

QUELS TRANSPORTS A LA DEMANDE SUR LES TERRITOIRES PEU DENSES ?

Par Bruno CORDIER, directeur du cabinet ADETEC

Le transport à la demande est souvent présenté comme la panacée pour les territoires peu denses, pas du tout ou mal desservis par les lignes régulières de transport.

Il présente néanmoins certaines caractéristiques qui appellent à être vigilant dans la définition de l'offre, au risque de rendre un service limité pour un coût relativement élevé.

Les recommandations qui suivent, basées sur 15 années d'expérience sur des territoires très divers, permettent de guider les acteurs publics envisageant de mettre en place ce type de transport.

DEFINITION

On appelle transport à la demande (TAD) un service public de transport ne fonctionnant que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients.

DIFFERENTES FORMES DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Le transport à la demande peut être assuré avec des véhicules de toute taille, de la voiture à l'autocar.

Il peut prendre des formes très différentes. Ses horaires peuvent être définis ou non, les passagers pris à leur domicile ou à un arrêt, la zone de desserte plus ou moins étendue, les destinations proposées plus ou moins variées, etc.

Les « lignes virtuelles » constituent un cas particulier de transport à la demande. Comme les lignes régulières, elles ont des horaires et des points d'arrêt prédéfinis. Mais, comme les autres transports à la demande, les véhicules ne circulent que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients.

LE TAD, UN TRANSPORT DE NICHE

En France, les TAD ruraux et périurbains transportent 1 à 2 millions de passagers par an.

A titre de comparaison, les lignes de cars départementales en transportent 750 millions (dont 690 millions de scolaires et 60 millions de non scolaires) et les lignes ferroviaires régionales (TER) 300 à 400 millions.

Le TAD est donc un transport de niche, qui répond à des besoins ne pouvant être satisfaits par les lignes régulières de transport.

LE TAD, UNE SOLUTION DE TRANSPORT PARMIS D'AUTRES

Lors de toute réflexion sur les offres de transport, il convient de s'interroger sur les besoins de transport à satisfaire.

Le TAD est une solution possible mais pas la seule, au même titre qu'une ligne régulière, le covoiturage, l'autopartage, le prêt ou la location de véhicules, etc.

En tout état de cause, il convient de rechercher la complémentarité des services, une même personne pouvant avoir des besoins différents suivant les déplacements.

LES PRINCIPAUX POINTS A PRENDRE EN COMPTE DANS L'ELABORATION D'UN TAD

Réaliser une étude préalable

Avant la mise en place du TAD, une étude est indispensable. Elle permet de connaître et de définir :

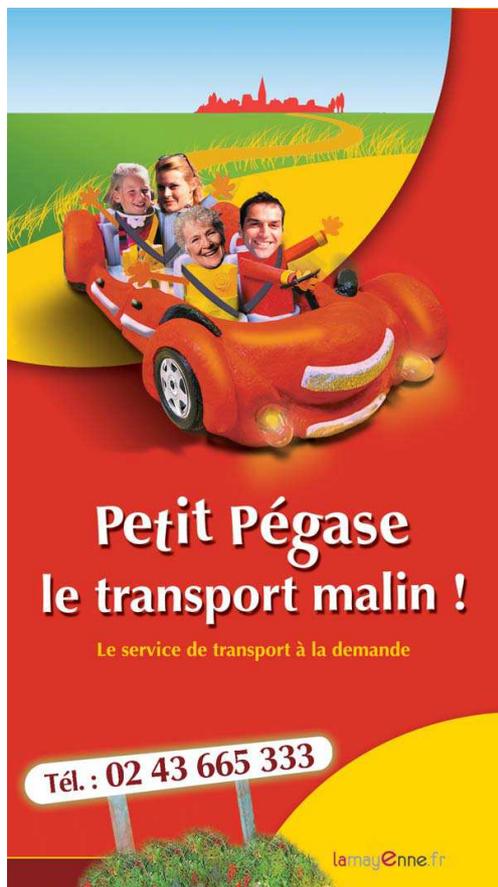
- les clientèles cibles,
- les pratiques de déplacement,
- les offres de transport existant sur et autour du territoire,
- les besoins auxquels le TAD peut/doit répondre,
- les modalités pratiques de fonctionnement du TAD : destinations, jours et heures de fonctionnement, modalités de réservation, tarifs, etc.
- le plan de financement.

Cette étude peut être éventuellement réalisée en interne. Toutefois, l'appui d'un acteur qualifié, qu'il soit public (par exemple le Conseil général, dans certains départements) ou privé (bureau d'études), permet d'éviter de reproduire les erreurs d'autres territoires.

Cibler différentes catégories de publics

Les TAD sont utilisés pour l'essentiel par des publics non motorisés. Parmi ceux-ci, on trouve principalement des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des enfants, des adolescents, des jeunes adultes et des ménages à bas revenus.

Les personnes âgées constituent encore aujourd'hui plus de 80 % de la clientèle des TAD dans les zones peu denses. Toutefois, grâce à une offre adaptée, certaines collectivités réussissent à toucher un public beaucoup plus diversifié, par exemple le Conseil général de la Mayenne.



Transport à la demande « Le Petit Pégase », en Mayenne © CG 53

Parmi les facteurs permettant de toucher un large public, on peut citer :

- des jours de fonctionnement variés, par exemple le mercredi après-midi et/ou le samedi après-midi pour les déplacements de loisirs des adolescents et des jeunes, le jour du marché pour les seniors, le(s) jour(s) de permanence sociale pour les personnes en insertion...
- des destinations adaptées aux besoins de chaque public (bourg, ville, gare...),
- des délais de réservation raisonnables. La possibilité de réserver 2h ou ½ journée à l'avance constitue un bon compromis entre les attentes de certains publics (notamment les jeunes) et l'efficacité économique du service,
- des modalités de réservation complémentaires : téléphone (notamment pour les seniors), internet...
- une communication très large.

Optimiser les moyens en assurant un bon remplissage des véhicules

Le succès socio-économique d'un TAD réside dans sa capacité à optimiser le remplissage des véhicules. Pour ce faire, il convient que l'offre de transport ne soit pas trop souple.

On évitera en particulier les TAD multidirectionnels (permettant d'aller n'importe où sur le territoire desservi) ou à horaires libres. On leur préférera, suivant les cas, des formules telles que :

- les lignes virtuelles (horaires et points d'arrêt prédéfinis),
- un TAD fonctionnant sur des demi-journées prédéfinies, avec prise en charge à un arrêt proche du domicile (ou au domicile pour les personnes à mobilité réduite) et dépose de tous les voyageurs en un ou plusieurs points de destination imposés (ex : le centre du bourg principal et la gare),
- etc.

De même, sauf éventuellement en milieu urbain, on évitera les réservations de dernière minute (½ h ou 1 h à l'avance). En effet, cela augmente les charges fixes, car un véhicule et un conducteur doivent rester disponibles en permanence au cas où il y aurait un appel.

Dans le cas contraire, on risque de se trouver en présence de « taxis subventionnés », c'est-à-dire des véhicules financés par la collectivité mais ne transportant qu'un ou deux voyageurs chacun. Dans ce cas, même si le déficit global est relativement faible, le déficit par personne transportée est très élevé. Les logiciels spécialisés, dont on peut signaler en passant qu'ils ne sont pas indispensables pour les petits TAD, ne permettent jamais d'assurer le remplissage d'un TAD trop souple.

Assurer la complémentarité avec les autres offres de transport

Le TAD doit être conçu en complémentarité des lignes régulières existantes (cars départementaux, TER, etc.) et des autres offres de transport (covoiturage, autopartage, location de vélos...).

Au besoin, il pourra assurer un rabattement sur les lignes les plus attractives, notamment ferroviaires. Ses horaires seront conçus en conséquence.

L'intégration de l'ensemble des offres et services de transport au sein d'une centrale de mobilité constitue la forme la plus aboutie. Plusieurs centrales de ce type existent sur des territoires ruraux ou périurbains, notamment *Le Tacot Bièvre-Valloire Mobilité*, dans l'Isère, et la *Maison de la Mobilité MOPI*, dans le Parc Naturel Régional du Pilat.

L'association **Le Tacot Bièvre-Valloire Mobilité** facilite l'insertion sociale et/ou professionnelle ainsi que le maintien en emploi des personnes rencontrant des difficultés de transport.

Ces services sont utilisés en complémentarité avec les transports existants (cars, trains, dessertes locales, lignes spéciales, etc.) et couvrent le Pays de Bièvre-Valloire (70 communes).

Quatre services sont à la disposition des usagers :

- Une centrale d'informations
- Un service de transport à la demande
- La location de cyclomoteurs
- La location de vélos tous chemins.

Le premier service s'adresse à tous les publics. Pour bénéficier des trois autres services, il faut une prescription d'un partenaire validant le besoin (Pôle Emploi, conseiller mission locale, assistante sociale, assistant local d'insertion...).

Contact : letacotbvm@wanadoo.fr, 04 74 54 12 12

Plus d'infos sur : www.cc-bievre-est.fr/967-tacot.html



Créée en 2009, la **Maison de la Mobilité MOPI** propose :

- De l'information multimodale (horaires de bus, TER...).
- Une remontée d'informations vers les Autorités Organisatrices de Transports sur les besoins et enjeux du territoire en matière de mobilité.

- Une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle : gestion d'un site de covoiturage (1 200 inscrits pour 50 000 habitants), mise en place d'aires de covoiturage, prêt et achats groupés de vélos à assistance électrique, expérimentation d'un service d'autopartage en milieu rural...
- Un conseil en mobilité et l'accompagnement de projets d'écomobilité (aide à la prise en compte des questions de mobilité dans les PLU, appui à la mise en place de Plan de Déplacements d'Entreprise, accompagnement au développement de pédibus ou de lignes d'autostop participatif).
- Des actions de sensibilisation aux enjeux de la mobilité.

Contact : mopi@parc-naturel-pilat.fr, 04 77 93 46 86

Plus d'infos sur : www.parc-naturel-pilat.fr/images/stories/pdf/Agir_en_citoyen/habiter/mopi-150-210.pdf

Relier le TAD aux autres politiques publiques

Afin d'assurer un usage maximal du TAD mais aussi une optimisation de l'action publique, le TAD doit être relié aux autres politiques de la collectivité organisatrice et des collectivités partenaires : jeunesse, personnes âgées, insertion...

Cela permet notamment d'adapter le TAD aux besoins des publics cibles.

La prise en charge des réservations au sein de la collectivité y contribue, grâce au contact qu'elle assure avec les personnes transportées. En outre, dans le cas où le transport est assuré par des acteurs privés, elle permet d'éviter les fraudes éventuelles (facturation de courses fictives avec la complicité de pseudo clients).

Intégrer le TAD dans le tissu économique et social

Par exemple, afin de réduire les besoins de déplacement, les professionnels (médecin, coiffeur, assistante sociale...) essaieront, dans la mesure du possible, de caler les rendez-vous avec les personnes sans voiture en fonction des horaires du TAD.

Prévoir la pérennité financière du service

Comme la plupart des transports publics, les TAD ne sont pas autofinancés. Les recettes liées à la vente des titres de transport ne couvrent en général que 10 à 30 % du coût du service.

Il convient donc d'une part de concevoir un TAD d'un coût raisonnable et d'autre part de trouver des ressources pérennes.

Le coût « raisonnable » sera assuré grâce à l'étude de définition du service et aux recommandations présentées plus haut.

La plupart des TAD peuvent bénéficier de subventions publiques (Conseil général, Conseil régional, etc.), permettant de financer une partie du déficit de fonctionnement. Toutefois, ces subventions ne durent parfois que quelques années. A titre indicatif, le déficit restant à la charge de la collectivité organisatrice oscille généralement entre 1 et 10 € par habitant.

Ce coût doit être considéré à l'aune des autres politiques publiques. Ainsi, le Conseil général du Puy-de-Dôme, qui finance 50 % du déficit des TAD organisé par les Communautés de communes, y consacre 80 000 € par an, montant largement amorti par les économies générées par le maintien à domicile des personnes âgées, auquel le TAD contribue.



Logo du TAD du Conseil général du Puy-de-Dôme
© CG 63

Evaluer les résultats du TAD et faire évoluer l'offre si nécessaire

La collectivité organisatrice organisera un suivi régulier des principaux indicateurs du TAD :

- nombre de voyages par circuit / ligne / zone de desserte, par mois, par an, etc.
- répartition des voyages par public (seniors, jeunes, personnes en insertion...),
- pourcentage de courses déclenchées (= rapport entre les courses ayant fait l'objet d'une ou plusieurs réservations et le nombre théorique de courses),
- taux de remplissage des véhicules,
- coût de fonctionnement,
- recettes de billetterie,
- déficit,
- etc.

En fonction des résultats de cette évaluation, des actions complémentaires pourront être menées et/ou l'offre pourra évoluer. Ainsi, si très peu de jeunes prennent le TAD, une enquête complémentaire auprès de ce public et un travail avec les professionnels de la jeunesse pourront amener par exemple à renforcer la communication, à faire évoluer les tarifs, à modifier les jours et heures de fonctionnement du TAD, à desservir de nouvelles destinations, etc.



Le cabinet ADETEC est spécialiste des études de mobilité depuis 1997. Bruno CORDIER en est le créateur et le directeur.

ADETEC réalise des études très diverses (PDU, plans intercommunaux de déplacements, transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage, autopartage, etc.) et intervient également sur les approches territoriales, environnementales et socio-économiques liées aux transports.

ADETEC a réalisé la principale étude française sur le transport à la demande, pour le compte du Ministère des Transports, de la DATAR et de l'ADEME : « *Services à la demande et transports innovants dans les zones peu denses : de l'inventaire à la valorisation des expériences* ». Cette étude est téléchargeable sur www.adetec-deplacements.com/9.rapport-TAD-services-innovants.pdf. Bien qu'un peu ancienne (2004), elle reste l'étude de référence sur le sujet et la plupart des données qui y figurent sont encore d'actualité.

Tél. : 04 73 65 94 24. Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

