

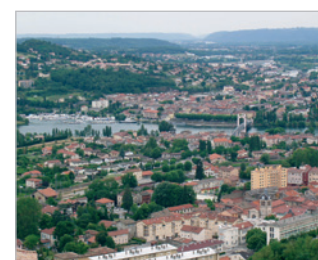
Certu



La présente fiche inaugure une série de fiches consacrées aux villes moyennes.

Le transport à la demande dans les villes moyennes

Fortes de leurs 12 millions d'habitants, les villes moyennes et leurs agglomérations constituent le cadre de vie du cinquième de la population française actuelle. Chefs-lieux de département ou d'arrondissement, la contribution à l'aménagement du territoire de ces villes dépasse leurs limites géographiques, puisqu'elles jouent le rôle de villes centre d'espaces urbains et ruraux où la qualité de vie est un facteur fort d'attractivité.



La souplesse de l'offre de transport est un enjeu majeur pour les villes moyennes

Dans un contexte de développement accru de l'usage de la voiture particulière, les villes moyennes sont, elles aussi, amenées à réfléchir à des solutions de transport alternatives pour faire face à l'évolution de la mobilité. Ces réflexions portant sur l'innovation dans l'offre de transport proposée à la population sont d'autant plus importantes que ces villes sont confrontées à des besoins de déplacements de plus en plus diffus, dans le temps et l'espace.

Une des solutions est de rendre leurs services de transport public davantage attractifs en termes d'offre et de qualité de service. La taille de l'agglomération joue un rôle important car la densité et l'étendue de ces territoires ne justifient pas, le plus souvent, la mise en place de systèmes « lourds » (métro, tramway) de transport en commun.

Face à ces problématiques, et dans un souci d'assurer le droit au transport pour tous, dans des conditions économiques raisonnables pour la collectivité, les villes moyennes sont « l'échelle » idéale pour faire appel à des solutions de transport public flexibles, dont l'offre est plus ou moins adaptable aux demandes des usagers.

Il s'adapte à toutes les clientèles, seniors, adolescents, actifs, retraités, personnes à mobilité réduite, ...



BOURG-EN-BRESSE
Navette « aéroport »
intégrée au réseau urbain

Pour réussir la création d'un transport à la demande

Sur les plans de l'organisation, de la tarification et de la communication, une complémentarité entre les lignes régulières et le transport à la demande est fondamentale pour développer l'ensemble du système de transports publics

Cependant, la mise en place d'un transport à la demande se heurte le plus souvent au difficile calibrage du service. Pour mener à bien sa mise en place, il est souhaitable d'accorder l'importance nécessaire aux études amont, réflexions indispensables pour appréhender la demande potentielle et la nature du service transport à apporter. Un suivi régulier du fonctionnement du service par la collectivité est indispensable pour ajuster le mieux possible au fur et à mesure l'offre de transport aux besoins des usagers. Le transport à la demande n'a pas vocation à se substituer aux lignes régulières urbaines. Il doit s'adapter au contexte socio-économique du territoire à desservir. C'est la demande de mobilité qui conditionne le service approprié (type de ligne, de véhicules et d'exploitants) à mettre en place.

Les modes de gestion sont adaptables à toutes les collectivités

Le transport à la demande se décline sous des formes plus ou moins flexibles. Il peut-être exploité par différents types d'opérateurs, par les transporteurs et les taxis essentiellement.

Dans la plupart des cas, la collectivité confie l'exploitation du transport à la demande à l'opérateur principal du réseau de transport public, qui l'exécute soit directement, soit confie la prestation à un opérateur tiers, sous-traitant de l'opérateur principal. Dans certaines situations, l'opérateur tiers contractualise directement avec l'autorité organisatrice.



VIERZON
Le véhicule de transport à la demande change sa livrée pour devenir une affiche mobile.

Un travail sur la promotion est indispensable pour faire connaître les services de transport à la demande, afin d'avoir des niveaux de clientèles suffisants pour optimiser le service. Favoriser l'arrivée de nouveaux usagers doit toutefois se faire dans une certaine limite, afin de maintenir la viabilité économique du service.

Il existe néanmoins des agglomérations qui décident d'exploiter en régie le transport à la demande, avec leurs propre personnel et véhicules.

Malgré cette diversité de services et la variété des contrats qui les sous-tendent, le prix acquitté par l'usager reste souvent identique à celui payé pour les services urbains réguliers.

Des villes l'ont expérimenté :

Antibes, Aix-les-Bains, Alès, Aurillac, Bourg-en-Bresse, Dôle, Evreux, Figeac, Lannion, Montluçon, Riom, Rochefort, Royan, Sarreguemines, Saumur, Soissons, Thonon-les-Bains, Tulle, Vienne, Vitry, Voiron...

document téléchargeable sur les sites internet des partenaires

Pour en savoir plus :

« Le transport à la demande, état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action », Certu, ADEME, UTP, GART, 2006
« Services à la demande et transports innovants en milieu rural », DATAR/DGMT/ADEME 2004-www.ladocumentationfrancaise.fr
« Systèmes de transports à la demande, enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation », Certu, novembre 2002, 112 p-www.certu.fr

Certu
centre d'études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

FMVM
Fédération des Maires
des Villes Moyennes
5, rue Jean-Bart
75006 Paris
www.villesmoyennes.asso.fr

CNFPT
Centre National
de la Fonction
Publique Territoriale
3, rue Franc Lapeyre
17044 La Rochelle Cedex
www.cnfpt.fr

**Vos contacts
au Certu**
Edmée Richard
04 72 74 58 47
Robert Clavel
04 72 74 59 48

à la FMVM
Armand Pinoteau
01 45 44 99 61

© 2007 Certu
La reproduction totale
du document
est libre de droits.

mise en page
CETE Lyon

Certu 2007/02



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

Le transport à la demande permet une grande flexibilité de l'offre de transports

Le transport à la demande (TAD) est un service public de transport collectif qui suscite un fort intérêt des collectivités comme solution alternative de transport à la voiture individuelle et aux transports en commun réguliers lorsque ceux-ci ne sont plus pertinents. Il ne fonctionne que sur demande expresse de ceux qui l'utilisent et se distingue des transports réguliers qui fonctionnent selon des itinéraires définis et en fonction d'horaires fixés annuellement. Par son mode de fonctionnement, le transport à la demande fournit une offre de transport se situant entre les transports publics réguliers et les taxis.

Un parc diversifié qui s'adapte



DIEPPE
Minibus, service d'arrêt à arrêt, en substitution des lignes régulières notamment aux heures creuses



SAINT-BRIEUC
Taxis en lignes virtuelles avec rabattement sur des arrêts bus

Plusieurs solutions s'offrent aux collectivités territoriales

Le transport à la demande offre un fonctionnement souple susceptible de s'adapter à tous les besoins.

Nous pouvons en définir plusieurs types :

► **La ligne « virtuelle »** est un service qui se rapproche des services réguliers ordinaires car elle est organisée sur des arrêts, itinéraires et horaires définis à l'avance. La différence fondamentale avec les Services Réguliers Ordinaires (SRO) est qu'il ne fonctionne qu'à la demande d'un ou plusieurs usagers.



CAHORS
Minibus en lignes virtuelles

- **Le « porte à porte »** moins répandu est un service qui assure le transport des usagers de leur domicile au lieu précis de destination et qui est adapté aux personnes âgées ou aux personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas d'itinéraire précis dans ce cas et il peut être assuré par des taxis ou par des minibus appartenant à l'exploitant principal du réseau (Tulle).
- **L'arrêt à arrêt ou « point à point »** se réfère à un système qui dessert un territoire (généralement des agglomérations) par des arrêts définis à l'avance. Son itinéraire varie en fonction des arrêts et de la demande des usagers (Vienne, Vierzon, Tulle, Évreux, Cahors). Il peut être assuré par des taxis (Évreux) ou par des minibus (Vienne, Vierzon, Tulle).

À côté de ces principaux cas de figure, il existe plusieurs situations intermédiaires pouvant combiner les variantes principales. Par exemple à Cahors, le transport à la demande fonctionne sans réservation les jours de marché mais en respectant les arrêts définis à l'avance.

Des logiques diverses de mise en place

Le transport à la demande urbain est généralement mis en place pour desservir les parties de l'agglomération périurbaines, qui ne justifient pas une offre de transport régulier suffisante en raison d'une fréquentation faible. C'est alors un moyen de relier certaines communes périurbaines au centre ville de façon plus économique et plus adaptée. Cette formule séduit notamment les villes moyennes caractérisées par un centre dense et une périphérie dont la population est diffuse ou excentrée par rapport à l'agglomération.

La création d'un transport à la demande peut également répondre à une logique financière et de rationalisation de l'offre en s'articulant de différentes manières avec l'offre de transports en commun réguliers. Du transport à la demande à grande échelle, desservant l'ensemble de l'agglomération, à un transport à la demande de bout de ligne assurant une continuité en fin de chaîne de déplacement, la couverture territoriale peut être très différente selon les objectifs

affichés par l'agglomération. Cette rationalisation peut aussi passer par le recours à des taxis qui disposent d'un parc de véhicules dont le coût est souvent moins important que celui du transporteur urbain.

Le transport à la demande peut se substituer aux transports réguliers de manière ponctuelle sur certains créneaux horaires, sur certaines lignes périurbaines voire urbaines. C'est le cas par exemple à Vierzon, à Cahors, en particulier pendant les périodes creuses.

Le transport à la demande en substitution à une ligne régulière en baisse de fréquentation peut contribuer à rendre le service plus attractif. Par l'image positive qu'il donne au transport public, la mise en place d'un transport à la demande peut entraîner une augmentation de la fréquentation.

L'innovation au service du transport à la demande

Porteur d'innovations technologiques (centrale de réservation, logiciel d'exploitation, billetterie...), le transport à la demande est aussi un moyen moderne de s'adapter aux exigences des usagers.



SAINT-BRIEUC
Centre d'appel : information voyageur sur l'ensemble du département et prise de réservations pour les transports à la demande.

► **À Évreux** il existe un système central de régulation du réseau, un système d'aide à l'exploitation et un système automatique d'information aux usagers. Les taxis qui assurent le transport à la demande sont reliés au système d'exploitation de Transurbain (exploitant principal du réseau) qui connaît à tout moment les taxis disponibles et les heures de leur disponibilité. Ce système a l'avantage de ne pas immobiliser des taxis pour le service à la demande en l'absence de client. Une réservation faite par le système d'exploitation auprès d'un taxi est directement signalée à ce dernier par ce système sans pour autant qu'il y ait d'appel téléphonique.

► **À Vierzon** c'est un numéro vert (accessible uniquement à partir d'un poste fixe) qui permet de faire des réservations contrairement à d'autres villes moyennes où un numéro payant (tarification d'une communication locale) est à la disposition du public.