



Etude de définition et accompagnement pour la mise en œuvre d'un service de Transport à la Demande (TAD)

 Comité de Pilotage Diagnostic + 1ères propositions

28 novembre 2012

Définition du TAD

TRANSPORT

Le TAD est un service de Transport Public

⇒ Notion d'Autorité Organisatrice de Transport (cadre juridique).

⇒ Notion de territoire.

1 TAD fonctionne sur 3 critères :

⇒ Critères Géographiques (origine et destination)

⇒ Critères Temporels

⇒ Critère(s) d'éligibilité

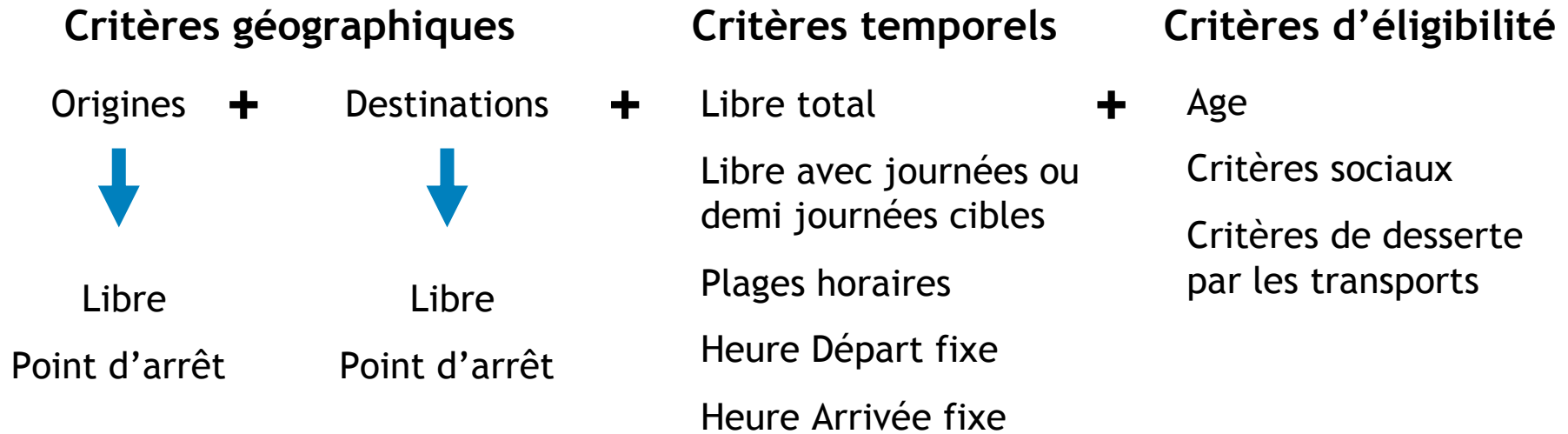
A LA DEMANDE

Le TAD est un service qui fonctionne à la demande c'est-à-dire avec une réservation obligatoire.

⇒ Pas de réservation, pas de service.

⇒ Notion d'adaptabilité notamment pour le matériel roulant, en fonction de la demande.

Définition du TAD



- ⇒ Dans sa forme la plus souple : le TAD s'apparente à un taxi (porte à porte, libre dans le temps).
- ⇒ Dans sa forme la plus contrainte : le TAD s'apparente à une ligne de bus (arrêts, itinéraires et horaires prédéfinis).
- ⇒ Entre les deux les possibilités sont multiples et les exemples nombreux.

Les différents types de TAD

Du plus
virtuel

Les services « porte à porte » : système le plus flexible, transport des usagers de leur domicile vers un lieu précis de destination, sans itinéraire ni horaire fixe. La seule limite est la tranche horaire de fonctionnement.

Les services « arrêts à arrêts » avec arrêts et/ou horaires fixes : système qui dessert un territoire avec des arrêts et horaires (ou plages horaires) imposés à l'utilisateur.

Les services « mixtes » ou par zone (porte - arrêt ou arrêt- porte) : exemple prise en charge à domicile mais transport vers CV / commerces, ... avec des jours et horaires définis.

Au plus
réel

Les lignes « virtuelles » : système qui se rapproche le plus des lignes régulières car il est organisé sur des arrêts, des itinéraires des jours et des horaires prédéfinis.

Avantages

Système « idéal » pour l'utilisateur : liberté et souplesse. Sorte de « taxi subventionné ».

Bon « mix » entre souplesse horaire et contrainte géographique (arrêts).

Système adapté pour les TAD en milieu urbain (en complément du réseau urbain)

Bon « mix » entre prise en compte des besoins (notamment des seniors) et besoins de desserte.

Prise de risque minimum pour la collectivité.

Inconvénients

Coût et organisation difficilement maîtrisables pour la collectivité.

« Concurrence » avec les taxis.





Peu intéressant en milieu rural avec habitat dispersé car nécessite de mettre en place le réseau d'arrêts.

Peu intéressant pour les personnes âgées ou PMR.





Nécessite de bien cibler le public et les besoins pour définir les pôles de destination.

Système très contraint pour le client : tous les inconvénients du transport habituel avec obligation de réservation en plus.

Objectifs TAD, contexte et fonctionnement

TAD	Autorité Organisatrice	Objectif poursuivi	Contexte	Service mis en place
	Allo TAD CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	Rompres l'isolement des personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer du fait d'un handicap, de leur âge ou de leur situation sociale.	15 communes / 15 000 habitants	Service tout public, Porte à Porte. Fonctionne 2 demi journées et une journée complète par semaine.
	TAD des Deux Vallées CC des Deux Vallées (Oise)	Permettre aux habitants de se déplacer facilement sur le territoire quelque soit le motif.	15 communes / 23 000 habitants	Service tout public, Porte à Arrêt. 3 systèmes : 1 TAD pôles internes à la CC, 1 TAD pôles externes et 1 TAD rabattement gares
	TAD Autoinois CC de l'Autunois (Saône et Loire)	Faciliter les déplacements sur Autun / Saint Pantaléon et permettre aux populations des communes de rejoindre plus facilement Autun.	22 communes / 25 000 habitants	Service tout public, Arrêt à Arrêt. 1 TAD urbain sur Autun / Saint Pantaléon qui fonctionne tous les jours 1 TAD rural avec rabattement vers Autun qui fonctionne tous les jours
	Hériva TAD CC du pays d'Héricourt (Haute Saône)	Faciliter les mobilités et proposer de nouvelles alternatives de déplacement et des connexions aux réseaux existants (train, TCU de Belfort et Montbéliard, navette Héricourt).	20 communes / 21 000 habitants	Service tout public, Arrêt à Arrêt (Porte à Porte si PMR) Fonctionne du Lundi au Vendredi matin et après-midi + samedi matin.

Objectifs TAD, contexte et fonctionnement

TAD	Autorité Organisatrice	Objectif poursuivi	Contexte	Service mis en place
	Allobus CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	TAD qui complète la desserte régulière locale et qui permet aux habitants des villages de montagne de se rendre en vallée pour effectuer leurs courses, démarches, visites...	45 communes / 100 000 habitants	Service tout public, Arrêt à Arrêt avec horaires prédéfinis = ligne virtuelle. Fonctionne en semaine, aux heures creuses.
	TAD Bas Bugey Plusieurs CC : Belley - Bas Bugey + Bugey - Arène - Furans	Répondre aux besoins de déplacement des personnes âgées, à mobilité réduite, en insertion ou à la recherche d'un emploi. Objectif 1er : maintien à domicile des personnes âgées/PMR.	34 communes / 21 500 habitants	Service réservé (personnes âgées, PMR, public insertion, recherche d'emploi), Porte à Porte. Fonctionne tous les jours matin et après midi.
	TAD Piémont des Vosges Plusieurs CC : Pays de Sainte Odile + du Bernstein et de l'Ungersberg + Piémont de Barr + Canton de Rosheim	Permettre aux personnes ne disposant pas de moyen de transport + répondre aux attentes des usagers qui souhaitent se rendre en TAD dans les bourgs centres voisins.	35 communes / 57 000 habitants	Service tout public, Porte à Porte. Fonctionne du Lundi au Vendredi de 8H à 18H et samedi matin.
	TAD de l'Allier CG de l'Allier	Permettre à tous les bourbonnais ou personnes de passage de se déplacer sur l'ensemble du territoire	Ensemble du département	Service tout public, Zonal, Porte à Arrêt. Fonctionne les jours de marché par demi-journée + mercredi et samedi après-midi.

Objectifs TAD, contexte et fonctionnement

Ce qu'il faut retenir :









→ La mise en place d'un TAD répond principalement à un objectif : **apporter une solution de mobilité à des personnes soit en difficultés** (PMR, personnes âgées isolées, personnes en insertion ou recherche d'emplois), **soit sans moyen de déplacement** (ménages sans voiture, jeunes, personnes âgées ne souhaitant plus conduire, ...).

→ C'est un moyen **d'assurer un droit au transport pour tous** et de faciliter la mobilité et les déplacements au sein d'un territoire, en proposant **des alternatives**.

Le plus souvent ce sont les communautés de communes qui organisent et gèrent ce genre de systèmes, plus rarement des regroupements d'EPCI voire des départements.

Généralement les EPCI qui développent des TAD sont des structures moyennes en nombre de communes (15 à 20/30) et sont peu densément peuplées (20 à 30 000 habitants).

Réservation / Inscription / Annulation









			Réservation		N° Gratuit	Inscription	Annulation
	Allo TAD	CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	Veille avant 12H00	Opérée par la CAT (exploitant)	Non	Non	Veille avant 12H00
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	Veille avant 17H30	Centrale Oise Mobilité	Non	Oui pour service 3	Veille avant 17H30
	TAD Autunois	CC de l'Autunois	La veille	Opérée par l'exploitant	Oui	-	2H avant la course
	Hériva TAD	CC du pays d'Héricourt	Veille avant 17H00	Opérée par l'exploitant	N° AZUR	Oui gratuite	2H avant la course
	Allobus	CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	Veille avant 17H00 pour le matin ou 4H avant pour l'AM		Oui	Oui	La veille
	TAD Bas Bugey	Groupelement de plusieurs CC	24H avant	Opérée par l'exploitant	Oui	Oui : à la 1 ^{ère} résa	24H avant
	TAD Piémont des Vosges	Groupelement de plusieurs CC	24H avant	Opérée par l'exploitant	Non	Non	24H avant
	TAD de l'Allier	CG de l'Allier	Veille avant 17H00	Centrale de Mobilité	Oui	Oui	Veille avant 17H00

Réservation / Inscription / Annulation

Ce qu'il faut retenir :

- **Réservation** qui s'effectue souvent la veille du déplacement au plus tard en fin d'après midi. Possibilité de prévoir des systèmes de réservation plus souples (quelques heures avant le déplacement) => plus grande capacité d'adaptation du système.
- Prévoir une **possibilité d'annulation assez souple**
- Possibilité de conditionner l'utilisation du service à une **inscription préalable** : permet de proposer des solutions personnalisées en identifiant les personnes (et d'adjoindre des services supplémentaires, par exemple de l'accompagnement) + vecteur de lien social + « sentiment d'adhésion » à un service.
- Prévoir un N° de téléphone soit gratuit soit au coût d'un appel local.
- La **réservation est généralement opérée par l'exploitant** qu'il soit un transporteur établi, un transporteur local, un artisan taxi local ou une association. Si une centrale de mobilité existe à l'échelon de l'EPCI ou à un échelon plus large, elle peut éventuellement gérer la réservation.
- Les itinéraires sont généralement optimisés « à la main » ou parfois via des logiciels d'optimisation pour les systèmes exploités par des transporteurs.

Coût pour le client




			Coût pour le client / Réductions éventuelles	Intermodalité tarifaire
	Allo TAD	CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	2€ (Gratuit pour - 3 ans et l'accompagnateur d'une personne handicapée)	Correspondance gratuite sur le réseau CG22
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	2€ le trajet pour les services 1 et 2 / 3€ l'aller- retour pour service 1 / 4€ pour service 2 Carnet de 10 disponible.	Réflexions en cours sur une intermodalité tarifaire
	TAD Autunois	CC de l'Autunois	1€ le trajet TAD urbain 1.50€ le trajet TAD rural	
	Hériva TAD	CC du pays d'Héricourt	2€ le trajet Carnet de 10 titres disponible (15€)	Ticket « Pass'ok journée » permet de se connecter aux réseaux OPTYMO (Belfort) et CTPM (Montbéliard) pour 4.50€ / jour
	Allobus	CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	0.50€ le trajet Carnet de 10 titres disponible (4€) + abonnements	Titulaires de carte OURA ou Trans'Isère peuvent voyager gratuitement sur le TAD
	TAD Bas Bugey	Groupement de plusieurs CC	Variable selon la distance de l'aller-retour De 1.50€ à 5€ si trajet > à 30 kms	
	TAD Piémont des Vosges	Groupement de plusieurs CC	3.50€ le trajet intra CC 4.50€ le trajet inter CC	
	TAD de l'Allier	CG de l'Allier	2€ le trajet (50% de réduction pour les bénéficiaires des minima sociaux)	Correspondance gratuite sur le réseau CG03

Coût pour le client

Ce qu'il faut retenir :

- Des **tarifs souvent simples et uniques**.
- Des tarifs qui s'approchent plus d'une **tarification type « transports publics »** qu'une tarification type « taxi ». => Coût à compenser par la collectivité.
- Possibilité de mettre en place une **grille tarifaire de type kilométrique ou zonale** (plus la distance est longue, plus le prix augmente).
- Possibilité de mettre en place des tarifs avantageux à destination de certaines catégories de personnes.
- Plus que des tarifications combinées, souvent compliquées à mettre en place, développer des systèmes de correspondances gratuites : TAD gratuit si titre de transport interurbain, TER ou urbain.
- Possibilité de favoriser la mutualisation du service en pratiquant des tarifs avantageux pour les personnes qui feraient l'effort de se regrouper d'elles mêmes.

Rabattement TC









			Quel rabattement ?	Particularités du rabattement et modalités de fonctionnement
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	Rabattement vers les gares locales	Service Domicile à Arrêt qui fonctionne du lundi au vendredi de 5H30 à 9H et de 17H à 20H. Pour le rabattement en gares, le service sort du territoire de la CC => la délégation de compétence signée entre la CC et le CG précise la nature des services et les villes desservies en dehors du territoire.
	Allobus	CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	Rabattement vers la gare de Pontcharra	Service en ligne virtuelle qui permet de bien s'articuler à l'offre TER. L'ensemble des services Allobus sont prévus pour venir en complément de l'offre existante. Le côté « rigide » de la ligne virtuelle s'adapte bien au rabattement. La carte OURA donne accès au TAD.
	Hériva TAD	CC du pays d'Héricourt	Rabattement vers le TER et les réseaux urbains de Belfort et Montbéliard	La connexion aux réseaux urbains de Belfort et Montbéliard a été possible grâce à un conventionnement avec les deux agglomérations et le Conseil général de Haute Saône. Cette coopération s'est notamment traduite par la création d'un titre intermodal.

Rabattement TC

Ce qu'il faut retenir :

- Quand il y a rabattement Gare ou Transports collectifs, le système fonctionne avec **arrêts prédéfinis** (pour la dépose) : gares, points d'arrêts de transports urbains ou interurbains.
- Le rabattement TC introduit une **contrainte horaire à l'arrivée** (correspondance avec le TER, une ligne urbaine ou interurbaine) qui n'existe pas (ou de façon moins prégnante) sur les TAD qui rabattent vers des pôles commerciaux ou de services => Nécessite une organisation plus « rigoureuse » qui peut justifier la déconnection du « système rabattement TC » des autres systèmes.
- Quand il ya rabattement vers des transports collectifs réguliers, la **création de titres combinés ou intermodaux** est quasiment systématique et constitue un encouragement à l'usage du TAD.

Exploitation / Expérimentation

		Exploitant		Expérimentation
	Allo TAD	CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	6 artisans taxis	En place depuis Août 2010 Expérimentation d'un an.
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	Transporteur local spécialisé PMR et TAD (2 véhicules équipés)	En place depuis Janvier 2009
	TAD Autunois	CC de l'Autunois	Rapides de Saône et Loire Bus 19 places + Kangoo + sous-traitance Taxis	Depuis 2006, reconduit en 2009 avec reconfiguration. Pas d'expérimentation : forte volonté politique
	Hériva TAD	CC du pays d'Héricourt	GIHP de Lorraine : 2 véhicules 22 et 8 places, adaptés PMR (pas de sous-traitance)	Depuis 30/03/2010 Expérimentation réussie.
	Allobus	CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	3 transporteurs différents (pas de sous-traitance)	Depuis Décembre 2009
	TAD Bas Bugey	Groupe de plusieurs CC	Marché de 4 ans confié au transporteur local avec véhicules électriques + personnel d'accompagnement pour PMR	Expérimentation couronnée de succès de 2007 à 2009 => prolongation du service.
	TAD Piémont des Vosges	Groupe de plusieurs CC	Chaque CC a lancé sa propre consultation. Chacune a choisi son exploitant : transporteurs ou taxis.	Expérimentation menée dans 1 CC qui a débouché sur une généralisation du système aux autres CC avec recherche d'interactions.
	TAD de l'Allier	CG de l'Allier	Consultation à laquelle de nombreux artisans taxis ont répondu.	Expérimentation de Février 2008 à Juin 2009. Prolongation du système pour 3 ans en 2009.

Exploitation / Expérimentation





Ce qu'il faut retenir :

- L'exploitation est assurée soit par des transporteurs soit par des taxis. L'un n'excluant pas l'autre puisque des **systèmes de sous-traitance** sont possibles : transporteur qui dispose de véhicules plus capacitaires qui s'adjoint les services d'un taxi pour les demandes plus faibles (une à trois/quatre personnes).
- Question de l'ouverture du service aux PMR => nécessité de prévoir des **véhicules adaptés**.
- L'expérimentation du service, sur **une ou deux années**, est généralement choisie sauf dans le cas de très fortes volontés politiques à développer le service ou dans le cas d'intégration du service TAD au sein d'une offre de transport plus large.

Coût pour la collectivité

			Coût pour la collectivité	Ratios	Financements extérieurs
	Allo TAD	CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	30 000€ la 1 ^{ère} année 15 000€ prévus pour 2011	50 voyages par mois en moyenne. 28€ / trajet soit entre 0.9€ et 1.5€/km. Rappel : fonctionnement 4 demi-journées / semaine.	CG à 22% / LEADER à 55%
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	100 000€ la 1 ^{ère} année (2009) 125 000€ la 2 ^{ème} année (2010)	5 300 courses en 2010. Un coût moyen à 18€ la course. 600 courses par mois environ en 2010. R/D de 12%.	Région (rabattement TER)
	TAD Autunois	CC de l'Autunois	90 000€ / an environ	Un coût moyen de 30€ par course environ. 3 100 voyages environ pour 300 personnes. 7 000 € de recettes => 8% de R/D.	CG à hauteur de 40%
	Hériva TAD	CC du pays d'Héricourt	30 000 € en 2010	6 500 € de recettes => 22% de R/D. Coût kilométrique à 1.02€/km (facturé par le transporteur) 442 adhérents	CG70 à 50%

Coût pour la collectivité

		Coût pour la collectivité	Ratios	Financements extérieurs	
	Allobus	CC du Pays du Grésivaudan (Isère)	Environ 100 000€ / an	5 000 trajets par an Environ 650 voyages / mois à l'automne 2010.	Pas de financement sauf pour la centrale
	TAD Bas Bugey	Plusieurs CC : Belley - Bas Bugey + Bugey - Arène - Furans + communes de Artemare et Ceyzerieu	50 000€ / an	4 000 courses en 2010. Environ 4 000 kilomètres par mois. 1.41€/Km. Pour 9 000 € de recettes = > R/D de 18%.	Pas de financement
	TAD Piémont des Vosges	Plusieurs CC : Pays de Sainte Odile + du Bernstein et de l'Ungersberg + Piémont de Barr + Canton de Rosheim	27 000 € pour les 3 CC	Environ 1 000 trajets pour les 3 CC	CG67 à 50% + LEADER + Pays pour l'information / promotion / communication
	TAD de l'Allier	CG de l'Allier	80 000€ par an	Coût moyen de 10€ par voyageur. 7 000 personnes ont utilisé le TAD. 52 000 kms 2.3 usage par trajet en moyenne.	

Coût pour la collectivité

Ce qu'il faut retenir :

- **Taux d'usage = nombre de voyages annuel rapporté à la population du secteur desservi.** En moyenne, pour les TAD ruraux (57 cas étudiés), le taux d'usage est de **0.19 voyage par an et par habitant** (source CERTU).
- **Coûts d'exploitations difficiles à estimer : coût à la course qui est variable et difficilement exploitable dans la mesure où l'on ne possède pas la distance parcourue, en moyenne, pour une course. Coût d'exploitation kilométrique : entre 1.5€ et 2€ du kilomètre.** Variable en fonction des marchés et des réponses aux appels d'offres.
- **Compter une couverture des charges par les recettes autour de 10%.**
- **Compter un coût annuel autour de 100 000€ pour un système TAD qui fonctionnerait tous les jours de la semaine quel que soit le fonctionnement dans l'espace.**
- **Le meilleur moyen de cadrer les coûts, dans un premier temps, consiste à restreindre le fonctionnement dans le temps (quelques demi-journées par semaine) ou de réserver le service à quelques catégories de population (personnes âgées, minima sociaux, etc. ...).**

Exemples d'échec de TAD

Peu d'exemples pour plusieurs raisons :

- TAD = services relativement confidentiels en poids de voyages => Peu de communication et de « publicité » autour des expériences « ratées » à fortiori si elles concernent peu d'usagers.
- Le TAD se caractérise par sa grande adaptabilité => possibilité de recentrer le service assez rapidement et assez facilement en cas de semi-échec => Nécessité de suivre attentivement l'évolution du système et notamment des fréquentations et d'être à l'écoute des suggestions des usagers (d'où l'intérêt d'une centrale de réservation avec opérateur, capable de prendre en compte les remarques).

Exemple du TAD de l'Autunois avec remaniement au bout d'une année de fonctionnement : passage de 2 demi journées de fonctionnement par semaine à un fonctionnement du lundi au samedi + coût de 3€ le trajet à 1.50€.

- Dans tous les cas la **promotion et la communication** restent des points clés de la réussite d'un système TAD et la traduction de la volonté politique de mettre en place un système qui fonctionne et soit utile !

Des exemples locaux : Mulet des Hameaux



Le mulet des hameaux sur la Communauté de Communes
Vallée de Chamonix Mont-Blanc :

- Pour les habitants de la CCVCMB => critères d'éligibilité
- Pour des personnes isolées, sans moyen de déplacement, âgées, etc. ... => critères d'éligibilité
- Pour les hameaux isolés, non desservis par les transports urbains => critères géographiques

Prise en charge à un point d'arrêt. Dépose à la destination du choix de l'utilisateur sur Chamonix ou Les Houches Centre. Fonctionnement du Lundi au Vendredi 8h-17h + Samedi matin.

Réservation la veille avant 16H auprès du transporteur. Réorientation de la demande par le transporteur, au moment de la réservation, dans un souci d'optimisation des circuits.

Adhésion obligatoire : 10€ à l'année. Transport Gratuit.

Service accessible aux PMR (1 emplacement fauteuil roulant). Plages horaires réservées aux CLIS (horaires scolaires) et aux personnes âgées (temps de midi).

Expérimentation depuis été 2012.

Coût estimé à 57 K€ annuels : 20 K€ fixes, 37K€ en coût kilométrique (2.03€ / km) + plan de com à 10 K€.

Des exemples locaux : Allo Bus Valdigne / Allo Nuit Valdigne

ALLO BUS VALDIGNE

Le service est ouvert à tous. Il circule dans les communes de La Salle et de Morgex du lundi au samedi, de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h en basse saison, de 8h00 à 20h00, tous les jours, en haute saison.

Objectif : desservir les zones périphériques en milieu rural et montagnard où la densité de la population ne peut justifier le passage régulier d'un bus.

Transport arrêt à arrêt sur la base d'un réseau d'arrêts prédéfini.

1, 2 ou 3€ en fonction des liaisons demandées.

Réservation préalable. Les billets peuvent être achetés à bord.



ALLO NUIT VALDIGNE

Service nocturne de transport à la demande pour les Communes de La Salle, Morgex, Pré-Saint-Didier et Courmayeur

Le service fonctionne de 20h00 à 04h00, les nuits de vendredi et samedi.

Les tarifs, course simple, varient de 2, 4 ou 6€ en fonction de la distance parcourue.

Réservation préalable. Les billets peuvent être achetés à bord.

