



## ■ Le Transport à la Demande (TAD) en Picardie

La Picardie est une région rurale avec peu de grandes villes mais un réseau structuré de bourgs et petites villes (plus de 40% de la population vivant dans une commune de moins de 2000 habitants). Ce contexte particulier combiné à un réseau ferré dense, qui irrigue l'ensemble de la région, est favorable au développement de services de transport à la demande. En effet, cette offre de transport permet de relier avec des moyens légers ou sans charge fixe systématique des zones rurales aux bourgs et villes centres mais aussi de nourrir et d'appuyer la desserte ferroviaire notamment en direction de l'Ile-de-France (phénomène accentué dans le sud de l'Oise).

Les acteurs de ces démarches peuvent être le Conseil Régional, les Conseils Généraux, mais aussi les Communautés de Communes, en résumé toutes les autorités organisatrices de transports. La Région et la DRE Picardie accompagnent notamment les études « transports » menées localement et à l'échelle des Pays. L'objet de ces études peut viser, dès l'origine, la définition d'un service de transport à la demande (TAD) ou, le plus souvent, à couvrir l'ensemble des aspects transports et émettre des recommandations en terme de TAD.

La Région accompagne financièrement ces démarches via le Fonds Régional d'Appui aux Pays de Picardie (FRAPP), que ce soit pour les études, ou pour la mise en place des services de TAD ou de leurs centrales de réservation.

Concernant le transport express régional (TER), pour lequel la Région est autorité organisatrice, la modernisation et la refonte de l'offre de certains axes peuvent se traduire par la mise en place de « Taxi TER à la demande » pour pallier les suppressions de points d'arrêt. Ce dispositif permet en effet aux usagers des arrêts supprimés de conserver une offre en accédant facilement en taxi aux gares de rabattement les plus proches et de bénéficier ainsi d'une meilleure offre en train. Les taxi TER sont accessibles sur réservation auprès de la centrale « @llo Picardie mobilité », au plus tard la veille.

## LES SERVICES TAD ACTIFS

On compte 10 services TAD actifs en 2006.

### I - Dans l'Aisne

#### ■ Pays du Soissonnais

Le syndicat des transports du Soissonnais (SITUS) a la délégation de compétence de la Communauté d'Agglomération du Soissonnais pour gérer et exploiter le réseau de transport urbain et le service de TAD « Mobitus ». Ce service de TAD, lancé en 2002, s'appuie en particulier sur une centrale d'information et de réservation qui fonctionne à l'échelle du pays soissonnais et au-delà.

Ce TAD utilise 9 véhicules de petit gabarit (5 sont équipés d'un accès pour les personnes à mobilité

réduite). Ces véhicules fonctionnent comme des bus avec des itinéraires précis et à des heures fixes, déclenchées sur la base d'une réservation obligatoire (une heure avant au plus tard).

Principaux chiffres 2006 :

- 201 312 Km parcourus / 24 529 voyages
- 9 lignes virtuelles

(voir fiche jointe)

#### ■ Pays du Saint-Quentinois

Comme dans le Soissonnais, on est à la recherche d'un accord des communautés de communes concernées par la mise en place d'un service de TAD. Ces discussions s'appuient sur l'étude transports rendue en 2005 à l'échelle du Pays du St-Quentinois. En 2006, la Communauté d'Agglomération de St-

Quentin a, en revanche, déjà mis en place un service de «transport sur mesure» qui fonctionne sur réservation téléphonique. Ce service, qui dessert l'ensemble de l'agglomération, s'appuie sur des lignes autour d'horaires et d'arrêts fixes mais avec des horaires et des itinéraires qui s'adaptent selon les réservations. Ce service vient en complément des lignes urbaines et interurbaines et il fonctionne avec des matériels de capacité réduite.

#### ■ **Ville de Laon**

Le syndicat intercommunal des transports urbains laonnois (SITUL) a mis en place sur son périmètre des transports la ligne Taxi TUL qui fonctionne comme une ligne de bus tout en étant effectuée par un taxi. Ce service est déclenché par réservation téléphonique (effectuée la veille avant 17 h pour le lendemain, avant 12 h pour l'après-midi, et le samedi pour le lundi). Pour bénéficier de ce service, il suffit de se faire établir une carte nominative. Pour les personnes non abonnées, le taxi vend des tickets papiers au prix de 1 euro l'unité. Ce ticket permet en particulier de bénéficier des correspondances avec les bus ou le POMA.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 717 Km parcourus pour 591 voyages
- 1 ligne virtuelle

## II Dans l'Oise

#### ■ **Agglomération du Beauvaisis**

La ligne 6 du réseau de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis fonctionne à la demande (en dehors des horaires réguliers assurés par les bus) : l'itinéraire est fixé, le client se rend de l'arrêt de son choix à un autre arrêt existant sur la ligne et la réservation doit se faire au plus tard la veille du déplacement auprès de la centrale départementale d'information et de réservation OPTIO.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 7 000 Km parcourus pour 900 voyages

#### ■ **Agglomération de la Région de Compiègne**

L'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) a mis en place le service de TAD « ALLOTIC ». Ce service est assuré par des artisans taxis conventionnés et il permet aux usagers de se déplacer sur l'ensemble de l'agglomération en empruntant l'une des 5 lignes.

La réservation est obligatoire et elle doit s'effectuer au minimum la veille auprès d'une centrale propre à l'ARC.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 58 273 km pour 6 297 courses
- 7 832 personnes transportées

#### ■ **Pays de Thelle**

La Communauté de communes du Pays de Thelle a créé depuis février 2003 un service de TAD à destination des gares et des bourgs-centres, le « PASS THELLE BUS ». Ce service, qui a su évoluer à partir des préconisations initiales du bureau d'études, s'appuie pour fonctionner sur la centrale OPTIO.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 9 000 voyages.  
(voir fiche jointe)

#### ■ **Communauté de communes des Sablons**

Via le dispositif « Sablon Bus », le TAD est offert aux habitants du canton de Méru depuis septembre 2002. La desserte interurbaine est assurée par des véhicules de type minibus.

Cette offre de service est disponible sur réservation téléphonique via la centrale d'information départementale OPTIO.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 54 034 Km parcourus / 18 796 voyages

#### ■ **Pays du Valois**

Le service de TAD « Valois Mobilité » s'adresse aujourd'hui aux personnes qui souhaitent se déplacer pour un motif de santé ou qui se rendent à des entretiens à l'ANPE, à la Mission Locale ou à l'ASSEDIC. La Communauté de communes du Valois vient de constituer un groupe de travail pour réfléchir à une amélioration du service rendu aux Valoisien en renforçant la desserte des gares et des bourgs.

## III - Dans la Somme

#### ■ **Communauté de Communes de l'Abbevillois**

En Picardie, la centrale d'information Filinfo et le service Filibaag sont les précurseurs en terme de services de TAD (1998). Le service Filibaag - qui fonctionnait sur réservation et qui concernait les communes périphériques - est arrêté depuis le 1er janvier 2004.

Aujourd'hui, le service « Evasion » perdure : il est destiné aux personnes à mobilité réduite (PMR) titulaires d'une carte d'invalidité à 80% et leur propose un service porte à porte sur l'ensemble de la Communauté de Communes du lundi au vendredi. A noter que la Communauté de Communes de l'Abbevillois exerce la compétence Transports depuis 2005.

##### Principaux chiffres 2005 :

- 8 820 Km parcourus pour 1480 voyages

#### ■ **Amiens Métropole**

En 2004, Amiens Métropole a créé un service de TAD, reliant le quartier d'Etouvie à la Zone Industrielle Nord avec un prolongement vers le pôle

commercial Amiens Nord. Une ligne a été mise en place avec un système de réservation auprès de la centrale locale «Ametis.tel » (au plus tard 1 heure avant le déplacement). Cette desserte fonctionne à l'année avec des minibus en heures de pointe et des taxi-bus en heures creuses.

Principaux chiffres 2005 :

- 40 300 Km parcourus en minibus pour 14 700 voyages
- 2 350 courses de taxi.

## **LES ETUDES DE SERVICES TAD SUR LE TERRITOIRE PICARD**

### **I - Dans l'Aisne**

Hors périmètre des transports urbains (PTU), le Conseil Général de l'Aisne soutient les projets de TAD sous réserve que le système de réservation s'appuie sur la centrale d'informations du Département. Son intervention financière est évaluée en fonction du secteur géographique concerné et elle peut atteindre jusqu'à 50% du déficit d'exploitation.

La Région et le Département accompagnent les études de faisabilité et leurs participations peuvent quasiment couvrir la totalité du coût du service durant les 3 premières années.

#### **■ Pays de la Thiérache**

L'étude orientée TAD, achevée en 2003, est restée sans suite faute d'une structure pouvant porter le projet.

Le syndicat mixte du Pays de Thiérache, créé en 2006, s'est appuyé sur cette première étude pour lancer une étude pré-opérationnelle et un service de TAD devrait voir le jour en 2007.

Ce travail est le fruit d'un partenariat avec le Département et la Régie des Transports de l'Aisne (RTA) qui permet notamment d'éviter les doublons. Le système retenu devrait être « zonal », tous publics et desservir les principaux bourgs.

#### **■ Pays du Soissonnais**

Sur la période 2005-2006, la Communauté de Communes du Val de l'Aisne a mené des réflexions dans le domaine des transports. Ces réflexions sont désormais intégrées dans la démarche Pays du Soissonnais via l'élaboration du Plan de Déplacements Inter-territorial (PDI). Ce plan des déplacements comportera en particulier des préconisations en termes de TAD.

Actuellement, il s'agit de caler les modalités de partenariat entre les 5 communautés de communes concernées en affinant notamment le projet et le plan de financement.

#### **■ Pays Chaunois**

Une étude de faisabilité a été menée à l'échelle du Pays sur la période 2003-2004. Faute d'un accord entre les partenaires locaux, il n'y a pas eu de suite opérationnelle.

La Communauté de communes des Villes d'Oyse a mené une étude similaire sur son périmètre juste après l'étude du Pays, financée par le Conseil général.

Le Conseil général a transformé 4 lignes de desserte de marchés (vers Chauny et Soissons) en TAD, le cofinancement des Communautés de communes est en cours de négociation (50 % du déficit).

### **II - Dans l'Oise**

Le Conseil Général de l'Oise a mis en place une centrale d'information et de réservation (OPTIO) sur laquelle peuvent s'appuyer gratuitement les services de TAD fonctionnant dans le département et hors périmètre des transports urbains. Cette centrale est financée par le Département et par la Région Picardie.

A noter que le service « L'équipage », conventionné par le Conseil Général de l'Oise, est un service qui permet de se rendre dans les gares et aéroports parisiens au départ des principales communes du département (réservation auprès d'OPTIO).

Le syndicat mixte des transports de l'Oise - qui vient de se constituer et qui associe notamment le Département et la Région - soutiendra certainement la mise en oeuvre de services de TAD sur des relations où l'offre en transport n'est pas satisfaisante.

#### **■ Le Grand Beauvaisis**

L'étude relative aux déplacements - transports sur le périmètre du Grand Beauvaisis est en cours de finalisation. Elle donne un certain nombre de préconisations visant la mise en place de services de TAD. Ces nouveaux services pourraient se mettre en place courant 2007 sur les territoires de la Picardie Verte et du syndicat mixte de l'Oise picarde, avec une première expérimentation en rabattement sur les pôles de Grandvilliers et de Breteuil.

#### **■ Communauté de communes des 2 Vallées**

L'étude commandée par la Communauté de communes des 2 Vallées vient de s'achever et elle devrait se traduire par la mise en place d'un service de TAD sur son périmètre de compétence pour desservir les principaux bourgs et les gares.

#### **■ Communauté de communes du Noyonnais**

Actuellement, la Communauté de communes du Noyonnais mène en interne une étude axée sur la mise en oeuvre d'un service de TAD.

■ **Communauté de communes du Vexin**

En 2004-2005, la Communauté de communes du Vexin a réalisé une étude qui est restée sans suite pour l'instant.

**II - Dans la Somme**

Le Conseil Général de la Somme n'a pas de politique spécifique pour accompagner la mise en oeuvre de services TAD. A noter que la Somme est le seul département picard à ne pas disposer d'une centrale d'information et de réservation fonctionnant à l'échelle départementale.

■ **Santerre Haute-Somme**

L'étude « en terme de mobilité et élaboration d'un plan de déplacements territorial à l'échelle du Santerre Haute-Somme » menée en 2005-2006 s'est notamment traduite par plusieurs propositions de dessertes de type TAD. Ces propositions concernent des liaisons entre les pôles du territoire et des services souples vers les pôles locaux permettant également l'accès au réseau d'autocars et de trains. Ces propositions sont aujourd'hui discutées localement pour examiner leur éventuelle mise en oeuvre.

■ **Vals d'Authie, Nièvre et Somme**

Fin 2005, le bureau d'études a rendu son « étude diagnostique stratégique sur le transport et les déplacements du Syndicat mixte des Vals d'Authie, Nièvre et Somme ». Cette étude, orientée TAD dès l'origine, a débouché sur 2 propositions : un projet de signalétique concernant les arrêts des lignes régulières du Département de la Somme et une proposition d'expérimentation d'un service de TAD sur le Val de Nièvre.

A ce jour, aucune communauté de communes du territoire n'a décidé la mise en place d'un tel service.

**CONCLUSION**

La Picardie est très active en matière de transport à la demande (10 services actifs et 9 en réflexion). Le contexte local et la péri-urbanisation sont des facteurs de cet intérêt qui a le soutien de la Région.

Le TAD doit être utilisé comme vecteur de développement des territoires ruraux en leur offrant un service de déplacements et de rabattement vers les gares à moindre coût. Ces services permettent également aux scolaires d'avoir d'autres conditions d'accès que le traditionnel ramassage scolaire à horaire unique.

L'élaboration actuelle de nombreux SCOT doit être l'occasion de porter une réflexion sur la structuration des déplacements au sein du territoire concerné et ses relations avec les territoires voisins. Le TAD peut être un des éléments de mise en oeuvre des objectifs des SCOT qui recherchent un rééquilibrage modal des déplacements.

Enfin, c'est un excellent outil pour lever les barrières sociales à la mobilité et permettre l'accès à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, aux villes et aux services et particulièrement aux gares qui constituent les portes d'entrées d'un vaste réseau .

**DRE Picardie & Conseil Régional**

**Pour en savoir plus :**

Le site Internet de l'Observatoire régional des transports de Picardie : [www.ort-picardie.net](http://www.ort-picardie.net)

**Bibliographie -**

- *le TAD dans les villes moyennes*, CERTU, 2007, 4 pages
- *Le transport à la demande, état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*, CERTU, ADEME, UTP, GART, 2006
- *les exemples TAD à suivre (fiches ADEME) : Puy-de-Dôme, Taxitub*, ADEME

**La lettre de l'ORT - n°19**

**Juillet 2007**

**Directeur de la publication :**

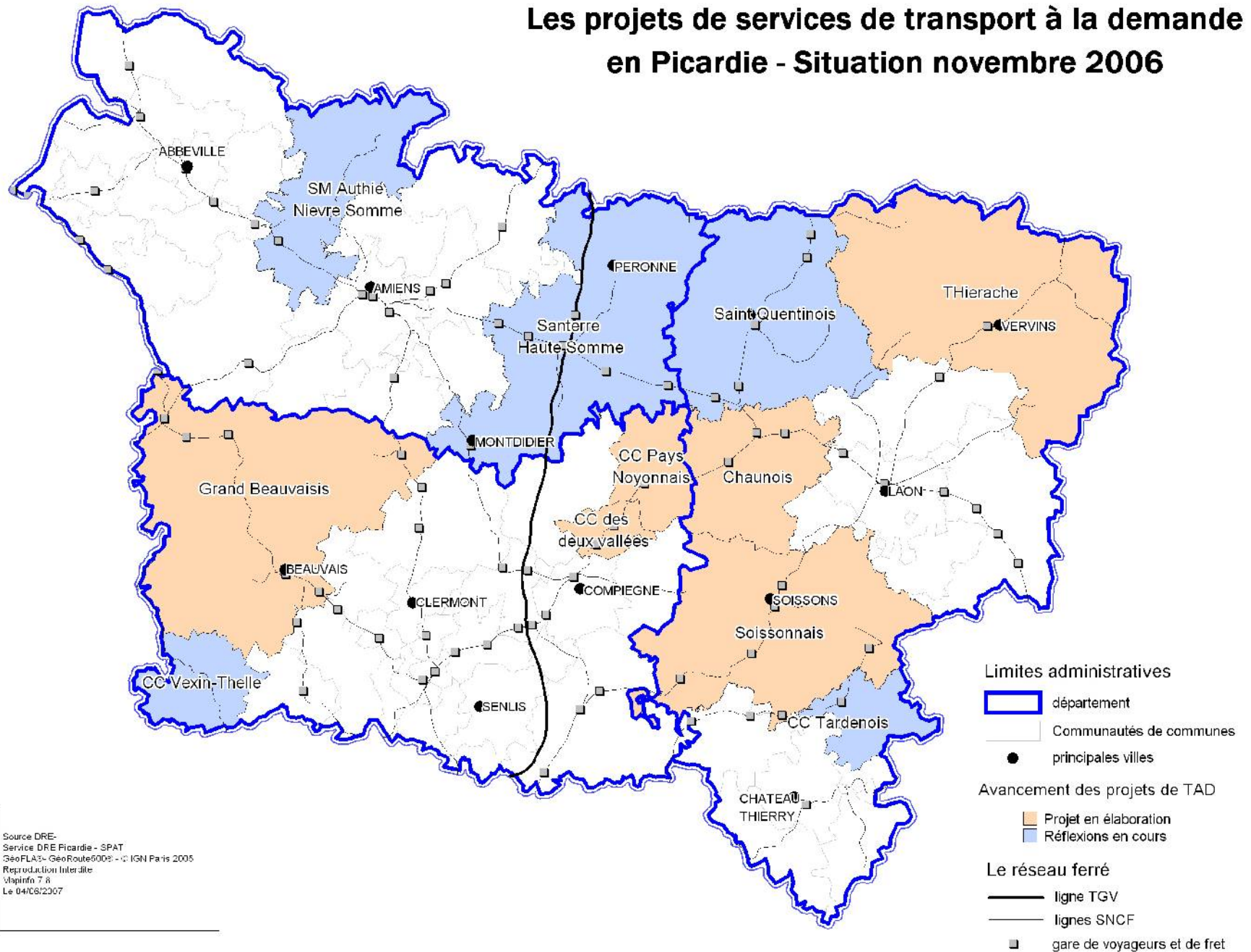
**Michel PIGNOL**

**Réalisation - impression :**

**Direction Régionale de l'Équipement de Picardie**

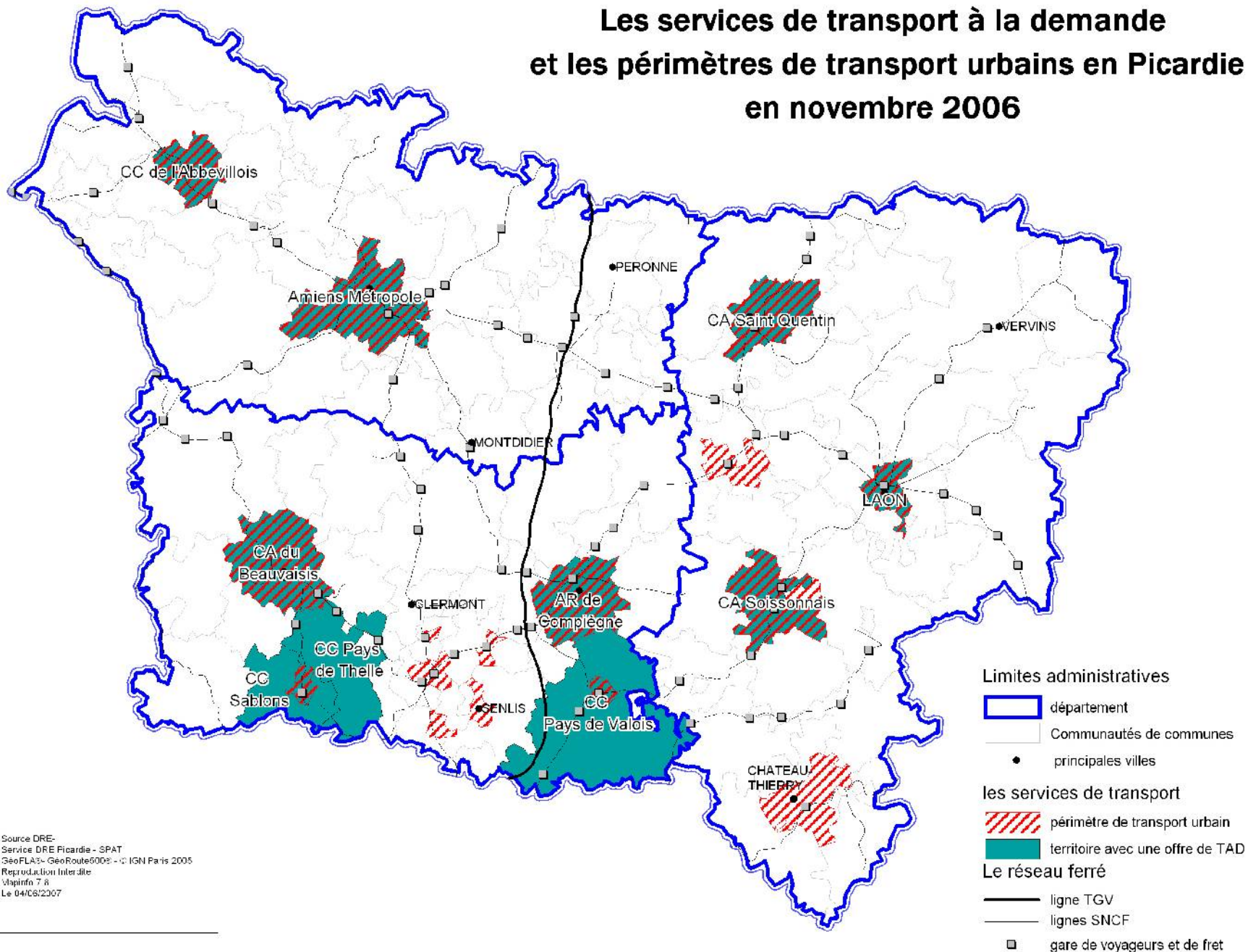
**ISSN 1299-9733**

# Les projets de services de transport à la demande en Picardie - Situation novembre 2006



Source DRE-  
Service DRE Picardie - SPAT  
GeoFLAS- GeoRoute6008 - © IGN Paris 2005  
Reproduction Interdite  
Mapinfo 7.8  
Le 04/06/2007

# Les services de transport à la demande et les périmètres de transport urbains en Picardie en novembre 2006



Direction  
régionale  
de l'équipement  
Picardie

Source DRE-  
Service DRE Picardie - SPAT  
GeoFLAS- GeoRoute6008 - © IGN Paris 2005  
Reproduction Interdite  
Mapinfo 7.8  
Le 04/06/2007

Exemples à suivre ...

**Transport A la Demande du Syndicat  
des Transports des Transports Urbains  
du Soissonnais - MOBITUS**



## UN TAD POUR ACCÉDER AU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ET LE COMPLÉTER

### Date de mise en oeuvre :

- Lancement :
  - \* 3 lignes en février 2002 (expérimentation)
  - \* création de 6 lignes supplémentaires en février 2003

### Organisme :

- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS)

### Partenaires :

- Régie des Transports de l'Aisne (exploitant)
- Kéolis (gestionnaire de la Centrale de mobilité)

### Coûts :

- Investissement: 45 k€ par véhicule
- Fonctionnement : 202 k€ par an

### Bilan en chiffres :

- 11 673 courses par an pour 201 312 km parcourus
- 1 286 usagers référencés pour une population de 7 124 habitants
- 24 529 voyages en 2006



### Pourquoi agir ?

Créée en 2000, la Communauté d'Agglomération de Soissonnais (CAS) regroupe 28 communes (57 478 hab.). A la même période, elle délègue sa compétence transport au Syndicat Intercommunal des Transports Urbains Soissonnais (SITUS), qui regroupe la CAS ainsi que 3 autres communes limitrophes.

Au moment du transfert de compétence, sur les 28 communes de la CAS, 17 d'entre elles à caractère rural et comptabilisant en tout 7 124 habitants, ne bénéficiaient pas de service de transport.

Afin de remédier à cette problématique de mobilité, et notamment l'impossibilité pour les habitants de ces communes rurales de se rendre dans la ville centre de Soissons, le SITUS décide dès février 2002 de lancer une expérimentation de Transport A la Demande (nommé MOBITUS) sur 6 communes par l'intermédiaire de 3 lignes virtuelles fonctionnant du lundi au samedi et offrant 9 Allers - Retours potentiels par jour, en plus des lignes scolaires départementales.

Fort du succès de cette expérimentation (4 800 voyages la première année), le SITUS décide en février 2003 d'étendre le service « MOBITUS » à l'ensemble des 17 communes de la CAS dépourvues de transport, en créant 6 lignes supplémentaires, portant ainsi le nombre de lignes de Transport A la Demande à 9.

### Données techniques

- 9 lignes virtuelles
- 9 Allers - Retours par jour du lundi au samedi (sauf jours fériés)
- 9 véhicules : 1 Master 9 places de série, 5 Master 9 places transformés avec porte électrique, marche supplémentaire et accès handicapé, 3 Master 14 places transformés
- 1 centrale de mobilité (information et réservation)
- 1 site internet

## Présentation de la démarche

Afin de rendre attractif le Transport A la Demande, le SITUS décide de mettre en place dès le début une offre de 9 Allers - Retours par jour (même sur la plus petite commune de 68 habitants), sur 9 lignes virtuelles distinctes, permettant de toucher tous les publics.

Le tracé de chaque ligne est pré défini, ainsi que les horaires de passage à chaque arrêt sur des tranches horaires comprises entre 8 h et 19 h ( la tranche de 7 h étant desservie par les transports scolaires départementaux).

Pour matérialiser ces lignes, 74 poteaux d'arrêt sont installés sur l'ensemble des 17 communes représentant un kilométrage cumulé de 176 km.

Afin de rendre l'utilisation des TAD le plus simple possible, le SITUS crée en même temps une centrale de mobilité qui est :

- une centrale d'information et de réservation
- accessible sur simple appel d'un numéro vert (le 0.800.53.50.99) ou par internet ([www.mobilinfos.org](http://www.mobilinfos.org))
- reliée à un moteur de recherche fonctionnant avec le logiciel « OBITI » développé par la Société KEOLIS
- un service accessible du lundi au samedi de 8h30 à 18h sans interruption.

Cette centrale « MOBILINFOS » a recensé en 2006 plus de 26 000 appels

Pour réserver un TAD il faut :

- pour tout départ avant 11h00, le client doit appeler la centrale de mobilité la veille du jour de son déplacement, au plus tard à 18h
- pour tout départ compris entre 11h et 19h, la réservation auprès de la centrale de mobilité doit être formulée au moins 1 heure avant le départ.

Le SITUS a opté pour une tarification distincte du transport urbain. Les titres de transport TAD sont au nombre de deux à savoir un ticket unité à 1,60 euros et un carnet de 10 tickets à 10,30 euros

Ces deux titres de transport donnent droit à une correspondance gratuite dans l'heure avec un bus urbain.

Pour ce qui est du mode de délégation du service confié à RTA, le SITUS a opté pour un marché à bons de commande à prix kilométrique forfaitaire sur 3 ans. En fonction des réservations, il existe un circuit précis avec un kilométrage pré-calculé qui est le seul pris en compte pour le paiement des prestations de l'exploitant.

## Enseignements

- Isoler le marché des Transports A la Demande du marché des Transports Urbains permet de stimuler la concurrence et d'obtenir des prix kilométriques très intéressants
- une offre de service conséquente, une tarification attractive, ainsi que des délais de réservation très courts sont les piliers du succès
- Gérer en interne les réservations permet d'être beaucoup plus réactif en cas de dysfonctionnement grâce à la complémentarité avec RTA (personnel également affecté aux bus scolaires)
- Jouer la proximité pour une centrale d'information et de réservation (à l'image du Pays Soissonnais) est un élément essentiel du succès.

## **PLAN DU RESEAU TAD**



## Facteurs de reproductibilité

La création d'un tel service de Transport A la Demande, répond tout à fait à la problématique d'extension des Périmètres de Transports Urbains, liée à l'évolution des structures intercommunales.

### **Pour en savoir plus :**

- [www.mobilinfos.org](http://www.mobilinfos.org)

### **Contacts :**

Syndicat intercommunal des Transports Urbains  
Soissonnais - Didier BODA, Président

Exemples à suivre ...

Transport À la Demande de la Communauté de  
Communes du Pays de Thelle : Le Pass'Thelle Bus



## UN TAD COMME ALTERNATIVE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS EN MILIEU RURAL

### Date de mise en oeuvre :

- Lancement : le 3 février 2003

### Organisme :

- Communauté de communes du Pays de Thelle

### Partenaires :

- centrale de mobilité de l'Oise : OPTIO  
- la SNCF : charte de coordination intermodale

### Coûts :

- Fonctionnement : 420 k€ pour l'année 2006  
- subventions : F.R.D.L. ( 70% fonctionnement 1<sup>ère</sup> année - 65 % pour la 2<sup>ème</sup> année et de 55% pour la 3<sup>ème</sup> année)

### Bilan en chiffres :

- 5 590 courses par an  
- janvier 2007 : 1593 voyages  
- Pas de lignes prédéfinies, mais 3 gares et 9 bourgs accessibles pour les 36 communes (selon zone)



### Pourquoi agir ?

Le 3 février 2003, la Communauté de communes du Pays de Thelle (36 communes et plus de 43 700 habitants) a mis en place un service de transport à la demande à destination des gares et des bourgs centres pour faciliter les déplacements de l'ensemble de ses habitants. Ce service a pour objectif de compenser l'absence de réseau régulier de transport en commun sur son territoire.

Ce service devait apporter une solution efficace et pratique aux besoins de déplacement de chacun, compte tenu de la situation spécifique de la communauté de communes (territoire étendu et peu propice à l'instauration de lignes régulières, zone rurale et grand nombre de villages). Il répond également à la situation particulière de la CC située dans les franges franciliennes et qui de ce fait voit un nombre important de ses résidents se rendre en train vers leur lieu de travail situé en Île-de-France.

Ce transport permet, par l'instauration de deux types de dessertes distinctes (bourgs et gares) de répondre non seulement aux besoins de transport des personnes non mobiles, mais aussi de répondre aux problèmes de stationnement des personnes actives prenant le train pour se rendre sur leur lieu de travail, en les libérant d'une manière globale des contraintes liées à l'utilisation de leur véhicule.

La fréquentation du Pass Thelle Bus est en constante augmentation. Lors du premier mois de mise en service du transport, la fréquentation du Pass Thelle Bus était de 30 passagers par mois. Quatre années plus tard, ce sont plus de 1 500 personnes qui empruntent chaque mois ce service.

### Données techniques

- service assuré par l'entreprise Cabaro via un marché public de services.  
- 6 minibus appartenant à Cabaro, mais, selon les besoins (notamment s'agissant des sorties des centres de loisirs), d'autres véhicules d'une plus grande capacité d'accueil peuvent être mis en service.  
- Une tarification unique quelque soit la zone géographique desservie et le service demandé : 2,5 € à l'unité (4 € l'aller -retour), 15 € le carnet de 10 tickets et 50 € l'abonnement mensuel

Les tickets s'achètent auprès du conducteur, lors de la montée dans le bus.

Tout transport nécessite au préalable une réservation de la part de l'utilisateur, via Optio, la centrale de mobilité départementale de l'Oise. Les réservations y sont centralisées et sont prises en compte grâce à un outil de gestion des systèmes de transport à la demande : TITUS. Il permet l'optimisation de l'organisation des voyages et donne la possibilité au chargé d'information d'Optio de renseigner immédiatement l'utilisateur sur la possibilité ainsi que les conditions de son voyage.

## Présentation de la démarche : un TAD « zonal »

Le Pass Thelle Bus constitue un transport à la demande au sens propre du terme. Tous les trajets effectués sont le résultat d'une commande préalable de l'utilisateur indiquant son lieu de résidence et sa destination, ainsi que le jour et l'heure auxquels il souhaite être transporté.

Ainsi, aucune ligne n'est prédéfinie, tous les trajets sont possibles dans la limite des 3 zones instituées sur le territoire lors de la création du service.

- Les habitants des communes situées dans la zone nord peuvent avoir accès aux gares et bourgs situés dans le nord du territoire (+ accès à 3 zones distinctes de Beauvais, à Méru, Mouy, Noailles et Sainte Geneviève)
- Les habitants des communes situées dans la zone sud ont accès aux gares et bourgs situés au sud du territoire
- Enfin, les habitants de communes de la zone centrale ont accès à toutes les dessertes de gares et de bourgs du territoire

Il en résulte une grande souplesse pour l'utilisateur du service.

La desserte des gares principalement destinée à permettre aux utilisateurs de se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude, s'effectue entre 6 heures et 9 heures, puis entre 18 heures et 20 heures.

A contrario, le transport vers les bourgs ayant plutôt une vocation orientée vers l'accès aux commerces et services, il s'effectue en journée, de 9 heures à 12 heures 30 et de 13 heures 30 à 18 heures.

Depuis sa création, ce service a connu une augmentation significative du nombre de passagers. Elle résulte de l'attention particulière portée aux souhaits exprimés au cours des différentes réunions d'information organisées afin de toujours adapter le service aux attentes et besoins des usagers. Cette attention permanente a conduit à améliorer le système en lui apportant davantage de souplesse.

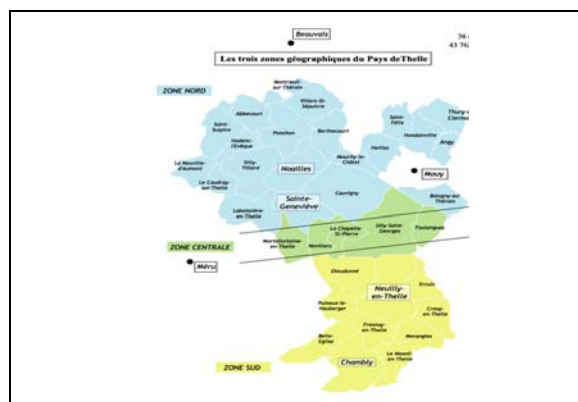
Enfin, dans l'objectif de toujours améliorer la qualité du service, la Communauté de communes a souhaité créer une charte de coordination intermodale pour assurer les correspondances du Pass Thelle Bus quelque soit le retard de la SNCF. Cette charte apporte une sécurité appréciable, en effet en cas de retard, par la mise en place d'un système de liaison entre la SNCF et CABARO, le client a l'assurance de trouver son Pass Thelle Bus à la sortie de la gare.

Une autre évolution notable depuis environ un an, les écoles et centres de loisirs de la communauté de communes peuvent utiliser les services du Pass Thelle Bus pour leurs sorties culturelles et sportives.

## Enseignements

Les points essentiels dans la mise en place d'un tel service sont incontestablement

- **la communication**, notamment dans les premiers temps afin de bien faire connaître l'existence et le mode de fonctionnement du service à tous les habitants du territoire,
- **mais aussi l'adaptabilité**, de manière à apporter un maximum de satisfaction aux usagers en suivant l'évolution de leurs attentes.



## Facteurs de reproductibilité :

Ce genre de transport trouve toute sa pertinence dans les zones rurales, et sur un territoire vaste regroupant un grand nombre de communes de petites tailles, afin de permettre aux personnes non mobiles de se déplacer vers les communes les plus importantes, mais aussi pour rendre possible l'abandon de la voiture pour les personnes se rendant en gare tous les jours.

Un tel service apparaît d'autant plus approprié qu'il ne serait pas envisageable d'instaurer un service régulier de transport en commun.

## Pour en savoir plus :

Consulter le site Internet de la Communauté de communes du Pays de Thelle:

[www.cc-paysdethelle.fr](http://www.cc-paysdethelle.fr)

## Contacts :

Julie CAYOT - Chargée de mission Transport  
CC du Pays de Thelle - 7 av de l'Europe  
60530 NEUILLY EN THELLE  
03.44.26.99.54 - julie.cayot@orange.f

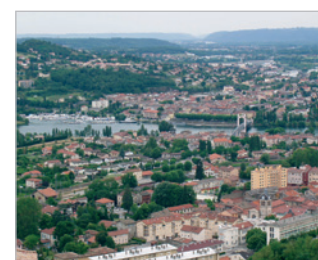
Certu



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](http://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](http://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](http://www.certu.fr)

**FMVM**  
Fédération des Maires  
des Villes Moyennes  
5, rue Jean-Bart  
75006 Paris  
[www.villesmoyennes.asso.fr](http://www.villesmoyennes.asso.fr)

**CNFPT**  
Centre National  
de la Fonction  
Publique Territoriale  
3, rue Franc Lapeyre  
17044 La Rochelle Cedex  
[www.cnfpt.fr](http://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.