

Le transport à la demande en zone urbaine

La présente collection aborde les thèmes suivants :

- covoiturage,
- autopartage,
- taxis,
- transport à la demande (TAD).

Déjà parue :

- TAD en rural et périurbain



Apparus dans les zones rurales, les transports à la demande se développent de plus en plus dans les milieux urbains. Cela s'explique notamment par les extensions des Périmètres de Transport Urbain (PTU) à des communes de moins en moins denses et la volonté de créer une offre la plus adaptée possible aux besoins de déplacements.

Le transport à la demande est une offre de transport public qui ne se déclenche que si au moins un usager a réservé son voyage au préalable. On compte aujourd'hui environ 220 services dans les zones urbaines, avec une grande variété d'utilisateurs et de modes de fonctionnement. Plus de 60 % des réseaux de transport urbain déclarent avoir recours au transport à la demande.

Des besoins de mobilité fragmentés

Dans un contexte de périurbanisation croissante, il apparaît au sein des agglomérations des besoins de déplacements dans des secteurs peu denses, où l'offre de transport public régulier classique n'est pas à même de répondre convenablement. Plus globalement, lorsque la demande est faible, l'offre régulière composée de véhicules de grande capacité devient économiquement inadaptée.

En outre, la politique des transports d'une agglomération vise à assurer le droit au transport pour toutes les catégories sociales de la population (personnes à revenus modestes, âgées, en insertion, à mobilité réduite, etc.). Il apparaît ainsi parfois nécessaire de mettre en

place une offre de transport personnalisée, adaptée à une clientèle cible spécifique.

Enfin, il s'agit d'améliorer l'accessibilité à des services, équipements publics, pôles d'échanges et lignes armatures de transport public, en s'appuyant sur le réseau existant. Les trajets périurbains, où la part de la voiture individuelle est importante, représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Le développement durable devenant un objectif prioritaire de toute action publique, il est nécessaire de développer des offres de transport alternatives à la voiture solo, suffisamment compétitives en termes de flexibilité de service et sur le plan environnemental.

Des offres de transport à la demande adaptées aux besoins

Le transport à la demande, de par sa flexibilité de fonctionnement, constitue donc une solution de grand intérêt pour les collectivités qui recherchent les outils de mobilité innovants pour répondre à la diversité des besoins de déplacements.

Dans certaines villes comme Lille et Dunkerque, des services de transport à la demande remplacent les lignes de bus régulières en soirée. Cela permet de maintenir une offre tout en maîtrisant les coûts de fonctionnement.

Les besoins de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite peuvent également être satisfaits par des services de transport à la demande adaptés, fonctionnant avec des véhicules aménagés. Ainsi sur la Communauté Urbaine de Lyon, le service Optibus est réservé aux personnes présentant un handicap visuel ou moteur qui ne leur permet pas d'utiliser le réseau classique. L'accès à Optibus est conditionné par le passage obligatoire devant une commission. Les services spécifiques, tels que ceux réservés aux Personnes à Mobilité Réduite, s'inscrivent dans une politique globale recherchant la mise en accessibilité progressive de l'ensemble du réseau de transport public urbain.

Enfin, il existe au sein des agglomérations des pôles générateurs de déplacements qu'il convient de desservir de façon efficace. La mise en place d'un transport à la demande peut alors s'avérer nécessaire lorsque l'offre régulière existante n'est pas suffisante en termes de fréquence et d'horaires.

CHERBOURG : PRENDRE SON TRAIN À LA DEMANDE

Cherbourg (94 000 habitants) propose un service de transport à la demande (Itinéo) sur réservation téléphonique pour les lignes à faible fréquentation de l'agglomération. Selon les cas, l'exploitant du réseau décide alors d'envoyer un bus ou un taxi. Un de ces services permet de se rendre à la gare pour le premier départ de train vers Paris le matin (car les services réguliers ne fonctionnent pas encore à cette heure), et d'en revenir le soir en correspondance avec le dernier retour.



Voir le site Internet
www.zephirbus.com

Des services de substitution ou de nouvelles dessertes

Le transport à la demande se concrétise généralement au sein des agglomérations sous forme de lignes virtuelles avec itinéraire, arrêt et horaires fixes. Il peut également être zonal en desservant un certain nombre de points d'arrêts sans itinéraire prédéterminé. Dans sa version la plus souple, il offre un service de porte-à-porte, en amenant directement les usagers de leur domicile jusqu'à leur lieu de destination.



Service Créabus à Dieppe

En agglomération, le transport à la demande peut s'inscrire dans deux logiques de complémentarité au réseau régulier :

- en se substituant à une offre de transports en communs réguliers existante partiellement ou totalement, en termes d'horaires ou/et d'itinéraires : cela arrive dans le cas de lignes régulières peu fréquentées à exploitation coûteuse et inadaptée, entraînant une mauvaise image du réseau. Avec des véhicules de capacité inférieure et diversifiés, le transport à la demande permet de s'adapter à la demande réelle des usagers ;
- en se positionnant comme une offre nouvelle de transports en commun dans des secteurs ne bénéficiant pas d'une offre suffisante et où la création d'une ligne régulière ne se justifie pas au regard de la densité d'habitants à desservir. Il est alors important que le service de transport à la demande s'intègre au réseau existant de lignes régulières en termes de correspondances, tarification et billetterie.

Dans les agglomérations importantes (plus de 100 000 habitants), le transport à la demande ne dessert généralement pas le centre ville qui présente déjà un réseau de transports en commun développé et maillé, avec la présence de modes lourds (métro, tramway). Dans les villes moins importantes, où les réseaux de transports en commun sont moins développés, le transport à la demande peut desservir le centre ville, notamment vers des lieux de rabattement comme les gares ou les places centrales : le réseau intègre ainsi des services à la demande au côté de quelques lignes structurantes régulières.



NANTES : PROXITAN, UN SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE ADAPTÉ

Pour assurer la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les déplacements urbains, le service PROXITAN exploité par la SEMITAN (Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise) assure un transport porte-à-porte sur tout le territoire de la communauté urbaine de Nantes. Le service est ouvert de 6 h 30 à 23 h 30 avec une tarification identique à celle du réseau de bus et tramway. L'accès est conditionné par la possession d'une carte d'invalidité à 80 % minimum délivrée par la maison Départementale des Personnes Handicapées.

Voir le site Internet
www.nantesmetrople.fr

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'AGEN : DES SERVICES À LA DEMANDE INTÉGRÉS DANS LE RÉSEAU

La communauté d'agglomération d'Agen (environ 63 000 habitants dans le périmètre de transports urbains) regroupe 7 communes et dispose d'un réseau de transports en commun comptant autant de lignes, exploité sous le nom de Transbus. Parmi les lignes du réseau, une fonctionne exclusivement à la demande (la ligne F, qui dessert notamment la préfecture), et deux proposent des variantes à la demande (les variantes sont basées sur les lignes A et C, et sont appelées A bis et C bis. La portion C bis dessert notamment des centres commerciaux et la gare SNCF). Dans cet exemple, le transport à la demande est une composante totalement intégrée du réseau de transports en commun.

Il convient de noter qu'il existe également un service à la demande dédié aux transports des personnes à mobilité réduite.

Voir le site Internet
www.agglo-agen.net

Une tarification adaptée au service

En milieu urbain, les grilles tarifaires des services de transport à la demande sont la plupart du temps identiques à celles des services réguliers car :

- les services à la demande ne parcourent pas les distances qui justifient éventuellement des systèmes de tarification zonale ou kilométrique que l'on trouve en zones rurales ;
- cela contribue à présenter une offre globale de transport.

Un certain nombre de villes proposent en outre la même billetterie pour les services à la demande et réguliers.

Néanmoins, certains services peuvent mettre en place une tarification spécifique, notamment s'ils s'adressent à une catégorie particulière de population (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.).



APPELBUS À TOULON

La Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée dispose d'un réseau de transports comprenant une cinquantaine de lignes "classiques" (dont 3 services maritimes), et 7 services à la demande dits "Appel Bus". Ceux-ci desservent des quartiers ou secteurs excentrés de la ville, et permettent d'emprunter le reste du réseau grâce à des dessertes en correspondance. Chaque service fonctionne sur une dizaine d'arrêts, avec la même tarification que le reste du réseau.

Voir le site Internet
www.reseaumistral.com

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
 DD.certu@
 developpement-
 durable.gouv.fr

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 Thébaud

© 2009 Certu
 La reproduction totale
 du document
 est libre de droits.
 En cas de reproduction
 partielle, l'accord
 préalable du Certu
 devra être demandé.

Mise en page
 CETE Lyon

Crédits photos
 CETE Lyon,
 Noël Babinot,
 Véolia-Transport,
 Zéphir Groupe Keolis,
 Communauté du Pays
 d'Aix.

L'intégration intermodale

Une des fonctions du transport à la demande est d'améliorer l'intermodalité. Il a un rôle important à jouer au niveau du transfert modal, dans le cadre de son intégration avec le transport public régulier. Pour assurer un volume substantiel de voyages en transport à la demande sur une zone géographique conséquente, en complémentarité avec les réseaux fixes, il faut s'orienter vers le rabattement sur un certain nombre de pôles d'échanges.

Pour réussir cette intégration intermodale, il est conseillé de mettre en place non seulement une tarification identique à celle du réseau régulier (voire la même billettique) mais aussi de mutualiser les guides d'informations horaires et tarifaires, et les arrêts du réseau.



La centrale de mobilité

Pour réussir l'intégration intermodale en termes d'information voyageurs, les Autorités Organisatrices de Transports Urbains sont de plus en plus amenées à mettre en place des centrales de mobilité donnant le plus souvent de l'information sur les transports en

communs disponibles (métro, tramway, bus) et les modes doux (vélos, etc.). Le transport à la demande a toute sa place dans ce dispositif pour que l'utilisateur puisse préparer son trajet intermodal (transport à la demande + ligne régulière, etc.).

COMMUNAUTÉ DU PAYS D'AIX

Sur le territoire de la Communauté du Pays d'Aix, plusieurs services urbains coexistent (dont une partie sont à la demande), ainsi que des lignes intercommunales, départementales, les services scolaires, un service de navettes vers la gare TGV, et les lignes régionales de la SNCF. La richesse de l'offre peut rendre celle-ci difficilement lisible, ce qui a motivé la création de la centrale de mobilité OTEL'O, joignable par téléphone ou via son site internet.

Voir le site Internet
www.infotelo.com



Pour en savoir plus :

- Le transport à la demande: état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action – CERTU – 2006
- 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
- 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