A, 8, 9, 19
- ❖ Renforcer le rôle de pôle d'échanges de :
 - La Source avec le tram A en y connectant les lignes Rémi 5, 7A et 19
 - Sainte-Euverte (lignes TaO 2, 5, 7 et 70) en y déplaçant l'arrêt Pont de Bourgogne des lignes Rémi 3 et 17
 - Pierre Heuslin (lignes TaO 5, 7, 16 et 70) en y connectant les lignes Rémi 5 et 7A
 - Jacinthes (lignes TaO 1, 6, 18 et 19) en y connectant les lignes Rémi 1A et 21
 - Turbulences (lignes TaO 1, 2, 3 et 18) en y connectant la ligne Rémi 9
- ❖ Connecter la ligne Rémi 19 au Tram A à Victor Hugo et à la ligne TaO 1 à Olivet
- ❖ Connecter la ligne Rémi 9 à la gare TER de La Chapelle-Saint-Mesmin et au tram B à Georges Pompidou
- ❖ Etudier les possibilités de mutualisation de certaines lignes Rémi 5, 8, 16 et 17 avec les lignes Express TaO : Rémi 5 et TaO 70, Rémi 8 et TaO 71, Rémi 16 et TaO 72, fonction métropolitaine de la ligne 17 à étudier (liaison rapide de Mardié, Chécy et Combleux à Orléans)
- ❖ Recomposer les branches des lignes 16 et 20 dans la métropole afin d'avoir une offre plus lisible, sans branches, et avec des correspondances organisées entre les deux lignes
- ❖ Clarifier le schéma de desserte de la ligne 3 (privilégier la desserte du pôle d'échange Léon Blum à Saint-Jean-de-Braye : lignes TaO B, 2, 8, 12, 15, 34 et 37)
- ❖ Développer la desserte de La Source par la ligne 7A en lien avec la création de liaisons Châteauneuf-Saint-Denis-Jargeau-Orléans, étudier la desserte de la gare de Saint-Cyr-en-Val

- A** Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins

- B** **Analyse de l'intermodalité**
 - 1** Analyse de l'intermodalité Rémi - TAO

 - 2** **Analyse de l'intermodalité Rémi - TER**

- C** Analyse des services d'éco-mobilité automobile

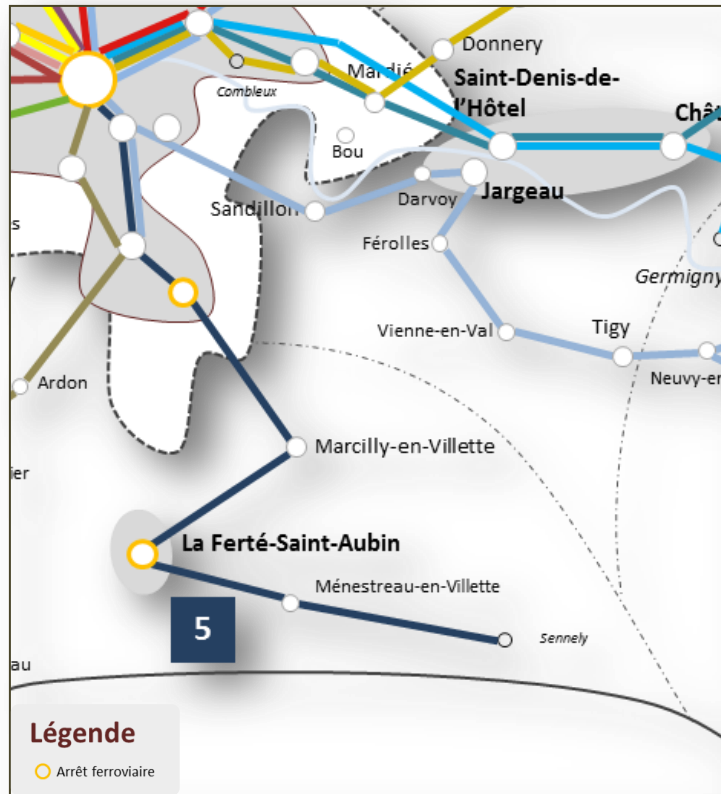
❖ **Tableau lignes**

Ligne	Gares de l'Orléanais hors Métropole	Ligne(s) de correspondance Rémi
<i>Tours - Blois - Orléans</i>	Beaugency	9, 19
	Meung-sur-Loire	9
	Chaingy	9
	Saint-Ay	9
	Baule	9
	TOTAL	6
<i>Vierzon - Orléans</i>	La Ferté-Saint-Aubin	5
	TOTAL	1
<i>Paris - Etampes - Orléans</i>	Cercottes	21
	Chevilly	21
	Artenay	21
	TOTAL	3
	TOTAL	10

❖ **Constat global et pistes d'évolution**

- La ligne TER Orléans-Vierzon offre un bien meilleur service pour les liaisons La Ferté-Orléans (fréquence et temps de parcours) que la ligne Rémi 5. Cette dernière permet le rabattement de localités intermédiaires : étudier la possibilité d'assurer et d'optimiser la correspondance à La Ferté vers et depuis Orléans pour les localités sur la ligne 5 entre Sennely et La Ferté.
- La ligne TER Tours-Blois-Orléans offre un bien meilleur service pour les gares de l'axe (temps de trajet et, le plus souvent, fréquence) que la ligne Rémi 9. La correspondance n'est pas organisée (arrêts à 4 mn des gares). Le rabattement via la ligne 9 peut pourtant être intéressant avec un gain à l'arrivée de 17 mn si les correspondances sont organisées (cf. rabattement du car au départ de Cravant de 6h42 vers le train au départ de Beaugency à 7h10) : étudier la possibilité de rapprocher les arrêts de la ligne 9 des gares et d'assurer des correspondances optimisées vers et depuis Orléans pour toutes les localités intermédiaires sur la ligne 9.
- La ligne 21 ne permet pas de rabattement efficace à Artenay sur les trains vers Orléans sur la ligne TER. Elle doit plutôt être envisagée comme une ligne de rabattement à Artenay sur les trains vers Paris ou de complément de desserte vers Orléans.

- ❖ La ligne Vierzon – Orléans (17 AR/jour) dessert une commune de l'Orléanais hors Métropole : La Ferté – Saint-Aubin
- ❖ La gare de la Ferté – Saint-Aubin est desservie par la ligne 5 du réseau Rémi : 3 AR / jour ouvrable.



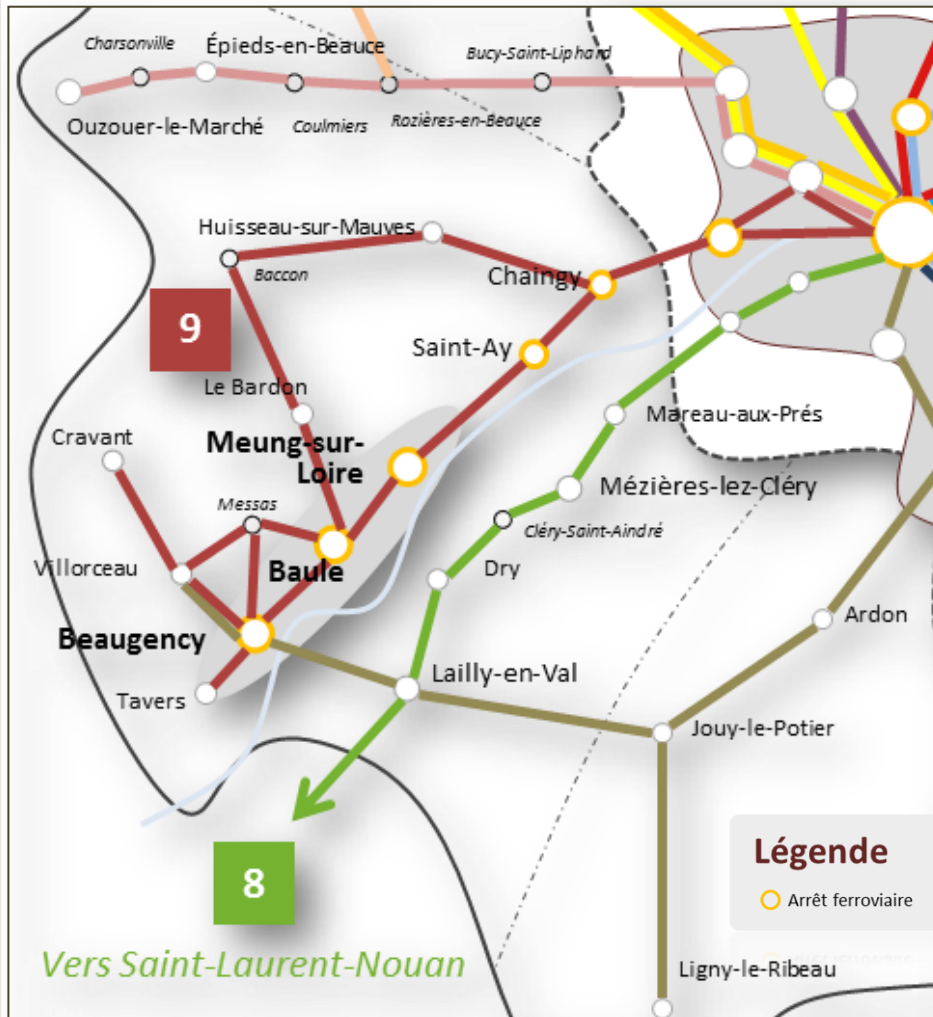
- ❖ La ligne 5 permet également le rabattement des localités de Sennely, Ménéstreau et 3 autres arrêts intermédiaires vers la ligne Vierzon-Orléans à La Ferté.
 - La correspondance n'est optimisée que pour le premier train de la journée (7 mn, qui permettent un gain de temps de 13 mn à l'arrivée), mais elle n'est même pas assurée pour le second en période scolaire.
- ❖ Le gain de temps via le train n'est pas suffisant pour justifier le rabattement de Marcilly sur Saint-Cyr.
 - Le gain de temps brut est de 10 mn auxquelles il faut soustraire le temps de correspondance.
 - La correspondance vers Orléans n'est d'ailleurs pas optimisée : entre 25 et 31mn d'attente.

Ligne 5 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)

Commune	Arrêt				(pas de desserte Ferté en période scolaire)		Vacances scolaires			
		Rémi	TER	TER	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER
Sennely	Mairie	06:28			07:10		07:10		13:35	
Ménéstreau-en-Villette	Place du 8 mai	06:38			07:20		07:20		13:44	
La-Ferté-Saint-Aubin	Frémillon	06:45			-		07:25		13:51	
La-Ferté-Saint-Aubin	Pomme de Pin	06:47			-		07:26		13:53	
La-Ferté-Saint-Aubin	Place Ch.de Gaulle	06:48	06:55	07:28	-	07:56	07:27	07:56	13:54	14:29
Marcilly-en-Villette	Rue d'Orléans	06:56			07:30		07:38		14:02	
Saint-Cyr-en-Val	Saint-Cyr - Gare	07:05	07:03	07:36	07:39	08:04	07:47	08:04	14:11	14:36
Orléans	Gare d'Orléans	07:25	07:12	07:45	08:05	08:12	08:18	08:12	14:31	14:45

❖ **La ligne Tours – Blois – Orléans dessert 5 communes de l'Orléanais hors Métropole : Chaingy, Saint-Ay, Meung-sur-Loire, Baule et Beaugency**

- Les gares de Chaingy, Saint-Ay, Meung-sur-Loire et Baule sont desservies indirectement par la ligne 9 du réseau Rémi.
- La gare de Beaugency est desservie indirectement par les lignes 9 et 19 du réseau Rémi Loiret.



❖ **Gares et correspondances Rémi :**

- Gare de Chaingy = arrêt Fourneaux (4min à pied)
- Gare de Saint-Ay = arrêt Mairie (4min à pied)
- Gare de Meung-sur-Loire = arrêt Moulin du Coutelet (4min à pied)
- Gare de Baule = arrêt Mairie (4min à pied)
- Gare de Beaugency = arrêt Rue Nationale (4min à pied)

❖ **Arrêts intermédiaires sur la ligne 9 :**

- Il y a 3 arrêts à Tavers et Beaugency pouvant être rabattus vers la gare de Beaugency.
- Il y a 3 arrêts à Cravant, Villorceau et Messas pouvant être rabattus vers la gare de Baule.
- Il y a 7 arrêts entre Baule et Meung-sur-Loire pouvant être rabattus sur ces deux gares.
- Il y a 3 arrêts entre Meung-sur-Loire et Saint-Ay pouvant être rabattus sur ces deux gares.
- Il y a 1 arrêt entre Saint-Ay et Chaingy pour rabattement.

❖ **Trajets jours ouvrables :**

- La ligne 9 effectue 11 aller-retour desservant les gares par JOB
- La ligne Tours-Blois-Orléans effectue 22 aller-retour par JOB

Arrêts Rémi à 4 min à pied de la gare TER, sauf La Chapelle Saint-Mesmin à 11 min. **Ligne 9 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)**

Commune	Arrêt	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER
Cravant	Mairie	-		06:05		06:42		-	
Villorceau	Mairie	-		06:09		06:46		-	
Villorceau	Le Mée	-		06:12		06:49		-	
Beaugency	Vernon	-		06:14		06:51		-	
Messas	Eglise	-		06:17		06:54		-	
Beaugency	Les Chaussées	06:02		06:27		07:00		-	
Tavers	ZAC Portes Sologne	-		-		07:05		-	
Tavers	Maison médicale	-		-		07:06		-	
Beaugency	Collège R. Goupil	-		-		-		-	
Beaugency	Rue Nationale	06:05	06:21	06:30	07:00	07:10	07:22	09:05	-
Beaugency	Avenue d'Orléans	06:06		06:31		07:11		09:06	
Baule	Les Vallées	06:08		06:33		07:13		09:08	
Baule	Mairie	06:10	06:26	06:35	-	07:15	07:27	09:10	-
Baule	Les Coutures	06:11		06:36		07:16		09:11	
Le Bardon	Robert Goupil	-		-		-		-	
Le Bardon	Rue du bourg	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Collège G. Couté	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Maison de retraite	06:14		06:39		07:19		09:13	
Meung-sur-Loire	Moulin du Coutelet	06:17	06:29	06:41	07:06	07:21	07:30	09:15	-
Meung-sur-Loire	Collège Notre-Dame	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Les Potières	06:19		06:43		07:24		09:18	
Saint-Ay	Croquet	06:21		06:45		07:25		09:21	
Baccon	Eglise	-		-		-		-	
Huisseau-sur-Mauve	Mairie	-		-		-		-	
Saint-Ay	Mairie	06:24	06:35	06:48	-	07:29	07:36	09:24	-
Saint-Ay	La Bretagne	06:26		06:50		07:31		09:25	
Chaingy	Fourneaux	06:28	06:38	06:53		07:33	07:39	09:30	
Chaingy	Mandrille	-		-		-		-	
Chaingy	Mairie	-		-		-		-	
Chaingy	La Chapelle	-		-		-		-	
Chaingy	Prenay	-		-		-		-	
Chaingy	Les Cigales	06:29		06:54		07:34		09:31	
Chaingy	Pierrelets	06:30		06:55		07:35		09:33	
La Chapelle-St-Mesmin	Rivière des Bois	06:32	06:42	06:58	-	07:36	07:44	09:36	-
Orléans	Gare d'Orléans	06:49	06:50	07:20	07:18	08:08	07:51	09:58	10:12

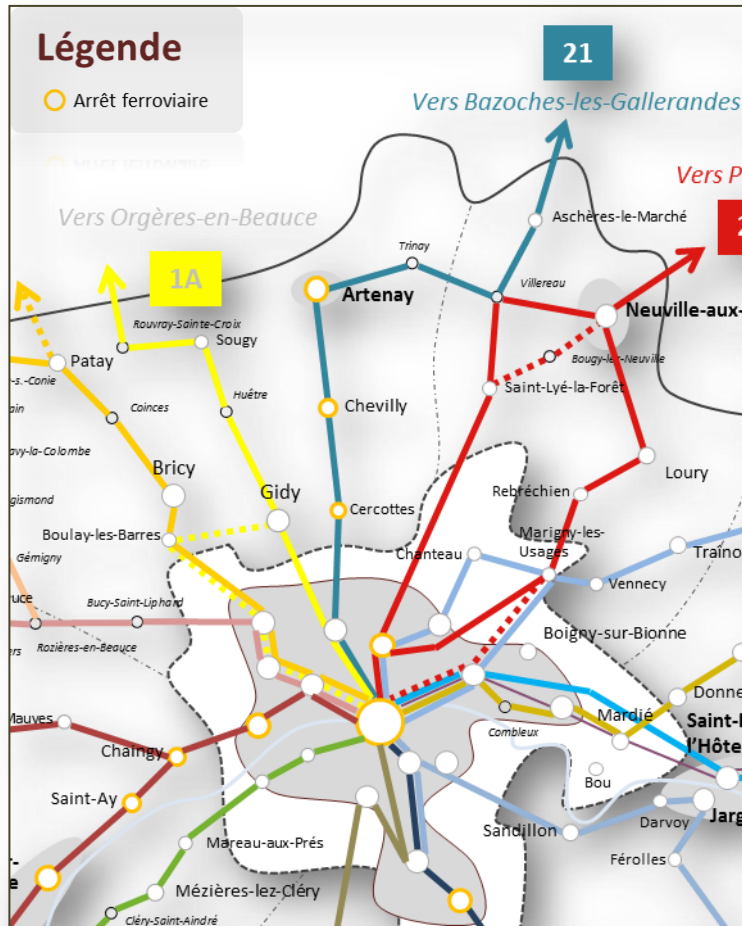
Arrêts Rémi à 4 min à pied de la gare TER, sauf La Chapelle Saint-Mesmin à 11 min. **Ligne 9 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)**

Commune	Arrêt	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER
Cravant	Mairie	10:05		-		14:05		-	
Villorceau	Mairie	10:09		-		14:10		-	
Villorceau	Le Mée	10:12		-		14:16		-	
Beaugency	Vernon	10:14		-		14:18		-	
Messas	Eglise	10:17		-		14:21		-	
Beaugency	Les Chaussées	10:27		-		14:28		-	
Tavers	ZAC Portes Sologne	-		12:25		-		-	
Tavers	Maison médicale	-		12:26		-		-	
Beaugency	Collège R. Goupil	-		-		-		-	
Beaugency	Rue Nationale	10:30	11:00	12:30	-	14:32	15:02	15:45	16:00
Beaugency	Avenue d'Orléans	10:31		12:31		14:34		15:46	
Baule	Les Vallées	10:33		12:34		14:37		15:49	
Baule	Mairie	10:35	-	12:35	-	14:41	-	15:51	16:06
Baule	Les Coutures	10:36		12:36		14:42		15:52	
Le Bardon	Robert Goupil	-		-		-		-	
Le Bardon	Rue du bourg	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Collège G. Couté	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Maison de retraite	10:39		12:39		14:43		15:54	
Meung-sur-Loire	Moulin du Coutelet	10:41	11:06	12:41	-	14:45	15:08	15:55	-
Meung-sur-Loire	Collège Notre-Dame	-		-		-		-	
Meung-sur-Loire	Les Potières	10:43		12:43		14:47		15:58	
Saint-Ay	Croquet	10:45		12:45		14:52		16:00	
Bacon	Eglise	-		-		-		-	
Huisseau-sur-Mauve	Mairie	-		-		-		-	
Saint-Ay	Mairie	10:48	-	12:48	-	14:55	-	16:04	-
Saint-Ay	La Bretagne	10:50		12:50		14:57		16:06	
Chaingy	Fourneaux	10:52	-	12:52	-	14:59	-	16:08	-
Chaingy	Mandrille	-		-		-		-	
Chaingy	Mairie	-		-		-		-	
Chaingy	Fourneaux	-		-		-		-	
Chaingy	La Chapelle	-		-		-		-	
Chaingy	Prenay	-		-		-		-	
Chaingy	Les Cigales	10:53		12:53		15:00		16:09	
Chaingy	Pierrelets	10:54		12:54		15:01		16:10	
La Chapelle-St-Mesmin	Rivière des Bois	10:55	-	12:55	-	15:03	-	16:11	-
Orléans	Gare d'Orléans	11:15	11:24	13:18	13:28	15:27	15:20	16:35	16:18

Arrêts Rémi à 4 min à pied de la gare TER, sauf La Chapelle Saint-Mesmin à 11 min. **Ligne 9 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)**

Commune	Arrêt	Rémi	TER	Rémi	TER	Rémi	TER
Cravant	Mairie	-		-		-	
Villorceau	Mairie	-		-		-	
Villorceau	Le Mée	-		-		-	
Beaugency	Vernon	-		-		-	
Messas	Eglise	-		-		-	
Beaugency	Les Chaussées	-		-		18:20	
Tavers	ZAC Portes Sologne	-		-		18:25	
Tavers	Maison médicale	-		-		18:26	
Beaugency	Collège R. Goupil	-		17:35		-	
Beaugency	Rue Nationale	-	16:59	17:40	18:03	18:30	19:02
Beaugency	Avenue d'Orléans	-		17:41		18:31	
Baule	Les Vallées	-		17:44		18:34	
Baule	Mairie	-	-	17:45	-	18:35	-
Baule	Les Coutures	-		17:46		18:36	
Le Bardon	Robert Goupil	-		-		-	
Le Bardon	Rue du bourg	-		-		-	
Meung-sur-Loire	Collège G. Couté	-		-		-	
Meung-sur-Loire	Maison de retraite	16:34		17:49		18:39	
Meung-sur-Loire	Moulin du Coutelet	16:36	17:05	17:51	18:09	18:41	19:08
Meung-sur-Loire	Collège Notre-Dame	16:40		-		-	
Meung-sur-Loire	Les Potières	16:45		17:54		18:44	
Saint-Ay	Cropet	16:47		17:55		18:45	
Baccon	Eglise	-		-		-	
Huisseau-sur-Mauve	Mairie	-		-		-	
Saint-Ay	Mairie	16:51	-	17:59	-	18:49	-
Saint-Ay	La Bretagne	16:53		18:01		18:51	
Chaingy	Fourneaux	16:55	-	18:03	-	18:53	-
Chaingy	Mandrille	-		-		-	
Chaingy	Mairie	-		-		-	
Chaingy	Fourneaux	-		-		-	
Chaingy	La Chapelle	-		-		-	
Chaingy	Prenay	-		-		-	
Chaingy	Les Cigales	16:57		18:04		18:54	
Chaingy	Pierrelets	16:58		18:05		18:55	
La Chapelle-St-Mesmin	Rivière des Bois	17:01	-	18:07	-	18:56	-
Orléans	Gare d'Orléans	17:22	17:18	18:35	18:21	19:22	19:20

- ❖ La ligne Paris – Etampes – Orléans dessert 3 communes de l’Orléanais hors Métropole : Artenay, Chevilly et Cercottes
- ❖ Les trois gares sont également desservies par la ligne 21 du réseau Rémi Loiret.



- Il n’y a pas d’arrêts intermédiaires sur la ligne 21 entre Artenay, Chevilly et Cercottes, Chevilly : il n’y a donc pas de rabattement possible vers le train sur ce territoire.
- De Bazoches-les-Gallerandes à Trinay, il y a 4 arrêts au nord d’Artenay permettant un rabattement vers cette gare.
- Il y a 4 arrêts au sud de Cercottes permettant un rabattement vers cette gare ou celle de Orléans en direction de Paris : 3 à Saran, 1 à Orléans.

❖ **Trajets jours ouvrables :**

- La ligne 21 Rémi effectue 2 aller-retour par jour ouvrable.
- La ligne TER Paris – Etampes – Orléans effectue 7 aller-retour par jour ouvrable dont 2 aller-retour s’arrêtant seulement à Artenay pour les gares extra-métropolitaines.

Ligne 21 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)

Commune	Arrêt	Rémi	TER	Rémi	TER
Bazoches-les-Gallerandes	Eglise	06:30		-	
Aschères-le-Marché	Halle-Ecole	06:36		-	
Villereau	Ecole	06:45		-	
Trinay	Eglise	06:48		-	
Artenay	Route d'Orléans	06:54	07:04	16:19	17:32
Chevilly	Mairie	07:01	07:10	16:26	17:37
Cercottes	Mairie	07:05	07:14	16:30	17:42
Orléans	Gare d'Orléans	07:30	07:27	16:55	17:54

- La correspondance possible pour Orléans à Artenay à 7h04 ne permet qu’un gain de temps dérisoire par rapport à la rupture de charge occasionnée.

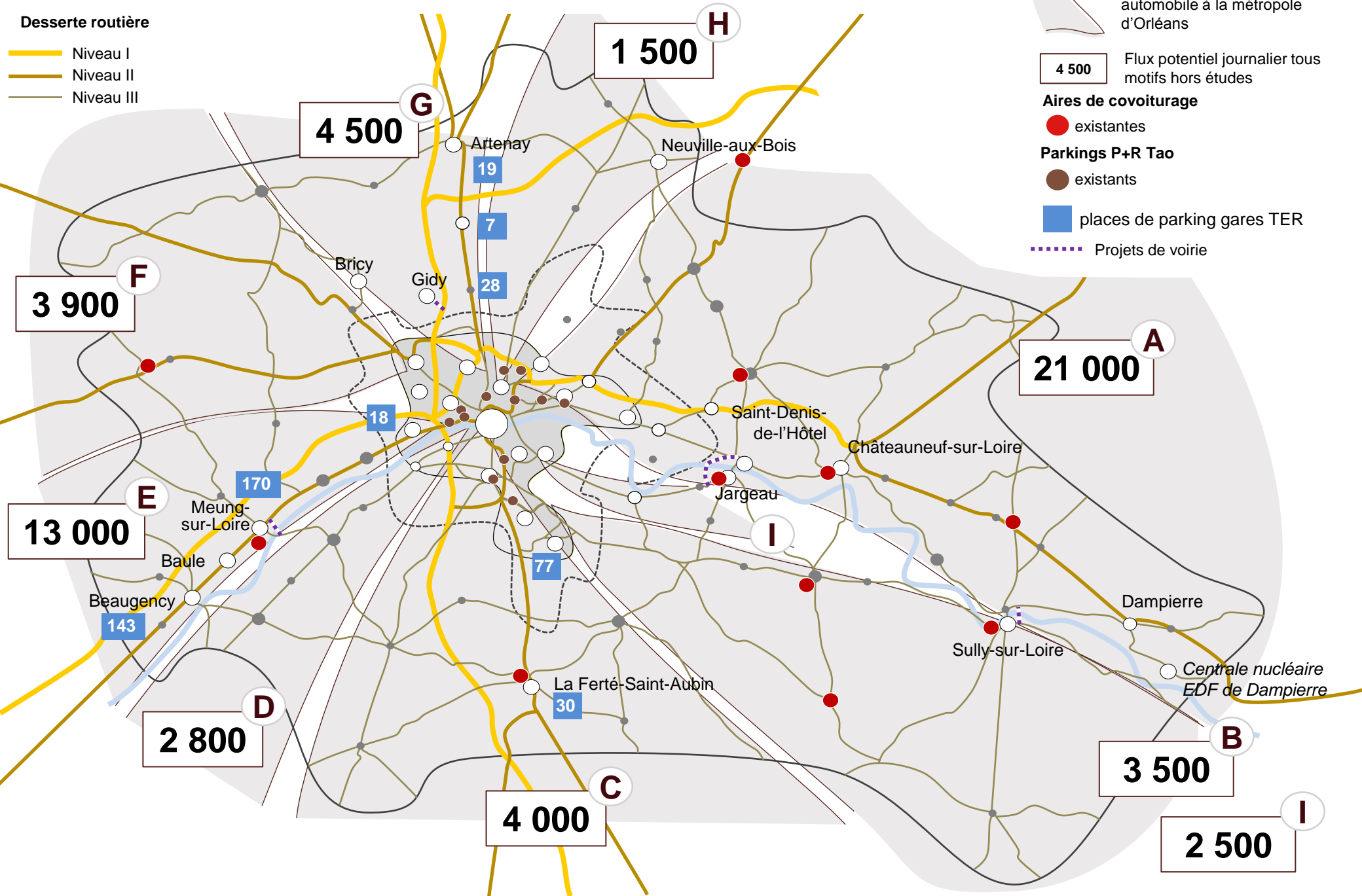
- A** Analyse du niveau d'offre par rapport aux besoins
- B** Analyse de l'intermodalité
- C** Analyse des services d'éco-mobilité automobile

Accès automobile actuel à la métropole d'Orléans

Desserte routière

- Niveau I
- Niveau II
- Niveau III

- Bassins versant d'accès automobile à la métropole d'Orléans
- 4 500 Flux potentiel journalier tous motifs hors études
- Aires de covoiturage**
- existantes
- Parkings P+R Tao**
- existants
- places de parking gares TER
- ⋯ Projets de voirie



Parcs relais sur le territoire de la métropole d'Orléans

Les parcs relais existants avec le réseau tao ne permettent pas un rabattement des automobilistes à l'entrée de la métropole d'Orléans depuis tous les bassins versants automobiles.

Il est proposé de compléter les P+R sur tous les axes d'accès à la métropole (notamment pour les bassins B, D, F et I) en favorisant la connexion aux lignes structurantes et aux pôles d'intermodalité.

Bassin versant	axe d'accès à la métropole	parcs relais existants	nouveaux parcs relais à envisager
A – Est	D2060 → Fleury-les-Aubrais	Jules Vernes (tram A + bus 4 et 6)	-
B – Sud-Est	D14 → Saint-Cyr-en-Val	Victor Hugo (tram A + bus 1 et 13) ¹ ? St-Cyr-en-Val (TER , 77 pl.) ?	La Source-Universités (tram A + bus 7) St-Jean-le-Blanc (bus 7 et express 70)
C – Sud	D2020 → La Source, Olivet, Orléans	Victor Hugo (tram A + bus 1 et 13) St-Cyr-en-Val (TER , 77 pl.) ?	-
D – Sud-Ouest	D951 → St-Hilaire-St-M., St-Pryvé-St-M., Orléans	-	St-Pryvé-St-Mesmin (bus 5, 16, 17 et express 71)
E – Ouest	D2152 → La Chapelle-St-M., St-Jean-de-la-Ruelle, Orléans	Georges Pompidou (tram B + bus 2 et 4)	-
F – Nord-Ouest	D955 et D2157 → Ormes, Ingré, St-Jean-de-la-R., Orléans	Libération (tram A) ² ?	Ormes (bus 3) ou Saran – Jacinthes (bus 1, 6, 11, 18 et 19)
G – Nord-N-O	D702 et D2020 → Saran, Fleury, Orléans	Libération (tram A)	-
H – Nord-N-E	D97 → Fleury-les-Aubrais, Orléans	Jules Vernes (tram A + bus 4 et 6)	-
I – Est-S-E (interstitiel)	D951 → St-Denis-en-Val, St-Jean-le-Blanc, Orléans	Zénith-Parc des expositions (tram A) ³ ?	St-Jean-le-Blanc – Pierre Heuslin (bus 5, 7, 16 et express 70) St-Denis-en-Val – Brulas (bus 5 et 16)

(1) à 10 mn de La Source – Universités (2) à 15 mn de la Saran-Jacinthes (3) à 6 mn de la D951 au droit de St-Denis-en-Val

Les aires de covoiturage existante couvrent de manière insuffisante les différents bassins versants automobiles pour les populations de l'Orléanais.

Il est proposé de prévoir des aires de covoiturage sur tous les axes d'accès à Orléans dans un rayon de 20 à 25 km autour d'Orléans et de compléter ainsi le dispositif existant pour le nord du bassin A ainsi que Saint-Denis-de-l'Hôtel, l'ouest du bassin B, le cœur du bassin C, le sud du bassin E, le nord du bassin F et les bassin D, G et H.

Bassin versant	aires de covoiturage existantes	aires de covoiturage complémentaires à envisager
A – Est	Jargeau, Châteauneuf, Faye-aux-Loges, Braye-en-Val, Chilleurs-aux-Bois	Saint-Denis-de-l'Hôtel : D921 x D411 Loury : D2152 x D11
B – Sud-Est	Sully-sur-Loire, Tigy, Vannes-sur-Cosson	? Triangle D14 x D13 x D921 : potentiel réel à vérifier (Vienne-en-Val et, hors bassin versant, peut-être Férolles et Marcilly)
C – Sud	La Ferté-Saint-Aubin	? Croisement D2020 x D7 : potentiel à vérifier Jouy-le-Potier : D15 x D18 x D7 x D103
D – Sud-Ouest	-	Lailly-en-Val : D951 x D19
E – Ouest	Meung-sur-Loire	Beaugency
F – Nord-Ouest	Ouzouer-le-Marché	Saint-Péravy-la-Colombe : D955 x D935 x D3
G – Nord-N-O	-	Artenay : D2020 x D405 x D5 x D954
H – Nord-N-E	-	Villereau : D97 x D297 x D5
I – Est-S-E	Jargeau	-