

Fiche d'expérience

TRANSDRÔME, LE TRANSPORT À LA DEMANDE DANS L'ARRIÈRE PAYS DRÔMOISCONTEXTE*Présentation du territoire et problématique*

D'une géographie légèrement plus douce que d'autres départements, la Drôme n'en est pas moins un département de montagne, puisque la plus grande partie du territoire drômois est en zone de massif des Alpes. Cette partie Est du département se caractérise par une densité de population faible, voire très faible (17 hab/km² pour le bassin de vie le moins dense, 80hab/km² pour le plus dense).

Ces territoires ruraux ne disposaient pas auparavant de services publics de transport.

Initiateur

Département de la Drôme

OBJECTIFS

- favoriser l'accès aux lignes de transports publics structurantes.
- Faciliter la mobilité des personnes âgées et/ou invalides.

LE PROJET*Étapes*

Le service Transdrôme a été le premier transport à la demande (TAD) créé dans le département. Par la suite, le conseil général a mis en place un système de TAD supplémentaire, qui est un service de lignes virtuelles. Ici, le parcours et les horaires sont fixes, et la ligne n'est activée que sur réservation. Il existe trois lignes de cette sorte. Ces lignes ont été créées pour amener aux bourgs-centre les jours de marché par exemple.

Fonctionnement

Le conseil général a mis en place deux types de missions pour Transdrôme :

- Mission de rabattement vers les grandes lignes régulières : ce service est ouvert à tous, et vise à faciliter l'accès aux lignes régulières (autocar ou train), et est conçu de façon à favoriser les correspondances.

Un trajet coûte 1,9€ à l'utilisateur. La différence entre le prix réel du service et le prix payé par l'utilisateur est pris en charge par le département.

- Mission de commodité : réservé aux personnes âgées et aux personnes invalides, ce service a été mis en place pour permettre les déplacements de ces publics pour des motifs divers de commodités (achat, visite médicale, démarche...). Cette mission est assurée sur 13 bassins de vie, et permet d'accéder au bourg-centre depuis toutes les communes du canton.

L'utilisateur, s'il est seul dans le véhicule, paiera 3,8€ un trajet. A partir de deux dans le véhicule, le prix descend à 1,9€ par personne.

Ces deux missions de Transdrôme sont assurées par des taxis, avec lesquels le département a passé une convention de délégation de service public. Concrètement, les taxis viennent chercher les personnes à leur domicile et les amènent au lieu désiré pour la commodité ou dans une commune pour le rabattement.

Pour bénéficier de ces services, il faut impérativement réserver 48h à l'avance, auprès d'organismes relais. Ces organismes peuvent être des mairies, postes, Gare (à Die), office du tourisme, Points Publics notamment. Certains d'entre eux demandent à être payés pour cette prestation.

RÉSULTATS

Les résultats pour les deux missions du service Transdrôme sont bons. La mission de commodité est très utilisée.

La mission de rabattement est moins utilisée par les locaux, mais elle sert davantage aux touristes ou aux propriétaires de résidence secondaire. Ce service permet d'assurer une continuité des

transports publics jusque dans la plupart des communes isolées.

<p><i>Structure porteuse</i> Conseil général de la Drôme 26 avenue du Président Herriot 26000 Valence 04 75 79 26 26</p> <p><i>Contact</i> Sylvie JUSTON, responsable des TAD et transports inter-urbains</p> <p><i>Montage financier</i> Le conseil général prend en charge l'intégralité des coûts liés au service Transdrôme</p> <p><i>Types de financement</i> -</p> <p><i>Expériences similaires dans le massif des Alpes:</i> - Communauté de communes du pays des Ecrins : plusieurs TAD mis en place dans la C.C. Nicolas PONS (responsable Transports), CC des Ecrins 04 92 23 11 17 n.pons@paysdesecrins.com</p>	<p><u>DIFFICULTÉS RENCONTRÉES</u> Les difficultés sont de plusieurs ordres. Malgré l'incitation tarifaire (prix divisé par deux à partir de deux personnes dans le taxi), il est rare que les usagers s'accordent pour faire des courses communes. Ils ne réservent généralement pas aux même heures.</p> <p><u>FACTEURS DE RÉUSSITE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un service de transports dans des zones qui ne disposaient d'aucune offre auparavant. - Prix du trajet relativement modéré. - Souplesse du service, tant sur les horaires que sur la qualité (service assuré par des taxis conventionnés). <p><u>IMPACTS</u> L'impact positif est la prise en compte des deux problématiques, tant celle d'équilibre et de solidarité territoriale que celle d'attractivité du territoire (services offerts aux touristes). En effet, Transdrôme permet d'une part une desserte accrue de ces territoires qui permettent de dynamiser ces zones, et d'autre part une prise en compte de l'aspect tourisme qui permet de renforcer l'accessibilité des zones depuis l'extérieur.</p> <p>L'impact négatif principal concerne le service de ligne virtuelle (qui est différent du service Transdrôme), qui se trouve en concurrence avec le service Transdrôme, notamment car les publics d'usagers sont les mêmes dans ces milieux ruraux. Le service Transdrôme est plus souple puisque le taxi prend en charge les usagers chez eux, s'occupe des bagages et est complètement à la demande en terme d'horaires. Ce service Transdrôme est antérieur (des habitudes ont été prises) et plus souple et a donc les faveurs du publics, au détriment du service de lignes virtuelles.</p>
--	---

LIMITES ET PERSPECTIVES

Les limites du service Transdrôme sont d'abord financières car c'est un service qui coûte cher au conseil général. En outre, le second service de lignes virtuelles, qui lui aussi a un coût non négligeable, fait face à une concurrence des services Transdrôme, alors que tout deux sont mis en place par le département.

En réaction à cela, le département étudie actuellement une réorganisation de ces services de transports à la demande.