

ÉCONOMIE

: LA-CROIX.COM

Entre bus et taxi, le transport à la demande trace sa route

Reportage

Utilisé pour désenclaver des zones périurbaines et rurales ou remplacer des lignes de bus peu empruntées, le transport à la demande complète la galaxie de modes publics de mobilité. Zoom sur cette solution « cousue main », adoptée par près de 200 réseaux urbains en France, notamment à Orléans, où elle monte en puissance.

réservé aux abonnés



Résa Tao est le dispositif de transport à la demande de la métropole d'Orléans. Keolis

Que faire quand un trou béant s'annonce dans l'emploi du temps ? Rester au lycée ? Rentrer à la maison ? Fiona, 16 ans, n'a pas hésité à repasser chez elle, dans une zone pavillonnaire de Saint-Jean-de-Braye, en première couronne d'Orléans. Car elle savait qu'elle pourrait facilement en repartir, pour être de retour en classe à 16 heures.

À lire aussi Transports publics : « un choc d'offre » pour contrer l'hégémonie de la voiture

La voici qui s'avance, sous la pluie, vers l'arrêt Résa Tao, le dispositif de transport à la demande de la métropole. Un Ford Transit de six places est déjà là. L'élève de première monte, valide son passe – un seul et même abonnement qui lui permet d'emprunter le bus, le tram ou encore la navette fluviale, et bientôt le vélo et la trottinette – et attache sa ceinture. Cette course, commandée la veille, lui permet d'être au lycée en un quart d'heure. « Sans le transport à la de-

mande, j'aurais dû marcher beaucoup plus, prendre un bus, puis le tram. Un trajet d'une bonne demi-heure », calcule Fiona.

Jusqu'au dernier moment

Au volant, Stéphanie, la cinquantaine, employée d'une entreprise d'insertion à laquelle Keolis (1), l'exploitant du réseau, a confié une partie du transport à la demande. Dans l'habitacle, cet après-midi, pas d'autre passager que la lycéenne, qui se croirait presque à bord d'un taxi.

Mais 70 % des trajets se font en compagnie d'un ou d'autres voyageurs, invités à réserver via une appli, en ligne ou par téléphone, au plus tôt un mois à l'avance, et jusqu'au dernier moment, en indiquant au choix leur horaire de départ ou d'arrivée. Au fur et à mesure, un algorithme redéfinit le trajet de chacune des 58 navettes pour optimiser les déplacements et éviter aux usagers des détours excessifs.

Pas un habitant à moins de 500 mètres d'une solution de transport public

Le dispositif concerne quatre zones, qui s'étendent de communes limitrophes d'Orléans vers les confins périurbains, voire ruraux de la métropole, et qui comportent chacune entre environ 60 à 200 arrêts. À l'intérieur de chacune d'elles, il est possible de recourir au transport à la demande pour se rendre de ces points prédéfinis à un autre ou bien à une zone de « rabattement », comme la place Léon-Blum, devant le lycée de Fiona, à Saint-Jean-de-Braye, où passent cinq lignes de bus et une ligne de tramway permettant de rejoindre rapidement le centre d'Orléans et d'autres pans de la métropole.

À lire aussi Transports : dans le Tarn, les voies et impasses de la mobilité

Quarante arrêts supplémentaires sont prévus d'ici septembre. « *Ce complément permettra de connecter au réseau les 18 000 habitants de notre territoire (sur le 288 000 qu'il totalise) qui n'avaient pas, jusqu'ici, de solution de transport public à moins de 500 mètres de leur domicile* », souligne Romain Roy, le vice-président d'Orléans métropole chargé des transports et déplacements.

Des minibus deux à trois fois moins gourmands en carburant

Outil de désenclavement, le transport à la demande offre plus largement, selon cet élu, une solution « *cousue main* » synonyme de souplesse et d'efficacité, quand bien même le coût au kilomètre, pour chaque navette, avoisine les 10 €. « *À quoi bon conserver certaines lignes fixes, empruntées par quelques passagers à peine, opérées avec des bus qui coûtent à l'achat 350 000 € ? Mieux vaut les remplacer par des véhicules de cinq à neuf places, que l'on peut*

acquérir pour 50 000 €, qui desservent bien plus d'arrêts, sans contrainte d'horaires. »

À lire aussi Transports : à Paris et ailleurs, des bus qui roulent de moins en moins vite

Cette rationalisation, ici et ailleurs, a permis tout récemment à la métropole de renouveler au profit de Keolis la délégation de service public en réduisant sa charge annuelle de financements, de 61 millions d'euros à 58 millions, une fois déduite les recettes provenant des abonnements et billets (environ 25 millions d'euros). Et l'argument écologique rejoint la préoccupation économique. « *Un minibus consomme 10 à 15 litres aux 100 kilomètres, deux à trois fois moins qu'un autobus* », fait valoir Antoine Lequeux, le directeur de Keolis Orléans.

Un demi-million de trajets en 2024

D'ailleurs, assure-t-il, si son réseau a réussi à réduire de 80 % en cinq ans ses émissions de gaz à effet de serre par kilomètre, c'est pour un tiers grâce à l'essor du transport à la demande (2). En 2023, ce dispositif a totalisé 400 000 trajets, l'équivalent d'une des dix lignes de bus les plus fréquentées et de plus d'1 % des trajets effectués sur le réseau. Dans quelques années, il devrait dépasser le cap du demi-million. « *Il a contribué, avec les autres offres de mobilité publiques, à faire reculer le trafic routier, se réjouit Romain Roy. Ce sont chaque jour 5 000 voitures de moins qui circulent à l'intérieur de la métropole.* »

À Orléans, le transport à la demande, lancé il y a une dizaine d'années, trace ainsi peu à peu sa route. À partir de septembre prochain, on pourra y recourir, entre 21 h 30 et 6 heures, pour se rendre y compris d'une zone à une autre, autrement dit, le cas échéant, traverser de part en part la métropole, toujours pour le prix d'un trajet ordinaire (compris dans un abonnement ou payé, plein tarif, 1,80 € à l'unité).

Bientôt des navettes autonomes ?

Romain Roy voit grand. D'ici 2030, il ambitionne de multiplier par quatre le nombre de navettes, aujourd'hui de 58 (dont 13 réservées aux personnes à mobilité réduite). Dans la prochaine décennie, il s'agira d'aller encore plus loin, en s'appuyant sur des véhicules autonomes. « *Ce qui coûte cher aujourd'hui, c'est avant tout le salaire du conducteur ou de la conductrice. À l'avenir, les emplois de chauffeur pourraient être transformés ou remplacés, sans réduction d'effectifs, par des postes de gestionnaire de flotte veillant, chacun, sur quatre ou cinq véhicules* », anticipe-t-il.

Orléans Métropole n'est pas la seule collectivité à s'emparer du transport à la demande, loin s'en faut. Les derniers chiffres montrent qu'en 2022, 188 réseaux urbains (hors Île-de-France), correspondant à 80 % de la population desservie par les transports

publics urbains en région, proposaient cette solution. C'est 20 de plus qu'en 2019.

À lire aussi Transports en commun : près d'un Français sur cinq n'y a pas facilement accès, selon l'UFC-Que choisir
« Deux raisons expliquent le développement observé depuis de nombreuses années, analyse Stéphanie Lopes d'Azevedo, directrice économie et technique au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires. D'une part, la technologie facilite grandement la réservation. Il n'est plus nécessaire de s'y prendre 48 heures à l'avance. D'autre part, les agglomérations se sont beaucoup étendues et les territoires à desservir ont plus que doublé en 20 ans ». Là où un réseau se limitait à la ville centre et à ses communes limitrophes, il faut parfois aller chercher des passagers à 30 ou 40 kilomètres, dans des zones d'habitat très diffus, où des lignes régulières ne se justifient pas.

Même l'Île-de-France, qu'on image à tort uniformément peuplée, s'y est mise, avec désormais 2 millions de voyages par an. Quelque 800 communes sur les plus de 1 200 que compte la région sont concernées. « Le transport à la demande répond aux besoins spécifiques de chaque territoire, comme l'acheminement de salariés, la nuit, vers la zone aéroportuaire de Roissy, ou bien la nécessité de connecter au reste du réseau des hameaux aux confins de la Seine-et-Marne », indique Brice Rabaste, vice-président d'IDFM, l'autorité organisatrice des transports.

En Seine-et-Marne, des passagers raccourcis à domicile

Un vrai « travail de dentelle ». À l'intérieur d'un même territoire, comme le Pays de l'Ourcq, à l'extrême Nord de ce même département, le transport à la demande évolue suivant les horaires. Matin et soir, il permet la correspondance avec le train, avec, assure IDFM, « des arrivées et départs garantis » (avant de repartir, la navette attend par exemple le train soit arrivé, même s'il accuse du retard). De 9 h 00 et 15 h 30, le service évolue pour permettre des déplacements « en toute liberté », avec des navettes qui viennent carrément chercher les usagers à leur domicile ou les y raccompagnent.

À la Fnaut, fédération nationale d'usagers des transports, on suit de près ce phénomène. « Hélas, les dispositifs de transport à la demande demeurent souvent méconnus, faute de publicité suffisante, notamment auprès de voyageurs de passage dans les territoires concernés », déplore son vice-président Alain Richner. Il faudrait aussi, plaide-t-il, que chaque usager puisse attendre sa navette « à un vrai arrêt, bien visible, à l'abri des intempéries, et non à ciel ouvert, au bord d'une route nationale où les automobilistes roulent comme des fous ».

À lire aussi Bus en Ile-de-France : comment va fonctionner l'arrêt à la demande

Ce responsable associatif voit dans le transport à la demande « *un pis-aller* » plutôt qu'« *une panacée* ». Il met en tout cas en garde contre la tentation que peuvent avoir certains gestionnaires de réseau de se servir de ce dispositif pour remplacer des lignes régulières « *qui ont fait la preuve de leur utilité* ».

Chez Keolis Orléans, Antoine Lequeux assure que « *la forte demande de transport à la demande observée sur certains axes a conduit à y créer de nouvelles lignes de bus* ». Il assure aussi que 80 % des demandes de transport à la demande obtiennent une réponse positive. « *À défaut, l'utilisateur se voit proposer un autre horaire ou une solution alternative, avec les moyens de transport classiques.* »

(1) Filiale de la SNCF et de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

(2) Les deux autres tiers proviennent à parts égales, de l'acquisition de véhicules électriques, y compris pour le transport à la demande, et le recours à des biocarburants à base d'huile.

Mairie de Paris : Attal, Dati, Grégoire... Qui sont les candidats en piste pour 2026 ?

1

Sécurité sociale : comment les sénateurs ont remanié le budget

1

Entre bus et taxi, le transport à la demande trace sa route

¹/economie/entre-bus-et-taxi-le-transport[...]¹

Aux Philippines, la vice-présidente menace d'assassiner le président

2

Colère des agriculteurs : « Valoriser nos terroirs est une question de dignité »

2

« Troisième Rome », « guerre sainte »... Quand la politique du Kremlin joue sur la corde religieuse

²/religion/troisieme-rome-guerre-sainte-q[...]²

Cuisine : les recettes des bonnes mères de Marseille

³/art-de-vivre/cuisine-les-recettes-des-b[...]³

par Denis Peiron et A Orleans Loiret

1 : /economie/entre-bus-et-taxi-le-transport-a-la-demande-trace-sa-route-20241126

2 : /religion/troisieme-rome-guerre-sainte-quand-la-politique-du-kremlin-joue-sur-la-corde-religieuse-20241124

3 : /art-de-vivre/cuisine-les-recettes-des-bonnes-meres-de-marseille-20241114

