

# LA LETTRE DE L'ORT - n°5

## ■ ETUDE - LES SERVICES DE TRANSPORT A LA DEMANDE EN PICARDIE

**Cette étude menée en 1999 par l'ORT et pilotée par la DRE Picardie a été réalisée par le CETE NORD-PICARDIE. Elle se décompose en quatre phases : une description des transports à la demande et de leurs modalités d'organisation, une analyse des expériences en cours, des considérations méthodologiques pour la mise en place d'un tel système et une analyse du transport à la demande en Picardie.**

### LE TRANSPORT A LA DEMANDE : CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE.

La loi d'orientation pour les transports intérieurs (L.O.T.I.) du 30 Décembre 1982 et le décret du 16 Août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports non urbains de personnes permettent de cadrer la notion de « services de transport à la demande » et les modalités d'organisation de ces services.

Dans le domaine des transports routiers non urbains de personnes, les services de transport à la demande sont des services publics dont l'organisation relève normalement de la compétence des départements ; néanmoins, à la demande des communes ou de leur groupement, le département peut leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en oeuvre de ces services.

Les services de transport à la demande sont des services qui doivent faire l'objet d'une

réservation préalable de l'utilisateur, ce dernier ayant connaissance, lors de sa demande, des principales caractéristiques du service, et de la tarification sur laquelle repose le prix du service demandé.

Les services de transport à la demande sont exécutés avec des véhicules dont la capacité doit être au moins de 4 places.

L'exécution des services de transport à la demande est assurée, soit directement en régie par l'autorité organisatrice (régie dotée de la seule autonomie financière ou établissement public à caractère industriel et commercial), soit par une entreprise publique ou privée ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité organisatrice.

En ce qui concerne la procédure de choix de cette entreprise et de mise au point des modalités d'exploitation des services, l'autorité organisatrice est tenue de respecter, soit la procédure de délégation de services publics dans le cadre de la loi dite loi SAPIN, soit le code des marchés publics, la qualification de la procédure choisie

dépendant, selon la jurisprudence, des modalités de rémunération de l'entreprise exploitant les services.

#### LE TRANSPORT A LA DEMANDE : ANALYSE DES EXPERIENCES EN COURS.

Une analyse des expériences en cours sur le territoire français en s'appuyant sur les résultats d'enquêtes menées auprès des départements par le CETUR en 1992 et le GART en 1997 a permis de connaître l'importance prise par les services de transport à la demande en France, la nature de ces services et leurs modalités de mise en oeuvre.

#### *Les services de transport à la demande dans les départements (bilan CETUR 1992)*

<i>Desserte</i>	
40 départements	
750 000 personnes	
1700 communes	
<i>Financement</i>	
Département seul	25%
Communes seules	7%
Département et communes	43%
Département, Région et communes	24%
<i>Ratios</i>	
0,25 voyage par an et par hab. desservi	
Déficit moyen par voyage : 15 à 35 francs	
Coût moyen par habitant et par an : 10 à 16 francs	

#### ▪ *Initiative, exploitation et liens juridiques.*

Les collectivités locales jouent un rôle essentiel et leurs motivations sont multiples. Des initiatives privées existent également qui sont portées soit par les transporteurs exploitant les réseaux réguliers, soit par des personnes privées (associations, régies de quartiers) proposant des services de transport dans le cadre de leurs activités.

Au niveau des exploitations et des liens juridiques avec l'autorité organisatrice, le cas le plus rencontré est celui-ci des conventions de sous-traitance passées entre l'exploitant et un ou plusieurs transporteurs privés.

#### ▪ *Population et secteurs desservis.*

Les transports à la demande sont destinés principalement aux pôles d'équipement, aux gares ou stations de rabattement, parfois aux porte à porte selon les secteurs.

Le type de clientèle est lié au caractère urbain ou rural du territoire desservi.

Le système fonctionnant totalement à la demande (horaires et itinéraires libres) est moins souvent utilisé car l'organisation de l'exploitation est plus complexe.

La réservation est nécessaire, la plupart des services doivent être réservés, au minimum, la veille du déplacement pour faciliter l'exploitation. Elle se fait généralement par téléphone pour accéder à un opérateur ou à un serveur vocal.

Certains services utilisent la télématique comme mode de réservation et de transmission des ordres. Des Autorités Organisatrices ou des transporteurs, comme VIA TRANSPORT, ont créé des " **centrales de mobilité**", qui donnent en temps réel une information multimodale sur l'offre en transports collectifs pour des trajets précis et mémorisent les caractéristiques de la demande formulée par l'utilisateur pour adapter ou mettre en oeuvre une offre spécifique correspondant à cette demande.

#### ▪ *Moyens, résultats.*

Compte tenu des (très) faibles fréquentations à la course, les véhicules utilisés sont souvent de petite capacité.

La promotion des services est souvent ciblée, importante et régulière. La régularité et le renouvellement de l'information et la promotion sont essentiels pour rappeler aux gens que le service fonctionne.

Les coûts par voyage des services à la demande sont relativement importants en raison du faible nombre de personnes transportées, malgré des coûts au kilomètre très inférieurs à ceux du transport régulier.

### Quelles perspectives ?

POSITIVES	NEGATIVES
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Désenclavement des communes,</li> <li>-Complément d'activité pour les transporteurs locaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Manque d'intégration dans les politiques départementales de transport,</li> <li>-Insuffisance de communication,</li> <li>-Coûts élevés au nombre de voyageurs transportés.</li> </ul>
PRECAUTIONS A PRENDRE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desservir une zone continue avec un pôle attractif,</li> <li>-Une fréquence supérieure à un aller et retour par semaine,</li> <li>-Implication de la commune ou d'une structure intercommunale,</li> <li>-Choisir un transporteur local pour jouer le rôle d'animateur,</li> </ul>	

Une diminution de la population, une motorisation croissante des ménages ainsi qu'une désaffectation des services à cause de l'attitude de rejet vis à vis des transports collectifs pourraient remettre en cause ces conditions de fonctionnement.

#### LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

La mise en place d'un service de transport à la demande impliquant de retenir des solutions diversifiées, évolutives, adaptées au contexte local, l'étude présente les considérations méthodologiques qui doivent présider à la démarche et orienter la réflexion préalable pour définir ce service.

Tout projet de création de service doit s'appuyer sur une analyse rigoureuse des objectifs poursuivis afin de déterminer sa future organisation. Cette réflexion préalable permettrait de déterminer si le projet correspond à un besoin réel d'une partie ou de l'ensemble de la population, à un choix politique de l'autorité organisatrice ou technique de l'exploitant, si des objectifs plus larges y sont associés et si le projet peut répondre à toutes les demandes.

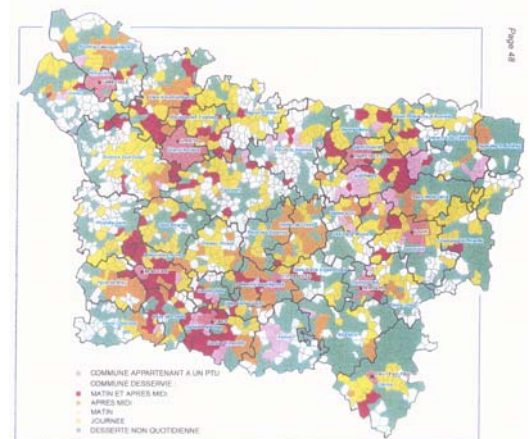
Un recueil de données préalable est indispensable à l'élaboration du système. Ce recueil de données doit mettre en évidence la cible visée, le territoire desservi, la mobilité actuelle et l'offre déjà existante. Le transport à la demande doit en effet s'articuler avec le réseau de transport existant, mais il pourrait se rattacher à d'autres expérimentations locales, comme le covoiturage par exemple.

Ensuite, les moyens à mettre en œuvre doivent être clairement identifiés en fonction des populations visées. Le montage juridique doit tenir compte de la législation et des problèmes de concurrence avec certains exploitants et artisans que le système envisagé pourrait soulever. La définition technique de l'exploitation doit être rigoureuse et déterminée de façon précise. Une bonne campagne d'information et de communication est essentielle à la bonne marche du système.

Enfin, évolutif par nature, le système doit être régulièrement suivi et ses effets évalués.

#### LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN PICARDIE

##### L'accessibilité des pôles d'attraction par car ou part train



Source : Horaire des services car et train - année 1995

Pour appréhender la réalité des expériences et projets de transport à la demande en Picardie, a été menée une enquête auprès des services compétents en matière de transports de voyageurs de chacun des départements et de la Région Picardie ainsi qu'au niveau de l'ensemble des territoires identifiés par la Région.

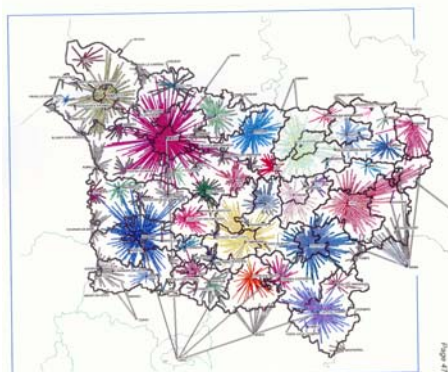
Alors que la LOTI confie au Département la compétence pour organiser les transports à la demande, les Départements de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme ne sont quasiment pas impliqués dans le montage de tels services. Aujourd'hui, il apparaît que les projets de transport à la demande élaborés localement s'identifient plus à la politique menée par la Région.

Il apparaît que les territoires de Picardie où les projets de transport à la demande sont les

plus aboutis et mériteraient d'être confortés sont le secteur d'Abbeville, Ponthieu-

Marquenterre, Vimeu, le Plateau picard, le Trait Vert et la Champagne picarde.

Les pôles d'attraction et leur aire d'influence (Source : INSEE / Inventaire communal de 1988



## ■ EN BREF - LE PROGRAMME D' ACTIONS 2002 DE L'ORT

- **Le transport de granulats en Picardie :**  
On observe que la consommation de granulats n'a plus, en face d'elle, la même capacité de réponse que sont les gisements de matériaux pour la construction. Cette étude se propose d'évoquer les nouvelles pistes de transport de matériaux, mais aussi les solutions alternatives envisageables à étudier en termes d'aménagement du territoire.
- **Les stratégies d'implantation d'une plate-forme logistique :**  
Cette étude vise à appréhender les stratégies et les logiques des acteurs dans leur choix d'implantation sur une plate-forme logistique par rapport à l'existence d'infrastructures, de clientèle, d'emplois...
- **Connaissance des problématiques de transports en milieu périurbain :**  
Cette étude vise à avoir une vision plus claire des possibilités d'action en matière de transport collectif dans les milieux périurbains. Cette étude se propose de faire une synthèse des possibilités d'action apportées par les nouvelles lois en vigueur, expliciter la façon de mettre en place des syndicats mixtes de transport sur la région. Elle a pour but d'identifier les acteurs, les autorités organisatrices sur chaque territoire et les possibilités de coordination entre elles.
- **Etude sur l'opportunité de créer des liaisons routières express en autocar en Picardie :**  
Le but de cette étude est d'apprécier la pertinence de créer des liaisons routières

express ainsi que d'identifier les liaisons nécessaires entre villes picardes ou de villes picardes vers des pôles périphériques de l'Ile de France (non desservis par les liaisons ferroviaires). L'étude pourra alors s'intéresser aux modalités à mettre en œuvre, notamment déterminer l'autorité organisatrice compétente et les procédures à mener.

- **Réalisation de l'annuaire statistique "Les Transports en Picardie - Edition 2001" :**  
A la suite de l'édition 2000, ce document sera mis à jour au niveau régional avec la prise en compte des statistiques les plus récentes.

Viviane LE TIRILLY / DRE Picardie

<b>La lettre de l'ORT - n°5</b>	<b>Janvier 2002</b>
<b>Directeur de la publication :</b> <b>Marc ARNAUD</b>	
<b>Réalisation - impression :</b> <b>Direction Régionale de l'Équipement de Picardie</b>	
<b>ISSN 1299-9733</b>	
<b>Les études mentionnées sont consultables à l'Observatoire Régional des Transports de Picardie</b>	