

Le transport à la demande fait son chemin à la campagne

50 Vivre en zone rurale signifie, pour 90 % des ménages suisses et français, posséder au moins une voiture. Des systèmes de transport collectif existent pourtant aussi à la campagne pour se déplacer autrement. Ils restent imparfaits, mais en ces temps de pétrole cher, ils pourraient peu à peu attirer sur eux un intérêt plus marqué.



Avec la flambée des cours du pétrole, les témoignages abondent de ménages contraints de ronger sur leur budget alimentaire plutôt que sur leur budget essence pour joindre les deux bouts. Le transport est le deuxième poste de dépenses des ménages français après le logement. L'impact de la hausse du prix du carburant sur le fragile équilibre économique des ménages est ainsi facile à comprendre. Une situation d'autant plus problématique que ces personnes peuvent difficilement se passer de leur voiture. Installés en zone périurbaine ou rurale pour accéder à des loyers ou à des prix du foncier plus intéressants, leur seul moyen de transport pour aller travailler, c'est la voiture.

Pourtant, d'autres solutions existent. Certes imparfaites, elles s'appellent covoiturage et transport à la demande.

Parcourir ensemble un trajet

Depuis que l'automobile existe, des gens qui parcourent le même trajet ont le réflexe de se regrouper dans une voiture afin de partager les frais de carburant et d'autoroute. L'association Allostop informe sur son site internet qu'elle promeut le covoiturage depuis 1958. Les grèves des transports publics – fréquentes en France – remettent régulièrement ce système au goût du jour.

Démarche souvent occasionnelle, le covoiturage se prête pourtant très bien aux trajets réguliers domicile-travail. Active en Ile-de-France, l'association Covoiturez estime à 400 000 le nombre de personnes qui pourraient y recourir pour aller au travail dans cette seule région. De plus en plus d'entreprises utilisent d'ailleurs cette astuce en bonne place dans leur plan de déplacement (voir l'article de Stéphanie Manoni, page 41).

En France, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) apporte une aide financière aux entreprises qui souhaitent développer le covoiturage. En Suisse romande, le regain d'intérêt pour cette forme de mobilité se manifeste par la récente création de deux sites internet.

Ces bus qu'on appelle

De la Suisse...

Le transport à la demande est un bus qui roule sur appel. Le client téléphone à une centrale pour réserver son parcours selon plusieurs modalités. En Suisse, les itinéraires que dessert PubliCar, filiale de CarPostal, relèvent presque tous du porte-à-porte. Dans une zone prédéfinie, le bus cherche son passager à son domicile et le dépose à son point de destination. Avec le PubliCar de la Brévine et celui de Moutier, le client peut réserver ses horaires, mais les arrêts sont fixes. Il s'agit alors d'une « ligne virtuelle ». Le client peut attendre la dernière minute avant de réserver, mais il est tout de même préférable d'appeler quelques heures à l'avance pour être sûr de pouvoir faire le trajet à l'heure désirée.

Parmi les 230 offres de ce type qui existent en Suisse, douze desservent des régions urbaines. Le phénomène s'étend à divers moyens de transport : quatorze remontées mécaniques, deux bacs et un bateau fonctionnent à la demande. La grande diffusion des téléphones portables facilite l'accès à ce service.

... à la France

CarPostal, qui exploite le réseau de bus urbain de la ville de Dole, en Franche-Comté, depuis janvier 2004, a lancé le service FlexiDole pour desservir cette agglomération. « Nous avons inventé ce service pour répondre à la mi-

se au concours et c'est l'un des éléments qui a fait que nous l'avons emporté contre sept opérateurs français », déclare André Burri, gérant de la toute jeune société CarPostal France.

Les Français n'ont toutefois pas attendu la poste suisse pour s'initier au transport à la demande. Les plus anciens services de ce type remontent au début des années 1980. Depuis 1999, leur essor s'accélère avec la mise en place de Communautés de communes ou d'agglomérations, nouveaux découpages administratifs qui obligent les communes à se relier les unes aux autres. Les systèmes d'exploitation sont très variables. Le Transdrôme, qui relie 158 communes de la Drôme, est un service porte-à-porte. Dans le bus des Montagnes, au Puy-de-Dôme, seul le point de montée est libre, les horaires et le point de descente sont imposés. Les systèmes varient aussi selon qu'il faut appeler 48 heures, 24 heures ou quelques heures avant son trajet.

Les personnes âgées principaux bénéficiaires

Une récente étude fait le bilan des 354 services de transport à la demande en fonctionnement fin 2003 en France (Adetec, 2004). Elle en brosse un tableau en clair-obscur. Une chose est sûre : le transport à la demande est très important pour des catégories de la population qui auraient de très grandes difficultés à se déplacer en l'absence de ce service.

Dans les 89 départements qui disposent d'au moins une ligne de transport à la demande, les personnes âgées sont les principaux bénéficiaires. Elles représentent 90 % de la clientèle en zone rurale. Certains services sont même spécifiquement conçus pour leur permettre de retarder le plus longtemps possible le besoin d'in-



Le lac de Saint-Point en Franche-Comté, région où le covoiturage est très utile

tégrer une maison de retraite. C'est le cas du service Petit Pégase, qui dessert la Mayenne. Les services sont organisés en fonction du jour du marché dans le bourg ou la ville la plus proche ou, le dimanche, selon les heures du culte. Les démarches personnelles (médecin...) et, plus largement, les rencontres et la vie sociale sont les autres motifs de déplacement de ces personnes.

Le prix raisonnable de ce service est un autre élément très positif. Le tarif moyen d'une course est de 4,30 euros aller-retour vers un bourg-centre et 5,60 euros vers une ville. Les services périurbains sont meilleur marché : 2,20 euros l'aller-retour.

Pourtant, malgré l'élargissement constant du réseau de services à la demande, seuls 56 % des organisateurs dressent un bilan positif de leur exploitation. La part de marché du service

reste infime : en moyenne, 0,2 % des habitants des zones rurales se déplacent en transport à la demande. Du coup, le taux de couverture financier est très insuffisant : les recettes provenant de la vente de billets financent 25 % du coût. Un bilan qui s'améliorerait grandement si de nouveaux clients se décidaient à tester ce bus à la carte. ■

BIBLIOGRAPHIE

BUREAU D'ÉTUDES EN TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS (ADETEC). *Service à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences*, Clermont-Ferrand, 2004. Disponible sur la rubrique transports terrestres/transports voyageurs/transports collectifs : www.transports.equipement.gouv.fr

POUR ALLER PLUS LOIN

Le site de l'entreprise Tod qui aide au lancement des systèmes de transport à la demande présente l'activité de ses nombreux clients en France et en Europe : www.transport-on-demand.com

Transport à la demande et autres transports publics en Mayenne : www.mobilite53.com

Covoiturage en France : www.123envoiture.com ; www.ecotrajets.com ; www.allostop.net ; www.covoiturez.org ; www.stopplus.com

Covoiturage en Suisse : www.covoiturage.ch ; www.e-covoiturage.ch

Il est facile de trouver bien d'autres sites sur internet avec un moteur de recherche.

Le public s'emballe pour le ticket de bus à 2 euros

C'est l'histoire d'un succès inattendu. Quand le Conseil général du Finistère lance en septembre 2004 son initiative du ticket de bus à 2 euros, il est loin d'imaginer l'engouement qu'elle suscitera. Un an plus tard, Jean-Baptiste Huet, chargé des transports, n'en revient toujours pas : « La fréquentation a augmenté de 45 %, soit 185 000 usagers supplémentaires. Un peu à l'aveugle, nous avions tablé sur une hausse de 10 à 20 %. C'est dire notre surprise. » Et la satisfaction des usagers, qui peuvent désormais parcourir le département pour 2 euros, contre des tarifs allant jusqu'à 11 euros auparavant.

Au commencement, il y eut un constat : la saturation des axes routiers, l'encombrement des villes et la pollution engendrée par le trafic. D'où l'idée d'améliorer la fréquentation des transports en commun. « Via cette formule, les élus tenaient à donner un

coup de pouce social et économique aux ménages, poursuit Jean-Baptiste Huet. Car la flambée de l'immobilier pousse aujourd'hui les familles à s'installer en périphérie des villes, mais toutes n'ont pas les moyens d'avoir deux voitures. Cette alternative est donc à leur portée, sans parler de l'incidence environnementale. »

Et voilà que le département voisin, les Côtes-d'Armor, lui emboîte le pas depuis le 1^{er} septembre. « Les tarifs des transports collectifs étaient un frein évident à leur développement, indique Daniel Le Gall, du service des transports au Conseil général. Nous avons donc opté pour le trajet à 2 euros et la carte mensuelle à 40 euros pour un nombre illimité de trajets. En espérant toucher les personnes âgées, les jeunes pendant les vacances et le lourd contingent des salariés dans leurs trajets domicile-bureau. »

FB



A la campagne, les jeunes doivent faire preuve de malice pour être mobiles