



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



N°21 juillet-août 2006

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

International

Transports à la demande : l'expérience américaine

Le compte à rebours pour la mise en accessibilité totale des transports en France est lancé. En février 2008 au plus tard, les régions devront avoir publié leur schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport. En 2015, les réseaux de transport collectif devront être accessibles à tous. Confrontés bien plus tôt que nous à cette exigence, les Américains se sont orientés vers les transports à la demande. Une expérience dont on peut tirer des enseignements pour notre pays : en proposant une offre de transport efficace dans de multiples situations les systèmes de transport à la demande incitent à l'usage des transports publics et à la limitation de l'utilisation de la voiture particulière.

L'accessibilité au sens large

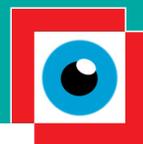
Aux Etats-Unis, sur 5800 agences de transport collectif, 5350 fournissent des services de transport à la demande. En 15 ans, le nombre de trajets effectués en transport à la demande a doublé et le nombre de miles parcourus a triplé.

La France a adopté le 11 février 2005 une loi relative à l'égalité des droits et des chances qui ressemble, sur son volet mobilité/accessibilité, à l'« American with disabilities Act » adopté en 1990 aux Etats-Unis. Celui-ci impose à toute autorité organisatrice de transport de fournir à tous un service égal et interdit notamment toute discrimination vis-à-vis des personnes ayant un handicap. Autrement dit, il faut soit mettre en accessibilité l'ensemble du réseau, soit offrir un service équivalent. Par souci d'efficacité et de

maîtrise budgétaire, la plupart des opérateurs de transport public américains ont opté pour le développement de services de transport à la demande plutôt que de rendre accessible l'intégralité de leur réseau. Ces systèmes de transport à la demande, destinés au départ aux personnes à mobilité réduite dans les zones desservies par des transports publics réguliers, s'adressent aussi désormais à l'ensemble de la population là où les transports publics n'existent pas ou ne sont plus actifs.

→ En France, la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit l'accessibilité de la chaîne de déplacement à toutes les personnes à mobilité réduite. Elle stipule que, dans un délai de dix ans, les services de transport collectifs doivent être accessibles. En cas d'impossibilité, l'autorité organisatrice de transports publics doit mettre en place et

financer dans un délai de trois ans des moyens de substitution dont le coût pour les personnes handicapées bénéficiaires ne doit pas être supérieur à celui du transport public. Pour accompagner ce dispositif, les communes de 5 000 habitants et plus sont tenues de créer des commissions communales pour l'accessibilité composées de représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées.



Transport à la demande, mode d'emploi

Les opérateurs américains utilisent des voitures, des vans ou des bus de petite taille (4 à 20 passagers). 36 000 véhicules sont affectés aux transports à la demande.

Les systèmes de transport à la demande aux Etats-Unis sont répartis en trois catégories principales et sont accessibles à toutes les catégories de population :

- le « point-to-point » consiste à prendre en charge, à un endroit donné, un ou plusieurs passagers pour les déposer à leur destination ; en cours de trajet, d'autres passagers peuvent être pris en charge et/ou déposés à d'autres points ;

- le système « point deviation », proche d'un service de ligne régulière, est mis en place entre deux points précis : un itinéraire général est déterminé mais le véhicule peut s'en écarter afin de prendre en charge des usagers qui en ont fait la demande par téléphone à un central ;

- le système « route deviation » est proche du « point deviation » mais la contrainte d'itinéraire de base est plus forte et le véhicule est tenu de rejoindre l'itinéraire à l'endroit où il l'a quitté.

Ces services fonctionnent sur requête d'un usager auprès du prestataire, un opérateur ou un système automatisé se chargeant de la réservation, de la planification et de l'organisation du trajet. Les agences de transport soit organisent en régie l'ensemble du service à la demande, soit délèguent à une société privée l'ensemble de la prestation, soit combinent les deux méthodes. La première solution est généralement la plus économique, le gain pouvant s'élever à 30 %.

→ Les modes d'utilisation s'adaptent à différentes situations : le « point-to-point » est particulièrement adapté aux personnes à mobilité réduite et répond aux exigences de l'« American with disabilities Act ». Il est aussi adapté aux personnes habitant en milieu rural à faible densité, les usagers étant pris en charge à leur domicile ou à des arrêts prédéfinis et conduits

à des destinations précises (zones commerciales, centres de soin...). Les autres modes sont adaptés à d'autres buts : « rabatement » des usagers vers un service de transport en commun classique, desserte de pôles multimodaux (aéroports, gares, métros) ou de zones à faible demande de trafic, desserte de zones urbaines les soirs et le week-end.

Au regard des coûts qu'aurait engendrés la mise en accessibilité totale des systèmes de bus et de métro, les services à la demande, bien qu'onéreux, représentent une économie notable.

Quels enseignements pour la France ?

La solution des transports à la demande est parfois le meilleur compromis que l'on puisse offrir aux personnes qui n'ont pas accès aux transports publics classiques à cause d'un handicap, de leur âge, ou de leur localisation résidentielle, etc. Le premier défi est celui du financement : aux Etats-Unis, le taux de couverture par les recettes est de l'ordre de 10 %. Et les agences doivent garantir un apport propre minimum de 20 à 50 % pour obtenir des aides fédérales. Celles-ci sont loin de couvrir tous les coûts et d'autres sources de financement pérennes doivent être trouvées (exemples américains : taxes sur les certifi-

cats d'immatriculation, les parkings, les loteries nationales, jeux ou loisirs, recherche de financements auprès des partenaires locaux). Ensuite, l'utilisation de technologies innovantes est indispensable : GPS pour localiser les véhicules, logiciels de gestion pour effectuer les plannings à partir des réservations, électronique embarquée pour transmettre et recevoir l'information en temps réel, assistant à la conduite pour optimiser les trajets en fonction des conditions de circulation, etc. Tous ces systèmes ont un coût et nécessitent une formation pointue des utilisateurs ainsi qu'une maintenance importante.

→ L'exploitation des enseignements des multiples exemples américains peut permettre aux autorités organisatrices françaises de construire leur propre modèle de transports à la demande. La qualité du service rendu à l'usager, le respect des

critères d'éligibilité dans les cas des services réservés aux personnes à mobilité réduite, une évaluation et une comparaison des transports à la demande et des transports en commun, une évaluation des trafics potentiels sont autant d'éléments à envisager.

→ L'étude complète « Les transports à la demande aux Etats-Unis » réalisée par la mission économique de Washington est disponible sur le site intranet de la DAEI : http://intra.daei.i2/article.php3?id_article=283

Retrouvez une information complète sur le site internet « Europe et International » : www.europe-international.equipement.gouv.fr

DAEI - direction des Affaires économiques et internationales
 Tour Pascal A, 92055 La Défense cedex - Tél : 01 40 81 27 26 - Fax : 01 40 81 21 56
 Directeur de la publication : Dominique Bureau - Rédactrice en chef : Béatrice Vinstock