

Fiche 8 : Le réseau de transport à la demande Tedi'Bus

Contexte

La communauté de communes du Chardon Lorrain (CCCL) regroupe 39 communes de Meurthe-et-Moselle et compte 10 518 habitants.

Le territoire, de caractère rural, n'était que faiblement irrigué par les réseaux de transports collectifs :



- Le réseau de cars départemental n'offrait généralement qu'un aller-retour quotidien vers les pôles de services à proximité (Pont-à-Mousson ou Toul). Aucun service direct n'était proposé vers la plus grande ville du département, Nancy. Le réseau départemental permettait un cabotage à l'intérieur de la communauté de communes, mais les horaires restaient très contraignants et peu attractifs (offre adaptée aux seuls scolaires ou actifs).
- La gare d'Onville était le seul point d'accès au réseau SNCF de la communauté de communes. C'est la gare de Pont-à-Mousson, située à l'extérieur de la CCCL, qui offre les liaisons les plus directes et rapides vers les pôles régionaux.
- Le service de transport à la demande existant, organisé par le conseil général de Meurthe-et-Moselle, ne couvrait que dix communes de la communauté de communes. De plus, la suppression de ce service était prévue.



Objectifs

Pour suppléer aux carences de l'offre de transport public, la CCCL a souhaité développer un service expérimental de transport à la demande sur son territoire, à destination des pôles d'activités, de services et d'emploi du département. L'objectif de ce service de transport à la demande est de répondre aux difficultés rencontrées par les habitants pour se déplacer à l'intérieur de la communauté de communes comme vers l'extérieur de son territoire.

Assurer la mobilité des habitants est essentiel afin de maintenir une qualité de vie dans les villages qui n'ont pas un niveau suffisant de services (commerces, santé, services administratifs...) et qui souffrent d'une baisse progressive de la qualité de vie.

Dans les secteurs ruraux, les résidents sont fortement tributaires de la voiture individuelle, du fait de l'absence d'offre de transport collectif suffisante pour répondre à leurs besoins de mobilité. Mais une proportion d'habitants n'a pas d'accès permanent à la voiture individuelle (jeunes, femmes au foyer, personnes âgées...). La lutte contre les inégalités implique pour ces personnes un accès individuel à une offre de transport la plus large possible.

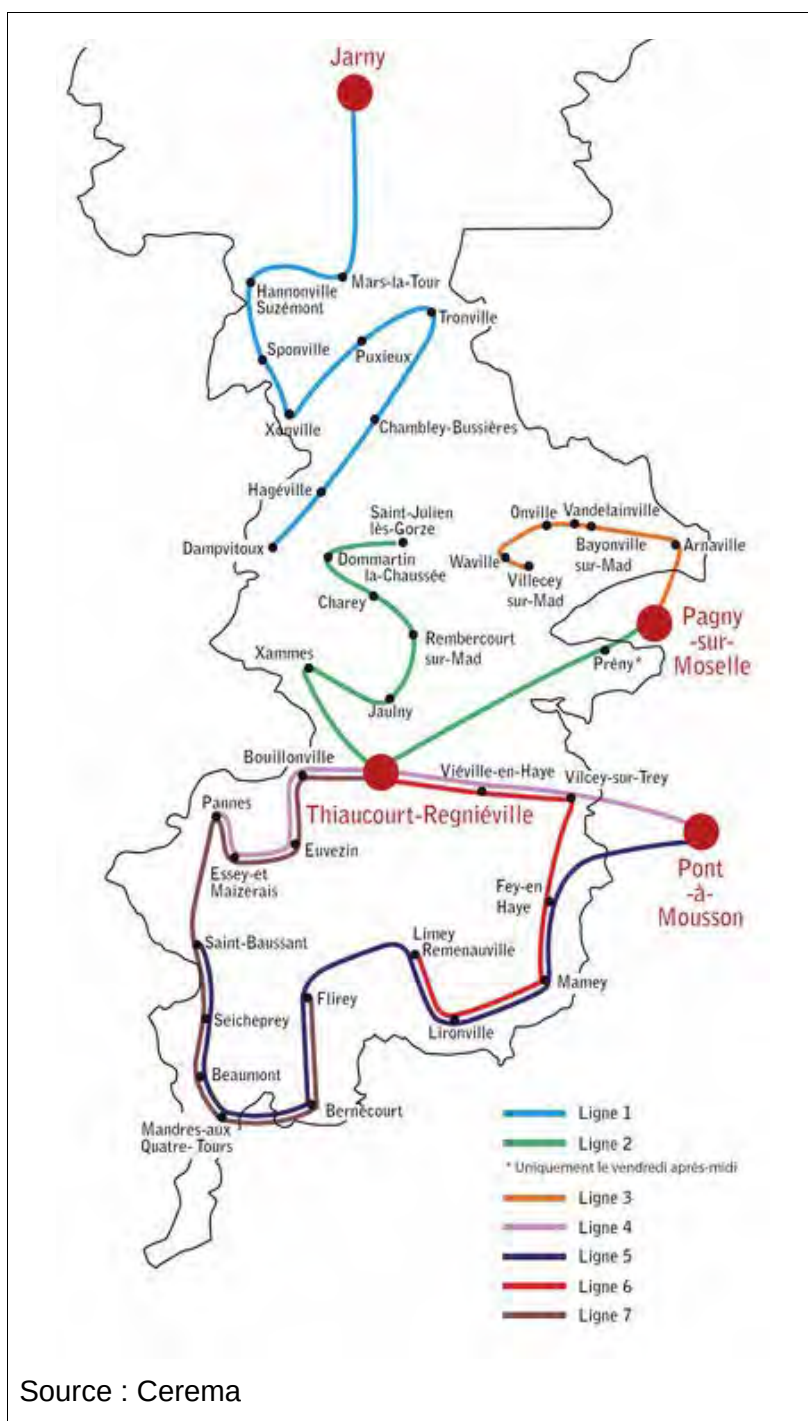
Ce service vise en priorité la population dite captive, c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule particulier, et qui sont donc dépendantes des transports en commun ou de la disponibilité de leurs proches pour leurs déplacements quotidiens. En particulier, le service offre une opportunité supplémentaire aux personnes âgées (8 % des habitants de la CCCL ont plus de 75 ans), et aux jeunes (les 15-24 ans représentent 9,4 % de la population de la CCCL).

Basé sur le principe d'optimisation du trajet en fonction des besoins des personnes transportées, le transport à la demande apparaît comme un service de mobilité durable, flexible, permettant d'assurer le droit au transport pour tous dans les zones peu denses, en complément des lignes de bus scolaires, des lignes de bus régulières et des trains.

Description des réalisations

La communauté de communes du Chardon Lorrain a décidé de mettre en place un service de transport à la demande, en complémentarité des offres de transport collectif existantes. Il s'agit d'un service de rabattement à horaire imposé à destination des pôles de services. Chacune des 39 communes est desservie deux jours par semaine.

Les usagers sont pris en charge à leur domicile et sont déposés sur un arrêt de bus, situé à proximité des commerces et des services. L'heure de dépose est fixée. Les usagers sont repris en charge à ce même arrêt, à une heure précise, et sont déposés à leur domicile. L'heure de prise en charge et de dépose au domicile dépend de la commune de départ et du nombre de réservations.



Source : Cerema

Les usagers doivent réserver leur service au plus tard la veille du déplacement à 16h. Le service ne fonctionne que si une réservation a été effectuée.

Le trajet effectué par le conducteur dépend du nombre de réservations : ce trajet est optimisé afin de minimiser la distance parcourue, et donc de minimiser le coût.

Le service est réalisé par une entreprise de transport locale, à l'aide de véhicules de cinq places. Le service est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Si la demande dépasse cinq voyageurs, ou si une PMR effectue une réservation, l'entreprise s'adapte et utilise un véhicule approprié.

Les titres de transport sont achetés auprès du conducteur et coûtent 2 € l'aller et 3 € l'aller-retour.

Le coût du service est partagé entre l'utilisateur (prix du billet), la CCCL et le département de Meurthe-et-Moselle.

Résultats

Le TAD a été mis en service en mars 2014. À la date du 30 septembre 2015, le service de réservation compte 24 utilisateurs, habitant 12 communes du territoire.

La fréquentation pour sa première année de fonctionnement (sur dix mois) est la suivante : 95 réservations ont été enregistrées (dont 68 % d'allers-retours).

Pour sa deuxième année de fonctionnement (sur neuf mois), la fréquentation est la suivante : 64 réservations ont été enregistrées (dont 52 % d'allers-retours).

Les motifs de déplacement sont les suivants :

- 30 % pour avoir accès aux commerces ;
- 8 % pour se rendre au marché ;
- 8 % pour prendre le train ;
- 21 % pour un rendez-vous médical ;
- 33 % des usagers n'ont pas communiqué le motif de leur déplacement.

Globalement, sans avoir d'information précise sur les tranches d'âge des personnes utilisant le service, le service est utilisé par des personnes âgées.

Globalement, la fréquentation est plus élevée :

- sur la ligne de Pont-à-Mousson (53 %) ;
- sur la ligne de Pagny-sur-Moselle, le service fonctionnant mieux le jeudi matin, jour de marché (37 %).

Sur la ligne de Thiaucourt, le service fonctionne très peu (2 %).

Sur la ligne de Jarny, la fréquentation est régulière (8 %).

Clés de réussite et difficultés rencontrées

Pour que ce type de service fonctionne, il est essentiel de mener une campagne de communication ciblée sur les personnes captives.

Ainsi, la CCCL a mis en place différents supports de communication à différentes étapes de la mise en place et du déroulement du service.

Au démarrage de l'opération (premier trimestre), réalisation :

- d'une affiche apposée dans les mairies et les ERP du territoire (écoles, salles polyvalentes...);
- d'un livret complet distribué dans tous les foyers du territoire ;
- d'une page internet sur le site de la CCCL www.cc-chardonlorrain.fr ;
- d'un article dans la presse locale ;
- d'un article dans le magazine de la CCCL distribué dans tous les foyers du territoire.

En fin d'année 2014 :

- Envoi d'un courrier aux communes leur demandant de communiquer à la CCCL les noms d'habitants susceptibles d'avoir besoin du service. Puis, l'agent en charge de la centrale de réservation a contacté par téléphone les habitants pour leur expliquer le service.
- Dans le cadre de la distribution des « sacs jaunes » en porte-à-porte dans les 39 communes, les ambassadrices du tri ont informé la population sur le service Tedi'Bus et ont distribué de nouveaux livrets. Préalablement à ces tournées, les agents ont été formés sur le fonctionnement du service.

En 2015 :

- Interview à la radio locale (Radio Rup-de-Mad) de l'agent en charge de la centrale de réservation.
- Nouveaux articles de presse dans *L'Est républicain* et *Le Républicain lorrain*.

Communiquer autrement :

De plus, afin de renforcer le programme de communication, la CCCL a souhaité s'appuyer sur le service Tedi'Bus pour la mise en place d'actions sur les thèmes de la santé et de l'insertion. Dans ce cadre, le service a dû parfois être adapté (trajets, horaires).

Ainsi, une première opération a été mise en place le 15 octobre 2015 dans le cadre de l'opération « Octobre rose », dédiée au dépistage du cancer du sein. Un service de desserte du lieu de manifestation, avec réservation, a été proposé. Malheureusement, la CCCL n'a pas enregistré de réservation. Néanmoins, cette action a permis de poursuivre la promotion du service.

Deux autres actions devaient voir le jour avant la fin de 2015 :

- Un cycle de formation au GRETA sur le thème « apprendre la mobilité » à Pont-à-Mousson, certains agents du chantier d'insertion de la CCCL étant amenés à y participer. La chargée de mission « insertion » de la CCCL a incité les agents à utiliser le service du Tedi'Bus.
- Et pour terminer, un forum sur la santé mentale, organisé en fin d'année à Thiaucourt, une nouvelle occasion pour encourager les usagers à utiliser le service.

Perspectives

Une extension des plages horaires

La CCCL a fait le choix d'étendre le service à de nouvelles plages horaires.

En mars 2015, une rencontre a été organisée avec le prestataire de service M. Paquot afin d'étudier les pistes d'amélioration du service.

Les arrêts sont-ils bien localisés ? Les jours et horaires sont-ils bien définis ?

Sur la base de ces modifications possibles, la CCCL a donc engagé une étude pour améliorer le service du Tedi'Bus en localisant les nouveaux points d'arrêts pertinents dans les communes et en examinant plus précisément les horaires de certains équipements publics, comme la piscine à Pont-à-Mousson, et de commerces comme les supermarchés.

Ainsi, après le recoupement de ces compléments de données, la CCCL a établi des propositions d'améliorations qu'il faut étudier avec les partenaires. S'il est décidé de modifier le service du Tedi'Bus, un programme de communication adapté devra être élaboré dans ce sens.

La volonté des élus de la CCCL est de poursuivre l'expérimentation pour une année supplémentaire.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Communauté de communes du Chardon Lorrain
Maître d'œuvre	Taxi du Rupt, SARL PAQUOT
Lancement	Mars 2014
Zone d'influence	Départementale
Coût (estimation)	7 000 € à 8 000 € par an de dépenses Autofinancement de 20 % de la CCCL (1 400 € à 1 600 €)
Financeurs	Communauté de communes, département
Contact	Sophie ALLEAUME, chargée de mission (alleaume@cc-chardonlorrain.fr) Nicolas SPEISSER, réalisation de l'étude de faisabilité (nicolas.speisser@cerema.fr)