

Éléments de caractéristiques et de coûts des services de bus et de transport à la demande

Atelier : API Ensemble vers la prise de compétence Mobilité

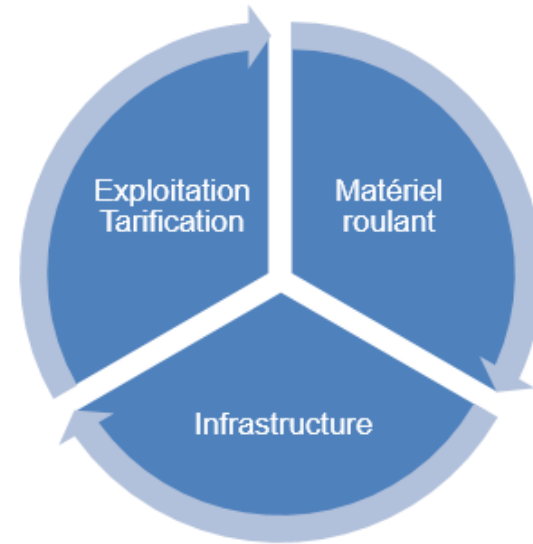
Quelques repères de coûts serviciels - lignes régulières de bus

Des réseaux de TC urbains aux performances variables

- Des réseaux organisant des lignes régulières, du TAD... VS. Des réseaux proposant seulement des lignes scolaires
- Ville-centre concentrant la population et les activités VS. Ressort territorial diffus
- AOM prélevant le versement mobilité VS. Pas de prélèvement du versement mobilité

Quelques repères de coûts serviciels - lignes régulières de bus

Systèmes	Bus standard
Coût d'un véhicule	0,2 à 0,7 M€ / bus selon la motorisation
Coût de production d'un veh-km	2 à 6 €/km
Durée de vie du matériel	10-15 ans



Triptyque système « TC »

Quelques repères de coûts serviciels - lignes régulières de bus

Les principales dépenses

- **Les frais de personnel**, notamment les chauffeurs : **60 % minimum**
- **L'énergie** : de **8 à 13 %**
- **L'entretien** des véhicules : plus de **15 %**

Les principaux facteurs de variations des coûts

- La **vitesse commerciale** (points d'arrêts, congestion)
- Le mode de **contractualisation**

	KM / véh.	KM / ETP roulant	Charges d'exploitation (€) / KM
Moyenne	33248	24188	3,37
1er décile	16238	18102	2,17
9e décile	56492	31273	5,21

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains - DGITM-Gart-UTP-Cerema - Données 2017 (pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants)

Quelques repères de coûts serviciels - lignes régulières de bus

Spécificités du transport scolaire

- Des **horaires et des itinéraires adaptés** au public scolaire
- Les services de transport scolaire peuvent être **ouverts à l'ensemble des usagers**

	KM / véh	KM / ETP roulant	Charges d'exploitation (€)/ KM
<i>Moyenne</i>	8 757	10 951	3,8
1er décile	822	204	1,5
9ème décile	18 898	18 853	5,6

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains – DGITM-Gart-UTP-Cerema – Données 2016

Quelques repères de coûts serviciels - le TAD

Objectifs :

Mettre en place une desserte où il n'y a pas/peu de TC réguliers (non pertinents économiquement)
Proposer un rabattement vers des lignes de TC régulières, des gares ou vers des zones d'activités
Cible : les captifs (notamment seniors) et de + en + les actifs également

Des formes très différentes

Ligne virtuelle (horaires et arrêts prédéfinis, mais circulant seulement en cas de réservation)

Zonal (arrêts prédéfinis, en « porte-à-porte », zone de desserte étendue ou non...)

TAD zonal "optimisé" (application d'optimisation d'itinéraire)

TAD zonal en rabattement vers une destination fixe

TAD "bout de ligne" : une ligne régulière complétée par du TAD en ligne virtuelle

Réservez votre
DÉCLIC AGGLO !



Quelques repères de coûts serviciels - le TAD : typologie

- **Lignes virtuelles**

- Un itinéraire et des arrêts prédéfinis.
- Horaires prédéfinis à activer sur demande, ou horaires libres
- Réservation la veille ou quelques heures avant par téléphone

- **Le TAD « bout de ligne »**

- Une ligne régulière, complétée par une portion « à la demande » en bout de ligne
- L'utilisateur indique sa destination à sa montée dans le bus

CONSEIL GÉNÉRAL Finistère Penn-ar-Bed

réseau Penn-ar-Bed

En commun, on va plus vite!

TAD

1

Transport A la Demande
Pays de Douarnenez

POULLAN-sur-MER → DOUARNENEZ

Des services toute l'année

POULLAN-SUR-MER, KERAEL, KERHARA, DOUARNENEZ (Tréboul, Frères Kérivel, La Gare, Office de tourisme, Ploare), NIPITAL

AUDIERNE, Ligne 52, Ligne 53, QUIMPER

— Transport A la Demande TAD
— Réseau principal Penn-ar-Bed

Douarnenez Communauté

CONSEIL GÉNÉRAL Finistère Penn-ar-Bed

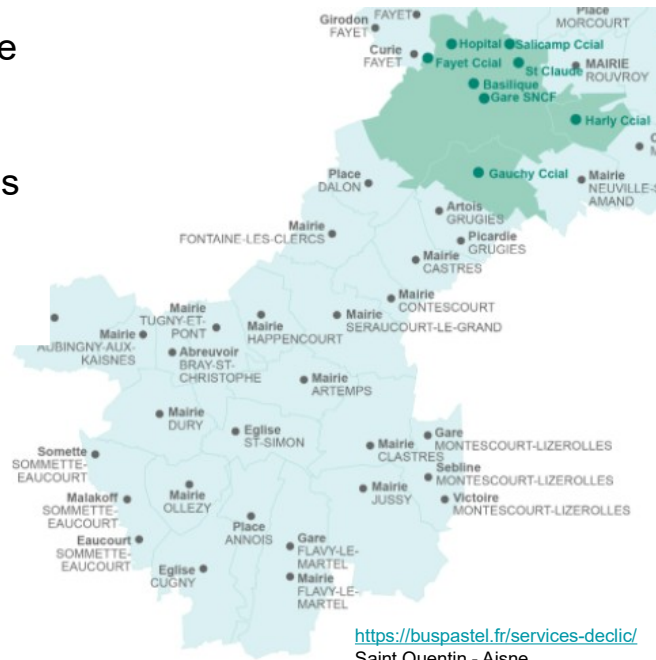
Quelques repères de coûts serviciels - le TAD : typologie

- **TAD zonal :**

- Arrêts prédéfinis (ou “porte-à-porte”)
- O-D choisie par l'utilisateur
- 1 ou plusieurs zone(s), + ou - étendue(s)
- Réservation la veille ou quelques heures avant par téléphone

- **Options**

- En rabattement vers une destination fixe à certaines périodes
- Convention avec des taxis en zones peu denses
- Pour un public spécifique (seniors) ou pour des motifs spécifiques (médical)



Quelques repères de coûts serviciels - le TAD: typologies

- **TAD optimisé :**
 - TAD de type “zonal”
 - Outil basé sur algorithme d’optimisation d’itinéraires
 - Réservation via une application jusqu’à 30 min (voire moins !) avant le trajet

- ⇒
- plus flexible pour l’usager
 - possibilité d’y associer une réservation téléphonique (fracture numérique)
 - souvent à destination d’actifs (en rabattement vers des pôles d’échanges ou des zones d’activités)

1. créer votre compte
2. réserver votre trajet*
3. suivre votre TAD en temps réel
4. évaluer votre trajet



* à partir d'un mois à l'avance et jusqu'à une heure avant le départ

Quelques repères de coûts serviciels - tarifs du TAD pour l'usager

- **Des tarifications variées**
 - selon l'existence d'un réseau TC régulier
 - selon le type de TAD
 - selon l'exploitant (taxis)
- Par exemple :
 - Identique à celle du réseau TC régulier (1,5€ à l'unité)
 - Distincte de celle du réseau TC régulier (2,5€ à l'unité)
 - $\frac{1}{3}$ de la course taxi (25 €)

Quelques repères de coûts serviciels - le TAD : coûts

Des coûts dépendant de la souplesse du dispositif

- 20-30 k€ pour une étude préalable
- 10-40 € la course, soit entre 20k€ et 60k€/an par véhicule (accès à la centrale de réservation, coûts d'exploitation des véhicules, etc)

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains – DGITM-Gart-UTP-Cerema – Données 2016

Caractéristiques du service		Offre		Moyens			Coûts (€)			Usage	
Type de TAD	Arrêts	Km réalisés	Véhicules	Personnel (ETP)	- dont roulants	Coûts (k€)	Par km	Par véhicule	Voyages (en milliers)	Remplissage (voyages/km)	
Ligne virtuelle par taxi	7	3 682	1	1	1				0,19	0,05	
TAD zonal (5 zones)		856 619	27	39	27	2 563	2,99	94 926	108	0,13	
TAD zonal (5 zones)	574	1 291 731	29	49	41				171	0,13	
Lignes virtuelles	175	352 292	16	12	10	487	1,38	30 438	47	0,13	
Ligne virtuelle par navette	4	21 515	4	5	4	48	2,23	12 000	2	0,09	

Quelques repères de coûts serviciels - le TAD: forces et faiblesses

- Un service flexible permettant de proposer une **desserte fine** du territoire
 - Un service polymorphe **qui s'adapte** aux enjeux du territoire et aux besoins des usagers
 - Pas de “bus circulant à vide”
- Un service moins “visible” qu’une ligne régulière :
⇒ Enjeu de communication !
 - Des coûts qui peuvent être élevés (€/voy)
- Un équilibre à trouver entre lignes régulières / TAD / autres services de mobilité