

## Innovations des villes picardes

Un nouveau type de transport, à cheval entre le TAD et le transport régulier s'est mis en place à Amiens et Creil, sous le nom **Flexo** :

- À Amiens, la ligne Flexo, une ligne classique, opère différemment dans la Zone Industrielle Nord. Les arrêts s'effectuent à la demande, les usagers indiquant au chauffeur le nom de l'arrêt de descente, lors de leur montée dans le bus. Pour quitter la zone, lorsque l'arrêt n'est pas desservi automatiquement, il suffit d'appeler une centrale afin d'assurer le passage d'un bus.
- À Creil, 3 lignes Flexo opèrent sur tout le territoire de l'agglomération. Le soir, toutes les lignes partent de la gare (la montée dans le bus n'est possible qu'à cet arrêt), et l'itinéraire est adapté en fonction des arrêts de descente à effectuer.

Ce type de service existe également à Soissons, avec la ligne 10, qui passe dans tous les quartiers. Cette ligne qui dessert la gare SNCF le matin et le soir, ne possède qu'un seul arrêt où la montée est possible, la gare. Le trajet est alors adapté en fonction des descentes des usagers. Cela permet aux voyageurs qui rentrent tard de leur travail, un gain de temps précieux.

## Conclusion

La Picardie est une région active et dynamique en matière de Transport à la Demande. Le TAD doit être perçu comme vecteur de développement de territoires ruraux mais aussi comme vecteur de continuité des transports en commun urbains. L'élaboration de Schémas de Cohérence Territoriale et de Plans Locaux d'Urbanisme, actuellement encore en cours dans certaines communes doit être l'occasion de penser à un rééquilibrage des déplacements par l'intermédiaire par exemple du TAD.

## Ce qu'il faut retenir

- Un cadre juridique articulé autour de la Loi LOTI.
- Le TAD, un système économique qui ne demande pas d'aménagements spécifiques.
- Une grande variété d'utilisateurs et de modes de fonctionnement.
- Une tendance à l'augmentation des réseaux de TAD.
- Le TAD Urbain en Picardie en 2013 = 165 537 voyages et 1 362 180 kilomètres parcourus

Réalisation et mise en forme : Candice FELZINGER  
Études et Cartographie : Thibaut PARENT  
Sous la direction de Catherine CAZIER, Référente Prospective des transports à la DREAL Picardie.



# LA LETTRE DE L'ORT – n°40

## Transport à la Demande Urbain en Picardie : des déclinaisons diversifiées

Dans un contexte de périurbanisation et d'accroissement des populations, de nouveaux besoins en termes de mobilité apparaissent. Problématique à dimension urbaine, péri-urbaine et rurale, les transports sont au cœur des réflexions du XXI<sup>e</sup> siècle. Dans un souci de développement durable et avec la volonté d'assurer le droit au transport pour tous, les Autorités Organisatrices de Transport Urbain tentent de mettre en place de nouvelles formes de déplacement au sein de leurs communes et de leurs Périphéries de Transport Urbain : le Transport à la Demande (TAD) en est un exemple.

### Quelle est la situation du TAD Urbain en Picardie en 2014 ?



[www.agglo-saint-quentin.fr](http://www.agglo-saint-quentin.fr), [www.cc-villers-cotterets.fr](http://www.cc-villers-cotterets.fr), [www.aisnenouvelle.fr](http://www.aisnenouvelle.fr)

## Le transport à la demande: une pratique récente

Apparu il y a une vingtaine d'années, le TAD était à l'origine prévu pour desservir les zones rurales. Le TAD tel qu'il existe aujourd'hui est donc assez récent. Ce concept touche désormais un large public et les motifs de déplacements tendent à se multiplier.

Le terme fait son apparition en 1982 dans la **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)**. Cette loi attribue la compétence du TAD aux départements et définit ce concept comme un mode de **transport public et collectif** organisé dans le but d'offrir une possibilité de desserte dans un lieu non couvert par les services réguliers de transports (bus, métros, tramways, trains...). Les décrets 85-891 du 16 août 1985 et 85-1509 du 31 décembre 1985 en précisent les modalités.

Organisée par une personne publique, cette **prestation à la place**, dans un véhicule de 4 places minimum, est réalisée en fonction de la demande. En effet, celle-ci n'est effective que si un usager effectue une **réservation** préalable dans un certain délai. L'utilisateur peut se tenir informé des tarifs, ces derniers étant établis à l'avance.

Selon la LOTI plusieurs types de TAD existent : la catégorie des transports routiers **non urbains** a pour but de desservir les zones les moins denses des territoires. En 2000, la loi SRU (relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain) marque une avancée, puisqu'elle autorise toutes les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) à créer un TAD, qu'il soit **urbain** ou non.

## Acteurs et usagers

Les acteurs concernés sont multiples : Conseils Régionaux, Communautés de Communes, Collectivités territoriales... en résumé toutes les AOT. Le transport à la demande est généralement conçu, défini et géré par une Collectivité territoriale. L'exécution du service est ensuite confiée à des transporteurs ou parfois des taxis suite à un appel d'offres. Dès lors plusieurs modes de transports non traditionnels sont utilisés dans l'objectif de minimiser les coûts (minibus...).

Le service TAD est accessible à tous les publics ayant effectué une réservation. Ainsi les véhicules sont susceptibles de transporter beaucoup de profils différents : étudiants, personnes âgées ou encore Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

## Distinction et fausse concurrence

Suite au développement accru de l'usage de la voiture particulière, les villes moyennes doivent faire émerger des solutions de transport alternatives afin de s'adapter à l'évolution de la mobilité, et de répondre à des besoins de plus en plus diffus, dans l'espace et le temps. Les services de TAD constituent alors une nouvelle alternative propre et distincte des transports en commun. En effet, les TAD se distinguent des autres services de transports collectifs sur différents points :

- pas de transports réguliers (sur demande),
- pas d'itinéraire fixe (sauf lignes virtuelles),
- pas d'horaire précis (hormis les lignes virtuelles).

De plus contrairement aux taxis, les voyages ne sont en général pas individuels et sont limités spatialement. Aucune forme de concurrence n'est donc à envisager.

Tout en restant dans des conditions économiques raisonnables pour les collectivités, le TAD semble la solution la plus rentable et la plus flexible.

## Un élargissement des Périmètres de Transport Urbain (PTU)

Depuis quelques années, les Établissements Publics de Coopération Intercommunale ne cessent de s'élargir. En 2005, les EPCI en France comptaient en moyenne 12,8 communes et 23 000 habitants, contre 17 communes et 29 000 habitants en 2014.

### Evolution du nombre de communes et de la superficie des PTU

	2008	2014
Chauny Tergnier	8 communes 66 km <sup>2</sup>	24 195 km <sup>2</sup>
Soissons (SITUS)	31 communes 198 km <sup>2</sup>	45 293 km <sup>2</sup>
CC Château-Thierry	14 communes 143 km <sup>2</sup>	25 241 km <sup>2</sup>
CC des Sablons	1 commune 23 km <sup>2</sup>	25 205 km <sup>2</sup>

Cet élargissement des PTU, a conduit les AOT Urbaines à repenser leur mode de fonctionnement, l'offre régulière devenant inadaptée dans certaines zones très peu denses.

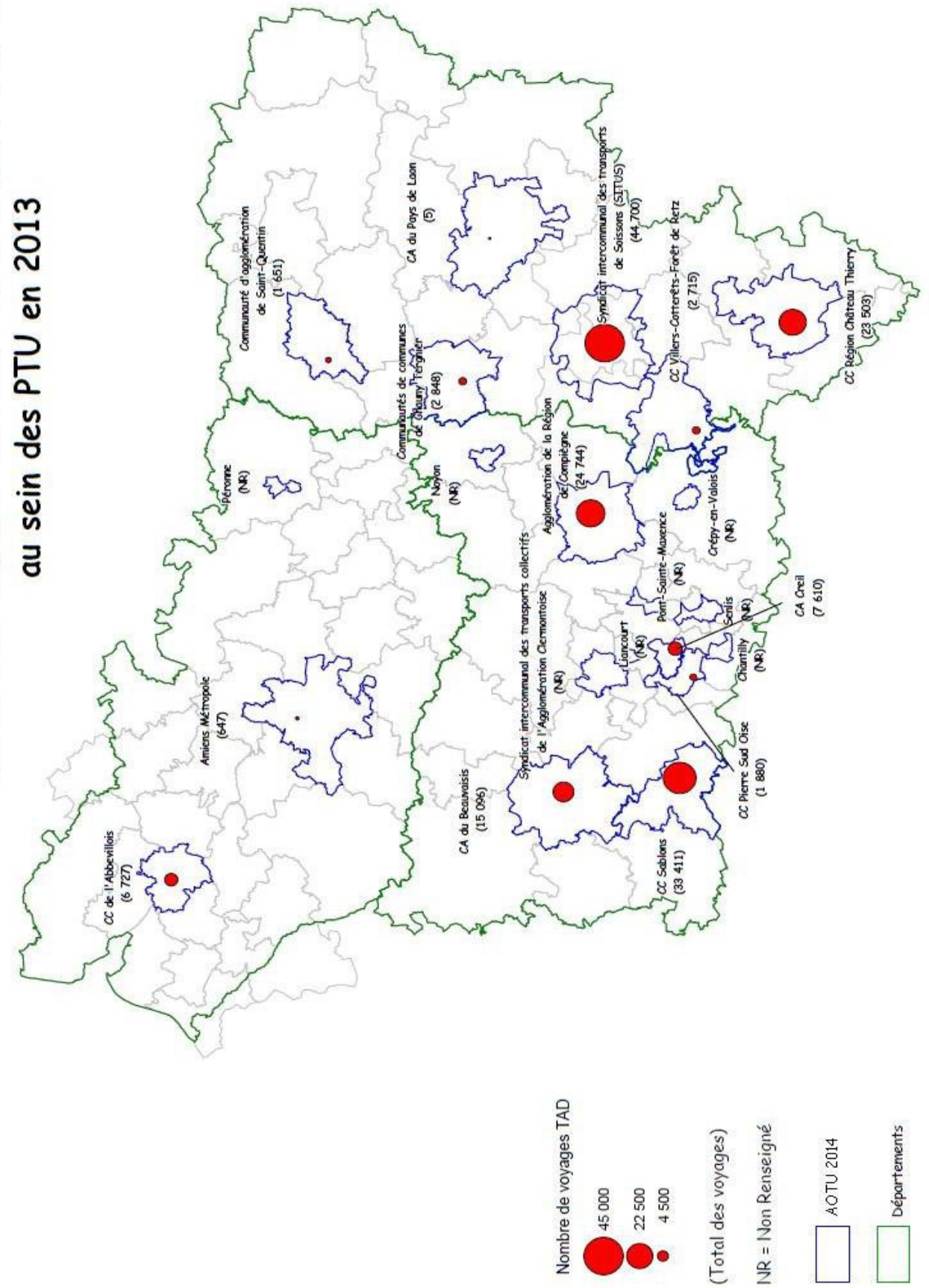
Le TAD apparaît comme la solution idéale afin de compléter le réseau de transport public classique, pour des zones où en semaine la demande est trop faible pour la mise en place d'un transport collectif classique. Il permet également de garantir la mobilité pour tous, afin de préserver une équité territoriale.

## La Picardie : une région propice aux TAD

Rurale et structurée autour de petites villes, comportant des Périmètres de Transport Urbain assez étendus et peu denses, où certains territoires ne rendent plus les transports en commun pertinents, la Picardie est donc une région propice au TAD. 44 % de la population picarde réside dans les Périmètres de Transport Urbain.

La faible densité dans les villages ne justifie pas la mise en place d'importants services de transports réguliers, qui seraient inadaptés, la création de TAD devient une option intéressante. En milieu urbain, espace de densité plus importante, elle permet d'adapter au mieux l'offre aux besoins horaires de déplacements.

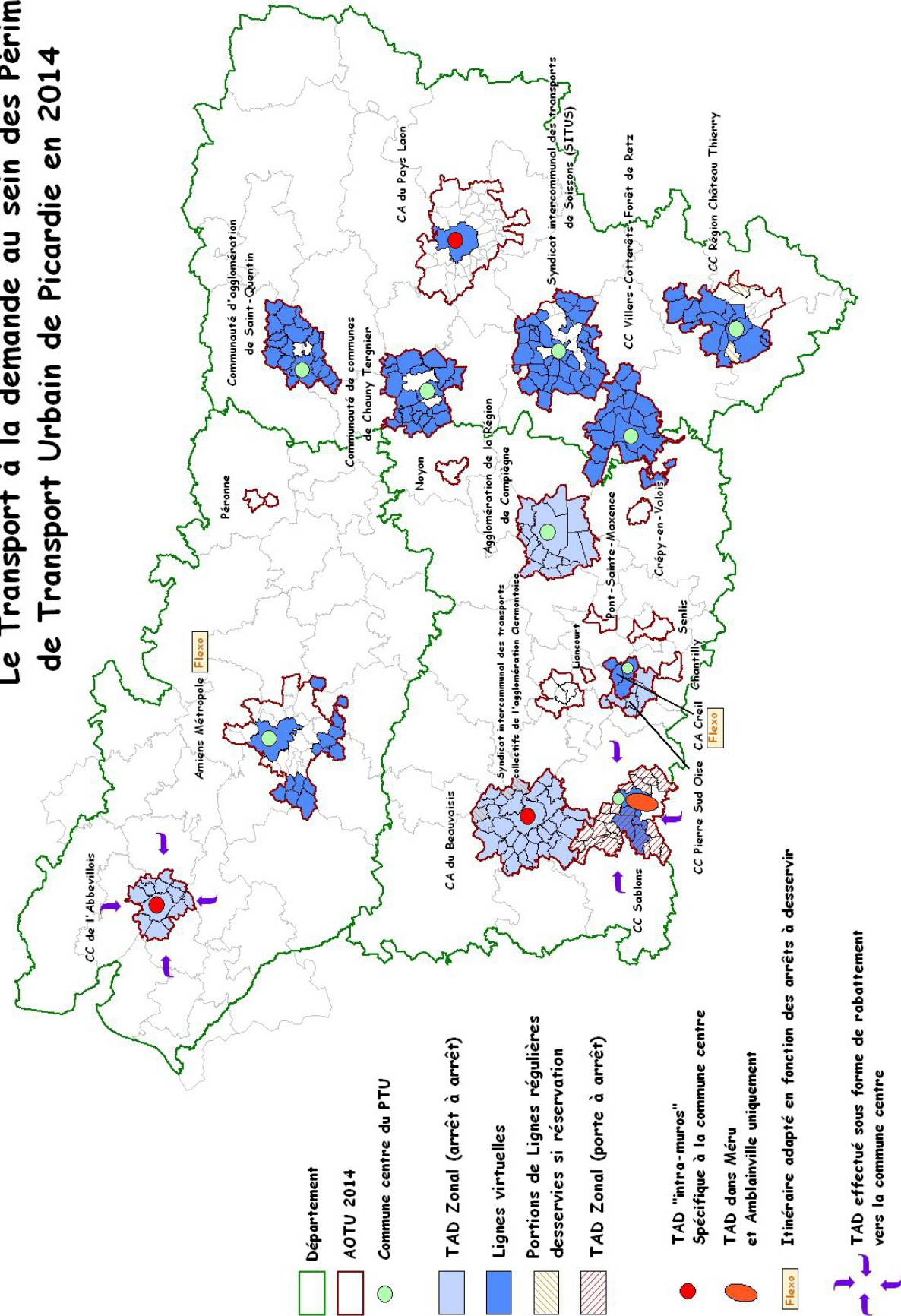
## Nombre de voyages effectués en Transport à la Demande au sein des PTU en 2013



Carte réalisée à partir du questionnaire AOTU (2013-2014)



# Le Transport à la demande au sein des Périmètres de Transport Urbain de Picardie en 2014



Carte réalisée à partir du questionnaire AOTU (2013-2014)

## Un service spécifique en Picardie

Le TAD est un service personnalisé propre à chaque territoire. Les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) picardes gèrent de façons différentes cette prestation.

1 - Certaines AOTU ont opté pour des **lignes virtuelles** comme par exemple le Syndicat Intercommunal des Transports de Soissons (SITUS), la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et les Communautés de Communes de Chauny Tergnier, Villers-Cotterêts-Forêt de Retz, Château Thierry ou encore Amiens Métropole. Ces lignes fonctionnent avec des horaires et des arrêts prédéfinis, et se déclenchent uniquement sur réservation. Elles permettent une gestion facilitée pour l'exploitant, mais sont plus contraignantes pour l'utilisateur qui devra emprunter un tracé parfois long.

2 - D'autres ont fait le choix d'un TAD **zonal**, qui se divise en 2 catégories, par « arrêt à arrêt » et de « porte à arrêt » :

- Le TAD « **arrêt à arrêt** » s'effectue par une prise en charge de l'utilisateur à l'un des points d'arrêts du réseau, jusqu'à un autre point d'arrêt. Il permet une bonne souplesse, et une desserte étendue, mais peut contraindre la population résidant dans les secteurs reculés des PTU, où les arrêts peuvent se faire rares. Ce service se retrouve plus précisément sur la Communauté de communes de l'Abbeillois, l'agglomération de Beauvais et celle de Compiègne.
- Le TAD « **porte à arrêt** » s'effectue par une prise en charge de l'utilisateur à son domicile, jusqu'à l'un des points d'arrêts du réseau. Il permet un rabattement facilité pour les usagers, de leur domicile jusqu'à un pôle du réseau, mais empêche de se rendre dans un secteur reculé, ne comportant aucun point d'arrêt. Ce concept est plus rare puisqu'il n'est présent que dans la Communauté de Communes des Sablons (60).

3 - Un autre type de TAD correspond à des portions de **lignes régulières classiques** (souvent en zones peu denses), qui ne sont desservies que si une réservation est effectuée, permettant ainsi d'éviter des bus vides en bout de ligne.

A plus grande échelle, certaines communes des PTU ont également des **TAD spécifiques**. C'est le cas d'Abbeville, Méru, Amblainville, et Laon. À Abbeville un TAD est mis en place en heures creuses pour certains quartiers excentrés ou non desservis par les lignes régulières classiques.

Le TAD peut aussi s'effectuer sous forme de **rabattement** vers la ville centre. L'utilisateur effectue alors le voyage du point d'origine vers la ville centre, mais ne peut pas se rendre dans une autre commune que celle-ci, de façon directe.

La structure du TAD en Picardie est donc très variée dans l'objectif de satisfaire un grand nombre d'utilisateurs et de répondre à un maximum de demandes. Les tarifs liés à ces prestations sont variables et parfois même semblables à ceux des transports en commun classiques.

## Des tarifs attractifs et accessibles

Dans la plupart des EPCI, on retrouve les mêmes prix entre le réseau classique et le TAD. Seuls la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, le SITUS et la Communauté de communes de Villers-Cotterêts-Forêt de Retz voient leurs tarifs augmenter entre le réseau classique et le TAD. L'Agglomération de la Région de Compiègne représente un cas spécifique puisque son réseau classique est gratuit, alors que le TAD propose un tarif entre 1,50 € et 3 € selon le trajet. Le tableau illustre ces gammes tarifaires.

Comparaison de la gamme tarifaire réseau classique et du TAD

AOTU	Ticket unitaire Réseau classique	Ticket TAD
CC de l'Abbeillois	1 €	1 €
Amiens Métropole	1,20 €	1,20 €
CA Saint-Quentin	1,30 €	2,20 €
CA Laon	1,10 €	1,10 €
CC Chauny Tergnier	1 €	1 €
SITUS (Soissons)	1,10 €	2 € *
CC Villers-Cotterêts	1 €	1,80 €
CC Château-Thierry	0,95 €	0,95 €
ARC (Compiègne)	Réseau gratuit	1,50 €
CA Creil	0,90 €	0,90 €
CC Pierre Sud Oise	0,90 €	0,90 €
CC Sablons	0,70 €	0,70 € 2 € (Interurbain)
CA du Beauvaisis	0,90 €	0,90 €

\* Correspondance possible sur le réseau régulier du SITUS avec le billet TAD