

Fiche d'expérience

TITRE : RÉALISATION D'UN SCHÉMA TERRITORIAL DE TRANSPORTS

TERRITOIRE : PAYS UNE AUTRE PROVENCE

Régions : Rhône-Alpes et PACA

Départements : Drôme et Vaucluse

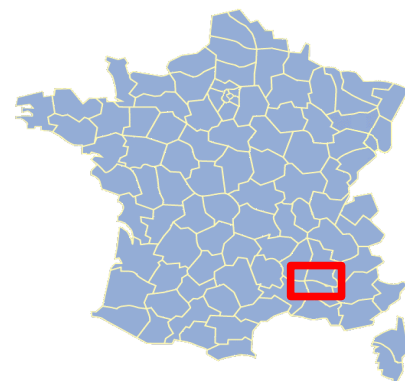
Superficie : 2157 km²

Population : 113 000

Nombre de communes : 120

Territoire :

- la partie Ouest est tournée vers la vallée du Rhône, important bassin d'emploi
- la partie Est est plus enclavée, tournée davantage vers le tourisme, l'agriculture, les très petites entreprises
- maillage du territoire de bourgs relativement bien répartis



Source : CRIGE PACA

CONTEXTE

Problématique

- Territoire situé à cheval sur 2 régions et 2 départements : manque de cohérence, de lisibilité.
- Second taux de chômage le plus élevé en Rhône-Alpes, avec une forte disparité entre la vallée du Rhône industrialisée (ouest du territoire) et l'est beaucoup plus rural. Les déplacements pendulaires sont importants, qui rendent l'utilisation de la voiture indispensable.
- Aucun transport urbain sauf à Bollène.
- Aucune ligne de train (sauf la ligne Bollène-Pierrelatte-Montélimar) : « zone blanche » de la desserte TER (ferroviaire ou routière) en Rhône-Alpes.
- Forte demande autour des déplacements entre Drôme et Vaucluse (territoire vécu).

Initiateur

Le maître d'œuvre :

Pays Une Autre Provence

Contact :

tél. : 04 90 41 79 85

mél. : association.pays@wanadoo.fr

site : www.une-autre-provence.com

adr : Avenue Gabriel Peri

Route de Villedieu

84 110 VAISON LA ROMAINE

Les partenaires techniques:

Autorités Organisatrices de Transports (Conseils régionaux pour les TER et Conseils généraux pour les lignes routières départementales).

Partenaires financiers:

Idem

Autres projets comparables :

C'est le Pays qui prend en charge l'action, les 4 AOT (Autorités Organisatrices de Transports : les 2 régions et les 2 départements) ayant refusé de la prendre en charge (pour des raisons de périmètre de compétences).

Le schéma (diagnostic et plan d'action) est réalisé en 2007.

OBJECTIFS INITIAUX

- Favoriser les déplacements est-ouest.
- Favoriser les échanges et connexions nord-sud (coordination inter-départementale et inter-régionale).
- Rendre lisible l'offre de transports en définissant un schéma territorial.

LE PROJET (description)

Réalisation d'un diagnostic par le cabinet d'études ITER (durée totale : 1 an) :

- Analyse de l'offre (schémas de transports des différentes AOT).
- Analyse de la demande (fréquentation, réunions publiques, enquêtes auprès des usagers, dans les gares routières à diverses périodes de l'année, questionnaires aux mairies et comités de ligne).

Proposition d'un plan d'actions.

Ce travail a été suivi de très près par les AOT, réunies au sein du comité de pilotage.

Fonctionnement

La commission « transport » du Pays (à laquelle participa activement le conseil de développement) est l'organe de suivi de ce projet.

La communication autour du projet est du ressort de chaque AOT : elle n'est pour le moment pas très lisible.

Résultats

- Production du schéma territorial de transports.
- Actions mises en œuvre en réponse à quelques préconisations :
 - Création d'une liaison TER routière entre Nyons et Montélimar (axe Est-Ouest).
 - Redéploiement de certaines lignes départementales autour de cette nouvelle ligne.
 - Modification du TAD (Transport à la Demande) de la Drôme (accès ouvert à tout public – création de lignes virtuelles).
Gestion : office de tourisme de Nyons.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

- Cloisonnement structurel des acteurs (entre les départements et régions).

FACTEURS DE RÉUSSITE (*quels éléments spécifiques ont permis au projet d'aboutir*)

- Dynamique rapide et constructive des AOT.
- Très fort portage politique.
- Éclairage intéressant apporté par la participation des usagers.

IMPACTS (*sur les acteurs locaux, la population, le territoire*)

- Initiation d'une dynamique de rencontres entre les différents collectivités, permettant d'instaurer des collaborations pour d'autres dossiers (ex : travail commun entre les conseils généraux au sujet des transports scolaires).
- Retours plutôt positifs pour le moment (mais action récente, encore en phase d'expérimentation).

LIMITES ET PERSPECTIVES

- Le Pays ne peut que l'initiateur, par la réalisation d'une étude, l'appui de préconisation, la négociation avec les partenaires mais n'a pas les compétences d'un AOT. Il ne peut donc pas porter lui-même les actions.
- Le Schéma n'est pas opposable aux schémas de transports existants (risque « d'oubli » lors d'un travail inscrit dans une logique uniquement départementale. Ex : réservation encore non possible de certains billets de train, manque de communication).