

Le transport à la demande

Le développement des zones d'habitation périurbaines et la carence de lignes régulières en milieu rural expliquent l'arrivée d'un nouveau type de transport en commun. Il représente – sous ses différentes formes – un million de voyages par an.

Le Carrefour des pays lorrains proposait le 18 octobre dernier une journée d'échanges sur les « transports à la demande » (TAD) comme réponse aux problèmes de mobilité dans les zones rurales et périurbaines. Initiée au début des années 1980, la création des TAD s'est accélérée depuis 1999 avec la mise en place des Communautés de communes ou d'agglomération. Ce mode de transport en commun a pour vocation de pallier l'absence de lignes régulières, tant dans les zones rurales que dans les communes périurbaines récemment intégrées aux périmètres de transports urbains. Il est mis en oeuvre principalement par des intercommunalités.

Trois systèmes de TAD se distinguent, avec une caractéristique commune qui est la réservation. On trouve ainsi les TAD à horaires libres, qui s'apparentent à des taxis subventionnés et constituent la forme la plus souple, mais aussi la plus coûteuse, du fait d'un faible taux de remplissage des

véhicules. Formule intermédiaire d'offre, les TAD assurant la prise en charge à domicile à des horaires imposés répondent pour leur part davantage aux besoins des personnes âgées en zone rurale. Enfin, les « lignes virtuelles », qui ne sont « activées » que s'il existe une réservation, sont celles qui s'inscrivent le plus dans la logique du transport public.

Au niveau national, 401 services innovants de transport ont été identifiés, dont 354 initiatives de transports à la demande, 32 prêts/locations de véhicules, cinq centrales de covoiturage et dix centrales de mobilité¹. La plupart de ces centrales de mobilité proposent aussi du transport à la demande dans leur offre de services. Les TAD sont présents dans 89 départements. Les personnes âgées constituent près de 90 % de la clientèle. Si les TAD ruraux sont utilisés par seulement 20 000 à 30 000 personnes, soit 0,2 % de la population rurale française, ils représentent tout de même un million de voyages par an.

La politique des transports de Moselle et Madon

La Communauté de communes de Moselle et Madon se situe aux portes de l'agglomération nancéienne, entre milieu urbain et milieu rural. Fin 2002, une fois atteint le seuil de 20 000 habitants pour devenir autorité organisatrice de transports, elle a voté la création d'un Périmètre de transports urbains (PTU). Pour favoriser le transport « collectif », les élus ont souhaité créer un véritable réseau (lignes régulières et à la demande), solution moins coûteuse et offrant des économies d'énergies. Le réseau de transport collectif « T'MM » (Transport en Moselle et Madon) a donc été mis en service en septembre 2005 et exploité en régie à autonomie financière.

Composé de deux lignes régulières et d'une ligne de transport à la demande (TAD) en ligne virtuelle, ce service fonctionne toute l'année du lundi au samedi, hors jours fériés. Il dessert les centres de vie et les zones économiques.

Depuis mars 2006, le « T'MM + » est une solution conviviale pour le transport « en porte à porte » des plus de 65 ans ainsi que des personnes à mobilité réduite. Sur simple réservation téléphonique, un minibus spécialement adapté, avec rampe d'accès pour fauteuils roulants, vient chercher les usagers concernés à leur domicile ou à tout autre lieu demandé pour les emmener où ils le souhaitent en Moselle et Madon.

80 % des TAD s'adressent à tous les publics, sans restriction. Les 20 % restants sont destinés à des publics spécifiques (personnes en insertion ou handicapées, le plus souvent).

Surtout développés en Europe du Nord, les TAD sont, à l'inverse, peu mis en place, malgré l'importance des zones peu denses, en Espagne, au Portugal et en Grèce. Le maintien des solidarités familiales et de voisinage expliquerait un moindre recours à de tels services.

En Lorraine, comme ailleurs, la réflexion sur les TAD tend à se faire à l'échelle des Pays. Sur quinze d'entre eux, cinq ont intégré les questions de transport et de mobilité au cœur du projet de territoire. « Les questions de mobilité et de transport sont par

nature transversales et constituent des éléments majeurs de l'insertion sociale et économique des individus, précise Kristell Juven, directrice adjointe du Carrefour des pays lorrains, l'essentiel c'est qu'il y ait une véritable volonté politique locale. Mais le TAD est déficitaire en terme de fonctionnement et lourd en gestion (réservation en amont), même si, dans les trois quarts des cas, la prestation de transport est confiée à des transporteurs privés et que la collectivité n'a que peu d'investissements à prévoir.»

Des « centrales de mobilité »

Dans trois quarts des cas, l'autorité organisatrice assure la gestion et le suivi ; pour la moitié des services, la

prestation de transport est réalisée par des transporteurs privés, ce qui peut nécessiter quelques investissements supplémentaires. « Le succès d'une telle démarche repose sur un diagnostic de territoire en amont et une analyse fine des besoins. Cela nécessite une réflexion globale sur l'accès aux services, la prise en charge des publics en difficulté. Les TAD ne sauraient constituer la seule solution aux pro-

blèmes de mobilité, il faut, par exemple, inciter à la création de "centrales de mobilité" à l'échelle des bassins de vie », analyse K. Juven. ■

Aurore Sauvaget

Afip Bourgogne-Franche-Comté

Paru dans *Transrural Initiatives* n° 321.

¹ Source : étude Adetec pour Datar, DTT/Ademe 2004

www.diact.gouv.fr.