



PIT

PLAN INTÉGRÉ
TRANSFRONTALIER DE
L'ESPACE MONT-BLANC

MOBILITÉ DURABLE DANS L'ESPACE MONT-BLANC

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



Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

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 :

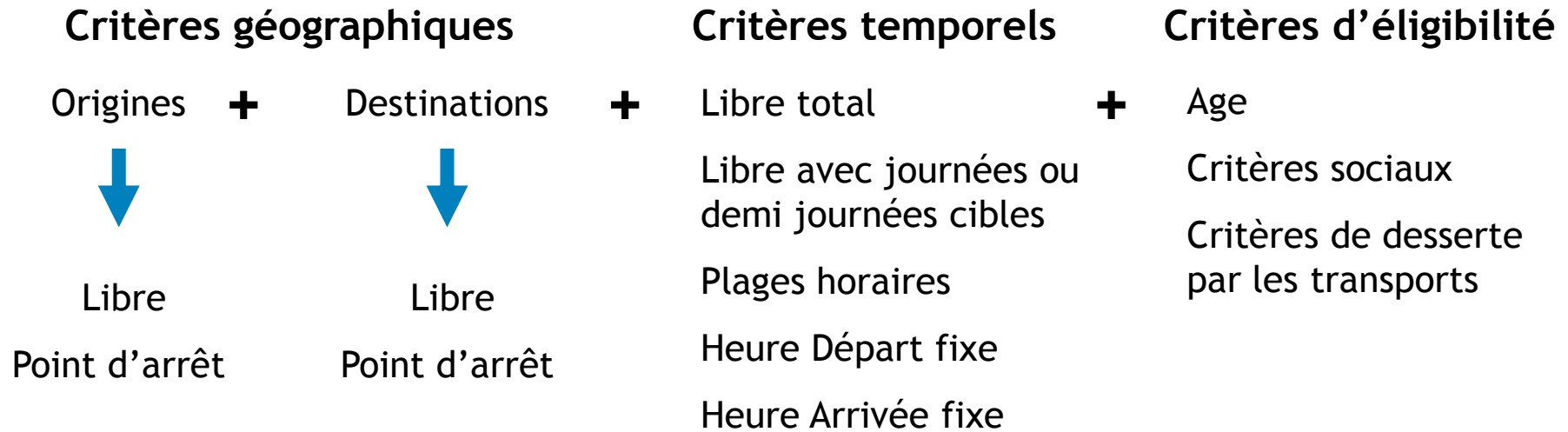
- ⇒ Critères Géographiques (origine et destination)
- ⇒ Critères Temporels
- ⇒ Critère(s) d'éligibilité

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.

Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences





Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire





Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

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 Autunois 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





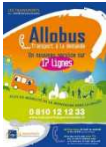



			Réservation	N° Gratuit	Inscription	Annulation	
	Allo TAD	CC Lanvollon Plouha (Cotes d'Armor)	Veille avant 12H00	Opérée par la CAT (exploitant)	Non	Non	Veille avant 12H00
	TAD des Deux Vallées	CC des Deux Vallées (Oise)	Veille avant 17H30	Centrale Oise Mobilité	Non	Oui pour service 3	Veille avant 17H30
	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	Groupement de plusieurs CC	24H avant	Opérée par l'exploitant	Oui	Oui : à la 1ère résa	24H avant
	TAD Piémont des Vosges	Groupement 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 Bugéy	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.

Rabatement 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





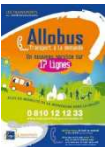



La connexion aux réseaux urbains de Belfort et Montbéliard a été possible grâce à un conventionnement avec les deux agglomérations et le Conseil général de Haute Saône. Cette coopération s'est notamment traduite par la création d'un titre intermodal.

Rabatement TC

Ce qu'il faut retenir :

- Quand il y a rabatement Gare ou Transports collectifs, le système fonctionne avec **arrêts prédéfinis** (pour la dépose) : gares, points d'arrêts de transports urbains ou interurbains.
- Le rabatement 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 rabatement TC » des autres systèmes.
- Quand il ya rabatement 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

	Service mis en place	Coût pour la collectivité	Ratios	Financements extérieurs
	Allo TAD Service tout public, Porte à Porte. Fonctionne 2 demi journées et une journée complète par semaine. 15 communes / 15 000 habitants	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 Service tout public, Porte à Arrêt. 3 systèmes : 1 TAD pôles internes à la CC, 1 TAD pôles externes et 1 TAD rabattement gares 15 communes / 23 000 habitants	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 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 22 communes / 25 000 habitants	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 Service tout public, Arrêt à Arrêt (Porte à Porte si PMR) Fonctionne du Lundi au Vendredi matin et après-midi + samedi matin. 20 communes / 21 000 habitants	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

	Service mis en place	Coût pour la collectivité	Ratios	Financements extérieurs
	Allobus Service tout public, Arrêt à Arrêt avec horaires prédéfinis = ligne virtuelle. Fonctionne en semaine, aux heures creuses. 45 communes / 100 000 habitants	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 Service réservé (personnes âgées, PMR, public insertion, recherche d'emploi), Porte à Porte. Fonctionne tous les jours matin et après midi. 34 communes / 21 500 habitants.	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 Service tout public, Porte à Porte. Fonctionne du Lundi au Vendredi de 8H à 18H et samedi matin. 35 communes / 57 000 habitants	27 000 € pour les 3 CC	Environ 1 000 trajets pour les 3 CC	CG67 à 50% + LEADER + Pays pour l'information / promotion / com
	TAD de l'Allier Service tout public, Zonal, Porte à Arrêt. Fonctionne les jours de marché par demi-journée + mercredi et samedi après-midi. Ensemble du département	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 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'utilisateurs.
- 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 utilisateurs (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
- + Service de substitution pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- 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€.

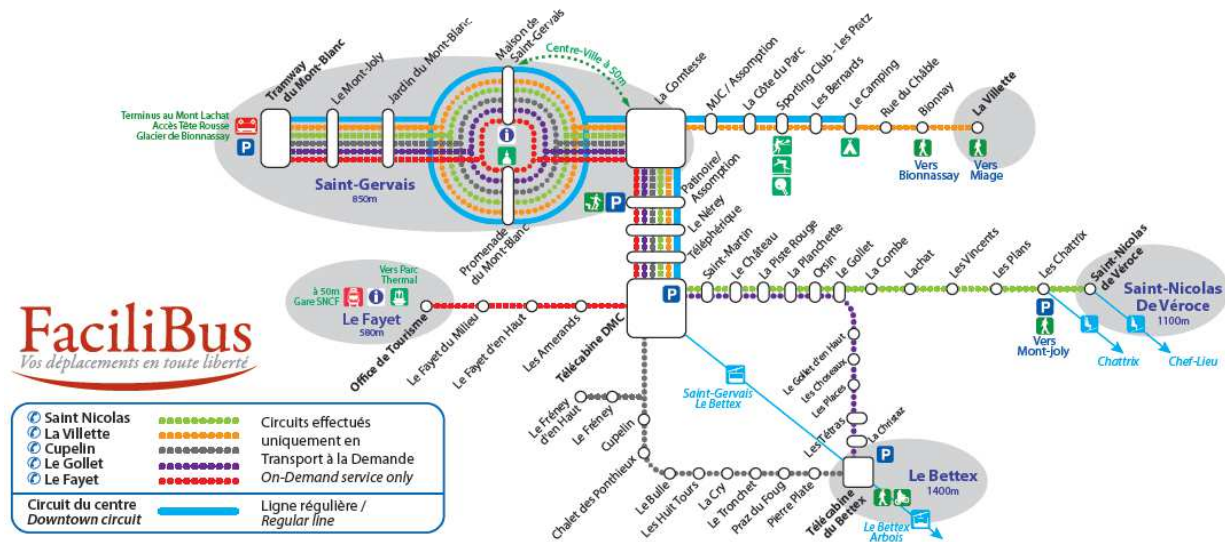
Des exemples locaux : FACILIBUS à Saint-Gervais

1 circuit fixe de centre-ville complété par 5 circuits de TAD (en pointillés sur la carte).

Les circuits TAD fonctionnent dans la limite des places disponibles du lundi au vendredi (tous les jours en été) de 8h45 à 12h45 puis de 14h à 18h15. Lignes et arrêts prédéterminés mais souples et adaptation pour les personnes âgées et PMR, avec difficultés de déplacement.

Réservation au plus tard la veille.

Transport gratuit sur présentation d'une carte d'abonné : 20€ l'année, 5€ la semaine, gratuité pour les - 25 ans, + 65 ans, chômeurs et PMR.



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.

225 000 € annuels

En moyenne, en basse saison, 10 courses par jours et 12 personnes. 19 et 14 en haute saison.

Une course = 4,5 km en moyenne

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.

2 200 voyages annuels pour un peu plus de 1 000 courses.

En moyenne près de 2 personnes par course.

Coût 140 000 € annuels.



Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

Aspects juridiques : généralités

Autorités Organisatrices de Transport sur le territoire d'étude :

- La Région est l'Autorité Organisatrice (AOT) des TER et LER.
- Le Département est l'Autorité Organisatrice des Transports sur le territoire départemental en dehors des Périmètres de Transports Urbains (PTU).

Ce sont les 2 seules AOT compétentes en matière de transport de voyageurs à l'extérieur des PTU.

- A l'intérieur d'un PTU c'est l'AOT urbaine qui est seule compétente (exemple: la Communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont Blanc).

Le Département a toutefois la possibilité de déléguer partiellement sa compétence Transport (pour des services bien identifiés et précisés) à des AOT dites de « second rang » (AOT2) : communes ou communautés de communes ou autres EPCI.

C'est par exemple le cas, sur le territoire, pour les navettes de transport saisonnières (navettes touristiques de station).

Si la CCPMB souhaite s'engager dans la mise en place d'un TAD, elle pourra demander une délégation de compétence au Département, pour les services TAD qu'elle aura définis.

Aspects juridiques : délégation de compétence

Mode opératoire pour la délégation de compétence :

→ En 1 : l'EPCI doit intégrer les transports dans ses compétences. En l'occurrence il doit intégrer « l'organisation et la gestion, en vertu des conventions passées avec le Conseil général de Haute-Savoie, de services TAD ».

→ En 2 : le CG accorde une délégation de compétence, ciblée sur le service qu'il est envisagé de mettre en œuvre, en l'occurrence un service TAD.

→ Une convention entre le CG et l'EPCI vient ensuite préciser la nature exacte des services qui font l'objet de la délégation de compétence.

→ Le CG inscrit ces services au Plan de Transport départemental.

Sortie du territoire :

Théoriquement, le TAD n'est pas censé sortir du territoire de l'EPCI qui le gère en tant qu'AOT de second rang. La compétence est en effet liée à un périmètre géographique. Il peut toutefois y avoir des dérogations.

Aspects juridiques : création d'un PTU

Seconde possibilité pour mettre en place un réseau de transport : la création d'un PTU à l'échelle intercommunale.

- La Communauté de communes prend la compétence d'organisation des Transports publics de voyageurs (mention aux statuts, délégation des communes membres).
- Après délibération de l'organe compétent, le Président de l'établissement public, organisateur du transport public de personnes, demande au Préfet de prendre un arrêté constatant la création du périmètre de transports urbains.
- Le Préfet est tenu de saisir le Conseil général lorsque le plan départemental des transports est concerné (impact de la création ou de l'extension du PTU sur les lignes routières départementales), avis sous 2 mois.
- Dans le délai d'un mois suivant la formulation de cet avis, le Préfet prend un arrêté constatant la création du périmètre de transports urbains.

Aspects juridiques : création d'un PTU

Conséquences liées à la création d'un PTU à l'échelle intercommunale.

→ L'organisation de tous les transports intra PTU revient de droit à la CC :

- ❑ Les transports départementaux intégralement internes au PTU => 4 lignes sur 7 : 83/84/85/86
- ❑ Les navettes touristiques : 7 communes sur 10.
- ❑ Les TAD : Facilibus à Saint-Gervais.
- ❑ Les Transports scolaires internes au PTU.

→ Ce qui implique que:

- ❑ Le Département transfère à l'autorité organisatrice des transports urbains les financements engagés pour l'organisation des transports scolaires l'année précédent le transfert : convention entre les partenaires, arbitrage du préfet en cas de litige.
- ❑ Les contrats en cours sont transférés à l'AOTU, qui en assure la gestion jusqu'à leur terme
- ❑ Pour l'équilibre des lignes régulières, aucune obligation de transfert de financement
- ❑ Obligation pour la nouvelle autorité compétente d'élaborer et de mettre en œuvre un schéma d'accessibilité des services aux personnes à mobilité réduite (*article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*)

Aspects juridiques : création d'un PTU

Conséquences liées à la création d'un PTU à l'échelle intercommunale:

→ Possibilité de lever une nouvelle ressource : le Versement Transport.

- ❑ Sur les personnes physiques ou morales, publiques ou privées lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés.
- ❑ Taux de 0,55 % des salaires lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants.
- ❑ Taux majorable de 0,05 % pour les Communautés de communes (entre autres).
- ❑ Taux majorable de 0,2% dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme.

Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

L'offre de transport sur le territoire



Carte : « © l'agence en ville - 2012 ».

- ❑ Lignes ferroviaires - Saint-Gervais Le Fayet - Martigny et Annecy - Saint-Gervais.
- ❑ Train touristique à crémaillère : Tramway du Mont-Blanc.
- ❑ 7 lignes départementales du CG74 (voir pages suivantes) : 74-81-82-83-84-85-86
- ❑ 1 ligne départementale du CG73 : A4.
- ❑ Le réseau Facilibus à Saint-Gervais.
- ❑ Les navettes touristiques : Praz-sur-Arly, Megève, Demi-Quartier, Combloux, Cordon, Les Contamines.
- ❑ Plusieurs lignes internationales d'autocar (sous réservation) depuis l'aéroport de Genève vers Les Contamines, Megève et Chamonix.
- ❑ 2 TAD identifiés : le bus des aînés à Sallanches et un TAD mis en place par le CCAS et l'ADMR à Megève et Demi Quartier.

Les transports départementaux sur le territoire



Source carte :

Plan des lignes interurbaines de Haute-Savoie

Applicable du 1^{er} septembre 2012 au 31 août 2013

www.cg74.fr

3 lignes qui sortent du territoire intercommunal ou le traversent : 74 / 81 / 82.

4 lignes intégralement dans le territoire : 83 / 84 / 85 / 86 dont les 3 premières sont des lignes principales.

Pourquoi un zoom particulier sur les lignes départementales ?

1- Parce que le Département est l'Autorité Organisatrice des Transports et qu'à ce titre il accordera, ou non, sa délégation de compétence à la CC pour un système TAD ou qu'il donnera son avis sur la création d'un PTU.

2- Parce que dans le premier cas le Département veillera à ce que le système TAD ne concurrence pas ses lignes LIHSA.

La prise en compte de l'offre des lignes départementales est donc indispensable à la définition d'un système TAD.

Les transports départementaux sur le territoire + quelques tarifs

- ❑ **74 : Le Fayet - Genève** par autoroute : 5 allers-retours quotidiens. Peu d'arrêts, mais avec P+R.
- ❑ **81 : Chamonix - Cluses** : ligne à horaires scolaires. 2 allers-retours par jour. Parallèle avec les lignes TER Chamonix - le Fayet - Sallanches.
- ❑ **82 : Chamonix - Praz-sur-Arly** : 2 allers-retours par jour. Ligne scolaire qui ne circule pas pendant les vacances, sauf l'été.
- ❑ **83 : Praz-sur-Arly - Sallanches** : 7 allers-retours par jour. Horaires scolaires sur les extrémités de grille (tôt le matin et fin d'après midi) mais possibilités d'usage pour des séjours demi journée (matin ou après midi) sur Megève ou Sallanches.
- ❑ **84 : Les Contamines Montjoie - Sallanches** : 8 allers-retours par jour. Idem que pour la ligne 83. Possibilités de séjour sur Saint-Gervais, Le Fayet ou Sallanches (1 à 2 possibilités le matin / 2 à 3 l'après-midi).
- ❑ **85 : Passy (Plaine Joux) - Sallanches** : 7 allers-retours par jour. Idem que pour les lignes 83 et 84. Possibilités de séjour sur Passy, Le Fayet ou Sallanches : 1 à 2 le matin, 2 à 3 l'après-midi.
- ❑ **86 : Cordon - Sallanches** : offre restreinte aux mercredi matin et après midi et samedi matin.

- ❑ 6 € Praz - St-Gervais ou Le Fayet.
- ❑ 3.50 € Megève - St-Gervais ou Le Fayet.

- ❑ 3.50 € Praz / Megève - Sallanches.
- ❑ 1.50 € Combloux - Sallanches.

- ❑ 6 € Les Contamines - Sallanches.
- ❑ 3.50 € St-Gervais - Sallanches.
- ❑ 1.50 € Les Contamines - St-Gervais ou St-Gervais - Le Fayet.

- ❑ 6 € Plaine-Joux - Sallanches / Chedde / Le Fayet.
- ❑ 1.50 € Passy - Sallanches.

- ❑ 1.50 € Cordon - Sallanches.

Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

Les entretiens avec les communes

Les cars LIHSA sont vides => double sentiment :

- Que l'offre n'est pas adaptée ou alors qu'elle est réservée aux scolaires.
- Que le matériel roulant n'est pas adapté (« grands bus vides »).

Méconnaissance générale de l'offre et des tarifs LIHSA.

Sur les besoins des habitants = impression générale que peu de demandes parviennent aux élus. Beaucoup d'entraide entre habitants, quand il y a de la demande :

- Entraide soit familiale, soit de voisinage, pour les personnes âgées, qui sont, par ailleurs, encore largement motorisées.
- Débrouille pour les jeunes : covoiturage, stop, ...

Cibles TAD = principalement les jeunes non motorisés et les personnes âgées (et PMR).

Le cas des touristes est + partagé.

Les motifs : santé, commerces, démarches administratives.

Point de destination commun à toutes les communes = Sallanches

Ensuite, en fonction des communes, pôles de destination secondaires : Megève, St-Gervais, Le Fayet, Passy.

Les ateliers

Personnes âgées et Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

- 1 obligation pour les personnes âgées et les PMR dans le contexte du Pays (montagne, habitat diffus, neige, ...) : prendre en charge à domicile.
- Ne pas cibler des jours de fonctionnement mais proposer un système souple qui fonctionnerait tous les jours : lundi à vendredi ou samedi.
- Besoins : médecins, courses, etc ... Essentiellement sur Sallanches, éventuellement sur les pôles locaux. Besoins pour rencontres entre personnes âgées, clubs, etc. ...
- Avoir un système ouvert à tout ceux qui souhaitent l'utiliser et pas seulement réservé aux personnes âgées et PMR.
- La solidarité prévaut encore dans les hameaux : entraide familiale / voisinage / ... => les besoins remontent peu auprès des élus et sont difficiles à calibrer. En parallèle, le nombre de personnes isolées et sans moyen de déplacement va augmenter dans les années à venir.

Emploi / Insertion

- TAD ne constitue pas une solution pérenne pour une remise à l'emploi ou des stages, ...
- Peut constituer une solution en amont pour des RDV, des entretiens, etc. ...
- Avoir un système plus souple dans la réservation qu'une réservation la veille ou 24h avant le déplacement.
- Etre vigilant sur le coût : les lignes LIHSA sont souvent délaissées parce que trop chères.
- Habitudes de débrouille : stop, covoiturage, 2 roues, scooter, ...
- Fortes attentes sur les déplacements quotidiens domicile - travail auxquelles un TAD n'apporte pas de réponses.

Les ateliers

Jeunesse et loisirs

- Avoir un système plus souple dans la réservation qu'une réservation la veille ou 24h avant le déplacement.
- Le car n'est pas intégré comme une solution de déplacement parce que les habitants savent qu'il ne répond à aucun besoin.
- Bonne utilisation des navettes touristiques été / hiver par les jeunes.
- Pratique importante du stop avec les problématiques évidentes de sécurité.
- Un des freins à l'accès à la culture et aux loisirs est clairement le déplacement avec sa dimension financière (le coût) : le TAD peut apporter une solution.
- Destination privilégiée : Sallanches. Mais proposer également des destinations locales : Megève, Saint Gervais, Le Fayet.
- Coût : simple et par zones 1/2/3 € avec question (et avantages et inconvénients) de la gratuité.

Tourisme

- Problématique du transport sur le dernier kilomètre avec hôtels et habitat trop diffus.
- Moins de 10% de la population touristique vient en transport.
- Un TAD peut avoir un intérêt du point de vue liaison avec les gares. Dans ce cas nécessité de garantir les correspondances.
- Possibilité de mettre en place des liaisons gares - stations à la demande avec obligation pour le client de réserver au préalable sa course. Permettrait d'adapter les véhicules à la demande.
- TAD pourrait avoir de l'intérêt en été, ou hors hiver, sur les itinéraires de randonnées.
- Un système TAD « orienté touristes » viendrait concurrencer quasi directement les taxis.
- Problème de l'adaptation des transports touristiques (à l'arrivée sur le territoire puis sur place) aux besoins des touristes à mobilité réduite.

Sommaire

Définition du TAD

Retours sur expériences

Cadre juridique

L'offre de transport sur le territoire

Retour sur les entretiens et les ateliers

Pistes de propositions

Conclusions

Image très négative des transports départementaux alors que les 3 lignes qui relient les 3 secteurs (du territoire (Plaine du Mont-Blanc, Val d'Arly, Val Montjoie) à Sallanches proposent des niveaux d'offres très corrects.

Défaut de notoriété des lignes départementales qui pourrait être compensé par de l'information. D'autant que de nouveaux tarifs, plus attractifs, sont en vigueur depuis Avril 2012, alors que les cars LIHSA étaient souvent stigmatisés comme étant trop chers.

Les 3 secteurs (Plaine du Mont-Blanc, Val d'Arly, Val Montjoie) sont ceux qui ressortent pour la mise en place le cadre d'un TAD zonal. Le territoire impose quasi obligatoirement un découpage en zones et celles-ci s'imposent presque naturellement. La mise en place de TAD sur ces zones posera obligatoirement la question de la concurrence avec les lignes départementales.

Lignes LIHSA ne sont pas fréquentées. « Les cars sont vides / sont trop gros par rapport aux fréquentations ».

Propos contradictoires : « Il y a des services / Ils ne sont pas utilisés / Il faudrait plus de fréquences ».

La CC pourrait peut être mieux utiliser les ressources et mettre en place une meilleure organisation des lignes LIHSA dans le cadre de la création d'un PTU. Mais, cette proposition soulève toutes les problématiques liées à la création d'un PTU. Voir partie juridique.

Autre solution : promouvoir les cars LIHSA et organiser un TAD qui assurerait les derniers kilomètres entre hameaux et cars départementaux.

Pistes de propositions : 1 TAD porte à porte

Prise en charge	Dépose	Jours et heures de fonctionnement	Critères d'éligibilité	Avantages / Inconvénients / Remarques
Porte	Porte	A DISCUTER Possibilité de « limiter » le système en restreignant le nombre de jours de fonctionnement .	A DISCUTER : Critères d'âge ? Critères sociaux ?	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Pas envisageable à l'échelle des 10 communes sans la mise en place de zones : territoire trop grand, habitat dispersé et diffus. <input type="checkbox"/> Définir 3 zones : Val d'Arly, Val Montjoie et Plaine du Mont-Blanc. <input type="checkbox"/> Même du porte à porte dans ces 3 zones est difficilement maîtrisable => Compenser la « liberté » géographique par un nombre restreint de jours de fonctionnement ou par des critères d'éligibilité. <input type="checkbox"/> Positionnement par rapport aux taxis qui vont soulever la question de la concurrence avec leurs services ?

Pistes de propositions : 1 TAD arrêt à arrêt

Prise en charge	Dépose	Jours et heures de fonctionnement	Critères d'éligibilité	Avantages / Inconvénients / Remarques
Arrêt (arrêt LIHSA, arrêt transports scolaires ou autre point à définir)	Arrêt (arrêt LIHSA, arrêt transports scolaires ou autre point à définir)	A DISCUTER Possibilité de « limiter » le système en restreignant le nombre de jours de fonctionnement .	A DISCUTER : Critères d'âge ? Critères sociaux ?	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mettre en place une politique d'arrêt, ce qui, dans le contexte du Pays, peut s'avérer compliqué, étant donné l'étalement, la dispersion de l'habitat, ... <input type="checkbox"/> La politique d'arrêt implique qu'on ne répond pas aux besoins les mieux identifiés, ceux des personnes âgées. <input type="checkbox"/> Quasi obligation de définir des zones faute de quoi on se retrouvera confronté aux mêmes problématiques que pour le porte à porte. <input type="checkbox"/> Une fois les zones définies, quels déplacements on autorise d'arrêt à arrêt ? Intra zone, inter zones, avec des tarifs identiques ou différents ?

Pistes de propositions : 1 TAD porte à arrêt

Prise en charge	Dépose	Jours et heures de fonctionnement	Critères d'éligibilité	Avantages / Inconvénients / Remarques
<p>Porte (Variante : <input type="checkbox"/> Porte pour les personnes âgées / PMR <input type="checkbox"/> Arrêt prédéfini pour les jeunes et autres publics.)</p>	<p>Arrêt ou pôle de destination : <input type="checkbox"/> Sallanches <input type="checkbox"/> Pôles locaux (à définir)</p>	<p>A DISCUTER Possibilité de « limiter » le système en restreignant le nombre de jours de fonctionnement .</p>	<p>A DISCUTER : Critères d'âge ? Critères sociaux ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Avantage de la prise en charge à domicile qui correspond bien aux besoins des personnes âgées et aux problématiques du territoire. <input type="checkbox"/> Qui n'empêche pas, par ailleurs, de mettre en place une autre politique de prise en charge pour d'autres publics (jeunes, autres, ...) <input type="checkbox"/> Définition des pôles de destination => on ne laisse pas la maîtrise de l'origine - destination à l'utilisateur mais la collectivité impose des destinations. <input type="checkbox"/> Problème de la concurrence avec les lignes départementales (comment passer entre les mailles des lignes départementales ?)

Pistes de propositions : 1 TAD « dernier kilomètre »

Prise en charge	Dépose	Jours et heures de fonctionnement	Critères d'éligibilité	Avantages / Inconvénients / Remarques
<p>Porte (Variante : <input type="checkbox"/> Porte pour les personnes âgées / PMR <input type="checkbox"/> Arrêt prédéfini pour les jeunes et autres publics.)</p>	Arrêt LIHSA	<p>Horaires de fonctionnement du TAD calés sur les horaires de passage LIHSA (ou quelques horaires à choisir) Système qui cadre de fait le TAD dans le temps.</p>	<p>A DISCUTER : Critères d'âge ? Critères sociaux ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Système qui a l'avantage de mettre en cohérence les offres de transport. <input type="checkbox"/> Demande une collaboration étroite entre AOT. <input type="checkbox"/> La question du transport sur le « dernier kilomètre » est beaucoup remontée en ateliers et entretiens. <input type="checkbox"/> Problème de la rupture de charge, notamment pour les personnes âgées. <input type="checkbox"/> Système valable dans une configuration délégation de compétence comme dans une configuration PTU.