

DATAR - DTT - ADEME

SERVICES A LA DEMANDE ET TRANSPORTS INNOVANTS EN MILIEU RURAL : DE L'INVENTAIRE A LA VALORISATION DES EXPERIENCES

Synthèse du rapport final

Novembre 2004



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Siège social : 113 rue Fontgèze 63000 Clermont-Ferrand

Tél. : 04.73.36.92.29 - Fax : 04.73.31.08.29 - Email : adetec@waika9.com

Agence de Grenoble : 14 rue Paul Helbronner 38100 Grenoble

Tél./Fax : 04.38.49.28.86 – Email : adetecgrenoble@waika9.com

www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
RESUME	2
SUMMARY	4
<u>SYNTHESE DU RAPPORT FINAL</u>	
1. INTRODUCTION METHODOLOGIQUE	6
1.1. ELEMENTS DE CADRAGE	6
1.2. PHASES DE L'ETUDE	7
2. RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE.....	8
2.1. TRANSPORTS A LA DEMANDE FRANÇAIS.....	8
2.2. TRANSPORTS A LA DEMANDE EUROPEENS	8
3. RECENSEMENT NATIONAL ET ENQUETE SUR LES SERVICES EXISTANTS	9
3.1. RECENSEMENT	9
3.2. QUESTIONNAIRES D'ENQUETE.....	10
3.3. TRANSPORTS A LA DEMANDE	10
3.4. PRET/LOCATION A PRIX ATTRACTIFS DE VEHICULES.....	15
3.5. CENTRALES DE COVOITURAGE	17
3.6. CENTRALES DE MOBILITE.....	17
4. MONOGRAPHIES DE 11 EXPERIENCES EXEMPLAIRES.....	18
4.1. EXPERIENCES SELECTIONNEES	18
4.2. TRANSPORTS A LA DEMANDE	19
4.3. SERVICES DE PRET/LOCATION DE VEHICULES.....	21
4.4. CENTRALES DE MOBILITE.....	23
5. ENTRETIENS AVEC DES ACTEURS NATIONAUX.....	25
5.1. PRESENTATION.....	25
5.2. PRINCIPAUX THEMES ABORDES	25
5.3. PRINCIPAUX ELEMENTS A RETENIR.....	25
6. RECOMMANDATIONS	28
6.1. AVERTISSEMENT	28
6.2. SYNTHESE DES BESOINS ET DE L'EXISTANT	28
6.3. PRINCIPAUX ENJEUX	29
6.4. ROLE DE L'ETAT	34
GLOSSAIRE.....	38
<i>REMERCIEMENTS.....</i>	<i>40</i>

RESUME

Présentation

L'étude menée par ADETEC pour le compte de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), de la Direction des transports terrestres du Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer (DTT), et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) s'est déroulée d'avril à novembre 2004. Elle a recensé les expériences qui, hors lignes régulières, visent à mieux répondre aux besoins de transport dans les zones peu denses du territoire français, plus particulièrement en milieu rural. Elle a fait une analyse de l'existant et des principales problématiques, pour déboucher sur des recommandations.

Analyse de l'existant

Au total, 401 services innovants de transport ont été identifiés, dont 354 transports à la demande (TAD), 32 prêts/locations de véhicules, 5 centrales de covoiturage et 10 centrales de mobilité. La plupart de ces centrales de mobilité proposent aussi du transport à la demande dans leur offre de différents services.

89 départements comptent au moins un TAD en zone peu dense sur leur territoire. Les 363 TAD recensés cumulent 1 million de voyages par an, dont :

- environ 400 000 pour les TAD ruraux tous publics,
- environ 300 000 pour les TAD périurbains tous publics,
- environ 300 000 pour les TAD destinés à une catégorie précise.

Seulement 20 à 30 000 personnes, soit 0,2 % de la population rurale française, utilisent les TAD ruraux tous publics, du fait d'une couverture très partielle des zones rurales, mais aussi du fait que les personnes âgées constituent près de 90 % de la clientèle des TAD ruraux existants.

De leur côté, les services de prêt/location de véhicules (mobylettes, vélos et voitures) s'adressent presque exclusivement aux publics en insertion, en général seulement pour des déplacements liés à l'emploi ou à la formation. Gérés le plus souvent par des associations, ils s'inquiètent sur leur pérennisation, du fait de l'incertitude quant au renouvellement des subventions publiques et des dates de versement de ces subventions.

En matière de covoiturage, les expériences sont rares et peu probantes, notamment en milieu rural.

Enfin, les centrales de mobilité, encore peu nombreuses, articulent leur offre autour d'au moins deux des trois services suivants : transport collectif (TAD ou ligne régulière), location de mobylettes et centrale d'informations sur les transports.

Quasiment toutes les expériences de transport innovant envisagent une stabilité ou une extension de leur offre, tant leur utilité est avérée.

11 expériences, sélectionnées notamment à partir de leurs résultats chiffrés, ont fait l'objet d'une analyse approfondie :

- TAD : SIVOM de la Viadène (Aveyron), Communauté de communes du Pays de Massiac (Cantal), Lamballe Communauté (Côtes-d'Armor), Département de l'Aveyron, Département de la Mayenne et taxis TER Bourgogne.
- Prêts/locations de véhicules : Locamob (Ardèche et Drôme) et Landes-Mains (Landes).
- Centrales de mobilité : Soissons (Aisne), Actions pour la Mobilité vers l'Emploi (Alpes-de-Haute-Provence) et Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité (Isère).

Principales problématiques et recommandations

Beaucoup de territoires ruraux n'ont aucune offre de transport. Quand offre il y a, celle-ci s'adresse généralement à une population spécifique (ex : personnes âgées, avec le TAD).

Afin de répondre à la diversité des besoins des différentes populations sans voiture (personnes âgées, publics en insertion, enfants et adolescents...), la possibilité de développer une centrale de mobilité à l'échelle de chaque bassin de vie ressort comme une piste intéressante.

Au sein de telles centrales, le TAD, trop souvent vu comme la panacée, peut constituer une solution de transport parmi d'autres, solution pour laquelle les améliorations suivantes devraient être recherchées :

- choix plus éclairé des modalités de fonctionnement (horaires libres, ligne virtuelle ou autre),
- amélioration de l'information,
- développement d'une tarification sociale et de tarifs de fidélité (carnets, abonnements),
- prise en charge éventuelle des réservations par l'AO2, pour les TAD ruraux.

D'autre part, la réglementation devrait être adaptée afin d'augmenter l'offre de transport sans pour autant fragiliser les taxis et les transporteurs par la concurrence déloyale d'acteurs n'ayant pas les mêmes contraintes qu'eux (particuliers indemnisés pour assurer du transport avec leur propre véhicule, notamment).

Enfin, l'aménagement du territoire et l'organisation des services et activités doivent être pensés de manière à ne pas faire supporter toutes les contraintes au système de transport.

Il ressort de l'étude que l'Etat a un rôle important à jouer, principalement à travers les axes suivants :

- définition d'un cadre réglementaire à la fois souple et équitable,
- incitation à la création de centrales de mobilité,
- développement de la recherche et de l'expérimentation (covoiturage, analyse comparée TAD / ligne virtuelle / ligne régulière, centrales d'informations multimodales...),
- prise en compte de la question de la mobilité dans toutes les politiques territoriales.

SUMMARY

Presentation

The study by ADETEC on behalf of the DATAR, DTT and ADEME was carried out from April to November 2004. It took stock of experiences that, outside regular lines, aim at responding as well as possible to transport needs in sparsely populated areas of France, especially rural areas. Moreover, it provides an analysis of existing transport services and the main problems in order to propose recommendations.

Analysis of existing transport services

A total of 401 innovative transport services were identified, including 354 demand responsive transport services (DRT), 32 vehicle loan/hire services, 5 car-sharing centres and 10 mobility centres. Most of these mobility centres also proposed demand responsive transport as one of their different supplied services.

89 departments have at least one DRT service in their more sparsely populated areas. The 363 DRT services total 1 million trips per year, including :

- approximately 400,000 for rural DRT services, for all categories of the public,
- approximately 300,000 for outer urban DRT services, for all categories of the public,
- approximately 300,000 for DRT services intended for specific categories of user.

Only 20,000 to 30,000 people, i.e. 0.2% of the French rural population, use rural demand responsive services for all categories of user, due to very partial coverage of rural areas, and also because elderly persons constitute almost 90% of the patronage of existing demand responsive services.

As for vehicle loan/hire services (mopeds, bicycles and cars) they almost exclusively address the unemployed and low wage earners, who generally need transport for their jobs or training. Frequently managed by organisations, they are concerned about the longevity of these services due to uncertainty about the renewal of public subsidies and the dates of payment of these subsidies.

Few experiments related to car-sharing have been carried out, especially in rural areas, and their results are inconclusive.

Lastly, although still scarce, the mobility centres base their supply on at least two of the three following services : public transport (demand responsive service or regular line), moped hire and transport information centres.

Nearly all the innovative transport centres foresee their supply remaining stable or increasing, as they have more than amply demonstrated their usefulness.

11 experiments, mainly chosen as a function of their results in terms of figures, were subjected to in-depth analysis :

- Demand responsive service : SIVOM de la Viadène (Aveyron), Communauté de communes du Pays de Massiac (Cantal), Lamballe Communauté (Côtes-d'Armor), Département de l'Aveyron, Département de la Mayenne et taxis TER Bourgogne.
- Vehicle loan/hire : Locamob (Ardèche et Drôme) et Landes-Mains (Landes).
- Mobility centres : Soissons (Aisne), Actions pour la Mobilité vers l'Emploi (Alpes-de-Haute-Provence) et Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité (Isère).

Main problems and recommendations

Many rural areas are not served by any supply of transport. When supply does exist, it is mainly aimed at a specific public (e.g. the elderly, with demand responsive services).

In order to respond to the varying needs of different populations without cars (the elderly, the unemployed and low wage earners, children and adolescents, etc.), the possibility of developing a mobility centre on the scale of each populated area appears to be an interesting direction.

Within such centres, demand responsive services, which are all too frequently seen as a panacea, may be a transport solution among others for which the following improvements should be sought :

- more informed choice of operating procedures (flexible times, a virtual or other type of line),
- better information,
- setting up a low fare systems and loyalty prices (ticket books, season tickets),
- possible payment for reservations by lower level transport organising authorities, for rural demand responsive services.

Furthermore, the regulations should be adapted to increase transport supply without however negatively affecting taxis and transporters due to competition from actors not impeded by the same restrictions.

Lastly, territorial development and the organisation of services and activities should be thought out so as to lighten the demands made on the transport system.

The study shows that the government has an important role to play, mainly by taking the following actions :

- defining a regulatory framework that is both flexible and fair,
- encouraging the creation of mobility centres,
- developing research and experimentation (car-sharing, comparative analysis of demand responsive service / virtual line / regular line, multimodal information centres, etc.),
- taking the issue of mobility into account in all territorial policies.

1. INTRODUCTION METHODOLOGIQUE

1.1. ELEMENTS DE CADRAGE

1.1.1. Territoires

L'étude concerne les zones peu denses de France métropolitaine, définies de la manière suivante :

- toutes les communes des « espaces à dominante rurale » définis par l'INSEE après le recensement de 1999, quelle que soit leur densité de population ;
- les communes périurbaines de densité inférieure à 50 habitants par km² ; 67 périmètres de transport urbain sur un total d'environ 250 sont concernés par ce critère.

Ces zones peu denses se trouvent dans 92 départements métropolitains sur 96 (exceptions : Paris et sa petite couronne).

Toutes les expériences fonctionnant dans au moins une commune peu dense entrent dans le cadre de l'étude, même si la zone peu dense ne représente qu'une partie de leur territoire (cas des TAD périurbains, notamment).

1.1.2. Date de création

Ont été prises en compte les expériences créées avant le 1^{er} janvier 2004.

1.1.3. Nature du service

Sont prises en compte toutes les expériences entrant dans la logique du transport public, celui-ci étant défini de manière moins restrictive que dans la LOTI.

Ainsi, sont pris en compte des services tels que :

- les services s'adressant à une catégorie de population spécifique (personnes âgées, chômeurs...), s'ils sont ouverts à tous les membres de cette catégorie de population et non aux seuls adhérents d'une association donnée,
- les taxis TER.

1.1.4. Types de service

Les services appartiennent aux catégories suivantes :

- transports à la demande,
- services de prêt ou de location à prix attractif de véhicules,
- covoiturage,
- centrales de mobilité.

Nous n'avons en revanche identifié aucun service d'autopartage, les rares expériences françaises existantes étant confinées aux zones urbaines.

1.1.5. Mode de comptage

Pour le recensement et l'exploitation de l'enquête quantitative nationale, nous comptons autant d'expériences qu'il y a d'organismes différents. Ainsi, pour le TAD :

- nous comptons comme un seul et unique TAD les services organisés directement par un Conseil général, quels que soient le nombre et l'étendue de leur(s) zone(s) de desserte (ex : Mayenne, Calvados) ;
- dans les autres cas, nous comptons autant de TAD que d'autorités organisatrices de second rang (ex : 34 TAD en Aveyron).

1.2. PHASES DE L'ETUDE

L'étude s'est déroulée en quatre phases :

- o Recherche bibliographique France et Europe
- o Recensement national et enquête quantitative auprès des organisateurs de services identifiés en France métropolitaine
- o Approfondissement de 11 expériences locales, incluant un sondage auprès des usagers de ces services chaque fois que cela était possible
- o Entretiens ou réunions de groupes avec des acteurs nationaux concernés par l'objet d'étude.

RÉPARTITION DES SERVICES DE TRANSPORTS INNOVANTS PAR DÉPARTEMENT



2. RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE

Les principaux points ressortant de l'analyse bibliographique, réalisée au début de notre étude, sont les suivants.

2.1. TRANSPORTS A LA DEMANDE FRANÇAIS

- Les services de transport à la demande en milieu rural sont définis pour l'essentiel par :
 - l'article 29 de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), modifié par l'article 20 de la loi 2001-43 du 16 janvier 2001,
 - le décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains et aux transports routiers non urbains de personnes, précisé par le décret du 31 décembre 1985 relatif aux services publics à la demande de transports routiers de personnes et modifié par le décret du 3 juillet 1992.
- Les enquêtes sur le TAD ne sont pas exhaustives. En outre, les analyses, le plus souvent monographiques, reprennent souvent les mêmes expériences. Par ailleurs, le TAD en milieu rural a été moins souvent traité que le TAD urbain ou périurbain.
- Les recensements réalisés avant la présente étude (GART, UTP, CERTU, Caisse des Dépôts) faisaient apparaître l'existence de TAD dans un peu plus de la moitié des départements, desservant au total environ 4 000 communes. Notre enquête a montré que ces chiffres étaient largement sous-évalués.

2.2. TRANSPORTS A LA DEMANDE EUROPEENS

- Les TAD sont surtout développés en Europe du Nord. A l'inverse, malgré l'importance des zones peu denses, peu de TAD ont été mis en place en Espagne, au Portugal et en Grèce, le maintien des solidarités familiales et de voisinage rendant de tels services moins indispensables.
- Les TAD de nos voisins européens présentent des caractéristiques assez proches des TAD français, en terme d'objectifs, de modalités de fonctionnement et de publics touchés.
- Décrits dans le rapport final en raison de leurs enseignements éventuellement transposables, six services de TAD localisés dans des zones peu denses de Finlande, Suède, Italie, Angleterre, Irlande et Belgique retiennent plus particulièrement l'attention.

3. RECENSEMENT NATIONAL ET ENQUETE SUR LES SERVICES EXISTANTS

3.1. RECENSEMENT

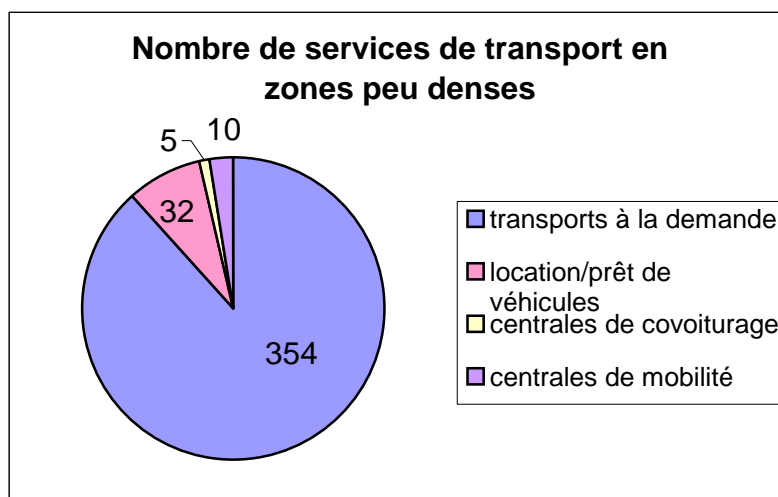
3.1.1. Méthode

Afin de garantir un taux de réponse de 100 %, le recensement des services de transport (hors lignes régulières) dans les zones rurales et périurbaines peu denses a été effectué par téléphone. Dans un souci de qualité, il a été réalisé par des chargés d'études en transports, tous titulaires d'un DESS.

Au total, environ 400 contacts ont été pris, dans les Conseils régionaux, les Conseils généraux, les Autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), les Chambres régionales de commerce et d'industrie et auprès d'acteurs nationaux (GART, UTP, associations, grands groupes de transport...). Le travail d'une doctorante de l'Université d'Avignon, Elodie Castex, nous a ensuite permis de rajouter une trentaine d'expériences à notre liste.

3.1.2. Résultats

401 organisateurs de services innovants ont été recensés. Ils se répartissent de la manière suivante.



Près des 2/3 de ces organisateurs se situent dans la moitié sud du pays, plus particulièrement en Midi-Pyrénées, en Rhône-Alpes et en Auvergne.

3.2. QUESTIONNAIRES D'ENQUETE

Tous les organisateurs d'un système innovant de transport ont été destinataires d'un questionnaire, accompagné d'une lettre de recommandation de la DATAR. Du fait de l'identification tardive de certaines Autorités organisatrices de second rang (AO2), pour le TAD, nous n'avons pu envoyer un questionnaire qu'à 340 organisateurs de services sur 401.

Le taux de retour des questionnaires a été de 50 %.

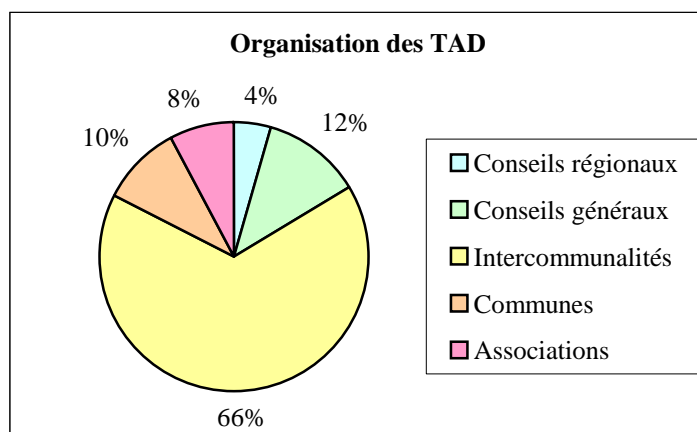
3.3. TRANSPORTS A LA DEMANDE

3.3.1. Répartition géographique

89 départements sur les 92 étudiés comptent au moins un transport à la demande en zone peu dense sur leur territoire. Ces chiffres sont nettement supérieurs à ceux de tous les recensements précédents, alors même que nous n'avons étudié que les zones peu denses, ce qui confirme la pertinence de notre méthode de recensement.

Près du tiers des TAD se situe en Midi-Pyrénées, où le Conseil régional, suivi par les Conseils généraux, a mis en place une politique forte depuis plus de 20 ans.

3.3.2. Autorités organisatrices



Les TAD sont organisés majoritairement par des intercommunalités (intercommunalités rurales, par délégation du Conseil général, ou AOTU).

Pour les TAD relevant de leur compétence, les Départements choisissent les modalités suivantes (voir carte page ci-contre) :

- un quart en assure directement l'organisation,

- la moitié délègue cette organisation à des AO2,
- le dernier quart assure l'organisation de certains TAD et délègue à des AO2 l'organisation des autres TAD.

3.3.3. Historique

Les TAD ont en moyenne 9 ans. Les plus anciens remontent au début des années 80. La création des TAD s'est accélérée depuis 1999, avec la mise en place des Communautés de communes ou d'agglomération.

Cette création se fait généralement à l'initiative des élus locaux, parfois encouragés par le Conseil général, voire par le Conseil régional. Le plus souvent, les TAD pallient à l'absence de lignes régulières, tant dans les zones rurales que dans les communes périurbaines récemment intégrées aux périmètres de transports urbains.

3.3.4. Territoire

8 000 à 9 000 communes, représentant une population totale d'environ 6 millions d'habitants, sont desservies par des TAD effectuant au moins une partie de leur service dans des zones peu denses.

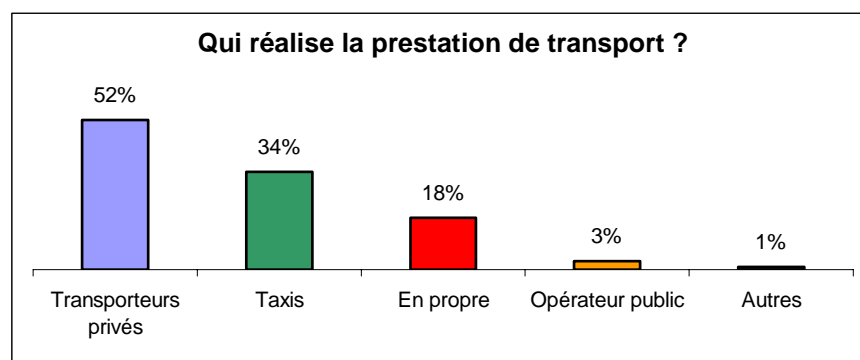
3.3.5. Publics concernés

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).

3.3.6. Organisation et gestion

La gestion et le suivi du service sont assurés par l'autorité organisatrice dans les $\frac{3}{4}$ des cas, avec un taux encore plus élevé en milieu rural.

Le transport proprement dit est réalisé par les acteurs suivants :



Total > 100 en raison des réponses multiples

Les véhicules utilisés sont généralement des véhicules de moins de 9 places (64 % des TAD) et/ou des minibus (51 % des TAD). Seulement 14 % des TAD utilisent des cars ou des bus.

3.3.7. Destinations proposées

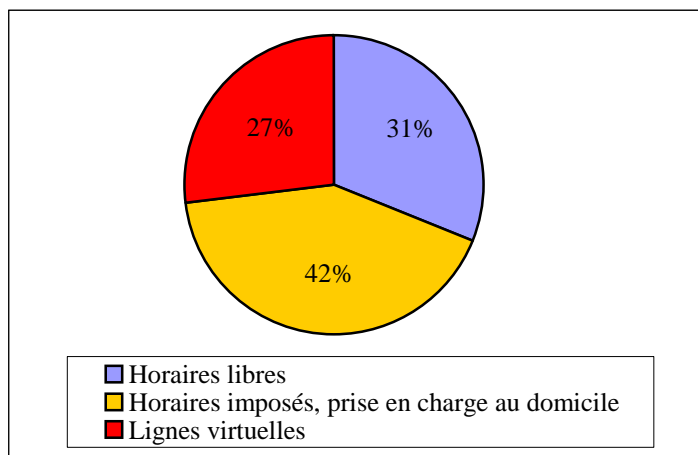
Les TAD ruraux desservent systématiquement les bourgs-centres et, dans 40 % des cas, les villes. La desserte des bourgs-centres se fait généralement 1 ou 2 fois par semaine. La dépose se fait généralement en centre-ville. Les motifs de déplacements sont les achats (notamment au marché), les démarches personnelles (médecin...) et, plus largement, les rencontres et la vie sociale.

Les TAD périurbains desservent la ville-centre, le plus souvent directement (centre-ville et/ou gare, en général), parfois en correspondance avec les lignes régulières urbaines.

Hormis quelques cas (taxis TER, principalement), les TAD n'ont pas pour vocation première de rabattre sur les gares et encore moins sur les lignes de cars interurbaines. La desserte de la gare se fait toutefois assez souvent, dans le cadre de la desserte de la ville ou du bourg.

3.3.8. Types de services

Les TAD peuvent être classés en 3 grandes catégories, de la plus à la moins souple :

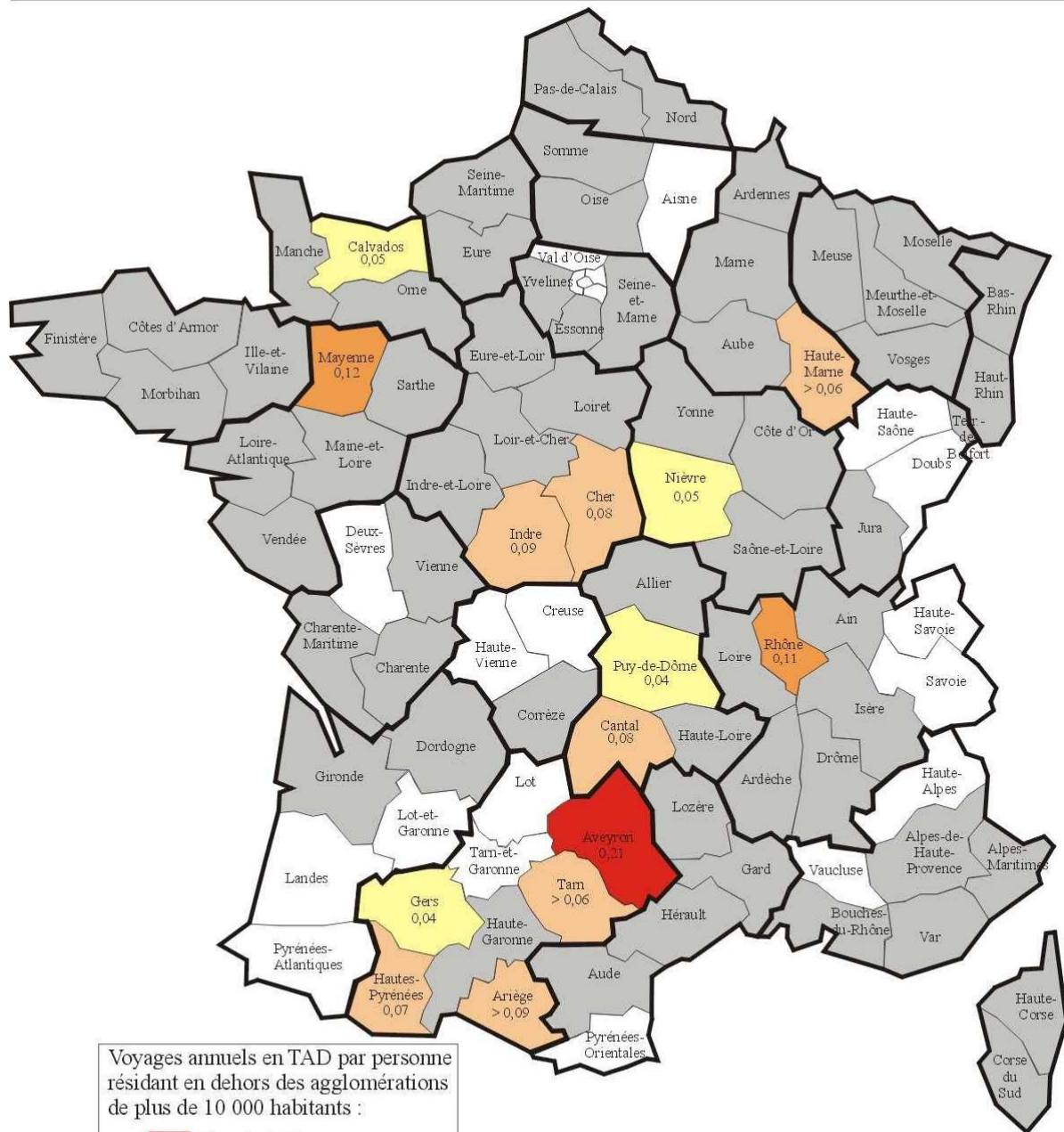


Les TAD à horaires libres sont les plus souples, mais aussi les plus coûteux, du fait d'un faible taux de remplissage des véhicules. Ils s'apparentent à des taxis subventionnés.

Formule intermédiaire d'offre, les TAD assurant la prise en charge à domicile à des horaires imposés répondent bien aux besoins des personnes âgées en zone rurale.

Enfin, les lignes virtuelles constituent les TAD s'inscrivant le plus dans la logique du transport public. On les rencontre surtout à l'intérieur des PTU.

FRÉQUENTATION DES TAD RURAUX TOUS PUBLICS RAPPORTÉE A LA POPULATION POTENTIELLEMENT CONCERNÉE



Voyages annuels en TAD par personne résidant en dehors des agglomérations de plus de 10 000 habitants :

- Plus de 0,20
- 0,10 à 0,20
- 0,06 à 0,10
- 0,04 à 0,06
- Moins de 0,04
- Non connu

3.3.9. Réservations

Les réservations se font presque uniquement par téléphone. Dans plus de la moitié des TAD, elles se font directement auprès du taxi ou du transporteur, ce qui empêche une bonne connaissance de la clientèle par la collectivité et peut générer des fraudes (facturation de courses fictives¹). Dans 90 % des cas, cette réservation doit se faire au plus tard la veille du déplacement, ce qui offre peu de souplesse à l'usager.

La plupart des TAD se gèrent très facilement « à la main ». Pour cette raison, mais aussi du fait du coût des logiciels, seulement 1 TAD sur 6 utilise un logiciel de gestion.

3.3.10. Tarification

Dans près de 90 % des cas, la tarification est spécifique au TAD. Les tarifs moyens sont de :

- pour les TAD ruraux : 4,30 €/A/R vers un bourg-centre et 5,60 €/A/R vers une ville,
- pour les TAD périurbains : 2,20 €/A/R.

Moins d'un TAD sur trois a mis en place une tarification sociale (tarifs réduits, gratuits) en faveur de certains publics.

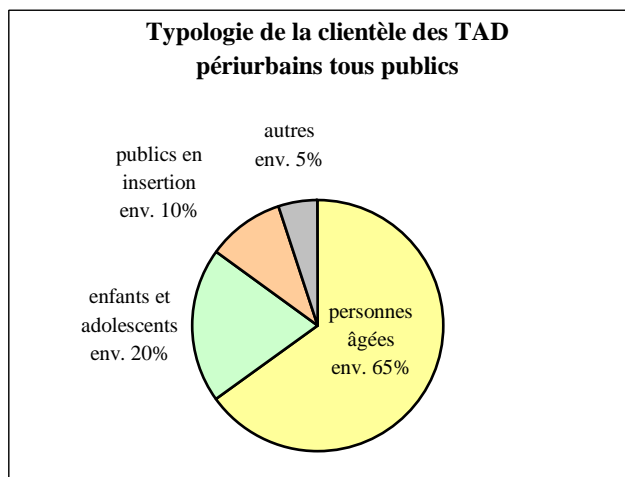
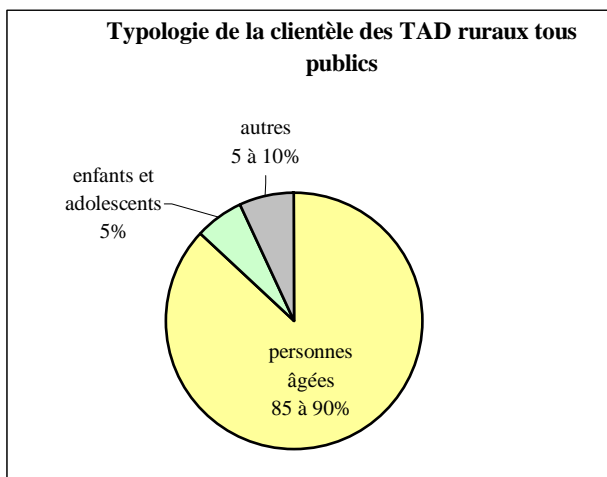
3.3.11. Fréquentation

Les TAD fonctionnant au moins pour partie dans les zones peu denses cumulent environ 1 000 000 voyages par an, dont :

- environ 400 000 pour les TAD ruraux tous publics (au sein de ces derniers, l'Aveyron est le département leader, avec 36 000 voyages annuels),
- environ 300 000 pour les TAD périurbains tous publics,
- environ 300 000 pour les TAD destinés à une catégorie précise.

Les personnes âgées représentent l'essentiel de la clientèle des TAD ouverts à tous les publics.

¹ Ce phénomène, sans doute minoritaire, ne remet pas en cause l'honnêteté de la grande majorité des professionnels.



Pour les TAD tous publics, la fréquentation moyenne est de 0,18 voyage par habitant et par an, aussi bien en milieu rural qu'en zone périurbaine.

Dans les communes desservies, le TAD est utilisé en général par seulement 1 à 2 % de la population, soit un total national de 50 000 à 80 000 personnes, dont 20 000 à 30 000 pour les TAD ruraux tous publics. Sachant que la population rurale de la France métropolitaine est de 14 millions d'habitants, **seulement 0,2 % des habitants du rural a utilisé un TAD en 2003.**

Enfin, la fréquentation des TAD créés avant le 1^{er} janvier 2001 a connu une hausse moyenne de 7 % entre 2001 et 2003. Les évolutions sont cependant très différentes entre les TAD ruraux tous publics (-2 %) et les TAD périurbains tous publics (+ 45 %).

3.3.12. Financement

Du fait du recours à des entreprises privées pour le transport (transporteurs et/ou taxis), la mise en place d'un TAD nécessite en général peu ou pas d'investissements.

En matière de fonctionnement, les principaux ratios sont les suivants² :

	TAD ruraux tous publics	TAD périurbains tous publics
Taux de couverture	25 %	9 %
Déficit par habitant et par an	2,30 €	6,90 €

Les TAD ruraux organisés par une AO2 bénéficient généralement de subventions de fonctionnement, principalement du Conseil général. Après subvention, le déficit restant à la charge de l'AO2 est en moyenne de 1 €par habitant.

² Les ¾ des TAD ne prennent en compte que le coût du transport et ne comptabilisent ni l'organisation en interne ni les frais annexes (ex : édition de documents), qui représentent en moyenne plus de 30 % du coût du transport.

3.3.13. Bilan socio-économique

Seulement 56 % des organisateurs dressent un bilan positif de leur TAD. Les principaux points faibles mentionnés sont :

- une clientèle trop faible ou trop peu diversifiée (prépondérance des personnes âgées),
- un taux de couverture financier insuffisant.

3.3.14. Evolutions envisagées

La majorité des TAD envisage un service stable pour les deux années à venir. Néanmoins, 22 % envisagent une extension de l'offre et 20 % une extension des zones desservies. Enfin, 3 % des services prévoient une transformation en ligne virtuelle et 7 % une transformation en ligne régulière.

3.4. PRET/LOCATION A PRIX ATTRACTIFS DE VEHICULES

3.4.1. Historique et organisation

Les services de prêt/location de véhicules ont été le plus souvent créés à l'initiative d'une association et/ou des services sociaux (Conseil général, Direction Départementale du Travail...).

Ils couvrent généralement des zones étendues (maximum : Ardèche + ¼ de la Drôme pour Locamob).

Ils ont tous moins de 10 ans, pour un âge moyen de 5 ans.

Enfin, ils sont quasiment tous gérés par une association.

3.4.2. Services proposés

23 des 25 services ayant répondu au questionnaire mettent à disposition des mobylettes. 10 proposent des vélos et 6 des voitures.

24 services sur 25 s'adressent à un public en insertion, principalement pour des déplacements liés à l'emploi ou à la formation. Le 25^e loue des voitures à des personnes handicapées n'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule aménagé.

3.4.3. Tarifs

Pour les mobylettes, qui représentent 84 % du parc, les tarifs moyens sont les suivants :

- 2,10 €par jour,
- 8,40 €par semaine,
- 33 €par mois.

Les personnes ayant les revenus les plus bas bénéficient assez souvent de tarifs réduits ou d'aides des organismes sociaux.

3.4.4. Statistiques d'utilisation

A l'échelle nationale, les 41 services de prêt/location de véhicules recensés touchent environ 4 000 personnes chaque année, pour près de 200 000 journées de prêt/location par an. Les mobylettes représentent environ 95 % de l'activité.

Les habitants des zones rurales représentent environ la moitié des usagers.

3.4.5. Financement

Les dépenses moyennes sont de 11 800 € au lancement et de 10 900 € pour les investissements ultérieurs (extension du parc de véhicules et remplacement de véhicules non restitués, principalement). Les subventions en couvrent seulement la moitié.

Pour le fonctionnement, les montants moyens sont les suivants :

Recettes		Charges
Recettes commerciales	7 600 €	32 600 €
Subventions	22 800 €	
Déficit commercial :		25 000 €
Taux de couverture :		23 %
Déficit restant à la charge de l'organisateur :		2 200 €

Les principaux subventionneurs sont les Départements, l'Etat et les Régions.

3.4.6. Evolutions prévues

Les associations ont du mal à envisager l'avenir de manière sereine, en raison de l'incertitude planant chaque année quant à la reconduction des subventions, aux difficultés de trésorerie qu'entraîne le versement tardif de celles-ci et, pour la plupart d'entre elles, à la part de déficit restant à leur charge.

Pourtant, en raison de la forte utilité sociale de leur activité, plus d'un service sur deux envisage une hausse de son offre pour les 2 ans à venir, les autres services prévoyant une stabilité de celle-ci.

3.5. CENTRALES DE COVOITURAGE

7 expériences ont été recensées, dont 2 spécifiquement en zone rurale. La plupart d'entre elles obtiennent des résultats faibles, voire nuls. Seules Allostop Bretagne (Rennes) et Stop Plus (Grenoble) obtiennent des résultats significatifs, mais la population rurale ne représente qu'une faible part de leur clientèle (1 000 voyages annuels sur 15 000, pour Stop Plus).

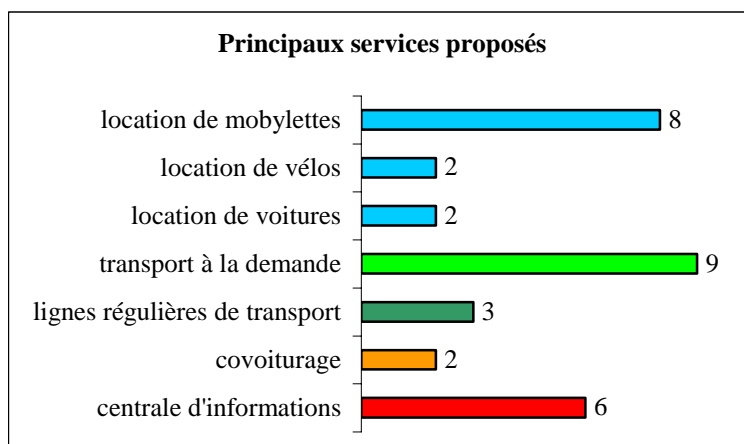
3.6. CENTRALES DE MOBILITE

10 centrales de mobilité ont été identifiées, dont 3 en Rhône-Alpes.

7 d'entre elles s'adressent à des publics en insertion, les 3 autres sont ouvertes à tous les publics. A l'exception de 2 centrales tous publics (Soissons et Abbeville), toutes ces centrales sont gérées par des associations.

Elles ont toutes moins de 10 ans, pour un âge moyen de 4 ans ½.

Enfin, les principaux services proposés par ces centrales sont les suivants :



4. MONOGRAPHIES DE 11 EXPERIENCES EXEMPLAIRES

4.1. EXPERIENCES SELECTIONNEES

Les principaux critères de sélection des expériences monographiées ont été les suivants :

- résultats en terme d'utilisation,
- originalité,
- exemplarité,
- transposabilité,
- qualité des données existantes,
- diversité des publics visés,
- variété, notamment en terme de zones géographiques concernées.

Sur ces bases, les expériences sélectionnées ont été les suivantes :

	Opérations sélectionnées	Total
TAD	SIVOM de la Viadène (Aveyron) Communauté de communes du Pays de Massiac (Cantal) Lamballe Communauté (Côtes-d'Armor) Département de l'Aveyron Département de la Mayenne Taxis TER Bourgogne	6
Prêts/locations	Locamob (Ardèche et Drôme) Landes-Mains (Landes)	2
Centrales de mobilité	Soissons (Aisne) Actions pour la Mobilité vers l'Emploi (Alpes-de-Hte-Provence) Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité (Isère)	3
Covoiturage	Présentation rapide de 2 expériences (Stop Plus, à Grenoble, et Conseil général du Finistère)	hors monographies

En détaillant les services inclus dans les centrales de mobilité, les 11 monographies représentent au total 8 TAD, 4 prêts/locations et 1 covoiturage.

Elles sont bien réparties sur le territoire national puisqu'elles se situent dans 9 régions et 14 départements différents.

Enfin, à notre connaissance, 9 de ces 11 expériences n'avaient jamais fait l'objet d'une analyse approfondie avant la présente étude.

4.2. TRANSPORTS A LA DEMANDE

4.2.1. Présentation

8 services de transport à la demande ont été monographiés. Ces services sont représentatifs de la diversité existante, avec :

- 1 taxi TER (Bourgogne),
- 2 politiques départementales ambitieuses : Aveyron (délégation à 34 AO2, avec un fort soutien, notamment financier, du Département) et Mayenne (organisation TAD par le Conseil général à l'échelle de tout le département),
- 2 TAD ruraux délégués à des AO2 (Viadène et Massiac),
- 1 TAD rural destiné aux publics en insertion (le Tacot Bièvre Valloire Mobilité),
- 2 TAD périurbains (Lamballe et Soissons).

Soissons et Le Tacot proposent également d'autres services de transport, dans le cadre d'une centrale de mobilité (voir aussi page 23).

4.2.2. Fonctionnement et coût

Il s'agit de TAD tous publics, sauf pour les taxis TER, réservés aux usagers de la SNCF, et le Tacot, réservé aux publics en insertion.

La gestion et l'organisation du service sont diverses. Le Département de l'Aveyron, par exemple, délègue l'organisation du service (définition des tarifs, choix des jours de fonctionnement) aux AO2, alors que le Département de la Mayenne gère seul le service. Les réservations s'effectuent auprès de la gare de rabattement pour les taxis TER, auprès du Département pour la Mayenne, et directement auprès du transporteur ou du taxi dans tous les autres cas.

Le financement du service diffère également d'une structure à l'autre : le Département de la Mayenne prend en charge à 100 % le coût du service, sauf si une Communauté de communes désire une journée de fonctionnement supplémentaire³. Dans l'Aveyron, le déficit est partagé entre Région (40 %), Département (30 %) et AO2 (30 %). A Massiac, Région et Département se désengagent au fil des ans pour qu'à terme la Communauté de communes finance la quasi totalité du déficit du service.

Les expériences monographiées présentent aussi un vaste panel des possibilités offertes par le transport à la demande : du plus « flexible » au plus « contraint ». Les services mis en place à Lamballe et en Mayenne sont multidirectionnels, alors que dans tous les autres cas les points d'arrivée sont prédéfinis. A Soissons, le TAD fonctionne sous forme de lignes virtuelles. Les jours et horaires de fonctionnement sont également très variables : 6 jours sur 7 pour Lamballe et Soissons, 4 demi-journées par semaine pour la Mayenne, variable selon les AO2 en Aveyron, 2 jours par semaine + jours de foire à Massiac. Seuls les taxis TER ont un fonctionnement quotidien, puisqu'ils complètent/supplément l'offre ferroviaire.

³ Dans ce cas le surcoût est financé à 70 % par la Communauté de communes et à 30 % par le département.

Les tarifs pratiqués sont également très différents : 2 € aller-retour à Soissons et 1,10 € par tranche de 12 km au Tacot, jusqu'à plus de 9 € aller-retour dans certains secteurs de l'Aveyron. Lorsqu'il existe des tarifs particuliers, ils ne sont pas fonction de la situation sociale de l'utilisateur, mais de son âge. Notons toutefois le cas particulier des taxis TER, qui appliquent la gratuité aux cheminots et aux abonnés grandes lignes et domicile-travail.

Les moyens mis en œuvre pour gérer le service sont inégaux : depuis le simple appel au transporteur la veille de son départ, à la mise en place d'outils de gestion des réservations beaucoup plus sophistiqués. Le logiciel utilisé à Lamballe et en Mayenne, permet selon les fonctions choisies, de planifier des trajets longtemps à l'avance et, via un serveur vocal, offre la possibilité de réserver son voyage à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Avec l'utilisation de ces technologies, la connaissance des usagers est très disparate d'un service à l'autre. Les services dotés d'un logiciel peuvent ainsi connaître de façon assez fine leurs usagers, leurs habitudes, les catégories socioprofessionnelles à laquelle ils appartiennent... et ainsi ajuster l'offre en fonction. En revanche, certains transporteurs de l'Aveyron ou de Massiac n'ont aucune trace des publics transportés ni aucun élément statistique à fournir en dehors des chiffres de fréquentation.

4.2.3. Impacts / Evaluation

Les expériences de TAD monographiées présentent toutes des coûts élevés pour la collectivité. Ces coûts sont d'autant plus élevés que la fréquentation est importante, comme à Lamballe, Soissons ou dans la Mayenne.

Ces expériences, choisies pour leur bonne fréquentation, fonctionnent toutes grâce à un portage politique fort. Il apparaît que plus la collectivité investit en termes de dépenses et de communication, plus le service rencontre du succès. Cette volonté politique se traduit par une tarification attractive (Soissons, Lamballe, Mayenne, le Tacot), une offre peu contrainte (Lamballe, Mayenne) ou un grand nombre de territoires desservis (Aveyron).

Les TAD plus anciens (Aveyron, Viadène, Massiac) ont des caractéristiques qui les orientent clairement vers un public âgé : choix des jours de marché ou de foire pour le fonctionnement, communication reposant essentiellement sur le bouche-à-oreille... En revanche, les TAD plus récents tels Lamballe ou la Mayenne s'efforcent de séduire un public plus large : fonctionnement moins contraint, adaptation aux activités extrascolaires, tarification spéciale « jeunes », communication très active...

Ces deux exemples nous montrent aussi que l'acquisition d'un logiciel n'est pas la panacée : à Lamballe, l'utilisation du serveur vocal n'est pas un automatisme. En Mayenne, le serveur vocal n'est pas mis en place et les aléas du logiciel impliquent de revoir chaque soir les réservations enregistrées. La gestion informatique peut donc s'avérer efficace, mais elle ne peut s'adapter à tous les territoires de la même façon. Le périmètre d'une Communauté de communes semble ainsi beaucoup plus propice à ce type de gestion que celui d'un département entier.

Ces TAD, proposant une offre très large et très peu contrainte, sont souvent victimes de leur succès : demandes trop importantes les jours d'activités extrascolaires, manque de véhicules pour répondre à

la demande. Nous avons pu sentir, à travers les questionnaires remplis par les usagers, qu'une logique consumériste s'installe parfois. Ainsi, les usagers, habitués à un service très souple et peu cher, sont demandeurs d'une offre toujours plus large, toujours plus adaptée à leur situation particulière. En cela, ces TAD s'éloignent de plus en plus d'une logique de transport public.

Les TAD plus anciens, ruraux, ont eux parfois tendance à s'essouffler. L'offre n'est pas toujours revue en fonction des évolutions démographiques, certains TAD de l'Aveyron n'ont ainsi enregistré aucun voyage au cours des 6 derniers mois. L'offre est donc parfois obsolète, et l'imbrication des différents acteurs n'est pas forcément favorable à sa restructuration.

Enfin, dans tous les services étudiés, nous avons pu sentir l'importance du relationnel chez les usagers. Dans les territoires ruraux notamment, les usagers attachent beaucoup d'importance à la personnalité du conducteur, s'il est « aimable », « causant »... Et lorsque l'un d'entre eux vient à être remplacé, cela peut être la cause d'une défection de la clientèle, comme c'est le cas parfois en Aveyron. Cette importance du relationnel se retrouve aussi dans les modalités de réservation : à Lamballe, malgré la mise en place d'un serveur vocal, près de la moitié des usagers continuent à passer par l'hôtesse pour faire enregistrer leurs réservations. La vocation sociale du TAD dépasse donc parfois sa seule fonction de transport de personnes.

4.2.4. Perspectives

Soissons, Lamballe et le Département de la Mayenne apparaissent comme les TAD les plus ambitieux : acquisition d'un logiciel de gestion, fonctionnement en centrale de mobilité ou évolution vers cette formule... Les autres services tendent à maintenir leur offre.

La mise en place d'un service de transport à la demande est donc pensée selon deux logiques : une logique à minima de maintien d'un service de transport pour les publics les plus captifs, et une logique plus ambitieuse visant à faciliter les déplacements de tous les publics sur l'ensemble du territoire.

4.3. SERVICES DE PRET/LOCATION DE VEHICULES

4.3.1. Présentation

Parmi les monographies, 4 services proposent le prêt ou la location de véhicules.

Expérience	Départements	Véhicules mis à disposition
AME (Actions pour la Mobilité vers l'Emploi)	04	Mobylettes et vélos
Locamob	07 et 26	Mobylettes
Le Tacot Bièvre Valloire Mobilité	38	Mobylettes et vélos
Landes-Mains	40	Mobylettes, vélos et voitures

AME et Le Tacot proposent également d'autres services de transport, dans le cadre d'une centrale de mobilité (voir aussi page 23).

4.3.2. Fonctionnement et coûts

Les mises à disposition de véhicules se font selon des modalités différentes. Dans le cas d'AME, qui ne possède qu'un seul dépôt de mobylettes, les véhicules sont mis à disposition des usagers à leur domicile. Dans les autres cas, les usagers doivent se rendre vers le dépôt le plus proche de chez eux. 15 des 16 dépôts de Locamob sont gérés par des partenaires locaux (associations, services publics...).

Pour l'entretien du parc de véhicules, Locamob s'appuie sur un réseau de garagistes locaux, tandis que les autres associations ne font appel qu'à un seul garagiste voire, dans le cas de Landes-Mains, assurent elles-mêmes cette tâche.

Ces différences de fonctionnement impliquent des moyens humains et matériels très variables, et par conséquent des coûts de fonctionnement eux aussi différents. En fonctionnant avec un seul salarié, Locamob affiche le coût de fonctionnement le plus faible (68 000 € en 2003). A l'opposé, Landes-Mains a des besoins matériels (locaux de plus de 4 000 m²...) et en main d'œuvre (19 personnes) nettement plus importants, avec en corollaire un coût global de fonctionnement près de 5 fois plus élevé (319 000 €).

4.3.3. Impacts / évaluation

Les services de prêt/location de véhicules ont avant tout un rôle social via l'accès à la mobilité pour les personnes en difficulté et, dans le cas de Landes-Mains, grâce aux emplois créés pour ce même public (17 des 19 salariés sont en contrat d'insertion). A l'échelle des territoires concernés, les impacts restent néanmoins limités, étant donné le faible nombre de bénéficiaires (de 60 personnes pour AME jusqu'à 147 pour Landes-Mains).

Concernant l'aspect spécifiquement transport, si les mobylettes apparaissent comme un bon compromis entre coût et qualité de service, elles souffrent néanmoins de plusieurs inconvénients : inadaptation aux longues distances, aux terrains accidentés ou encore aux mauvaises conditions climatiques et, de plus, ne sont pas toujours appréciées par le public féminin, surtout au-delà d'un certain âge. C'est pourquoi les mises à disposition de voitures, voire de vélos, apparaissent très complémentaires des mobylettes, les premiers pour les longues distances et les seconds pour les trajets urbains.

Au final, les mises à disposition de véhicules conservent une utilité essentielle, à savoir la réponse aux déplacements domicile-travail (ou formation...), auxquels ne sont pas adaptés les TAD (contrainte de la réservation...). En cela, les services de prêt/location de véhicules sont tout à fait complémentaires de l'offre de transport classique en milieu rural.

4.3.4. Perspectives

Il semble que les services de mises à disposition de véhicules étudiés trouvent petit à petit leur rythme de croisière. Les divers problèmes liés au vol (Locamob), aux impayés de la part des usagers (AME), etc. se résolvent petit à petit. En outre, les difficultés financières communes à chacune des associations (incertitude quant au renouvellement des subventions...) devraient elles aussi

commencer à trouver des issues favorables n'impliquant pas une remise en cause des services existants (optimisation du service de réparation de Landes-Mains permettant de réaliser des économies, obtention de prêts sans intérêt par AME...).

D'une vocation sociale affirmée au départ, les services de location ont contribué à révéler l'insuffisance de l'offre de transport collectif sur des territoires donnés. En cela, ils intéressent aujourd'hui au premier chef les services transport des Départements et des collectivités rurales, pouvant même remplir une véritable mission de prospective sur le devenir de la mobilité en milieu rural (Le Tacot).

Au final, malgré les difficultés financières auxquelles elles sont confrontées, ces associations sont appelées à se développer dans les années à venir, soit par le biais d'extensions géographiques (Landes-Mains), soit en diversifiant leurs services (Locamob, AME).

4.4. CENTRALES DE MOBILITE

4.4.1. Présentation

	Publics	Services proposés			
		Transport collectif	Prêt/location	Centrale d'informations	Covoiturage
Soissons	Tous publics	TAD	Non	Oui	Oui
AME	Publics en insertion	Ligne régulière	Mobylettes, vélos	Non	Non
Le Tacot	Publics en insertion	TAD	Mobylettes, vélos	Oui (tous publics)	Abandonné

4.4.2. Fonctionnement et coûts

Alors qu'AME et Le Tacot sont gérées par des associations, la centrale de mobilité de Soissons relève de l'autorité organisatrice de transport urbain (SITUS). Dans les deux premiers cas, les services sont assurés directement par l'association ; pour sa part, le SITUS s'appuie sur un opérateur pour exploiter le service de TAD et assure directement les autres services.

D'après les questionnaires remis aux usagers, une partie de ceux-ci utilisent plusieurs services, tandis qu'une minorité ignore l'existence d'autres services que celui utilisé.

Le Tacot, tout en proposant des services diversifiés et de qualité, affiche le meilleur résultat financier (coût global de 115 000 € en 2003), grâce notamment à des recettes plus élevées. A l'opposé, la centrale de Soissons, qui propose une offre de TAD nettement plus développée et accessible à quiconque, est logiquement la plus coûteuse (210 000 €).

4.4.3. Impacts / évaluation

Le Tacot est la centrale de mobilité offrant la plus grande diversité de services, de surcroît avec une recherche d'articulation de son TAD avec l'offre de transports collectifs départementale (rabattement vers les arrêts de car...), même s'il n'existe pas de tarification combinée.

Les 3 centrales étudiées gagneraient à améliorer le fonctionnement de certains de leurs services existants (covoiturage pour Soissons, centrale d'informations pour Le Tacot...) et à en créer d'autres de façon à faire jouer au maximum la complémentarité entre les modes de déplacements et les services.

Il faut noter enfin dans le cas d'AME et du Tacot une démarche intéressante avec la recherche d'articulation entre les horaires des stages et des sessions de formation professionnelle d'une part, et les contraintes de desserte en transport collectif d'autre part. Ce travail permet d'optimiser le fonctionnement du TAD (Le Tacot) et des navettes (AME) et ainsi de limiter les coûts, tout en satisfaisant le plus grand nombre d'usagers.

4.4.4. Perspectives

Les 3 centrales sont appelées à se développer, mais selon des modalités et un calendrier différents. AME devrait prochainement connaître une forte croissance, aussi bien par un renforcement des services existants que par la création de nouveaux services (covoiturage...). La centrale de mobilité de Soissons pourrait à court et moyen terme créer de nouvelles dessertes à l'intérieur du PTU et débordant de celui-ci. Enfin, Le Tacot réfléchit à plus long terme à une évolution de ses services, notamment par l'élargissement à d'autres clientèles.

5. ENTRETIENS AVEC DES ACTEURS NATIONAUX

5.1. PRESENTATION

Nous avons animé des entretiens ou des tables rondes avec les organismes suivants :

- les associations de collectivités locales : ADF (Assemblée des Départements de France) et GART (Groupement des autorités responsables des transports),
- les principaux opérateurs de transport (SNCF, Keolis, Connex, Transdev, Effia, Renault – projet SARRASIN –) et les fédérations nationales d'entreprises de transport : FNTV (Fédération nationale des transports de voyageurs), UTP (Union des transports publics), FNAT (Fédération nationale des artisans taxis),
- les principales associations d'usagers : FNAUT (Fédération nationale d'usagers des transports), associations de familles rurales, d'insertion, de personnes âgées et de personnes à mobilité réduite) et la Fondation de France.

5.2. PRINCIPAUX THEMES ABORDES

Les principaux thèmes abordés ont été les suivants :

- Place du transport dans la problématique des territoires peu denses.
- Comment se créent les TAD ?
- Stratégie des professionnels vis-à-vis des TAD et des autres transports innovants.
- Rôle des taxis.
- Concurrence entre professionnels du transport et non professionnels.
- Coût du TAD.
- Innovation et évolution des métiers.
- Suivi des données.
- Information interne et formation.
- Information de la clientèle.

5.3. PRINCIPAUX ELEMENTS A RETENIR

Voici quelques points marquants ressortant des entretiens.

5.3.1. Publics cibles

- Malgré de nombreuses lacunes, les personnes âgées sont aujourd'hui les moins mal loties en terme d'offre de transport public. Les autres publics captifs (personnes à bas revenus, enfants et adolescents...) ont encore peu de services adaptés à leurs besoins.
- Au-delà du seul transport, en vieillissant, les personnes âgées ont de plus en plus besoin d'un service d'**accompagnement** avec prise en charge dans leur domicile, voire des actes connexes tels que l'aide à la préparation des bagages.

5.3.2. Stratégie des professionnels

- Les taxis considèrent le transport à la demande comme leur « 3^e marché », après le transport scolaire et le transport de malades assis.
- Les transporteurs cherchent eux aussi à se positionner sur le transport à la demande, dans une logique d'occupation du marché et afin de proposer un bouquet de services plus complet. Leur stratégie est cependant opportuniste, dans la mesure où le TAD représente généralement moins de 1 % de leur chiffre d'affaires.
- Les transporteurs considèrent que, dans la plupart des cas, le transport à la demande est le domaine naturel des taxis (NB : pourtant, notre questionnaire a montré que les transporteurs interviennent dans la moitié des TAD et les taxis dans seulement le tiers).

5.3.3. Concurrence entre professionnels et non professionnels

- Les transporteurs et les taxis peuvent se trouver en concurrence avec des acteurs tels que des associations, des particuliers et des professionnels effectuant du transport à titre accessoire.
- Ils dénoncent cette situation, considérant qu'il s'agit d'une concurrence déloyale, puisque ces acteurs peuvent pratiquer des prix plus bas, grâce à des contraintes moindres.
- Les associations et les élus locaux estiment de leur côté que cette offre alternative permet de répondre à des besoins non satisfaits, soit pour des raisons de prix, soit du fait de l'absence ou de l'indisponibilité des transporteurs ou des taxis.

5.3.4. Coût du TAD

- Le coût du TAD inclut le coût du transport, bien sûr, mais aussi d'autres prestations telles que la gestion des réservations et la mise à disposition d'un véhicule et d'un conducteur pour une course

hypothétique (aléa économique). L'aléa économique peut être minimisé en confiant le TAD à un groupement de taxis.

- Le coût fixe (c'est-à-dire qu'il y ait demande de transport ou non) du TAD est de l'ordre de :
 - 80 % du coût d'un fonctionnement en ligne régulière, si la réservation peut se faire 30 ou 60 minutes à l'avance,
 - 40 à 50 % du coût en ligne régulière, si la réservation se fait au plus tard la veille.
- Quand le TAD est confié à des taxis, ceux-ci ne sont pas toujours rémunérés des prestations hors transport.

5.3.5. Innovation, formation et évolution des métiers

- Les innovations portent essentiellement sur les centrales d'informations multimodales, qui tendent à se développer mais demandent encore à gagner en qualité.

6. RECOMMANDATIONS

6.1. AVERTISSEMENT

Les préconisations qui suivent découlent du travail réalisé lors de l'étude. Elles sont de la responsabilité du cabinet ADETEC et n'engagent pas nécessairement les commanditaires de l'étude.

6.2. SYNTHÈSE DES BESOINS ET DE L'EXISTANT

6.2.1. Publics cibles

Les principaux publics cibles sont les personnes non motorisées, également appelées « captives ». Celles-ci se répartissent en 3 catégories :

- personnes dont le ménage ne possède pas de voiture,
- personnes n'ayant pas le permis de conduire,
- personnes ne disposant pas d'une voiture à un moment donné, la ou les voitures du ménage étant déjà utilisées par d'autres membres du ménage.

A ce titre, 4 publics cibles principaux apparaissent :

- les inactifs, dont les retraités (surtout les femmes de plus de 70 ans),
- les personnes en situation de précarité,
- les enfants et les adolescents,
- les personnes handicapées.

6.2.2. Réponses aux besoins

La mobilité est un élément majeur de l'insertion sociale et économique des individus.

Les différentes solutions de transport mises en place dans les zones peu denses ne répondent que partiellement aux besoins :

- Le transport à la demande touche essentiellement des personnes âgées. Son activité est encore sans commune mesure avec les besoins. Ainsi, dans les zones rurales, 20 000 à 30 000 personnes

ont emprunté les TAD tous publics, alors que les publics cibles représentent environ 4 millions d'habitants : les TAD ont donc touché moins de 1 % des captifs.

- Le prêt et la location à prix attractif de véhicules s'adressent presque toujours aux personnes en insertion et parfois aux handicapés. Là encore, l'activité (4 000 usagers pour 200 000 journées de prêt/location, dont la moitié dans les zones rurales) est bien en-deçà des besoins, puisque moins de 0,3 % des population cibles sont touchées.
- Le covoiturage est encore balbutiant. En outre, il concerne encore peu les déplacements quotidiens et les personnes sans voiture.
- Pour les enfants et les adolescents, de gros besoins existent sur les déplacements périscolaires (activités durant le temps scolaire) et extrascolaires.

6.2.3. Les actions des collectivités locales

De nombreuses collectivités n'ont, à ce jour, apporté aucune réponse aux besoins de déplacements des captifs en zones peu denses et, malgré un nombre conséquent d'initiatives, aucune collectivité n'arrive à toucher tous les publics cibles.

Mais le problème de la mobilité est désormais perçu comme prioritaire. Il est de plus en plus pris en compte, notamment dans les plans départementaux d'insertion et dans les contractualisations entre Conseils généraux (ou régionaux) et intercommunalités.

De ce fait, de nouveaux services se créent chaque année et les services existants ont plutôt tendance à développer leur offre⁴.

6.3. PRINCIPAUX ENJEUX

6.3.1. Limiter les besoins de mobilité

Les principales alternatives au déplacement des personnes sont les suivantes :

- Assurer un bon maillage du territoire par les services et les commerces ; malheureusement, les petites communes rurales ont perdu quasiment tous leurs équipements et services.
- Déplacer les services et non les personnes : tournées des commerçants, portage des repas à domicile (présents dans la grande majorité des communes rurales), bibliobus...

⁴ Seulement 5 % des TAD prévoient de diminuer leur offre, tandis que le quart des TAD et la moitié des prêts/locations envisagent de renforcer la leur.

6.3.2. Favoriser les réponses individuelles aux besoins de transport

Avant d'envisager une solution de transport public, quelle qu'en soit la forme, il convient d'utiliser au maximum les modes de déplacements individuels :

- voiture individuelle, grâce aux solidarités familiales ou de voisinage ou au sein des associations pour les activités qu'elles organisent⁵ (covoiturage dans la sphère privée),
- deux-roues (vélo, scooter ou mobylette), notamment pour les jeunes → nécessité d'améliorer la sécurité routière.

6.3.3. Ne pas faire peser toutes les contraintes sur le transport

On veillera par exemple à :

- Pour les personnes en insertion : organiser les permanences sociales le jour du marché, afin qu'elles puissent utiliser le TAD pour s'y rendre.
- Pour les enfants et les adolescents : harmoniser les horaires des activités sportives et culturelles du mercredi après-midi, pour organiser un seul ramassage à l'aller et au retour ; le ramassage de l'aller peut même être réalisé à moindre coût si les activités commencent en tout début d'après-midi, car :
 - les collégiens participant aux activités ont eu classe le matin et sont déjà sur place,
 - les écoliers peuvent venir avec le car scolaire ayant assuré le retour des autres collégiens à leur domicile.

6.3.4. Développer des centrales de mobilité à l'échelle des bassins de vie

Afin de répondre aux besoins de chaque population captive, il apparaît nécessaire de développer des centrales de mobilité proposant, suivant les territoires et les publics :

- des lignes régulières de transport public,
- du TAD et/ou des lignes virtuelles,
- du prêt ou de la location de véhicules,
- du covoiturage,
- de l'autopartage,
- des informations multimodales sur les transports,
- ...

Ces centrales de mobilité devraient se développer à l'échelle des territoires vécus, lesquels ne s'inscrivent pas forcément dans les limites administratives. Elles pourraient être portées par les

⁵ Ex : covoiturage pour amener les enfants aux activités culturelles ou sportives.

Communautés de communes, les Communautés d'agglomération ou les Pays, appuyés si nécessaire par le ou les Conseils généraux et régionaux concernés.

Toutes ces centrales devraient bénéficier d'un **financement sûr et pérenne**, au lieu de se retrouver chaque année dans l'incertitude, comme c'est le cas pour les expériences menées par les associations. Cela passe notamment par une prise en charge par les collectivités locales, au même titre que les TAD ou les lignes régulières de transport. Se pose alors la question des ressources des collectivités rurales, qui n'ont pas le versement transport pour financer le service.

A l'échelle de chaque territoire vécu, des **schémas de déplacements**, intégrant l'ensemble des solutions possibles, devraient être élaborés et mis à jour régulièrement. Pour les Départements et les Régions, ces schémas de déplacements remplaceraient (ou plutôt compléteront) les schémas départementaux (ou régionaux) des transports.

6.3.5. Mieux organiser le transport à la demande

6.3.5.1 Quelle place pour le transport à la demande ?

Depuis 20 ans, le transport à la demande a souvent été considéré comme la panacée, permettant de répondre à coût modéré aux besoins de mobilité d'une partie des personnes non motorisées. De ce fait, il a suscité et suscite encore un grand intérêt tant au plan local qu'au niveau national.

Or, **il ne constitue pas la seule solution possible**. Ainsi, des lignes régulières dites « lignes de marché » peuvent rendre un service équivalent, tout en s'inscrivant davantage dans la logique du transport public (meilleur remplissage des véhicules, intégration à un réseau de transport...).

En outre, le transport à la demande touche pour l'essentiel les personnes âgées.

Enfin, si le déficit total du TAD est faible, le déficit par voyage est souvent élevé, du fait d'un taux de remplissage faible (surtout dans le cas des TAD à horaires libres, qui s'apparentent plus à des taxis subventionnés qu'à du transport public) et le service concerne un faible nombre de personnes.

Il convient donc de s'interroger au cas par cas, lors de la mise en place d'une offre de transport, sur la ou les clientèles cibles et sur les besoins spécifiques à satisfaire. Le TAD pourra alors faire partie des solutions, au même titre que les services de prêt/location ou qu'une ligne régulière, par exemple. En tout état de cause, il conviendra de rechercher la complémentarité des services, une même personne pouvant avoir des besoins différents suivant les déplacements.

6.3.5.2 TAD existants : principaux points à améliorer

Pour les TAD existants, les principaux points à améliorer sont les suivants :

- L'intervention des Conseils généraux ne devrait pas se limiter à la prise en charge d'une partie du déficit commercial. Les Conseils généraux devraient jouer un rôle en matière d'études préalables⁶, de suivi, de capitalisation des expériences (mise en réseau des AO2) et d'expertise⁷.
- Il faut éviter d'organiser des TAD dont tout ou partie du parcours coïncide avec une ligne régulière, surtout sur de longues distances. On veillera plutôt à assurer une complémentarité entre les deux offres (intermodalité entre les deux services ou horaires radicalement différents).
- L'information et la communication sont à améliorer. Il importe notamment de dépoussiérer le TAD de l'image tenace de « transport pour les vieux ». Il est également nécessaire de toujours associer l'information sur les lignes régulières à celles sur le TAD (logique de réseau, intermodalité).
- Dans la majorité des cas, tout au moins pour la plupart des TAD ruraux, il est préférable que les réservations soient réalisées en interne, plutôt que d'être confiées aux transporteurs ou aux taxis. Cela permet de mieux relier le TAD aux autres politiques de la collectivité et d'éviter la facturation de courses fictives.
- Enfin, la tarification doit être améliorée, surtout en milieu rural, avec les axes suivants :
 - développement de la tarification sociale (tarifs réduits, gratuits, bons transports),
 - mise en place de tarifs de fidélité, comme sur les lignes régulières (carnets de 6 ou de 10 tickets, voire abonnements mensuels),
 - création de titres intermodaux (correspondance avec les lignes régulières).

6.3.6. Organiser le cadre réglementaire

6.3.6.1 Point de vue des transporteurs et des taxis

Les professionnels, au premier chef les taxis, considèrent que la concurrence avec les non professionnels ne se fait pas de manière équitable, dans la mesure où ils ont des contraintes plus fortes, en terme de réglementation, de matériel et de qualification.

Ils veulent donc limiter le transport à titre accessoire à deux situations :

- absence de transporteur et de taxi sur le territoire concerné,
- non réponse des éventuels transporteurs ou taxis à l'appel d'offres.

⁶ Plusieurs Départements, dont l'Aveyron et le Cantal, financent la totalité du coût des études de définition des TAD organisés par les AO2.

⁷ Les AO2, surtout les communes et les syndicats intercommunaux, ont peu ou pas d'expertise interne.

6.3.6.2 Point de vue des associations et des collectivités locales

La problématique du transport est de plus en plus ressentie comme cruciale dans les zones peu denses. Or, les transports assurés par les professionnels présentent deux inconvénients majeurs :

- leur coût élevé,
- l'indisponibilité desdits professionnels (absents du territoire concerné ou occupés par une autre prestation de transport).

La Fédération Familles Rurales, l'ADF et l'ADSTD demandent que soient rendus possibles, dans les zones de faible densité démographique (notamment les zones de revitalisation rurale), de nouveaux dispositifs de transport, pouvant notamment comprendre :

- l'indemnisation de « bénévoles » pour des transports spécifiques à l'attention des populations captives effectués à l'aide d'un véhicule personnel,
- le recours pour les autorités organisatrices de premier ou de second rang à des collaborateurs occasionnels pour assurer du transport public.

6.3.6.3 Commentaire

- *Remarques générales*

La question fondamentale est : comment permettre l'accès de tous à la mobilité, dans des conditions économiques supportables pour les ménages et pour la collectivité et équitables pour les professionnels (concurrence, tarification de la prestation) ?

- *Remarques spécifiques en réponse au... (les remarques suivantes ont été apportées par le service juridique de la DTT)*

...point de vue des transporteurs et des taxis

Au-delà de préoccupations déontologiques et économiques tout à fait légitimes, les transporteurs et les taxis veulent garder un certain monopole.

Sur la question de la limitation du transport à titre accessoire à deux situations, le décret du 16 août 1985 ne prévoit pas ces situations.

Par contre, la non réponse du ou des transporteurs ou taxis à l'appel d'offres est prise en compte dans le cadre du projet de loi relatif au développement des territoires ruraux, dont l'article 11 F prévoit d'ajouter à l'article 29 de la LOTI, qu'en cas de carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports dans des conditions dérogatoires aux dispositions de l'article 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteur compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de services à la demande. Il est précisé que cette disposition a été adoptée en deuxième lecture par l'Assemblée Nationale, le 14 octobre 2004. Le projet de loi a été transmis en seconde lecture au Sénat, le 15 octobre 2004.

Aucune disposition, existante ou en projet, ne prévoit l'idée d'un « agrément transport » pour les associations.

Sur la demande de mise en place de nouveaux dispositifs de transports dans le cadre du projet de loi relatif au développement des territoires ruraux, il a été précisé ci-dessus, que l'article 11 F prévoyant la possibilité de faire appel à des particuliers ou des associations pour exécuter des prestations de transport scolaire ou des prestations de services à la demande, en cas de carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, a été adopté en seconde lecture par l'Assemblée Nationale, le 14 octobre 2004. Ce projet de loi a été transmis, en deuxième lecture, au Sénat, le 15 octobre 2004.

6.3.7. Diffuser les expériences

De grosses attentes existent quant à la **capitalisation des expériences existantes**. Cette attente s'est fortement exprimée lors des différentes phases de notre étude, tant de la part des autorités organisatrices de droit (Conseil généraux, notamment) que des AO2 et des associations.

6.4. ROLE DE L'ETAT

6.4.1. Préambule

L'Etat, commanditaire de la présente étude, n'est bien entendu pas le seul concerné par les actions qui suivent, pour lesquelles la participation des collectivités locales, notamment, est essentielle.

6.4.2. Favoriser la création de centrales de mobilité

Pour favoriser le développement des centrales de mobilité au niveau des territoires vécus, l'Etat devrait notamment :

- favoriser la mise en place de financements pérennes (soit par un financement direct ⁸, soit par la mise en place d'une taxe transport pour les collectivités locales rurales),
- mettre en place des outils techniques et législatifs adaptés,
- approfondir la réflexion et renforcer les soutiens aux solutions aujourd'hui encore peu abouties (en premier lieu les centrales de covoiturage),
- favoriser la diffusion de l'information, à l'échelle nationale et aux échelles locales (via les DRE et les DDE, par exemple).

⁸ Dans le cadre des politiques de transport et/ou des politiques sociales.

6.4.3. Subventionner les études des schémas de déplacements

Etant donné leur importance dans l'élaboration de mesures adaptées, les études des schémas de déplacements (schémas locaux, départementaux ou régionaux) devraient bénéficier d'un financement de l'Etat.

6.4.4. Définir un cadre réglementaire souple et équitable

Le cadre réglementaire à mettre en place doit garantir le droit au transport⁹, en proposant des alternatives pour les territoires ou les situations ne trouvant pas de solution aujourd'hui, tout en garantissant un professionnalisme dans l'acte de transport et une concurrence équitable (voir pages précédentes).

6.4.5. Développer la recherche et l'expérimentation

Six axes de recherche et d'expérimentation nous paraissent prioritaires :

6.4.5.1 Evaluation des services de mobilité existants

Les services de mobilité ont des impacts non négligeables, notamment en matière sociale et économique. En particulier, les TAD favorisent le maintien à domicile des personnes âgées et le maintien du commerce local et les prêts/locations de véhicules rendent plus facile l'accès à l'emploi.

Toutefois, aucun service ne semble avoir fait l'objet d'une évaluation complète et rigoureuse. Afin de quantifier les impacts directs, mais aussi indirects (lien social...), il apparaît nécessaire de mener des études d'évaluation s'appuyant sur les résultats de quelques services de même nature. Par exemple, pour le TAD, il conviendra, entre autres, de comparer le coût du TAD aux économies réalisées par la collectivité (notamment le Conseil général) avec le maintien à domicile.

De telles études d'évaluation permettront de fournir un argumentaire solide en faveur des différents services et, plus largement, des centrales de mobilité.

6.4.5.2 Covoiturage

Le covoiturage est *a priori* porteur d'un potentiel important. Pourtant, il ne parvient guère à se développer en dehors du cadre privé et de celui de l'entreprise (plans de déplacements d'entreprise). Il faut tout d'abord voir dans quelle mesure et sous quelles conditions le covoiturage est viable en zones peu denses. Il convient ensuite de trouver des outils favorisant le développement des centrales de covoiturage, lesquelles se heurtent aujourd'hui à des problèmes de financement, de communication, de coût d'adhésion...

⁹ Afin de ne pas rester lettre morte, ce droit au transport devra être défini par des seuils quantitatifs (à l'instar de la Belgique, où il est prévu que tout habitant soit à moins d'un kilomètre d'une station de transport collectif).

6.4.5.3 Définition des domaines de pertinence respectifs des différentes formules de transport public

Afin de donner aux décideurs locaux des éléments de choix objectifs, il est souhaitable de définir les domaines de pertinence respectifs des transports à la demande *stricto sensu*, des lignes virtuelles et des lignes régulières, au regard des territoires à desservir, des clientèles potentielles, du service rendu et du rapport service/coût.

La première recherche à mener s'appuierait sur les expériences de territoires ayant fait évoluer tout ou partie de leurs services de l'une à l'autre de ces trois formules¹⁰ et sur les évolutions de clientèles en ayant découlé, afin de déterminer, à situation équivalente, la clientèle à attendre lors de la transformation ou lors de la création d'un service, tant sur le plan quantitatif que pour les publics touchés.

Une seconde recherche porterait sur le cas spécifique des taxis TER. A ce jour, aucune évaluation n'a été faite ni par la SNCF ni par les Conseils régionaux, suite à la fermeture de gares SNCF, avec rabattement des usagers par un taxi TER. Il conviendra d'évaluer et d'analyser les éléments suivants :

- évolution de la clientèle des arrêts restant desservis (effets des gains de temps de parcours),
- évolution de la clientèle de la commune dont la gare a été fermée (part de clientèle perdue par la nouvelle contrainte de correspondance),
- évolution de la clientèle dans la zone de chalandise de la gare qui a été fermée (en général, les communes autres que l'ex commune-gare ne bénéficient pas du taxi TER).

6.4.5.4 Actions en faveur de certains publics cibles

Si les personnes âgées trouvent avec le TAD une réponse satisfaisante à leurs principaux besoins de déplacements, d'autres publics cibles sont aujourd'hui beaucoup moins bien traités.

Il convient notamment de soutenir les opérations existantes, de développer l'expérimentation et de favoriser le retour d'expérience sur les solutions de transport mises en place pour les publics suivants :

- personnes en insertion,
- enfants et adolescents,
- jeunes non motorisés.

Les axes de recherche envisageables sont les suivants :

- quantifier chaque public et établir sa typologie,
- déterminer les besoins de chaque catégorie,
- définir des réponses adaptées aux besoins de déplacements de chaque catégorie.

¹⁰ Exemples : Communauté de communes des Sablons (60), Communauté de communes de Montrichard (41), Allô Minicar Transbigorre (65), Saint-Brieuc, Montluçon...

6.4.5.5 Centrales d'informations multimodales

Aujourd'hui, les centrales d'informations se mettent en place au coup par coup, à la demande d'une autorité organisatrice. De l'aveu même de leurs opérateurs, elles présentent bien des lacunes (voir rapport n° 4).

Il apparaît indispensable de rassembler l'ensemble des acteurs concernés (Etat, GART, ADF, UTP, FNTV...) autour d'un projet à grande échelle : la création d'une centrale d'informations nationale sur les transports.

Une telle centrale permettrait à un usager d'organiser un déplacement entre deux points du territoire national, par les transports en commun (dont les éventuels TAD), bien sûr, mais aussi, comme mode de rabattement, la marche, le vélo et la voiture. Elle représenterait, à l'échelle multimodale, l'équivalent des services tels que Via Michelin et Mappy pour la voiture.

Elle serait déclinée au niveau local par des centrales d'informations régionales et départementales.

Un des enjeux de telles centrales d'informations sera leur mise à jour régulière.

6.4.5.6 Evaluation des logiciels de gestion des TAD

Plusieurs logiciels de gestion des TAD existent sur le marché. D'après leurs concepteurs, qui mènent une politique commerciale très active, ces logiciels permettent, entre autres, d'optimiser le remplissage des véhicules et les circuits, de simplifier les réservations et de disposer d'un outil de suivi fiable et performant.

Dans la pratique, il semblerait que ces logiciels, souvent conçus au départ pour des TAD urbains, ne soient pas suffisamment adaptés aux caractéristiques des TAD ruraux. En outre, le coût de ces logiciels est élevé. Enfin, la gestion et l'organisation de la majorité des TAD ruraux peut se faire facilement « à la main », rendant ces logiciels superflus.

Il apparaît donc souhaitable de définir le domaine de pertinence de tels logiciels et d'évaluer spécifiquement chaque logiciel du marché, afin de guider les décideurs locaux dans leur choix¹¹.

6.4.6. Intégrer la question de la mobilité dans toutes les politiques territoriales

L'Etat intervient de manière diverse dans les politiques territoriales, notamment via la DATAR.

La question de la mobilité apparaissant comme cruciale dans les zones peu denses, il est indispensable qu'elle soit prise en compte dans tous les projets et toutes les démarches.

11 Dans le cadre du rapport "*Systèmes de transport à la demande*" (déc. 2002), le CERTU a effectué une première analyse de 3 logiciels. Ce travail pourra servir de point de départ à un travail comparatif plus approfondi.

GLOSSAIRE

ADF : Assemblée des Départements de France.

ADSTD : Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux.

AO2 : autorité organisatrice de second rang (Communauté de communes, par exemple), qui organise localement un service de transport, par délégation de l'autorité organisatrice de droit (Conseil général).

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains.

Centrale de covoiturage : service mettant en relation des personnes souhaitant covoiturer pour des déplacements réguliers ou occasionnels et leur fournissant des informations pratiques et réglementaires pour la bonne mise en œuvre du covoiturage.

Centrale d'informations : service mettant à disposition du public des informations lui permettant d'organiser ses déplacements, notamment par les transports publics.

Centrale de mobilité : structure proposant plusieurs services de transport complémentaires (transport à la demande, centrale d'informations, covoiturage...). Les opérateurs et les autorités organisatrices ont parfois tendance à utiliser ce terme de manière abusive. Dans la présente étude, nous avons limité cette définition aux structures proposant au moins deux services parmi les suivants :

- transport à la demande et/ou ligne régulière de transport,
- prêt ou location à prix attractif de vélos, mobylettes et/ou voitures,
- covoiturage,
- autopartage.

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (service technique du Ministère de l'Equipement).

Course : une course correspond au déplacement d'un véhicule pour assurer le transport d'une ou plusieurs personnes. Attention de ne pas confondre course et voyage (voir page suivante) : une course avec 2 passagers équivaut à 2 voyages.

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

DTT : Direction des Transports Terrestres (Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer).

FNAT : Fédération Nationale des Artisans Taxis.

FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (entreprises de transport interurbain).

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport.

Innovant (transport innovant, système innovant, service innovant...) : ce terme, proposé par le maître d'ouvrage dès le cahier des charges de l'étude, inclut les services de transport suivants : transports à la demande, location à prix attractif ou prêt de véhicules, centrales de covoiturage, services d'autopartage et centrales de mobilité.

Ligne virtuelle : ligne ayant des horaires et des points d'arrêt prédéfinis, mais pour laquelle les véhicules ne circulent que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients : au sens de la LOTI, les lignes virtuelles sont des transports à la demande.

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982).

SARRASIN : Service Automobile en Région Rurale d'Accompagnement Sur Inscription Nominative (projet conjoint Renault/Keolis sur le bassin d'Abbeville).

Taxi TER : transport à la demande vers une gare organisé pour les clients SNCF (la création de tels TAD est souvent consécutive à la fermeture d'une autre gare). On parle aussi de *TAD TER* ou encore de *transport de rabattement à la demande TER*.

Transport à la demande (TAD) : service de transport ne fonctionnant que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients ; le transport à la demande peut prendre des formes différentes, les plus courantes étant le service en porte-à-porte et la ligne virtuelle (voir ci-dessus).

UTP : Union des Transports Publics (entreprises de transport urbain).

Voyage : 1 aller-retour = 2 voyages.

N personnes dans un même véhicule = N voyages.

1 trajet avec correspondance = 2 voyages.

REMERCIEMENTS

Ont piloté cette étude en qualité de maîtrise d'ouvrage: Odile Cointet-Pinell pour la DATAR, Jean-Jacques Faure pour la DTT, Laurent Lanquar pour l'ADEME.

Ont contribué au comité de pilotage élargi : Jacques Bize et Edmée Richard (CERTU), Alain Couzinier et Sylvain Penna (ADF, CG 64 et 28), Christine Gueguen (DTT), Arnaud Lagrange (GART), Benjamin Paillaud (UTP), Jean-Louis Plazy (ADEME).

Ont accepté un échange fructueux de données sur les TAD en France : Elodie Castex, doctorante en géographie, et son directeur de thèse Didier Josselin (Université d'Avignon).

Enfin, ADETEC n'aurait pas pu mener cette étude sans les apports d'informations des personnes ayant répondu au recensement téléphonique, aux questionnaires d'enquête et aux demandes d'entretiens.

Que toutes ces personnes trouvent ici l'expression de nos sincères remerciements.