

La présente fiche inaugure une série sur les thèmes suivants :

- covoiturage,
- autopartage,
- taxis,
- transport à la demande :
 - en zones peu denses,
 - en urbain,
 - leurs publics,
 - leurs fonctionnements,
 - leur optimisation.
- etc.

Du rural au périurbain : le transport à la demande, une pratique en extension



L'amélioration des conditions de mobilité est un enjeu majeur pour les espaces peu denses. La faible densité démographique induit des besoins de déplacements souvent plus longs pour accéder à un service, exercer une activité ou maintenir des liens sociaux. Toute une frange de la population, notamment parmi les personnes âgées, les jeunes, les femmes au foyer dont le ménage est équipé d'une seule automobile, les travailleurs saisonniers, voit sa mobilité handicapée par une inadéquation de l'offre de transport et par une sur dépendance à l'égard de tiers disposant d'une voiture. Par sa souplesse, son coût partiellement maîtrisable et sa capacité à s'adapter aux contextes locaux, le transport à la demande peut offrir une solution adaptée pour ces territoires.

Adapter l'offre de transport aux spécificités du territoire

Le droit au transport est inscrit dans la législation française, en particulier dans la loi d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI) de 1982. Les territoires peu denses sont un terrain d'application délicat de cette loi. En effet, les lignes de transport public régulières n'y sont pas toujours adaptées : la massification, principe fondamental de ces offres de transport, n'y est pas applicable car la population est trop dispersée. Ces lignes répondent, en outre, de plus en plus difficilement à des besoins en mobilité qui se sont complexifiés et individualisés. Néanmoins, il existe une véritable demande de mobilité dans ces territoires (pour des motifs aussi variés que les loisirs, les achats ou encore les déplacements liés au travail), et celle-ci

est à mettre en résonance avec les préoccupations croissantes en matière de développement durable.

En effet, face aux enjeux de développement durable, la politique de déplacements connaît une évolution sensible. Il ne s'agit plus désormais d'adapter l'offre à une demande sans cesse fluctuante mais de tenter d'orienter cette demande de mobilité vers des formes de mobilité efficaces économiquement et respectueuses de l'environnement.

De ce point de vue, le transport à la demande s'inscrit dans une logique d'optimisation visant à répondre aux besoins des territoires ruraux ou périurbains dans un souci de cohérence des territoires avec l'offre de transport.

« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

Article 2 de la loi du 30 décembre 1982



Le transport à la demande comme projet de territoire

Le transport à la demande se développe en zones peu denses notamment parce que ces territoires présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

1 les services, commerces, administrations, sont souvent dispersés entre plusieurs pôles de référence (bourg ou centre-ville). Cela rend les besoins de mobilité de la population, dispersée dans les territoires alentour, d'autant plus importants ;

2 il n'existe pas nécessairement d'offre de transport régulier de bus, d'autocar ou de train. En tout état de cause, si de telles lignes sont présentes, leur cohérence s'inscrit dans une échelle plus vaste (connexion entre des pôles urbains le plus souvent), ce qui ne répond pas aux besoins locaux ;

3 la population est peu nombreuse, et les organisateurs de transport disposent de moyens limités. Ces derniers doivent alors rechercher des solutions transport plus flexibles et plus adaptées.

LE PETIT PÉGASE, LE RÉSEAU DU DÉPARTEMENT DE LA MAYENNE

Fonctionnant tous les jours de la semaine ainsi que le samedi matin, le réseau du Petit Pégase, organisé par le département de la Mayenne, offre aux habitants la possibilité de se rendre, depuis leur domicile, vers une destination à choisir parmi près de 250 communes, dans et hors du département. La tarification est basée sur un découpage du territoire en 8 secteurs. La réservation se fait auprès d'une centrale de mobilité jusqu'à 16 h la veille du voyage.

Voir le site internet
www.lamayenne.fr

LE MARCHÉ DE NOGENT-LE-ROI, DESSERVI PAR UN SERVICE SPÉCIFIQUE

Depuis le printemps 2007, la communauté de communes des 4 Vallées (Eure-et-Loir) fait fonctionner un service de transport à la demande tous les samedis matins pour desservir le marché de Nogent-le-Roi, au cœur du territoire. Le service, avec le concours des taxis locaux, fonctionne sur 5 circuits différents, et passe par une réservation à effectuer au plus tard le vendredi à midi auprès d'une opératrice.

Voir le site internet
www.4vallees.info

Le transport à la demande au service de la proximité

Bien plus qu'une ligne régulière, le transport à la demande se construit en concertation avec les usagers. Sa création et sa pérennité sont entièrement dépendantes de l'adhésion collective. En effet, les horaires, les tracés sont le plus souvent décidés par l'autorité organisatrice des transports après discussion avec les

habitants des communes desservies. Les dessertes de proximité présentent une réelle convivialité qui se retrouve dans leur nom ou dans la livrée des véhicules par exemple, « Tadou » en Doubs central, « Lila à la demande » en Loire-Atlantique, « NAD » (Navette À la Demande) dans la Meuse.

LE TRANSPORT À LA DEMANDE POUR LE CONSEIL GÉNÉRAL DE L'AVEYRON



Le minibus est souvent le véhicule le plus adapté pour les zones peu denses

« Il suffit de prévenir le transporteur la veille de votre déplacement. Il viendra vous prendre à votre domicile et vous ramènera. Ainsi fonctionnent les transports à la demande, véritable service public cofinancé par les collectivités. Ce service est particulièrement adapté à la desserte des personnes qui habitent des régions éloignées des lignes régulières. Il permet d'accéder aux bassins de vie locale (chefs-lieux de canton, lieux de correspondance avec d'autres moyens de communication - gare, ligne de transport régulière...). Plus de 70 % du territoire aveyronnais est desservi par ce moyen de transport effectué en voiture particulière ou en minicar selon le nombre de personnes à acheminer ».

Voir le site internet
www.cg12.fr

Le transport à la demande : flexible mais sous conditions

Le transport de personnes est une mission particulièrement délicate qui doit tenir compte des aspects suivants :

- **la sécurité des personnes** : c'est une priorité des pouvoirs publics qui les a conduits à encadrer la profession de transporteur (obligation de formation des conducteurs, capacité professionnelle des gérants, suivi réglementaire des entreprises...);
- l'activité de « transport » se fait essentiellement sur le **domaine public routier** qui est le bien des collectivités (national, départemental, communal) qui ont en charge la gestion et l'entretien des voiries.

Le transport à la demande s'inscrit donc comme le transport régulier, dans un cadre institutionnel qui induit les obligations suivantes :

- dans le domaine des transports routiers non urbains de personnes, les services de transport à la demande sont des **services publics** dont l'organisation relève normalement de la compétence des conseils généraux. Cependant, à la demande des communes ou de leurs groupements, le département peut leur faire confier tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre de ces services. Dans ce cas, une convention fixe les modalités de partenariat entre les deux structures. Ces structures sont alors appelées : autorités organisatrices de second rang. En Île de France, sur des périmètres ou des services définis d'un commun accord, le syndicat des transports d'Île de France (STIF) peut déléguer tout ou partie de ses attributions (à l'exception de la politique tarifaire) à des autorités organisatrices de proximité ;
- l'autorité organisatrice fixe les principales caractéristiques du service de transport et notamment la tarification. Par opposition aux services réguliers, les horaires et/ou les itinéraires des transports à la demande peuvent varier pour s'adapter au mieux à la demande ;
- les services de transport à la demande doivent faire l'objet d'une réservation préalable par l'utilisateur. Cela permet des gains d'exploitation car l'exploitant connaît aussi le nombre de personnes à transporter et il peut aussi adapter la capacité des véhicules à une demande qui est parfois faible ;
- les services de transport à la demande sont exécutés avec des véhicules dont la capacité doit être au moins de 4 places ;
- l'exécution des services de transport à la demande est assurée soit directement par l'autorité organisatrice (c'est-à-dire en régie), soit par une entreprise publique ou privée ayant passé à cet effet un contrat à durée déterminée avec l'autorité organisatrice ;
- pour la procédure de choix de l'entreprise, l'autorité organisatrice est tenue de respecter : soit la procédure de délégation de service public, soit le code des marchés publics. La qualification de la procédure choisie dépend des modalités de rémunération du transporteur. Cependant, pour les contrats portant exclusivement sur les lignes de transports à la demande on note que la délégation de service (DSP) est assez rare. Hors Île de France, on rencontre le plus souvent de l'affrètement : l'entreprise à qui est confiée l'exploitation du service à la demande n'est pas directement partie prenante au contrat passé entre l'autorité organisatrice et son exploitant mais apparaît comme sous-traitant dans le contrat.

Dans tous les autres cas, on a affaire à des services privés ou occasionnels. C'est notamment le cas des associations qui mettent en place, pour leurs adhérents, des transports dédiés.

TARIFICATION À ADAPTER

- **Tarification unique : c'est la plus généralement observée. La tarification reste forfaitaire quel que soit le kilométrage parcouru.**
- **Tarification kilométrique : cette facturation paraît plus adaptée d'un point de vue économique puisqu'elle est fidèle à la structure des coûts du transporteur mais elle peut très vite se complexifier en fonction des itinéraires. En effet, dans un but de rationalisation des coûts, un même véhicule peut prendre plusieurs clients auxquels il faudra alors imputer les frais réels.**
- **Tarification zonale : elle permet d'opérer une distinction entre plusieurs secteurs d'un même territoire.**
- **Tarification dégressive : utilisée notamment pour inciter au regroupement des clients et éviter de concurrencer les taxis.**
- **Tarification alignée sur le service de transport interurbain voire sur celle du service urbain afin de permettre le rabatement sur ces lignes.**

Le transport à la demande : une souplesse d'organisation

La souplesse du transport à la demande en fait un mode de transport particulièrement adapté à la desserte des milieux peu denses :

- ses périodes de fonctionnement peuvent être définies de manière à répondre finement à des besoins bien identifiés : par exemple, le mercredi après-midi pour permettre aux jeunes de rejoindre les lieux où se déroulent diverses activités sportives ou culturelles, ou encore les jours de marché ;
- complémentaire des réseaux de transport existants, le transport à la demande permet, à travers des rabattements sur les lignes régulières d'autocars ou de trains, de désenclaver un territoire, en le connectant aux pôles urbains régionaux. C'est également un moyen de tester la pertinence d'un transport public sur ces territoires ;

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

Contacts

Edmée Richard
04 72 74 58 47
Robert Clavel
04 72 74 59 48

Interface Transport

48, rue de la Madeleine
69007 Lyon
Tél. : 04 72 71 63 71
Fax : 04 72 71 63 79
www.interface-transport.fr

Contact

Jean-Baptiste Thébaut

© 2009 Certu
La reproduction totale
du document
est libre de droits, mise
à part l'illustration
d'Hervé Baudry
où toute utilisation
ou reproduction
est interdite.
En cas de reproduction
partielle du document,
l'accord préalable
du Certu devra
être demandé.

Mise en page
CETE Lyon

Crédits photos
CETE Lyon,
conseil général de
l'Aveyron,
St Briec.

Illustration
Hervé Baudry

- de manière analogue au maillage de transports collectifs urbains dans une ville, un service de transport à la demande permet d'assurer une cohérence, un dynamisme économique interne à un territoire donné : renforcer les liens entre plusieurs bourgs, maintenir les populations et donc l'activité en milieu rural, favoriser l'accès à l'emploi...
- ce mode de transport bénéficie d'une bonne image du point de vue des enjeux de développement durable : mode de transport collectif, il offre une alternative citoyenne à l'usage de la voiture solo ;
- le système de réservation auprès d'un opérateur, la proximité avec le conducteur qui est souvent le même, permettent d'humaniser le lien entre les usagers et le service de transport ;
- un des objectifs pour les collectivités est d'en assurer la viabilité économique, malgré des volumes de clientèle souvent limités. En effet, les frais fixes restent constants que le service soit ou non

ABBEVILLE : UN RÉSEAU À LA DEMANDE APPUYÉ PAR UNE CENTRALE DE MOBILITÉ

Dans la Communauté de Communes de l'Abbevillois, les communes les plus rurales sont desservies par du transport à la demande, intégré au réseau de lignes urbaines, qui permet de se rendre dans le centre d'Abbeville. Ce réseau a la particularité de fonctionner, depuis décembre 1997, avec une centrale de mobilité, qui propose, outre les réservations, un certain nombre de services et d'informations sur les différents modes de transport. Plus de quarante taxis sont impliqués dans ces dessertes à la demande.

Voir le site internet
www.cc-abbevillois.fr

déclenché. Il s'agit notamment des frais liés à l'achat du ou des véhicules, à l'impossibilité de leur réemploi pour d'autres activités ou aux indemnités pour l'immobilisation des véhicules ou des conducteurs. Par contre, l'organisateur maîtrise les coûts liés au fonctionnement du service, en particulier en encourageant le regroupement des clients dans un même véhicule voire en favorisant le déclenchement du transport sur certains jours ou heures.

Le transport à la demande, une solution... parmi d'autres

Les services de transport à la demande offrent une solution « mobilité » pour les territoires peu denses. Ils offrent des possibilités de rabattement soit vers les lignes ferroviaires les plus proches, soit vers les lignes régulières départementales, voire sur les lignes de bus des agglomérations.

Néanmoins, il ne faudrait pas les considérer comme une réponse universelle aux problématiques transports, pour plusieurs raisons :

- dans la pratique, ce sont souvent les personnes âgées qui recourent à ces services bien que tous les publics l'utilisent ;
- le coût est encore jugé trop important par de nombreuses autorités organisatrices, qui sont financièrement contraintes ;
- le transport à la demande n'est pas encore suffisamment flexible pour susciter du report modal chez les détenteurs de véhicules particuliers, dans

des zones à très fort taux de motorisation. La bonne perception des transports à la demande par ses usagers pousse les organisateurs à poursuivre le développement de leurs offres (ouverture de nouveaux services, extensions horaires ou territoriales). Néanmoins, la clef pour offrir un service mobilité complet sur les territoires peu denses, dans lesquels les taux de motorisation sont élevés, réside dans une diversification de l'offre, à travers d'autres procédés innovants (prêts de vélos ou de mobylettes, centrales de mobilité, covoiturage, autopartage...).



© Hervé Baudry

Pour en savoir plus :

- Le transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation – Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain – Élodie CASTEX, thèse de doctorat, ED379 – Novembre 2007
- Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action – CERTU – 2006
- Services à la demande innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences, réalisé par le bureau ADETEC pour DATAR/DTT/ADEME – Novembre 2004