

## Le transport à la demande, un outil performant

### Intervenants :

Malika Mazouz, ingénieur produit transport,  
Géraud Acquier, Gérant

### 1. La dispersion des flux, un défi pour l'efficacité des réseaux de transport

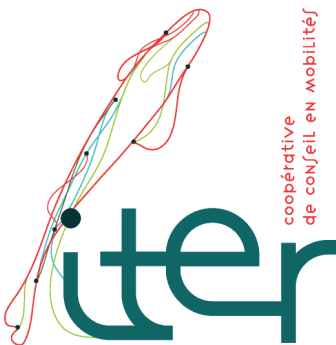
25 années de périurbanisation, de monofonctionnalité des espaces, suivies d'une volonté de redensifier les centres villes ont conduit à un système de mobilité caractérisé par la dispersion des flux, tant sur le plan spatial que temporel et notamment pour le motif professionnel.

Les territoires français ont été transformés par la périurbanisation : modèle du lotissement, mitage de l'habitat, mais aussi localisation des équipements commerciaux comme des centres d'emplois en périphérie, proche des grandes infrastructures routières. Contrairement aux centres villes, les territoires périurbains ne sont pas mixtes : ils sont spécifiquement dédiés à un usage. Ainsi, les distances parcourues ne cessent d'augmenter<sup>1</sup>. Aujourd'hui, la plupart des agglomérations sont confrontées à la problématique des déplacements de périphérie à périphérie, mais aussi de périphérie à centre, qui concerne particulièrement les populations ne pouvant consacrer qu'une part limitée de leur budget au transport.

Le rythme de vie des Français s'est aussi transformé et diversifié : augmentation des amplitudes horaires pour les services et donc les employés qui les fournissent, nouvelles organisations du travail, avec des horaires différents chaque jour ou chaque semaine, impact de la réduction du temps de travail... L'heure de pointe du matin et surtout du soir a tendance à s'étaler. C'est qui est une bonne nouvelle pour la rationalisation des moyens, mais comment gérer les déplacements très tôt ou très tard, souvent les plus diffus dans l'espace ?

Enfin, le développement de l'intérim et des autres contrats précaires fait que la régularité des flux a changé : on ne se déplace plus tout le temps vers les mêmes lieux, notamment pour le motif travail. Cela est un obstacle supplémentaire : pour accéder à l'emploi si l'on ne dispose pas d'un véhicule personnel et qu'on habite en périphérie, il faut non seulement qu'une offre existe, mais aussi que l'information soit disponible et compréhensible. L'absence de régularité des flux travail rend aussi la solution de covoiturage

<sup>1</sup> « Entre 1994 et 2008, la mobilité liée au travail progresse, en raison essentiellement de l'augmentation de la part des actifs occupés dans la population : ces déplacements, dont les longueurs continuent d'augmenter, représentent 41% des distances parcourues localement ». *La Revue du CGDD « La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transport et déplacement 2008 » - Décembre 2010.*



24 boulevard Riquet  
31 000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93  
F / 05 62 73 53 99  
[www.INTERNET.org](http://www.INTERNET.org)  
[iter@INTERNET.org](mailto:iter@INTERNET.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09  
F / 01 43 70 67 60  
[www.INTERNET.org](http://www.INTERNET.org)  
[iter.paris@INTERNET.org](mailto:iter.paris@INTERNET.org)

1 place Gapeau  
Quartier La Banette  
83 270 St Cyr-sur-Mer  
T / 09 72 12 85 24  
F / 09 72 12 85 24  
[www.INTERNET.org](http://www.INTERNET.org)  
[iter.sudest@INTERNET.org](mailto:iter.sudest@INTERNET.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

peu pertinente pour ces publics, qui pourtant sont ceux qui en ont le plus besoin.

Ces évolutions de la mobilité vont devoir être gérées par les collectivités locales dans un contexte d'augmentation des coûts du transport et de raréfaction des ressources naturelles, avec des contraintes économiques de plus en plus fortes. Cette exigence est interrogée par la réforme territoriale, qui va redessiner les territoires d'action des Autorités Organisatrices de Transport.

Les réseaux de transport doivent inventer de nouvelles formes d'offre de transport pour répondre aux enjeux, à priori discordants, des AOT, des exploitants et des consommateurs.

## 2. Le transport à la demande : des réponses adaptées à la mobilité des actifs ?

L'image du petit véhicule parcourant la campagne pour permettre à nos anciens de se rendre au marché prédomine dans la plupart des esprits à l'évocation des mots « transport à la demande », qui résonnent comme du « social à la demande ».



Pourtant ce type de transport collectif peut être tout à fait pertinent pour répondre aux enjeux de dispersion spatiale et temporelle, dans un contexte urbain et péri urbain.

Les offres de transport à la demande présentent une grande diversité, en France comme dans le monde. Cette diversité est exprimée par le travail de catégorisation mené par Iter : Cet outil permet, via la combinaison de 22 critères, d'obtenir un nombre presque infini de possibilités pour créer l'offre de transport adaptée aux cibles choisies.

Ainsi, un jeu de définition du TAD par le prisme « du champ du possible » permet, en se délestant des idées reçues, des à priori, d'envisager ce type de transport public sous un autre angle.

Nous reviendrons plus précisément sur 3 exemples de transport à la demande adaptés ou dédiés au motif travail : Les système TAD mis en place par Tisséo qui complètent l'offre bus en correspondance avec les terminus métro, le TAD zonal du Rhône dont le motif travail représente 4 voyages sur 10, ou encore le « Bus à la Carte », mis en place par l'Agglomération des Portes de l'Isère pour desservir les 1000 hectares et 12000 emplois du parc d'activités de Chesnes.

### 3. Comment choisir les caractéristiques de l'offre par rapport à son besoin ? Jeu de rôle autour d'un outil de décision concertée.

Sur la base de ce début de culture commune, nous apprenons qu'il n'y a pas de modèle idéal de transport à la demande, qu'il faut inventer ou adapter son système en fonction de l'équilibre local entre les besoins et les comportements des consommateurs, les contraintes des exploitants et les ambitions des élus.

Pour illustrer ces stratégies de choix, nous proposons à l'assemblée un jeu de rôle collectif, autour de notre outil, qui tient compte des attentes de chacun des acteurs et favorise la créativité.

Il s'agit, à partir d'un cas que nous proposerons et d'une liste de critères, d'aborder la construction des réponses possibles pour un nouveau système de TAD en superposant la vision de chacun des acteurs, adapté aux besoins des actifs, sans exclure la possibilité de s'appuyer en complémentarité sur d'autres solutions de mobilités.

La présentation de cette approche a pour objectif d'appréhender le TAD selon une perspective qui s'éloigne des sentiers habituels lorsque l'on s'engage dans des démarches de création / restructuration de réseau de transport collectif et que l'on cherche des solutions créatives.

