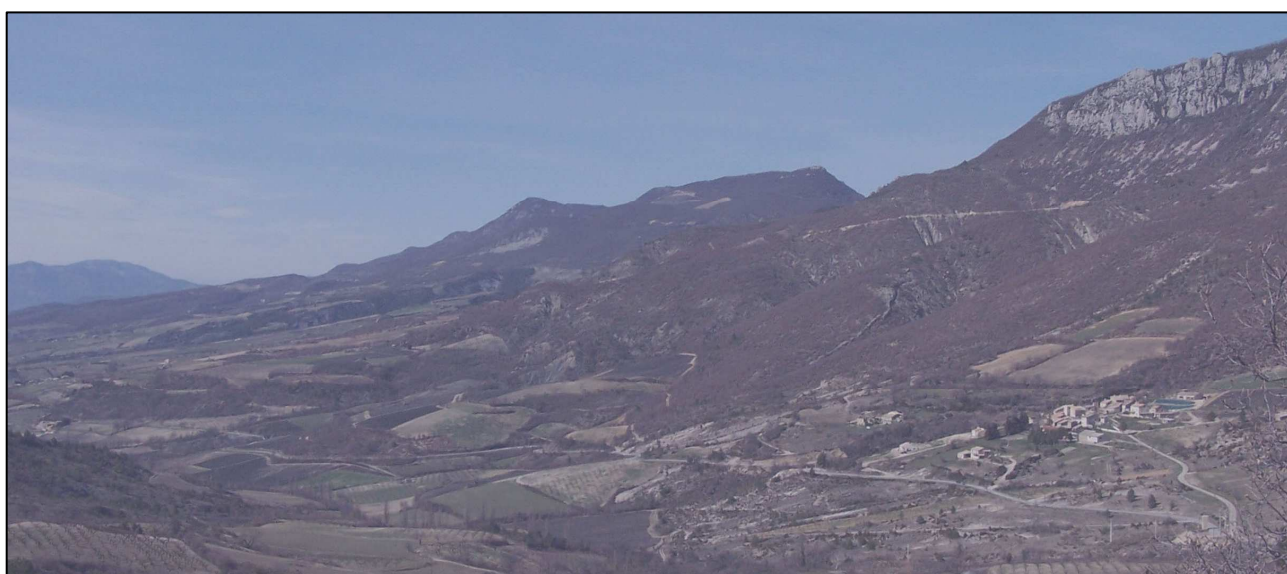


# COMMENT AMELIORER LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN DRÔME ?

## Livret 1 :

### Evaluation du système actuel et stratégies d'évolution



BOUREL Sophie  
DOUTRELEAU Clémence  
LE CALVEZ SONIA

GOUPILLON Aurore  
ROBIN Guylène

CONSEIL GENERAL  
Service Transport  
Stage Février à Avril 2006

PolytechTours  
Département Aménagement  
35 allée Ferdinand de Lesseps  
37200 Tours

# COMMENT AMELIORER LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN DROME ?

Livret 1 :

Evaluation du système actuel et stratégies d'évolution

Tuteurs du projet : M. Cusenier Bernard  
M. Baptiste Hervé

Source des photographies : les stagiaires

BOUREL Sophie  
DOUTRELEAU Clémence  
LE CALVEZ Sonia

GOUPILLON Aurore  
ROBIN Guylène



# REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier particulièrement :

M. CUSENIER Bernard, Directeur du service transport du Conseil Général et maître de stage,

M. BAPTISTE Hervé, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de Tours et tuteur de stage

ainsi que les personnes qui nous ont accordé de leur temps et de leurs savoirs :

Mme SONZOGNI M M, Directeur général adjoint chargée des finances, de l'économie, des transports et de l'aménagement du territoire,

Mme BOYER Christelle, responsable du service cartographie du Conseil Général,

M. MAISONNIAL Mickaël, chargé des lignes régulières au Conseil Général de la Drôme,

Mme JUSTON Sylvie, chargée du transport à la demande au Conseil Général de la Drôme,

M. MATHERON Alain, Conseiller Général du canton de de Chatillon en Diois,

M. BLANC Robert, manager.



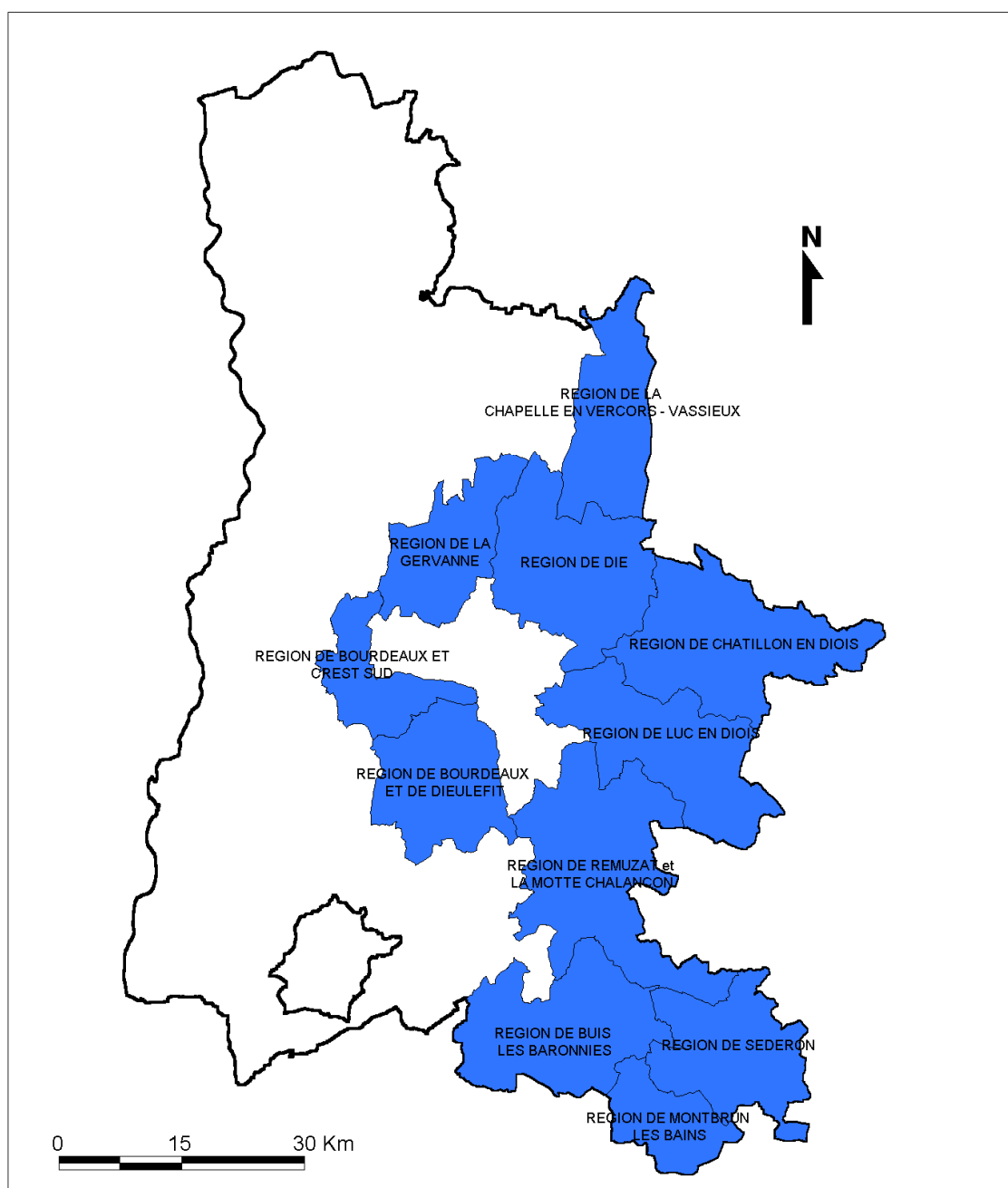








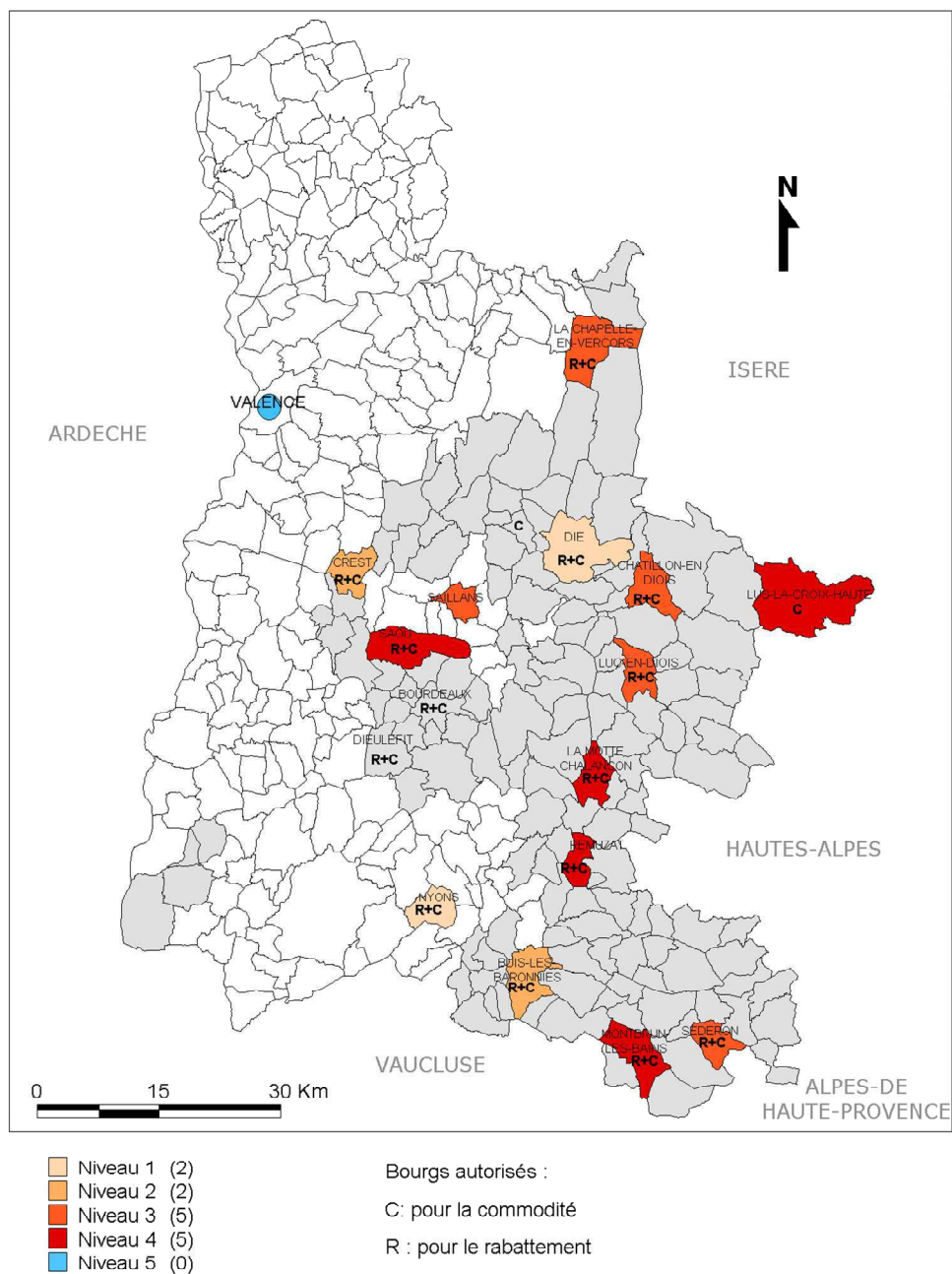
# Carte 1 : Les régions Transdrôme



— Limite départementale

Regions TAD

## Carte 2 : Les bourgs autorisés et les niveaux de service des communes

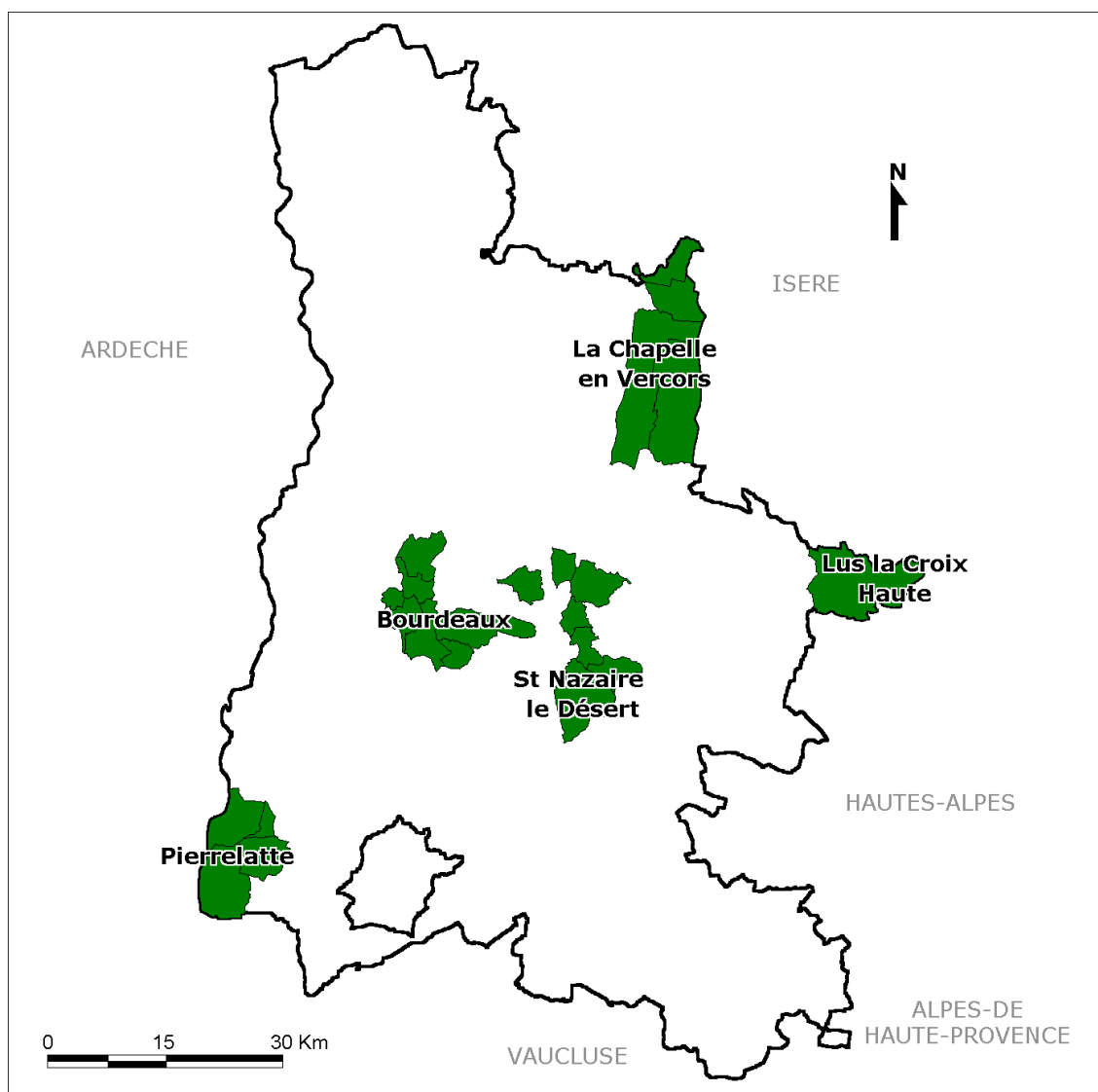









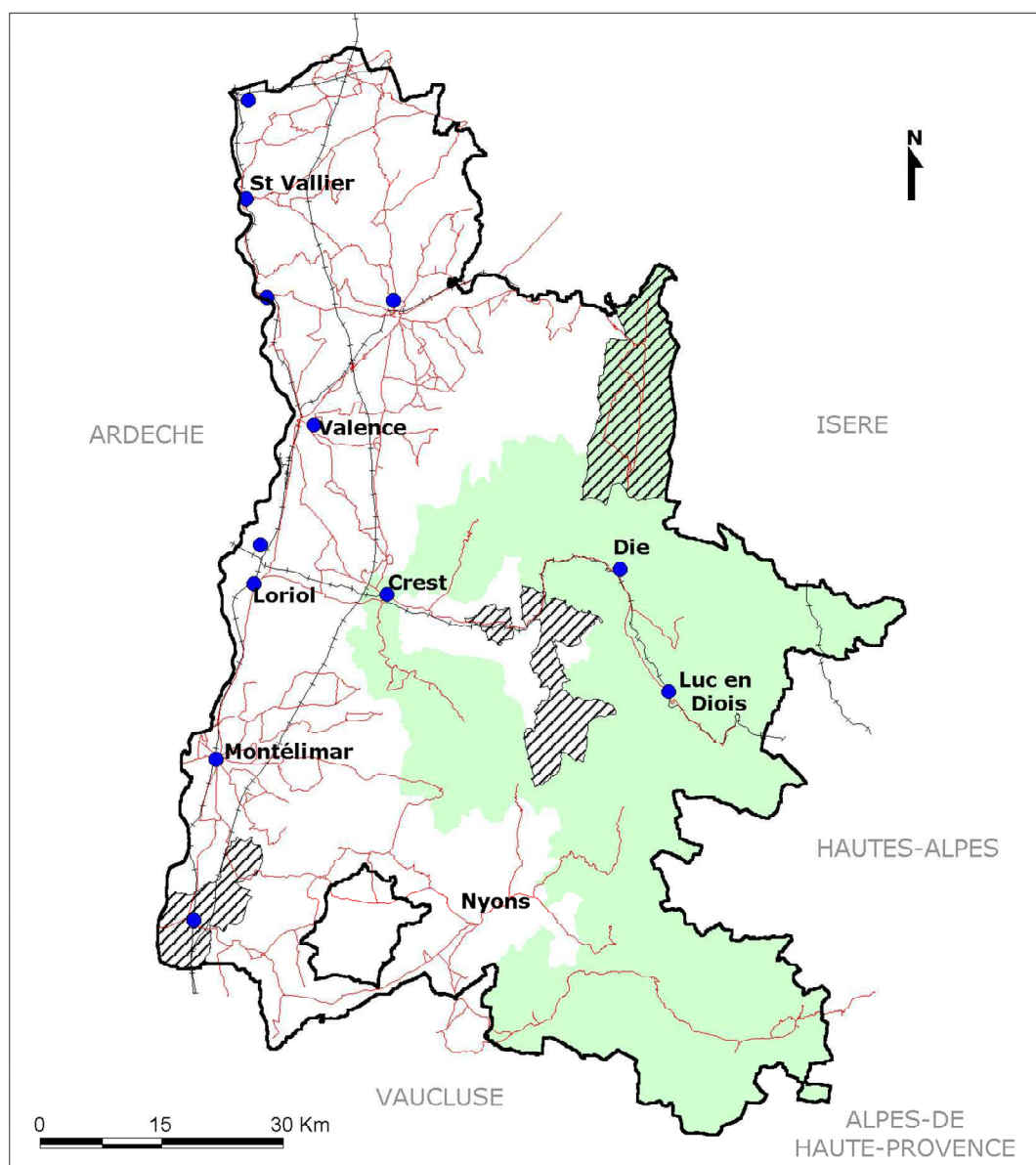
### Carte 3 : Les communes desservies par un SRD



 Communes desservies par un SRD



## Carte 4 : Offre de transport public sur le département



- Gares
- +++++ Voies ferrées
- Lignes Régulières

Type de TAD :

- Transdrôme
- ▨ SRD

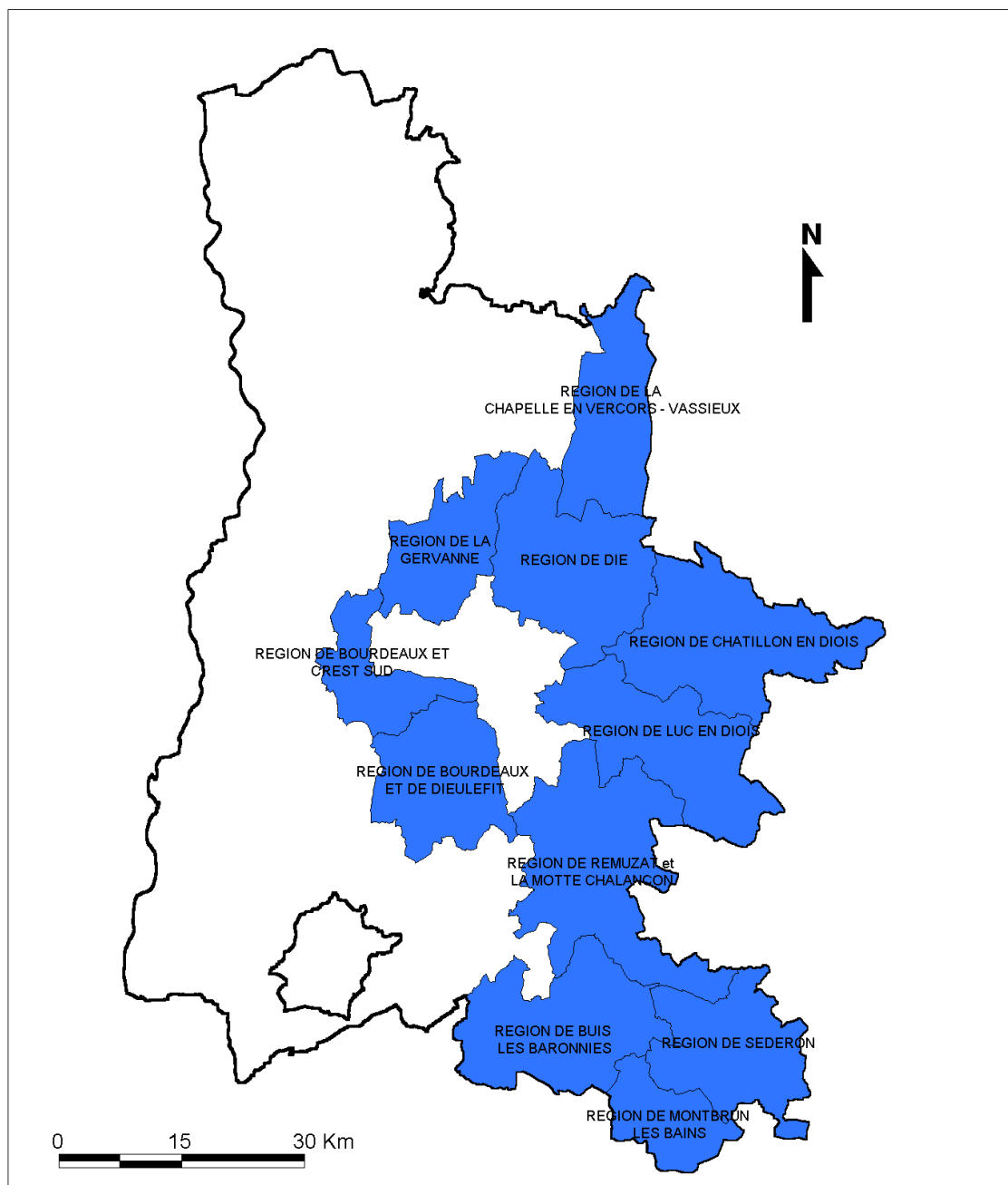








# Les régions Transdrôme

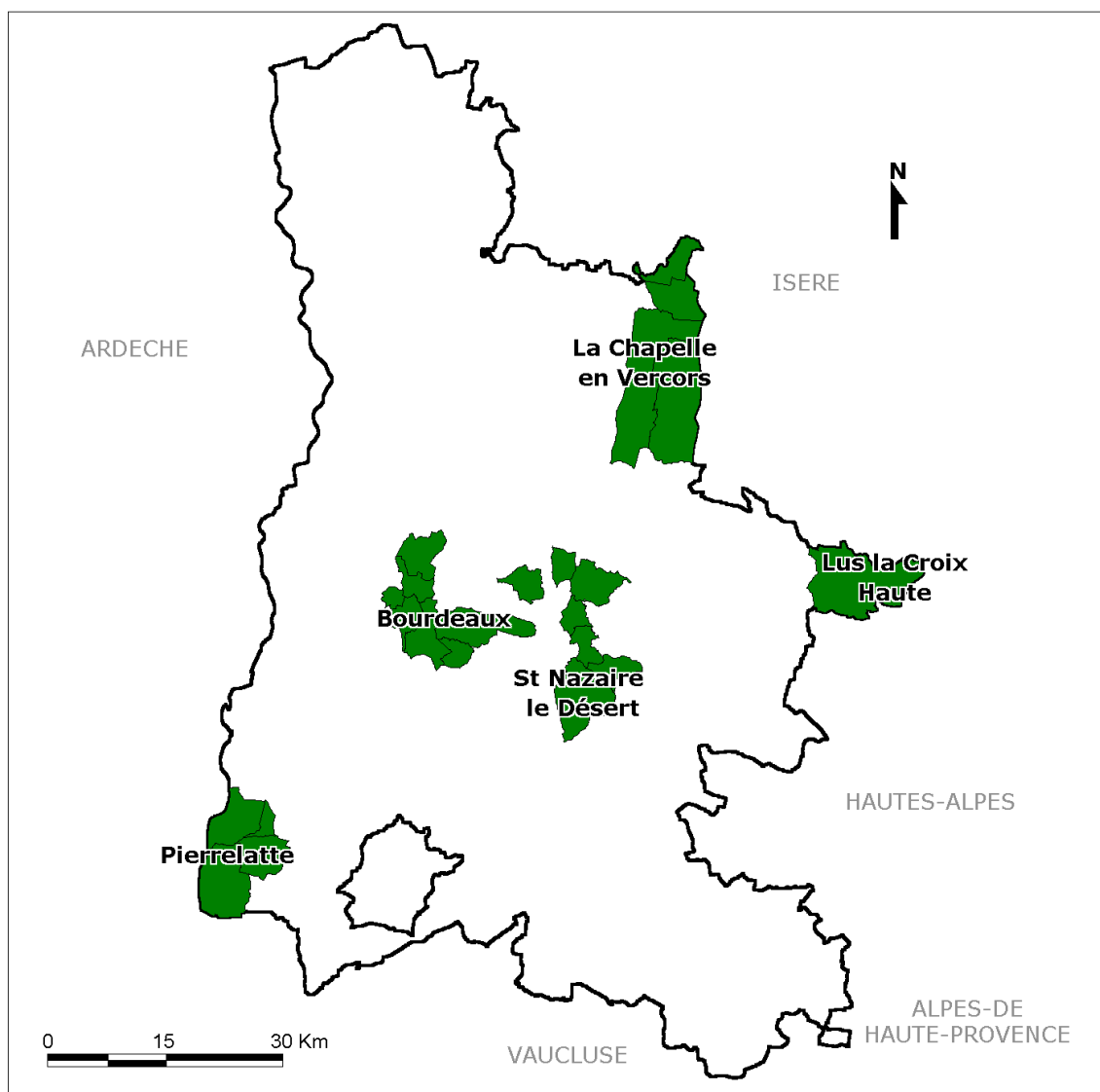



— Limite départementale



Regions TAD

## Les régions desservies par un SRD



 Communes desservies par un SRD































PROPOSITIONS	FONCTIONNEMENT	AVANTAGES	INCONVENIENTS
<b>Un seul service régulier à la demande</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Suppression totale de Transdrôme</li> <li>-Organisation d'une ligne qui se déclencherait si un usager appelle pour réserver</li> <li>-Rabattement et commodité confondus</li> <li>-Ouverture à toutes les catégories de personnes</li> <li>- Desserte des personnes à domicile</li> <li>-Organisation de trajets sur des demi-journées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ouverture à toutes les catégories de personnes</li> <li>-Desserte à domicile</li> <li>-Regroupement des voyageurs dans un même véhicule.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Difficile de répondre aux besoins de rabattement avec des jours et horaires fixes</li> <li>-La desserte à domicile de toutes les catégories de personnes peut entraîner un nombre de kilomètres supplémentaires par rapport à l'itinéraire de départ.</li> </ul>
<b>Un service régulier à la demande et un service de rabattement</b>	<p><u>SRD</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La ligne se déclenche lorsque les usagers réservent</li> <li>-Ouverture à toutes les catégories de personnes</li> <li>-Organisation sur des heures et jours fixes</li> <li>-Desserte des personnes à domicile pour celles qui le nécessitent</li> <li>-Aller/retour compris dans une demi journée.</li> </ul> <p><u>Rabattement</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Desserte à domicile</li> <li>-Destinations définies avec des bourgs autorisés</li> <li>-Utilisation de 6H à 21H du Lundi au Samedi</li> <li>-Ouverture à toutes les catégories de personnes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ouverture à toutes les catégories de personnes</li> <li>-Mise en place de deux offres bien distinctes</li> <li>-Réponse efficace aux besoins des diverses catégories de personnes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-On privilégie le rabattement par rapport au SRD avec sa souplesse d'utilisation</li> <li>-Solution plus rigide pour le SRD par rapport à Transdrôme.</li> </ul>
<b>Une amélioration de Transdrôme en commodité et rabattement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ouverture de la commodité aux personnes en insertion</li> <li>-Abaissement de l'âge minimum autorisé à 60 ans pour la mission de commodité</li> <li>-Nouveaux bourgs autorisés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ouverture du service à un public plus large</li> <li>-Souplesse des horaires</li> <li>-Réponse aux demandes exprimées pour de nouveaux bourgs autorisés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pas de regroupement des personnes dans un même véhicule</li> <li>-Pas de diminution du déficit par voyage, voire même une augmentation, car on ouvre la commodité à de nouvelles personnes.</li> </ul>



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION GENERALE A L'ETUDE :</b> <b>« COMMENT FAIRE EVOLUER LE TAD EN DROME »</b>	<b>6</b>
<b><u>DEUX SYSTEMES DE TRANSPORT A LA DEMANDE</u></b> <b><u>DANS LA DRÔME :</u></b>	<b>8</b>
<b>TRANSDROME ET LES SERVICES REGULIERS A LA DEMANDE</b>	
<b>Transdrôme : une première réponse pour le transport en milieu rural</b>	<b>10</b>
L'organisation de Transdrôme	10
L'historique de Transdrôme : une raison de son fonctionnement actuel	13
<b>Les services réguliers à la demande :</b> <b>une alternative pour le transport en milieu rural</b>	<b>15</b>
<b>Transdrôme, un service complémentaire du réseau de transport public</b>	<b>17</b>
Réseau ferré de la Drôme : une concentration sur le couloir rhodanien	17
Lignes régulières départementales :	17
une disparité au niveau de la desserte du territoire	
<b><u>ÉVALUATION DU TAD DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME</u></b>	<b>19</b>
<b>Bilan d'utilisation des TAD</b>	<b>21</b>
Bilan 2005 de Transdrôme	21
Bilan de la fréquentation des Services Réguliers à la Demande	23
<b>Les atouts et faiblesses des deux TAD</b>	<b>25</b>
Vis-à-vis des usagers	25
Vis-à-vis des acteurs locaux	25
Vis-à-vis du Conseil Général	26
<b>Les grands axes d'évolution du TAD départemental en vue du reconventionnement 2007</b>	<b>27</b>
La volonté du Conseil Général : ouvrir le TAD	27
à de nouvelles catégories de personnes	
Nos pistes de réflexions	28
<b><u>COMPARAISON AVEC D'AUTRES TAD EN FRANCE</u></b>	<b>30</b>
Tableau de comparaison	32
Éléments caractéristiques des TAD	33

<b><u>UNE NOUVELLE FORMULE DE TAD SUR LA DROME</u></b>	<b>36</b>
<b>PROPOSITIONS DISCUTEES AU GROUPE DE TRAVAIL</b>	<b>38</b>
Notre méthode	38
Nos propositions	38
Les solutions retenues	40
<b>LES NOUVEAUX TAD IMAGINES POUR LA DROME :</b>	<b>43</b>
<b>DROMNIBUS ET UN SERVICE RABATTEMENT</b>	
Remplacement de Transdrôme Commodité par un SRD : « Drômnibus »	43
L'adaptation du service Rabattement	53
<b>COMMUNICATION</b>	<b>59</b>
La création d'une identité	59
Les plaquettes	59
Le site Internet du Conseil Général	59
Les annonces dans les bulletins municipaux	60
L'information des organismes sociaux	60
 <b>CONCLUSION GENERALE DE L'ETUDE</b>	 <b>61</b>
 GLOSSAIRE	 62
CONTACTS	63
BIBLIOGRAPHIE	65
TABLE DES FIGURES	67
TABLE DES TABLEAUX	68
TABLE DES CARTES	69
ANNEXES	70

## Introduction générale à l'étude « Comment faire évoluer le TAD en Drôme »

Dans les espaces ruraux, les réseaux départementaux réguliers ne suffisent pas à répondre aux besoins de mobilité de toute une partie de populations, qu'elles soient jeunes ou âgées, actives ou inactives, non motorisées de manière occasionnelle ou permanente. Cependant, de par leur caractère dispersé, les demandes de transport se prêtent mal à l'offre régulière. C'est pourquoi les transports publics doivent être développés sous des formes appropriées. L'offre de transport la plus adaptée aux milieux ruraux peu denses est le Transport A la Demande (TAD).

L'objectif des TAD est de relier le monde rural à l'ensemble de l'armature urbaine et aux réseaux de communications départementaux et nationaux. Il permet d'assurer l'irrigation des personnes, des zones identifiées comme rurales peu denses, et de faciliter le déplacement des individus ciblés pour leurs motifs de déplacement et/ou leurs caractéristiques sociales. La mise en place d'un TAD répond à plusieurs motivations :

Le développement local ou la volonté de favoriser le développement économique et social des zones desservies, par un accroissement de la mobilité de la population. La lutte contre la désertification et le maintien des petits commerces et services.

L'équité territoriale : désenclavement de certains secteurs grâce par exemple au rabattement sur les lignes régulières de bus ou de trains, et aux liaisons vers les bourgs et les chefs lieu de canton.

Transdrôme, le système de Transport à la Demande mis en place dans la Drôme, a été créé par le Département dans le cadre de l'élaboration du Schéma Départemental des Transports. Suite à ce schéma, des lignes régulières départementales de l'arrière-pays ont été supprimées à cause de leur manque de rentabilité. Afin de pallier cette défaillance d'offre de transport, le Conseil Général a alors mis en place un TAD. Aujourd'hui, cette collectivité veut le faire évoluer pour mieux répondre aux attentes de mobilité non satisfaites des habitants des territoires ruraux moins peuplés et souvent enclavés.

### NOTRE CAHIER DES CHARGES :

Notre stage a pour mission d'aider le Conseil Général à définir une stratégie d'évolution de son système de Transport A la Demande. Cette transformation est engagée dans la perspective du renouvellement des conventions en Septembre 2007. Le reconventionnement est l'occasion pour le Conseil Général d'apporter des modifications à son système de TAD. Une de ses attentes est alors de proposer une évolution du TAD en lien avec la démarche de territorialisation des politiques départementales et de contractualisation avec les Pays et Communautés de Communes. De plus, le Conseil Général souhaite préserver une complémentarité étroite entre le TAD et les lignes régulières départementales

### L'évolution du TAD va avoir trois objectifs :

- Répondre aux besoins non satisfaits :

- Des personnes isolées et souvent sans moyen de locomotion individuelle, ainsi que les chômeurs et bénéficiaires du RMI pour l'accès à la recherche d'un emploi et à la formation.
- Des personnes âgées

-Répondre aux besoins de correspondance avec les réseaux de transport collectifs ferrés ou routiers départementaux.

- Rendre accessible le transport public aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cet objectif est issu des nouvelles obligations législatives et réglementaires de la loi du 11 Février 2005 sur l'Egalité des droits et des chances pour les personnes handicapées.

L'étude doit avoir pour résultat un rapport d'aide à la décision aux élus pour l'évolution du conventionnement du TAD et l'élaboration d'un cadre référentiel d'organisation dans le cadre de discussions avec les intercommunalités et les pays. Il devra également pouvoir servir de base à l'élaboration du prochain schéma départemental d'accessibilité des personnes handicapées.

#### LE GROUPE DE TRAVAIL :

Parallèlement à notre étude, un groupe de travail s'est réuni. Celui-ci avait pour but de mener une réflexion sur le TAD. Il regroupe des élus du département, des associations de PMR, des structures sociales et le service transport du Conseil Général. Lors de sa première réunion, un bilan du TAD dans la Drôme a été présenté par le service transport. Cette présentation a abouti à l'exposition des problèmes liés au TAD et au choix de notre territoire d'étude : il s'agit du Pays L'Autre Provence situé au Sud du département. Ce territoire a été choisi du fait de la préexistence de Transdrôme et de son caractère interdépartemental.

Le rapport de présentation de l'étude que nous avons menée pour le Conseil Général de la Drôme pendant dix semaines se présente sous la forme de deux livrets :

« Evaluation du système actuel et stratégie d'évolution » a pour objet dans un premier temps de présenter l'ensemble de l'offre de transport du département. Ce diagnostic nous permettra de dresser un bilan de fonctionnement du TAD et alors de mettre en évidence les grands axes de l'évolution du TAD. Afin d'envisager cette transformation, nous avons comparé Transdrôme à d'autres TAD français et recueilli des idées innovantes.

Ce premier livret se conclut par la proposition d'une nouvelle formule de TAD adaptée à la Drôme.

« Guide méthodologique et préconisations adaptées aux Baronnie Drômoises ». Suite à notre proposition d'évolution, nous avons mis en place une méthode générique afin de pouvoir appliquer la formule de TAD aux territoires ruraux de la Drôme. Pour achever notre étude et répondre pleinement au cahier des charges, nous proposons en deuxième partie de ce livret l'adaptation concrète de la méthodologie à notre territoire d'étude.

# **DEUX SYSTEMES DE TRANSPORT A LA DEMANDE DANS LA DRÔME :**

## **Transdrôme et les services réguliers à la demande**

### **Transdrôme : une première réponse pour le transport en milieu rural >10**

Page 10 > Organisation de Transdrôme

Page 13 > Une raison de son fonctionnement

### **Les Services Réguliers à la Demande : une alternative pour le transport en milieu rural >15**

### **Transdrôme, un service complémentaire du réseau de transport public >17**

Page 17 > Réseau ferré de la Drôme, une concentration sur le couloir rhodanien

Page 17 > Lignes régulières départementales : une disparité au niveau de la desserte du territoire

Il existe en Drôme deux types de Transport à la Demande proposés par le Conseil Général. Le plus développé s'appelle "Transdrôme". Il dessert les zones dites de "l'arrière pays" : espace rural de montagnes, peu dense et difficilement relié par les grands axes de communication. C'est un service très souple qui fonctionne sur des plages horaires larges, et sans trajets prédéfinis. Depuis quelques années, quatre expériences de Service Réguliers à la Demande (SRD) sont également menées. Il s'agit de lignes virtuelles avec horaires et trajets définis.

Cette partie vise à présenter le fonctionnement de ces deux services, et de mettre en perspective grâce à leur historique la démarche, les objectifs, et les enjeux liés au TAD pour le Conseil Général

## Transdrôme : une première réponse pour le transport en milieu rural

Le système Transdrôme a été initié par le Conseil Général en 1989. A son origine, Transdrôme avait une organisation différente de celle à l'heure actuelle. En effet, le système a été modifié lors du reconditionnement de 1994.

Pour comprendre les raisons de ces évolutions, nous allons dans un premier temps présenter le fonctionnement actuel de Transdrôme. Cette première approche a pour but de bien cerner son organisation. La bonne compréhension du système permettra alors dans un deuxième temps, de mieux appréhender les raisons des évolutions successives.

### L'organisation de Transdrôme

#### ▪ Les objectifs et le public visé

Transdrôme a été mis en place pour répondre à plusieurs objectifs :

- l'équité territoriale : offrir un transport public sur tout le département et combler la suppression de certaines lignes régulières déficitaires ;
- la lutte contre l'isolement social et spatial ;
- le développement local par le maintien d'emplois sur ces espaces.

Ainsi à travers Transdrôme, le Conseil Général aborde plusieurs domaines d'actions qui s'intègrent à sa politique forte pour l'aide à la personne. Il souhaite par le biais de Transdrôme offrir un mode de transport adapté aux attentes du milieu rural.

#### ▪ Les deux missions : Rabattement et Commodité

Les missions de Commodité et de Rabattement sont distinctes l'une de l'autre, avec des conditions d'accès, d'horaires et de tarifs différents :

- une mission de rabattement des usagers depuis les localités non desservies par une ligne régulière vers la localité la plus proche connectée au réseau départemental ou ferré. Cette mission est ouverte à toutes les personnes drômoises ou non justifiant une correspondance.
- une mission de commodité afin d'assurer les déplacements pour les motifs d'achats, de visites médicales ou de démarches administratives vers un bourg centre. Ce service est réservé aux personnes âgées de plus de 65 ans ainsi qu'aux personnes atteintes d'un taux d'invalidité d'au moins 80%. Cette mission est valable seulement pour les personnes ayant leur domicile principal ou secondaire dans le département de la Drôme.

#### ▪ Les régions desservies

Transdrôme n'existe pas sur la totalité du département. Il a été mis en place là où des lignes régulières ont été supprimées.

Il y a onze régions Transdrôme, réparties principalement sur l'Est du département, partie du territoire la plus faiblement peuplée. Elles ont été délimitées plus ou moins en suivant les limites des cantons.

#### ▪ Les bourgs autorisés (carte page suivante)

A chaque région Transdrôme correspondent des bourgs de commodité et de rabattement autorisés, différents en fonction de la mission (cf. annexe I). Les bourgs de commodité sont les bourgs centres où l'on trouve des services de première nécessité : santé, administration, marché... Les bourgs de rabattement sont les communes où passent des lignes régulières et/ou une ligne de train.

*Exemple* : si M. Blanc habite dans la région Transdrôme de Buis-les-Baronnies, il peut se rendre pour une mission de rabattement à Buis-les-Baronnies, Nyons, Vaison la Romaine. Tandis que pour une mission de commodité, il peut seulement aller à Buis-les-Baronnies.

#### ▪ Les réservations

Pour bénéficier du service, une demande préalable doit être effectuée auprès de l'organisme relais de la région Transdrôme. Celui-ci est généralement situé sur un bourg centre et peut être de différents types : point public, Poste, office de tourisme.... Les organismes relais passent une convention avec le Conseil Général et sont indemnisés pour le service rendu. Il y a un ou deux organismes relais par région Transdrôme.

*Exemple* : il y a deux organismes relais dans la région de Buis-les-Baronnies. Si M. Blanc habite à Buis-les-Baronnies, il réserve à la mairie de Buis-les-Baronnies. Pour les personnes de toutes les autres communes de cette région Transdrôme, elles réservent leur voyage à la mairie de Mollans-sur-Ouvèze.

Une fois la réservation effectuée, l'organisme relais est chargé de la transmettre aux transporteurs (taxis, ambulances,...). Ceux-ci doivent signer au préalable une convention avec le Conseil Général ; cette délégation de service public leur permet d'effectuer et d'organiser les courses Transdrôme. Afin d'éviter la concurrence entre les lignes régulières et Transdrôme, il existe une restriction d'usage. En effet, il est interdit au transporteur empruntant des parcours effectués par des autocars de lignes régulières de fonctionner dans l'heure précédent ou suivant le départ dudit car.

#### ▪ Les tarifs

L'utilisateur paie un tarif dégressif par tranche kilométrique (cf Annexe II). Le service Commodité est deux fois plus cher que le Rabattement, mais en cas de regroupement des passagers, le tarif par personne est divisé par deux. Le Conseil Général rémunère le transporteur pour le parcours total de la course (à vide et à charge).

**Tableau 1 : les deux missions de Transdrôme**

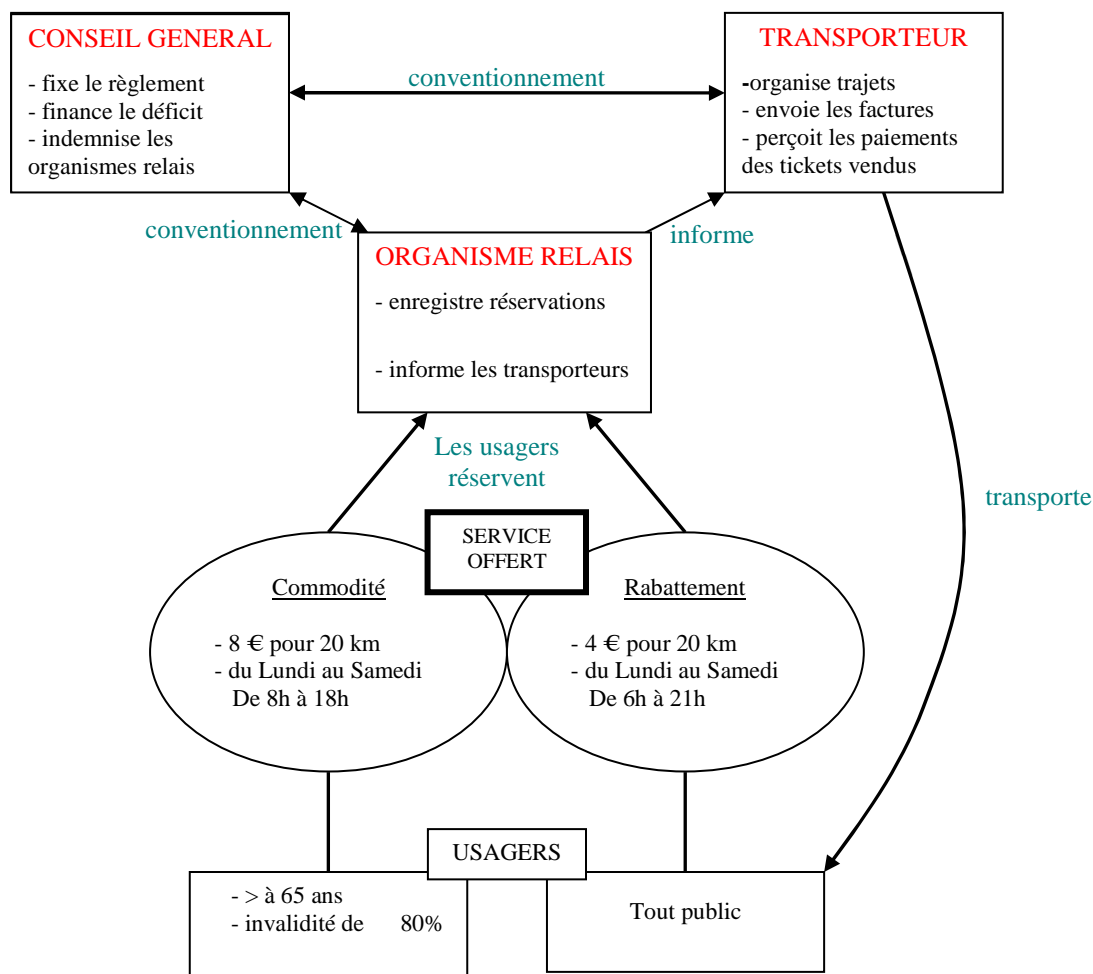
	<b>Mission Rabattement</b>	<b>Mission Commodité</b>
<b>Objectifs</b>	Permet d'assurer une correspondance avec le réseau départemental et le réseau SNCF	Permet d'assurer des déplacements pour des motifs d'achats, médicaux ou administratifs
<b>Trajets possibles</b>	Domicile ↔ bourgs de rabattement	Domicile ↔ bourgs de commodité
<b>Conditions d'accès</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser un autre mode de transport public en intermodalité avec la course Transdrôme.</li> <li>- Pas de restriction du public visé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir plus de 65 ans ou être atteint d'un taux d'invalidité d'au moins 80%</li> <li>- Résider dans le département.</li> </ul>
<b>Horaires</b>	Du lundi au samedi De 06h00 à 21h00	Du lundi au samedi de 08h00 à 18h00
<b>Tarifs pour 20 km</b>	4 euros	8 euros

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

### ■ Le jeu d'acteurs du système Transdrôme

En synthèse de cette présentation de Transdrôme, nous pouvons le schématiser de la façon suivante :

**Figure 1 : le jeu d'acteurs de Transdrôme**



Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Transdrôme est un système de transport à la demande atypique, car il distingue deux missions de Rabattement et de Commodité. Cela permet de cibler un public différent pour chaque mission, mais entraîne une complexification du service. Pour comprendre les raisons du fonctionnement actuel de Transdrôme, il est intéressant de revenir sur son histoire.

## L'historique de Transdrôme : une raison de son fonctionnement actuel

L'évolution de Transdrôme se fait en deux temps :

- un premier, où Transdrôme est mis en place de manière très souple et ouvert à tous les publics ;
- puis un deuxième, où le déficit consécutif à cette souplesse est tel que le système est complexifié et restreint pour en diminuer l'utilisation.

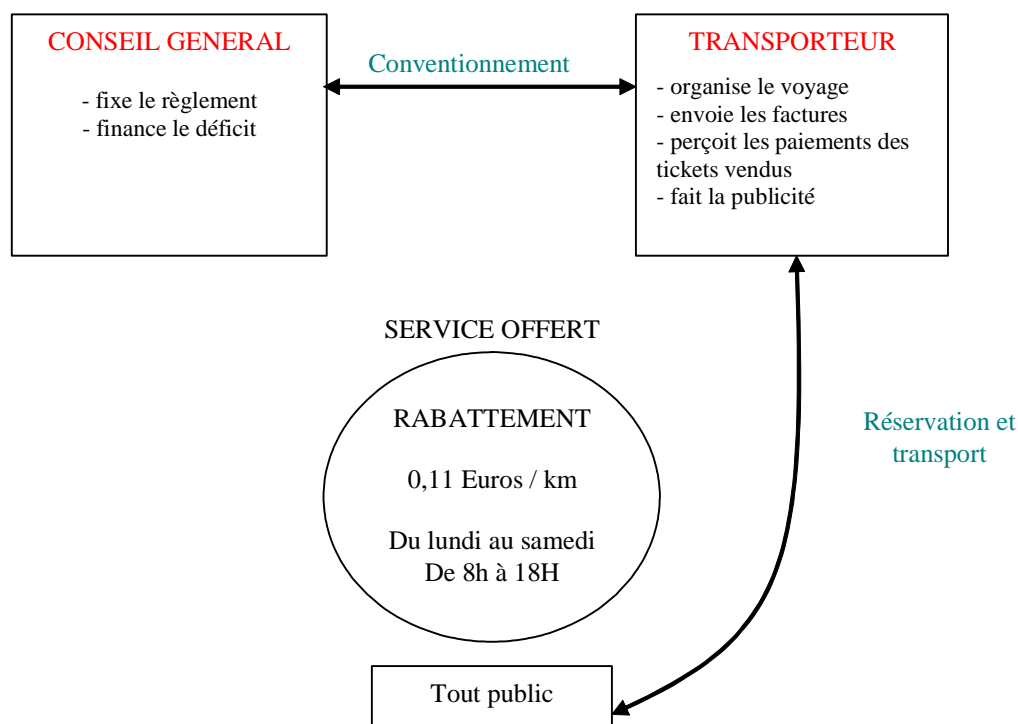
### ■ De 1989 à 1994 : la première version

Comme nous l'avons déjà précisé, Transdrôme a été mis en place pour faire face aux suppressions de lignes régulières départementales trop déficitaires. L'objectif était de maintenir un service de transport public dans l'arrière pays, ainsi que de pérenniser la fréquentation des lignes régulières maintenues grâce au rabattement sur ce réseau. La solution fut de mettre en place un système de TAD, Transdrôme.

La seule utilisation autorisée à l'époque devait être le rabattement. Les usagers appelaient directement les transporteurs pour réserver leurs trajets. Mais ils ont utilisé Transdrôme pour d'autres besoins (achats, courses, médecin...) et ainsi dévié le service de sa vocation d'origine. En effet, le Conseil Général ne disposait pas de moyens pour contrôler les correspondances, et les transporteurs n'avaient pas intérêt à limiter le service. De plus, son objectif semble avoir été mal compris par les transporteurs, sûrement dû à un manque d'information par le Conseil Général (cf Annexe III). Les possibilités offertes ont rencontrés un tel succès que la fréquentation du service a atteint 22 000 utilisateurs en 1994.

La première version de Transdrôme fonctionnait selon un schéma très simple :

**Figure 2 : le jeu d'acteurs de Transdrôme avant 1994**



Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

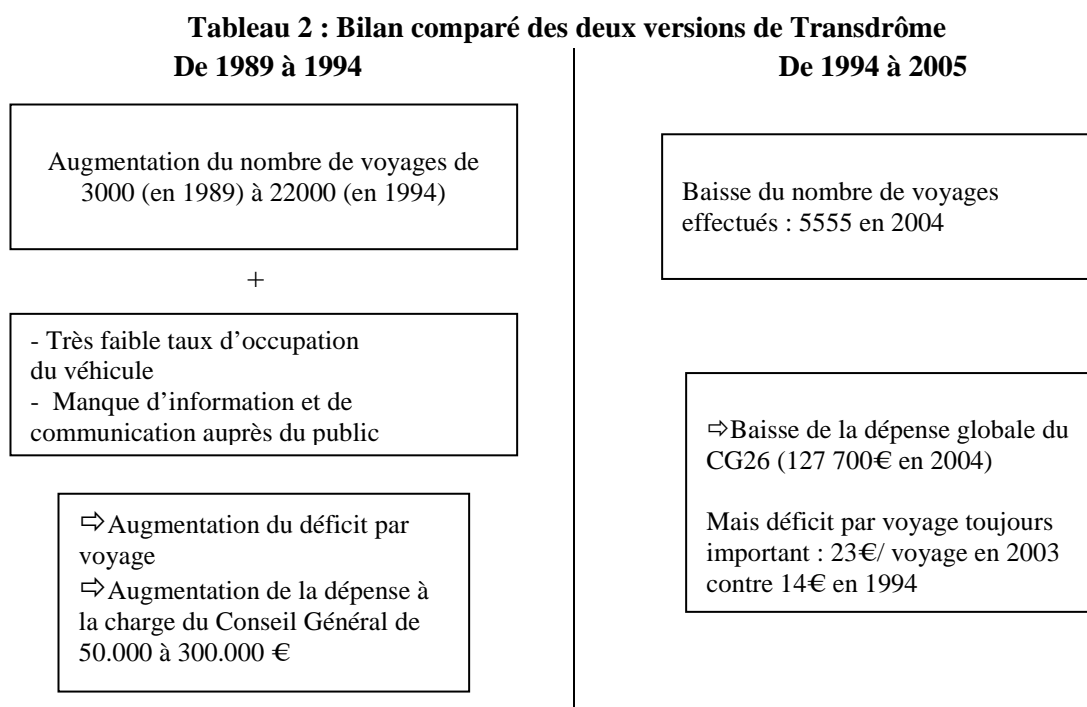
La déviance de l'utilisation du service a entraîné une forte augmentation du budget Transdrôme, et révélé une demande latente\* (Les mots suivis d'un astérisque sont définis dans le glossaire). La seconde version adapte donc le service à ces enjeux.

▪ De 1994 à aujourd'hui : la deuxième version

Le Conseil Général a voulu lors du reconventionnement de 1994 limiter les dépenses excessives générées par la souplesse du système précédent. Les objectifs étaient alors d'éviter la déviance du service et d'inciter le regroupement des usagers dans les véhicules. Les solutions concrètes furent de :

- Créer la mission de commodité pour répondre aux besoins de transport vers les bourgs de proximité.
- Mettre en place les Organismes Relais (OR), afin de limiter la déviance du système : ils sont chargés de centraliser et de contrôler les réservations avant de les transmettre aux transporteurs.
- Pour limiter l'accès à la mission de commodité, le Conseil Général restreint le public autorisé et les horaires.

▪ Les conséquences de ce changement d'organisation



Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Conscient de ces inconvénients, le Conseil Général n'a pas attendu le prochain reconventionnement, qui aura lieu en Septembre 2007. Il a depuis 2002 expérimenté un autre type de transport à la demande : les Services Réguliers à la Demande ou SRD\*. Ce système a été mis en place seulement sur 5 itinéraires. Il a pour objectif de trouver une alternative au système actuel de Transdrôme mais ne touche encore qu'une faible part de la population.

## Les Services Réguliers à la Demande : une alternative pour le transport en milieu rural

Le Service Régulier à la Demande (SRD) circule à heures et jours fixes. Chaque SRD dessert un certain nombre d'arrêts définis lors du conventionnement entre le Conseil Général et les transporteurs. Il est ouvert à tous mais nécessite une réservation préalable auprès d'un organisme relais. Par conséquent, en l'absence de réservation, le transporteur n'est pas mobilisé et le coût du service reste nul. Le département prend en charge 80% du déficit fixé lors de la convention, le reste étant payé par les communes concernées. Le tarif appliqué pour l'utilisateur est fixe et dépend du kilométrage du SRD. Un tarif dégressif est appliqué si l'utilisateur prend un aller-retour.

**Tableau 3 : fonctionnement des SRD**

	Raisons de la mise en place	Horaires	Desserte	Déficit forfaitaire par trajet
<b>Crest</b>	Volonté communale	Tous les mardis matin. Les samedis matin, pendant les vacances scolaires	Centre bourg de Crest	Non communiqué
<b>La Chapelle-en-Vercors</b>	Défection du transporteur TAD présent	Tous les jeudis matin	Marché de La Chapelle en Vercors	117,64 € (vacances) 52,10 € (période scolaire)
<b>Pierrelatte</b>	Existence antérieure à l'intervention du CG	Tous les vendredis matin	Marché de Pierrelatte	53 €
<b>St Nazaire-le-Désert</b>	Défection du transporteur TAD présent	3 demi-journées les lundis, mercredis et vendredis	Centres bourgs de Saillans ou Crest	42,30 €

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

*Exemple :* M. Blanc habite St Martin en Vercors, commune desservie par le SRD. Il souhaite se rendre au marché qui a lieu le jeudi matin à La Chapelle en Vercors.

Il appelle la veille l'Office de Tourisme de La Chapelle en Vercors (organisme relais chargé de prendre les réservations). M. Blanc précise son lieu d'habitation, sa destination et s'il souhaite un retour ou non. L'organisme relais lui précise alors l'heure et le point de départ et de retour de son trajet. Il transmet ensuite l'information au transporteur ainsi que les autres courses prévues pour cette même destination. Le transporteur organise son itinéraire en fonction des communes où il devra s'arrêter.

Tableau 4 : Horaires de desserte pour les SRD de la Chapelle en Vercors

	<b>Aller</b>	<b>Retour</b>
<b>Saint Julien en Vercors</b>	09h05 ; début du circuit SRD	11h55 ; fin du circuit SRD
<b>Saint Martin en Vercors</b>	09h15 ; départ de M. Blanc	11h50 ; retour de M. Blanc
<b>Saint Agnan en Vercors</b>	09h20	11h40
<b>La Chapelle en Vercors</b>	09h30 ; arrivée au marché	11h30 ; départ du marché

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Un nouveau SRD a été mis en place depuis janvier 2006 sur la région de Lus la Croix Haute. Il dessert la commune de Lus la Croix Haute et ses hameaux vers Veynes les jeudis matin, jour de marché.

Créés récemment, les SRD ont été mis en place suite à un dysfonctionnement de Transdrôme ou à une volonté communale. Les itinéraires sont surtout destinés à desservir les marchés des bourgs centres.

Les TAD constituent un réseau de transport pour le milieu rural : c'est le principal moyen de se déplacer sur ce territoire quand on ne possède pas de véhicule personnel. Nous allons voir qu'il existe une offre de transport ferroviaire et routier collectif sur l'arrière pays. Ceci va nous permettre de voir les connexions entre ces réseaux de transport et Transdrôme Rabattement.

## Transdrôme, un service complémentaire du réseau de transport public

Le département de la Drôme est desservi par des lignes SNCF et des lignes régulières départementales d'autocars. En voici une rapide présentation :

### Réseau ferré de la Drôme : une concentration sur le couloir rhodanien :

Le couloir rhodanien est le territoire le plus accessible de la Drôme du fait de sa topographie. En effet, nous nous rendons compte avec la carte et le tableau suivant que les quatre lignes de voie ferrée dont une à grande vitesse desservant le département sont concentrées dans la vallée du Rhône.

**Tableau 5 : Gares SNCF du département de la Drôme**

Lignes ferrées	Gares desservies
TGV Paris↔Marseille	Valence TGV, Valence Ville et Montélimar
TER Lyon↔Marseille	St Rambert-d'Albon, St-Vallier, Tain-l'Hermitage, Valence Ville, Portes-lès-Valence, Loriol, Montélimar, Pierrelatte
Valence↔Grenoble	Valence, Valence TGV, Bourg de Péage
Valence↔Gap	Valence Ville, Portes-lès-Valence, Livron, Crest, Saillans, Die, Luc-en-Diois

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

L'arrière pays est peu équipé en dessertes ferroviaires. Seule une ligne dessert ce territoire : il s'agit de la ligne Valence↔Gap, qui le traverse d'Ouest en Est. Les 4 gares desservies par cette ligne sont des bourgs autorisés pour Transdrôme en rabattement : Crest, Saillans, Die et Luc-en-Diois.

### Lignes régulières départementales : une disparité au niveau de la desserte du territoire

L'ensemble du département est parcouru par 40 lignes régulières d'autocars ouvertes à tout public. On recense 4 500 000 voyages\* par an. Ces lignes sont ouvertes à tous mais nous remarquons que 80% du public est scolaire : les horaires, tarifs et cadencements sont adaptés à leurs besoins. Aucun autocar n'est accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Et hormis les actifs et les scolaires, il est difficile pour les autres catégories de personnes d'utiliser les lignes régulières : on recense pour la majorité des lignes un départ le matin et un retour seulement en soirée.

En terme de dessertes, il existe une disparité forte selon les secteurs :

- Le Nord de la vallée du Rhône profite d'un maillage dense ;
- Le réseau est moins fourni au Sud de la vallée du Rhône, où il relie essentiellement les pôles urbains entre eux (Valence, Montélimar...) ;
- L'arrière pays est encore moins bien irrigué : douze lignes régulières le desservent et constituent des points de rabattement pour Transdrôme.

Transdrôme s'inscrit en complémentarité par rapport aux autres réseaux de transports collectifs du département grâce à sa mission rabattement. Le service rabattement assure donc une continuité de la chaîne de transport en reliant les zones rurales isolées aux villes principales du couloir rhodanien.

Le Conseil Général s'investit depuis 20 ans pour offrir du transport en milieu rural. Au départ, Transdrôme était un service souple (jours et horaires larges), ouvert à toute la population, qui a été remodelé en 1994 suite à une déviance et une forte fréquentation. Aujourd'hui, il existe deux services de TAD : Transdrôme et le SRD (Service régulier à la Demande). Les SRD sont composés de cinq itinéraires mis en place pour desservir les commerces et marchés de centres bourgs, à des heures et jours fixes. L'organisation de Transdrôme est toujours aussi souple mais le Conseil Général a tenu à distinguer deux missions afin d'en limiter la fréquentation. La Commodité permet l'accès pour les personnes de plus de 65 ans aux services et commerces de bourgs centres ; le Rabattement constitue le maillon du réseau de transport collectif dans l'arrière pays. Après avoir étudié le fonctionnement général des TAD, il est désormais intéressant d'évaluer ces deux services.

# ÉVALUATION DU TAD DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME

## BILAN D'UTILISATION DES TAD >21

Page 21 > Bilan 2005 de Transdrôme

Page 23 > Bilan 2005 des SRD

## ATOUTS ET FAIBLESSES DES DEUX TAD >25

Page 25 > Pour les usagers

Page 25 > Pour les acteurs locaux

Page 26 > Pour le Conseil Général

## LES GRANDS AXES D'ÉVOLUTION DU TAD DEPARTEMENTAL EN VUE DU RECONVENTIONNEMENT DE 2007 >27

Page 27 > La volonté du Conseil Général : ouvrir le  
TAD à de nouvelles catégories de personnes

Page 28 > Nos pistes de réflexions

Afin de mettre en évidence les atouts et faiblesses de Transdrôme et des SRD, nous allons analyser les états de fréquentation de l'année 2005 et nous appuyer sur les conclusions précédentes. Ce bilan justifiera les objectifs que le Conseil Général prévoit pour l'évolution de son TAD. Nous y apporterons des compléments pour pallier les faiblesses d'organisation du système.

## Bilan d'utilisation des TAD

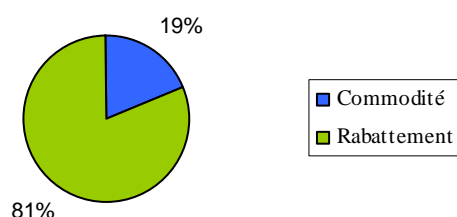
Ce bilan va se dérouler en deux temps : tout d'abord, nous allons procéder à l'évaluation du fonctionnement de Transdrôme ; puis nous nous attacherons à dresser celle des SRD.

### Bilan 2005 de Transdrôme

Nous avons réalisé ce bilan grâce aux fiches mensuelles de réservation remplies par les organismes relais. Ces fiches apportent différentes indications : la date du trajet, l'heure, la mission (C/R), le trajet effectué (son origine et sa destination), le nom de l'utilisateur et le nombre de personnes transportées (cf. annexe IV).

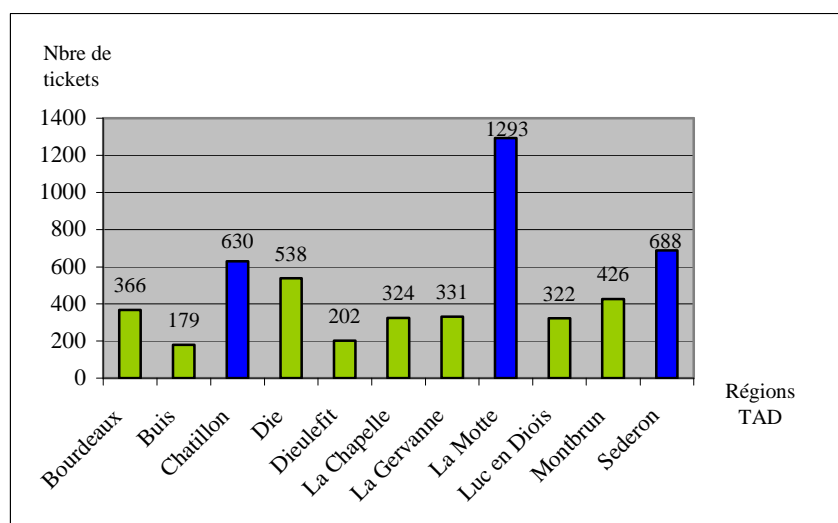
Ce recensement (cf. annexe V) a été fastidieux puisque l'ensemble des 5806 trajets effectués en 2005 a été retranscrit à la main sur ces fiches. Ce travail était important pour par exemple mettre en évidence une donnée jusqu'alors inconnue : le nombre de personnes différentes qui utilisent Transdrôme. Les 5806 voyages ont été effectués par 1240 personnes différentes.

L'analyse annuelle de Transdrôme du Conseil Général, complétée par l'étude des fiches de fréquentation a aussi permis de dresser un bilan annuel pour l'année 2005



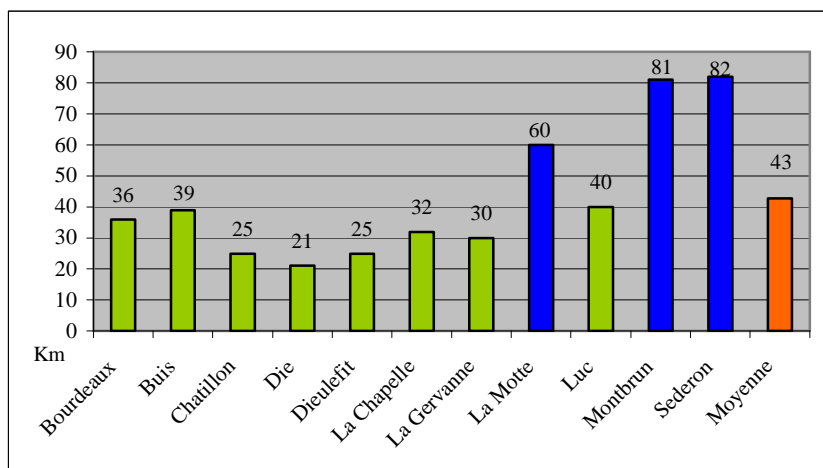
Le rabattement constitue plus des  $\frac{3}{4}$  des trajets effectués en 2005. Sa part a augmenté depuis 2004, où elle représentait 66% des trajets effectués. Il faut tout de même préciser que la grande majorité des usagers de ce service sont des touristes ou des personnes en résidence secondaire dans la Drôme

**Figure 3 : Part des trajets**



La fréquentation de Transdrôme est plus importante pour les régions du Vercors et du Diois, régions les plus montagneuses du département. Il s'agit des régions Transdrôme de Châtillon en Diois, La Motte Chalancon, Rémuzat et Sédaron.

**Figure 4 : Nombre de tickets vendus**



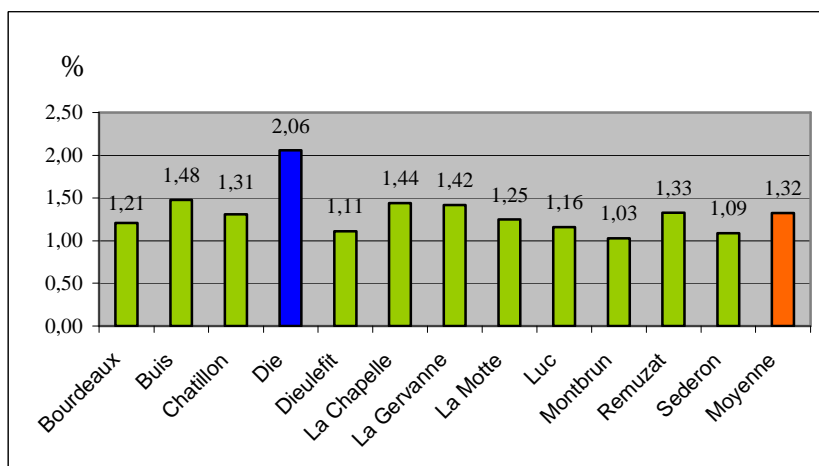
**Figure 5 : Nombre de Km moyen parcouru**

Les régions de la Motte Chalancon, de Montbrun les Bains, de Rémuzat et de Sédéron ont des kilométrages moyens plus élevés que les autres régions. Une situation qui s'explique parce que certains bourgs de rabattement autorisés sont assez éloignés tels Vaison ou encore Carpentras.

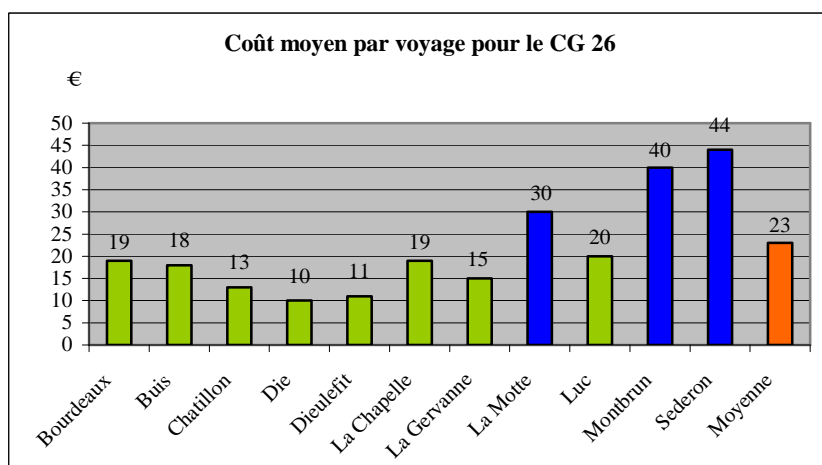
En effet, ce territoire est très peu desservi par les lignes régulières départementales.

Le taux moyen de remplissage des véhicules pour Transdrôme est de 1,32.

Ce taux très faible montre que ce service est utilisé comme un taxi privé subventionné plus qu'un transport collectif.



**Figure 6 : Taux de remplissage des véhicules**



**Figure 7 : Coût moyen par voyage pour le CG 26**

(Auteurs des figures : Stagiaire CG 26, DA Ecole Polytechnique de Tours, 2006).

La région de Die a une moyenne de **10€** par voyage. On peut expliquer ce faible coût par deux raisons :

- un faible kilométrage parcourus par voyage (21kms)
- un fort taux de regroupement des usagers par véhicule (2,06).

Au contraire la région de Montbrun a un coût moyen de **40€** par voyage. On observe un kilométrage par voyage important (81km) et un faible taux de remplissage des véhicules (1,03).

Cette analyse de l'utilisation de Transdrôme permet donc de mettre en évidence les trois critères qui influencent le coût du service :

- Le nombre de voyages effectués
- Le nombre de kilomètres moyens parcourus par voyage,
- Le taux de remplissage des véhicules.

**Tableau 6 : bilan financier de Transdrôme**

<b>Nombre de voyages effectués</b>	5806
<b>Nombre d'usagers différents</b>	1240
<b>Coût du service pour Conseil Général 26</b>	135 765 €
<b>Coût par voyageur transporté pour le GC 26</b>	23 €
<b>Recettes perçues auprès des usagers</b>	33 655 €
<b>Taux de recouvrement (Recettes /Dépenses)</b>	20%

### **Bilan de la fréquentation des Services Réguliers à la Demande :**

De même que pour le bilan de Transdrôme nous nous sommes appuyées sur les fiches de fréquentations. L'analyse suivante présente le bilan général de chaque SRD. Comme ils n'ont pas la même fréquence\*, il n'est pas possible de les comparer tous les quatre. Le but de cette analyse est plutôt de faire ressortir des généralités sur le fonctionnement des SRD.

#### ■ Analyse des services :

##### Bourdeaux :

Ce service régulier à la demande n'a jamais été déclenché en 2005. En effet, aucun voyageur ne l'a utilisé. Ceci peut s'expliquer par le fait que Transdrôme a été maintenu en commodité et en rabattement malgré la mise en place du service régulier à la demande. Les usagers ont alors le choix entre un service à heures et jours fixes (SRD) et un autre service à la demande beaucoup plus souple (Transdrôme).

Nous pouvons en conclure que le maintien en parallèle des deux types de service peut entraîner l'échec du SRD.

##### La Chapelle en Vercors :

Parallèlement au SRD, Transdrôme a été maintenu mais seulement pour la mission de rabattement. Il n'y a pas alors de superposition de l'offre. Pour effectuer la mission de commodité seul le SRD peut être utilisé. En terme de fréquentation, le bilan du SRD est satisfaisant. En moyenne sur l'année 2005, le voyage a été déclenché plus de 3 fois par mois (sachant qu'il ne peut être déclenché qu'une fois par semaine). Le taux de remplissage est lui aussi satisfaisant, avec une moyenne supérieure à deux voyageurs par trajet. Sur l'année 2005, 95 tickets ont été vendus, mais cela ne concerne que neuf usagers.

Le cas de La Chapelle en Vercors nous démontre que la mise en place d'un SRD accompagné d'une seule mission de rabattement Transdrôme est une alternative efficace.

Mais il est quand même important de noter que peu de personnes sont concernées par ce trajet de SRD. Ceci est dû au manque d'information et de communication auprès de la population.

Pierrelatte :

Ce service antérieur à la création des SRD fonctionne bien. Pour la fréquentation de ce service, nous nous basons sur des chiffres de 2003, et qui ne concernent que la période du mois de Mars à Décembre. Nous sommes seulement en mesure de dire que, sur cet intervalle de temps, il a été vendu 41 tickets.

St Nazaire le Désert :

Sur ce territoire seul le SRD est présent. En terme de fréquence, le voyage a été déclenché moins de deux fois par mois. Cette fréquence est faible d'autant plus que le SRD est possible trois demi-journées par semaine.

Le taux de remplissage des véhicules est lui aussi faible, avec 1,10 personnes par véhicule.

Le SRD n'est utilisé que par onze usagers différents, et le nombre total de tickets vendus en 2005 est de 27.

En 2005, le déficit était en moyenne de 10€ par voyageur. Sur cette somme, le Conseil Général assurait 80%, soit 8€ par voyage.

Le SRD est une solution adaptée de transport en milieu rural, mais il doit être étudié pour chaque territoire pour répondre aux attentes des habitants. En conclusion nous pouvons apporter des éléments pour une bonne utilisation du SRD :

- il doit être en adéquation avec les besoins de la population ;
- il ne doit pas être en concurrence avec un transport à la demande en mission de commodité ;
- être communiqué auprès de la population.

La présentation des deux TAD met en évidence leurs objectifs, leurs missions et leur fonctionnement général. Nous sommes donc en mesure de dresser un bilan général de leur organisation en confrontant leurs atouts et faiblesses.

## Les atouts et faiblesses des deux TAD

Nous allons dresser les bilans respectifs des TAD selon les points de vue des différents acteurs : les usagers, les acteurs locaux de Transdrôme et des SRD (transporteurs, organismes relais) et le Conseil Général.

### Vis-à-vis des usagers

#### Transdrôme

##### **Atouts :**

Faiblesse du coût des tickets et souplesse d'utilisation du service : peu de contrainte d'horaires ni de jours d'utilisation.

Service de porte-à-porte : réponse à la demande en transport des personnes âgées en milieu rural (population captive\* ne pouvant pas toujours faire appel à la solidarité).

Service pratique pour les touristes sans moyen de locomotion : permet de joindre les gares et lignes régulières aux lieux de vacances.

##### **Faiblesses :**

Transdrôme ne répond pas à toutes les demandes des personnes captives de l'arrière pays, notamment les personnes en insertion, les Personnes à Mobilité Réduite, les jeunes...

Transdrôme n'est pas un service assez lisible pour la population : deux missions, deux tarifications, des bourgs centres autorisés différents selon la mission, manque de communication :

- informations uniquement sur Internet ce qui n'est pas adapté à tous les publics.
- aucune plaquette d'information n'a été éditée par le Conseil Général depuis 10 ans. On peut donc craindre une mauvaise compréhension du service de la part des organismes relais, des transporteurs, et donc des usagers.

#### SRD :

Coût faible des tickets

Service ouvert à tous

Horaires, jours et destinations non adaptés à tous les publics

Manque de communication du service

Véhicules non adaptés pour les PMR

### Vis-à-vis des acteurs locaux

#### Transdrôme et SRD

##### **Atouts**

Recette supplémentaire pour les transporteurs et les organismes relais.

Maintien de services publics de proximité grâce aux conventionnements entre les organismes relais et le Conseil Général.

##### **Faiblesses**

Manque d'échanges entre ces acteurs et le Conseil Général.

## Vis-à-vis du Conseil Général

### Transdrôme

#### **Atouts**

Désenclavement des personnes isolées en milieu rural : Transdrôme constitue un maillon du réseau de transport départemental.

Outil de développement local : aide indirecte aux commerces et services de proximité dans les bourgs centres en facilitant l'accès de la clientèle.

Le service ne coûte qu'en cas d'utilisation.

#### **Faiblesses**

Déficit important par voyage :

- peu de regroupement des personnes dû à des horaires très souples. Service qui s'apparente à un transport privé subventionné.
- kilométrage important par voyage.

Contrôle difficile : la complexité du règlement nécessite des vérifications que les organismes relais peuvent difficilement réaliser par simple appel téléphonique.

### SRD

Implication financière des collectivités locales

Désenclavement des personnes isolées

Outil de développement local

Coût par voyageur deux fois moins important que pour Transdrôme

Superposition avec Transdrôme Commodité ⇒ échec du SRD

Pour résumer, les SRD sont des services ouverts à tout public, mais leurs fréquences et itinéraires limités ne peuvent contenter l'ensemble des besoins de la population. Leur avantage réside dans le fait qu'ils diminuent le coût par voyageur transporté.

Le service commodité de Transdrôme répond aux besoins des personnes âgées. Normalement ce service est adapté aux PMR mais, en réalité il ne leur est pas accessible, faute de véhicules adéquats. De plus, des personnes captives de l'arrière pays sans moyen de locomotion n'ont pas accès au service. Il peut s'agir de jeunes, de personnes en insertion, de mères au foyer...

Le service rabattement, aussi surprenant que cela puisse paraître, est principalement utilisé par les touristes. Nous pensons que les offices de tourisme ayant la fonction d'organismes relais et les documents touristiques sont les principaux vecteurs de communication pour cette catégorie d'usagers. (cf annexe VI)

Compte tenu des atouts et faiblesses de chaque TAD, le Conseil Général envisage de faire évoluer son TAD afin de mieux répondre aux demandes non satisfaites de transport en milieu rural.

## Les grands axes d'évolution du TAD départemental en vue du reconventionnement 2007

Le Conseil Général souhaite mieux répondre aux besoins de mobilité non satisfaits aujourd'hui par son offre de Transport à la Demande. Il réfléchit donc aux évolutions possibles de son TAD en vue d'intégrer d'éventuelles modifications lors du prochain reconventionnement. Il envisage dans un premier temps de faire évoluer seulement Transdrôme, service le plus étendu sur le département. Les SRD seront peut être ensuite réadaptés pour répondre à la demande locale.

Les pistes d'évolution vont donc tout d'abord s'appuyer sur ces objectifs départementaux d'évolution du TAD. Nous y apporterons ensuite des compléments reposant sur les conclusions du diagnostic précédent.

### La volonté du Conseil Général : ouvrir le TAD à de nouvelles catégories de personnes

- L'ouverture du public autorisé

Actuellement Transdrôme commodité n'est accessible qu'aux personnes de plus de 65 ans ou atteintes d'un taux d'invalidité d'au moins 80%. Le Conseil Général souhaite dans un premier temps ouvrir son service aux personnes en difficulté sociale. C'est un public ayant un besoin de mobilité pour rechercher un emploi, suivre une formation ou simplement se rendre à des rendez-vous administratifs. Sans moyen de locomotion, ces personnes peuvent très vite être isolées. Cette tendance s'accroît d'autant plus dans les zones de l'arrière pays.

- La mise en accessibilité des transports aux PMR

En vue de répondre à la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité des personnes handicapées, le Conseil Général envisage d'élaborer un schéma départemental d'accessibilité, en y intégrant le Transport à la Demande.

La loi donne un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité de l'ensemble du réseau de transport collectif à ces personnes, ou la mise en place de moyens de substitution pour y pallier. Cet impératif prend une grande importance dans le cahier des charges de notre étude, car le TAD est un des moyens les plus adaptables aux besoins spécifiques des PMR. La mise en place d'un nouveau service ou la restructuration du service existant doit donc absolument intégrer cet objectif.

Le terme PMR se restreint souvent dans la compréhension courante aux personnes handicapées moteurs. Il faut pourtant bien noter que les personnes âgées et celles ayant des déficiences sensorielles ou mentales sont également des PMR.

Les réflexions sur l'accessibilité ne doivent pas se concentrer uniquement sur la réduction des obstacles physiques aux déplacements des personnes en fauteuil, mais intégrer les freins aux déplacements des autres PMR : liés au repérage spatio-temporel, à la compréhension de l'information, et à l'appréhension.

Par ailleurs, outre l'accès au véhicule, le traitement de l'accessibilité doit prendre en compte la totalité de la "chaîne de déplacement": information, réservations, cheminements, points d'arrêt, signalétique, véhicule, accueil, formation des conducteurs... (cf. Annexe VI)

- La prise en compte des touristes

Il existe une certaine inadéquation entre les objectifs rabattement du Conseil Général et les résultats obtenus par le service Rabattement. En effet, c'est un service principalement utilisé par les touristes alors que le public visé à l'origine par le Conseil Général sont les Drômois. A travers cette mission, le Département avait alors dans l'idée d'assurer la cohérence du transport public sur tout le département, et

de désenclaver ces espaces ruraux isolés. Le tourisme étant une ressource économique majeure pour la Drôme, nous pensons qu'il est important de conserver un service rabattement accessible aux touristes. Ce point a été discuté avec le Conseil Général, qui nous a conforté dans cette idée.

### **Nos pistes de réflexions**

L'ouverture du service à un public plus large va certainement entraîner une hausse de la fréquentation, et par conséquent une augmentation du déficit global. On ne peut alors envisager une ouverture de Transdrôme et la conservation de son fonctionnement actuel. Des solutions nouvelles doivent être trouvées afin d'éviter une charge financière lourde pour le Conseil Général. Différentes mesures sont à intégrer pour la mise en place d'un nouveau système :

- Inciter le regroupement des usagers dans un même véhicule et limiter les kilomètres à vide.
- Favoriser les partenariats avec les collectivités locales telles que les Communautés de Communes, Pays...
- Trouver de nouveaux financeurs (Région, ADEME...)
- Mettre en place une nouvelle campagne de communication.

L'évaluation de Transdrôme et des SRD a mis en évidence les soucis d'ordre organisationnel (les horaires à adapter, certains trajets à redéfinir, la communication du service à renforcer), et la restriction du public concerné. Une demande latente\* se fait donc ressentir dans l'arrière pays. Face à cela, le Conseil Général souhaite définir une stratégie d'évolution de son TAD, qui passe essentiellement par l'ouverture du service à de nouveaux publics. Avant de commencer à exposer les propositions d'actions, nous avons souhaité voir ce qui se fait ailleurs, en matière de Transport à la demande. Nous avons donc choisi de comparer ce service à d'autres TAD en milieu rural afin de relever les mesures intéressantes et celles à éviter.



## COMPARAISON AVEC D'AUTRES TAD EN FRANCE

**TABLEAU DE COMPARAISON DE 8 TAD >32**

**ELEMENTS CARACTERISTIQUES DES TAD >33**

Cette partie recense différentes expériences qui existent en matière de transport à la demande. Etudier ces différentes possibilités avec leurs avantages et leurs contraintes va nous permettre d'enrichir nos réflexions sur l'évolution du système Transdrôme.

Compte tenu du nombre important de TAD en France, nous avons choisi dans un premier temps ceux ayant des objectifs similaires au futur TAD. Pour affiner notre sélection, nous avons ensuite défini deux critères :

Le TAD doit desservir un territoire rural peu dense ayant des caractéristiques proches : relief difficile, armature urbaine lâche...

Un TAD peut être retenu pour son originalité ou son caractère novateur.

Le recensement de ces différents exemples s'est effectué en trois temps : nous avons d'abord étudié le rapport de la DATAR Services à la demande et transport innovants en milieu rural, édité en 2004. Il s'agit d'un inventaire des expériences de transport dans les zones rurales. Nous nous sommes aussi appuyées sur un dossier thématique du Centre Régional de Ressources du Développement Rural de la Région Rhône-Alpes intitulé Transport à la demande en milieu rural. Ce dossier thématique est une compilation d'articles de revues et quotidiens. Afin de compléter ces deux inventaires, nous avons contacté plusieurs Conseils Généraux. Afin de collecter des informations et des précisions sur leurs TAD, nous avons élaboré des questionnaires (cf Annexe VIII) et procéder à des entretiens téléphoniques.

Le tableau suivant propose une synthèse comparative de 7 TAD français y compris Transdrôme. Nous y retrouvons les données générales qui permettent de connaître les objectifs de chaque TAD, leur organisation, leur fonctionnement (modalités de réservations et paiement) et leur gestion. Lors de nos recherches, nous avons aussi collecté d'autres idées et actions novatrices. Celles-ci sont répertoriées sous forme de boîte à idées (cf Annexe IX). Cette boîte à idée permet d'approfondir la réflexion transport au niveau des différents usagers : personnes âgées, les jeunes ou encore les personnes en insertion.

<b>Tableau 7 : tableau de comparaison</b>	<b>TAD - AVEYRON</b>	<b>Transdrôme - DROME</b>	<b>TAD de la CC de Massiac - CANTAL</b>	<b>Taxis TER – Région BOURGOGNE</b>	<b>Abeille - CC Ancenis - LOIRE ATLANTIQUE</b>	<b>Petit Pégase - MAYENNE</b>	<b>Taxicar 87 – HAUTE VIENNE</b>
<b>Objectifs globaux</b>	Désenclavement. Mobilité des personnes isolées	Lutte contre l'isolement social et spatial.	Désenclavement. Mobilité des personnes isolées	Rabattement de la population sur les gares ferroviaires	Mobilité des personnes isolées	Dynamisme des zones rurales. Compléter lignes départementales	Désenclavement. Mobilité des personnes isolées
<b>Population desservie</b>	142 000 hab	75 000 hab	31 000 hab	24 256 hab	70 000 hab	145 000 hab	27 700 hab
<b>Missions</b>	C	C-R	C	R	C	C-R	C-R
<b>Gestionnaires</b>	Intercommunalités et 1 association	Département	Communauté de communes	AO* : Région Exploitation : SNCF	Communauté de communes	Département	Département
<b>Financement</b>	30% coll. locales 30% Département 40% Région Midi- Pyrénées	100% Conseil Général	94% coll. locales Département Région Auvergne	100% Région	80% Conseil Général 20% coll. locales	100% Conseil Général	Conseil Général ADEME FEDER
<b>Déficit annuel</b>	353 000 €	135 765 €	30 000 €	200 000 €	146 000 €	263 000 €	5912 €
<b>Déficit moyen par voyageur</b>	9,80 €	23 €	10,70 €	14 €	8 €	11,40 €	18,04 €
<b>Typologie du TAD</b>	O/D fixes, horaires/jours fixes, Arrêts variables	O: variables, D:fixe, tous les jours de 08h et 21h.	O : variable, D : fixe. Horaires/jours fixes	Ouvert tous les jours, à partir de 12 gares de rabattement	O/D variables, jours et horaires fixes	O/D variables, jours et horaires fixes	O/D variables, jours, horaires variable
<b>Public concerné</b>	Tous publics	C: Personnes âgées et handicapées	Tous publics	Clients SNCF	Tous publics	Tous publics	Tous publics
<b>Tarif A/R</b>	entre 3,5 et 20€ selon destinations	1,10 € par tranche 12kms	5 €	4,2 € pour un aller	4 €	Entre 3 et 6 €	4 €
<b>Tarification spéciale</b>	demandeurs d'emploi	non	maison de retraite	non	regroupement et jeunes	- de 26 ans	non
<b>Organisme de réservation</b>	Auprès du taxiteur	organismes relais	Auprès du taxiteur	Gares desservies	Mairies (carte d'abonnement)	Centrale de réservation (logiciel Optitod)	Centrale de réservation
<b>Communication</b>	oui	très faible	Faible (journaux locaux)	Oui	Oui (informations aux élus, dépliants, plaquettes)	Oui (logo, dépliants, plaquettes...)	Oui (coût 20 000€)

AO : Autorité Organisatrice\* de transport - R : Rabattement – C : Commodité - O : Origine – D : Destination Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

## Éléments caractéristiques des TAD :

Le tableau met en évidence l'existence de multiples formes de TAD qui se différencient en fonction de leur organisation, de leur fonctionnement et de leur gestion.

### ▪ L'organisation :

Nous remarquons que les autorités organisatrices sont diverses : Conseil Général, Communauté de Communes, Conseil Régional. Les TAD ont souvent un financement partagé entre le Département, les gestionnaires locaux et la Région. L'implication locale facilite l'adaptation du système à la demande locale. En ce qui concerne la réservation, elle ne passe pas par un intermédiaire : le plus souvent, c'est le gestionnaire local ou le transporteur qui effectue cette tâche. Ces dernières années, les gestionnaires ont de plus en plus opté pour une centrale de réservation\* : cette solution a un coût élevé en terme d'investissement, mais la gestion au quotidien est simplifiée et les bilans facilités.

### ▪ Le fonctionnement :

La majorité des TAD sont ouverts à tout public. Cependant, la restriction des horaires et des jours limite indirectement l'accessibilité du public visé. Par exemple certains services proposent des dessertes uniquement les jours de marché. Ce sont donc surtout les personnes âgées qui peuvent utiliser le service. Deux des TAD, différents de Transdrôme, cumulent les deux missions de commodité et rabattement, mais ne les distinguent pas. Et aucun TAD ne propose un système aussi souple que Transdrôme ; en effet, les horaires et les jours sont souvent fixes.

La tarification varie fortement d'un service à un autre. Certains territoires choisissent de pratiquer un tarif très faible et unique quelque soit la distance parcourue, tandis que d'autres appliquent des tarifs kilométriques. Des tarifs spéciaux sont parfois pratiqués pour les catégories d'usagers les plus captives.

Tous les transporteurs de cette comparaison sont des entreprises privées. Si les gestionnaires d'un TAD décident d'acheter eux mêmes leurs véhicules, l'investissement est très important : l'achat de véhicules pour le service Abeille (44) a coûté 300 000€ au Conseil Général. Ils préfèrent donc déléguer le service aux professionnels du transport. De plus, peu de véhicules TAD sont équipés d'élèveur pour le transport des personnes handicapées moteur. Enfin, nous remarquons un lien qui existe entre l'information du public (plaquettes, articles dans les journaux locaux) et la bonne fréquentation du TAD. Beaucoup de TAD sont reconnaissables grâce à leur logo, qui lui confère une identité visuelle.

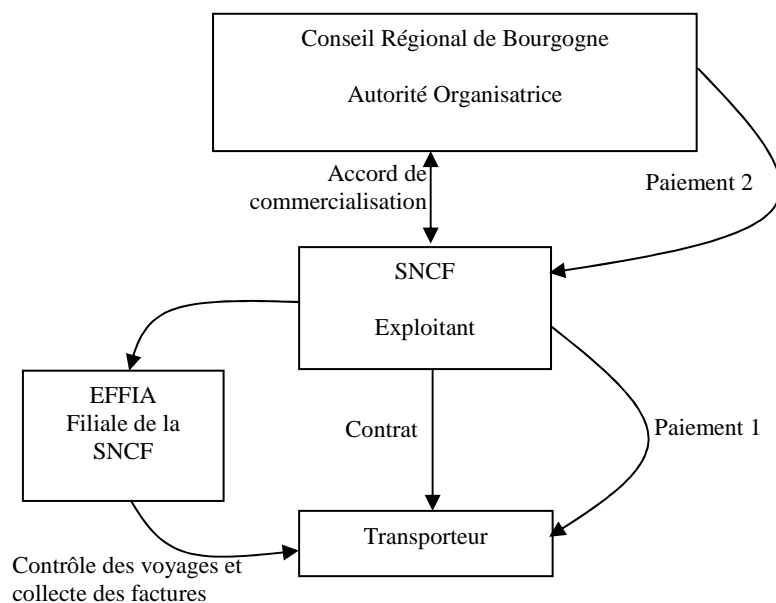
### ▪ La gestion :

Les questionnaires, les entretiens ainsi que le rapport de la DATAR relate la difficulté à estimer la demande latente. En outre, deux des TAD ont mis en place une adhésion obligatoire avant l'utilisation du service. Cela permet des droits d'accès, une gestion des réservations et un recensement des usagers simplifiés.

Nous allons détailler l'exemple des Taxis-TER de la région Bourgogne car sa gestion nous semble originale : la structure juridique de ce TAD est différente des autres. Nous proposons donc une explication plus approfondie de cette expérience :

Les taxis-TER Bourgogne ont été créés en 1994 par la SNCF pour pallier la fermeture des gares ferroviaires peu fréquentées. La volonté était de proposer un service de substitution adapté à la réalité des besoins dans des territoires ruraux faiblement peuplés. Les communes dont les gares ferroviaires fermaient ont été renommées points d'arrêt du TAD. C'est à partir de ces points que les voyageurs sont rabattus sur les gares en service.

**Figure 8 : organisation du Taxi TER de Bourgogne**



Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Paiement 1 = la SNCF rémunère le transporteur une fois par mois pour les courses effectuées.

Paiement 2 = dans le cadre de la convention TER, la Région reverse à la SNCF une fois par an le montant total du coût du service.

L'information de ce service est surtout destinée aux usagers actuels de la SNCF. Elle est consultable sur le site Internet TER Bourgogne ainsi qu'en gares par le biais d'affiches, de plaquettes et de fiches horaires.

La comparaison fait ressortir les éléments caractéristiques d'un TAD en milieu rural. Il s'agit de la mobilité des personnes isolées, du rôle plus ou moins bien défini de chaque acteur et de la souplesse du service. Pour un fonctionnement optimal du service, l'ensemble de ces éléments doit être étudié en amont de la mise en place d'un TAD.

Grâce à la comparaison, nous remarquons que la mobilité des personnes isolées passe souvent par la seule prise en compte des personnes âgées. Les PMR ont encore des difficultés à avoir accès aux différents TAD. Et pour les autres publics dépendant du transport collectif, bien souvent les horaires possibles de déclenchement ne peuvent leur convenir. Il est donc important d'étudier en profondeur les besoins locaux pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande.

Chaque TAD est organisé de façon très différente et a donc une implication d'acteurs différents selon chaque territoire. Les fonctions de financement, de prise de réservations, de gestion sont assurées dans chaque TAD par des organismes différents. Il faut donc analyser le territoire pour trouver les meilleurs porteurs d'un projet TAD. Une bonne implication des acteurs locaux est un gage de réussite d'un TAD.

La souplesse d'un TAD varie selon la volonté du ou des gestionnaire(s) : plus un TAD est souple, c'est-à-dire qu'il peut être déclenché à une heure ou un jour non définis, plus son coût sera important. Il est alors essentiel de prendre en compte les exigences du gestionnaire pour faciliter son implication. Grâce à l'analyse du TAD en Drôme et à sa comparaison avec d'autres TAD français, nous connaissons tous les éléments à prendre en compte pour faire évoluer le TAD drômois. Nous sommes donc en mesure de proposer une nouvelle formule de Transport à la Demande pour le Département.

# UNE NOUVELLE FORMULE DE TAD SUR LA DRÔME

## PROPOSITIONS DISCUTEES AU GROUPE DE TRAVAIL >38

Page 38 > Notre méthodologie

Page 38 > Nos Propositions

Page 40 > Les solutions retenues

## LES DEUX NOUVEAUX TAD IMAGINES POUR LA DRÔME : DRÔMNIBUS ET UN SERVICE RABATTEMENT >43

Page 43 > Remplacement de Transdrôme  
commodité par un SRD : Drômnibus

Page 53 > Rabattement

## COMMUNICATION >59

Le diagnostic de Transdrôme et sa mise en perspective avec des TAD différents a fait émerger des idées pour la conception d'un nouveau TAD. Plusieurs solutions ont été imaginées pour faire évoluer Transdrôme ; le 20 mars dernier, nous les avons présentées au groupe de travail dans l'objectif de collecter leurs avis et remarques sur la pertinence des pistes d'actions et leur faisabilité. Cet échange a permis de faire des choix d'évolution du TAD drômois en concordance avec les attentes du Conseil Général et avec nos propres intuitions.

Cette partie vise donc tout d'abord à retransmettre les propositions que nous avons émises au groupe de travail et mentionner les éléments que nous avons conservé. Nous serons ensuite en mesure d'établir des préconisations, valables pour l'ensemble du département de la Drôme

## PROPOSITIONS DISCUTEES AU GROUPE DE TRAVAIL

### **Notre méthode :**

Nous avons distingué trois types de propositions :

- offre générale de transport
- offre de transport pour les personnes à mobilité réduite comprenant les personnes à déficience mentale, sensorielle et moteur (handicap ne nécessitant pas de fauteuil roulant)
- offre de transport pour les personnes handicapées moteur nécessitant un déplacement avec un fauteuil roulant.

Cette différenciation des trois offres a pour objectif de prendre en compte les caractéristiques spécifiques que nécessite la mise en place d'une offre de transport accessible aux personnes à mobilité réduite. Nous avons donc fait au sein même des PMR une distinction entre les personnes handicapées moteur, sensorielles, mentales et les personnes en fauteuil roulant, pour qui le déplacement en fauteuil nécessite des véhicules adaptés.

### **Nos propositions**

Le tableau suivant présente l'ensemble des propositions soumises au groupe de travail. Nous y retraçons les commentaires du groupe de travail ainsi que les nôtres.

<b>Un service intégré à l'offre générale de transport pour les personnes déficientes mentales, sensorielles et moteur sans fauteuil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Service intégré au service général qui sera retenu</li> <li>- Conventionnement avec des transporteurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Permet d'intégrer les personnes handicapées au service général, évite alors un isolement</li> <li>-N'entraîne pas de coût supplémentaire d'investissement et de fonctionnement</li> <li>-Privilégie l'autonomie des personnes</li> <li>-Cofinancements possibles avec les autres services du Conseil Général (service Adultes handicapés et personnes âgées).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Prise en charge des personnes moins individualisée.</li> </ul>
<b>Un service spécifique pour les personnes en fauteuil roulant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mise en place de 5 ou 6 grandes zones de desserte couvrant l'ensemble du département</li> <li>-Partenariat avec des entreprises ou associations de transport d'handicapés</li> <li>- Un véhicule adapté par zone de desserte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Investissement beaucoup moins lourd car conventionnement avec des associations qui possèdent déjà des véhicules adaptés</li> <li>-Service individualisé à la personne</li> <li>-Mise en place facile et rapide</li> <li>-Cofinancements possibles avec les autres services du Conseil Général (service Adultes handicapés et personnes âgées).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Risque de sous-utilisation du service dans des zones peu denses</li> <li>-Coût de fonctionnement élevé à cause des kilomètres à vide important</li> <li>-Difficile de faire un choix sur le public autorisé (taux d'invalidité ? types de handicaps ?)</li> </ul>
<b>Un service intégré à l'offre générale de transport pour les personnes handicapées moteur en fauteuil roulant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Service intégré au service général qui sera retenu</li> <li>- Conventionnement avec des transporteurs</li> <li>-Pas d'utilisation de véhicules avec élévateur mais adaptation des véhicules (rampe...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Permet d'intégrer les personnes handicapées moteur au service général, évite alors un isolement</li> <li>-N'entraîne pas de coûts supplémentaires de fonctionnement</li> <li>-Privilégie l'autonomie des personnes</li> <li>-Cofinancements possibles avec les autres services du Conseil Général (service Adultes handicapés et personnes âgées).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Surcoût pour équiper les véhicules</li> <li>-Service fastidieux à mettre en place car prise en compte de l'ensemble de la chaîne de déplacements</li> <li>-Prise en charge des personnes moins individualisées</li> </ul>

**Tableau 8 : tableau des scénarios d'évolution**

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

### **Les solutions retenues :**

Grâce à notre analyse globale du TAD et aux commentaires apportés par le groupe de travail, nous sommes en mesure de faire un choix parmi ces scénarii.

- **Choix pour l'offre générale de transport : des lignes SRD et un service de rabattement**

La mise en place d'un SRD est une solution intéressante pour l'évolution de Transdrôme. Elle permet de répondre aux objectifs du Conseil Général et tient compte des mesures que nous avons préconisé. En effet, cette offre sera ouverte à toutes les catégories de personnes et permettra en même temps de maîtriser les coûts grâce au regroupement des usagers.

Le maintien d'un service souple de rabattement a été décidé en tenant compte des attentes du groupe de travail. Pour les élus, ce service est important pour le tourisme, son fonctionnement doit alors être préservé.

Cette solution comporte des faiblesses :

- Les usagers du rabattement sont privilégiés par rapport à ceux du SRD : on maintient le rabattement de façon souple, tandis que la mission de commodité est transformée en SRD avec heures et jours fixes.
- Les solutions pour contrôler les billets de rabattement vont être difficiles à trouver.

Il faudra alors veiller à limiter ces faiblesses lors de la mise en place des TAD :

- en proposant un SRD qui répondra au mieux aux besoins locaux afin que les usagers soient satisfaits.
- en proposant une solution simple et efficace pour contrôler les billets de rabattement.

- **Choix pour l'offre de transport des PMR (hors personnes en fauteuil roulant) : un service intégré à l'offre générale de transport**

Dès le départ, il nous a semblé évident d'intégrer ces personnes à l'offre générale de transport. Nous pensons qu'avec une bonne implication des acteurs de santé, des administrations qu'ils fréquentent et une bonne communication, ces personnes peuvent tout à fait utiliser le transport public sans créer de distinction.

- **Choix pour l'offre de transport des personnes handicapées moteurs qui se déplacent en fauteuil roulant : les deux solutions proposées sont retenues**

L'investissement pour l'achat de véhicules adaptés pouvant entraîner des surcoûts importants, cela suscite une réflexion en amont sur le fonctionnement du transport sur l'achat des véhicules car il entraîne des coûts d'investissement qui peuvent être importants.

A l'instar des élus, nous avons dans un premier temps considéré la solution des grandes zones de desserte comme la plus évidente. Pourtant en voulant préciser son organisation, une question essentielle s'est posée :

- Y a t il une réelle demande de transport dans l'arrière-pays pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ?

La solution des grandes zones de desserte peut paraître de premier abord intéressante car elle permet de répondre de manière rapide et facile à la loi. Mais si la loi impose des mesures fortes et des progrès rapides, il serait regrettable d'agir dans la précipitation en oubliant de réfléchir à long terme. Un service spécifique pour les personnes en fauteuil répond-t-il réellement aux besoins des territoires peu denses, et aux souhaits des personnes handicapées ? Nous estimons que dans les zones peu denses du territoire de la Drôme, la solution des grandes zones de desserte va être sous utilisée. C'est pourquoi nous proposons deux offres de transport en fonction du territoire pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

- pour les zones peu denses de l'arrière pays :

Nous préconisons une seule et même offre pour l'ensemble de la population. En effet, grâce à des véhicules adaptés, la formation des chauffeurs et la desserte à domicile les personnes se déplaçant en fauteuil roulant pourront utiliser les offres de TAD.

- pour les zones urbaines et périurbaines :

Comme il n'existe pas de TAD dans ces zones, nous ne pouvons nous appuyer dessus pour proposer le même service que dans l'arrière pays. Sur ces territoires denses il semble que la solution des grandes zones de desserte est la plus appropriée. En effet, compte tenu de la densité élevée et des conditions de vie plus facile en ville que dans les zones montagneuses, nous estimons que le service sera plus utilisé. Avec cette solution le Conseil Général sera rapidement en conformité avec la loi. De plus, il répondra à la non accessibilité des lignes régulières. Pour limiter les coûts d'investissements, nous proposons dans ce cas de conventionner ce service avec des entreprises ou des associations possédant des véhicules adaptés.

#### ■ Solution pour les attentes en transport non satisfaites par les choix retenus

Ce sont les besoins en déplacement qui ne peuvent être assurés par le TAD car trop individuels. Il pourrait alors être proposé des bons de déplacements. Ceux-ci seraient destinés aux personnes nécessitant des soins de santé prodigués à l'extérieur du département. Les bons seraient distribués en fonction de l'incapacité de la personne à se déplacer ainsi que de son revenu fiscal. Cette solution ne sera pas approfondie, car celle-ci relève plus de l'aide à la personne.

En tenant compte des objectifs du CG et de nos préconisations, nous décidons de mettre en place deux TAD : un Service Régulier à la Demande et un service de rabattement, accessibles à tous. Concernant le transport des PMR en milieu urbain et périurbain, nous n'allons pas préciser comment il pourra être mis en place. En effet, comme nous l'avons fait remarquer en introduction, nous proposons une stratégie d'évolution du TAD uniquement pour le milieu rural.

Les choix étant désormais fixés, nous allons décliner les modalités de la mise en place des deux TAD.

## LES DEUX NOUVEAUX TAD IMAGINES POUR LA DROME : DROMNIBUS ET UN SERVICE RABATTEMENT

Drômnibus est un maillage de lignes SRD dont l'objectif est de répondre aux besoins de commodité de l'ensemble de la population. Le service Rabattement est quant à lui destiné à faciliter l'accessibilité aux territoires isolés. Ces deux services pourront être adaptés à toutes les zones rurales de la Drôme. Nous allons désormais comprendre comment vont être organisés ces deux services, quel sera leur fonctionnement et leur gestion courante.

### **Remplacement de Transdrôme Commodité par un SRD : « Drômnibus »**

Tout au long de cette partie, nous désignerons du « territoire » comme l'espace où nous souhaitons appliquer le service Drômnibus. En effet, nous proposons de faire disparaître les régions Transdrôme pour les remplacer par un nouveau périmètre d'actions qui pourra inclure plusieurs lignes de SRD. Cette notion de périmètre est difficile à appréhender car au moment de sa délimitation, on y associe les acteurs locaux les plus à même de porter le projet.

#### ■ **Réflexions préalables sur les réservations et le financement**

La décision de remplacer Transdrôme par un nouveau service régulier à la demande entraîne une redéfinition du rôle des acteurs, notamment au niveau de l'implication que le Conseil Général souhaite leur donner. Ce choix concerne plus particulièrement la prise de réservations et le financement du service. Il est important de conserver les réservations préalables afin de pouvoir opérer un suivi et de mieux connaître les usagers. Pour ce qui est du financement, une modification de Transdrôme aura des répercussions sur le coût en raison de l'ouverture à tous les publics. Se pose alors la question du partage du déficit occasionné.

Plusieurs possibilités existent, chacune ayant ses avantages et ses inconvénients. Nous allons donc les présenter en précisant celles qui nous semblent le plus en accord avec la volonté du Conseil Général de territorialiser son service et dont les inconvénients paraissent plus faciles à résoudre.

A partir de ces choix découlera la nouvelle organisation du service c'est-à-dire la répartition des différentes tâches selon le rôle de chaque acteur.

<b>Tableau 9 : la prise des réservations</b>		
	<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<b>Réservations effectuées par les transporteurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acteur proche et accessible par le public</li> <li>- Offre plus facilement flexible et adaptable à la demande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de soutien technique ou financier des collectivités locales</li> <li>- Multiplication des conventions</li> <li>- Risque de fraude de la part du transporteur : par exemple, comptabilisation de courses non effectuées</li> <li>- Gestion et suivi compliqués ; risque d'erreur dans le transfert d'informations au CG</li> <li>- Coûts multipliés car pas d'économie d'échelle</li> </ul>
<b>Un organisme de réservation par ligne SRD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservation de relais locaux = confiance des usagers</li> <li>- Acteurs capables de relayer l'information</li> <li>- Contrôle possible du transporteur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisibilité du service difficile pour l'utilisateur si plusieurs villes traversées par plusieurs SRD</li> <li>- Multiplication des conventions</li> <li>- Gestion uniforme compliquée pour le Conseil Général</li> </ul>
<b>Un point de réservation unique par territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Territorialisation du projet Drômnibus = réponse au cahier des charges</li> <li>- Investissement financier et technique des acteurs locaux</li> <li>- Convention unique</li> <li>- Gestion centralisée et simplifiée ; suivi et bilan rapide ⇒ adaptation facile du service</li> <li>- Intégration possible des réservations du service Rabattement</li> <li>- Création d'un poste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de relais local = changement brutal pour les usagers connaissant Transdrôme</li> <li>- Risque d'incompréhension par la population, blocage</li> <li>- Nécessite une motivation forte des acteurs locaux (Pays, CC)</li> <li>- Qui sera l'interlocuteur ? Echelle ?</li> <li>- Coût plus élevé de l'investissement (achat d'un logiciel)</li> <li>- Création d'un poste</li> </ul>

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

<b>Tableau 10: financement du déficit du service Drômnibus<sup>▲</sup></b>		
	<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<b>Déficit assumé à 100% par le CG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les décisions sont simples à prendre car les acteurs locaux n'y sont pas conviés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'implication financière locale ⇒ pas de soutien technique local</li> <li>- Incohérence avec les 5 lignes SRD déjà existantes</li> </ul>
<b>Déficit assumé à 20% par les acteurs locaux à 80% par le CG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cohérence avec les SRD existants</li> <li>- Meilleure compréhension du coût du déficit du service par les acteurs locaux ⇒ demandes locales en TAD plus raisonnables, moins individualisées</li> <li>- Partage du déficit ; consultation des locaux pour les décisions de fonctionnement de Drômnibus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Service plus difficile à faire évoluer car les élus locaux veulent difficilement payer plus qu'ils ne le font</li> </ul>
<b>Implication de la région</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- A condition d'avoir une forte implication des Pays</li> </ul>
<b>Aides de l'ADEME*</b>		

▲ La communication sera totalement prise en charge par le Conseil Général

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Nous retenons donc le choix d'un seul acteur pour la prise des réservations par territoire, cet acteur étant à définir en fonction du territoire lui-même.

Le déficit sera quant à lui divisé entre le Conseil Général et les différents acteurs locaux inclus dans le périmètre desservi.

■ Répartition des rôles

**Tableau 11 : rôle des acteurs pour Drômnibus**

	Acteurs locaux	Conseil Général de la Drôme
<b>Mise en place</b>		-Finance l'étude préalable pour stratégie d'évolution du TAD -Définit le service -Définit le barème kilométrique -Signe les conventions
<b>Gestion</b>	-Prennent les adhésions et les réservations	
<b>Financement</b>	-Financent 20 % du déficit	-Finance 80% du déficit
<b>Tarification</b>		-Définit la tarification du service
<b>Information</b>		-Edite les documents de communication
<b>Suivi statistique</b>		-Assure le suivi statistique

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Il est maintenant possible de détailler le fonctionnement même de Drômnibus, afin de se rendre compte, plus concrètement de la forme que ce service va prendre.

■ Un service restrictif et ouvert à tous

- Fonctionnement général :

**Tableau 12 : fonctionnement général proposé de Drômnibus**

<b>Public autorisé</b>	Drômnibus est accessible à toutes les personnes ayant des besoins autres que des correspondances avec un transport public. C'est un service surtout destiné aux personnes âgées, en difficulté sociale et aux PMR.
<b>Adhésion</b>	Obligatoire et gratuite, auprès du Point Réservation. A renouveler tous les ans.
<b>Réservation</b>	Au maximum la veille, auprès du Point Réservation.
<b>Itinéraire</b>	Il est fixé mais adaptable en fonction des réservations.
<b>Origine/Destination</b>	Elles sont virtuelles et dépendront des réservations.

<b>Horaires</b>	<u>Aller</u> : Arrivée du véhicule TAD à la ville destination à une heure fixe ; départs établis à l'avance mais dans une tranche horaire. <u>Retour</u> : Heure de départ fixée, heures de dépose des usagers dépendant de leur nombre. Il sera important de tenir compte des heures de passage des lignes régulières pour ne pas superposer les deux services.
-----------------	--

<b>Arrêts</b>	Points de dessertes fixes, dans chaque centre bourg traversé. Pour les personnes justifiant d'une impossibilité à s'y rendre, une desserte à domicile sera organisée sans majoration de prix. Les dessertes en cours de route sont fixes et dans les centres bourgs.
<b>Tarifs</b>	Tarification unique : 4€ l'aller, 4€ le retour. Tarifs préférentiels pour les personnes en insertion et les PMR sur présentation de justificatif : 1,5€.
<b>Indemnisation des taxiteurs</b>	Forfait fixe pour l'astreinte du véhicule + Forfait pour chaque trajet effectué.

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Les 4 paramètres de Drômnibus liés directement aux voyages seront détaillés plus tard dans le livret 2 car ils doivent être adaptés à chaque territoire. Nous pouvons tout de même les mettre en évidence, avec leurs orientations générales :

L'itinéraire est fixe : le véhicule passe par un nombre de communes données ; mais il est adaptable en fonction des réservations : si aucun usager ne passe de réservations, le véhicule ne s'arrête pas dans la commune ; il pourra ainsi éviter les détours inutiles. Il sera possible d'étendre l'itinéraire si une commune non desservie en fait la demande au Conseil Général.

En ce qui concerne les arrêts, il sera possible pour certains usagers ayant des difficultés pour se déplacer d'être pris puis déposés directement à leur domicile. Nous ne proposons pas de règles pour limiter les ayants droits. Cela se fera à l'appréciation du Point Réservation en misant sur l'honnêteté des usagers. L'impossibilité de se rendre au lieu de desserte devra être indiqué dès l'adhésion ou plus tard grâce à un justificatif médical.

Les horaires et les jours de passage seront à choisir en fonction du territoire d'étude et avec les usagers actuels de Transdrôme commodité pour déterminer les horaires et jours qui leur conviennent le mieux.

Les tarifs proposés sont inférieurs aux tarifs actuels de Transdrôme, car le service Drômnibus est plus contraignant pour les usagers. Ceux qui auront connu Transdrôme avec son organisation très souple seront aussi satisfaits par le prix plus bas. Des tarifs préférentiels ne seront proposés qu'aux PMR, et aux personnes en insertion afin de faciliter leur mobilité. Le prix trop important d'un transport est un des principaux freins à leur mobilité.

- Mise en accessibilité du transport pour les Personnes à Mobilité Réduite

**Tableau 13 : Mesures particulières permettant l'accessibilité aux PMR**

Objectifs	Solutions
<b>Information et réservation :</b>  Favoriser l'appropriation de Drômnibus, diminuer l'appréhension Rendre l'information et la réservation accessible à tous	- Information spécifique envers les PMR, notamment par le biais des médecins, des organismes et associations concernés (APF, CAT, 3 <sup>ème</sup> âge) - Horaires et informations disponibles par téléphone, auprès du Point de Réservation. Documents de communication illustrés par des symboles clairs reprenant les points essentiels.
	Au Point de Réservation, appels reçus par une personne et non une boîte vocale. Réservation possible par Internet
<b>Cheminement et points d'arrêts :</b>  Mettre en accessibilité l'ensemble de la chaîne des déplacements	- Desserte à domicile - Mise en accessibilité des services ciblés par le SRD. Des test « in situ » devront être réalisés en coopération avec des PMR (associations ou personnes référentes) pour évaluer les aménagement nécessaires (trottoirs entre le point d'arrêt et le service, suppression des marches aux entrées de bâtiments...) - Annonce personnalisée des points d'arrêts
<b>Accès aux véhicules :</b>  Permettre l'accès aux véhicules pour tous Favoriser l'appropriation de Drômnibus, diminuer l'appréhension	- Véhicules bas (pas de marches), espace pour le rangement du fauteuil. - Chauffeur formé pour aider aux transferts des personnes en fauteuil. - Peu de chauffeurs différents pour une ligne (interconnaissance, habitudes...) - Achat de véhicules adaptés ou adaptation des véhicules existants**.

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

\*\* Il est possible d'équiper les véhicules par l'installation d'une rampe et la suppression de deux places à l'arrière (les plus petits gabarits adaptables étant les monospaces et les utilitaires). Ces équipements sont nettement moins chers à l'investissement que l'achat d'un minibus avec élévateur. Nous préconisons donc l'acquisition d'un véhicule adapté par ligne Drômnibus à long terme (10 à 15 ans). Il est toutefois possible qu'il n'y ait pas de besoin réel dans ces régions isolées et montagneuses. A court terme, l'équipement d'un véhicule pour un ensemble de lignes Drômnibus proches suffira à répondre aux demandes et permettra d'évaluer les besoins réels. Le Conseil Général pourra se baser sur ce test pour estimer quels équipements sont nécessaires à la mise en accessibilité de son service.

Pour prendre réellement conscience du travail à fournir pour la mobilité des PMR, des formations courtes devront être organisées par le Conseil Général. L'objectif sera de sensibiliser les acteurs à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements et de rendre compte des obstacles de circulation sur les lignes SRD. L'idéal serait d'y faire participer les services transport et insertion-handicap du CG, les collectivités locales concernées par le projet Drômnibus, les associations d'handicapés... Cela permettra de rapprocher différents intervenants aux champs de compétences complémentaires, qui entrent dans le processus de transport (villes, acteurs privés, Conseil Général, transporteurs...).

▪ **Le préalable obligatoire avant la mise en service de Drômnibus :**

Etant donné que le service Drômnibus est moins souple que Transdrôme Commodité, il risque d'y avoir une certaine crainte, voire un refus de la part des usagers actuels. Il va donc être nécessaire de réunir l'ensemble des usagers actuels afin de leur expliquer le fonctionnement du nouveau système. Cette solution est facilement envisageable au vu du faible nombre de personnes différentes concernées par Transdrôme. Il s'agira alors de recenser l'ensemble de ces personnes, de les contacter par courrier et de les réunir.

L'objectif de telles réunions est d'obtenir la confiance de ces personnes, qui seront la base de succès de Drômnibus. Ces réunions seront aussi l'occasion de leur proposer plusieurs itinéraires et jours de passage du véhicule possibles afin de choisir ensemble les solutions les plus adaptées à leurs besoins.

Ce point nous semble important dans la mesure où Drômnibus va créer un bouleversement dans les habitudes prises par la population locale. Mais nous pensons que ces appréhensions peuvent s'estomper si le Conseil Général communique ce nouveau service et implique directement ces usagers dans la prise de décision.

▪ **Une gestion quotidienne simplifiée**

Une adhésion annuelle donnera accès au service Drômnibus ; elle peut se faire soit directement auprès du Point Réservation, soit à l'aide d'un coupon détachable sur les plaquettes de communication. Ce coupon sera à renvoyer au Point Réservation. Dès réception de la demande d'adhésion au service Drômnibus, le Point Réservation délivrera la carte d'adhésion nominative comportant un numéro d'adhérent et la mention tarif spécial si il y a lieu. Au dos, nous pourrions y trouver les infos pratiques du service (numéro de téléphone pour la réservation par exemple).

L'adhésion permet une bonne connaissance des usagers pour, par exemple, axer la communication à certains usagers. Elle permet aussi la vérification des statuts pour l'obtention de tarifs spéciaux et la mise en place d'une base de données clients, mise à jour quotidiennement.

Pour le service Drômnibus, l'achat d'un logiciel de réservation et de gestion apparaît indispensable pour plusieurs raisons : tout d'abord, les réservations vont être effectuées à l'échelle de plusieurs intercommunalités, le coût d'investissement et de fonctionnement pourra alors être partagé entre les diverses collectivités. De plus, un contrôle des réservations est nécessaire pour éviter un trop grand nombre de fraudes de la part des usagers ou des transporteurs. Et enfin, les bilans et statistiques pourront être facilement exploitables pour évaluer le service.

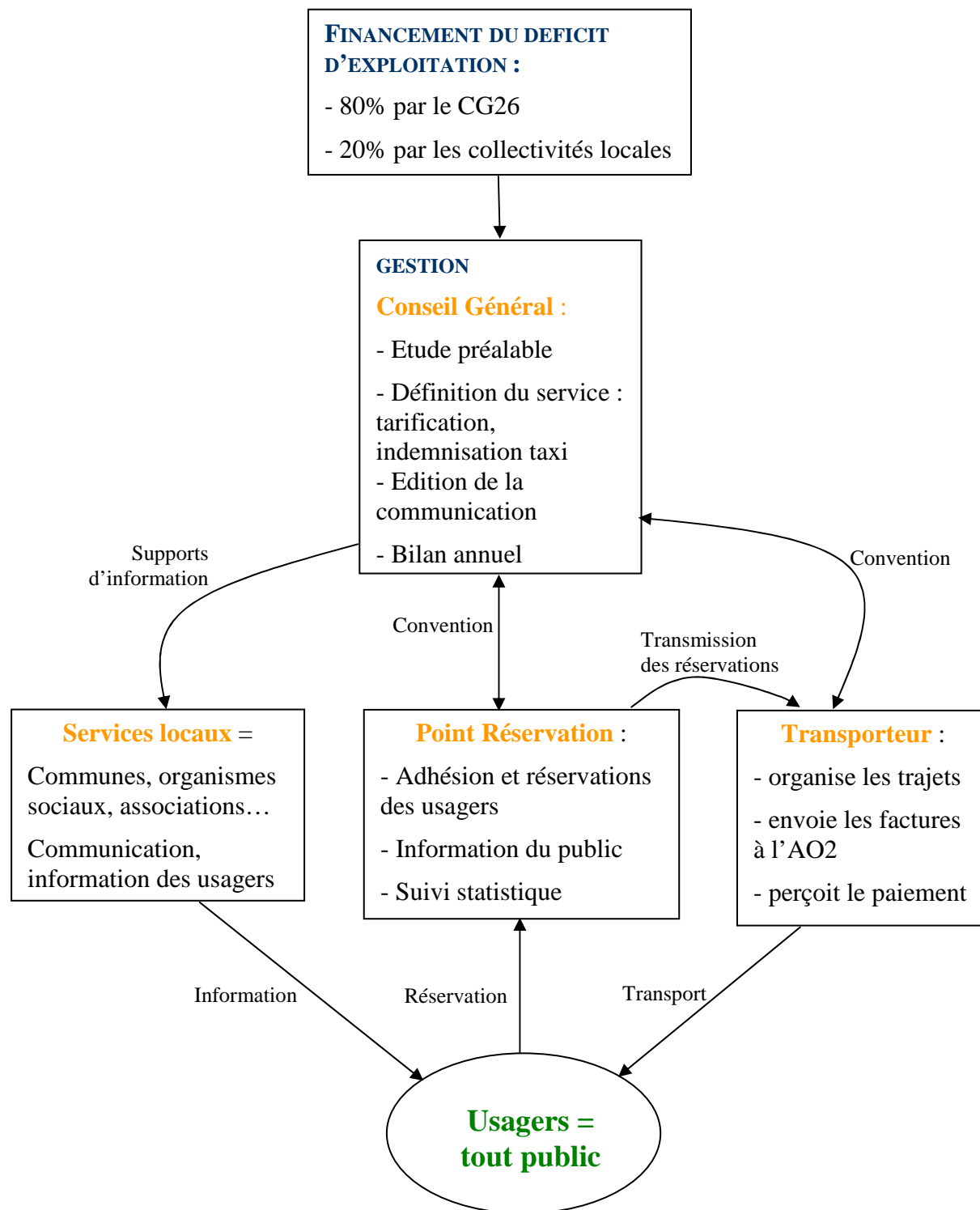
Le choix du logiciel s'effectue en fonction des modalités de Drômnibus, afin qu'il soit adapté aux besoins de gestion et non l'inverse. L'achat d'un logiciel de gestion du transport à la demande est un investissement important (minimum 10 à 15 000 €), d'un coût plus élevé qu'un traitement de texte ou un tableur. L'ADEME, l'Etat et parfois les Régions ou l'Union Européenne, peuvent attribuer des aides financières pour l'acquisition d'un logiciel de réservation et de gestion d'un TAD.

Nous proposons donc que la gestion quotidienne du service soit gérée par l'organisme chargé du Point Réservation. L'utilisation du logiciel réduira le temps et le coût de gestion de Drômnibus en enregistrant les réservations et fournissant au transporteur la liste des personnes à prendre en charge. Il pourra aussi comporter des fonctionnalités liées au suivi clients, à la facturation et au suivi statistique.

En terme de communication interne entre le Point Réservation, le Conseil Général et les élus locaux, une réunion-bilan sera nécessaire chaque année. Elle permettra de présenter, à tous les acteurs concernés par le projet, les états de fréquentation de Drômnibus et d'échanger sur les éventuels problèmes d'organisation et de fonctionnement. Le service Drômnibus pourra alors être réajusté à la demande locale et répondra au mieux aux besoins de la population.

Pour résumer, nous proposons un schéma qui reprend l'ensemble de l'organisation du futur service Drômnibus. Nous y précisons les différents rôles ainsi que les liens qui devront s'établir entre chacun des acteurs :

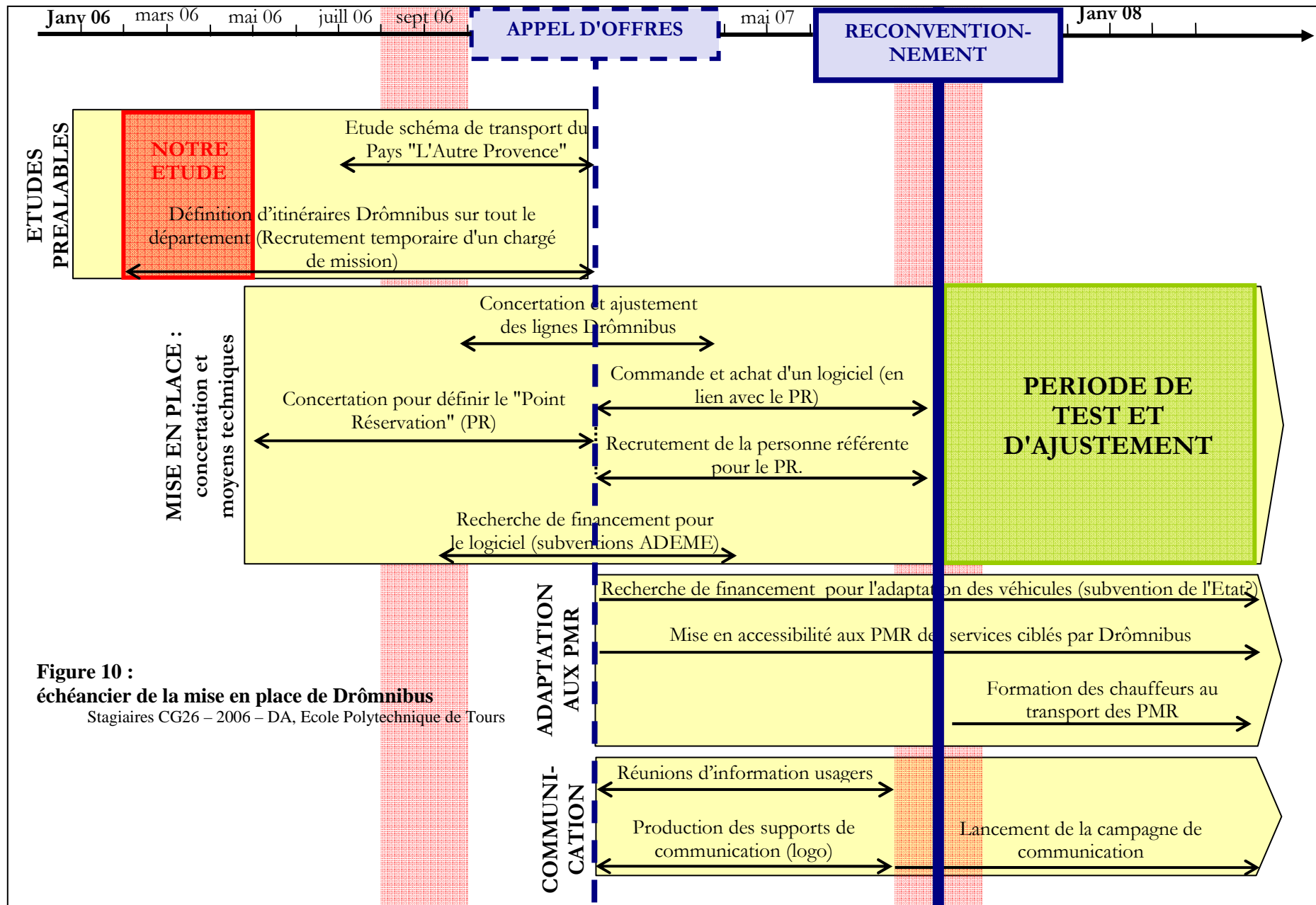
**Figure 9 : récapitulatif de l'organisation de Drômnibus applicable aux territoires ruraux du département**



En comparant ce schéma à Transdrôme, nous remarquons le grand nombre d'acteurs locaux impliqués dans le service Drômnibus. Cela fait partie du choix du Conseil Général d'associer les organismes et collectivités locaux à son projet de TAD. Cela va garantir une meilleure lisibilité du service puisque chaque acteur sera en mesure de fournir des informations aux usagers.

Certaines relations entre les acteurs vont faire l'objet d'une Délégation de Service Public : lorsqu'un service public - le transport - n'est pas directement assuré par le Conseil Général mais par une tierce personne - un transporteur ou le Point Réservation -, une convention doit être signée. Cette convention mentionne entre autre les conditions de financement des dépenses d'investissement, les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par le CG et les modalités de rémunération de l'exploitant. Dans le département de la Drôme, les conventions sont établies pour 5 ans.

Pour estimer le temps que prendra la mise en place de ces mesures, un échéancier de Drômnibus est présenté ci-dessous. Concernant le service Rabattement, il n'est pas possible d'en présenter un vu les nombreuses incertitudes qui pèsent sur les hypothèses d'évolution. Le Conseil Général devra avant tout avancer dans les réflexions de ses projets avant d'envisager l'intégration du rabattement aux autres transports collectifs.



**Figure 10 :**

**échéancier de la mise en place de Drômnibus**

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Le prochain reconventionnement du service Transdrôme va permettre au Conseil Général de faire évoluer son service Commodité vers le nouveau TAD Drômnibus. Prévu en 2007, il existe cependant plusieurs échéances pour permettre une mise en place complète de Drômnibus sur l'ensemble des territoires ruraux drômois :

- Si la mise en place est plus longue que prévue, il est possible de repousser de 6 mois ou 1 an le reconventionnement, grâce à une Déclaration d'Utilité Publique. Cependant, il semble que cette éventualité soit compliquée et incertaine (la DUP doit être acceptée par la Préfecture). De plus, une DUP impliquerait une charge de travail équivalente à celle nécessaire pour lancer Drômnibus en septembre 2007 ;

- Il est aussi possible de reconventionner en septembre 2007 le service Transdrôme, en expliquant qu'au cours de la convention, des changements vont avoir lieu : la mise en place de Drômnibus. Le problème majeur de cette solution est qu'elle implique de garder les mêmes partenaires : transporteurs et organismes relais ;

- Enfin, tenir les délais et proposer la mise en place de Drômnibus sur l'ensemble des régions Transdrôme et quelques territoires ruraux est techniquement envisageable. Certaines conditions devront tout de même être réunies et les élus du Conseil Général devront accepter les changements profonds de Transdrôme, les acteurs locaux devront s'investir pour l'aider à adapter le service à leur territoire.

Drômnibus va donc créer un changement dans l'organisation et le fonctionnement de Transdrôme commodité. Voyons désormais les scénarios d'évolution imaginés pour Transdrôme rabattement.

## L'adaptation du service Rabattement

Transdrôme rabattement possède actuellement deux faiblesses majeures : ce service est mal intégré aux autres réseaux de transport du département et il est difficile de contrôler que l'utilisateur effectue une correspondance.

En effet, pour accéder à l'arrière pays drômois actuellement desservi par Transdrôme, les personnes doivent utiliser de nombreux transports collectifs différents : train, puis ligne régulière départementale et enfin Transdrôme. Elles doivent donc s'informer sur trois réseaux de transport, utiliser trois services distincts plus ou moins déconnectés les uns des autres, et donc effectuer trois paiements. De plus, actuellement aucun contrôle ne peut être fait du bon usage de ce service si ce n'est en regardant la coordination avec les heures de correspondance.

Nous proposons donc trois hypothèses d'action : les deux premières permettent la mise en place à moyen terme d'un système de billet unique, permettant des correspondances simplifiées du TAD avec des lignes régulières. La troisième est une simple adaptation du service rabattement aux besoins de la population locale.

### ■ Propositions à moyen terme favorisant l'intermodalité

-1<sup>er</sup> hypothèse : Gestion du service rabattement sur les gares par la SNCF (Accord de commercialisation).

#### Le projet

La SNCF commercialise un trajet à partir ou jusqu'aux villes importantes des régions de l'arrière pays : ces villes sont nommées "points d'arrêt". La SNCF assure le rabattement entre ces points d'arrêt et des gares grâce à un service de transport à la demande : TAD TER. Elle conventionne avec des transporteurs privés pour assurer ce trajet. L'utilisateur a besoin d'un billet unique et donc d'une seule réservation pour l'ensemble du trajet. L'utilisation du rabattement serait donc limitée aux seules personnes ayant une correspondance avec les lignes SNCF. Le contrôle serait automatique. La SNCF assure la communication de ce service grâce aux fiches horaires TER et à son site Internet.

#### Préalables à la mise en place et gestion du TAD TER

Avant de commercialiser le service TAD TER, il faut d'abord enregistrer les nouveaux points d'arrêt dans la base de données de la SNCF. Cet enregistrement a un coût appelé frais d'initialisation et est entièrement assumé par la Région, autorité organisatrice du réseau TER. Il est difficile d'estimer son montant pour ce cas précis. En effet, jusqu'à maintenant, l'ensemble des TAD TER étaient créés suite à la fermeture de gares. Les points d'arrêt étaient donc déjà enregistrés dans la base de données. Mais nous savons que pour l'ouverture d'une ligne régulière SNCF, les frais d'initialisation sont de l'ordre de 5 000 à 10 000 € par ligne.

Chaque mois, la SNCF rémunère le transporteur pour les courses effectuées. Chaque année, la SNCF réclame à la Région le forfait correspondant au montant total des frais d'exploitation, qui comprennent la rémunération du transporteur et les frais de gestion. Là encore ce coût est difficile à évaluer. Nous pouvons seulement le quantifier grâce à l'expérience du Taxi TER de la région Bourgogne : cette région paie 200 000 € par an pour l'exploitation de 40 points d'arrêts. Le coût moyen pour chaque point est donc de 5 000 €. Ces coûts sont approximatifs étant donné que la SNCF ne peut pas les divulguer pour cause de confidentialité commerciale.

Cet accord de commercialisation est passé entre la Région et la SNCF. Actuellement la politique de la région Rhône-Alpes est de mettre en place un réseau TER structurant, desservant les villes les plus importantes. Mais à long terme, la Région envisage d'élargir le réseau TER aux territoires les plus isolés. Le Conseil Général devra négocier avec la Région pour accélérer la mise en place du projet. Puisque les arrêts desserviront des petites villes (compétence du département), le Conseil Général assumera le coût total du service en remboursant les frais d'initialisation et d'exploitation à la Région.

Quand la destination n'est pas le point d'arrêt :

- Les touristes pourront utiliser à leur propre frais le transporteur conventionné, au tarif normal des taxis, jusqu'à leur destination ;
- Les locaux pourront compter sur la solidarité, du point d'arrêt jusqu'à leur domicile.

**Tableau 14 : intégration du service rabattement au réseau TER : fonctionnement général proposé**

<b>Public visé</b>	Accessible à toutes les personnes ayant besoin d'un rabattement pour prendre une correspondance avec un autre transport public.
--------------------	---

<b>Organisation technique</b>	<b>Adhésion</b>	Non
	<b>Réservation</b>	La veille
	<b>Itinéraire</b>	En fonction des réservations
	<b>Origine/Destination</b>	Des communes où se localisent les points d'arrêts TER vers les gares les plus proches
	<b>Horaires</b>	En fonction des correspondances avec les TER
	<b>Arrêts</b>	Desserte à domicile.
	<b>Tarifs</b>	Tarification unique : 3€
	<b>Indemnisation des taxiteurs</b>	au km ? forfait fixe ?

<b>Répartition des rôles</b>		<b>SNCF</b>	<b>Région</b>	<b>Conseil Général de la Drôme</b>
	<b>Mise en place</b>	-Signe les conventions avec taxiteurs -Définit le barème kilométrique	-Propose à la SNCF le service en accord avec le Conseil Général	-Définit les points d'arrêts TER sur le territoire
	<b>Gestion</b>	Prend les réservations		
	<b>Financement</b>	Indemnise les taxiteurs	Intermédiaire avec la SNCF pour paiement du forfait fonctionnement	Finance intégralement le service rabattement

<b>Répartition des rôles</b>	<b>Tarification</b>		Définit la tarification du service	
	<b>Information</b>	Edite les documents de communication		
	<b>Suivi statistique</b>		Assure le suivi statistique	

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

**Bilan** : avantages et inconvénients de la mise en place du TAD TER pour le Conseil Général

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maillage de l'offre SNCF : solution satisfaisante pour la population</li> <li>-Développement territorial : l'implantation d'un point d'arrêt sur une commune peut générer une dynamique</li> <li>-Développement local : transport des usagers possible avec des taxis privés, des communes non desservies jusqu'aux points d'arrêt</li> <li>-Multimodalité et billet unique : efficacité du service</li> <li>-Tarif : avantageux pour l'utilisateur</li> <li>-Pas de dérive possible : l'utilisateur prend forcément un train en correspondance</li> <li>-Communication : les usagers ont une information claire par le biais seul de la SNCF sur leur itinéraire, de l'origine à la destination</li> <li>-Concertation : entre les Départements, les Régions (Rhône Alpes et PACA) et la SNCF.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Investissement lourd : pour la création des points d'arrêts</li> <li>-Mise en place longue : Négociation préalable entre les acteurs concernés Création des points d'arrêts Mise en place du TAD TER (convention, accords...).</li> </ul>

Si le système de billet unique est difficile à mettre en œuvre par la SNCF, une alternative est possible : le transporteur délivre lui-même un billet pour le trajet TAD TER. L'utilisateur prendra un second billet pour son trajet ferroviaire. L'organisation et le fonctionnement du service resteront inchangés.

Ce projet est à envisager à moyen ou long terme. En effet, les négociations avec la Région et la SNCF vont être complexes : la SNCF considérera ce marché peu rentable au vu de la faible densité de population en zone rurale. Cependant, si la Région lui assure un forfait annuel, elle n'aura pas de raisons de ne pas mettre en place ce TAD TER. Le service Transport du Conseil Général devra aussi convaincre les Conseillers Généraux de l'enjeu du projet et donc accorder un budget en conséquence.

-2<sup>ème</sup> hypothèse : Intégration du service rabattement au projet de billettique départemental

### Le projet

Le département souhaite d'ici 2 à 4 ans uniformiser son réseau de service de transport départemental avec les autres réseaux de transport (bus urbains, train) grâce à un système de billettique unique. Les usagers pourront donc emprunter plusieurs moyens de transport avec la possibilité d'utiliser des tarifs combinés, dits multimodaux (car-bus, car-train).

Pour mettre en cohérence le service de rabattement avec l'ensemble des lignes régulières, il serait intéressant d'équiper les taxis avec les mêmes boîtiers qui seront installés dans les bus et dans les trains. Le transporteur pourrait alors vendre l'intégralité du voyage (transport en TAD et lignes régulières) à l'usager. En faisant payer la totalité du voyage dès le départ en TAD, ce système assure une utilisation unique du service de rabattement pour la correspondance avec les lignes régulières.

Fonctionnement : une centrale de gestion départementale pour redistribuer les recettes

Le transporteur prendra en charge une personne à son domicile pour la rabattre sur une ligne régulière. Il encaissera la totalité du voyage parcouru par l'usager avec ses correspondances. Par contre le transporteur venant chercher une personne à l'arrêt d'une ligne régulière pour la rabattre chez elle ne percevra aucune recette de l'usager. En effet ce dernier aura payé l'ensemble de son trajet à la montée du car. L'ensemble de ces trajets sera enregistré grâce aux nouveaux boîtiers mis en place dans chaque véhicule. Ces trajets seront transférés périodiquement à la centrale de gestion départementale. Un logiciel spécifique calculera les recettes que le département devra reverser aux transporteurs, en fonction des trajets effectués et des recettes perçues.

**Tableau 15 : intégration du service rabattement au système billettique départemental : fonctionnement général proposé**

<b>Public visé</b>	Accessible à toutes les personnes ayant besoin d'un rabattement pour prendre une correspondance avec un autre transport public.
--------------------	---

<b>Organisation technique</b>	<b>Adhésion</b>	Non
	<b>Réservation</b>	La veille
	<b>Itinéraire</b>	En fonction des réservations
	<b>Origine/ Destination</b>	De l'ensemble des communes aux points de correspondance avec lignes régulières ou trains
	<b>Horaires</b>	Ouvert de 6 à 21h pour permettre toutes les correspondances
	<b>Arrêts</b>	Desserte à domicile
	<b>Tarifs</b>	Tarification unique : tarification zonale
	<b>Indemnisation des taxiteurs</b>	au km ? forfait fixe ?

<b>Répartition des rôles</b>		<b>Conseil Général de la Drôme</b>	<b>Transporteur</b>	<b>Région</b>
	<b>Mise en place</b>	Equipe le taxi du nouveau système de billettique	Reçoit l'équipement (boîtiers)	Peut intégrer cette uniformisation dans le réseau TER
	<b>Gestion</b>	Conventionne avec les taxis	Transfèrent les trajets effectués à la centrale de gestion	
	<b>Financement</b>	Finance l'investissement et le service rabattement intégralement		Peut financer pour la mise en cohérence du réseau
	<b>Information</b>	Indication du service	Distribution de	

		rabattement sur les fiches horaires de lignes régulières	plaquettes informatives aux clients sur ce service	
	<b>Suivi statistique</b>	La centrale de gestion assure un suivi		

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

### Coût et financement

Les frais d'investissement pour ce projet de billetterie départementale (équipement de 300 cars départementaux) sont de 2 744 000 € avec des frais de fonctionnement estimés à 200 000 € par an. Le département assumerait l'ensemble de l'investissement. Le coût moyen pour équiper un véhicule est supérieur à 9000€.

<b>Avantages :</b>	<b>Inconvénients :</b>
-Intermodalité -Service rabattement intégré au réseau départemental -Calculs des paiements aux transporteurs facilités -Contrôle du rabattement simplifié.	-Investissement élevé : Coût important pour l'équipement des véhicules Nombre d'usagers faibles -Franges départementales : pas de connexions avec les réseaux des départements limitrophes.

Si une des deux hypothèses ci-dessus est retenue, sa mise en place prendra un certain temps avant que le nouveau service soit opérationnel. Le service de rabattement actuel sera donc maintenu durant quelques années pour assurer une transition. On propose, néanmoins de lui apporter quelques améliorations.

- Proposition à court terme : maintien et adaptation du service de rabattement actuel

### Le projet

Si aucune des deux premières hypothèses n'est retenue ou si aucun autre projet n'est lancé pour l'évolution du rabattement, ce service doit être maintenu car il permet un vrai désenclavement du territoire pour la population. De plus, le système actuel fonctionne bien, surtout auprès des touristes.

### Fonctionnement

Les jours et heures autorisés sont du lundi au samedi (exceptionnellement le dimanche soir en fonction des correspondances) de 6h à 21h. Les communes desservies seront celles de l'ancien service Transdrôme. Les communes de rabattement seront les mêmes que celles actuellement autorisées. De nouveaux bourgs de rabattement seront éventuellement ajoutés en fonction des besoins non satisfaits recensés sur le territoire.

Pour conserver le dynamisme local, l'ensemble des taxiteurs assurant ce service actuellement et voulant le reconduire, sera reconventionné en priorité. Les réservations s'effectueront au Point Réservation proposé pour la gestion de Drômnibus dans les mêmes conditions. Le service de rabattement, étant plus souple que Drômnibus (horaires et jours libres, porte à porte), ses tarifs seront plus élevés. La tarification plus élevée que Drômnibus sera le moyen de dissuader les usagers de frauder. Une tarification par tranche kilométrique sera appliquée, avec une première plage fixe pour les vingt premiers kilomètres qui s'élèvera à 4 euros.

**Tableau 16 :**  
**grille tarifaire proposée par usager**

0 à 20 km	= 4€
20 à 30 km	= 6€
30 à 40 km	= 7,5€
40 à 50 km	= 9€
50 à 60 km	= 10,5€
60 à 70 km	= 12€
70 à 80 km	= 13,5€
80 à 90 km	= 15€

Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Coût et financement :  
Ce service sera financé intégralement par le Conseil Général. Le service rabattement de Transdrôme coûte actuellement environ 110 000 euros par an, ce déficit ne devrait pas évoluer avec cette nouvelle formule.

## COMMUNICATION

La communication est essentielle si l'on veut assurer une information optimale des publics habitués et potentiels. Elle est d'autant plus importante que nous modifions un service déjà existant. Il faut donc toucher à la fois les personnes utilisatrices du service précédent ainsi que les futurs usagers.

### La création d'une identité

L'identité d'un service est primordiale pour la reconnaissance et l'appropriation par les usagers. On la construit entre autres avec un nom et un logo. Nous préconisons le choix d'un nom facilement mémorisable et qui personnifie le service. "Drômnibus", quel drôle de nom!... La Loire Atlantique possède bien son "Abeille"... on peut y aller dare-dare... (Sinon on s'était dit qu'un Drômad'R, à Saint-Nazaire-le-Désert...). La reconnaissance des véhicules Drômnibus pourra se faire par l'utilisation du logo (grâce à des supports aimantés par exemple).

### Les plaquettes :

Elles doivent permettre de répondre aux questions pratiques que pourrait se poser un éventuel usager. (cf. annexe X).

Qu'est ce que le Transport A la Demande ?

Qui peut y avoir accès ?

Comment le service fonctionne-t-il ?

Quel est le tarif ?

Elles doivent être réalisées de façon très lisible, sinon cela représente un obstacle à l'utilisation du service. De plus, elles devront être illustrées d'une iconographie explicite à l'intention des personnes lisant avec difficulté. Par exemple une bande dessinée résumant les principales étapes à suivre, et une carte retraçant les itinéraires seraient efficaces. D'autre part, ces illustrations appuieront l'identité visuelle de Drômnibus.

Lieux de diffusion :

- pour les SRD : les plaquettes seront mises à disposition dans les structures accueillant les personnes âgées, en insertion ou à mobilité réduite; ainsi que dans des commerces de proximité.
- pour le rabattement : dans les offices du tourisme, à bord des bus des lignes régulières ainsi que dans les gares SNCF et routières.

### Le site Internet du Conseil Général :

Ce dernier est surtout un moyen de communication destiné aux touristes. Pour le public des sourds-muets, c'est le moyen le plus pratique de réserver les trajets, retransmis ensuite au Point Réservation.

### **Les annonces dans les bulletins municipaux :**

Les bulletins municipaux touchent un grand nombre de personnes. Il sera judicieux de publier une annonce dans les bulletins des communes traversées par le nouveau service, accompagnée d'un coupon d'adhésion et du numéro de téléphone du Point Réservation.

### **L'information des organismes sociaux :**

Les publics que l'on vise ont besoin d'être mis en confiance pour utiliser un service collectif. Les organismes sociaux sont par nature des vecteurs efficaces de l'information. Pourtant, ils sont rarement au courant des offres de transport public. Il faudra donc les informer spécifiquement.

Par ailleurs, certains services nous intéressent comme destination à desservir. La connaissance du Drômnibus permettra aux travailleurs sociaux de proposer des rendez-vous en conséquence. Par exemple, si une personne sans moyen de locomotion souhaite prendre rendez-vous avec l'ANPE, le personnel pourra lui proposer un entretien en fonction des horaires et des jours de desserte de Drômnibus.

La réflexion menée sur les possibilités d'évolution du TAD, nous a amené à proposer deux types de services : Drômnibus et un nouveau service Rabattement. Leurs objectifs respectifs restent l'accès des personnes rurales isolées aux services et commerces de première nécessité (alimentation, administration, santé) et le désenclavement de l'arrière pays en le connectant aux autres réseaux de transport.

Le point fort de la nouvelle formule de TAD est la prise en compte des PMR à travers une réflexion sur l'accessibilité de la chaîne de déplacements et des solutions proposées pour l'adaptation des véhicules.

La communication est un pilier essentiel des deux TAD. Elle passera par l'information des anciens usagers de Transdrôme, la communication auprès des usagers potentiels. Les organismes sociaux seront associés à cette stratégie pour permettre une communication informelle mais efficace.

L'innovation de ces deux nouveaux services réside dans leur organisation : Drômnibus est un maillage de Services Réguliers à la Demande avec des itinéraires et des horaires de dessertes fixés. L'aller-retour s'effectue sur une demi-journée pour permettre aux usagers d'effectuer leurs courses ou leurs rendez-vous. Pour le mettre en place et assurer son succès, l'implication des acteurs locaux sera déterminante. Drômnibus doit devenir un transport de proximité utile et fréquenté.

Le rabattement est aujourd'hui un service complémentaire aux réseaux de transport SNCF et routiers, qui répond aux attentes des touristes et des locaux. L'évolution idéale de ce service serait de tendre vers une intermodalité entre les différents moyens de transport. A court terme, cette solution n'est pas envisageable : nous proposons alors de conserver le rabattement en ajoutant quelques bourgs autorisés. En parallèle, les réflexions de la Région Rhône-Alpes et du Département sur le projet de billet unique, TAD TER ou Billettique, auront le temps mûrir. Les partenariats avec la Région ou la SNCF pourront aussi être négociés. A moyen terme, le rabattement sera un moyen de transport totalement intégré aux autres offres.

Ces propositions, si elles sont adoptées, impliqueront d'importants changements dans les habitudes de chacun (usagers, acteurs locaux, élus, Conseil Général). Cela risque d'être un frein à l'acceptation des projets. Le Conseil Général va devoir alors affirmer sa volonté de faire évoluer son service. La méthodologie et l'application que nous proposons dans le deuxième livret ont pour objectif de montrer que même à courte échéance, il est techniquement possible d'installer ces deux systèmes. Le Conseil Général pourra s'y référer pour convaincre les élus.

## GLOSSAIRE

---

Autorité organisatrice : Dans le cadre du transport public de la Drôme, le Conseil Général est l'autorité organisatrice. Son rôle consiste à organiser le service et à le financer, à informer le public en cas de changement d'organisation et à exercer un contrôle sur le transporteur et l'organisme relais.

Bassin de vie : Pour L'INSEE, un bassin de vie est le plus petit territoire dans lequel peuvent s'accomplir la majorité des actes « courants » : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics fréquentés assez souvent, et de l'accès à l'emploi.

Captif (du transport public) : Individu n'ayant pas de moyen transport individuel, dépendant des transports publics ou de la solidarité pour ses déplacements.

Demande latente (de transport public) : La demande latente est à mettre en opposition avec la demande réalisée. Il s'agit des besoins en transport public non satisfaits, qu'ils soient exprimés ou non. On distingue la « demande latente estimée » (évaluée à travers l'analyse objective du territoire) de la « demande latente exprimée » par la population (évaluée par des enquêtes et des réunions).

Demande réalisée : Elle correspond à l'utilisation actuelle du transport public. On considère que celui-ci répond à certains besoins en transport pour les personnes qui y ont recours aujourd'hui. Cette utilisation correspond donc à une demande à laquelle une réponse est déjà apportée.

Fréquence : Nombre de fois où quelque chose a lieu dans une période déterminée.

Itinéraire : L'itinéraire correspond à la route empruntée pour effectuer un trajet. Il peut y avoir plusieurs itinéraires possibles pour un même trajet. Pour aller de Séderon à Nyons, on peut choisir entre plusieurs routes (par le sud, par le nord...)

PMR (Personnes à Mobilité Réduite) : Ce terme regroupe toutes les personnes rencontrant des difficultés dans leurs déplacements. Il s'agit des personnes atteintes d'un handicap (moteur, mental, sensoriel...). Certaines approches donnent une définition plus large des PMR, en y incluant les freins temporaires au déplacement : poussettes, finances...

Reconventionnement : Renouvellement du contrat entre le Conseil Général, les transporteurs et les organismes relais qui effectuent le service de transport public.

Service Régulier à la Demande : Transport à la demande organisé comme une ligne virtuelle : avec des origines, destinations, itinéraires, jours et horaires encadrés ; mais se déclenchant uniquement sur réservation.

TAD (Transport à la Demande) : Transport public dont la desserte est activée sur demande. L'organisation d'un TAD peut être plus ou moins souple, en fonction que l'on restreigne ou non les itinéraires, les origines et les destinations, les jours et horaires, le public ayant accès...

Taux de remplissage : Nombre moyen de passager par véhicules.

Trajet : Un trajet correspond à une liaison entre deux points.

Voyage : Chaque personne se rendant d'un point à un autre, en transport public, est comptabilisée. S'il y a trois personnes dans une voiture, on compte trois voyages. Si elles font un aller – retour, on compte trois voyages à l'aller, et trois au retour.

## CONTACTS

NOM	FONCTION
<b>Conseil Général de la Drôme</b>	
M. ARNOUX	Conseiller Général du canton de Séderon
M. BRES	Conseiller Général du canton de La Motte Chalancon
M. CHAUMONTET	Conseiller Général de Romans 2
M. COMBES	Conseiller Général du canton de Nyons
M. MATHERON	Conseiller Général du canton de Chatillon en Diois
M. GAUCHER	Service relations avec les communes, zone Sud
Mme RANC	Service relations avec les communes, zone Nord
M. HAEGEL	Responsable de la sous direction, personnes âgées et adultes handicapés
Mme LIORET	Adjointe insertion professionnelle
<b>Baronnies Drômoises</b>	
M. CELLIER	Adjoint à la mairie de Rémuzat
M. MOULLET	Président de la CC des Hautes Baronnies
M. BRUN	Chargé de missions à la CC des Hautes Baronnies
Mme PATINET	Animatrice à la CC du Pays de Buis les Baronnies
M. LAMY	Chargé de missions, Pays Autre Provence
M. BERNARD	Chargé de missions, Pays L'Autre Provence
<u>Structures et associations des Baronnies Drômoises</u>	
Mme ALLIER	Déléguée médicale, prévention cancers
M. ASTIER	Association des Paralysés de France
Mme BELAOUS	Mission Locale de la Drôme Provençale
Mme BIDAUD	Mobilité 07-26
M. BOISSIEUX	Association Atout Trèfle
Mme BREMOND	Directrice Syndicat d'Aménagement des Baronnies
M. CHEVALLIER	Association Archer
M. GOUCHET	Association des Paralysés de France
Mme FONTAINE	Association Handi-go
Mme MERTZ	Directrice de l'Association Familiale des Baronnies
Mme ODE	Directrice adjointe de l'Association Familiale Intercommunal, St Paul les Trois Châteaux
Mme RAVAUD	Déléguée de l'Association Tutélaire des Majeurs Protégés de la Drôme
M. ROBERT C.	Coordination jeunesse, Buis les Baronnies
Mme ROLIN	Directrice du Foyer des Jeunes Travailleurs

M. TEIXERA	CHRS, Aube Nouvelle, Condorcet
Mme TERTULLIEN	Syndicat d'Aménagement des Baronnie
Mme TEXIER	Comité local d'insertion, Nyons
Mme VERMOTÉ	Directrice de l'ADMR
<u>Taxis et transporteurs</u>	
M. CHAUVET	Autocariste des Cars du Petit Nice
M. SAUREL	Représentant des cars LIEUTAUD, Vaucluse
M. ROBERT M.	Responsable d'exploitation, Régie voyages Drôme
<b>Pays Drôme des Collines</b>	
M. BURAI	Adjoint à la mairie de Montmiral
M. LEYDIER	Adjoint à la mairie de Triors
M. MARION	Maire de Mours
Mme VOSSIER	Adjointe à la mairie de Peyrins
Mme BOMPARD	Urbaniste à la Communauté des Communes du Pays de Romans
M. MERLOZ	Chargé d'études, Pays la Drôme des Collines
<u>Taxis et Transporteurs</u>	
M. BABE	Taxiteur
M. BOURNIER	Taxiteur
M. BAIZET	Syndicat Intercommunal de Transport de l'Agglomération Romano-Péageoise
<b>Personnes contactées hors département</b>	
Mme RIBAS	Responsable TAD du CG de l'Aveyron
Mme JACQUIN	Coordinatrice Plateforme mobilité Pays du Perche orna

## BIBLIOGRAPHIE

---

### MONOGRAPHIES

Bieuzen, P., Bimar, A., et al (2005). – Réflexion sur la restructuration des lignes de bus 60 et 61 dans l'agglomération tourangelle (37). – Ecole Polytechnique de Tours, Université François Rabelais. – 80 p.

BACHELIER, C., Ministère de l'Équipement (2005). – Les enjeux de l'accessibilité, de nouvelles obligations législatives pour mettre en place l'accessibilité des transports, le cadre juridique issu de la loi du 11 février 2005 – Ponts Formation Edition.

CERTU (2005). – La mobilité urbaine en débat : Cinq scénarios pour le futur ?. – 210 p.

CODRA (dir. GART) (1997). – Le transport à la demande : Etat de l'art et perspectives. – 100 p.

Conseil Général de la Drôme (2004 – 2005). – Assises de l'insertion : Synthèse des travaux des CLI et des groupes thématiques. – Conseil Général. – 123 p.

Conseil Général de la Drôme (2003). – Les actions des services départementaux : Rapport d'activités 2003. – Conseil Général. – 136 p.

Conseil Général de la Drôme (2003). – Les activités économiques dans la Drôme. – 60 p.

CUSENIER, B. (1994). – Rapport de stage, Transdrôme une évolution nécessaire vers des "services réguliers à la demande". – 25 p.

DATAR, DTT, ADEME (2004). – Service à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences. Rapport final. – ADETEC. – 245 p.

DATAR, DTT, ADEME (2004). – Service à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences. Synthèse du rapport final. – ADETEC. – 40 p.

ITER, Conseil en transport (1995). – Conseil Général de la Drôme, Etude des déplacements en transports collectifs sur le secteur Tricastin-Baronnies. – 57 p.

JENIN, R. (1993). – Etude de terrain demandée par le CG26, Transdrôme. – 21 p.

Mobilité 07-26 (2006). – Rapport d'étude, développer le potentiel des personnes en insertion sociale, professionnelle, sur un territoire en Drôme, en Ardèche. – 59 p.

Pays de la Drôme des Collines (date inconnue). – Charte de territoire, Orientations fondamentales du Pays à 10 ans. – 186 p.

Pays L'Autre Provence (2004). – Pour la reconnaissance du périmètre définitif et de la charte de Pays : Dossier de présentation. – 150 p.

REYMBAUT, O. (1997). – Rapport de stage, Projets d'évolution du service de transport à la demande dans l'arrière pays drômois. – 22 p.

Syndicat d'Aménagement des Baronnie (2005). – Livre blanc Baronnie 26, un diagnostic pluridisciplinaire au service du territoire, 1975-1995.

SITARP, Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Romano-Péageoise (2003). – Plan de Déplacements Urbain volontaire de l'agglomération de Romans/Bourg de Péage. – 50 p.

TACHAU, M. (1983). – Le transport collectif en zones à faible densité. – Institut d'urbanisme de Paris, DEA. – 80 p.

VODOZ, L., et al. (2004). – les territoires de la mobilité : L'air du temps. – Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. – 383 p.

## PERIODIQUES :

CRRDR, Centre Régional de Ressources du Développement Rural Rhône-Alpes (2003) – Dossier thématique n°1 bis, Transport à la demande en milieu rural. – 135p.

INSEE Première (2004). – Les bassins de vie, au cœur de la vie des bourgs et petites villes. – n°953.

INSEE Rhône-Alpes (2002). – Atlas socioéconomique de la Drôme. – n°144.

## SITES INTERNET :

CERTU – [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Conseil Général de l'Allier – [www.cg03.fr](http://www.cg03.fr)

Conseil Général de l'Ardèche – [www.ardeche.fr](http://www.ardeche.fr)

Conseil Général de la Haute Loire – [www.cg43.fr](http://www.cg43.fr)

Conseil Général de la Loire – [www.loire.fr](http://www.loire.fr)

Conseil Général de la Lozère – [www.lozere.fr](http://www.lozere.fr)

Conseil Général de Loire Atlantique – [www.cg44.fr](http://www.cg44.fr)

Conseil Général des Côtes d'Armor – [www.cg22.fr](http://www.cg22.fr)

Conseil Général du Calvados – [www.cg14.fr](http://www.cg14.fr)

Conseil Général du Cantal – [www.cg15.fr](http://www.cg15.fr)

Conseil Général du Finistère – [www.cg29.fr](http://www.cg29.fr)

Conseil Général du Puy de Dôme – [www.cg63.fr](http://www.cg63.fr)

Conseil Général du Rhône – [www.rhone.fr](http://www.rhone.fr)

Conseil Général du Vaucluse – [www.vaucluse.fr](http://www.vaucluse.fr)

INSEE – [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

## TABLE DES FIGURES

---

Figure 1 : le jeu d'acteurs de Transdrôme .....	12
Figure 2 : le jeu d'acteurs de Transdrôme avant 1994.....	13
Figure 3 : Part des trajets.....	21
Figure 4 : nombre de tickets vendus.....	25
Figure 5 : Nombre de Km moyen parcouru .....	22
Figure 6 : Taux de remplissage des véhicules.....	22
Figure 7 : Coût moyen par voyage pour le CG 26 .....	22
Figure 8 : fonctionnement du Taxi TER de Bourgogne .....	34
Figure 9 : récapitulatif de l'organisation de Drômnibus applicable aux territoires ruraux du département.....	49

## TABLE DES TABLEAUX

---

Tableau 1 : les deux missions de Transdrôme.....	11
Tableau 2 : Bilan comparé des deux versions de Transdrôme .....	14
Tableau 3 : fonctionnement des SRD .....	15
Tableau 4 : Horaires de desserte pour les SRD de la Chapelle en Vercors .....	16
Tableau 5 : Gares SNCF du département de la Drôme .....	17
Tableau 6 : bilan financier de Transdrôme .....	23
Tableau 7 : tableau de comparaison.....	32
Tableau 8 : tableau des scénarios d'évolution .....	39
Tableau 9 : la prise des réservations .....	44
Tableau 10: financement du déficit du service Drômnibus ▲ .....	44
Tableau 11 : rôle des acteurs pour Drômnibus.....	45
Tableau 12 : fonctionnement général proposé de Drômnibus.....	45
Tableau 13 : Mesures particulières permettant l'accessibilité aux PMR .....	47
Tableau 14 : intégration du service rabattement au réseau TER : fonctionnement général proposé .....	54
Tableau 15 : intégration du service rabattement au système billettique départemental : fonctionnement général proposé .....	56
Tableau 16 : .....	58

## TABLE DES CARTES

---

Carte 1: Les régions Transdrôme.....	10
Carte 2 : Les bourgs autorisés et niveaux de service des communes.....	11
Carte 3 : Les communes desservies par un SRD .....	15
Carte 4 : Offre de transport sur le département de la Drôme .....	17

## ANNEXES

---

**Annexe I :** Listes des bourgs desservies pour le service Transdrôme

**Annexe II :** Tarification de Transdrôme

**Annexe III :** Ancienne publicité pour le service Transdrôme réalisée par un transporteur

**Annexe IV :** Exemple de fiches mensuelles de fréquentation réalisées par l'Organisme Relais

**Annexe V :** Tableau de fréquentation du service Transdrôme de l'année 2005

**Annexe VI :** Publicité réalisée par le PNR expliquant le service Transdrôme

**Annexe VII :** Tableau recensant les éléments favorisant l'accessibilité des PMR

**Annexe VIII :** Questionnaire envoyé aux autres départements pour la comparaison des différents TAD

**Annexe IX :** Boîtes à idées apportant différentes réflexions sur le fonctionnement d'un TAD en général

**Annexe X :** Plaquette de communication du service ABEILLE (Loire-Atlantique)

# Annexe I : Listes des bourgs desservis pour le service Transdrôme (4 p)

## RÉGION DE BUIS LES BARONNIES

Communes desservies : BEAUVOISIN, BELLECOMBE TARENDOL, BENIVAY OLLON, BESIGNAN, BUIS LES BARONNIES, EYGALIERS, LA PENNE SUR L'OUVEZE, LA ROCHE SUR BUIS, LA ROCHETTE DU BUIS, LE POET EN PERCIP, MERINDOL LES OLIVIERS, MOLLANS SUR OUVEZE, PIERRELONGUE, PLAISIANS, PROPIAC LES BAINS, RIOMS, ROCHEBRUNE, ST AUBAN SUR L'OUVEZE, STE EUPHEMIE SUR L'OUVEZE, ST SAUVEUR GOUVERNET, VERCOIRAN

Communes de rabattement : BUIS LES BARONNIES, NYONS, VAISON LA ROMAINE

Bourgs-centres pour la commodité : BUIS LES BARONNIES

Organismes-relais : *Pour les administrés de BUIS LES BARONNIES*  
Mairie de BUIS LES BARONNIES  
Tél : 04.75.28.07.34  
Heures d'ouverture :  
tous les jours de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 15h30  
(Réservation téléphonique possible de 8h30 à 17h00)

*Pour les administrés des 20 autres communes du canton*  
Mairie de MOLLANS SUR OUVEZE  
Tél : 04.75.28.70.15  
Heures d'ouverture :  
du lundi au samedi de 9h00 à 12h00  
(Réservation téléphonique possible de 13h30 à 18h00 du mardi au vendredi)

Transporteurs : M. GAY  
Tél : 04.75.28.51.12  
M. BERNARD  
Tél : 04.75.28.08.20

## Annexe I: Listes des bourgs desservis pour le service Transdrôme

### RÉGION DE LUC EN DIOIS

Communes desservies : AUCELON, BARNAVE, BEAUMONT EN DIOIS, BEAURIERES, CHARENS, JONCHÈRES, LA BÂTIE DES FONDS, LESCHES EN DIOIS, LES PRES, LUC EN DIOIS, MISCON, MONTLAUR EN DIOIS, PENNES LE SEC, POYOLS, RECOUBEAU JANSAC, VALDROME, VAL MARAVEL, LUZERAND (**hameau de la commune de Menglon uniquement vers Luc en commodité**)  
BELLEGARDE EN DIOIS, ESTABLET, ST DIZIER EN DIOIS (**rabattement uniquement**)

Communes de rabattement : BOULC, DIE, LUC EN DIOIS, ASPRES SUR BUECH

Bourgs-centres pour la commodité : DIE, LUC EN DIOIS

Organismes-relais : Point Public de LUC EN DIOIS  
Tél : 04.75.21.37.41  
Heures d'ouverture :  
Du lundi au vendredi : de 8h30 à 12h00  
(Possibilité de laisser un message sur répondeur)

Transporteur : JHS AUTO M. SAUVAN  
Tél : 04.75.21.33.22

\*\*\*\*\*

### RÉGION DE MONTBRUN LES BAINS

Communes desservies : BARRET DE LIOURE, FERRASSIERES, MONTBRUN LES BAINS, REILHANETTE  
*ET* AULAN

Communes de rabattement : CARPENTRAS, SAULT, VAISON LA ROMAINE

Bourgs-centres pour la commodité : BUIS LES BARONNIES, MONTBRUN LES BAINS, NYONS, VAISON LA ROMAINE

Organismes-relais : Mairie de MONTBRUN LES BAINS  
Tél : 04.75.28.80.42  
Heures d'ouverture :  
du lundi au jeudi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00  
le vendredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Transporteur : Mme Vœux Tél : 04.75.28.85.12

## Annexe I: Listes des bourgs desservis pour le service Transdrôme

### RÉGION DE REMUZAT - LA MOTTE CHALANCON

Communes desservies : CHAUVAC, CORNILLAC, CORNILLON SUR L'OULE, LA CHARCE, LAUX MONTAUX, LEMPS, LE POET SIGILLAT, MONTFERRAND LE FARE, MONTREAL LES SOURCES, PELONNE, POMMEROL, REMUZAT, ROUSSIEUX, SAHUNE, ST MAY, VERCLAUSE, VILLEPERDRIX  
*ET* (Canton de La Motte Chalancon) ARNAYON, BELLEGARDE EN DIOIS, CHALANCON, ESTABLET, GUMIANE, LA MOTTE CHALANCON, ROTTIER, ST DIZIER EN DIOIS, VOLVENT

Communes de rabattement : LA MOTTE CHALANCON, LUC EN DIOIS, NYONS, REMUZAT, SERRES, DIE

Bourgs-centres pour la commodité : LA MOTTE CHALANCON, NYONS, REMUZAT, et **uniquement pour les communes du canton de La Motte-Chalancon** : DIE et LUC EN DIOIS

Organismes-relais : Bureau de Poste de REMUZAT  
Tél : 04.75.27.85.00  
Heures d'ouverture :  
du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h45  
le samedi de 9h00 à 12h00  
*Transporteur : Mme COMBE*

Bureau de Poste de LA MOTTE CHALANCON  
Tél : 04.75.27.20.00  
Heures d'ouverture :  
du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30  
le samedi de 9h00 à 12h00  
*Transporteur : M. HUMBERT*

Transporteurs : Mme COMBE  
Tél : 04.75.27.21.73  
  
M. HUMBERT  
Tél : 04.75.27.20.20

## Annexe I: Listes des bourgs desservis pour le service Transdrôme

### RÉGION DE SEDERON

Communes desservies : AULAN, BALLONS, EYGALAYES, IZON LA BRUISSE, LABOREL, LACHAU, MEVOUILLON, MONTAUBAN SUR L'OUVEZE, MONTFROC, MONTGUERS, SEDERON, VERS SUR MEOUGE, VILLEBOIS LES PINS, VILLEFRANCHE LE CHÂTEAU

Communes de rabattement : SEDERON, BUIS LES BARONNIES, LARAGNE, CARPENTRAS, SISTERON

Bourgs-centres pour la commodité : SEDERON, BUIS LES BARONNIES, MONTBRUN LES BAINS, NYONS, VAISON LA ROMAINE, SISTERON

Organismes-relais : Mairie de SEDERON  
Tél : 04.75.28.50.95  
Heures d'ouverture :  
du lundi au vendredi de 13h30 à 17h30

Transporteur : M. GAY  
Tél : 04.75.28.51.12

## Annexe II: Tarifs du service Transdrôme

### **PARTIE 2 : TARIFICATION**

#### **TARIFICATION PAR TRANCHE KILOMETRIQUE**

Le découpage par tranche est basé sur le 'kilométrage Michelin' qui reflète la distance de commune à commune.

Le découpage par tranche est le suivant :

##### **Tarification par tranche**

- . de 0 à 9 km : 1,6 € (dont 0,76 € pour le déclenchement de la course)
- . de 10 à 19 km : 2,4
- . de 20 à 29 km : 4
- . de 30 à 39 km : 5,5
- . de 40 à 49 km : 7
- . de 50 à 59 km : 8,6
- . de 60 à 69 km : 10,2
- . de 70 à 79 km : 11,7
- . de 80 à 89 km : 13,3

En commodité, le tarif initial résultant du découpage par tranche kilométrique est multiplié par 2.

Pour le calcul du kilométrage à vide, le siège d'exploitation est fixé à **DIEULEFIT**

**Annexe III: Ancienne publicité pour le service Transdrôme  
réalisée par un transporteur.**

# **TRANSDROME**

**SERVICE FINANCE PAR LE DEPARTEMENT**

**OU QUE VOUS SOYEZ DANS LA VALLEE DE LA ROANNE, S'IL Y A UN  
CHEMIN, NOTRE MINIBUS 4x4 PASSERA...**

**SAINT-BENOIT, LES GLEYSOLLES, RIMON, SAVELLE, PENNES-LE-SEC,  
AUCELLON, PRADELLES, SAINT-NAZAIRE-LE-DESERT, BRETTE,  
VOLVENT, GUMIANE.**

- SI VOUS DESIREZ VOUS DEPLACER DANS LA VALLEE OU EN  
SORTIR, PAR LA MOTTE, BOURDEAUX, SAILLANS
- SI VOUS RANDONNEZ JUSQU'A LA CHAUDIERE ET QUE VOUS  
VOULIEZ REVENIR
- SI VOUS DESIREZ ALLER A LA CHAUDIERE POUR RANDONNER  
JUSQU'A SAINT-NAZAIRE
- SI VOUS DESIREZ VOUS FAIRE RAVITAILLER A UN BIVOUAC
- SI VOUS DESIREZ ALLER VOIR LE CLAP DE LUC-EN-DIOIS
- SI VOUS DESIREZ VOUS FAIRE RAVITAILLER DANS VOTRE FERME
- ALLER CHEZ LE COIFFEUR, ALLER CHEZ LE VETERINAIRE, FAIRE  
DES COURSES.

**APPELEZ JEAN-LOUP PINTAUX 75.27.51.15  
PREVENIR 12H A L'AVANCE**

**A 0,70 F/km, PLUS LA PEINE DE VENIR EN VOITURE.**

**AYEZ LE REFLEXE TRANSDROME.**

**AU-DELA DU PERIMETRE DE LA VALLEE, POUR DES EXCURSIONS,  
TRANSPINTAUX PEUT VOUS PROPOSER DES PRIX INTERESSANTS.  
NOUS CONSULTER 24H A L'AVANCE.**

# Annexe IV : Exemple de fiches mensuelles de fréquentation réalisée par l'Organisme Relais (2 p)

Cet état de fréquentation doit être envoyé  
chaque fin de mois à l'adresse suivante :  
Conseil Général de la Drôme  
Service des Transports  
26026 VALENCE CEDEX 9

TRANSDRÔME

Nom de l'organisme :  
Tél. :

Relais  
~~Relais~~

## ETAT DE FRÉQUENTATION

Mois d

e FEVRIER 2005

Date de la course	Heure	Origine (lieu-dit)	Destination (lieu-dit)	Nombre de personnes	Mission* ----- R C	Rabatement correspondance avec	Nom de l'utilisateur	N° de téléphone	Domicile
02	1100	DIE	VEREAUSE	1	X	/	FOURNET		
05	1100	VEREAUSE	NYONS	1	X	/	GACHET		
05	1153	DIE	ARNAISON	1	X	/	LEVEIL		
07	1100	COMAILLON	NYONS	2	X	/	LADAT		
08	1215	LEOUX	NYONS	2	X	/	COLLEARD		
08	1800	NYONS	LEOUX	2	X	/	COLLEARD		
10	1500	NYONS	VEREAUSE	1	X	/	LARROQUE		
10	1130	LACHARRE	NYONS	2	X	/	DAUMAS		
10	1800	NYONS	LACHARRE	2	X	/	DAUMAS		
11	0930	REHURAT	NYONS	1	X	/	BONTIENX		
11	1330	LAMOTTE CH	SENDES	1	X	/	COLLARD		
12	1115	NYONS	LEOUX	1	X	/	CEBUTTI		
14	1126	DIE	ARNAISON	1	X	/	<del>LEVEIL</del>		
16	16h53	DIE	Reure	1	X	/	POLLING		
17	13h15	RMZ	Senes	1	X	/	Pouand		
18	19h42	Senes	Montboud	2	X	/	Gamus		
18	16h15	Bommere	DIE	1	X	/	Echard		

Mission :  
- Rabatement correspondance avec une ligne régulière  
- Communié démarques dans le bourg-centre (65 ans)

19 11h Arnayon Die  
" 13h15 RMZ Senes

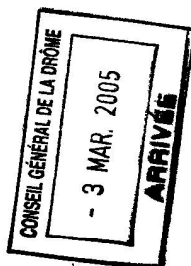
# Annexe IV : Exemple de fiches mensuelles de fréquentation réalisée par l'Organisme Relais

Cet état de fréquentation doit être envoyé  
chaque fin de mois à l'adresse suivante :  
Conseil Général de la Drôme  
Service des Transports  
26026 VALENCE CEDEX 9

TRANSROMÉ

Nom de l'organisme :  
Tél. :

ETAT DE FRÉQUENTATION  
Mois d



Date de la course	Heure	Origine (lieu-dit)	Destination (lieu-dit)	Nombre de personnes	Mission* ----- R C	Rabatement correspondance avec	Nom de l'utilisateur	N° de téléphone	Domicile
21/02	18h40	Rm2	Senes	1	X	/	Olivier		
22/02	14h34	Lue	Notte	1	X	/	Darbin		
"	15h	Nyons	Rm2	1	X	/	Bollard		
"	19h	Dle	La Notte	1	X	/	Czebon		
19/2	14h	Dle	Barnierol	1	X	/	PERAUD		
"	14h	du 16/12	Nyons	1	X	/	YATIS		
16/2	10h30	Valayard	Nyons	1	X	/	LAROPUE		
24/2	13h	Cachard	Nyons	1	X	/	DAUCATS		
24/2	18h00	Nyons	de Chaux	1	X	/	"		
25/2	9h	Remuzat	Nyons	1	X	/	"		
25/2	15h5	Valayard	Nyons	1	X	/	ROUSSON		
26/2	05h5	Chaux	Dit-	1	X	/	PRESTANG		
28/2	10h30	Valayard	Nyons	1	X	/	ROUX		
28/2	16h00	Barnierol	Remuzat	1	X	/	BRANCHE		
28/2	16h30	Remuzat	Barnierol	1	X	/	MAURIN		
							MAURIN		

\* Mission :

- Rabatement : correspondance avec une ligne régulière
- Commodité : démarrages dans le bourg-centre (pers. > 65 ans)

## Annexe V : Tableau de fréquentation du service Transdrôme de l'année 2005

	Nombre d'individus utilisant le TAD	Nombre d'individus utilisant la commodité	Nombre d'individus utilisant le rabattement	% d'individus utilisant la commodité	% d'individus utilisant le rabattement	Taux de remplissage des véhicules	Nombre de tickets vendus
<b>Bourdeaux- Crest</b>	69	14	64	18%	82%	1,21	366
<b>Bourdeaux- Dieulefit</b>	58	11	50	18%	82%	1,11	202
<b>Buis les Baronnie</b>	36	0	36	0%	100%	1,48	179
<b>Chatillon en Diois</b>	116	42	88	32%	68%	1,31	630
<b>Die</b>	44	13	34	28%	72%	2,06	538
<b>La Chapelle en Vercors</b>	156	0	156	0%	100%	1,44	736
<b>La Gervanne</b>	112	2	112	2%	98%	1,42	331
<b>La Motte Chalancon</b>	172	25	158	14%	86%	1,20	618
<b>Luc en Diois</b>	63	29	43	40%	60%	1,16	322
<b>Mollans</b>	15	7	9	44%	56%	1,04	95
<b>Montbrun les Bains</b>	112	24	97	20%	80%	1,03	426
<b>Remuzat</b>	164	33	142	19%	81%	1,33	675
<b>Sederon</b>	123	20	107	16%	84%	1,09	688
<b>TOTAUX</b>	1240	220	1096	19%	81%	1,30	5806

Source: Fiches de Fréquentation de Transdrôme 2005,  
Auteur: Stagiaire CG 26, Ecole Polytechnique de Tours DA, 2006.

# Annexe VI : Publicité réalisée par le PNR parlant du service Transdrôme

## Comment venir ?

### EN VOITURE

#### AUTOROUTE DU SUD A7

**Sortie Tain l'Hermitage** (en venant du Nord), ou Direction ROMANS-BOURG DE PÉAGE, puis SAINT NAZAIRE EN ROYANS, puis LA CHAPELLE EN VERCORS.

**Sortie Loriol** (en venant du Sud), direction DIE, puis

Col de Rousset - VASSIEUX.

#### AUTOROUTE A49 GRENOBLE - VALENCE

**Sortie Baume d'Hostun**, direction Parc du Vercors. VALENCE par autoroute 50 km. -

GRENOBLE par autoroute 70 km.

#### DEPUIS GRENOBLE PAR LA NATIONALE

SASSENAGE 'VILLARD DE LANS' SAINT-JULIEN EN VERCORS

### EN TRAIN

**Gare de Die**, puis sur réservation (04 75 48 22 54)

liaison Transdrôme vers tous les villages

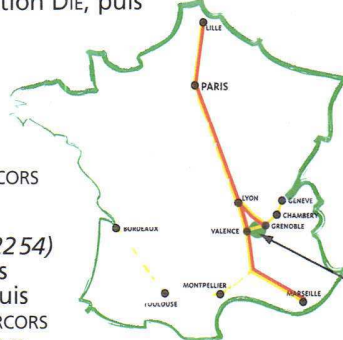
**Gares de Valence-VILLE ou Valence-TGV**, puis liaison autocars jusqu'à LA CHAPELLE EN VERCORS

**Gare de Grenoble**, puis liaison autocars

jusqu'à VILLARD DE LANS, puis sur réservation

(04 75 48 22 54) liaison Transdrôme vers tous les villages

(le service Transdrôme ne fonctionne pas les dimanches et jours fériés)



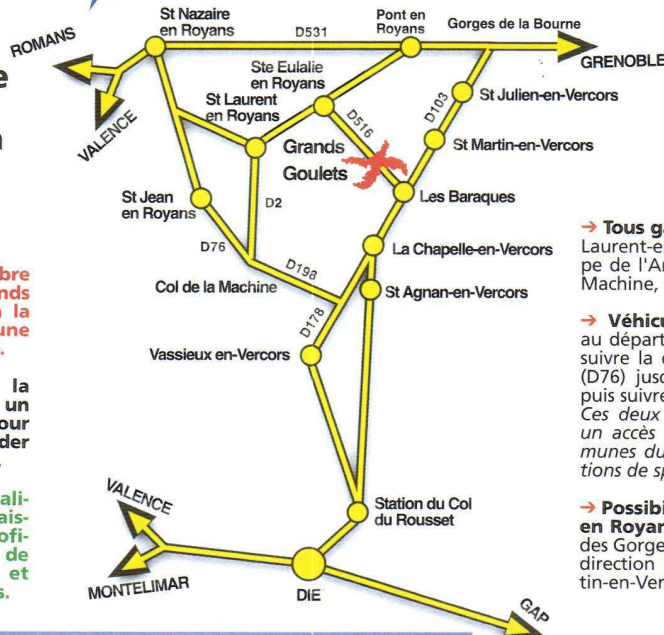
## Vercors

### L'Arp, Combe Laval et les Gorges de la Bourne ouvrent la voie

Depuis le 5 septembre 2005, la route des Grands Goulets est fermée à la circulation pour une durée de deux années.

Le département de la Drôme a mis en place un plan de circulation pour vous permettre d'accéder au plateau du Vercors.

Les panneaux de signalisation sont en place, laissez-vous guider et profitez-en pour découvrir de nouveaux itinéraires et de nouveaux paysages.



→ **Tous gabarits** : à partir de Saint-Laurent-en-Royans, prendre la route de l'Arp (D2) jusqu'au Col de la Machine, puis suivre la D119 et la D178.

→ **Véhicules inférieurs à 3,5T** : au départ de Saint-Jean-en-Royans, suivre la direction de Combe Laval (D76) jusqu'au col de la Machine, puis suivre la D199 et la D178. Ces deux routes vous permettront un accès sans encombre aux communes du plateau comme aux stations de sports d'hiver.

→ **Possibilité après Saint-Nazaire en Royans** d'emprunter l'itinéraire des Gorges de la Bourne (D531) puis direction Saint-Julien et Saint-Martin-en-Vercors par la D103.

## SOMMAIRE

La carte d'hôte	p 2
Services publics - Santé	p 2
Accès au Vercors	p 3
Les sites à visiter	p 4, 5
Les activités de plein air - ÉTÉ	p 6, 7, 8, 9
Les enfants, les loisirs	p 10
Les producteurs fermiers et les Artisans	p 11
Les activités de plein air - HIVER	p 12, 13, 14

Le Vercors en hiver	p 15
Dans le Vercors, la nature s'offre à vous	p 16, 17
Le Vercors en été	p 18
L'agenda des festivités	p 19
Les hôtels restaurants	p 20, 21
Les chambres et tables d'hôtes	p 22
Les restaurants	p 22
Les campings	p 23
Les hébergements collectifs	p 24, 25
Les meublés-Locations saisonnières	p 26
Les gîtes ruraux labellisés	p 27, 28, 29
Les commerces - services	p 30, 31

@ **LE VERCORS**  
SUR INTERNET  
[vercors.com](http://vercors.com)



[vertacoo.com](http://vertacoo.com)

[vercors-net.com/saint-martin-en-vercors](http://vercors-net.com/saint-martin-en-vercors)

[vercors-net.com/lachapelle](http://vercors-net.com/lachapelle)

[www.vassieuxenvercors.free.fr](http://www.vassieuxenvercors.free.fr)

## Annexe VII : Tableau recensant les éléments favorisant l'accessibilité des PMR

	INFORMATION, RESERVATIONS	CHEMINEMENTS, POINTS D'ARRET	ACCES AU VEHICULE
<b>Personnes atteintes d'un handicap moteur.</b>			
Handicapés moteur en <b>fauteuil électrique</b> non transférable*.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communication spécifique auprès de ces personnes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminer toute marche (obstacle infranchissable en fauteuil électrique).</li> <li>- Sécuriser les itinéraires.</li> <li>- Aménager les cheminements lors de travaux ou obstacles temporaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nécessite un véhicule adapté avec élévateur ou rampe d'accès.</li> </ul>
Handicapés moteur en <b>fauteuil manuel</b> * transférable.	 idem ci-dessus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• idem ci-dessus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le chauffeur doit être formé pour aider au transfert.</li> <li>• Nécessite un véhicule bas, avec un espace pour ranger le fauteuil plié.</li> </ul>
Handicapés moteurs <b>marchant</b> (cannes, aides à la marche), Personnes âgées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire connaître l'adaptation du service, afin de réduire l'appréhension</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminer les suites de marches.</li> <li>• Limiter strictement les distances à parcourir à pieds.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nécessite un véhicule bas pour faciliter la montée.</li> <li>• Laisser un temps suffisant pour les montées et descentes</li> </ul>
<b>Personnes atteinte d'une déficience sensorielle.</b>			
Aveugles, mal-voyants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre l'information (horaires...) accessible par téléphone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire une annonce orale ou un signal sonore lors de l'arrivée à l'arrêt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les contrastes de couleurs à l'intérieur des véhicules sont une aide pour les mal-voyants.</li> <li>▪ Accompagner la personne aveugle aux montées et sorties du véhicule.</li> </ul>
Sourds - Muets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réservation ou informations par téléphone inaccessibles: prévoir une alternative.</li> </ul>		
<b>Autres personnes à mobilité réduite.</b>			
Déficients mentaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accompagnement lors de la première utilisation sera nécessaire pour vaincre l'appréhension.</li> <li>• Eviter la prolifération d'informations aux points d'affichages.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser une signalétique claire.</li> </ul>	 Favoriser un accueil chaleureux et l'interconnaissance avec le chauffeur.
Personnes n'ayant pas accès à la lecture	Illustrer les dépliants Rendre l'information accessible par téléphone.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire une annonce orale ou un signal sonore lors de l'arrivée à l'arrêt.</li> </ul>	

Dans le tableau ci-dessus, on remarque que la mise en accessibilité du transport public est loin de se résumer à la mise en circulation de véhicules adaptés. Il faut y joindre un travail de fond à tous les niveaux de l'offre de transport. Il apparaît également que de nombreuses mesures sont simples, demande peu voir pas d'investissements, et peuvent être mises en place à court terme.

**Renseignements auprès des Conseils Généraux – Service Transport, février 2006**  
**Objectifs : recueil d'informations sur différents TAD, afin de les comparer avec Transdrôme**

Madame, Monsieur,

Etudiantes à l'université de Tours, nous sommes actuellement en stage pour le service transport du CG de la Drôme. Nos vous remercions de compléter ce questionnaire afin que nous puissions comparer votre service de transport à la demande avec Transdrôme. Ceci afin de comprendre points forts et les problèmes que peut connaître Transdrôme. Nous souhaitons vous envoyer nos conclusions dès qu'elles seront effectuées. Nous vous remercions de bien vouloir nous renvoyer le questionnaire une fois rempli par mail.

Si vous avez quelques remarques, n'hésitez pas à nous contacter par courriel : [tad-drome@hotmail.fr](mailto:tad-drome@hotmail.fr) ou par téléphone au 04.75.75.92.80.

Merci de votre compréhension et bonne journée,

Les stagiaires TAD-CG26 : Sophie Bourel, Clémence Doutreleau, Aurore Goupillon, Sonia Le Calvez, Guylène Robin

Organisme :

Nom de la personne interrogée :

Fonction :

Coordonnées :

**1- Organisation du TAD :**

	<i>Cocher les cases ou compléter.</i>		Autres commentaires :
Autorité organisatrice du TAD :			
Date de création :			
Objectif global ? (Ex. : Equité territoriale, désenclavement, développement local ... ?)			
Les missions :	Commodités ?		Autres critères ?
	Rabattement ?		
Public visé :	Tout public ?		
	Jeunes ?		
	Actifs ?		
	Public en difficulté sociale ?		
	Personnes âgées ?		
	PMR ?		
	Autres ?		
Périmètre TAD ?	Découpage en zones ? (si TAD départemental)		Critères de choix ? Origine / destinations (fixes, variables...) ?
	Nb communes concernées ?		
	Caractéristiques physiques des communes ?		
Fonctionnement du TAD :	Lignes virtuelles ?		Autres systèmes ?

	Desserte zonale, Horaires libres ?		
	Porte à porte, Horaires libres ?		
	Desserte zonale, Horaires fixes ?		
<b>Horaires de fonctionnement :</b>			
<b>Tarification :</b>	Tarifs fixe ou variable selon la distance parcourue ?		
	Tarif dégressif selon le nb de pers. dans un véhicule ?		
	Critères sociaux ?		
	Critères intermodaux ?		
<b>Réservations :</b>	Auprès du transporteur ?		Convention ? Paiement du service ?
	Organismes relais ?		
	CG ?		
	Centrale de mobilité ?		
	Autres		

## 2- Gestion du TAD :

<b>Bilan 2004 :</b>	Le TAD fonctionne t'il bien ?		
	Nb de voyages effectués ? (Hausse / baisse ?)		
	Budget accordé par l'organisme ?		
	Taux de remplissage des véhicules ?		
<b>Collaboration avec les autres collectivités ?</b>	Oui ?		Si oui, de quelle manière (cogestion, cofinancement ... ?). Contrat : quelles obligations. De qui vient l'initiative ?
	Non ?		
<b>Si restriction du public, y a t'il contrôle ? Par qui ?</b>			
<b>Qui sont les transporteurs ?</b>			
<b>Nombre de transporteurs ?</b>			
<b>Paieement des transporteurs ?</b>			
<b>Propriétaires des véhicules TAD :</b>	Organisme privé ?		<i>Si organisme privé : subventions ?</i>
	Organisme public ?		
<b>Nombre et capacité des véhicules :</b>	Moins de 4 places ? Mini-bus ? Autres ?		
<b>Politique de regroupement dans un même véhicule ?</b>			
<b>Politique pour les PMR ?</b>	Véhicules spécialisés ? / Autres ?		

## **Annexe IX : Boîtes à idées apportant différentes réflexion sur le fonctionnement d'un TAD (2 p.)**

### **BOÎTE À IDÉES**

Cette boîte à idées recense des systèmes, des points précis sur l'organisation de TAD qui ont fait leurs preuves et qui méritent d'être mis en avant. De plus elle donne quelques pistes de réflexion sur les différents utilisateurs.

#### ***Pour améliorer l'organisation***

- ***Système de réservation***

Entreprise Keolis propose formation opératrices téléphoniques et cours pour la maîtrise des logiciels de réservation (ex : Optitod).

Besoin d'une hôtesse pour les réservations sur lignes virtuelles, cela permet de garder une certaine souplesse et de s'adapter à toutes les populations. Contact humain très apprécié des usagers.

- ***Système de régie***

Le système de Régie pour s'occuper des transports permet une meilleure transparence et souplesse.

#### ***Pour améliorer la communication***

- ***Réunion publique***
- ***Animation durant la semaine du transport***
- ***Dépliants auprès des différents acteurs locaux, petits commerces***
- ***Publicité sur les bus***
- ***Presse locale***
- ***Publicité sur guide horaire***
- ***Sollicitation des missions locale pour l'emploi pour relayer l'information***
- ***Internet***

Le logo identifie rapidement un service. Les usagers apprécient ce logo sur pub ou encore au niveau des points d'arrêt pour mieux les identifier et repérer (ex : sur vitrine d'un commerce)

#### **Pour diversifier la clientèle :**

- Tarification spéciale, régressive selon le regroupement de personnes
- Tarification zonale
- Population jeunes : adaptation du TAD aux activités extra-scolaires, entretien avec établissement et associations.
- Gratuité les chômeurs et les demandeurs d'emploi. Mise à disposition de bons de transport gratuits. Une des demi-journées de fonctionnement du service choisi en fonction des heures d'ouverture d'une antenne ANPE

## **Annexe IX : Boîtes à idées apportant différentes réflexion sur le fonctionnement d'un TAD**

### **Pour faciliter l'accès des PMR**

Le transport à la demande est souvent présenté comme la solution la plus adaptée au PMR, en raison de son fonctionnement de porte à porte, mais aussi en ce sens qu'il éviterait d'aménager les bus, les cars et les arrêts (aménagement imposés par la nouvelle loi sur les handicapés).

- Gestionnaire local fait l'acquisition d'un véhicule adapté au lieu de demander aux taxis d'aménager leurs véhicules (coût de l'aménagement, décote du véhicule à la revente, peu de transférabilité).
- Selon l'effectif de la population avoir soit un véhicule adapté pour desservir une grande zone ou sinon faire appel à une association (même bénévole).

### **Les personnes âgées**

Les personnes âgées veulent généralement rester chez elles jusqu'au bout. Il y a donc de plus en plus de demandes pour des services en porte en porte, voire des prestations au-delà du seul transport (prestations d'accompagnement, incluant la prise en charge dans le domicile et non devant celui-ci, ainsi que des actes connexes tels que l'aide à la préparation des bagages.

Dotation sous forme de timbres pour les personnes âgées ou en difficulté

Mis en place par la CC du canton de St Laurent de Chamousset (69)

40 timbres de 10 francs. CC passe une convention avec des transporteurs autocars et taxis qui sont les seuls à accepter les timbres. Après avoir reçu les timbres, le transporteur les renvoie à la CC pour être remboursé.

Coût du service : 250 000 francs / an

CG (subvention) : 100 000 francs

CC finance le reste

Maintenant 120 tickets de 1 euro par an, mais les personnes souhaitant en bénéficier doivent verser la moitié du prix auprès du bureau d'aide sociale. Pour les personnes en grandes difficulté, une participation supplémentaire pourra être étudiée.

- TAD considéré comme un « transport de vieux »

Le TAD est majoritairement utilisé par des personnes âgées, aux besoins desquels ils répondent le mieux, du fait de leur faible fréquence (souvent hebdomadaire), de leur tarification (dissuasive pour les personnes à bas revenus et pour les familles) et de la nécessité de réserver à l'avance. En outre, ils ont bien souvent une image de « transport de vieux » qui les cantonne à cette clientèle.

### **Les personnes en insertion**

#### ***Service social***

Si le TAD a un coût, il se substitue, selon les services du Conseil Général, à d'autres coûts beaucoup plus élevés. Une personne âgée placée en maison de retraite coûte-t-elle beaucoup plus cher à la collectivité qu'une personne âgée maintenue à domicile qui utilise le service TAD. De même le coût d'une assistante sociale accompagnant un demandeur d'emploi avec son propre véhicule, et se faisant rembourser sur le budget des services sociaux du département est plus élevé que celui d'un demandeur d'emploi qui utilise le TAD.

Annexe X : Plaquette de communication du service ABEILLE  
(Loire-Atlantique)

Transport - Transport

réseau  
*atlantique*

Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport

*l'Abeille*  
Pays d'Ancenis  
nouveau  
janvier 2003



un simple appel  
à votre mairie  
...et se déplacer devient facile.

- Transport -

LOIRE  
ATLANTIQUE  
CONSEIL GÉNÉRAL

Transport - Transport

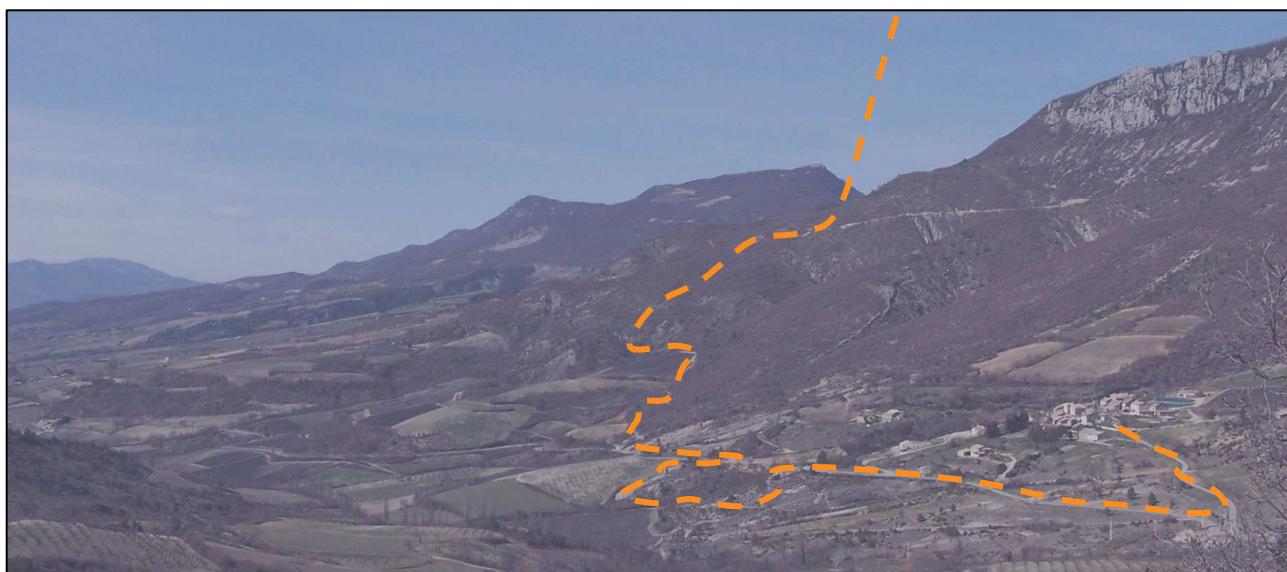
Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport

Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport - Transport

# COMMENT AMELIORER LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN DRÔME ?

## Livret 2 :

### Guide méthodologique et préconisations adaptées aux Baronnie Drômoises



BOUREL Sophie  
DOUTRELEAU Clémence  
LE CALVEZ SONIA

GOUPILLON Aurore  
ROBIN Guylène

CONSEIL GENERAL 26  
Service Transport  
Stage Février à Avril 2006

PolytechTours  
Département Aménagement  
35 allée Ferdinand de Lesseps  
37200 Tours

# COMMENT AMELIORER LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN DROME ?

Livret 2 :

Guide méthodologique et préconisations adaptées aux  
Baronnies Drômoises

Tuteurs du projet :

M. Cusenier Bernard  
M. Baptiste Hervé

Source des photographies : les stagiaires

BOUREL Sophie  
DOUTRELEAU Clémence  
LE CALVEZ Sonia

GOUPILLON Aurore  
ROBIN Guylène



# REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier particulièrement :

M. CUSENIER Bernard, Directeur du service transport du Conseil Général et maître de stage,

M. BAPTISTE Hervé, professeur au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de Tours et tuteur de stage

ainsi que les personnes qui nous ont accordé de leur temps et de leurs savoirs :

Mme SONZOGNI M M, Directeur général adjoint chargée des finances, de l'économie, des transports et de l'aménagement du territoire,

Mme BOYER Christelle, responsable du service cartographie du Conseil Général,

M. MAISONNIAL Mickaël, chargé des lignes régulières au Conseil Général de la Drôme,

Mme JUSTON Sylvie, chargée du transport à la demande au Conseil Général de la Drôme,

M. MATHERON Alain, Conseiller Général du canton de de Chatillon en Diois,

M. BLANC Robert, manager.

# SOMMAIRE

<b><u>METHODOLOGIE : COMMENT ADAPTER LA NOUVELLE</u></b>	<b>6</b>
<b><u>FORMULE DE TAD AUX CARACTERISTIQUES DE CHAQUE TERRITOIRE</u></b>	
<b>1<sup>ERE</sup> ETAPE : ANALYSER LES BESOINS EN DEPLACEMENT</b>	<b>8</b>
Estimer les destinations et origines à desservir en fonction des caractéristiques locales	8
Recenser l'offre de transport existante sur le territoire	10
Etudier la demande en transport public	11
<b>2<sup>EME</sup> ETAPE : ANALYSER LE JEU D'ACTEURS</b>	<b>13</b>
Evaluer l'impact de la mutation du TAD pour les acteurs actuels de Transdrôme	13
Evaluer les possibilités de partenariat entre les différents acteurs et le Conseil Général	13
<b>3<sup>EME</sup> ETAPE : DETERMINER LES MODALITES CONCRETES DES TAD</b>	<b>14</b>
Pour Drômnibus	14
Pour le service rabattement	14
<b>4<sup>EME</sup> ETAPE : ADAPTER LA COMMUNICATION AU TERRITOIRE ET AUX PUBLICS VISES</b>	<b>15</b>
La communication de Drômnibus	15
La communication du rabattement	15
<b><u>APPLICATION : ADAPTATION DE LA NOUVELLE FORMULE DE TAD16 AU TERRITOIRE DES BARONNIES</u></b>	
<b>1<sup>ERE</sup> ETAPE : LES BESOINS EN DEPLACEMENT</b>	<b>18</b>
<b>Les destinations et origines à desservir</b>	<b>18</b>
<b>en fonction des caractéristiques des Baronnie</b>	
Enclavement et bassins de vie	18
Public visé	20
Les pôles générateurs de déplacement pour les publics visés	24
<b>Recenser l'offre de transport existante sur les Baronnie</b>	<b>26</b>
L'offre du Conseil Général	26
Autres offres de transport	31
<b>La demande en transport public</b>	<b>32</b>
La demande réalisée de TAD sur les Baronnie drômoises	33
Recensement de la demande latente exprimée sur le territoire des Baronnie Drômoises	44
<b>2<sup>EME</sup> LE JEU D'ACTEUR</b>	<b>46</b>
<b>L'impact de la mutation du TAD pour les acteurs actuels de Transdrôme</b>	<b>46</b>

<b>Les possibilités de partenariat</b>	<b>47</b>
<b>entre les différents acteurs et le Conseil Général</b>	
Le Pays Autre Provence	47
Le SAB – Syndicat d’Aménagement des Baronnie	47
Les collectivités locales	48
Les autres acteurs	48
<b>3<sup>EME</sup> ETAPE : LES MODALITES CONCRETES DES TAD</b>	<b>50</b>
<b>Drômnibus</b>	<b>50</b>
L’organisation de Drômnibus sur les Baronnie	50
5 lignes Drômnibus pour desservir les Baronnie	51
<b>Evolution du rabatement sur les Baronnie</b>	<b>58</b>
1 <sup>ère</sup> hypothèse : gestion du service rabatement par la SNCF (accord de commercialisation)	58
2 <sup>ème</sup> hypothèse : intégration du service rabatement au projet de billettique départemental	59
3 <sup>ème</sup> hypothèse : maintien du service rabatement	60
<b>4<sup>EME</sup> ETAPE : LA COMMUNICATION</b>	<b>61</b>
<b>La communication de Drômnibus</b>	<b>61</b>
Vers les usagers réguliers	61
Vers les publics ciblés	61
<b>La communication du rabatement</b>	<b>61</b>
Glossaire	63
Bibliographie	64
Contacts	66
Table des photos	69
Table des figures	70
Table des tableaux	71
Table des cartes	72
Annexes	73

# METHODOLOGIE :

## COMMENT ADAPTER LA NOUVELLE FORMULE DE TAD AUX CARACTERISTIQUES DE CHAQUE TERRITOIRE ?

### **1<sup>ère</sup> étape : Analyser les besoins en déplacement >8**

Page 8 > Estimer les destinations et origines à desservir en fonction des caractéristiques locales

Page 10 > Recenser l'offre de transport existante sur le territoire

Page 11 > Etudier la demande de transport public

### **2<sup>ème</sup> étape : Analyser le jeu d'acteurs >13**

Page 13 > Evaluer l'impact de la mutation du TAD pour les acteurs actuels de Transdrôme

Page 13 > Evaluer les possibilités de partenariat entre les différents acteurs et le Conseil Général

### **3<sup>ème</sup> étape : Déterminer les modalités concrètes des TAD >14**

Page 14 > Pour Drômnibus

Page 14 > Pour le service de rabattement

### **4<sup>ème</sup> étape : Adapter la communication au territoire et aux publics visés >15**

Page 15 > La communication de Drômnibus

Page 15 > La communication du rabattement

Cette deuxième partie vise à appliquer, les différentes propositions, adoptées dans le premier livret du rapport Description du TAD proposé par le Conseil Général sur l'ensemble du département de la Drôme, sur une partie du territoire : les Baronnie Drômoises. Elle s'accompagne d'un livret méthodologique qui doit aider le Conseil Général à organiser sa réflexion et adapter au mieux la formule de TAD aux différentes régions de la Drôme. Cette méthodologie permet de faire ressortir les éléments de diagnostic à prendre en compte, les partenaires envisageables et l'organisation spécifique du TAD. Elle est à lire en parallèle avec l'exemple d'application.

Pour la réalisation de cette méthodologie, nous avons dans un premier temps effectué un diagnostic large des Baronnie. Nous nous sommes alors rendus-compte que seuls certains points étaient essentiels pour adapter les propositions au territoire. Nous les avons alors extraits et organisés de manière à faire ressortir les grands points de notre méthodologie. Ces points posent les questions auxquelles il faudra répondre lors de la mise en place des propositions de TAD sur les territoires ruraux de la Drôme. Pour illustrer l'application de cette méthodologie nous avons alors repris notre diagnostic afin qu'il y réponde de manière exacte. Cet exemple sera une aide utile pour accompagner le Conseil Général dans sa démarche d'adaptation des nouveaux TAD.

## 1<sup>ère</sup> étape : Analyser les besoins en déplacement

Cette première étape vise :

- A définir quels sont les publics visés et d'où ils viennent (**origine**) puis les lieux et services que nous souhaitons leur rendre accessibles (**destinations**).
- A déterminer les itinéraires que l'on pourrait emprunter pour relier ces origines et destinations de la manière la plus rationnelle : il s'agit de desservir le maximum de personnes tout en recherchant le meilleur taux de remplissage des véhicules.

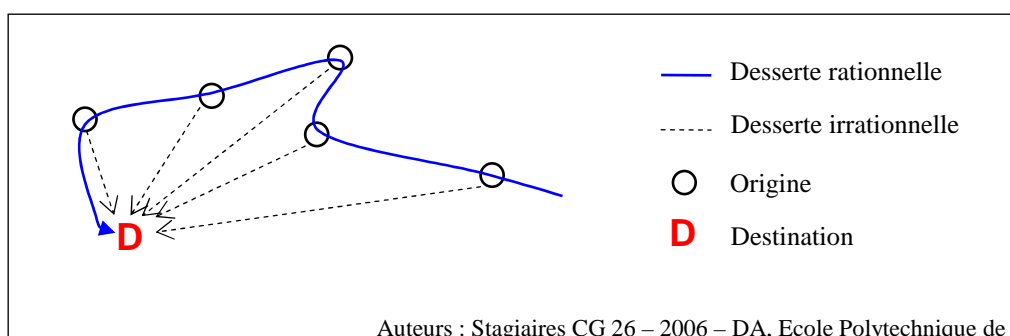


Figure 1 : Rationaliser la desserte de TAD

## ESTIMER LES DESTINATIONS ET ORIGINES A DESSERVIR EN FONCTION DES CARACTERISTIQUES LOCALES

Nous nous attacherons dans un premier temps à comprendre la structure globale du territoire : quels sont les pôles générateurs de déplacements et leurs zones d'attraction ? Nous chercherons ensuite à mieux connaître le public que l'on vise ; pour enfin définir, au sein des pôles du territoire, les commerces et services à cibler.

### Comprendre la configuration générale du territoire.

Tout territoire, en fonction de son relief et de sa structure urbaine, est organisé en « bassins de vie\* ». Pour L'INSEE, un bassin de vie est le plus petit territoire dans lequel peuvent s'accomplir la majorité des actes « courants » : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics fréquentés assez souvent, et de l'accès à l'emploi. Un bassin de vie est donc en général composé d'un bourg centre et de son aire d'attraction. Leur analyse est une approche intéressante pour déterminer les flux de déplacements généraux sur un territoire.

#### Questions :

- Quelles sont les bourgs ou villes centres de bassin de vie ?
- Jusqu'où s'étend leur zone d'influence ?
- Y a-t-il des communes qui se rattachent à plusieurs bassins de vie ? (souvent sur les marges de la zone d'influence).

#### Outils et sources :

Diagnostics locaux si il en existe (Pays, Intercommunalités...), Etudes de bassins de vie de l'INSEE.

## Choisir et connaître le public visé (origines).

Il s'agit de définir le public que l'on souhaite cibler par le TAD, ainsi que les commerces ou services que l'on veut lui rendre accessible. On s'appuie en premier lieu sur les objectifs politiques du Conseil Général, mais il faut comprendre aussi la problématique propre au territoire qui y fait émerger une demande en transport. Les territoires de la Drôme étant très contrastés, le public visé peut en effet être différent d'une région à l'autre.

### **Questions :**

- Quelles sont les personnes qui ont le plus besoin de transport public ?
- Combien sont-elles et comment sont-elles réparties sur le territoire ?
- Leur nombre devrait-il augmenter ? diminuer ? Leur localisation risque-t-elle d'évoluer ?
- A quels commerces et services ces personnes ont-elles besoin d'accéder ?

### **Outils et sources :**

Diagnostics locaux, données démographiques de l'INSEE, organismes et travailleurs sociaux (pour les personnes âgées, en insertion, jeunes, etc)...

## Recenser les services à rendre accessible en fonction du public visé (destinations).

Après avoir déterminé les types de commerces et services que l'on souhaite rendre accessible, on peut les recenser dans les villes et bourgs centres du territoire. Cela permettra, lors de la définition précise du TAD, de faire correspondre les jours et horaires de desserte avec les jours et horaires où ces services sont ouverts.

### **Questions :**

- Quelle est (dans le détail) l'offre des bourgs et villes centres de bassin de vie ?
- Quels sont les commerces ou services manquants ?
- A quels endroits trouve-t-on des compléments à l'offre manquante ?

### **Outils et sources :**

Annuaire, diagnostics locaux, documents municipaux...

A présent que nous connaissons **les origines** et **les destinations** qu'il serait souhaitable de relier, il nous faut définir **les itinéraires** qui pourront les desservir le plus rationnellement possible. Ces derniers devront être mis en cohérence avec **l'offre** de transport public existante et **la demande** des usagers

## RECENSER L'OFFRE DE TRANSPORT EXISTANTE SUR LE TERRITOIRE

### L'offre de transport public

Une première étape consiste à analyser l'offre de transport public. En effet, certaines liaisons existent peut-être déjà, avec lesquelles il ne faudra pas faire de « doublon ». D'autres liaisons peuvent peut-être être mises en place grâce à une adaptation simple d'un service existant. Par ailleurs, des dessertes actuelles seront peut-être à supprimer ou remplacer, ce qui implique de bien les connaître pour les prendre en compte.

#### Questions :

##### Lignes de cars et trains :

- Quelles sont les caractéristiques de la desserte ? (détailler les lignes, fréquences et horaires)
- Cette offre dessert-elle les origines – destinations définies ci-dessus ? Est-elle utilisable par le public ciblé ?
- Quelles sont les lacunes (communes non desservies, horaires ou fréquences non adaptées...)

##### Transdrôme (lorsqu'il existe déjà)

- Quelles possibilités le service ouvre-t-il aux usagers ? (offre des bourgs de commodité, connexion des bourgs de rabattement avec les autres réseaux de transports...)
- Sur quels organismes relais et transporteurs le service s'appuie-t-il ? Dans quelles mesures ceux-ci sont-ils impliqués ?

*Note. Dans les régions où Transdrôme n'existe pas encore, l'analyse de l'offre permettra de faire un choix : privilégie-t-on plutôt un SRD et/ou un service de rabattement ? Il faudra prendre cette décision en fonction des intérêts des usagers (en terme de dessertes) et du gestionnaire (en terme de coûts).*

### Les offres de transport plus spécifiques ou d'initiatives privée

A partir du recensement de l'offre de transport non public, on peut voir quels types d'offres sont mis en place, et à destination de quels publics. De plus, cette étape permet de recenser et rencontrer des acteurs impliqués dans ce domaine.

#### Questions :

- Y a-t-il d'autres offres de transport sur le territoire ?
- Quelles sont-elles, et par qui sont-elles portées ?
- Ces offres reflètent-elles des lacunes du transport public ?

#### Outils et sources :

Service transport du Conseil Général, SNCF, réunions avec les acteurs locaux, municipalités.

## ETUDIER LA DEMANDE EN TRANSPORT PUBLIC

La seconde étape vise à comprendre **la demande**.

- La « demande réalisée\* » apporte de nombreuses informations sur les besoins et habitudes des usagers. Son analyse s'avère essentielle lors du remplacement de Transdrôme commodité par les SRD, afin que ceux-ci continuent de correspondre aux besoins des usagers.
- La « demande exprimée\* » est aussi une source importante pour définir précisément les lieux à desservir.

### La demande réalisée\* (pour les régions où Transdrôme existe déjà)

#### Pour la commodité

Selon notre scénario d'évolution, Transdrôme commodité va être remplacé par des Services Réguliers à la Demande, beaucoup moins souples. Cette transformation du service doit pourtant permettre de continuer à répondre à la demande des usagers actuels. En effet ces personnes ont un réel besoin car Transdrôme leur permet souvent de rester vivre à leur domicile. De plus le transfert de la clientèle de Transdrôme au SRD permet d'assurer un certain taux de fréquentation, donc de succès de la ligne.

Dans cette optique, l'analyse approfondie des états de fréquentation permet de rassembler de nombreuses données. Elle est actuellement fastidieuse, car les fiches sont manuscrites. Nous proposons ici une méthode pratique pour en extraire le maximum d'informations avec le minimum d'effort. Il faudra au préalable rentrer les voyages en commodité (il n'est pas utile de distinguer les mois) dans la feuille "état de fréquentation" du fichier Excel « support de traitement des fiches de fréquentation » (cf. annexe I).

#### Objectif 1 : Connaître la fréquentation des trajets.

- Quelles sont les origines et les destinations les plus demandées ?
- Combien de personnes différentes fréquentent chaque trajet ? Permet d'évaluer la fréquence des demandes et le taux de remplissage éventuel des véhicules, si les voyages étaient regroupés.

*Manipulation sur le fichier Excel : Trier par trajets.*

*[données → trier → par origine ; puis par destination ; puis par nom]*

*Reporter dans le tableau de la feuille "Objectif 1":*

*Les différents trajets*

*Le nombre de voyages par trajet.*

*Le nombre d'usagers différents par trajet.*

#### Objectif 2 : Identifier les usagers réguliers.

Il y a relativement peu de personnes qui utilisent la commodité (220 personnes différentes seulement pour l'ensemble des régions Transdrôme). Parmi elles, certaines l'utilisent très régulièrement et d'autres occasionnellement. Le comportement de chacun a une incidence forte sur les statistiques, qu'il faut donc relativiser. Les usagers réguliers sont souvent dépendants du service, et devront faire l'objet d'une communication personnalisée. C'est pourquoi il est très utile de les identifier.

*Manipulation sur le fichier Excel : Trier par noms.*

*[données → trier → par nom ; puis par origine ; puis par destination]*

*Reporter dans le tableau de la feuille "Objectif 2":*

*Le nombre de trajets par personnes.*

---

\* Les définitions sont répertoriées dans le glossaire p.63.

### Objectif 3 : Recouper les itinéraires

Transdrôme existe dans les régions montagneuses, où il y a peu de voies de communication. Les voyages reliant les différentes communes aux bourgs centres empruntent en général le même itinéraire. La superposition de tous les voyages ayant emprunté le même itinéraire permet d'en mesurer la « fréquentation ». Un itinéraire regroupant un pourcentage important des demandes sera une base pertinente pour la mise en place d'un SRD.

#### **Pour le rabattement**

Le rabattement est par nature plus difficile à rationaliser que la commodité:

- Les destinations ne sont plus les centres des bassins de vie, mais les noeuds de communication d'où l'on sort et entre dans le territoire. Ceux-ci sont dispersés en périphérie du territoire et l'objectif du rabattement ne permet pas de sélectionner certains bourgs par rapport à d'autres.
- Le rabattement est utilisé de manière occasionnelle et aléatoire, par plus de personnes. Il n'y a pas vraiment d'usagers réguliers.

#### Questions :

- A qui sert le service ?
- Pour quels motifs les gens utilisent-ils le rabattement ?
- Quelles sont les origines destinations, jours et heures les plus demandés ?

#### Outils et sources :

Etats de fréquentation de Transdrôme.

### **La demande exprimée\***

La demande en transport public exprimée par les acteurs locaux permet de compléter l'analyse des lacunes de l'offre de transport. Les demandes émanant directement du territoire peuvent de plus aider à hiérarchiser les priorités que l'on veut donner au nouveau service.

#### Questions :

- Quelles sont les demandes non satisfaites aujourd'hui ?
- Quels sont les souhaits et craintes de la population et des acteurs locaux vis-à-vis de l'évolution du service ?

#### Outils et sources :

Enquêtes auprès des organismes relais et des transporteurs (au contact direct des usagers), réunions sur le terrain avec des représentants du public visé, des élus locaux...

## 2<sup>ème</sup> étape : Analyser le jeu d'acteurs

Une bonne connaissance des acteurs permet de déterminer ceux susceptibles d'être intéressés ou touchés par le projet. C'est une phase importante pour mettre en évidence les porteurs et partenaires locaux du futur TAD. C'est aussi à cette étape de l'avancement de l'étude qu'il faut s'interroger sur les limites politiques, législatives,... qui empêcheront un éventuel partenariat. Le Conseil Général sera alors en mesure d'associer des organismes à des fonctions telles que le financement, les réservations ou la communication.

### **EVALUER L'IMPACT DE LA MUTATION DU TAD POUR LES ACTEURS ACTUELS DE TRANSDROME**

Transdrôme repose actuellement sur des organismes relais et des transporteurs locaux, et leur apporte un appoint financier. Les plus petits transporteurs ne seront pas en mesure de répondre à l'appel d'offre Drômnibus, et nous proposons pour son organisation la suppression de l'échelon "organismes relais". Il faut s'interroger sur l'impact économique de cette évolution du TAD pour ces acteurs locaux, afin d'anticiper les points de blocages et de prévoir des solutions.

#### **Questions :**

- L'apport financier de Transdrôme est-il essentiel au maintien de l'activité des organismes ou entreprises concernés ?
- Quel rôle pourrons jouer les transporteurs et organismes relais dans l'évolution du TAD ? Comment pourront-ils être intégrés au nouveau projet ?

#### **Outils et sources :**

Enquête auprès des organismes relais et taxiteurs.

### **EVALUER LES POSSIBILITES DE PARTENARIAT ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS ET LE CONSEIL GENERAL**

Dans un premier temps, on prendra connaissance des actions et projets en cours d'élaboration en lien avec le transport, et des acteurs qui les portent. On mettra ensuite en évidence leurs craintes ou attentes vis-à-vis de l'évolution du TAD. Ces éléments nous permettront d'envisager certains partenariats.

#### **Questions :**

- Qui sont les porteurs de projets liés au transport ? A quelle échelle agissent-ils ? Quel public visent-ils ?
- Quels rôles pourraient jouer ces acteurs dans la nouvelle formule de TAD ?
- Quels sont les freins possibles au partenariat ? (législation, échelle d'action, politique...)

#### **Outils et sources :**

Elus et techniciens des autorités organisatrices de transport ; Elus et techniciens des collectivités territoriales ; Transporteurs ; Organismes et associations d'aide à la personne, sociaux, handicapés...

## 3ème étape : Déterminer les modalités concrètes des TAD

La première et la deuxième étape présentées ci-dessus permettent de choisir le tracé des SRD et les bourgs de rabattement. Voyons donc maintenant comment définir les modalités concrètes de mise en œuvre (jours, horaires, fréquences...).

### POUR DROMNIBUS

#### Deux moyens complémentaires :

- Répertorier les jours et horaires d'ouverture des services que l'on a choisi de desservir ;
- Approfondir l'analyse de la demande réalisée en recoupant les horaires et les jours les plus utilisés actuellement avec Transdrôme.

Pour une définition optimale, il faut combiner ces deux moyens. Cependant l'analyse de la demande réalisée est un travail fastidieux. Nous pensons que coordonner le SRD avec les jours et horaires d'ouverture des services suffit pour qu'il soit adapté.

#### Vérifier l'accessibilité des PMR sur l'ensemble de la chaîne de déplacement :

On peut s'appuyer sur des personnes handicapées pour vérifier que les services desservis sont accessibles. (Certaines personnes handicapées se mettent volontairement à la disposition de leurs municipalités en tant que référentes ou conseil, et peuvent être contactées lors de la réalisation de travaux ou nouvelles infrastructures. On peut s'appuyer également sur des associations)

### POUR LE SERVICE RABATTEMENT

Il n'y a pas de méthode particulière pour mettre en place le rabattement, car le service est très souple : il suffit de définir des bourgs de rabattement en fonction des nœuds de communication. Pour les régions où le rabattement existe déjà, une rapide consultation des organismes relais et/ou transporteurs peut permettre de compléter la liste des bourgs autorisés actuels lorsqu'il y a des manques.

## 4<sup>ème</sup> étape : Adapter la communication au territoire et aux publics visés

### LA COMMUNICATION DE DROMNIBUS

#### Vers les usagers réguliers de Transdrôme

Nous avons vu qu'il est important de faire une bonne communication auprès des usagers habitués du service actuel. Cela peut être fait par courrier ou réunion. Il faudra donc lister les usagers réguliers et les contacter.

#### Vers les publics ciblés

##### Par les travailleurs sociaux :

Les SRD visent un public local qui peut être âgé, en difficultés sociales ou encore atteint d'un handicap. Pour que le SRD remplisse ses objectifs et se rende vraiment accessible à ses personnes, il est préférable que l'information leur soit transmise individuellement.

Les travailleurs sociaux peuvent jouer ce rôle, c'est pourquoi il est important de bien les informer. Il faut donc les recenser, afin de pouvoir les contacter.

	Centres de Soins	Administrations	Autres
Personnes âgées			
Personnes en insertion			
Personnes à mobilité réduite			

##### Par des annonces régulières dans les bulletins municipaux

Ce moyen permet de toucher un plus large public. Le Conseil Général peut rédiger un article type et le proposer aux communes concernées par Drômnibus et/ou le rabattement.

### LA COMMUNICATION DURABATTEMENT

Elle peut être assurée par des plaquettes d'information mises à disposition du public dans les lieux suivants :

- - les offices de tourisme et mairies des communes desservies ;
- - les bus des lignes régulières ;
- - les gares routières et SNCF.

# **APPLICATION :**

## **ADAPTATION DE LA NOUVELLE FORMULE DE TAD AU TERRITOIRE DES BARONNIES**

### **1<sup>ère</sup> étape : Les besoins en déplacement > 18**

Page 18 > Les destinations et origines à desservir en fonction des caractéristiques des Baronnie

Page 26 > L'offre de transport existante sur les Baronnie

Page 32 > La demande en transport public

### **2<sup>ème</sup> étape : Le jeu d'acteur > 46**

Page 46 > L'impact de la mutation du TAD pour les acteurs actuels de Transdrôme

Page 47 > Les possibilités de partenariat entre les différents acteurs et le Conseil Général

### **3<sup>ème</sup> étape : Les modalités concrètes des TAD > 50**

Page 50 > Drômnibus

Page 58 > Le service de rabattement

### **4<sup>ème</sup> étape : La communication > 61**

Page 61 > Drômnibus

Page 61 > Le service de rabattement

Deux problématiques font émerger une demande spécifique de transport public depuis le territoire des Baronnies. Elles devront guider la réflexion du Conseil Général pour l'évolution des services :

La première concerne tout le Pays « L'Autre Provence », qui rassemble des intercommunalités issues des départements de la Drôme et du Vaucluse. Les transports publics organisés par chaque département ne sont pas bien coordonnés entre eux et présentent donc des lacunes. Pour y pallier, le Pays a engagé la réalisation d'un Schéma de Transport à son échelle.

La seconde demande émane des travailleurs sociaux et concerne le public en insertion dans l'arrière pays. Cette région peu dense et montagneuse est peu desservie en ligne régulière, et Transdrôme en commodité est réservé aux personnes âgées ou handicapées. Ainsi, le public en insertion ne dispose pas de moyens en transport public pour effectuer des démarches de formation ou de recherche d'emploi. Cela représente un véritable frein à l'insertion. Les travailleurs sociaux sont actuellement porteurs d'un projet de transport public qu'ils ont soumis au Conseil Général.

Ces demandes ont motivé le Conseil Général à choisir cette région pour expérimenter une évolution de son TAD. Nous avons été chargées de travailler à ce sujet, et plus précisément sur les régions montagneuses du Pays L'Autre Provence. Nous appellerons ce territoire d'étude « Les Baronnies Drômoises ».

La carte ci-contre représente les différentes échelles auxquelles nous avons travaillé. En effet, plusieurs périmètres administratifs ou de projets s'y superposent et intéressent notre étude pour les données dont ils disposent :

#### **Les intercommunalités :**

Nous avons diagnostiqué les besoins de déplacement sur quatre Communautés de Communes (CC) : La CC des Hautes Baronnies, la CC du Pays de Buis, la CC du Pays de Rémuzat, et la CC du Val d'Eygues. Elles font toutes partie du Pays L'Autre Provence, et couvrent tout le Sud Est de la Drôme (aucune n'est interdépartementale). Ces quatre Communautés de Communes sont en outre rassemblées en un syndicat : le Syndicat d'Aménagement des Baronnies (SAB). Le SAB a réalisé en 2004 un « Livre Blanc » : diagnostic très complet des quatre Communautés de Communes, sur lequel nous avons pu nous appuyer pour estimer les besoins de déplacement.

#### **Les régions Transdrôme :**

Les régions Transdrôme ne se calent pas forcément sur les découpages intercommunaux. Il y en a quatre sur les Baronnies Drômoises. Leur analyse nous a permis d'intégrer à notre étude des communes hors intercommunalités ou rattachées à des intercommunalités interdépartementales (Alpes-de-Haute-Provence et Vaucluse).

#### **Les découpages électoraux :**

Lors de nos réunions, nous avons recensé l'avis des différents élus locaux (Maires, Conseillers Généraux, Présidents d'intercommunalités et du Pays).

## 1<sup>ère</sup> étape : Les besoins en déplacement

### LES DESTINATIONS ET ORIGINES A DESSERVIR EN FONCTION DES CARACTERISTIQUES DES BARONNIES

#### Enclavement et bassins de vie

Notre première approche des origines et destinations des déplacements sur les Baronnie Drômoises vise à connaître les bassins de vie.

#### Des déplacements contraints par un relief marqué.



Comme on peut le voir sur cette photo ou sur la carte ci-contre, les Baronnie sont un territoire de moyenne montagne. Le relief crée des barrières physiques orientées d'Ouest en Est et contraignant donc les déplacements Nord-Sud. L'altitude s'élève vers l'Est : à l'Ouest au niveau de Châteauneuf de Bordette, le col de la Croix-Rouge monte à 513 mètres, tandis qu'à l'Est près de Laborel, le Col de Perty atteint 1302 mètres. Par conséquent, les voies de communication sont peu nombreuses et se concentrent dans les vallées principales :

- Celle de l'Eygues où se situe la départementale reliant Nyons à Rémuzat ;
- Celle de l'Ouvèze avec la départementale qui relie Buis-les-Baronnies à Mollans ;
- Et la vallée de la Méouge où se localise la départementale qui relie Séderon à Sisteron.

Du fait de ce relief et des infrastructures peu nombreuses, les Baronnie Drômoises sont enclavées. Pour exemples : Nyons se trouve à 35 min de la 4 voies la plus proche, Buis-les-Baronnies et Séderon à 1h00 et Rémuzat à 1h15. Le record est pour Montferrand-la-Fare à 1h50.

Photo 1: Les gorges de Trente Pas

#### Les bassins de vie des Baronnie Drômoises :

Les bassins de vie se dessinent en fonction du relief et des voies d'accès. En effet, la limite administrative des Communautés de Communes ne coïncide pas toujours avec celle de la zone d'attraction des centres bourgs du fait de la forme des vallées, des cols et de la praticabilité des voies de communication. C'est ainsi que les habitants du canton de Rémuzat fréquentent essentiellement Nyons, ceux de Séderon se tournent vers Buis.

Pour L'INSEE, un bassin de vie est le plus petit territoire dans lequel peut s'accomplir la majorité des actes « courants » : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics fréquentés assez souvent, et de l'accès à l'emploi. Un bassin de vie est donc en général composé d'un bourg centre et de son aire d'attraction. La carte ci-contre présente le découpage en bassins de vie effectué par l'INSEE.

Deux bassins de vie principaux apparaissent au sein des Baronnie drômoises, polarisés sur les bourgs centres de Nyons et Buis-les-Baronnies. Les services et commerces présents sur ces deux villes attirent de façon régulière les habitants des communes alentours. Les Communautés de Communes de Nyons et Buis concentrent en outre 83% des emplois offerts sur le territoire :



Photo 2 : Vue sur Buis-les-Baronnies

Tableau 1 : Répartition des emplois sur le territoire

	Nombre d'emplois	Part dans le total des emplois du territoire
<b>CC de Val d'Eygues</b>	4870	59,5 %
<b>CC du Pays de Buis</b>	2114	23,5 %
<b>CC des Hautes Baronnie</b>	823	10 %
<b>CC du Pays de Rémuzat</b>	575	7 %

Source : S. CARDENES, mémoire « expérimentation de la politique des Pays, sept 1999

En revanche, les communes en limite sud de la Drôme se situent pour les commerces, services ou emplois dans une frange d'attraction interdépartementale : Quelques communes de l'extrême sud-est de la CC du Pays de Rémuzat, et celles de l'est de la CC des Hautes Baronnie se tournent vers Sisteron et Laragne (département des Hautes-Alpes). Les communes du sud-ouest des Baronnie se tournent vers Sault, Carpentras et Vaison-la-Romaine (Vaucluse).

<b>Pôles extérieurs</b>	<b>Communes drômoises attirées</b>
<b>Laragne – Sisteron</b>	Laborel, Villebois-les-Pins, Chauvac-laux-Montaux, Lachau, Ballons, Izon, Vers-sur-Méouge, Villefranche-le-Château, Séderon, Eygalayes, Montfroc.
<b>Sault – Carpentras</b>	Aulan, Montbrun-les-Bains, Barret-de-lioure, Ferrasières, Reilhannette.
<b>Vaison-la-Romaine</b>	Mollans-sur-Ouvèze, Mérindol-les-Oliviers

Ces attractions interdépartementales génèrent des flux de déplacement qu'il faudra intégrer lors de l'analyse de la fréquentation du transport public, et prendre en compte pour l'évolution du service.

Cette première approche nous a permis de définir d'une manière générale les pôles d'attraction des Baronnies Drômoises, et leurs zones d'influence.

- Nyons et Buis structurent le territoire, leurs zones d'attraction couvrent presque l'ensemble des communes mises à part quelques-unes qui se tournent vers des pôles extérieurs tels que Laragne, Sisteron, Carpentras et Vaison.
- Les communes en limite de département, malgré leur appartenance à d'autres bassins de vie, ont tout de même des besoins de déplacement vers le centre du territoire pour des raisons administratives.

**Préconisations:** Les pôles à desservir pourront être Nyons, Buis, Laragne, Sisteron, Carpentras et Vaison.

Afin d'être en mesure de choisir parmi ces pôles et les services qu'ils proposent ceux à desservir en priorité par le transport public, il faut définir et connaître les caractéristiques du public visé.

## Public visé

Nous avons vu qu'en fonction de sa politique, des bilans de Transdrôme et des demandes qui lui sont adressées, le Conseil Général souhaite orienter son service vers plusieurs publics :

- Les personnes âgées,
- Les personnes handicapées,
- Les personnes en insertion,
- Les personnes souhaitant accéder aux services de santé,
- Les touristes voyageant sans voiture.

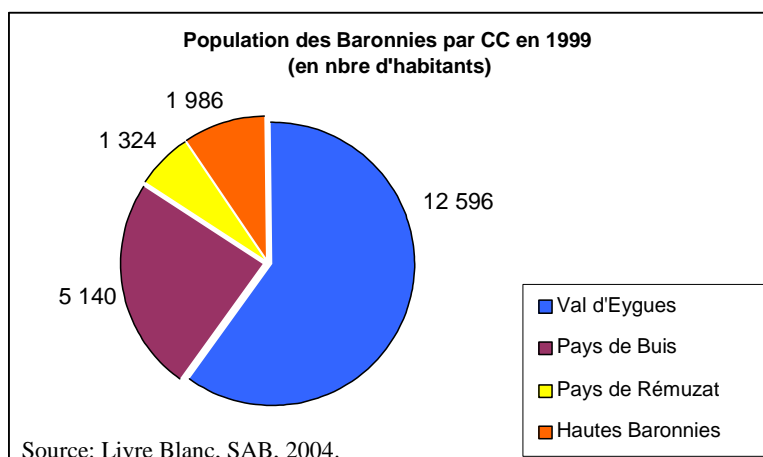
Une analyse démographique et économique du territoire va nous permettre d'estimer quelle est la part de ces populations et nous donner des indications sur leur localisation. Nous verrons ensuite les pôles qui les intéressent.

## Analyse démographique

Les quatre Communautés de Communes étudiées comptent environ 21 000 habitants qui se répartissent sur 73 communes. La carte ci-contre indique les densités moyennes par communes. La densité moyenne est de 17 hab/km<sup>2</sup>, ce qui en fait un des territoires de France les moins densément peuplé. Cette densité varie fortement : La CC du Val d'Eygues compte 60% de la population sur 25% du territoire, soit une densité de 41 hab/km<sup>2</sup>. A l'inverse à l'Est des Baronnies, les CC des Hautes Baronnies et du Pays de Rémuzat correspondent à 50% du territoire mais seulement 16% de la population : la densité y descend à 5,5 hab/km<sup>2</sup>.

Selon l'INSEE, la densité nationale est de 30 à 35 hab/km<sup>2</sup> pour les zones rurales, et de 12 à 15 hab/km<sup>2</sup> pour le rural profond dépourvu d'aires urbaines. On peut donc qualifier les Baronnies comme un espace rural, voire rural profond pour la partie orientale.

La population est inégalement répartie et se concentre dans les Communautés de Communes de Nyons (CC du Val d'Eygues) et Buis-les-Baronnies



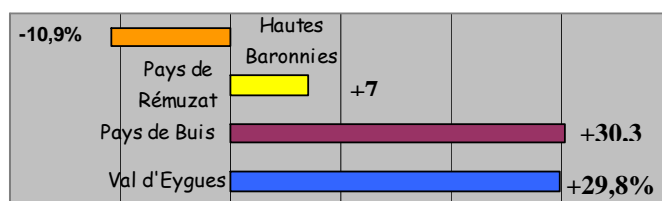


**Photo 3 : Vue plongeante sur Chamaret**

Toutefois la majorité des installations se fait sur Nyons et Buis (40% des nouveaux arrivants s'y installent). Leurs périphéries connaissent également une forte évolution (+ 43% de croissance sur la CC du Val d'Eygues hors Nyons et +32% pour le Pays de Buis hors Buis). L'attraction de nouveaux habitants est moindre en revanche pour les régions plus isolées. La communauté de communes des Hautes Baronnies à un solde négatif ayant perdu 157 personnes depuis 1975. Depuis 90, la tendance à la baisse est enrayée sur cette CC.

(CC du Pays de Buis); S'il est normal que les zones de montagnes soient moins peuplées que les vallées, cette caractéristique s'est accentuée au fil de l'histoire : depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, les Baronnies ont subi un exode rural très fort pour les communes de montagne, et plus modéré pour les bourgs centres. Depuis 1975, le dépeuplement est stoppé et on observe une reprise de la dynamique démographique : en 30 ans, les Baronnies ont gagné 4 110 habitants, soit une croissance de 19% sur la période (la moyenne départementale est de 21%).

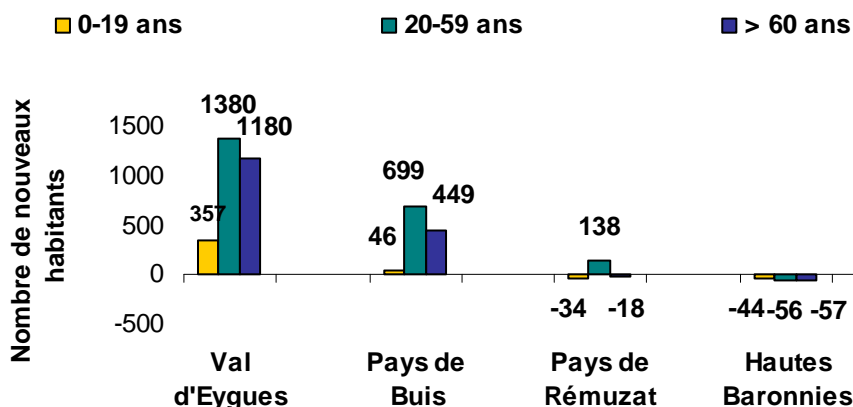
**Evolution de la population par CC des Baronnies de 1975 à 1999 (en %)**



Source: Livre Blanc. SAB. 2004.

Cette reprise démographique n'est pas liée au solde naturel (naissance - décès), mais plutôt au rythme soutenu d'installations de retraités, attirés par le climat et la bonne qualité de vie. En effet, le solde migratoire largement positif (+20,7%) contrebalance un solde naturel négatif (-6,8%). La reprise démographique n'entraîne donc pas un rajeunissement de la population, mais au contraire une augmentation de la part de la population âgée.

**Evolution de la population des Baronnies par classe d'âge entre 1975 et 1999**



La proportion des plus de 60 ans sur les Baronnies est élevée (32,2 %) comparée à la moyenne départementale qui est de 22.5%. D'après l'INSEE (2002), près de 40% des personnes de plus de 75 ans des CC du Val d'Eygues, du Pays de Rémuzat et des Hautes Baronnies vivent seules. Ces personnes ne peuvent souvent pas ou peu conduire. Elles ont par conséquent un fort besoin en transport collectif. Par ailleurs, une récente étude du CLIC prévoit pour les prochaines années que 70 % des personnes âgées du Sud de la Drôme ne trouveront pas de place en maisons de retraite. Il faudra donc aider le plus possible ces personnes à rester dans leur domicile. Dans cette perspective, le transport à la demande et les services à domicile seront très importants.

### **Analyse économique**

Dans cette région montagneuse et provençale, l'activité économique s'appuie essentiellement sur l'agriculture et le tourisme. L'industrie est en revanche très peu présente, les entreprises étant pénalisées par l'éloignement des grands axes routiers et par un manque de main d'œuvre (nombre, qualification, logements...)

#### **Activité agricole**



**Photos 4 : Paysage agricole vu de Bellecombe, mars 2006**

L'activité agricole est prépondérante à l'est des Baronnies : dans les Communautés de Communes du Pays de Rémuzat et des Hautes Baronnies, 30% des actifs travaillent dans ce secteur. Les différentes cultures (lavande, vigne, olives, tilleul, miel ...) nécessitent un grand nombre de main d'œuvre saisonnière. On peut estimer que celle-ci est importante de Juin à Octobre.

#### **Activité touristique**

Elle est également saisonnière et concerne surtout la période de Mai à Octobre. La capacité d'accueil touristique du territoire est de 26 500 touristes. Cette capacité d'accueil permet de doubler la population en période estivale. Elle est plus importante sur les Communautés de Communes du Val d'Eygues (10 214 équivalent individus) et du Pays de Buis (7892 équivalent individus). Les Communautés de Communes du Pays de Rémuzat et des Hautes-Baronnies ont une capacité d'accueil moins importante, mais qui permet de tripler leur population, voire de la multiplier par 4 pour la CC des Hautes Baronnies. Les résidences secondaires ont un rôle prépondérant dans la capacité d'hébergement : en 1999, elles accueillaient 60% des vacanciers.

## Taux de chômage élevé

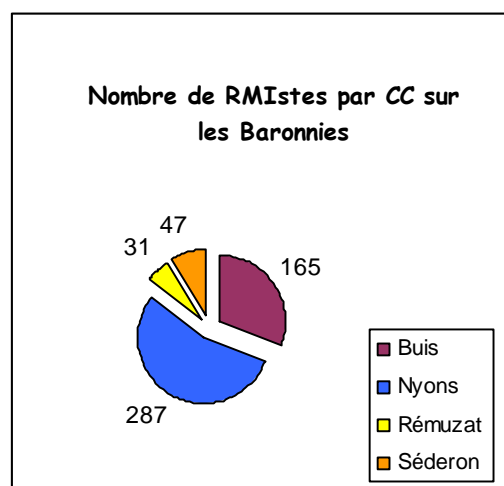
Les activités saisonnières créant plutôt des emplois précaires, on observe qu'il y a peu d'emplois stables sur le territoire étudié. Il existe peu d'entreprises ayant un nombre de salariés important. Ces difficultés entraînent un taux de chômage élevé, de 13,4 % en 1999. La moyenne départementale et celle des communes rurales françaises sont respectivement de 12 % et 11 %.

**Tableau 2 : Taux de chômage par communauté de communes**

	Nombre de chômeurs	Taux de chômage (%)
<b>CC de Val d'Eygues</b>	645	13,2
<b>CC du Pays de Buis</b>	303	14,3
<b>CC des Hautes Baronnies</b>	109	13,3
<b>CC du Pays de Rémuzat</b>	67	11,7

Source: Livre Blanc, SAB, 2004.

Ce taux de chômage est d'autant plus problématique que de nombreuses personnes se désinsèrent progressivement. Le graphique ci-contre indique le nombre de personnes allocataires du RMI par communauté de communes. Elles représentent 2,5% de la population totale des Baronnies. Le taux le plus élevé se trouve sur Buis avec 3,2%. Ces taux sont très élevés en comparaison de celui du département (1,76%).



A travers cette analyse nous avons fait ressortir les principales catégories de personnes captives des transports publics : Le nombre de **personnes âgées**, qui représente 32% de la population, est en constante évolution du fait de la qualité de vie et du climat. Dans les années à venir, le maintien de cette population à domicile va entraîner un fort besoin de déplacement afin d'accéder aux services de santé. Les **personnes en insertion** ont besoin de se rendre sur des villes telles que Nyons pour leurs démarches de recherche d'emploi. Durant la période estivale, le nombre de **touristes** est conséquent. L'enjeu économique qu'ils représentent est suffisamment important pour les intégrer à notre étude.

**Préconisations** : En fonction des publics visés, voici les services qu'il faudra desservir :

- Personnes souhaitant accéder aux services de santé : Médecins généralistes, spécialistes, Centre hospitalier, Centre médico-social, cabinet de radiologie
- Personnes âgées : Marchés, services de santé, commerces de proximité
- Personnes handicapées : Marchés, services de santé, commerces de proximité
- Personnes en insertion : Permanences sociales, CAF, ASSEDIC, Sécurité sociale, Antenne ANPE, centre de formation
- Touristes se déplaçant sans voiture : Gares SNCF, lignes régulières, Offices de Tourisme

## Les pôles générateurs de déplacement pour les publics visés.

Cette analyse démographique et économique va nous permettre maintenant de déterminer quels sont, parmi les pôles générateurs de déplacement évoqués, ceux qui intéressent le public visé, et qui devront donc être desservis par le TAD.

### **Nyons et Buis : pôles de santé, d'administration et pour la recherche d'emploi**

#### **Services de santé (nombre)**

Cardiologue (1)  
Clinique Pneumonie (1)  
Dentistes (12)  
Hôpital local, 35 places (1)  
Kinésithérapeutes (9)  
Maison de retraite (4)  
Médecins généralistes (10)  
Médecine du travail (1)  
Ophtalmologiste (1)  
Orthopédiste (1)  
ORL (1)  
Pédicure – Podologie (3)  
Pharmacie (4)  
~~Radiologie~~ (Fermé depuis un an)



Photo 5 : Nyons, sur la rive de L'Eygues

#### **Nyons:**

Nyons possède l'offre de service de santé la plus importante sur les Baronnies Drômoises. Les généralistes y sont localisés en quantité importante (exemple : 12 dentistes). De plus, la majorité des spécialistes sont présents (cardiologue, podologue, etc.).

Cependant certains manques sont à noter. L'hôpital local (35 places) n'assure pas les urgences, les hospitalisations de courte durée ou encore les accouchements. De plus le centre de radiologie de Nyons est fermé depuis un an. On remarque enfin que certaines spécialités telles la dermatologie et la gynécologie ne sont pas présentes.

#### **Administration et emploi**

Sous Préfecture  
Trésorerie  
Antenne ANPE  
ASSEDIC  
Permanence CAF  
Permanence Sécurité Sociale

#### **Buis-les-Baronnies:**

**Administration**  
Permanence Sécurité Sociale

Cette ville est le deuxième pôle regroupant une offre de services de santé assez importante. Cependant, elle se limite aux généralistes (médecins, dentistes, kinésithérapeutes). Si la population souhaite consulter un spécialiste, elle doit se rendre dans une ville plus importante.

#### **Services de santé**

Dentistes (2)  
Hôpital local (1)  
Kinésithérapeutes (4)  
Maison de retraite (1)  
Médecins généralistes (4)  
Pharmacies (2)

Nyons et Buis sont des pôles structurants pour le territoire. En plus des services administratifs ci-dessus, ils proposent d'autres équipements que l'on ne retrouve que très peu sur les Baronnies. Par exemple, les établissements bancaires, hormis La Poste, sont totalement absents sur la CC du Pays de Rémuzat.

### **Pôles hors du territoire étudié : pour les services manquants**

Bien qu'elle soit importante, l'offre de Nyons n'assure pas à la population un service complet sur ce territoire. Les communes de Vaison-la-Romaine, Valréas ou encore Sisteron, qui se situent en limite du territoire, offrent les services de santé (Cf. encadrés ci-dessous), qui sont absents du territoire des Baronnies. De plus, il est souvent plus simple pour les populations des communes du sud, tels que Mollans sur Ouvèze, Monbrun-les-Bains, ou encore Séderon, de se rendre vers ces villes qui sont plus proches en kilomètres que Nyons.

#### **Vaison la Romaine**

3 cabinets de Radiologie  
1 centre hospitalier  
1 dermatologue  
1 gynécologue  
...

#### **Valréas**

1 cabinet de radiologie  
1 centre Hospitalier  
1 dermatologue  
...

#### **Sisteron**

2 cabinets de radiologie  
1 centre hospitalier  
1 dermatologue  
2 gynécologues  
...

### **Pôles touristiques et nœuds de communication**

Le tourisme sur les Baronnies est principalement un tourisme vert, donc diffus. De plus, beaucoup de vacanciers ont des résidences secondaires. On peut distinguer toutefois les pôles les plus attractifs :

- Nyons pour son caractère culturel et historique.
- Rémuzat avec la Maison des Vautours qui attire de nombreux amoureux de la nature.
- Montbrun les bains où sont localisées les thermes. Il est prévu que leur capacité soit multipliée par trois d'ici 2007.

Les pôles touristiques sont accessibles par les transports public (lignes régulières ou SNCF) depuis les villes de :

**Tableau 3 : Connections des noeuds de communication avec les grandes villes environnantes**

<b>Directions accessibles</b> <b>Nœuds de communication</b>	<b>Montélimar</b>	<b>Valence, Lyon</b>	<b>Gap, Grenoble, Chambéry, Annecy</b>	<b>Aix-en-Provence, Marseille</b>	<b>Orange, Avignon, Nîmes, Marseille</b>
<b>Nyons</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			<b>X</b>
<b>Die</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		
<b>Luc-en-Diois</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		
<b>Serres (04)</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>Laragne(05)</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>Sisteron(05)</b>				<b>X</b>	
<b>Carpentras (84)</b>					<b>X</b>
<b>Vaison-la-Romaine (84)</b>					<b>X</b>

Auteurs : Stagiaires CG 26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Lorsque l'on prend le rabattement en direction de Die, on rejoint une gare connectée à Valence, Lyon, Gap, Grenoble, Chambéry ou Annecy. Depuis Sisteron, on a plutôt accès à Aix ou Marseille.

**Préconisations:** Nyons, sous-préfecture est le pôle le plus équipé, et doit être rendu accessible depuis tout le territoire. On doit également avoir accès aux services de santé manquant à Nyons depuis tout le territoire. Il faudra donc desservir en fonction de la proximité les villes de Vaison, Valréas ou Sisteron. Tous les noeuds de communication devront être desservis par le service rabattement.

## RECENSER L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LES BARONNIES

### L'offre du Conseil Général

Le CG propose deux types d'offre sur ce territoire d'étude : les lignes régulières (LR) et le service Transdrôme.

Le transport public actuel n'offre pas la même desserte en tout point du territoire. Certaines communes étant éloignées des LR seul Transdrôme y assure le service. C'est le cas de la région de Montbrun ainsi que de toute la partie sud de la Communauté de Communes du Pays de Rémuzat.

### Les lignes régulières



**Photo 6 : Un car de ligne régulière sur la place de Rémuzat**

Le territoire étudié est traversé par 7 LR (voir carte ci-contre), gérées par 5 transporteurs. Le Conseil Général reste l'Autorité Organisatrice compétente, sauf pour la ligne 43 où le service a été repris par la Communauté de Communes des Hautes Baronnies, suite à une délégation de service public.

La topographie et les différents bassins de vie induisent une organisation interdépartementale. Toutes les lignes, exceptée la ligne 38, desservent au moins une commune située hors du département. Les liaisons interdépartementales se font essentiellement avec le Vaucluse et dans une moindre mesure avec le département des Hautes-Alpes.

Comme nous l'avons déjà observé, les LR sont orientées vers le public scolaire. La fréquence des lignes varie donc de manière significative entre les périodes scolaires et de vacances, certains trajets étant même suspendus. Les départements de la Drôme et du Vaucluse n'appartenant pas à la même académie, les vacances scolaires diffèrent ce qui ajoute de la complexité au service. En effet, une ligne gérée par un transporteur de la Drôme ne circulera pas pendant les vacances scolaires drômoises, même si il y a toujours classe dans le Vaucluse; et inversement. Si des arrangements sont certainement trouvés pour les scolaires, cela restreint les possibilités pour les autres usagers.

Tableau 4 : Variation de la fréquence des lignes régulières entre période scolaire et non scolaire

N°ligne	Période scolaire	Vacances
<b>36</b>	En partance de Nyons : 36 départs en semaine 6 départs le samedi	15 départs en semaine 3 départs le samedi
<b>37</b>	En partance de Nyons : 13 départs en semaine Pas de départ le samedi  En partance de La Motte C. : 5 départs en semaine 1 départ le samedi	5 départs en semaine 1 départ le samedi  Aucun changement Aucun changement
<b>38</b>	En partance de Nyons : 20 départs en semaine 2 départ le samedi	4 départs en semaine Pas de départ le samedi
<b>39</b>	En partance de Séderon : 9 départs en semaine 2 départs le samedi  En partance de Buis : 32 départs en semaine 3 départs le samedi	5 départs en semaine 1 départ le samedi  11 départs en semaine 1 départ le samedi
<b>44</b>	En partance de Nyons : 20 départs en semaine 2 départs le samedi	1 départ en semaine Pas de départ le samedi
<b>45</b>	En partance de Nyons : 9 départs en semaine Pas de départ le samedi	Ne circule pas

Auteurs : Stagiaires CG 26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Outre les problèmes d'horaires et de fréquences, la non lisibilité des arrêts peut être un facteur frein à l'utilisation des lignes régulières par des usagers autres que scolaires. Par exemple le départ de Nyons, qui représente un pôle de desserte pour le territoire, est très mal aménagé. Une personne qui souhaite prendre un bus partant au moment de la sortie des classes devra se frayer un chemin parmi les collégiens, et repérer parmi les nombreux bus présents, celui dont une petite fiche dans l'angle du pare-brise indique qu'il n'est pas uniquement scolaire (le bus en question n'est pas en effet clairement distingué, et son point d'arrêt est déconnecté de l'abri bus où sont affichés les horaires de son passage.

En ce qui concerne l'accès des lignes régulières aux personnes à mobilité réduite, il n'est possible qu'en cas de handicap léger. En effet, aucun car n'est actuellement adapté pour l'accueil des PMR : une personne en fauteuil manuel pourra éventuellement être aidée, si toutefois elle parvient à atteindre le point de desserte de la ligne, mais il est impossible pour une personne en fauteuil électrique d'avoir recours à ce mode de déplacement.

### Un cas particulier : la ligne N°43

Depuis juin 2005, la CC des Hautes Baronnies a en charge la gestion de la LR 43 Mévouillon – Laragne. Elle est la seule collectivité compétente dans ce domaine, suite à une délégation de service public du CG. Suite à l'arrêt du transporteur, cette LR devait initialement être supprimée. Jugée trop déficitaire, le budget alloué par le CG ne suffisait plus à son maintien et une participation de la part des communes s'avérait nécessaire. En 1997, 339 personnes utilisaient la ligne et seulement 136 en 2004. Le système a donc été repris et actualisé par la CC devenue AOT. Un nouveau chauffeur a été engagé et la communication améliorée.

Fonctionnement et coût : Le coût du service est de 26 000 euros, avec un déficit compris chaque année entre 7000 et 8000 euros. Depuis la reprise du système le budget a pu être équilibré (comprend le coût du chauffeur et du carburant). La ligne fonctionne avec des jours fixes (le mardi et le jeudi) et un point d'arrêt déterminé dans chaque commune desservie. Le service s'est adapté à de nouveaux horaires pour répondre à la demande et reste très flexible. Le chauffeur a la possibilité de transporter les colis ou de prendre la personne chez-elle quand elle prévient. En moyenne lors des déplacements 7 à 8 personnes l'utilisent et en un an les chiffres de fréquentation ont doublé.

Nous avons vu que les fréquences et horaires des LR sont orientées vers les scolaires, et qu'il n'est donc pas aisé pour les autres usagers d'y faire correspondre leurs besoins. De plus, pour les personnes âgées ou fragiles, prendre un bus scolaire peut être angoissant, car les enfants et les jeunes sont souvent agités.

L'exemple de la ligne 43 est très intéressant, car cette ligne n'est pas utilisée par les scolaires. On observe que la flexibilité (desserte à domicile) et l'interconnaissance entre le chauffeur et les usagers sont des facteurs de réussite pour la ligne. De plus un tel système laisse une marge de manœuvre à l'informel ce qui permet de répondre à des besoins spécifiques et appréciés des usagers.

Ici l'implication de la collectivité locale garantit une bonne communication et donc une meilleure fréquentation de la ligne.

#### **Préconisations:**

- Choisir des horaires complémentaires des lignes régulières.
- Favoriser la flexibilité du service et la desserte à domicile.
- Impliquer les collectivités locales.

### Le service Transdrôme

#### • La desserte

Les LR présentées ci-dessus ne desservent pas la totalité du territoire. Certaines, par manque de fréquentation ou suite à la cessation d'activité d'un transporteur, ont été supprimées à la fin des années 80. Transdrôme a alors été mis en place pour les compléter. Les Baronnies Drômoises sont découpées en 4 régions Transdrôme à partir desquelles sont déterminés les bourgs de rabattement et de commodité.

Voyons quelles possibilités la desserte proposée par Transdrôme ouvre à ses usagers.

- **Commodité** : nous avons hiérarchisé ces différents bourgs en fonction des niveaux de services qu'ils offrent à la population (lire le tableau avec la carte ci-contre) :

Rang	Services existants
1	Hôpital, maison de retraite, médecin généraliste, pharmacie ; Grande surface alimentaire, petits commerces alimentaires ; Poste, banque.
2	Hôpital, maison de retraite, médecin généraliste, pharmacie ; Petits commerces alimentaires ; Poste, banque.
3	Maison de retraite, médecin généraliste, pharmacie ; Petits commerces alimentaires ; Poste, banque.
4	Médecin généraliste ; Petits commerces alimentaires ; Poste.

- **Rabatement** : Se référer au tableau p.25 pour connaître les directions rendues accessibles depuis les bourgs autorisés en rabatement.

#### • L'organisation

Du point de vue organisationnel, Transdrôme s'appuie sur six organismes relais et les trajets sont effectués par cinq taxiteurs. Voici leurs caractéristiques:

**Tableau 5 : Caractéristiques des organismes relais et transporteurs**

Régions Transdrôme	Organismes relais	Transporteurs
Buis-les-Baronnies – Mollans-sur-Ouvèze	Mairie de Buis Mairie de Mollans	Taxi – ambulance 7 salariés 6 véhicules (5 à 7 places)
La Motte-Chalancon – Rémuzat	Bureau de Poste Bureau de Poste	Garage 2 salariés 1 véhicule (5 places) Taxi, petite remise Pas de salarié 2 véhicules (5 places)
Montbrun-les-Bains	Mairie de Montbrun	Vendeur de fioul domestique et taxi 2 salariés 1 véhicule (5 places)
Séderon	Mairie de Séderon	Taxi – ambulance 10 salariés 15 véhicules (5 à 16 places)

Auteurs : Stagiaires CG 26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

Nos enquêtes révèlent que l'ensemble des transporteurs souhaite renouveler leur partenariat avec le CG. Cela dénote un bon investissement de leur part puisque chaque conventionnement se fait sur la base minimum de cinq ans. Cependant des solutions devront être trouvées car, comme les LR, les transporteurs disposent de peu de moyens pour le déplacement des PMR.

L'investissement des organismes relais (OR) est, quant à lui, plus mitigé. En effet leur implication en tant qu'OR résulte plus d'une demande faite par le CG que d'une motivation personnelle. Le peu de temps consacré à ce service (environ un quart d'heure par semaine) ne les engage pas à s'investir davantage.

Certains bourgs de commodité ont un niveau de service très faible et ne répondent pas à l'ensemble des besoins de la population qui y accède. Cela confirme la nécessité de rendre les bourgs plus équipés accessibles à l'ensemble du territoire. D'après nos enquêtes, les OR sont peu impliqués au service actuel. Les taxiteurs quant à eux, souhaitent renouveler leur conventionnement.

**Préconisations:**

- Intégrer les taxiteurs dans le prochain TAD.
- Un changement d'organisme relais peut être envisagé.

### **Autres offres de transport**

L'offre proposée sur le territoire présente dans son fonctionnement certaines restrictions et incompatibilités d'utilisation. Elle est d'ores et déjà complétée par diverses actions proposées par les collectivités ou les structures associatives. Elles ont pour objectif de faciliter la mobilité de catégories d'utilisateurs plus ou moins ciblées. Les réunions menées sur le terrain permettent d'en dresser le détail.

**Tableau 6 : Autres offres de transport sur les Baronnie**

	<b>ACTIONS MENEES</b>	<b>PUBLICS CIBLES</b>
<b>Collectivités</b>		
<b>Région Rhône Alpes</b>	Projet de ligne TER Nyons Montélimar	Tout public
<b>Département de la Drôme</b>	Conventionnement avec des Taxis effectuant des navettes domicile - école	Scolaires non autonomes
<b>Département du Vaucluse</b>	Mise en place d'un TAD, suite à la suppression d'une ligne régulière du CG 26 interdépartementale	Tout public
<b>CC des Hautes Baronnie</b>	Acquisition mini-bus pour : le fonctionnement de la ligne régulière 43 le transport de fret le transport de scolaires	Ligne régulière ouverte à tout public Mini-bus à disposition du centre de loisirs en période de vacances
<b>CC du Pays de Buis les B</b>	Acquisition mini-bus (9 pl.)	Mini-bus à disposition des communes et des associations Tout public
<b>Commune de Nyons</b>	Acquisition mini-bus. Desserte du marché de Nyons	Tout public
<b>Autres structures</b>		
<b>CHRS Aube Nouvelle</b>	Acquisition 2 véhicules	Personnes en réinsertion
<b>CLI</b>	Point de location mobylettes	Personnes en réinsertion
<b>Mission Locale</b>	Attribution de bons de carburants et bons de mobilité pour aider au financement de déplacements de particuliers	Personnes en réinsertion
<b>FJT</b>	Point de location mobylettes	Jeunes en insertion

Auteurs : Stagiaires CG 26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

On remarque que les actions menées en faveur des personnes en insertion sont nombreuses. Elles révèlent un véritable besoin de cette population pour accéder à des services bien particuliers (antenne ANPE, centres de formation, etc.). La multiplication de ces actions démontre aussi une forte implication des acteurs sociaux.

#### **Préconisations :**

- Elargir et/ou compléter les offres proposées localement.
- S'appuyer sur les travailleurs sociaux lors de l'évolution du service commodité (recensement des besoins des publics en difficulté, diffusion efficace de l'information, peut être gestion ou organisation du futur service de TAD).

## LA DEMANDE EN TRANSPORT PUBLIC

Évaluer la demande d'un territoire est souvent le point critique lors d'une étude sur les transports. Pourtant, une telle estimation est fondamentale pour assurer l'adéquation entre l'offre que l'on propose et les besoins réels du public visé.

La demande en transport se différencie sous trois formes\* :

- La demande réalisée (ou satisfaite), qui rassemble les usages et les avis des utilisateurs actuels de Transdrôme ;
- La demande latente estimée : propre à chaque territoire, elle varie selon ses caractéristiques topographiques, démographiques, socio-économiques...
- Enfin, la demande latente exprimée réunit les propos de la population sur les besoins non satisfaits par l'offre actuelle en transport.

L'analyse de la structure du territoire et des pôles générateurs de déplacement a mis en évidence la demande latente estimée. Nous allons à présent analyser les demandes réalisées et exprimées. L'analyse et le recensement de ces demandes ont pris beaucoup d'importance dans notre étude, car elles représentaient la grande inconnue pour le service transport. Nous nous sommes appuyées sur plusieurs sources d'informations :

- Les réflexions échangées lors de la première réunion du groupe de travail, organisée par le service Transport du CG. Ce groupe est composé d'élus et de représentants des services sociaux, de PMR, de collectivités locales... Il a pour objectif de faire progresser la réflexion, en amont des décisions de la Commission Transport, pour le reconventionnement Transdrôme de 2007.
- Les réunions sur le terrain avec divers représentants de la population des Baronnie : une première visant à mieux cerner les besoins locaux en transport. Nous y avons réuni des associations, des transporteurs, des représentants de communes et un chargé de missions du Pays Autre Provence. Dans une seconde réunion, nous avons convié les représentants des intercommunalités concernées et les élus du Conseil Général du secteur. L'objectif était cette fois de cerner le jeu d'acteurs, les projets en cours et les partenariats envisageables.
- Notre enquête auprès des organismes relais et des transporteurs afin de compléter ces données chiffrées (cf. annexes III et IV). Ces acteurs étant en contact direct des usagers, l'enquête a permis de recueillir leurs appréciations quant à l'utilisation de Transdrôme, et des données complémentaires.
- Les états de fréquentation des quatre régions Transdrôme en 2005.

---

\* Les définitions sont rassemblées dans un glossaire en annexe.

## La demande réalisée de TAD sur les Baronnie Drômoises

Nous avons choisi d'accorder une importance toute particulière à l'analyse de la « demande réalisée », car elle aide à la compréhension de la fréquentation actuelle de Transdrôme. Cette demande sera prise en compte dans nos propositions afin de continuer à y répondre malgré la transformation du service. En effet, si les usagers actuels adoptent le futur TAD, cela lui assurera un certain taux de fréquentation, donc de succès.

Chaque mission – commodité ou rabattement – vise un public et des finalités très différentes. Ainsi, les questions à se poser pour l'analyse varient selon la mission. Nous allons donc les présenter séparément.

### La Commodité :

En 2005, nous avons répertorié 109 usagers différents, pour lesquels Transdrôme s'est déplacé en moyenne **9 fois par semaine** sur l'ensemble du territoire étudié. Pour comprendre dans le détail cette utilisation, nous avons jugé important de se poser les questions suivantes :

- A qui sert Transdrôme ?
- Pour quels motifs de déplacement les gens l'utilisent-ils ?
- Quels sont les principaux flux ?
- Comment les trajets sont-ils fréquentés ? Par combien de personnes ?
- Qui sont les usagers réguliers (les plus dépendants du service) ?
- Les itinéraires effectués pour répondre à chaque demande se recoupent-ils ?

Deux sources d'informations nous permettent d'y apporter des réponses : notre *enquête* auprès des organismes relais et transporteurs des quatre régions Transdrôme, et les états de fréquentation pour ces régions en 2005 (cf. exemples en annexe II, III et IV).

### A qui sert le service commodité ?

Rappelons que le service commodité est accessible aux personnes âgées de plus de 65 ans et aux personnes ayant un taux d'invalidité d'au moins 80 %, résidant en Drôme. Dans les faits, Transdrôme n'est pas utilisé par les handicapés en fauteuil roulant. Les usagers sont donc essentiellement des personnes âgées. Les personnes qui utilisent régulièrement le service en sont fortement dépendantes, car elles n'ont pas de voiture ou de famille proche qui pourraient les aider à se déplacer.

### Pour quels motifs les gens utilisent-ils la commodité ?

Les objets de déplacement cités dans les enquêtes sont les visites chez le médecin et les spécialistes divers (plus particulièrement l'ophtalmologiste, le dentiste et le pédicure) ; ainsi que les achats en pharmacie et les autres courses alimentaires.

### Quelles sont les origines-destinations les plus demandées ?

La carte ci-contre présente les principaux flux observés en commodité. On observe trois types de problématiques :

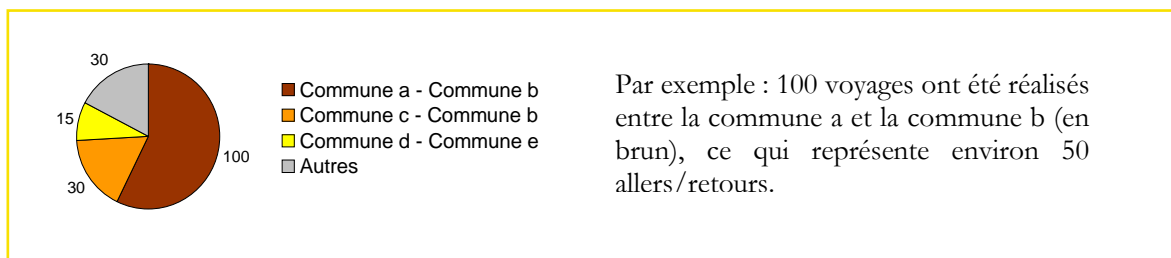
- Une problématique de milieu rural isolé, à l'intérieur du département, polarisé sur une seule ville centre : l'ensemble La Motte Chalancon - Rémuzat.
- Une problématique interdépartementale où les communes sont attirées vers plusieurs pôles. La desserte en transports publics y est plus fournie, mais pas toujours cohérente du fait de l'effet de frontière. Il s'agit des régions de Buis-les-Baronnies, Montbrun-les-Bains et Séderon.
- De vastes espaces d'où n'émane aucune demande.

Afin que notre travail soit maniable, nous avons réalisé des fiches par région. Elles sont toutes présentées de la même manière, et appliquent la méthode de traitement des états de fréquentation proposée. La lecture des illustrations utilisée est expliquée ci-dessous.

### • Connaître la fréquentation par trajet.

#### Quels sont les trajets les plus demandés ?

- Une carte de la région Transdrôme présente les communes qui y sont rattachées et les principales voies de communication qui la desservent.
- Le graphique montre combien de voyages\* par trajets\* ont été effectués en 2005. Chaque trajet demandé plus de 15 fois est représenté par une couleur. Les trajets moins fréquentés sont rassemblés dans la portion grise. (Un aller/retour compte pour 2 voyages car les personnes n'effectuent pas systématiquement leur trajet dans les deux sens).



#### Combien de personnes différentes utilisent chaque trajet ?

Selon les régions, 7 à 50 personnes utilisent la commodité. Certaines très régulièrement, d'autres occasionnellement. Ainsi il y a peu d'usagers et le comportement de chacun a une incidence forte sur les statistiques. Le nombre de personnes différentes utilisant chaque trajet permet de mesurer la fréquence avec laquelle il est demandé, ainsi que le taux de remplissage éventuel des véhicules, si les voyages étaient regroupés.

Trajets les plus demandés	Nombre de voyages	Nombre de personnes concernées	Nombre de voyages / personnes
Commune a- Commune b	100	4	50
Commune c – commune b	30	3	10
Commune d – commune e	15	1	15
Autres	15	5	3

Attention, les voyages sont comptabilisés dans les deux sens. (a vers b = b vers a) et une même personne peut effectuer divers trajets dans une année.

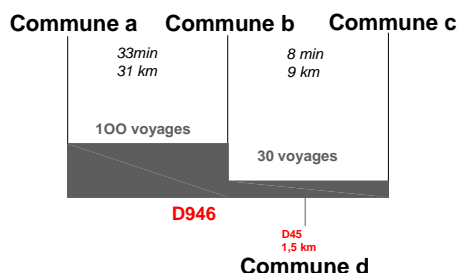
### • Identifier les usagers réguliers.

Les listes des usagers réguliers par région étant très utiles mais confidentielles, nous les mettons à disposition du service transport uniquement.

### • Recouper les itinéraires.

Comme il y a peu de voies de communication dans ces régions montagneuses, les transporteurs empruntent en général la même route quelle que soit la commande. On souhaite évaluer la pertinence du regroupement des voyages par un SRD. On propose un schéma pour chaque itinéraire fortement utilisé. Le lecteur doit compléter sa lecture du schéma grâce à la carte pour avoir une meilleure perception de l'itinéraire dans l'espace (la schématisation donne l'illusion d'une équidistance entre chaque point).

- Les voyages ayant empruntés tout ou partie de l'itinéraire (dans un sens ou dans l'autre) sont représentés.
- On indique en pourcentage ce que ces voyages représentent pour l'ensemble de la région.
- Un tableau précise les liaisons marginales qui ne sont pas couvertes.

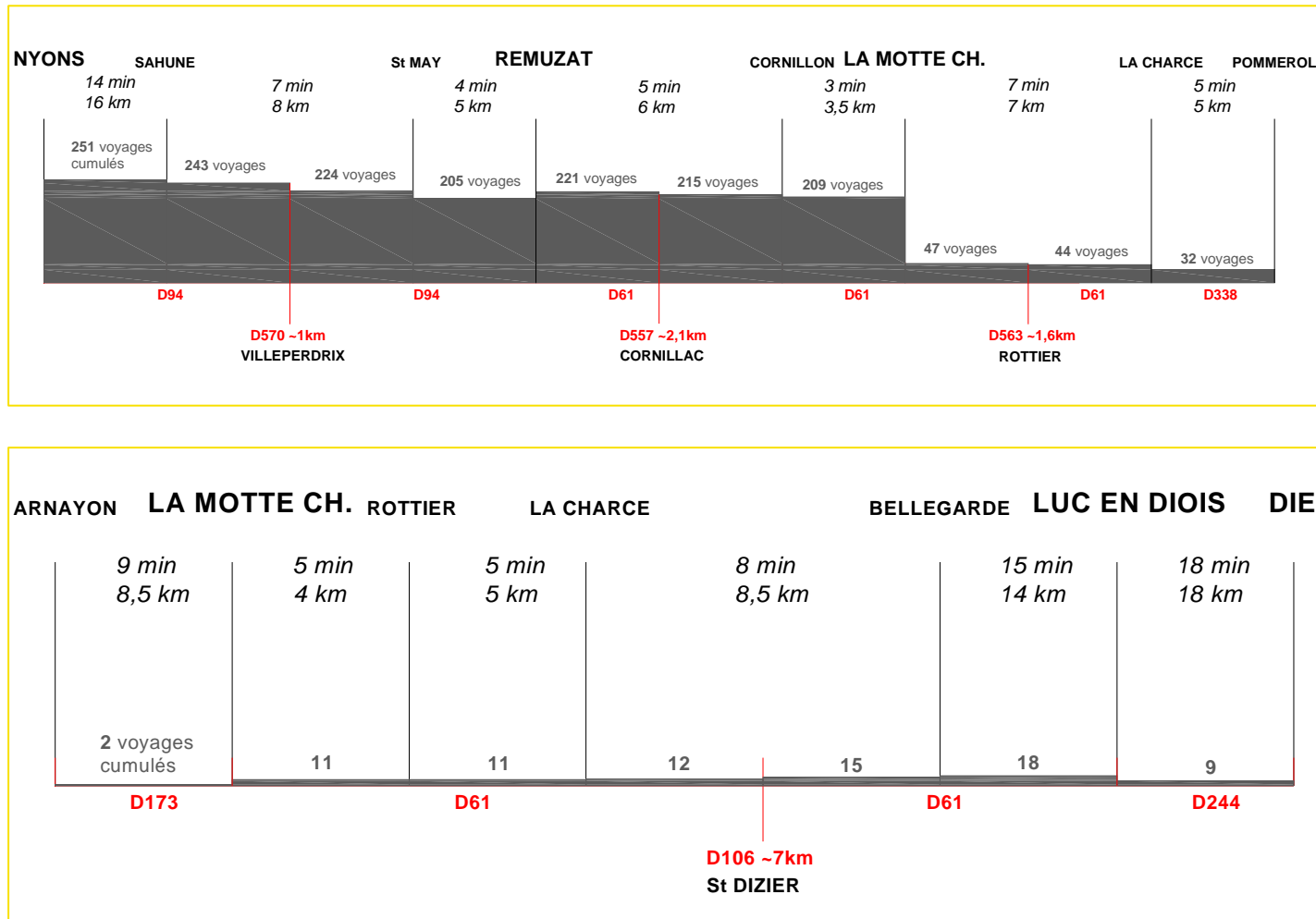


Par exemple : les communes a, b, et c sont situées sur la même route, de sorte que l'on passe par b lorsque l'on va de a à c. La commune d n'est pas tout à fait située sur l'itinéraire, mais est très proche et un court détour permet de la rejoindre. Le nombre de voyages indiqués dans le schéma correspond pour le tronçon a-b à la somme des voyages effectuée de a vers b, c ou d, et de ceux effectués depuis b, c, ou d vers a. L'épaisseur du trait est proportionnelle au nombre de voyages réalisés.

*Note: Ces schémas rassemblent la quasi totalité des demandes. Il faut toutefois modérer cette observation car pour recouper les trajets, nous avons fait comme si les demandes émanaient des bourgs des communes, souvent situés sur les voies de communication. Dans la réalité, les usagers peuvent habiter à plusieurs kilomètres du bourg et Transdrôme est une desserte à domicile. Les itinéraires réels sont donc tout de même plus diffus que ce que montrent les schémas.*

Les deux itinéraires schématisés ci-dessous sont empruntés respectivement pour 90% et 5% des voyages effectués dans la région Transdrôme de La Motte Chalancon – Rémuzat.

5% des voyages effectués dans la région Transdrôme de La Motte Chalancon – Rémuzat ne sont pas pris en compte dans ces schémas. Il s'agit des trajets suivants :



#### Trajets marginaux de la région La Motte Chalancon – Rémuzat

Origines - destinations	Nbre de voyages en 2005
Volvent – La Motte Chalancon	2
La Motte Chalancon – Serre	3
La Motte Chalancon – Verclaus	2
Chalancon – Die	2
Nyons – Bellegarde	1
Die – Pommerol	1

Source: États de fréquentation Transdrôme 2005 – CG26.

Figure 3 : Recouplement des trajets Transdrôme 2005, région de La Motte Chalancon - Rémuzat

L'itinéraire schématisé ci-dessous est emprunté pour 91% des voyages effectués dans la région Transdrôme de Séderon : 9% des voyages effectués dans la région Transdrôme de Séderon ne sont pas pris en compte dans ce schéma. Il s'agit des trajets suivants :

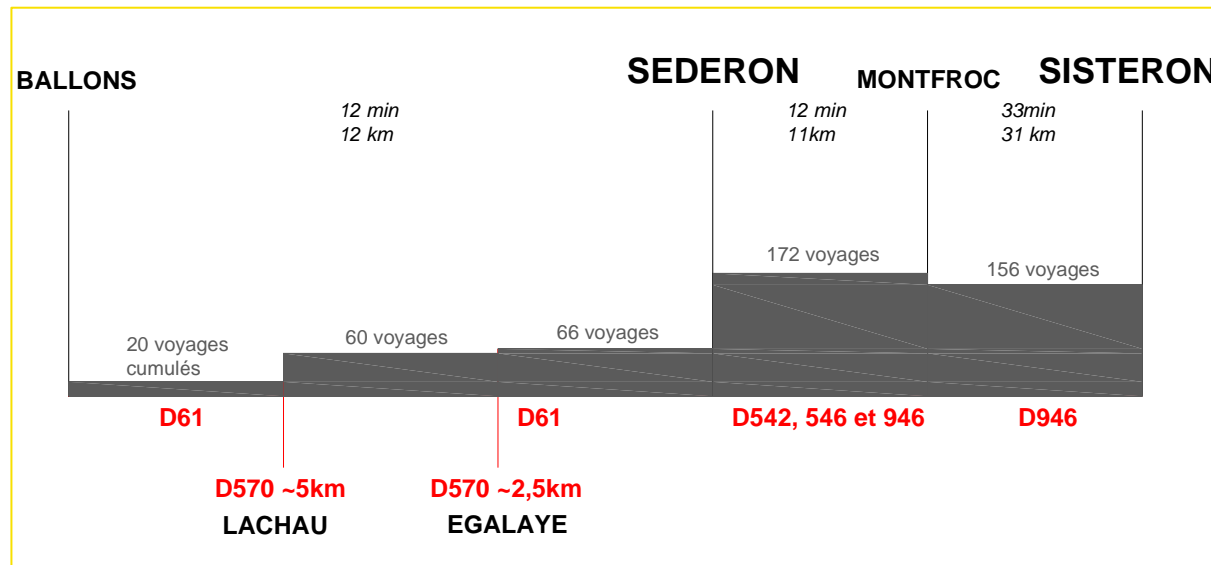


Figure 5 : Recouplement des trajets Transdrôme 2005, région de Séderon

#### Trajets marginaux de la région de Séderon

Origines - destinations	Nombre de voyages en 2005
Vaison-la-Romaine – Mévouillon	8
Montbrun-les-Bains – Mévouillon	6
Buis-les-Baronnies – Mévouillon	6
Séderon – Mévouillon	8
Buis-les-Baronnies – Lachau	2

Source: États de fréquentation Transdrôme 2005 – CG26.

L'itinéraire schématisé ci-dessous est emprunté pour 99% des voyages effectués dans la région Transdrôme de Montbrun : 1% des voyages effectués dans la région Transdrôme de Montbrun n'est pas pris en compte dans ce schéma. Il s'agit du trajet suivant :

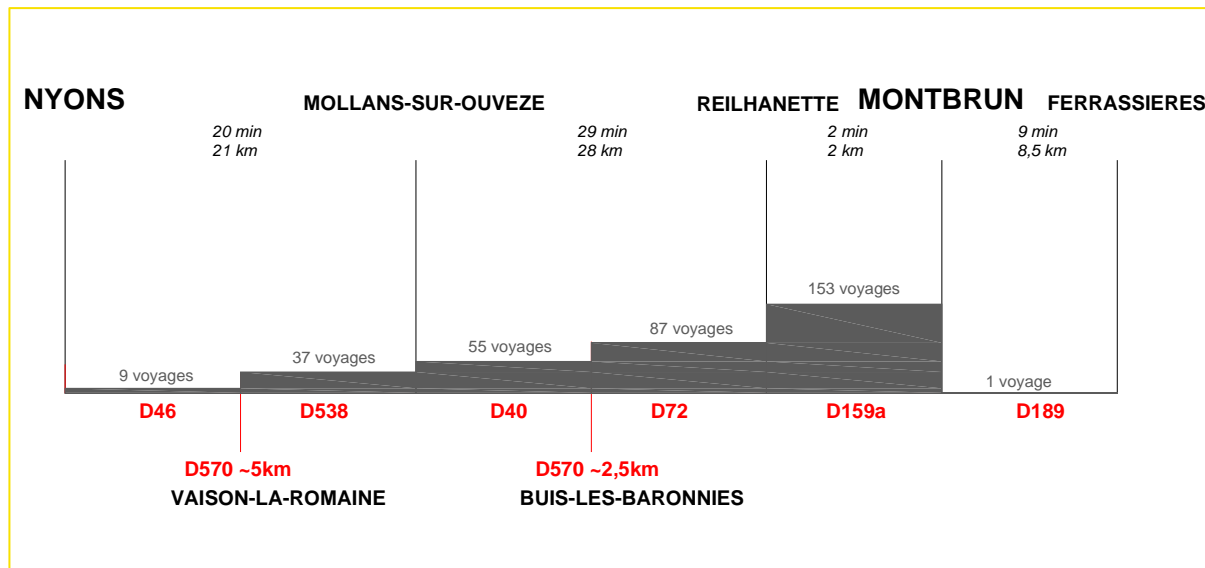


Figure 7 : Recouplement des trajets Transdrôme 2005, région de Montbrun

Trajet marginal de la région de Montbrun-les-Bains

Origines - destinations	Nombre de voyages en 2005
Carpentras – Aulan	3

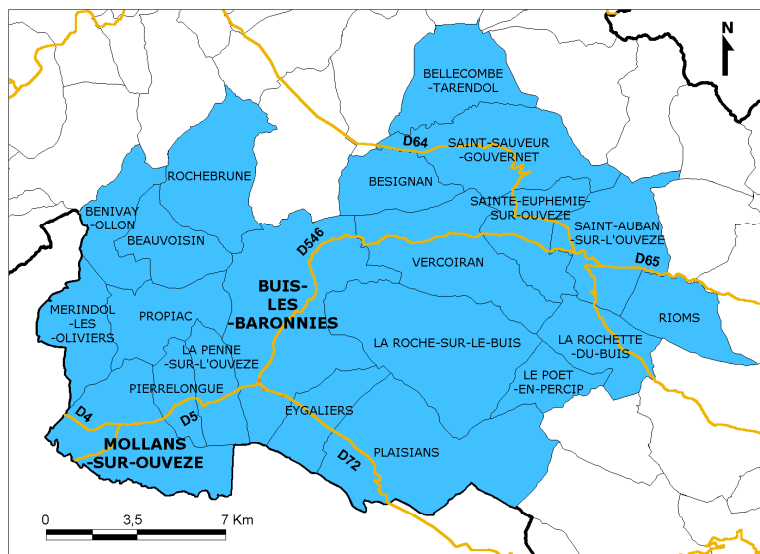
Source: États de fréquentation Transdrôme 2005 – CG26.



## Région Transdrôme de Buis-les Baronnies

La Région Transdrôme de Buis les Baronnies regroupe 21 communes et 5080 habitants. **7 personnes** y utilisent le service et ont fait **80 voyages en 2005**, soit **11,4** voyages par personnes.

Les trois trajets demandés ne se recoupent pas entre eux : ils viennent de trois communes périphériques de Buis. En revanche le trajet Mollans – Buis est sur l'itinéraire emprunté pour aller de Montbrun à Nyons ou Vaison. C'est pourquoi le schéma des itinéraires de la région de Montbrun le prend en compte.

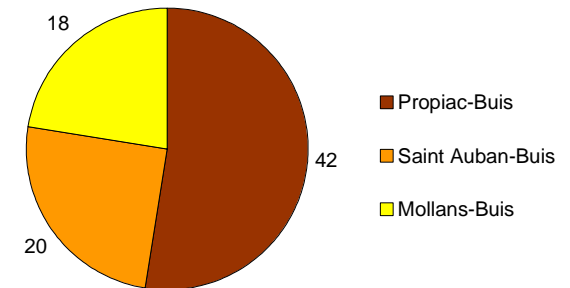
### Région Transdrôme de Buis-Les-Baronnies



 Région Transdrôme de BUIS-LES-BARONNIES  
 Routes départementales



Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006



Exemple de lecture: 42 voyages ont été effectués entre Propriac et Buis-les-Baronnies en 2005

Trajets les plus demandés*	Nombre de voyages	Nombre de personnes concernées	Nombre de voyages / personnes
Propiac-Buis	42	1	42
St Auban-Buis	20	2	6 et 14
Mollans-Buis	18	4	4,5

**Figure 8 : Fréquentation par trajet en commodité (Buis, 2005)**

Source: États de fréquentation Transdrôme 2005 – CG26.

La faible fréquentation de la commodité pour la région de Buis-les-Baronnies est surprenante et mérite une explication : En effet, cette région est la plus peuplée des quatre étudiées, mais recense le moins de voyages en commodité. Pour le comprendre, il faut savoir que le seul bourg de commodité autorisé pour la région est la commune de Buis-les-Baronnies. Le diagnostic a montré que l'offre en services médicaux n'y est pas complète, alors que la mission commodité est en grande partie utilisée pour des besoins de santé.

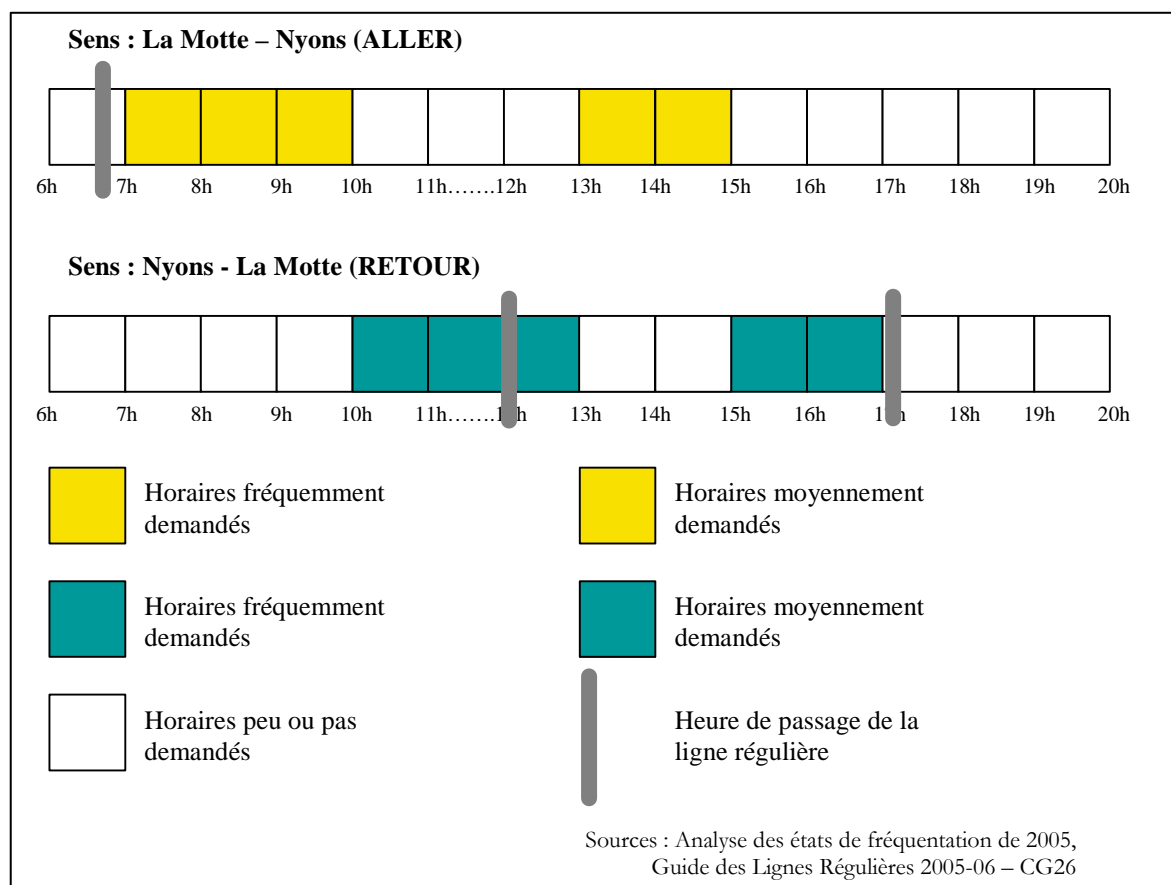
D'une manière plus générale, on remarque dans toutes les régions qu'un petit nombre d'usagers réguliers est à l'origine des trajets les plus fréquentés. Ils font appel à Transdrôme jusqu'à une fois par semaine. Il est probable que la commodité soit pour eux un service essentiel leur permettant de rester à domicile. Étant peu nombreux, ces usagers réguliers devront faire l'objet d'une attention particulière en cas de restructuration du service.

Les trajets moins demandés sont le fait d'usagers occasionnels. Le recoupement des trajets montre toutefois que pour une grande majorité, ces voyages occasionnels empruntent les mêmes itinéraires que les trajets plus fréquentés.

Certains des itinéraires mis en valeur par les schémas sont empruntés aussi par une ligne régulière. Par exemple pour la région La Motte Chalancon - Rémuzat, nous avons remarqué que 90% des trajets commodité effectués en 2005 empruntent un même itinéraire, par les routes D61 et D94. Or cet itinéraire est également celui de la ligne régulière n°37. Dans le cas où un SRD serait mis en place sur cet itinéraire, son tracé se superposera. Ces services ne feront-ils pas « doublon » ?

Nous avons montré que les LR ne sont pas adaptées aux besoins des publics que nous ciblons. Cela apparaît clairement lorsque l'on compare l'utilisation de Transdrôme (pour lequel les usagers choisissent leurs horaires) avec les heures de passage de la LR 37 :

**Figure 9 : Fréquentation de Transdrôme : plages horaires les plus demandées**



Nous voyons que les personnes empruntent Transdrôme pour rejoindre Nyons de préférence le matin. Ils partent majoritairement de La Motte entre 7h et 11h, plus rarement entre 14h et 16h. La ligne régulière passe le matin à La Motte à 6h45 pour aller à Nyons. Cet horaire ne peut donc convenir aux besoins des habitants de la région de La Motte. De plus, les usagers Transdrôme réservent leur taxi pour partir de Nyons entre 16h et 18h, plus rarement entre 11h30 et 14h. Dans ce cas, les usagers pourraient emprunter la ligne régulière, vu que ses horaires de départ de Nyons correspondent avec les départs de Transdrôme.

Mais peu d'usagers utilisent l'autocar ; en terme de qualité de service, la ligne régulière est beaucoup moins confortable que Transdrôme qui dessert à domicile. On ne peut donc pas dire qu'il y ait "doublon" puisque chaque service touche des personnes différentes.

#### **Préconisations :**

Afin de répondre aux trois problématiques que nous avons repérées lors de l'observation des flux, et par rapport aux données que nous avons recensées par région, voici les SRD que nous proposons :

- Un SRD traversant le bassin de vie Nyonsais en direction de Nyons devrait pouvoir répondre à toutes les demandes du Nord du bassin de vie (problématique de milieu rural isolé de l'intérieur du département).
- A l'Ouest, un SRD desservant les communes de Nyons, Buis, Vaison, Mollans et Montbrun répondra aux échanges multidirectionnels repérés entre elles (problématique interdépartementale)
- A l'Est, pour les communes des Hautes Baronnies, un SRD peut être orienté vers Sisteron (problématique interdépartementale).
- Enfin, les espaces d'où n'émane actuellement aucune demande ne doivent pas être laissés pour compte car il se peut que cela soit dû à une méconnaissance du service. Il faudra étudier une desserte appropriée.

### **Le rabattement**

#### **A qui sert le service ?**

Rappelons que le service rabattement est accessible à tous : quelle que soit la catégorie de population, et son lieu de résidence (Drôme ou non). Nous avons répertorié 549 usagers du rabattement sur les 4 régions Transdrôme étudiées, qui ont effectué en moyenne 2,6 voyages chacun en 2005. Cela signifie que Transdrôme Rabattement s'est déplacé environ 13 fois par semaine.

Les usagers se répartissent de manière hétérogène selon les régions :

**Tableau 7 : Nombre d'usagers du rabattement par Région Transdrôme**

<b>Région Transdrôme</b>	<b>Nombre d'usagers utilisant le rabattement</b>	<b>Population totale des communes desservies</b>	<b>Proportion d'usagers dans la population totale</b>
Séderon	107	1273	8,4 %
Montbrun-les-Bains	97	712	13,6 %
Buis-les-Baronnies	45	5080	0,9 %
La Motte Chalancon - Rémuzat	300	1935	15,5 %
Ensemble	549	9000	6,1 %

Source : États de fréquentation Transdrôme 2005 – CG26

La région de La Motte concentre la majorité des usagers, ce qui s'explique car aucun autre transport collectif ne la traverse. En revanche, Buis se démarque à nouveau avec une très faible fréquentation : exceptés quelques touristes, le rabattement est utilisé uniquement par les travailleurs du Centre d'Aide par le Travail (CAT), en début et fin de semaine.

Voici selon les organismes relais et les transporteurs, les catégories de population qui utilisent le plus le rabattement. Les numéros indiquent le rang (1 = premiers utilisateurs). Une case vide indique que le public en question n'utilise jamais le service.

**Tableau 8 : Les usagers du service rabattement selon les organismes relais et les taxiteurs**

	Région de Buis les Baronnies			Région de Séderon		Région de Montbrun		Région de Rémuzat – La Motte Chalancon			
	OR 1	OR 2	T	T	OR	OR	T	OR 1	OR 2	T 1	T 2
<b>Touristes</b>	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1
<b>Personnes âgées</b>	2	1		1	2	3	3	3		3	2
<b>Actifs</b>		1	1	4		2	2	5		4	1
<b>Jeunes</b>	3	1		3	3	2	4	4	2	2	1

**Abréviations :** OR = Organisme Relais, T = Transporteur

Source : Enquêtes Organismes Relais et Transporteurs, Stagiaires CG 26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours.

On observe que le service rabattement est utilisé principalement par les touristes. Cette donnée peut paraître surprenante car ce public n'est pas spécifiquement ciblé. Il est très difficile d'avoir des chiffres pour quantifier cette tendance. Toutefois les propos des organismes relais et des transporteurs sont très clairs et cohérents, ce qui montre que c'est une réalité. Les trois autres catégories d'utilisateurs empruntent le service de façon très anecdotique.

### Pour quels motifs les gens utilisent-ils le rabattement ?

Nous avons cherché à connaître dans quel but les usagers empruntent Transdrôme rabattement. Les informations données par les transporteurs permettent d'en savoir plus :

<b>Touristes (Surtout l'été)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vacanciers en gîte ou camping, venant sans voiture.</li> <li>■ Jeunes vacanciers venant en stage sportif (ex : parapente).</li> <li>■ Résidents secondaires.</li> <li>■ Personnes venant visiter leurs parents âgés.</li> </ul>
<b>Personnes âgées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Personnes allant voir leur famille (Marseille...)</li> </ul>
<b>Jeunes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Étudiants.</li> <li>■ Lycéens lorsque les parents ne peuvent pas venir les chercher.</li> </ul>
<b>Actifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Actifs travaillant à Paris ou Lyon, ne souhaitant pas laisser leur voiture en gare.</li> <li>■ Employés du CAT, pour rentrer dans leur famille.</li> </ul>

### Quelles sont les origines – destinations les plus demandées ?

La carte ci-contre met en évidence les principaux flux empruntés par les courses de rabattement. Cela montre les pôles destinataires et les communes qui diffusent ces déplacements. On remarque que les

flux de rabattement recoupent très peu ceux de la commodité: ils sont orientés vers les nœuds de communication extérieurs, souvent connectés au réseau SNCF.

### Quels sont les jours et les horaires les plus demandés ?

Les jours les plus demandés sont les débuts et fin de semaine (lundi, vendredi et samedi). Les horaires d'utilisation correspondent aux correspondances possibles : toute la journée vers les pôles cadencés, aux heures de passages vers les pôles peu cadencés.

Pour compléter l'analyse du rabattement, il faut noter les grosses lacunes dans la communication du service. Cela peut expliquer la répartition inégale des usagers sur le territoire. En effet, les organismes relais communiquent Transdrôme par leurs moyens habituels : les offices du tourisme dans leurs documents touristiques, certaines mairies dans leurs bulletins municipaux. L'information se diffuse ensuite par le bouche à oreilles, et n'est donc pas homogène. Pour illustrer, il est amusant de constater que les communes de Mévouillon et Reilhanette sont fortement demandeuses en TAD, sans qu'une raison particulière explique ce besoin accru. Or les transporteurs Transdrôme des régions de Séderon et Montbrun sont domiciliés dans ces deux communes. Ils diffusent eux-mêmes leur information.

L'analyse révèle une sous utilisation du rabattement par la population locale alors que les objectifs du CG la place comme principale cible. En conséquence, le CG souhaite redéfinir ses objectifs en y incluant les touristes et maintenir la mission rabattement.

#### **Préconisations:**

La mission rabattement doit rester souple pour desservir les différents points et heures de correspondances. Ce service est une continuité intéressante du transport public, mais il faut être conscient que son utilisation ne sera pas collective. Le risque est alors de rendre le rabattement plus attractif que les SRD aux yeux des usagers, et d'entraîner une déviance de l'utilisation. Deux solutions sont possibles pour y remédier:

- Proposer un tarif de rabattement supérieur à celui du SRD
- Intégrer le paiement du rabattement à la totalité du trajet effectué (cf. proposition d'accord de commercialisation avec la SNCF ou intégration au projet billettique départemental)

## Recensement de la demande latente exprimée sur le territoire des Baronnie Drômoises

La "demande latente exprimée" représente les besoins non satisfaits par l'offre actuelle des transports collectifs (Lignes régulières et service Transdrôme) exprimés. Cette demande a été recensée auprès des acteurs du territoire tels que les élus, associations, organismes relais ou encore les transporteurs. L'inventaire que nous allons vous présenter est une synthèse des différents questionnaires et enquêtes réalisés auprès des transporteurs et organismes relais, mais aussi des comptes rendus des réunions que nous avons organisées à Nyons.

Nous vous présentons cette demande en deux temps. Une première partie (**en bleu**) proposant l'inventaire brut de la demande latente exprimée. La deuxième permettra d'analyser la demande. Nous distinguons ces parties afin de ne pas confondre les demandes du territoire et nos positions par rapport à celle-ci.

Les besoins non satisfaits qui ont été exprimés durant la réunion ont souvent ciblés une population précise tels que les jeunes en insertion, les PMR ou les personnes âgées. Seuls les besoins des actifs ont été peu mentionnés.

Ces besoins exprimés sont à confronter avec l'offre de transport public déjà présente. Ils sont également à rapprocher avec les besoins en mobilité estimés lors du diagnostic du territoire des Baronnie. L'objectif étant de déterminer l'existence d'une adéquation entre l'offre et la demande globale et ainsi de mieux cibler nos futures propositions.

### **Populations en insertion**

- Un transport adapté aux horaires de travail et d'ouverture des bureaux.
- Un accès au Centre de Formation Professionnelle (CFPPA).
- Un système de transport plus souple en terme de fréquence et horaire.

Leurs demandes de transport se font en direction de Nyons car en tant que Sous-Préfecture, la ville concentre les centres administratifs et de formation.

Cependant les personnes en insertion et les RMIstes n'ont pas accès au service Transdrôme pour la mission de commodité alors que ce sont des populations captives du transport public car souvent sans moyen de locomotion. Les lignes régulières ne permettent pas non plus de répondre à leurs attentes. En effet, les horaires de ces dernières sont contraignants car ils imposent un départ tôt le matin, pour un retour le soir. Ces horaires ne sont actuellement pas adaptés pour un rendez-vous administratif.

### **Personnes âgées**

- Elargir aux personnes de moins de 65 ans quand elles sont seules et pour des raisons médicales.
- L'augmentation du nombre de courses autorisées pour la mission de commodité. (Actuellement 15 A/R sont autorisés par semestre).

Demande par région Transdrôme

- **La Motte Chalancon / Rémuzat:** Autoriser la commodité vers Valréas.
- **Buis les Baronnie:** Autoriser la commodité vers Nyons et Vaison-La-Romaine.

Une diminution de l'âge autorisé a été exprimée. Il pourrait être intéressant d'ouvrir le service à partir de 60 ans. De plus 15 voyages par semestre semblent insuffisants notamment pour les personnes ayant des problèmes de santé et vivant seules.

Des besoins d'ouverture du service TAD vers de nouveaux bourgs centres ont été exprimés, du fait du manque de spécialistes de santé sur certaines parties du territoire des Baronnie. Comme nous l'avons vu précédemment des services comme la radiologie ou des soins d'urgences en centre hospitalier sont complètement absents. Une demande est alors exprimée pour rejoindre des bourgs centres mieux équipés. Ces demandes sont représentées sur la carte ci-contre. Il s'agit d'accès vers les communes de Valréas, Nyons, Vaison-la-Romaine et Sisteron.

La population souhaite également rejoindre des bourgs non autorisés actuellement par Transdrôme où il existe un plus large choix de commerces. Par exemple, les habitants de la région de Buis aimeraient se rendre en commodité à Nyons ou Vaison : ils sont actuellement limités à la commune de Buis.

### **Touristes**

- Un accès direct entre Montbrun et Avignon TGV (*en partie pour l'activité des thermes de Montbrun*).

Ce besoin relève plus de demandes privées. Elles semblent difficiles à intégrer dans un réseau de transport collectif. En effet un TAD est un service public, qui n'a pas vocation à répondre à toutes demandes particulières.

Dans ce cas, il sera intéressant de réfléchir à des solutions alternatives, par exemple la mise en place d'une navette par les thermes de Montbrun qui pourrait être subventionnée par le Conseil Général. Nous n'étudierons pas cette proposition, car cela sort du cadre de notre étude.

### **Tout public**

- Rabattement vers Nyons depuis la région de Séderon.
- Permettre un retour de Nyons le midi.
- Créer des emplacements taxi à l'arrêt des cars de Nyons.
- Compenser durant les vacances scolaires la diminution de desserte des Lignes Régulières.
- Assurer les dessertes pour des villes de Montpellier, Orange, Avignon, pour des raisons de santé.
- Améliorer la communication sur ces offres de transport envers la population.

Ces demandes appuient à nouveau l'attraction de Nyons sur l'ensemble du territoire des Baronnie. De plus on remarque qu'une réflexion est à mener pour améliorer l'intermodalité. En effet, cette ville ne possède aucun équipement facilitant à l'usager son changement entre les différents modes de transport.

Les dessertes des villes d'Orange, Avignon ou Montpellier s'intègrent d'avantage à l'évolution des lignes régulières départementales. De plus il serait intéressant de mettre en cohérence ces lignes régulières avec le réseau SNCF.

Il a souvent été relevé que la population était dépourvue d'informations en ce qui concerne le fonctionnement de Transdrôme. Comme nous l'avons souligné au fil de notre étude, l'absence de communication empêche une lisibilité du service. De plus d'après les enquêtes réalisées auprès des organismes relais et des transporteurs, l'augmentation des échanges avec le Conseil Général serait souhaitée.

**Préconisations:** Ces demandes confirment les préconisations précédentes. Nous retiendrons trois nouvelles conclusions:

- Faciliter le stationnement des taxis au point d'échange à Nyons
- Permettre dans la mesure du possible un accès aux Centres de Formation Professionnelle.
- Communiquer sur les offres de transport.

## 2<sup>ème</sup> étape : Le jeu d'acteurs

Comme l'indique la méthodologie, une connaissance des acteurs locaux permet d'évaluer l'offre territoriale de transport, existante ou en projet. Il est ainsi plus facile de voir comment les futures propositions peuvent s'intégrer à la dynamique actuelle. Dans le cas des Baronnie, l'offre de transport est bien pourvue. En plus des lignes régulières, le territoire dispose déjà d'un transport à la demande, le tout complété par différentes initiatives locales.

En l'absence d'un TAD sur le territoire, le Conseil Général devra chercher directement les partenaires possibles : quels porteurs de projets, quels organisateurs, etc. Par contre sur les Baronnie, les propositions générales retenues entraînent une modification de l'organisation du TAD déjà mis en place. Le Conseil Général doit se poser la question du devenir des acteurs : ceux impliqués actuellement ne le seront pas nécessairement lors du prochain conventionnement.

Dans un premier temps, nous préciserons ces différents acteurs et détermineront s'ils pourront ou non être intégrés à la future organisation du TAD. Ensuite seront présentés les éventuels nouveaux partenaires, ainsi que leurs attentes et leurs craintes vis-à-vis du projet. A partir de là, nous proposerons ceux qui nous paraîtront les plus aptes à prendre en charge tout ou partie de l'organisation.

## L'IMPACT DE LA MUTATION DU TAD POUR LES ACTEURS ACTUELS DE TRANSDROME

Les organismes relais n'assureront plus la fonction de prise de réservations. Ils ne percevront donc plus d'indemnisation par le CG ; cette remarque est toutefois à relativiser puisque chaque organisme recevait 280€ par mois. Lors de la mise en place du nouveau service TAD, une période de transition sera nécessaire à l'adaptation des usagers. Il est sûr que certains continueront d'appeler les anciens organismes pour passer leurs réservations. Le Conseil Général devra donc s'assurer que ces appels seront bien transférés au Point Réservation.

Le rôle des transporteurs va lui aussi évoluer : les taxiteurs qui ne possèdent pas un parc automobile important, ne seront pas en mesure de conventionner pour le service Drômnibus. Il sera difficile pour eux de se positionner face à des concurrents qui possèdent déjà des véhicules de grande capacité. Par contre, ils seront sûrement plus en mesure de répondre à l'appel d'offre lancé pour le service Rabattement. En effet, ce service nécessitera le plus souvent des véhicules 4 places, véhicules que tous les taxiteurs des Baronnie possèdent. Les taxiteurs ayant un parc automobile plus important seront eux en position de force pour l'appel d'offre Drômnibus.

## LES POSSIBILITES DE PARTENARIAT ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS ET LE CONSEIL GENERAL

Il existe sur les Baronnies de nombreuses structures qui travaillent sur la thématique de la mobilité. Nous avons recensé les acteurs qui pourraient intervenir sur le prochain TAD. Nous allons présenter le travail de trois d'entre eux : le Pays Autre Provence, le Syndicat d'Aménagement des Baronnies (SAB), et les Communautés de Communes ; puis nous analyserons, selon les différents acteurs, les attentes et les craintes de chacun vis-à-vis du projet, les fonctions qui sont envisageables de leur attribuer et les limites de cet éventuel partenariat.

### Le Pays Autre Provence :

Ce Pays a pour ambition de rendre cohérent son territoire interdépartemental. C'est dans une optique d'interconnexion des différents bassins de vie qu'il engagera en juillet 2006 la réalisation d'un Schéma de Transport à l'échelle de son territoire. La finalité étant de prendre en compte les connexions interdépartementales et décliner un plan d'actions. Une meilleure prise en compte de la thématique Transport est un enjeu majeur pour le Pays Autre Provence.

**Tableau 9 : Le Pays Autre Provence vis-à-vis du nouveau projet de TAD :**

Ses souhaits	Ses craintes	Fonctions envisageables	Limites du partenariat
Impulser une dynamique auprès des collectivités locales sur la mobilité des personnes.	Que la nouvelle offre proposée par le CG ne soit pas cohérente avec le futur Schéma de Transport.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Point Réservation</li> <li>Relais entre le CG et les élus locaux.</li> </ul>	N'a pas la volonté politique de devenir autorité organisatrice de TAD.

### Le SAB – Syndicat d'Aménagement des Baronnies :

Le SAB est une structure de solidarité intercommunale regroupant quatre communautés de communes. Créé en 1974, il s'intéresse aux thématiques de l'agriculture, du tourisme, de l'environnement, de l'habitat, du social, etc.

Un projet est actuellement porté par le SAB et la Mission Locale de Nyons. Il s'agit d'utiliser des minibus appartenant à des associations ou collectivités locales et ayant des plages horaires disponibles afin d'augmenter les possibilités de déplacements, en particulier celles des personnes en insertion.

**Tableau 10 : Le SAB vis-à-vis du nouveau projet de TAD**

Ses souhaits	Ses craintes	Fonctions envisageables	Limites du partenariat
Aider à la mobilité de la population des Baronnies	Qu'il y ait concurrence entre son projet et celui du CG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Point Réservation</li> <li>Pas de fonction</li> </ul>	Evolution du SAB vers un Syndicat Mixte de Préfiguration (PNR)

Un Parc Naturel Régional (PNR) va bientôt être mis en place sur le territoire des Baronnies. Il inclura les Baronnies Drômoises et les Baronnies des Hautes-Alpes. Courant 2006, le SAB devrait intégrer le Syndicat Mixte de Préfiguration qui sera chargé de rédiger la Charte du PNR. Le Conseil Général ne peut donc pas engager de partenariat avec une structure qui va prochainement connaître de profonds changements.

## Les collectivités locales :

Les communautés de communes sont déjà investies dans le transport de leur population. Les Communautés de communes des Hautes Baronnies et du Pays de Buis en particulier mettent à disposition des mini-bus pour les associations, mairies ou centres de loisirs qui en ont besoin. De plus, le fort investissement de la CC des Hautes Baronnies pour la reprise de la ligne régulière 43 démontre la volonté de la collectivité pour l'aide à la mobilité de sa population. Cette CC est la seule Autorité Organisatrice à laquelle le Conseil général a délégué une compétence Transport.

**Tableau 11 : Les collectivités locales vis-à-vis du nouveau projet de TAD**

Leurs souhaits	Leurs craintes	Fonction envisageable	Limites du partenariat
Une offre de TAD sur leur territoire	Devoir participer financièrement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Point Réservation</li> <li>Financement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>N'ont pas les moyens humains, financiers... pour devenir AO2.</li> <li>Si un seul Point de Réservation, quelle sera la collectivité porteuse?</li> </ul>

## Les autres acteurs

Les acteurs présentés dans le tableau suivants non pas de pouvoir de décision mais pourront être amené à remplir une fonction importante dans le futur TAD.

**Tableau 12 : Les autres acteurs vis-à-vis du nouveau projet TAD**

	Souhaits	Craintes	Fonction envisageable	Limites du partenariat
<b>Les transporteurs</b>	Etre intégré au système	Ne pas être intégré au système	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport</li> <li>Communication (publicité véhicules)</li> </ul>	Capacité et nombre de véhicules disponibles
<b>Les Offices de tourisme</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Point Réservation</li> <li>Information du public</li> </ul>	
<b>Les associations et organismes sociaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etre consulté pendant l'étude du projet</li> <li>Prise en compte de leurs propositions</li> </ul>	Que l'offre proposée ne soit pas accessible à tout public, en particulier les personnes en insertion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réservation</li> <li>Information</li> <li>Communication</li> <li>Transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réservation : aucun n'a la capacité d'endosser un tel rôle ; aucun ne travaille sur l'ensemble du territoire</li> <li>Transport = conditions légales</li> </ul>

**Exemple de plateforme de mobilité dans le Pays du Perche ornais (département de l'Orne).**

Concerné par les problèmes de mobilité et les moyens de diversifier les déplacements sur son territoire, le Pays du Perche ornais est aujourd'hui plate-forme de mobilité. Il a réalisé une base de données qui centralise l'ensemble des informations concernant les offres de transport. Son rôle consiste à orienter les personnes qui les contactent vers les moyens de déplacements adaptés à leurs demandes.

- Gestion : poste d'animatrice dans le cadre d'un emploi jeune
- Frais de fonctionnement : Pays (locaux, appels téléphoniques)
- Financement du service : Financement d'Etat
- Programme Départemental d'Insertion
- Programme européen : Leader + et Equal
- Subvention de l'ADEME pour l'achat du logiciel

**Préconisations :**

Si le Pays ne souhaite pas assurer la gestion du TAD sur son territoire, son implication est quand même à renforcer. Sa réflexion sur l'interconnexion des bassins de vie et la prochaine réalisation du Schéma de Transport sur un périmètre interdépartemental le placent comme l'acteur le plus pertinent pour s'assurer de la cohérence de l'offre de transport.

C'est dans cet optique que nous proposons qu'il s'occupe du Point Réservation. Il prendrait ainsi en charge :

- l'adhésion des usagers
- l'ensemble des réservations retransmises ensuite aux transporteurs
- le suivi statistique du service
- le bilan annuel présenté au Conseil Général qui reste l'autorité organisatrice

Le Pays deviendrait alors le principal relais entre les usagers et les différents acteurs impliqués. La communication est plus simple et renforcée : chacun fait part de ses remarques que le Point Réservation se charge de retransmettre au Conseil Général.

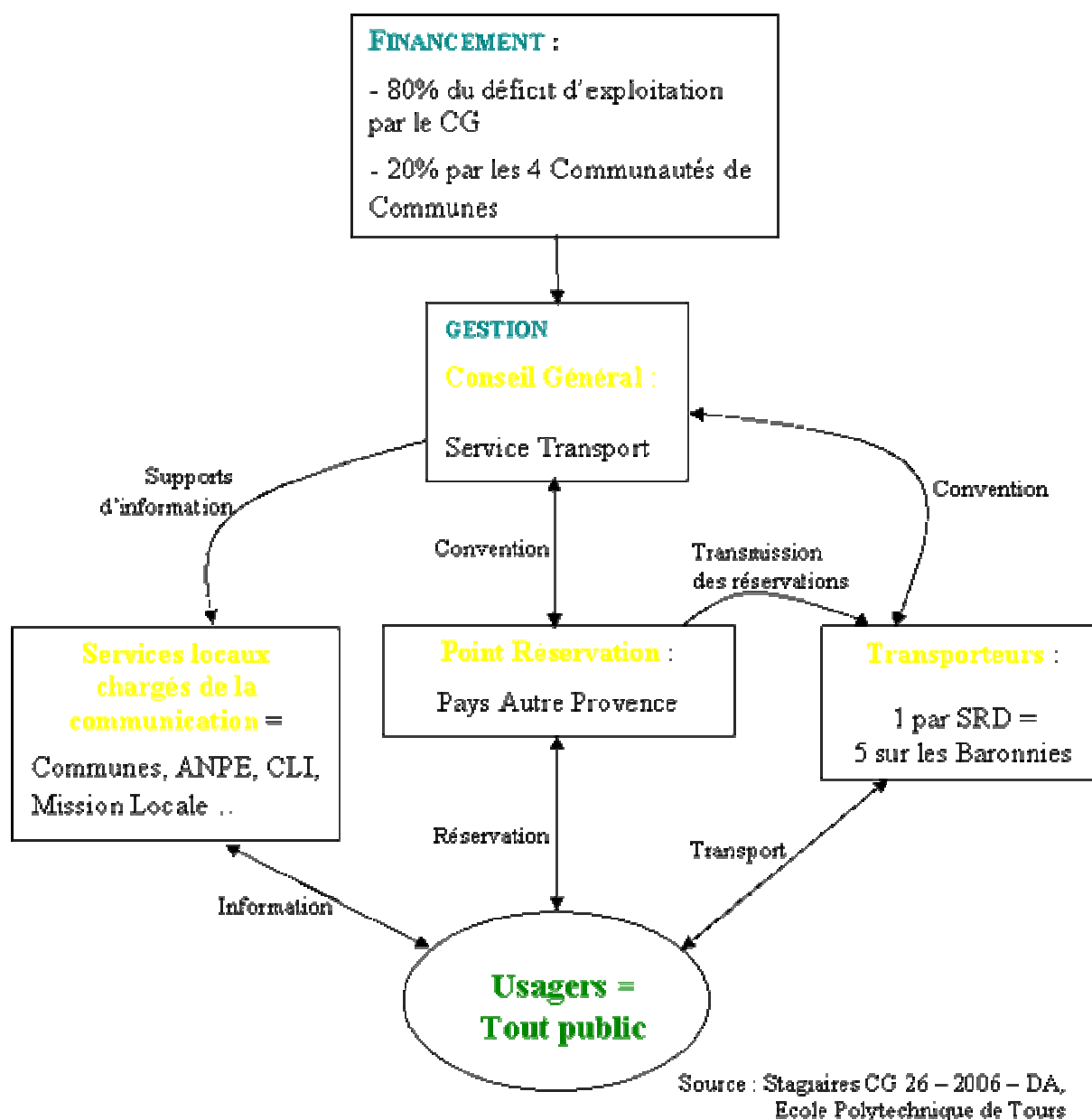
Cette proposition peut engager à long terme, une démarche plus globale. Le Pays ne serait plus uniquement un point réservation pour un service donné mais relayerait l'ensemble des offres de transport de son territoire (Réseaux départementaux, SNCF...etc.).

### 3<sup>ème</sup> étape : Les modalités concrètes des TAD

## DROMNIBUS

### L'organisation de Drômnibus sur les baronnies

Figure 10 : Proposition d'organisation de Drômnibus sur les Baronnies



## Cinq lignes Drômnibus pour desservir les Baronnie

Parmi les pôles équipés, nous avons choisi de rendre accessible: Nyons, depuis l'ensemble du territoire ; Buis, Sisteron et Vaison, depuis leurs bassins de vie respectifs (Laragne et Carpentras ne sont pas desservis, car Sisteron et Vaison offrent une offre équivalente) et Valréas, afin d'avoir accès à l'hôpital.

Nous proposons donc trois SRD qui regroupent 94 % des trajets effectués aujourd'hui dans le cadre de la mission de commodité et deux pour équilibrer l'offre sur le territoire. Pour définir ces derniers trajets, nous avons repris le projet du SAB et de la Mission Locale, car il reflète un besoin avéré des personnes en insertion.

Chaque proposition de SRD est présentée de la manière suivante :

- L'étude de la demande réalisée, quand elle existe, afin de mettre en avant les trajets les plus effectués ainsi que les horaires et jours correspondants,
- La description des services de commodité (administration, santé, marchés) accessibles à la population en fonction des principaux bourgs qui seront desservis par le SRD. La réalisation de grilles hebdomadaires doit ainsi faire ressortir les demi-journées les plus intéressantes à proposer selon les publics ciblés (personnes âgées, en insertion).

A partir du recoupement de ces différentes informations, il a été possible de proposer plusieurs demi-journées de fonctionnement pour chacun des SRD, La grille horaire de chaque service, La carte ci-contre présentant le parcours des lignes Drômnibus ainsi que les communes qui en bénéficieront.

<b>Montbrun – Nyons</b>
-------------------------

Demande réalisée :

Sens Montbrun – Nyons	Nbre de voyages en 2005	Nbre de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Montbrun-Reilhanette	117	2	11h00-11h30	Vendredi
Reilhanette-Buis	36	4	15h00-18h00	Mercredi (vendredi)
Montbrun-Vaison	18	5	7h00-10h00	Mardi

Sens Nyons – Montbrun	Nb de voyages en 2005	Nb de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Propiac-Buis	42	1	8h00-10h00	Mardi, mercredi
Reilhanette-Montbrun	117	2	10h00-10h30	Vendredi

Les trajets ci-dessus ne concernent au total que très peu de personnes. Une communication directe auprès de ces usagers peut permettre d'assurer le fonctionnement du futur SRD. En cas d'incompatibilité avec les propositions, il reste assez facile d'apporter quelques modifications.

**Tableau 13 : Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservis par le trajet Montbrun - Nyons**

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
<b>Montbrun</b>		Assistante sociale, 1er et 3ème de chaque mois				Marché
<b>Buis</b>	Perm. Sociale pm CMS (am,pm)	Perm. Sociale am CMS (am,pm)	Marché CMS	Perm. Sociale am CMS (am,pm) Perm. Sécu (pm)	CMS (am,pm)	
<b>Nyons</b>	ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am)	ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	Cardiologie (pm) ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	Marché Perm.Sécu (am) ANPE (am;pm) ASSEDIC (am) CMS (am,pm)	Perm.CAF (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	
<b>Vaison</b>	Cardiologie (am,pm) Services de santé quotidiens	Marché Cardio Services de santé quotidiens	Services de santé quotidiens	Cardiologie (am,pm) Services de santé quotidiens	Services de santé quotidiens	

Le tableau précédent présente différents services de proximité proposés, durant la semaine, dans les principaux bourgs desservis par le SRD. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive mais plutôt des services dont les permanences ne sont assurées que certains jours dans la semaine ou le mois et qui répondent à des besoins spécifiques. En fonction des demi-journées retenues, le SRD en assure l'accès aux usagers. Une personne en insertion a ainsi la possibilité de se rendre le jeudi matin, à Nyons, pour son rendez-vous avec une assistante sociale.

On différencie sur ce tableau les jours de marchés, lieux de vie importants et destinations souvent demandées chez les personnes âgées ainsi que les différentes permanences assurées de manière mensuelle ou hebdomadaire. Figurent également quelques services quotidiens mais répondant à des besoins plus particuliers (ex : ANPE).

### Drômnibus entre Montbrun et Nyons

Durée du trajet sans arrêt : **1h40**

Nombre de kilomètres parcourus : **98 km**

#### Demi-journées retenues :

Lundi, jeudi et vendredi matin au départ de Pommerol

Mercredi après-midi au départ de Pommerol

Les demi-journées de mercredi, jeudi et vendredi permettent de répondre à la demande réalisée actuelle. Le lundi a été proposé dans l'objectif d'une ouverture du système à un plus large public en garantissant l'accès à divers services une demi-journée supplémentaire.

DrÔmnibus				
Montbrun-Nyons	Lundi	Mardi	Mercredi	Vendredi
<u>Départ Montbrun</u>	13:30	09:20	14:00	11:30
Reilhanette	13:35	09:25	14:05	11:35
Buis-les-Baronnies	14:00	09:50	14:30	12:00
Mollans-sur-Ouvèze	14:15	10:05	14:45	12:15
Vaison-la-Romaine	14:30	10:25	15:05	12:35
Nyons	14:50	10:40	15:20	12:50
<u>Départ Nyons</u>	18:00	12:30	18:00	08:45
Vaison-la-Romaine	18:20	12:45	18:20	09:05
Mollans-sur-Ouvèze	18:35	13:00	18:35	09:20
Buis-les-Baronnies	18:50	13:10	18:50	09:35
Reilhanette	19:15	13:35	19:15	10:00
Montbrun	19:20	13:40	19:20	10:05
<b>Services assurés :</b>				
Lundi – Perm. Sociale, Centre Médico-Social (CMS) à Buis, ANPE, CMS,				
Mardi – Perm. Sociale, CMS Buis ; ANPE, ASSEDIC, CMS à Nyons ; Marché de				
Mercredi - Marché, CMS à Buis ; ANPE, ASSEDIC, CMS, cardiologie à Nyons				
Vendredi – CMS à Buis ; Perm. CAF, ASSEDIC, CMS à Nyons				

**Figure 11 : Grille horaire Drômnibus, ligne Montbrun-Nyons**

<b>Pommerol – Nyons</b>
-------------------------

Demande réalisée :

<b>Sens Pommerol-Nyons</b>	Nb de voyages en 2005	Nb de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Pommerol-Nyons	22	1	14h00	Mardi, mercredi
La Motte-Nyons	143	18	7h00-10h00 14h00-16h00	Jeudi
La Motte-Rémuzat	19	2	14h00-16h00	/
St May-Nyons	19	1	7h00-10h00	/

<b>Sens Nyons – Pommerol</b>	Nb de voyages en 2005	Nb de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Nyons-La Motte	143	1	11h00-18h30	Jeudi Mardi, mercredi
Nyons-St May	19	18	11h00-15h00	/
Nyons-Pommerol	1	2	18h00	/
Rémuzat-La Motte	19	1	16h00-18h00	/

Les trajets « La Motte – Rémuzat » et « St May – Nyons » ne sont pas effectués sur un jour particulier de la semaine. On peut donc plus facilement superposer l'ensemble des demandes. Ainsi un SRD proposé le mardi après-midi répond à la fois à la demande : « Pommerol – Nyons, mardi, 14h00 » et « La Motte – Rémuzat, 14h00-16h00 ». La même démarche est possible avec les trajets « St May – Nyons » et « La Motte – Nyons ».

	<b>Lundi</b>	<b>Mardi</b>	<b>Mercredi</b>	<b>Jeudi</b>	<b>Vendredi</b>	<b>Samedi</b>
<b>La Motte</b>	Marché	Assistance sociale si appel à Nyons				
<b>Rémuzat</b>			Marché			
<b>Nyons</b>	ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am)	ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	Cardiologie (pm) ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS	Marché Perm.Sécu (am) ANPE (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	Perm.CAF (am,pm) ASSEDIC (am,pm) CMS (am,pm)	

**Tableau 14 : Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservies par le trajet Pommerol - Nyons**

### Drômnibus entre Pommerol et Nyons

Durée du trajet sans arrêt : **45 min**  
 Nombre de kilomètres parcourus :  
**50,5 km**

#### Demi-journées retenues :

Lundi et mercredi après-midi au départ de Montbrun,  
 Mardi matin au départ de Montbrun,  
 Vendredi matin au départ de Nyons.

DrÔmnibus				
Pommerol - Nyons	Lundi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
<u>Départ Pommerol</u>	08:45	13:45	08:45	08:45
La Motte Chalancon	09:00	14:00	09:00	09:00
Rémuzat	09:15	14:15	09:15	09:15
St May	09:20	14:20	09:20	09:20
Nyons	09:45	14:45	09:45	09:45
<u>Départ Nyons</u>	12:15	17:45	12:00	12:15
St May	12:40	18:10	12:25	12:40
Rémuzat	12:45	18:15	12:30	12:45
La Motte Chalancon	12:55	18:25	12:40	12:55
Pommerol	13:15	18:45	13:00	13:15
<b>Services assurés :</b>				
Lundi - Marché de La Motte ; ANPE, ASSEDIC, Centre Médico Social (CMS) à Nyons				
Mercredi - Marché de Rémuzat ; ANPE, ASSEDIC, CMS, Cardiologie à Nyons				
Jeudi - Marché, Perm. Sécurité Sociale, ANPE, ASSEDIC, CMS à Nyons				
Vendredi – Perm. CAF, ASSEDIC, CMS				

Figure 12 : Grille horaire Drômnibus, ligne Pommerol-Nyons

### Ballons – Sisteron

Demande réalisée :

Sens Ballons – Sisteron	Nb de voyages en 2005	Nb de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Montfroc-Sisteron	86	4	8h00-11h30	Vendredi, jeudi et mercredi
Lachau-Sisteron	40	2	14h00-16h00	Mardi
Ballons-Sisteron	16	1	/	/

Une seule personne effectue le trajet « Ballons – Sisteron » sans jours ni horaires particuliers. Si cette personne est suffisamment bien informée, on peut envisager quelle s'adaptera assez facilement aux nouveaux horaires.

<b>Sens Sisteron – Ballons</b>	Nb de voyages en 2005	Nb de personnes concernées	Tranches horaires demandées	Jours
Montfroc-Séderon	102	3	9h00-10h00	Vendredi

Si l'on souhaite maintenir ces usagers sur le futur SRD, il est important de proposer au moins une demi-journée dans le sens « Sisteron – Ballons ». En effet en ne proposant qu'un sens de circulation « Ballons – Sisteron », le SRD effectuera à l'aller « Ballons – Séderon – Montfroc – Sisteron » et au retour « Sisteron – Montfroc – Séderon – Ballons ». Les trois usagers concernés pourront se rendre sur Séderon lors du retour du SRD sans possibilité de retourner ensuite à Montfroc.

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Sisteron	Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Marché Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Marché

**Tableau 15 : Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservies par le trajet Ballons - Sisteron**

DrÔmnibus				
	Ballons – Sisteron	mardi	Mercredi	samedi
<u>Départ Ballons</u>		13:30	08:30	12:05
Lachau		?	?	?
Eygalayes		?	?	?
Séderon		13:50	08:50	12:25
Montfroc		14:05	09:05	12:40
Sisteron		14:40	09:40	13:15
<u>Départ Sisteron</u>		17:45	11:45	08:30
Montfroc		18:20	12:20	09:05
Séderon		18:35	12:35	09:20
Eygalayes		?	?	?
Lachau		?	?	?
Ballons		18:55	12:55	09:40
<b>Services assurés :</b>				
Mardi – Perm. Sociale 1er et 3ème de chaque mois à Séderon				
Mercredi – Marché de Sisteron				

**Drômnibus entre Sisteron et Ballons**

Durée du trajet sans arrêts : **1h00**

Nombre de kilomètres

parcourus : **54 km**

Demi-journées retenues :

Mardi après-midi au départ de Ballons

Mercredi matin au départ de Ballons

Samedi matin au départ de Sisteron

**Figure 13 : Grille horaire Drômnibus, ligne Ballons-Sisteron**

## Deux lignes Drômnibus à tester...

Pour ces deux dernières propositions, les demi-journées fixées se basent sur le détail des services accessibles dans les principaux bourgs desservis (voir ci-dessus), du fait de l'absence de demande actuelle. Il est alors possible que tous les choix faits ne soient pas les meilleurs. Une période d'essai peut être envisagée afin de tester les itinéraires et les horaires proposés, selon le retour qui sera fait du nouveau service par les acteurs locaux et la population.

Drômnibus			
Bésignan – Valréas	lundi	mercredi	vendredi
Départ Bésignan	13:30	08:45	08:30
Bellecombe-Tarendol	13:40	08:55	08:40
Le Poët-Sigilat	13:45	09:00	08:45
Sainte-Jalle	13:55	09:10	08:55
Curnier	14:15	09:30	09:15
Nyons	14:25	09:40	09:25
Valréas	14:40	09:55	09:40
Départ Valréas	17:30	12:00	11:45
Nyons	17:45	12:15	12:00
Curnier	17:55	12:25	12:10
Sainte-Jalle	18:15	12:45	12:30
Le Poët-Sigilat	18:25	12:55	12:40
Bellecombe-Tarendol	18:30	13:00	12:45
Bésignan	18:40	13:10	12:55
<b>Services assurés :</b> Lundi – ANPE, ASSEDIC à Nyons Mercredi – ANPE, ASSEDIC, Centre Médico-Social (CMS) à Nyons, Vendredi – Perm. CAF, ASSEDIC, CMS à Nyons			

**Figure 14 : Grille horaire Drômnibus, ligne Bésignan Valréas.**

Drômnibus			
Séderon – Nyons	mardi	jeudi	vendredi
Départ Séderon	08:30	08:30	13:30
Mévouillon	08:35	08:35	13:35
St Auban s/Ouvèze	08:50	08:50	13:50
Buis-les-Baronnies	09:10	09:10	14:10
Propiac	09:25	09:25	14:25
Faucon	09:35	09:35	14:35
Mirabel-aux-Baronnies	09:45	09:45	14:45
Nyons	09:55	09:55	14:55
Valréas	10:15	10:15	15:15
Départ Valréas	12:30	12:30	17:30
Nyons	12:50	12:50	17:50
Mirabel-aux-Baronnies	13:00	13:00	18:00
Faucon	13:10	13:10	18:10
Propiac	13:20	13:20	18:20
Buis-les-Baronnies	13:35	13:35	18:35
St Auban s/Ouvèze	13:55	13:55	18:55
Mévouillon	14:10	14:10	19:10
Séderon	14:15	14:15	19:15
<b>Services assurés :</b> Mardi – Perm. Sociale, Centre Médico-Social (CMS) à Buis ; Jeudi – Perm. Sociale, CMS à Buis ; Marché, Perm. Sécurité Vendredi – CMS à Buis ; Perm. CAF, ASSEDIC, CMS			

**Figure 15 : Grille horaire Drômnibus, ligne Séderon-Nyons.**

## EVOLUTION DU RABATTEMENT SUR LES BARONNIES

Dans le livret 1, nous soumettons trois hypothèses d'évolution pour le service rabattement. Cette partie propose une réflexion sur la mise en place de ces différentes possibilités à l'échelle des Baronnie.

### 1er hypothèse: Gestion du service rabattement par la SNCF (Accord de commercialisation)

#### **Fonctionnement: Points d'arrêts**

Comme prévu dans le livret 1, seules les villes structurantes du territoire seraient enregistrées comme points d'arrêts. Sur les Baronnie, il s'agirait de : Rémuzat (pôle touristique), Buis-les-Baronnie, Séderon et Montbrun-les-Bains (sachant que les thermes vont augmenter fortement leur capacité d'accueil d'ici peu). Ces communes seraient mentionnées sur les fiches d'horaires TER sous le nom de "Transport auxiliaire". Un petit encadré indiquerait l'existence de ces dessertes, les modalités de réservation et le coût du trajet (cf. fiche horaires TER Dijon-Nevers en annexe VI).

Quatre lignes TER seraient complétées par le service de rabattement à partir des gares de Nyons, Sault, Carpentras, Sisteron, Laragne, voir carte ci-contre.

- Montélimar – Nyons (ligne en projet)
- Château-Arnoux – Veynes (ligne passant par Sisteron et Laragne)
- Marseille - Aix-en-Provence – Gap - Briançon (ligne passant par Sisteron et Laragne)
- Sault (Carpentras) - Avignon TGV

Exemple d'encadré que pourrait ajouter la SNCF sur ses fiches horaires TER pour commercialiser la desserte des villes de Buis-les-Baronnie, Montbrun, Séderon et Rémuzat:

Transport auxiliaire TER à la demande	Transport auxiliaire TER à la demande
<p>Le service transport à la demande assure l'acheminement des voyageurs entre Buis-Les-Baronnie, Montbrun, Séderon et la gare de Carpentras.</p> <p>Cette réservation doit être effectuée au plus tard la veille du voyage avant 18h00.</p> <p>Une somme de 3€, par personne, s'ajoutant au prix du voyage en train ou en car, est à régler au chauffeur pour tout transport à la demande.</p>	<p>Le service transport à la demande assure l'acheminement des voyageurs entre Buis-Les-Baronnie, Rémuzat et la gare de Nyons.</p> <p>Cette réservation doit être effectuée au plus tard la veille du voyage avant 18h00.</p> <p>Une somme de 3€, par personne, s'ajoutant au prix du voyage en train ou en car, est à régler au chauffeur pour tout transport à la demande.</p>
Buis-les-Baronnie, Montbrun, Séderon	Horaires moyennement demandés

## **Contraintes**

### **Ligne TER Montélimar - Nyons**

Cette solution sera possible si la ligne TER Montélimar - Nyons est créée. Ce service de rabattement pourrait être assuré à partir de Nyons vers les autres villes importantes du territoire comme Rémuzat ou Buis-les-Baronnies.

### **Ligne TER Sault (Carpentras) - Avignon**

Les personnes des villes de Montbrun ou encore Buis-les-Baronnies sollicitent plutôt les gares de Sault ou Carpentras, vers lesquelles elles pourraient donc être rabattues. A partir de la gare de Carpentras seuls des services départementaux sont proposés. Ces lignes ne sont pas communiquées actuellement sur les fiches horaires SNCF. Cependant elles sont déjà en cohérence au niveau des horaires avec les arrivés et les départs des TGV de la gare d'Avignon TGV. En effet, trois liaisons directes entre Carpentras et Avignon assurent une correspondance avec un TGV vers Paris ou Marseille. Donc, les horaires de la ligne Carpentras – Avignon TGV devront être commercialisées par la SNCF (comme ce qui est fait pour Sault-Avignon TGV), afin qu'il y est une cohérence sur l'ensemble du trajet.

## **2<sup>ème</sup> hypothèse : Intégration du service rabattement au projet de billettique départemental.**

Cette hypothèse nous paraît pertinente pour la plupart des territoires de la Drôme, mais difficile pour les franges interdépartementales. En effet, nous avons recensé de nombreux freins à son application aux Baronnies:

### **Coût d'investissement élevé**

Les coûts d'investissement pour équiper les taxis du matériel de billettique sont élevés. Sachant que le service rabattement sur les Baronnies représente actuellement près de 550 personnes différentes qui effectuent environ 1500 voyages par an, (cf. chiffres de fréquentation rabattement sur les Baronnies), on peut s'interroger sur l'intérêt d'un tel investissement pour une si faible demande.

### **Cohérence difficile avec les transporteurs extérieurs au département**

Ce système fonctionnera seulement pour les trajets intra-départementaux (vers Montélimar par exemple). En effet, le territoire des Baronnies est en limite avec 3 autres départements: les Hautes Alpes, les Alpes de Hautes Provence et le Vaucluse. On voit d'après la carte des flux aller/retour de la mission de rabattement Transdrôme présentée en p.42 que les villes les plus demandées actuellement sont Carpentras, Nyons, Sisteron, Vaison-la-Romaine et Laragne. Sur ces cinq villes, quatre sont extérieures au département.

Les lignes régulières desservant ces villes extérieures ne seront pas équipées du même système de billettique. La correspondance sur ces trajets ne pourra donc pas s'effectuer avec le même ticket. Ainsi, pour le territoire des Baronnies, ce système pourra être efficace si le département de la Drôme uniformise son système de billettique avec les trois autres départements. Un projet qui paraît difficile à court et moyen terme.

### 3<sup>ème</sup> hypothèse: Maintien du service rabattement

#### **Fonctionnement identique, coût identique au système actuel**

Actuellement le coût du service rabattement Transdrôme est d'environ 70 000 € pour le territoire des Baronnie (les dépenses totales du département 2004 pour les 5 régions Transdrôme Séderon, Montbrun, Buis-Les-Baronnies, Rémuzat et la Motte Chalancon sont de 68 760 €, chiffre 2005). Le service de rabattement proposé étant semblable à celui de Transdrôme le coût sera donc quasiment identique à ce dernier. En effet les différentes régions de Transdrôme sont gardées avec leurs bourgs de rabattement autorisés.

#### **Rabattement Séderon - Nyons**

Une légère modification pourrait être apportée au système actuel, en fonction de la demande qui a été relayée par une entreprise de taxi assurant le service Transdrôme. Les habitants de la région de Séderon ne peuvent pas aller en rabattement à Nyons. Pourtant ce nœud de communication permet l'accès aux transports desservant le reste du département dont Valence, la préfecture. Pour des questions surtout administratives, cette desserte serait donc autorisée.

#### **Point de réservation**

Si une centrale de réservation unique est créée pour gérer les différents SRD, les réservations pour le service rabattement seront effectuées par cet intermédiaire.

## 4<sup>ème</sup> étape : La communication

Voyons maintenant comment adapter la communication. Ces moyens ont déjà été proposés dans la première partie de l'étude. Nous allons désormais nous attacher à appliquer ces outils de communication spécifiquement au territoire des Baronnies.

### LA COMMUNICATION DE DROMNIBUS

#### Vers les usagers réguliers

La liste des usagers réguliers des Baronnies a été fournie au Conseil Général.

#### Vers les public ciblés

Pour toucher les publics ciblés, il est important de relayer l'information localement. Les structures suivantes s'y prêtent particulièrement :

##### Centres de soin:

- Nyons: Centre Médico-social, hôpital local, médecins spécialistes.
- Buis: Hôpital local, médecins généralistes, SECU tous les jeudi à la salle de l'auditoire.
- Vaison: Centre de radiologie, médecins spécialistes.
- Sisteron: Centre hospitalier, cabinet de radiologie, médecins spécialistes.

##### Administration:

- Nyons: Sous-préfecture ; ANPE ; permanences CAF, SECU et ASSEDIC.
- Buis: Permanence sociale.

##### Acteurs pour l'insertion sociale:

Missions locales, CHRS, CAT, associations familiales CLI, assistantes sociales....

### LA COMMUNICATION DU RABATTEMENT

##### Lieux de diffusion préconisés:

Les plaquettes pourront être mises à disposition des usagers sur les sept lignes régulières qui couvrent le territoire des Baronnies. Ce sont les lignes :

- 36 : Montélimar-Nyons
- 37 : La Motte Chalancon-Nyons-Vaison
- 38 : Bellecombe Tarendol-Nyons
- 39 : Lachau-Buis les Baronnies-Nyons-Vaison
- 43 : Mévouillon-Laragne
- 44 : Montélimar-Nyons
- 45 : Pierrelatte-Nyons

Les plaquettes seront aussi à disposition des usagers dans les gares de :

- Die (SNCF)
- Laragne (SNCF)

- Carpentras (gare routière)

Les Offices de tourisme sur le territoire des Baronnies :

- Nyons
- Buis les Baronnies
- Monbrun les Bains
- Séderon
- Rémuzat

### **Conclusion application Baronnies**

La méthodologie doit être utilisée comme un outil permettant de recenser les différents éléments nécessaires à la mise en place des propositions. Elle recense les différents besoins en déplacement du territoire, les acteurs concernés par la mise en place des TAD et permet d'appréhender son organisation et son fonctionnement. Suite à notre diagnostic sur les Baronnies Drômoises, nous avons présenté les différentes formules applicables pour l'évolution du service de rabattement et la mise en place de Drômnibus.

En ce qui concerne le rabattement, son maintien à court terme est envisagé. Il s'agit plus d'une première étape permettant au Conseil Général de redéfinir ce service de manière globale et intégrée aux autres modes de transport. Dans cette optique, nous avons proposé deux systèmes qui répondraient à cette logique d'intermodalité.

Pour le service Drômnibus, les lignes proposées répondent à la majorité des besoins de déplacement de la vie quotidienne recensés. Nous avons tenu compte des différentes demandes (estimées, réalisées et exprimées) provenant de l'ensemble de la population. Aussi bien le public déjà utilisateur de Transdrôme, que les nouvelles catégories d'usagers ciblées dans les nouveaux objectifs du Conseil Général (personnes en insertion, PMR). Il s'agit de publics particuliers qui peuvent avoir des besoins spécifiques. Nous nous sommes donc renseignées auprès d'acteurs sociaux et de santé, afin de s'assurer que nos propositions répondraient à une demande réelle. Drômnibus a donc été adapté au fur et à mesure des réponses obtenues pour le rendre accessible à tous. Les lignes Drômnibus sont techniquement opérationnelles, mais nécessitent au niveau organisationnel une négociation avec les acteurs locaux.

## GLOSSAIRE

---

Autorité organisatrice : Dans le cadre du transport public de la Drôme, le Conseil Général est l'autorité organisatrice. Son rôle consiste à organiser le service et à le financer, à informer le public en cas de changement d'organisation et à exercer un contrôle sur le transporteur et l'organisme relais.

Bassin de vie : Pour L'INSEE, un bassin de vie est le plus petit territoire dans lequel peuvent s'accomplir la majorité des actes « courants » : il s'agit de l'accès aux services privés ou publics fréquentés assez souvent, et de l'accès à l'emploi

Capitif (du transport public) : Individu n'ayant pas de moyen transport individuel, dépendant des transports publics ou de la solidarité pour ses déplacements.

Demande latente (de transport public) : La demande latente est à mettre en opposition avec la demande réalisée. Il s'agit des besoins en transport public non satisfaits, qu'ils soient exprimés ou non. On distingue la « demande latente estimée » (évaluée à travers l'analyse objective du territoire) de la « demande latente exprimée » par la population (évaluée par des enquêtes et des réunions).

Demande réalisée : Elle correspond à l'utilisation actuelle du transport public. On considère que celui-ci répond à certains besoins en transport pour les personnes qui y ont recours aujourd'hui. Cette utilisation correspond donc à une demande à laquelle une réponse est déjà apportée.

Fréquence : Nombre de fois où quelque chose a lieu dans une période déterminée.

Itinéraire : L'itinéraire correspond à la route empruntée pour effectuer un trajet. Il peut y avoir plusieurs itinéraires possibles pour un même trajet. Pour aller de Séderon à Nyons, on peut choisir entre plusieurs routes (par le sud, par le nord...)

PMR (Personnes à Mobilité Réduite) : Ce terme regroupe toutes les personnes rencontrant des difficultés dans leurs déplacements. Il s'agit des personnes atteintes d'un handicap (moteur, mental, sensoriel...). Certaines approches donnent une définition plus large des PMR, en y incluant les freins temporaires au déplacements: poussettes, finances...

Reconventionnement : Renouvellement du contrat entre le Conseil Général, les transporteurs et les organismes relais qui effectuent le service de transport public.

Service Régulier à la Demande : Transport à la demande organisé comme une ligne virtuelle: avec des origines, destinations, itinéraires, jours et horaires encadrés; mais se déclanchant uniquement sur réservation.

TAD (Transport à la Demande) : Transport public dont la desserte est activée sur demande. L'organisation d'un TAD peut être plus ou moins souple, en fonction que l'on restreigne ou non les itinéraires, les origines et les destinations, les jours et horaires, le public ayant accès...

Taux de remplissage : Nombre moyen de passager par véhicules.

Trajet : Un trajet correspond à une liaison entre deux points.

Voyage : Chaque personne se rendant d'un point à un autre, en transport public, est comptabilisée. S'il y a trois personnes dans une voiture, on compte trois voyages. Si elles font un aller – retour, on compte trois voyages à l'aller, et trois au retour.

# BIBLIOGRAPHIE

---

## MONOGRAPHIES

Bieuzen, P., Bimar, A., et al (2005). – Réflexion sur la restructuration des lignes de bus 60 et 61 dans l'agglomération tourangelles (37). – Ecole Polytechnique de Tours, Université François Rabelais. – 80 p.

CERTU (2005). – La mobilité urbaine en débat : Cinq scénarios pour le futur ?. – 210 p.

CODRA (dir. GART) (1997). – Le transport à la demande : Etat de l'art et perspectives. – 100 p.

Conseil Général de la Drôme (2004 – 2005). – Assises de l'insertion : Synthèse des travaux des CLI et des groupes thématiques. – Conseil Général. – 123 p.

Conseil Général de la Drôme (2003). – Les actions des services départementaux : Rapport d'activités 2003. – Conseil Général. – 136 p.

Conseil Général de la Drôme (2003). – Les activités économiques dans la Drôme. – 60 p.

CUSENIER, B. (1994). – Rapport de stage, Transdrôme une évolution nécessaire vers des "services réguliers à la demande". – 25 p.

DATAR, DTT, ADEME (2004). – Service à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences. Rapport final. – ADETEC. – 245 p.

DATAR, DTT, ADEME (2004). – Service à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences. Synthèse du rapport final. – ADETEC. – 40 p.

ITER, Conseil en transport (1995). – Conseil Général de la Drôme, Etude des déplacements en transports collectifs sur le secteur Tricastin-Baronnies. – 57 p.

JENIN, R. (1993). – Etude de terrain demandée par le CG26, Transdrôme. – 21 p.

Mobilité 07-26 (2006). – Rapport d'étude, développer le potentiel des personnes en insertion sociale, professionnelle, sur un territoire en Drôme, en Ardèche. – 59 p.

Pays de la Drôme des Collines (Date inconnue). – Charte de territoire, Orientations fondamentales du Pays à 10 ans. – 186 p.

Pays L'Autre Provence (2004). – Pour la reconnaissance du périmètre définitif et de la charte de Pays : Dossier de présentation. – 150 p.

REYMBAUT, O. (1997). – Rapport de stage, Projets d'évolution du service de transport à la demande dans l'arrière pays drômois. – 22 p.

Syndicat d'Aménagement des Baronnies (2005). – Livre blanc Baronnies 26, un diagnostic pluridisciplinaire au service du territoire, 1975-1995.

SITARP, Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Romano-Péageoise (2003). – Plan de Déplacements Urbain volontaire de l'agglomération de Romans/Bourg de Péage. – 50 p.

TACHAU, M. (1983). – Le transport collectif en zones à faible densité. – Institut d'urbanisme de Paris, DEA. – 80 p.

VODOZ, L., et al. (2004). – les territoires de la mobilité : L'air du temps. – Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. – 383 p.

## PERIODIQUES

CRRDR, Centre Régional de Ressources du Développement Rural Rhône-Alpes (2003) – Dossier thématique n°1 bis, Transport à la demande en milieu rural. – 135p.

INSEE Première (2004). – Les bassins de vie, au cœur de la vie des bourgs et petites villes. – n°953.

INSEE Rhône-Alpes (2002). – Atlas socioéconomique de la Drôme. – n°144.

## SITES INTERNET

CERTU – [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Conseil Général de l'Allier – [www.cg03.fr](http://www.cg03.fr)

Conseil Général de l'Ardèche – [www.ardeche.fr](http://www.ardeche.fr)

Conseil Général de la Haute Loire – [www.cg43.fr](http://www.cg43.fr)

Conseil Général de la Loire – [www.loire.fr](http://www.loire.fr)

Conseil Général de la Lozère – [www.lozere.fr](http://www.lozere.fr)

Conseil Général de Loire Atlantique – [www.cg44.fr](http://www.cg44.fr)

Conseil Général des Côtes d'Armor – [www.cg22.fr](http://www.cg22.fr)

Conseil Général du Calvados – [www.cg14.fr](http://www.cg14.fr)

Conseil Général du Cantal – [www.cg15.fr](http://www.cg15.fr)

Conseil Général du Finistère – [www.cg29.fr](http://www.cg29.fr)

Conseil Général du Puy de Dôme – [www.cg63.fr](http://www.cg63.fr)

Conseil Général du Rhône – [www.rhone.fr](http://www.rhone.fr)

Conseil Général du Vaucluse – [www.vaucluse.fr](http://www.vaucluse.fr)

INSEE – [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

# CONTACTS

NOM	FONCTION
<b>Conseil Général de la Drôme</b>	
M. ARNOUX	Conseiller Général du canton de Séderon
M. BRES	Conseiller Général du canton de La Motte Chalancon
M. CHAUMONTET	Conseiller Général de Romans 2
M. COMBES	Conseiller Général du canton de Nyons
M. MATHERON	Conseiller Général du canton de Chatillon en Diois
M. GAUCHER	Service relations avec les communes, zone Sud
Mme RANC	Service relations avec les communes, zone Nord
M. HAEGEL	Responsable de la sous direction, personnes âgées et adultes handicapés
Mme LIORET	Adjointe insertion professionnelle
<b>Baronnies Drômoises</b>	
M. CELLIER	Adjoint à la mairie de Rémuzat
M. MOULLET	Président de la CC des Hautes Baronnies
M. BRUN	Chargé de missions à la CC des Hautes Baronnies
Mme PATINET	Animatrice à la CC du Pays de Buis les Baronnies
M. LAMY	Chargé de missions, Pays Autre Provence
M. BERNARD	Chargé de missions, Pays Autre Provence
<u>Structures et associations des Baronnies Drômoises</u>	
Mme ALLIER	Déléguée médicale, prévention cancers
M. ASTIER	Association des Paralysés de France
Mme BELAOUS	Mission Locale de la Drôme Provençale

Mme BIDAUD	Mobilité 07-26
M. BOISSIEUX	Association Atout Trèfle
Mme BREMOND	Directrice Syndicat d'Aménagement des Baronnie
M. CHEVALLIER	Association Archer
M. GOUCHET	Association des Paralysés de France
Mme FONTAINE	Association Handi-go
Mme MERTZ	Directrice de l'Association Familiale des Baronnie
Mme ODE	Directrice adjointe de l'Association Familiale Intercommunal, St Paul les Trois Châteaux
Mme RAVAUD	Déléguée de l'Association Tutélaire des Majeurs Protégés de la Drôme
M. ROBERT C.	Coordination jeunesse, Buis les Baronnie
Mme ROLIN	Directrice du Foyer des Jeunes Travailleurs
M. TEIXERA	CHRS, Aube Nouvelle, Condorcet
Mme TERTULLIEN	Syndicat d'Aménagement des Baronnie
Mme TEXIER	Comité local d'insertion, Nyons
Mme VERMOTE	Directrice de l'ADMR
<u>Taxis et transporteurs</u>	
M. CHAUVET	Autocariste des Cars du Petit Nice
M. SAUREL	Représentant des cars LIEUTAUD, Vaucluse
M. ROBERT M.	Responsable d'exploitation, Régie voyages Drôme
<b>Pays Drôme des Collines</b>	
M. BURAI	Adjoint à la mairie de Montmiral
M. LEYDIER	Adjoint à la mairie de Triors
M. MARION	Maire de Mours
Mme VOSSIER	Adjointe à la mairie de Peyrins
Mme BOMPARD	Urbaniste à la Communauté des Communes du Pays de Romans
M. MERLOZ	Chargé d'études, Pays la Drôme des Collines

<u>Taxis et Transporteurs</u>	
M. BABE	Taxiteur
M. BOURNIER	Taxiteur
M. BAIZET	Syndicat Intercommunal de Transport de l'Agglomération Romano-Péageoise
Personnes contactées hors département	
Mme RIBAS	Responsable TAD du CG de l'Aveyron
Mme JACQUIN	Coordinatrice Plateforme mobilité Pays du Perche ornais

## TABLE DES FIGURES

---

- p 8** - Rationaliser la desserte de TAD.
- p 35** - Fréquentation par trajet en commodité (La Motte Chalancon - Rémuzat, 2005)  
- Recoupement des trajets de Transdrôme 2005, région de La Motte Chalancon – Rémuzat.
- p 36** - Fréquentation par trajet en commodité (Séderon, 2005)  
- Recoupement des trajets de Transdrôme 2005, région de Séderon.
- p 37** - Fréquentation par trajet en commodité (Montbrun, 2005)  
- Recoupement des trajets de Transdrôme 2005, région de Montbrun.
- p 38** - Fréquentation par trajet en commodité (Buis, 2005)
- p 39** - Fréquentation de Transdrôme : plages horaires les lus demandées.
- p 49** - Proposition pour l'organisation de Drômnibus sur les Baronniees.
- p 52** - Grille horaire Drômnibus, ligne Montbrun-Nyons.
- p 54** - Grille horaire Drômnibus, ligne Pommerol-Nyons.
- p 55** - Grille horaire Drômnibus, ligne Ballons – Sisteron.
- p 56** - Grille horaire Drômnibus, ligne Besignan - Valréas.  
- Grille horaire Drômnibus, ligne Séderon - Nyons.

## TABLE DES PHOTOS

---

- p 18** - Les gorges de Trente Pas
- p 19** - Vue sur Buis-les-Baronnies
- p 21** - Vue plongeante sur Chamaret
- p 22** - Paysage agricole vu de Bellecombe, mars 2006
- p 24** - Nyons, sur la rive de l'Eygues
- p 26** - Un car de ligne régulière sur la place de Rémuzat

## TABLE DES TABLEAUX

---

- p 18** - Répartition des emplois sur le territoire
- p 23** - Taux de chômage par communauté de communes.
- p 25** - Connections des nœuds de communication avec les grandes villes environnantes.
- p 27** - Variation de la fréquence des lignes régulière entre période scolaire et non scolaire.
- p 29** - Caractéristiques des organismes relais et transporteurs
- p 40** - Nombre d'usagers du rabattement par Région Transdrôme
- p 41** - Les usagers du service rabattement selon les organismes relais et les taxiteurs
- p 46** - Le pays L'Autre Provence vis-à-vis du nouveau projet de TAD  
- Le SAB vis-à-vis du nouveau projet de TAD
- p 47** - Les collectivités locales vis-à-vis du nouveau projet de TAD.  
- Les autres acteurs vis-à-vis du nouveau projet de TAD.
- p 51** - Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservis par le trajet Montbrun – Nyons
- p 53** - Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservis par le trajet Pommerol – Nyons.
- p 55** - Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservis par le trajet Ballons – Sisteron
- p 53** - Services administratifs et de santé assurés sur les communes et bourgs principaux desservis par le trajet Pommerol – Nyons.

## TABLE DES CARTES

---

- p 17** - Superposition des limites administratives sur le territoire des Baronnie.
- p 18** - Relief des Baronnie.
- p 19** - Bassins de vie des Baronnie.
- p 20** - Densité des Baronnie.
- p 26** - Communes desservies par les lignes régulières et celles desservies par Transdrôme.
- p 29** - Régions Transdrôme avec les bourgs de R/C autorisés sur les Baronnie.
- p 33** - Flux commodité sur le territoire des Baronnie.
- p 36** - Zoom sur la région Transdrôme de la Motte Chalancon – Rémuzat.
- p 37** - Zoom sur la région Transdrôme de Séderon.
- p 38** - Zoom sur la région Transdrôme de Monbrun.
- p 39** - Zoom sur la région Transdrôme de Buis-les – Baronnie.
- p 42** - Flux de rabattement sur les Baronnie.
- p 44** - Trajets demandés sur les Baronnie.
- p 51** - Tracé des 5 SRD proposés et communes desservies.
- p 58** - Réseau de transport et points d'accessibilité du territoire des Baronnie.

## ANNEXES

---

**Annexe I :** Support de traitement des fiches de fréquentation.

**Annexe II :** Exemple de fiches mensuelles de fréquentation réalisées par l'Organisme Relais (Gare SNCF de Die).

**Annexe III :** Exemple d'une enquête réalisée auprès d'un organisme relais.

**Annexe IV :** Exemple d'une enquête réalisée auprès d'un transporteur.

**Annexe V :** Tableau récapitulatif des jours et horaires d'ouverture des services dans les principaux bourgs desservis par Dromnibus.

**Annexe VI :** Fiche horaire de la ligne TER Dijon-Nevers. (Exemple d'intégration d'un TAD au réseau TER)

---

## Annexe I: Support de traitement des fiches de fréquentation

(Logiciel EXCEL)

<b>Rentrer les informations à partir des fiches "états de fréquentation".</b>		
<b>Année:</b>		
<b>Région transdrôme:</b>		
xx = exemple		
<b>Origine</b>	<b>destination</b>	<b>Nom</b>
Montbrun-les-Bains	Buis-les Baronnies	R.Blanc

...etc.

<b>Objectif 1: Connaître la fréquentation des trajets</b>			
xx = exemple			
<b>Origine</b>	<b>Destination</b>	<b>Nombre de voyages effectués</b>	<b>Nombre d'usagers différents</b>
Montbrun-les- Bains	Buis-les Baronnies	5	1

--	--	--	--

...etc.

<b>Objectif 2: Identifier les usagers réguliers</b>	
xx = exemple	
<b>Nom</b>	<b>Nombre de trajet effectués</b>
R.Blanc	24

...etc.

# Annexe II : Exemple de fiches mensuelles de fréquentation réalisées par l'Organisme Relais (Gare SNCF de Die)

Cet état de fréquentation doit être envoyé chaque fin de mois à l'adresse suivante :  
Conseil Général de la Drôme  
Service des Transports  
26026 VALENCE CEDEX 9

TRANSDRÔME

Nom de l'organisme : Gare SNCF  
Tél. : 04 75 21 33 36

Die

03 JAN 2005

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA DRÔME

03 FEV 2005

ETAT DE FRÉQUENTATION  
Mois de Janvier 2005

Date de la course	Heure	Origine (lieu-dit)	Destination (lieu-dit)	Nombre de personnes	Mission* R C	Rabatement correspondance avec	Nom de l'utilisateur	Numéro téléphone	Domicile
04/01/05	14h00	St Julien en Quart	Die	5 personnes	5		Mme TESTOU	04 75 21 22 44	St Julien en Quart
06/01/05	14h00	Die	St Julien en Quart	5 personnes	5		Mme TESTOU	04 75 21 22 44	St Julien en Quart
08/01/05	13h30	Navignac	Die	1 pers.	1		Mme Ravel	04 75 22 09 13	Navignac
08/01/05	17h30	Die	Navignac	1 pers.	1		Mme Ravel	04 75 22 09 13	Navignac
08/01/05	14h30	St Julien en Quart	Die	1 pers.	1		Mme Ravel	04 75 22 09 13	Navignac
28/01/05	14h30	St Julien en Quart	Die	2 pers.	2		Mme Ravel	04 75 22 09 13	Navignac
31/01/05	14h30	Die	St Julien	2 pers.	2		Mme Ravel	04 75 22 09 13	Navignac
01/02/05	02h30	Navignac	Die	1 pers.	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
08/01/05	14h30	Die	Navignac	1 pers.	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
10/01/05	14h00	St Julien	Die	4	4		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
18/01/05	18h00	Die	St Julien	4	4		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
19/01/05	14h30	St Julien	Die	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
19/01/05	17h30	Die	St Julien	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
21/01/05	18h00	Die	Navignac	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
28/01/05	14h00	Die	Navignac	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
21/01/05	14h00	Navignac	Die	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac
26/01/05	14h30	Navignac	Die	1	1		Mme ROCHE	04 75 22 09 74	Navignac

Mission :

- Rabatement : correspondance avec une ligne régulière
- Commodité : démarches dans le bourg-centre (pers. > 65 ans)

# Annexe III : Exemple d'une enquête réalisée auprès d'un organisme relais (2 p)

Fax reçu de : 0475759297

16/02/06 11:26 Pg: 2/3

## 1- Organisation interne de l'OR :

Depuis quand votre structure est-elle organisme relais ?	1994	
Qu'est-ce qui a motivé votre structure pour remplir cette fonction ?	A la demande du Conseil Général nous avons accepté - étant la 2 <sup>e</sup> commune du canton	
Combien de personnes différentes sont chargées d'enregistrer les réservations Transdrôme ?	2	
Quelles sont les horaires où les usagers de Transdrôme peuvent réserver ?	du lundi au samedi de 9h à 12h du mardi au vendredi de 13h30 à 18h	
Rencontrez-vous des difficultés à l'occasion de...	L'utilisation des fiches fournies par le CG ?	non
	La transmission d'informations aux usagers ?	non
	Le contrôle de la conformité des demandes ?	non
	La transmission des demandes aux transporteurs ?	non
A combien estimez-vous le temps consacré par jour à cette tâche ?	impossible de donner une réponse précise mais cela représente très peu de temps	

## 2- La connaissance des usagers : D'après vous:

### Le service rabattement:

Qui utilise le service rabattement ? (hiérarchiser: 1 pour la catégorie qui utilise le plus, puis 2,3... 0 pour catégorie qui ne l'utilise pas).	Actifs	}	1
	Jeunes		
	Personnes âgées		
	PMR ?		
	Touristes		2
	Autres (précisez) ?		3

### Le service commodité

Les personnes qui utilisent le service commodité en sont-elles dépendantes, ou disposent-elles d'autres moyens pour se déplacer ?	propriétaires de résidences secondaires en général dépendantes du service (personnes seules sans famille à proximité)
Pour répondre à quels besoins est principalement utilisé le service commodité ?	aller chez le médecin, le pharmacien et faire leur course
Repérez vous des jours ou des horaires plus fréquentés (lesquels?) ?	non

Le 15-02-06

Abréviation: CG = Conseil Général, OR = Organisme Relais.

Y a t il des demandes que vous ne pouvez pas satisfaire ? OUI  
Si oui environ combien et quel type de public?

oui  
demandes pour VAISON LA ROMAINE (Vaucluse)  
distance 10 km pour consulter des médecins  
spécialistes (qui ne viennent pas à Buis les  
Baronnies) demandes très fréquentes  
→ personnes âgées

#### En général

Par quels biais les usagers connaissent-ils Transdrôme ?	Par le secrétariat de Mairie et le Bulletin Municipal (pour la commune de Mollans)
Les usagers vous adressent-ils des réclamations (lesquelles) ?	non sauf requête voir plus haut

#### 3- Vos Observations et votre avis :

Est-ce que vous pensez que Transdrôme est adapté aux besoins des usagers ?	Les horaires ?	oui
	La distinction des missions rabattement et transport ?	oui
	Les bourgs de rabattement et commodité ?	Rabattement oui Commodité voir plus haut
	Le public autorisé en commodité ?	en général oui
Est-ce que vous trouvez que Transdrôme est bien organisé ?	Le découpage des régions de transport	pas pour moi car moi sommes en limite de 2 départements
	Le partage des tâches (CG, OR, transporteur)	oui
Quel seraient les moyens d'information les plus adaptés pour joindre les usagers ?	peut être faire passer aussi l'information par Caisses de Retraites pour commodité ?	
Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'échanges entre les OR et le CG ?	oui car si problème, on peut téléphoner !	
Comment pourrait-on améliorer le service Transdrôme ?	Au risque de me répéter --- en acceptant que les taxis prennent en commodité le transport. Mollans - Vaison la Romaine pour les rendez vous chez Médecins Spécialistes et services Santé absents à Buis les Baronnies	

#### 4- Commentaires:

Le 15-02-06

Abréviation: CG = Conseil Général, OR = Organisme Relais.

## Annexe IV : Exemple d'une enquête réalisée auprès d'un transporteur (2 p)

Abréviation: CG = Conseil Général, OR = Organismes Relais

### 1- L'entreprise

Quelle est la principale activité de l'entreprise (ambulance, taxi, garage...)	Taxi, Petite Remise
Depuis quand participez-vous à Transdrôme ?	depuis 1983. 1984.
Qu'est-ce qui vous a motivé pour remplir cette fonction ?	complément avec l'activité TAD, Région de montagne, ex centre, service public qui permet aux habitants de rejoindre les lignes régulières. c'est un plus pour notre région.
Combien de personnes sont salariées par votre entreprise ?	pas de salarié
Combien avez-vous de véhicules ?	deux véhicules
De quels types et de quelle capacité ?	Petite Remise C5. Taxi XH Citroën 5 places Citroën 5 places

### 2- L'organisation du TAD

Rencontrez-vous des difficultés à l'occasion de...	La coopération avec l'Organisme Relais	convenable.
	La coopération avec le Conseil Général	convenable.
	Le contrôle de la conformité des demandes ?	
	Le chevauchement de demandes privées et Transdrôme ?	

### 3- La connaissance des usagers: D'après vous,

#### Le service rabattement:

Qui utilise le service rabattement ? (hiérarchiser: 1 pour la catégorie qui utilise le plus, puis 2,3... 0 pour catégorie qui ne l'utilise pas).	Actifs	
	Jeunes	
	Personnes âgées	
	PMR	
	Touristes	
	Tous les âges.	- usagers vivant seul, maison - - mais je ne laisse leur véhicule en gar. pendant leur séjour - - usagers qui viennent dans leur famille (parents âgés) - - et résidences secondaires. - Etudiants en université ou autres.
	Autres (précisez)	

#### Le service commodité

Les personnes qui utilisent le service commodité en sont-elles dépendantes, ou disposent-elles d'autres moyens pour se déplacer ?	la plupart en sont dépendantes.
---	---------------------------------

Pour répondre à quels besoins est principalement utilisé le service commodité ?	jeu se rendre au cabinet dentaire le plus proche N° 26 ou consultation chez le spécialiste.
Repérez vous des jours ou des horaires plus fréquentés (lesquels?) ?	Non.

#### En général

Par quels biais les usagers connaissent-ils Transdrôme ?	O.R. - Haïti + par les usagers qui l'utilisent déjà
Comment les usagers apprécient-ils Transdrôme ?	Indispensable vu l'éloignement, localités non desservies par une ligne régulière service pour un coût modéré dans l'ensemble satisfait et apprécié aussi pour le fonctionnement toute l'année

#### 3- Vos Observations et votre avis :

Que pensez-vous du système de tarification Transdrôme ?	guille Tarifaie élevée en commodité	
Est-ce que vous pensez que Transdrôme est adapté aux besoins des usagers? Dans l'ensemble.	Les horaires ?	Horaires tardifs ou Tot des correspondances.
	La distinction des missions rabattement et transport ?	
	Les bourgs de rabattement et commodité ?	
	Le public autorisé en commodité ?	
Est-ce que vous trouvez que Transdrôme est bien organisé ?	Le découpage des régions de transport	dans le sens sens.
	Le partage des taches (CG, OR, transporteur)	O.R est obligé de nous appeler pour des renseignements horaires, tarifs --- si nous sommes libres.
Quel seraient les moyens d'information les plus adaptés pour toucher les usagers ?	information en HAÏTIE.	
Estimez-vous qu'il y a suffisamment d'échanges entre les transporteurs, les OR et le CG ?	suffisant.	
Pensez-vous continuer Transdrôme aux prochains reconventionnements? Combien de temps pensez-vous reconduire cette activité?	je pense continuer Transdrôme aux prochains reconventionnements - je pense reconduire cette activité environ 6 mois.	

## Annexe V : Tableau récapitulatif des jours et horaires d'ouverture des services dans les principaux bourgs desservis par Dromnibus

	<b>Lundi</b>	<b>Mardi</b>	<b>Mercredi</b>	<b>Jeudi</b>	<b>Vendredi</b>	<b>Samedi</b>
<b>Montbrun</b>		Assistante sociale de Nyons, 1er et 3ème de chaque mois				Marché
<b>Buis</b>	Perm. Sociale pm CMS 9h-12, 14h-17h30	Perm. Sociale am CMS	Marché CMS	Perm. Sociale am CMS Perm. Sécu (sco) 14h-16h	CMS	
<b>Nyons</b>	ANPE 9h-12h, 13h-16h ASSEDIC 8h45-11h45, 13h30-16h CMS 9h-12h	ANPE ASSEDIC CMS 9h-12h, 14h-17h	Cardio 14h-19h ANPE ASSEDIC CMS	Marché Perm.Sécu (sco) 8h30-11h30 ANPE ASSEDIC 8h45-11h45 CMS	Perm.CAF 9h15-11h45, 12h30-14h45 ASSEDIC CMS	
<b>Vaison</b>	Cardio 8h30, 14h30-18h30 Services de santé quotidiens	Marché Cardio Services de santé quotidiens	Services de santé quotidiens	Cardio Services de santé quotidiens	Services de santé quotidiens	

	<b>Lundi</b>	<b>Mardi</b>	<b>Mercredi</b>	<b>Jeudi</b>	<b>Vendredi</b>	<b>Samedi</b>
<b>La Motte</b>	<b>Marché</b>	Assistance sociale si appel à Nyons				
<b>Rémuzat</b>			<b>Marché</b>			
<b>Nyons</b>	ANPE 9h-12h, 13h-16h ASSEDIC 8h45-11h45, 13h30-16h CMS 9h-12h	ANPE ASSEDIC CMS 9h-12h, 14h-17h	Cardio 14h-19h ANPE ASSEDIC CMS	<b>Marché</b> Perm.Sécu (sco) 8h30-11h30 ANPE ASSEDIC 8h45-11h45 CMS	Perm.CAF 9h15-11h45, 12h30-14h45 ASSEDIC CMS	

	<b>Lundi</b>	<b>Mardi</b>	<b>Mercredi</b>	<b>Jeudi</b>	<b>Vendredi</b>	<b>Samedi</b>
<b>Sisteron</b>	Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Marché Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Services de santé quotidien	Marché
<b>Séderon</b>		Perm. Sociale 1er et 3ème de chaque mois		Mission Locale 1er de chaque mois pm		

**DIJON-NEVERS**

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Fêtes 25/12, 01/01, 17/04, 01/05, 08/05, 25/05, 05/06

Fêtes 25/12, 01/01, 17/04, 01/05, 08/05, 25/05, 05/06																																															
Date		Lun		Mar		Mer		Jeu		Ven		Sam		Dim		Fête		Lun		Mar		Mer		Jeu		Ven		Sam		Dim		Fête															
Année	Mois	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure	Jour	Heure												
2023	12	25	12.00	26	12.00	27	12.00	28	12.00	29	12.00	30	12.00	31	12.00	01	12.00	02	12.00	03	12.00	04	12.00	05	12.00	06	12.00	07	12.00	08	12.00	09	12.00	10	12.00												
2024	01	01	12.00	02	12.00	03	12.00	04	12.00	05	12.00	06	12.00	07	12.00	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00												
2025	04	01	12.00	02	12.00	03	12.00	04	12.00	05	12.00	06	12.00	07	12.00	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00												
2026	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2027	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2028	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2029	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2030	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2031	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2032	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2033	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2034	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2035	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2036	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2037	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2038	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2039	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2040	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2041	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2042	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2043	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2044	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2045	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2046	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2047	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2048	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2049	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2050	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2051	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2052	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2053	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2054	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2055	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2056	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2057	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2058	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2059	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2060	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17	12.00	18	12.00	19	12.00	20	12.00	21	12.00	22	12.00	23	12.00	24	12.00												
2061	05	08	12.00	09	12.00	10	12.00	11	12.00	12	12.00	13	12.00	14	12.00	15	12.00	16	12.00	17																											

Transport Express Régional

Transport Express Régional

• Desserte assurée par autocar YER. Tarification SNCF.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

**ATTENTION :** Lundi de Pentecôte 05 juin 2006 : pour préparer votre voyage, renseignez-vous en gare sur les

circulations effectives.

 Train autorisé au transport gratuit des vélos dans la limite

des places disponibles.

ASSISE SECONDE CLASSE

① ASSISE PREMIERE CLASSE

INTERNET : [WWW.TER.SNCF.COM](http://WWW.TER.SNCF.COM) MINITEL 3615 TER  
Service Relations Clients SNCF 62973 APRAS Cedex 69-Tel 3635

**0** Circule le 24 mai.

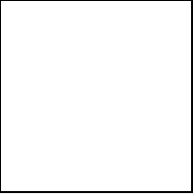
Ne circule pas les 16, 30 avr, 7 mai et 4 juin; circule le 24

**mail:** [info@wiley.com](mailto:info@wiley.com), Tel: +91 80 7619 0060, Fax: +91 80 7619 0068  
www.internationaljournalofpharmacokinetics.com

Ne circule pas les 16, 30 avr, 7 mai et 4 juin.  
Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modifica-

 Ces horaires sont donnés sous réserve de toute modification. 552 049 477 RCS Paris

100% 99% 98% 97% 96% 95% 94% 93% 92% 91% 90% 89% 88% 87% 86% 85% 84% 83% 82% 81% 80% 79% 78% 77% 76% 75% 74% 73% 72% 71% 70% 69% 68% 67% 66% 65% 64% 63% 62% 61% 60% 59% 58% 57% 56% 55% 54% 53% 52% 51% 50%



















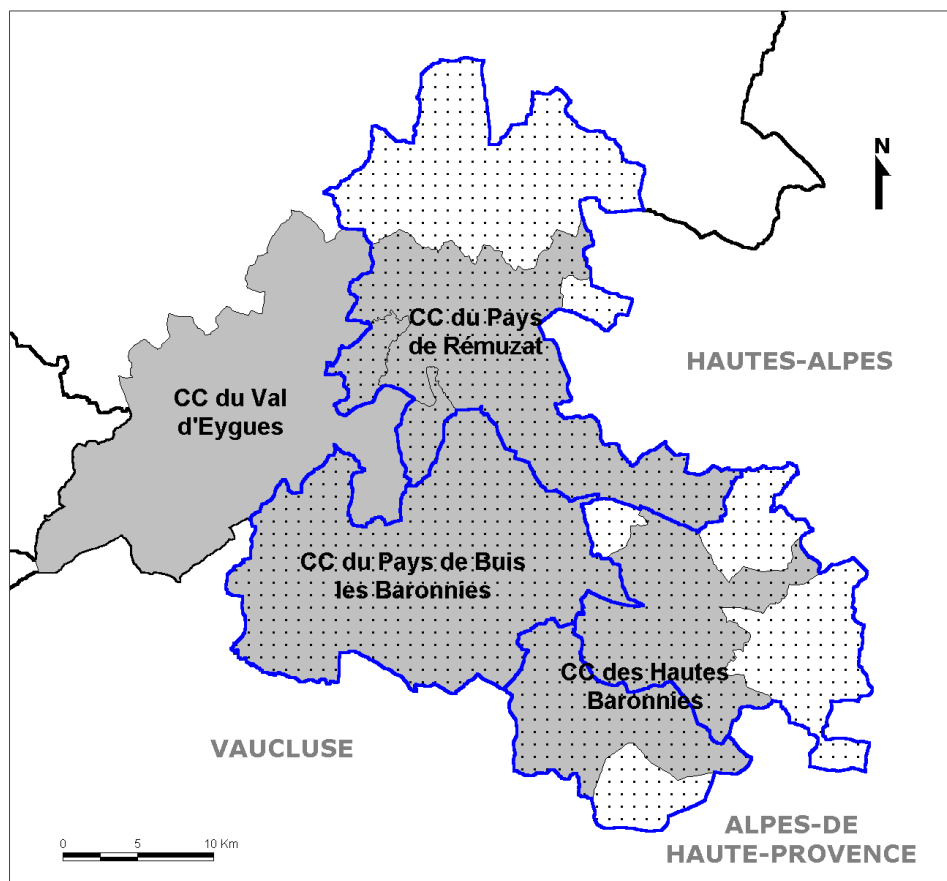








# TERRITOIRE DES BARONNIES DESSERVI PAR TRANSDRÔME

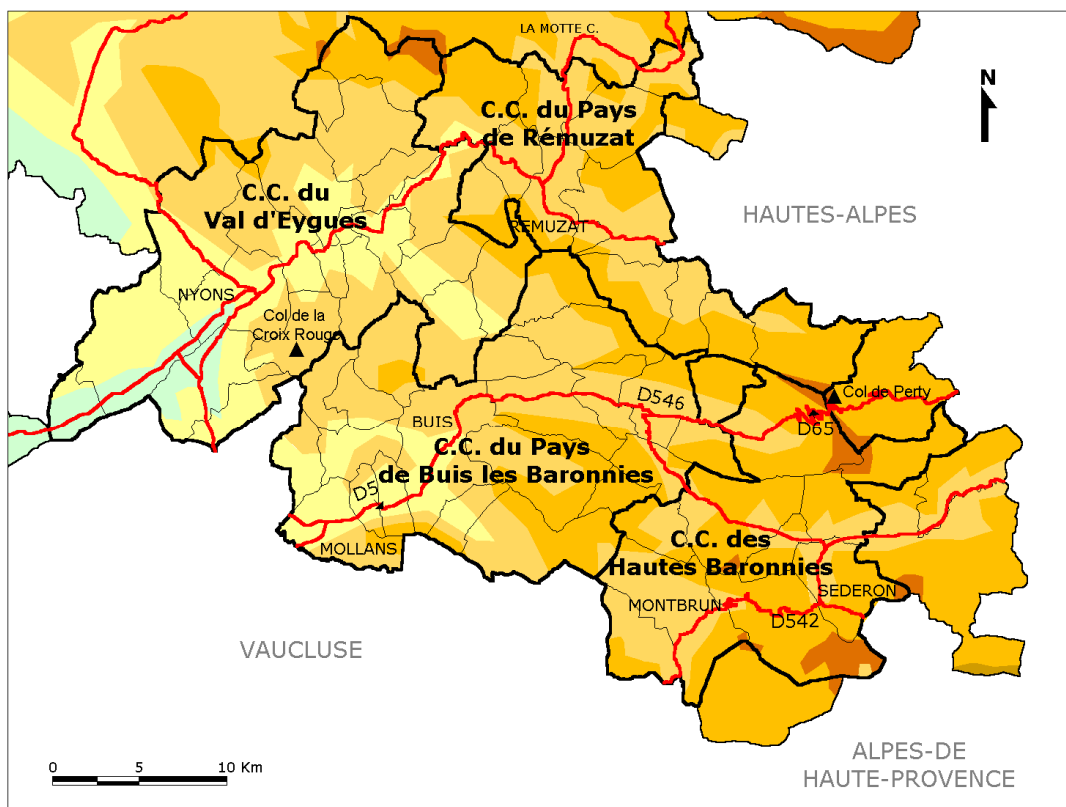




Territoire des Baronnies








Régions Transdrôme

# RELIEF ET VOIES PRINCIPALES DE COMMUNICATION SUR LE TERRITOIRE DES BARONNIES DROMOISES

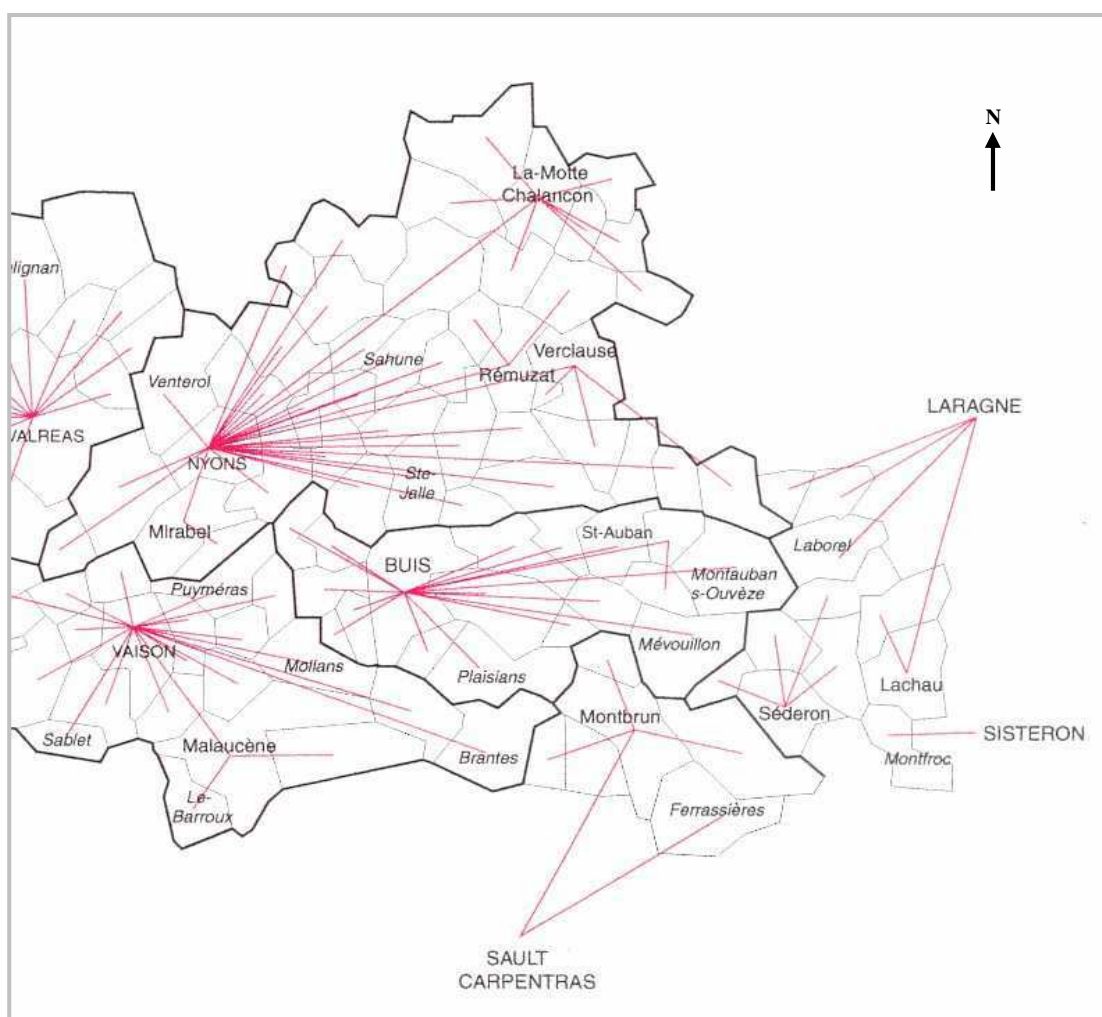


 Communautés de Communes  
 Routes départementales

## Relief

 200 à 300 m  
 + 1200 m  
 800 à 1200 m  
 500 à 800 m  
 300 à 500 m

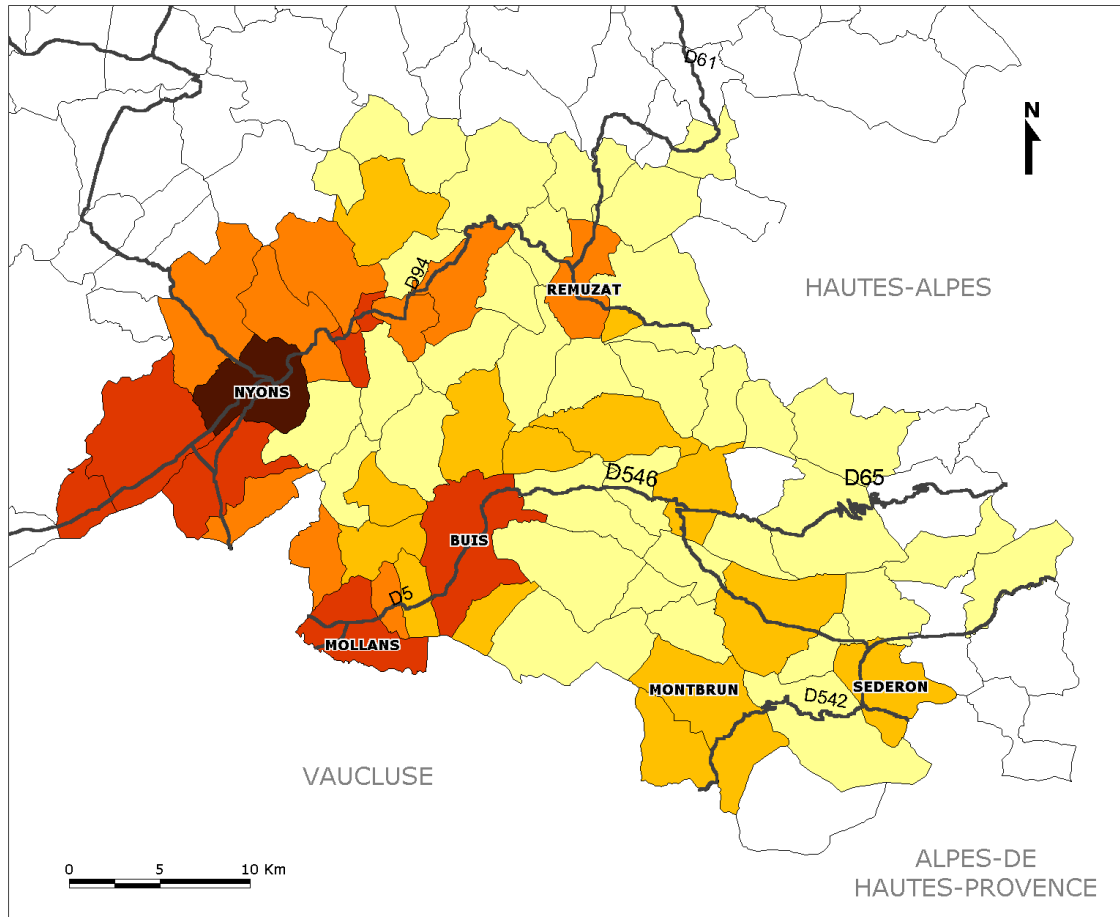
**BASSINS DE VIE SUR LE TERRITOIRE DES  
BARONNIES:**  
Pôles générateurs de déplacements et périmètres  
d'attraction



— Déplacements

— Périmètres d'attraction

# DENSITE DE LA POPULATION SUR LES BARONNIES DRÔMOISES



Nombre d'habitants au km



Routes Principales

Communes du département  
hors périmètre étudié



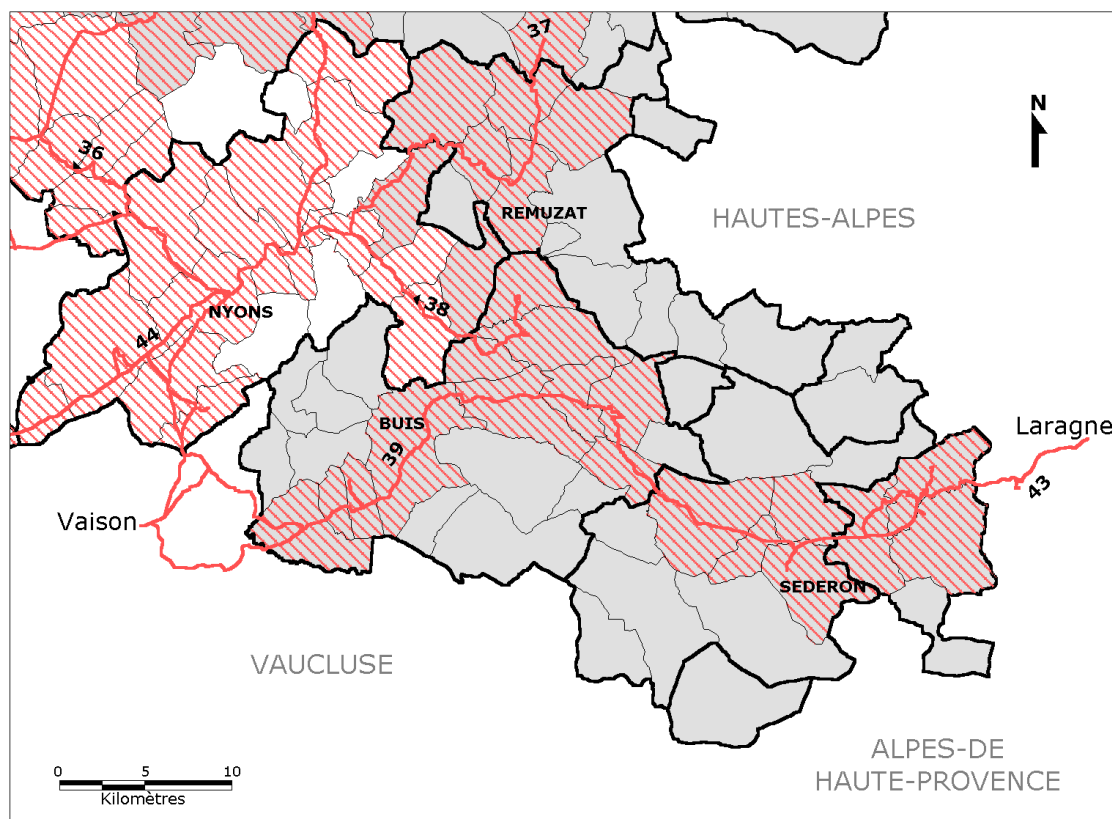








## OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ACTUELLE DU CG LES LIGNES REGULIERES ET TRANSDROME



Communautés de Communes



Communes couvertes par Transdrôme



Lignes Régulières

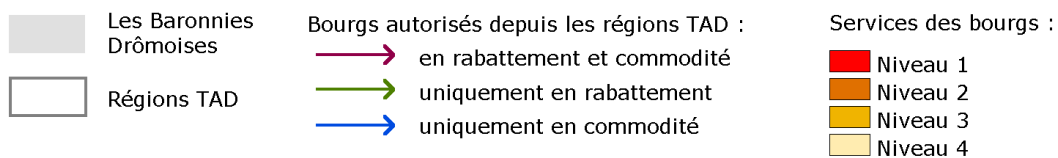
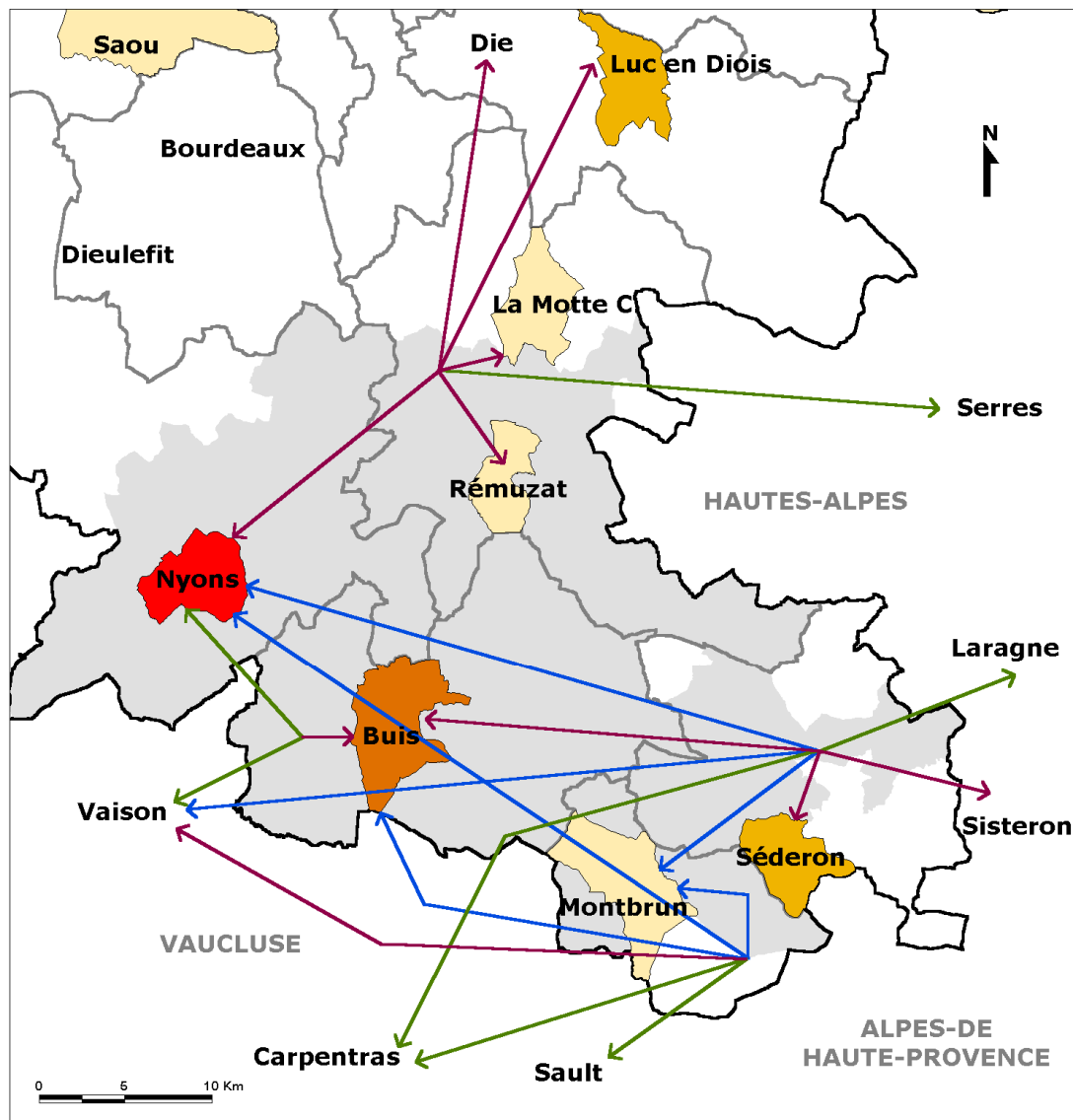


Communes desservies  
par une LR





## BOURGS DE COMMODITE ET DE RABATTEMENT DANS LES BARONNIES DROMOISES



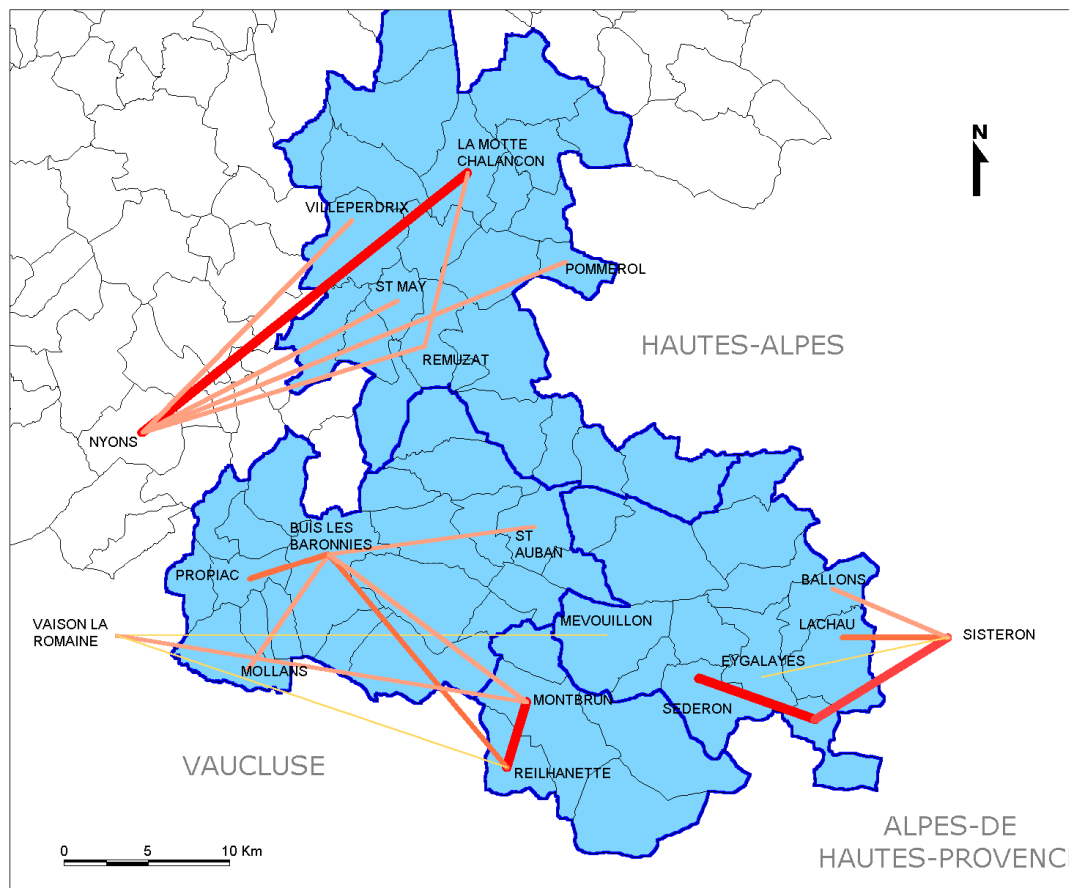






# FLUX ALLER / RETOUR

## Mission de commodité



Nombre de voyages effectués par mois :

- Plus de 8 voyages (3)
- Ente 4 et 8 voyages (1)
- Entre 2 et 4 voyages (3)
- Entre 1 et 2 voyages (10)
- Moins de 1 voyage (3)

Communes

Régions TAD



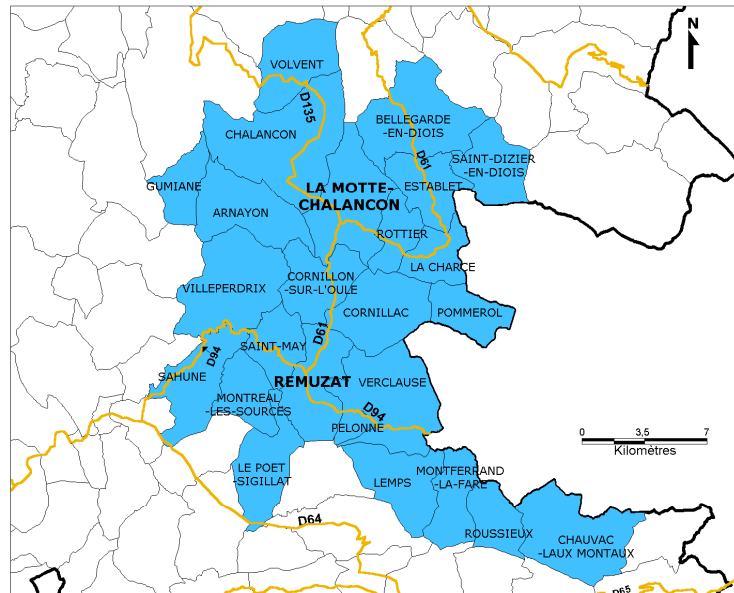




## Région Transdrôme de La Motte Chalancon – Rémuzat

Source: États de fréquentation Transdrôme  
2005 – CG26.

La Région Transdrôme de La Motte Chalancon – Rémuzat regroupe 26 communes et 1935 habitants. **58 personnes** utilisent le service commodité et ont fait **322 voyages en 2005**, soit une moyenne de **5,5 voyages par personne**.

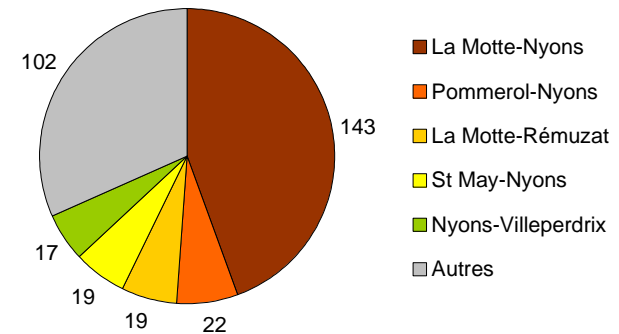
### Région Transdrôme de La Motte Chalancon - Rémuzat



 Région Transdrôme de la Motte Chalancon - Rémuzat  
 Routes départementales



Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006



Exemple de lecture: 143 voyages ont été effectués entre La Motte Chalancon et Nyons en 2005

Trajets les plus demandés	Nombre de voyages	Nombre de personnes concernées	Nombre de voyages / personnes
La Motte Chalancon - Nyons	143	18	8
Pommerol - Nyons	22	1	22
Rémuzat - La Motte Chalancon	19	2	10
St May - Nyons	19	1	19
Nyons - Villeperdix	19	5	4
Autres	102	35	3

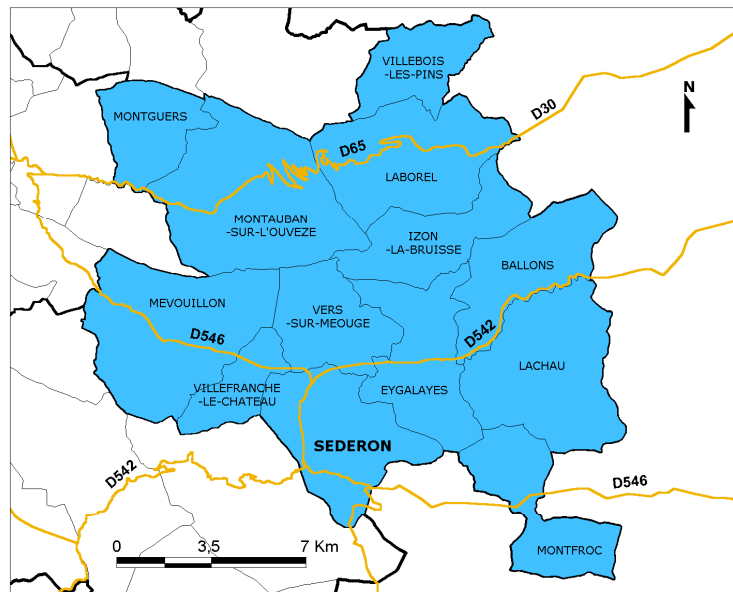
Figure 2 : Fréquentation par trajet en commodité (La Motte Chalancon - Rémuzat, 2005)

## Région Transdrôme de Séderon

Source: États de fréquentation  
Transdrôme 2005 – CG26.

La Région Transdrôme de Séderon regroupe 13 communes et 1273 habitants.  
**20 personnes** utilisent le service commodité et ont fait **288 voyages en 2005**,  
soit **14,4 voyages** par personne.

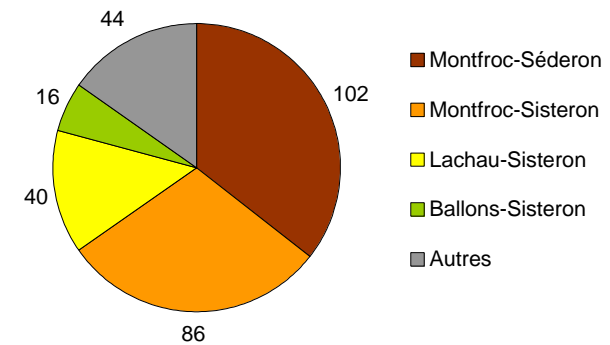
### Région Transdrôme de Séderon



■ Région transdrôme de Séderon  
— Routes départementales



Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006



Exemple de lecture: 102 voyages ont été effectués entre Montfroc et Séderon en 2005

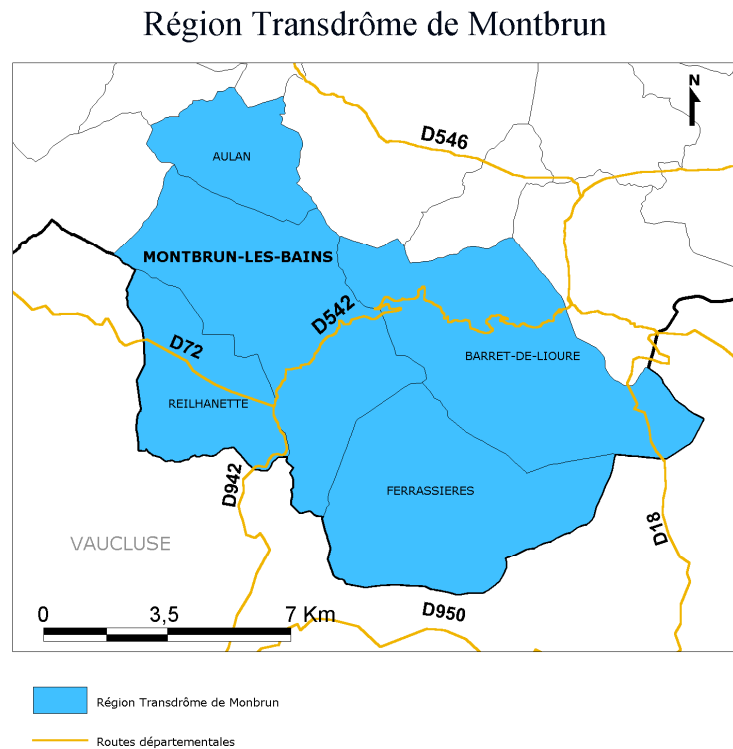
Trajets les plus demandés	Nombre de voyages	Nombre de personnes concernées	Nombre de voyages / personnes
Montfroc – Séderon	102	3	34
Montfroc – Sisteron	86	4	21,5
Lachau – Sisteron	40	2	20
Ballons – Sisteron	16	1	16
Autres	44	12	3,6

Figure 4 : Fréquentation par trajet en commodité (Séderon, 2005)

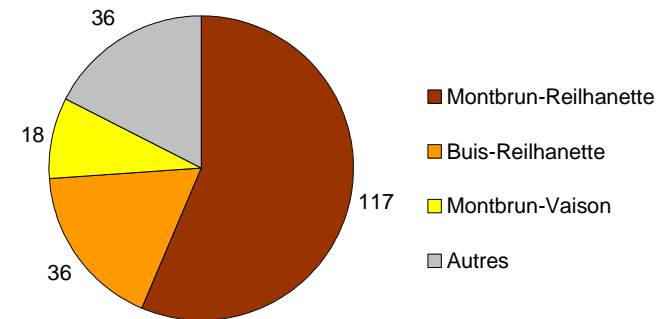
## Région Transdrôme de Montbrun

Source: États de fréquentation Transdrôme  
2005 – CG26.

La Région Transdrôme de Montbrun regroupe 5 communes et 712 habitants.  
24 personnes utilisent le service commodité et ont fait 207 voyages en 2005,  
soit 8,6 voyages par personne.



Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006



Exemple de lecture: 117 voyages ont été effectués entre Montbrun et Reilhanette en 2005

Trajets les plus demandés*	Nombre de voyages	Nombre de personnes concernées*	Nombre de voyages / personnes
Montbrun-Reilhanette	117	2	105 et 12
Buis-Reilhanette	36	4	9
Montbrun-Vaison	18	5	3,6
Autres	36	10	3,6

Figure 6 : Fréquentation par trajet en commodité (Montbrun, 2005)

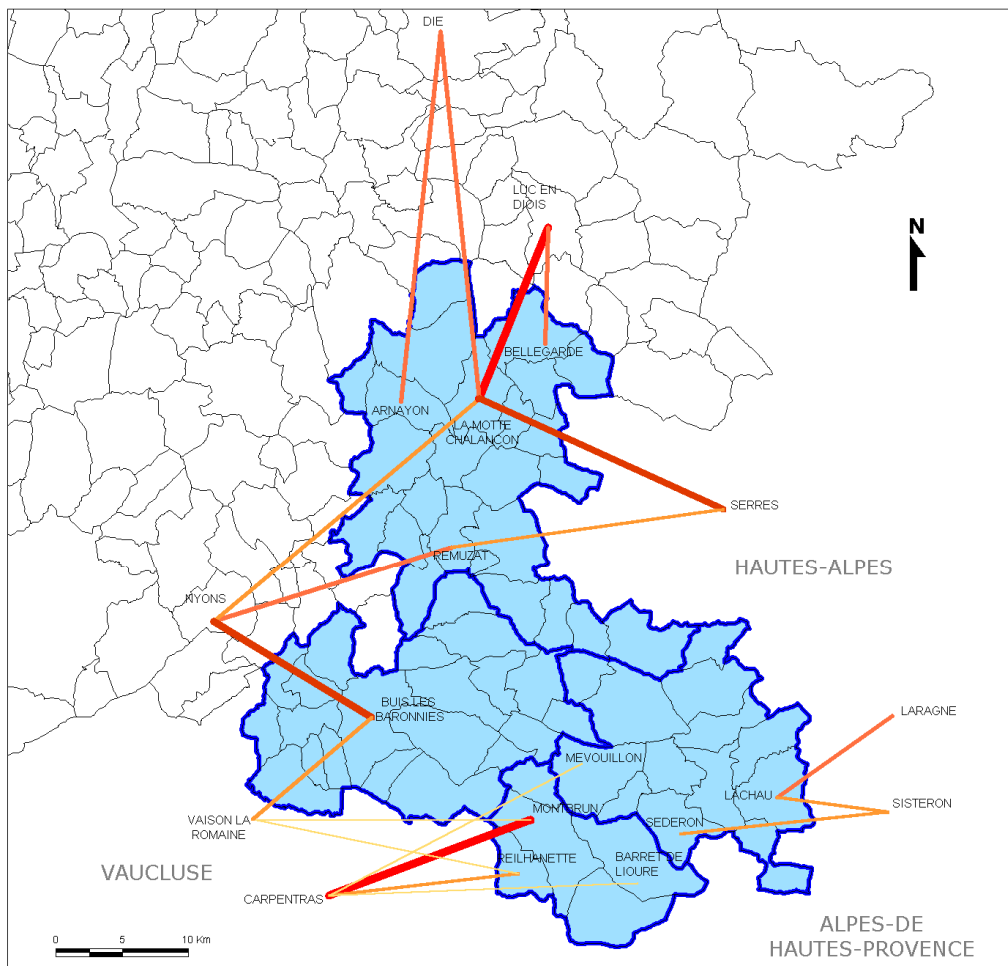






# FLUX ALLER / RETOUR

## mission de rabattement



Nombre de voyages par mois :

- Plus de 8 voyages (2)
- Entre 6 et 8 voyages (2)
- Entre 3 et 6 voyages (5)
- Entre 2 et 3 voyages (6)
- Moins de 2 voyages (4)

Communes

Régions TAD

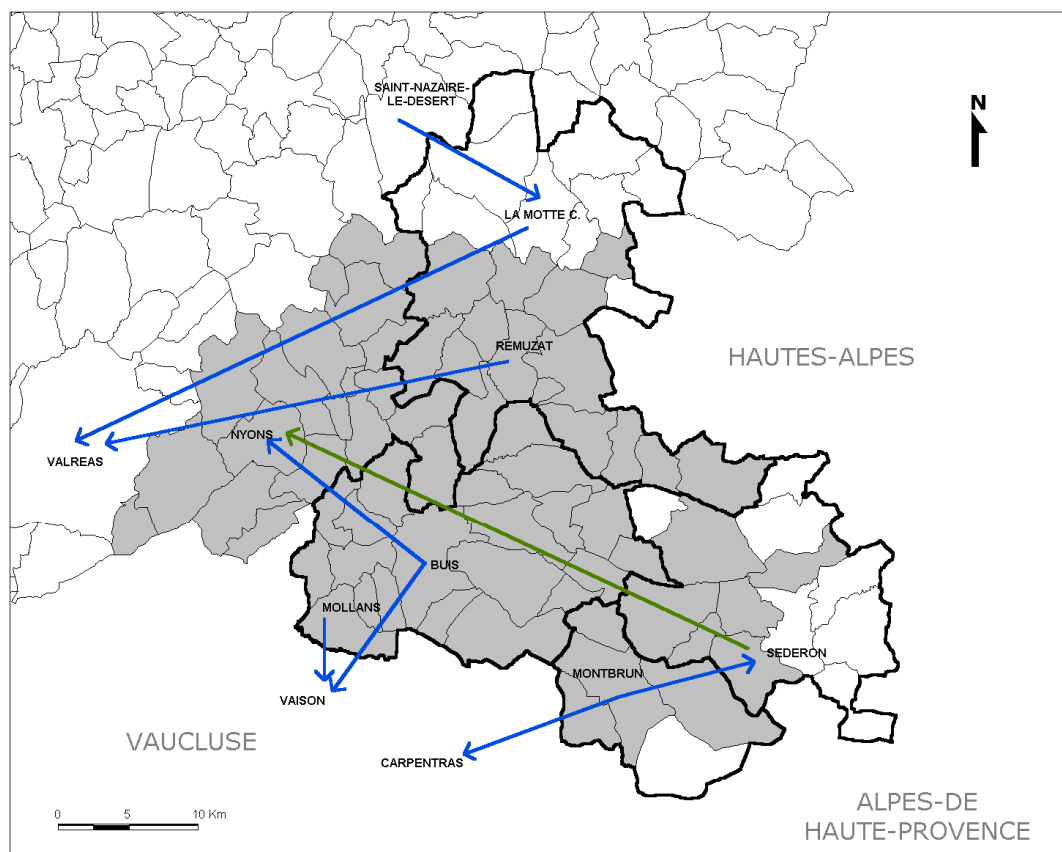


Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006



# DEMANDES DE TRAJETS

Recensés lors de enquêtes auprès des organismes relais et transporteurs



Régions Transdrôme



Territoire des Baronnies



Trajets demandés en commodité



Trajets demandés en rabattement



Auteurs : Stagiaires CG 26 - Ecole Polytechnique de Tours 2006





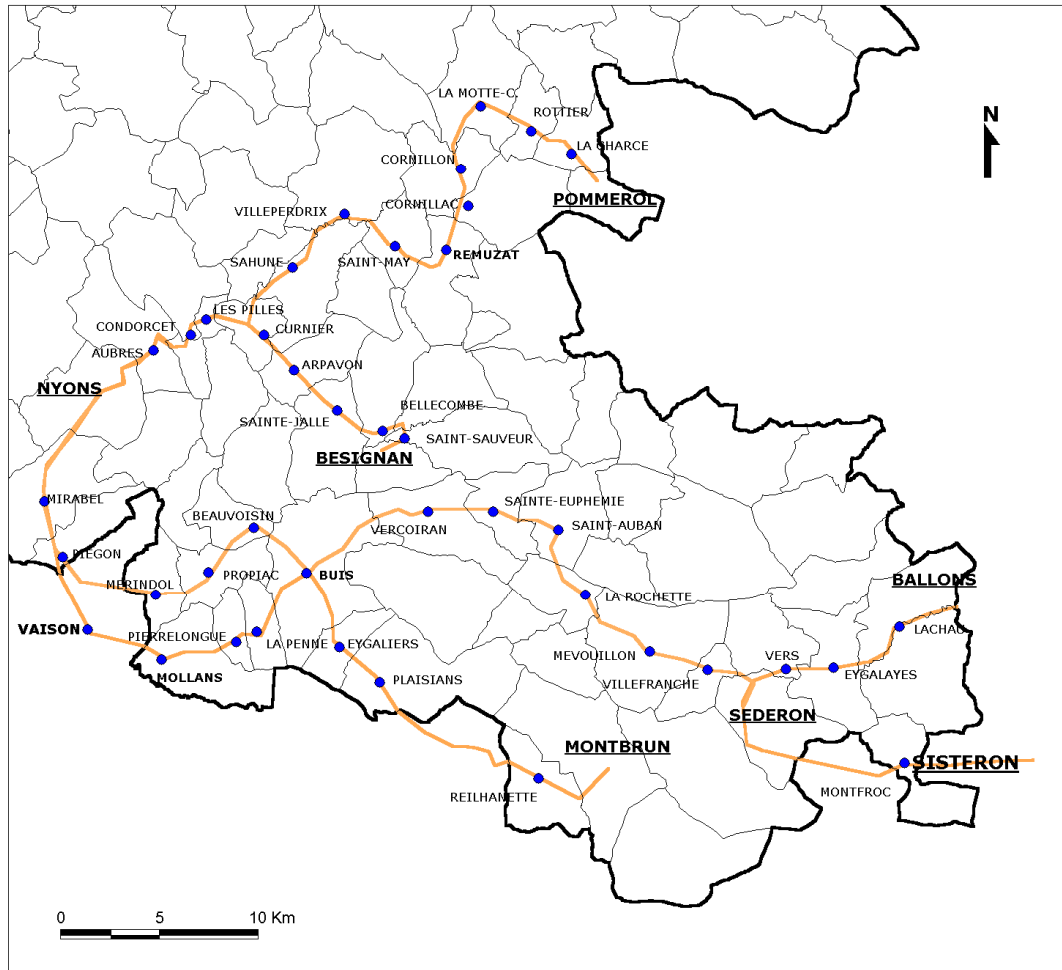








## Tracé des 5 SRD proposés et les communes desservies



— Itinéraires SRD proposés

**SADERON** Commune de départ et d'arrivée

• Communes desservies





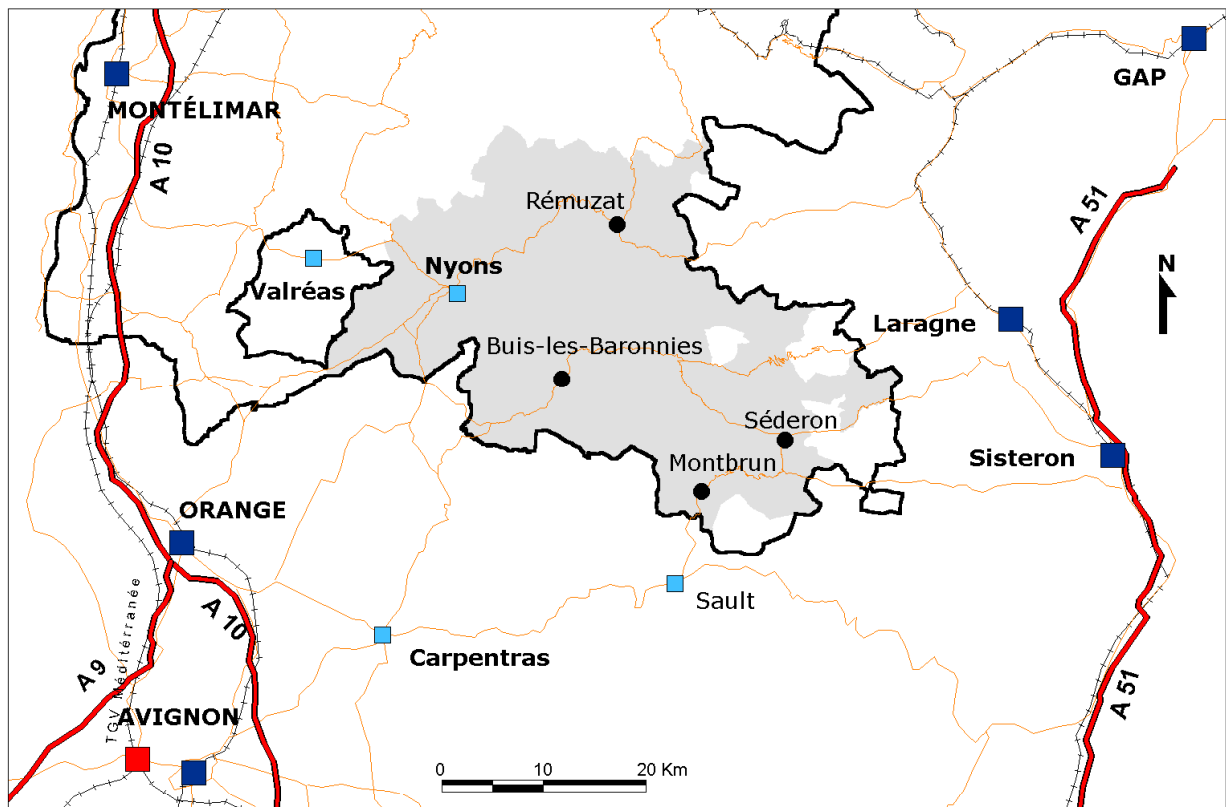








## Réseau de transport et points d'accessibilité du territoire des Baronnies



- Gare routière
- Gare SNCF
- Gare TGV

- Routes principales
- Autoroutes
- - - Voies ferrées

- Baronnies Drômoises
- Limite de la Drôme

# ERRATUM

**Livret 1** : Evaluation du système actuel et stratégies d'évolution :

	ERREURS	CORRECTIONS
Page 11	L'exemple pour les bourgs autorisés ne correspond pas à la carte	Il manque la commune de Vaison la Romaine (département du Vaucluse) sur la carte.
Page 17	La carte est incomplète	Il manque les Services Réguliers à la Demande de Bourdeaux et de Lus la Croix Haute
Page 54	Km ? forfait fixe ?	La décision appartient à la Région
Page 56	Km ? forfait fixe ?	La décision appartient au Département
Glossaire Page 62	Tous les termes n'ont pas été définis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centrale de réservation : structure qui s'occupe de prendre les réservations des usagers. C'est un intermédiaire entre les usagers et le Conseil Général.</li> <li>- ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.</li> <li>- AO 2 : Autorité Organisatrice de second rang. C'est une collectivité territoriale qui assume l'organisation et la gestion d'un transport. Celles-ci lui ont été déléguées par l'autorité organisatrice qui en avait la compétence.</li> </ul>

**Livret 2** : Guide Méthodologique et préconisations adaptées aux Baronnie Drômoises

	ERREURS	CORRECTIONS
Tout au long du livret	Le terme méthodologie n'est pas approprié	Méthode
Page 35	Les commentaires des illustrations ne sont pas coordonnés.	Le 1 <sup>er</sup> paragraphe correspond aux schéma, le second au tableau à droite de la page.
Page 39	Figure 9 : La variation des couleurs n'est pas apparue à l'impression	« Horaires moyennement demandés » sont de 13h à 15h pour l'aller et de 10h à 13h pour le retour.
Page 52	Le cadre comporte des erreurs	Durée du trajet sans arrêt : 1h20 Nombre de kilomètres parcourus : 51 Km

Page 54	Le cadre comporte des erreurs	Durée du trajet sans arrêt : 1h40 Nombre de kilomètres parcourus : 98 Km
Page 57	Le numéro de l'autoroute « A10 » est faux	A 7
Page 57	Au bas de l'encadré vert « transport auxiliaire à la demande » est écrit : « Horaires moyennement demandés »	Buis-Les-Baronnies, Rémuzat et Nyons.

Objet : Compte-rendu de la réunion du 28 février 2006

P.J : - Liste des participants présents, excusés et absents  
- Compte-rendu

Madame, Monsieur,

Suite à la réunion sur la mobilité qui s'est tenue le 28 février dernier à Bourg-de-Péage, nous tenons à vous remettre aujourd'hui un compte-rendu.

Nous souhaitons avant-tout remercier l'ensemble des participants pour leur présence et leur coopération aux débats. Nous rappelons que cette réunion a été organisée dans le cadre d'une étude visant à alimenter la réflexion du Conseil Général sur le transport à la demande dans la Drôme. Le Conseil Général ne porte pas actuellement de projet opérationnel sur la Communauté de commune du Pays de Romans.

Le compte-rendu ci-joint comprend les points que nous avons présentés en début de réunion, puis les échanges survenus lors des débats par groupe. Il reflète l'ensemble des idées exprimées par les participants sur ces trois questions :

- Quels sont les avantages et inconvénients de l'offre actuelle de transport public ?
- Quels sont les besoins en mobilité non-satisfaits ?
- Quelles solutions pourraient être mises en place ?

Afin de mieux cerner les besoins en mobilité sur la Communauté de commune du Pays de Romans, nous avons regroupé chacune des réponses et idées par thèmes.

Grâce à cette réunion, nous pourrions transmettre les informations recensées lors de la prochaine rencontre du groupe de travail, formé par le service transport du Conseil Général dans le but de mener une réflexion de fond sur le transport à la demande dans la Drôme.

Pour tout renseignement ou demande, n'hésiter pas à nous contacter.

Veillez croire Madame, Monsieur, à nos salutations distinguées,

Les stagiaires TAD

## Noms des personnes présentes et organismes représentés

M. BURAIIS Adjoint de Montmiral  
M. LEYDIER, adjoint Mairie de Triors  
M. MARION Maire de Mours Saint Eusèbe  
Mme VOSSIER, adjointe et M. Jouffre, conseiller municipal de Peyrins  
  
M. BAIZET du SITARP, Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Romano-Péageoise  
Mme BOMPARD, urbaniste de la communauté de communes du Pays de Romans  
Mme LIORET, adjointe à l'insertion pour la commission locale d'insertion  
M. MERLOZ, chargé de mission du syndicat mixte de la Drôme des Collines  
  
M. BOISSIEUX, gérant de l'association Atouts Trèfle  
M. CHEVALIER, Association Archer  
Mme RAVAUD, Déléguée de l'ATMP, Association Tutélaire des Majeurs Protégés de la Drôme  
Mme VERMOTE, Directrice de l'ADMR, Association Départementale en milieu Rural  
  
M. BABE, AB Taxi  
M. BOURNIER, Taxi Bournier  
PDG d'Alpha Secours, taxi-ambulance

## Excusés

Commune de Châtillon Saint-Jean  
Commune de Crépol  
Commune de Geyssans  
Commune de Parnans  
Fédération Départementale des Familles Rurales  
Mission Locale Jeunes de Romans

## Destinataires du compte-rendu

M. BURAIIS Adjoint de Montmiral  
M. LEYDIER, adjoint Mairie de Triors  
M. MARION Maire de Mours Saint Eusèbe  
Mme VOSSIER, adjointe et M. Jouffre, conseiller municipal de Peyrins  
M. BAIZET du SITARP  
Mme BOMPARD, urbaniste de la communauté de communes du Pays de Romans  
Mme LIORET, adjointe à la CLI  
M. MERLOZ, chargé de mission du syndicat mixte de la Drôme des Collines  
M. BOISSIEUX, gérant de l'association Atouts Trèfle  
M. CHEVALIER, Association Archer  
Mme RAVAUD, Déléguée de l'ATMP, Association Tutélaire des Majeurs Protégés de la Drôme  
Mme VERMOTE, Directrice de l'ADMR, Association Départementale en milieu Rural  
M. BABE, AB Taxi

M. BOURNIER, Taxi Bournier  
PDG d'Alpha Secours, taxi-ambulance  
COMMUNES de Châtillon Saint-Jean, Clérieux Crépol, Geyssans, Granges-Les-Beaumont, Le Chalon, Miribel, Montrigaud, Parnans, Saint Bardoux, Saint Bonnet de Valclérieux, Saint Christophe et Le Laris, Saint Laurent d'Onay, Saint Michel sur Savasse, Saint Paul Lès Romans.  
M. ARMAND, Taxi à Mours Saint Eusèbe  
Taxi BOISSET-Thiot, Peyrins  
Ambulance GINET – Romans  
Rapid'Bleu – Transporteur  
Régie voyage Drôme – Romans  
Mission Locale Jeunes de Romans  
Fédération Départementale des Familles Rurales – Bourg de Péage

## ***Compte-rendu de la réunion du 28 février 2006***

### ***2<sup>ème</sup> partie : Les échanges des groupes de travail***

---

#### **Question 1 : Quels sont les avantages et inconvénients de l'offre actuelle de transport public ?**

##### Le service est pensé pour les scolaires :

- Horaires non adaptées pour les autres (actifs, personnes âgées...): 1 Aller tôt le matin et 1 retour le soir. Lorsqu'on se rend par exemple à Romans, on doit y rester la journée.
- Manque de desserte pendant les vacances scolaires (certaines communes non desservies)
- Les scolaires sont prioritaires dans les bus lorsqu'ils sont complets.

##### Les points d'arrêts :

- Les personnes âgées ont des difficultés pour s'y rendre.
- L'éloignement du point d'arrêt décourage l'utilisation des lignes régulières.

Problème d'information, lisibilité.

Lignes régulières non adaptées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

#### **Question 2 : Quelles sont les besoins en mobilité non satisfaits ?**

##### Romans

- Romans centralise tout les besoins de déplacements.
- Le marché est très fréquenté.
- Hors période scolaire : besoin d'une liaison vers Romans au moins une/deux fois par semaine depuis les communes éloignées.

Personnes âgées (revenus insuffisants pour prendre le taxi ; difficulté de conduire en ville ; veuves qui ne conduisent pas...) :

- Courses et services de santé.

Personnes en réinsertion (Il y a de plus en plus de chômage, donc de plus en plus de foyers sans voiture) :

- Transversale de transport du bassin de Romans vers la vallée du Rhône.
- Service souple en horaires et diffus sur le territoire. (besoin ponctuel, sur quelques semaines, le temps de retrouver un emploi et un véhicule personnel).
- Service vers les centres de formation ou les entreprises.

Jeunes (revenus insuffisants pour prendre le taxi):

- Transport scolaire à des heures intermédiaires (en milieu de matinée et d'après midi), pour éviter une attente à Romans.
- Retour depuis Romans le mercredi après-midi (Loisirs, Maison des Jeunes)
- Très demandeurs le mercredi et le WE.
- Jeunes actifs sans permis ou sans voiture pour se rendre à leur travail.

### **Question 3 : Quelles solutions pourraient être mises en place ?**

#### Mieux gérer les lignes régulières et penser une complémentarité avec le TAD :

- Rééquilibrer les lignes régulières existantes (Supprimer des horaires ou il n'y a personne sur des lignes déjà bien cadencées, pour augmenter la desserte dans d'autres secteurs).
- Renforcer les périodes de vacances scolaires.
- Ne pas faire de service de transport en ciblant une population mais en jouant sur la complémentarité des horaires des besoins.
- Proposer plusieurs réponses partielles (diversité des besoins)
- Réfléchir en terme « d'aller-retour ».
- Le TAD devrait être adapté sur les lignes à faible fréquentation.
- Créer un axe fort en ligne régulière, avec du rabattement en TAD dessus.
- La mise en circulation de véhicules légers et 2-3 mini-bus en TAD devrait suffire à répondre à la demande sur le territoire.

#### Penser le transport en bassins de vie :

Traditionnellement, pour les besoins en commodité, on va :

- De Peyrins à Romans et St Donat (2 supermarchés).
- De Montrigaud et St Christophe à Hauterives (supermarché).
- De la frontière Est avec l'Isère en Isère.
- De Montmiral à Peyrins (médecin, dentiste, pharmacie).
- De Mours à Romans

Le centre de la Drôme des Collines est attiré par St Donat pour ses services.

#### Acteurs à impliquer :

- S'appuyer sur les associations qui connaissent mieux les habitudes des personnes pour les rassembler.
- Avoir des conventions avec des taxis.
- S'appuyer sur les communes pour évaluer les besoins de la population en amont (exemple : Questionnaire à la population dans les bulletins municipaux).

#### Communication :

- Editer des brochures simples facilitant la compréhension
- Penser à la simplicité pour un éventuel système de réservation (difficultés de certaines personnes à réserver elles-mêmes leurs trajets).
- Campagnes visant à diminuer l'utilisation de la voiture individuelle.

### ***Remarques complémentaires***

Des commerces ambulants (épiceries, surgelés) ont été tenté, mais la densité d'habitants est trop faible pour que ce soit rentable. (à St christophe et Montchenu il existe encore une boucherie ambulante)

Si il existe un besoin de mobilité pour une personne isolée en milieu rural, c'est que le réseau de solidarité en amont ne fonctionne pas.

Le transport en milieu rural permet d'offrir les mêmes chances à tout le monde : accès à la culture par exemple.

Personnes très demandeuses en services de transport, mais connaissent finalement mal l'offre existantes.

Objet : Compte-rendu de la réunion du 1<sup>er</sup> Mars 2006

P.J : - Liste des participants présents, excusés et les destinataires du compte-rendu  
- Compte-rendu

Madame, Monsieur,

Suite à la réunion sur la mobilité qui s'est tenue le 1<sup>er</sup> Mars dernier à Nyons, nous tenons à vous remettre aujourd'hui un compte-rendu.

Nous souhaitons avant-tout remercier l'ensemble des participants pour leur présence et leur coopération aux débats. Nous rappelons que cette réunion a été organisée dans le cadre d'une étude visant à alimenter la réflexion du Conseil Général sur le transport à la demande dans la Drôme en vue de son amélioration.

Le compte-rendu ci-joint comprend les points que nous avons présentés en début de réunion, puis les échanges survenus lors des débats par groupe. Il reflète l'ensemble des idées exprimées par les participants sur ces trois questions :

- Quelles actions sont menées pour la mobilité en Autre Provence ?
- Quels sont les besoins en mobilité non-satisfaits ?
- Quelles solutions pourraient être mises en place ?

Afin de mieux cerner les besoins en mobilité sur notre territoire d'étude du Pays Autre Provence, nous avons regroupé chacune des réponses et idées par thèmes.

Grâce à cette réunion, nous pourrions transmettre les informations recensées lors de la prochaine rencontre du groupe de travail, formé par le service transport du Conseil Général dans le but de mener une réflexion de fond sur le transport à la demande dans la Drôme.

Pour tout renseignement ou demande, n'hésiter pas à nous contacter.

Veuillez croire Madame, Monsieur, à nos salutations distinguées,

Les stagiaires TAD

Personnes présentes :

M. ARNOUX, Maire de Montbrun les Bains

M. BERNARD, chargé de mission du Pays Autre Provence, Vaison la Romaine

M. CELLIER, adjoint à la mairie de Rémuzat

M. CHAUVET, autocariste des Cars du Petit Nice, Drôme

M. COMBES, Maire de Nyons

Mme MERTZ, Directrice de l'Association Familiale des Baronnie et adjointe à la mairie de Buis les Baronnie

Mme ODE, Directrice adjointe de L'Association Familiale Intercommunal, St Paul les Trois Châteaux

Mme ROLIN, Directrice du Foyer des Jeunes Travailleurs, Nyons

M. ROBERT, Coordination Jeunesse, Buis les Baronnie

M. SAUREL, représentant des Cars Lieutaud, Vaucluse

Mme STASZEWSKZ, secrétaire de mairie, Montbrun les Bains

Mme TEXIER, adjointe à l'insertion, Conseil Général

Personnes Excusées :

Mme BELAOUS, Mission Locale de la Drôme Provençale

Mme BERTRAND, Directrice de la Mission Locale de la Drôme Provençale

M. GIRAULT, Directeur de l'Association des Paralysés de France

M. TEXEIRA, CHRS Aube Nouvelle, Condorcet

Destinataires du compte-rendu :

MAIRIES :

M. ARNOUX, Maire de Montbrun les Bains

M. BEAUME, Maire de Séderon

M. BUIX, Maire de Buis les Baronnie

M. COMBES, Maire de Nyons

M. PUVILLAND, Maire de Rémuzat

M. ROUX, Maire de Mollans sur Ouvèze

PAYS :

M. BERNARD, chargé de mission du Pays Autre Provence, Vaison la Romaine

STRUCTURES ET ASSOCIATIONS :

M. GIRAULT, Association des Paralysés de France, Valence

Mme BELAOUS, Mission Locale de la Drôme Provençale, Nyons

M. CHAUVET, transporteur, Les Autocars du Petit Nice, Nyons

M. LIEUTAUD, transporteur, Lieutaud Cars, Vaison la Romaine

Mme MERTZ, Maison Familiale des Baronnie, Buis-les-Baronnies

Mme ODE, Association Familiale Intercommunale, St Paul-Trois-Châteaux

Mme ROBERT, Association locale d'Aide à Domicile en Milieu Rural, Mirabel-aux-Baronnies

M. ROBERT, Coordination Jeunesse, Buis les Baronnies

Mme ROLIN, Foyer des Jeunes Travailleurs, Nyons

M. TEIXEIRA, CHRS Aube Nouvelle, Condorcet

Mme TEXIER, Commission Locale d'Insertion, Nyons

# COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 1 MARS 2006

## *2<sup>ème</sup> partie : Les échanges des groupes de travail*

---

### **Question 1 : Quelles sont les actions menées pour la mobilité en Autre Provence ?**

#### Conseil Général 26

- Taxis pour scolaires non autonomes

#### Conseil Général 84

- TAD suite à la suppression d'une ligne régulière interdépartementale du CG26

#### Communauté de Communes

- CC des Hautes Baronnies, acquisition d'un mini-bus de 16 places utilisé pour :  
La ligne régulière Séderon – Laragne  
Le transport de fret pour les particuliers  
Le transport scolaire vers les lycées techniques de Carpentras et de Vedelle  
Le centre de loisirs les P'tits Loups
- CC du Pays de Buis-les-Baronnies, acquisition d'un mini-bus de 9 places géré par l'Association Familiale à disposition :  
Des associations  
Des mairies
- CC interdépartementale des Baronnies  
Gestion d'un SRD Rosan – Nyons

#### Mairie de Nyons

- Acquisition d'un mini-bus financé par des publicités à la disposition des associations
- Mise en place d'un voyage pour le marché de Nyons le jeudi matin

#### Structures

- CHRS Aube Nouvelle, acquisition de 2 véhicules
- CLI, point de location de mobylette sur Nyons et Buis-les-Baronnies (projet de location de voitures)
- Mission Locale, attribution de bons de carburants et de bons à la mobilité  
Budget voté par la Région et le CG26
- AFI, TAD 4 jours par semaine
- FJT, Atelier mobylette

# COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 1 MARS 2006

## *2<sup>ème</sup> partie : Les échanges des groupes de travail*

---

### **Question 2 : Quelles sont les demandes de mobilité non satisfaites ?**

#### Populations en insertion

- Un transport adapté aux horaires de travail et d'ouvertures des bureaux
- Un accès au Centre de Formation Professionnelle (CFPPA)

#### Jeunes en insertion

- Un système de transport plus souple (fréquences et horaires) les motivant dans leurs recherches d'emplois et pour l'obtention du permis (auto-école à Nyons)

#### Scolaires

- L'adaptation des horaires des lignes vers les lycées du Vaucluse
- La mise en place d'un départ de Nyons le midi

#### Personnes âgées

- L'augmentation du nombre de courses autorisées pour la mission de commodité
- La mise en place d'un départ de Nyons le midi

#### Tout public

- Un accès direct entre Montbrun et Avignon (en partie pour l'activité des thermes)
- Une meilleure fréquence des lignes régulières durant les vacances

### **Question 3 : Quelles solutions pourraient être mises en place ?**

- Redéfinir l'utilité des lignes régulières (comment le TAD peut-il les alimenter ?)
- Avoir un meilleur recensement des besoins (vieillesse de la population, délimitation des bassins de vie)
- Coordonner les différentes offres
- Améliorer la communication
- Envisager des projets interdépartementaux
- Déléguer le service aux taxis
- Créer une structure de régie de cantons
- Organiser un TAD dans chaque chef-lieu de canton
- Augmenter le nombre de mini-bus desservant le territoire (adaptés au PMR) avec demies-journées et horaires définis
- Ouvrir à un public plus large la mission de commodité
- Restreindre le TAD aux personnes à bas revenus ou ne disposant pas de véhicules

#### Projet de la mission locale

- Utiliser les minibus des Communauté de communes pour faire du transport à la demande vers Nyons

**Les stagiaires du service Transport**  
STD, 1 Place Manouchian BP 2111 - 26021 VALENCE Cedex  
Contacts : 04.75.75.92.80 tad-drome@hotmail.fr

Objet : Compte-rendu de la réunion du 9 Mars 2006 à Nyons

P.J : - Liste des participants présents, et des destinataires du compte-rendu,  
- Compte-rendu

Madame, Monsieur,

Suite à la réunion sur les projets pour la mobilité qui s'est tenue le 9 Mars dernier à Nyons, nous tenons à vous remettre aujourd'hui un compte-rendu.

Nous souhaitons avant tout remercier les participants pour leur présence et leur coopération aux débats. Nous rappelons que cette réunion a été organisée dans le cadre d'une étude visant à alimenter la réflexion du Conseil Général sur le transport à la demande dans la Drôme en vue de son amélioration.

Le compte-rendu ci-joint comprend les points que nous avons présentés en début de réunion, puis l'essentiel des propos échangés lors du débat.

Pour tout renseignement ou demande, n'hésiter pas à nous contacter.

Veillez croire Madame, Monsieur, à nos salutations distinguées,

Les stagiaires TAD

<b>COMPTE RENDU</b>
---------------------

**PRESENTS**

Mr Bernard – Chargé de mission Pays Autre Provence ;  
Mr Moullet – Président de la Communauté de Communes des Hautes Baronnies ;  
Mr Brun – Directeur de la Communauté de Communes des Hautes Baronnies ;  
Mme Patinet – Animatrice de la Communauté de Communes du Pays de Buis les Baronnies ;  
Aurore Goupillon, Sophie Bourel et Clémence Doutreleau– Stagiaires du service transport du Conseil Général.

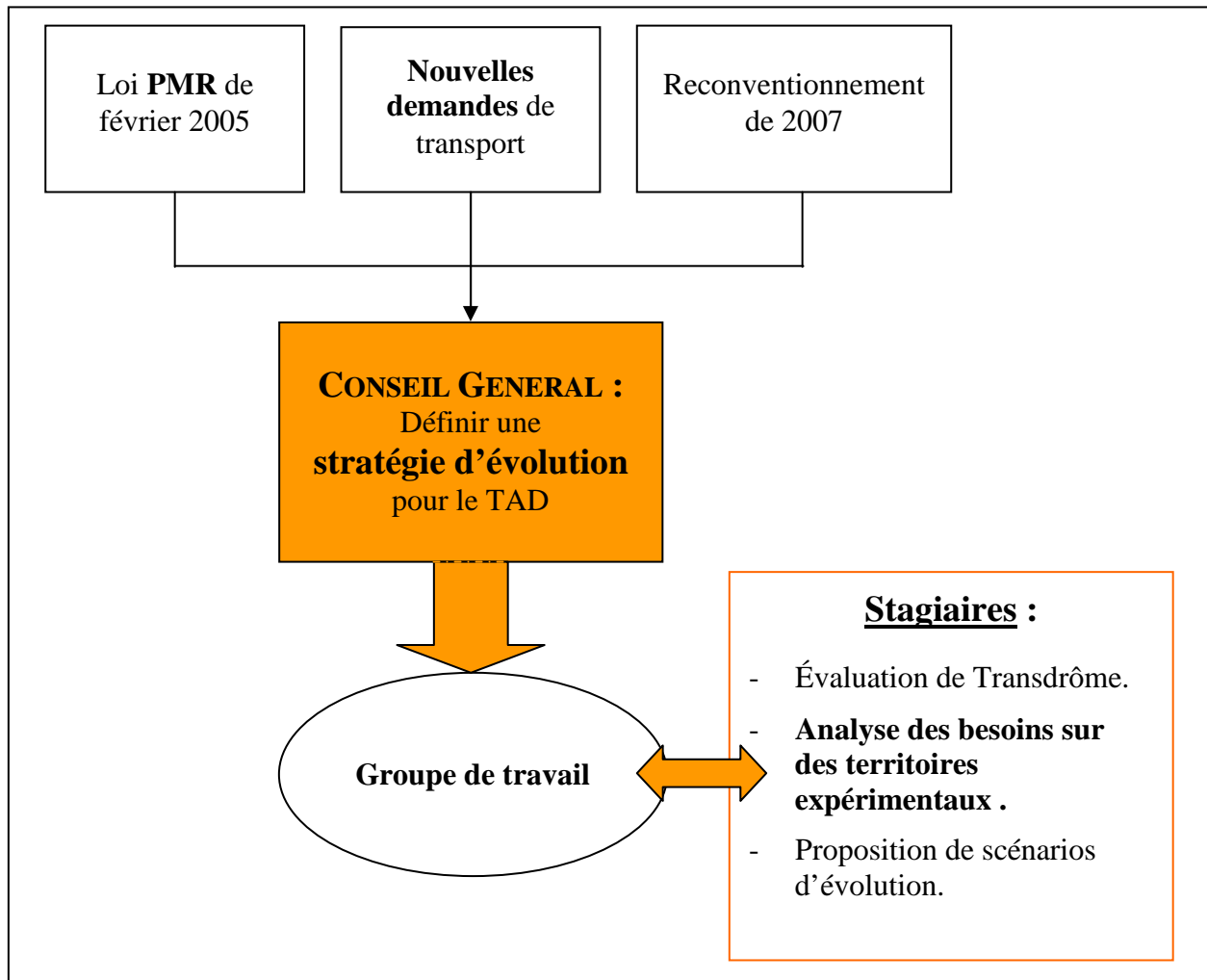
**DESTINATAIRES DU COMPTE RENDU :**

Mr Grégoire – Conseiller Général de Buis Les Baronnies, Président du Pays Autre Provence, Président de la Communauté de Communes du Pays de Buis Les Baronnies ; Mr Rasclard – Conseiller Général de Rémuzat ; Mr Combes – Conseiller Général de Nyons ; Mr Arnoux – Conseiller Général de Séderon ; Mr Dayre – Président de la Communauté de Communes du Val d'Eygues ; Mr Bertrand – Président de la Communauté de Communes du Pays de Remuzat ; Mr Moullet – Président de la Communauté de Communes des Hautes Baronnies ; Mr Bernard – Chargé de mission Pays Autre Provence ; Mme Patinet – Animatrice de la Communauté de Communes du Pays de Buis les Baronnies ; Mme Gourd – Directrice de la Communauté de Communes du Val d'Eygues ; Mr Perldarg – Chargé de mission de la Communauté de Communes du Pays de Rémuzat ; Mr Brun – Directeur de la Communauté de Communes des Hautes Baronnies.

# PRESENTATION

## 1. L'OBJECTIF DE NOTRE ETUDE :

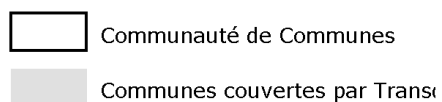
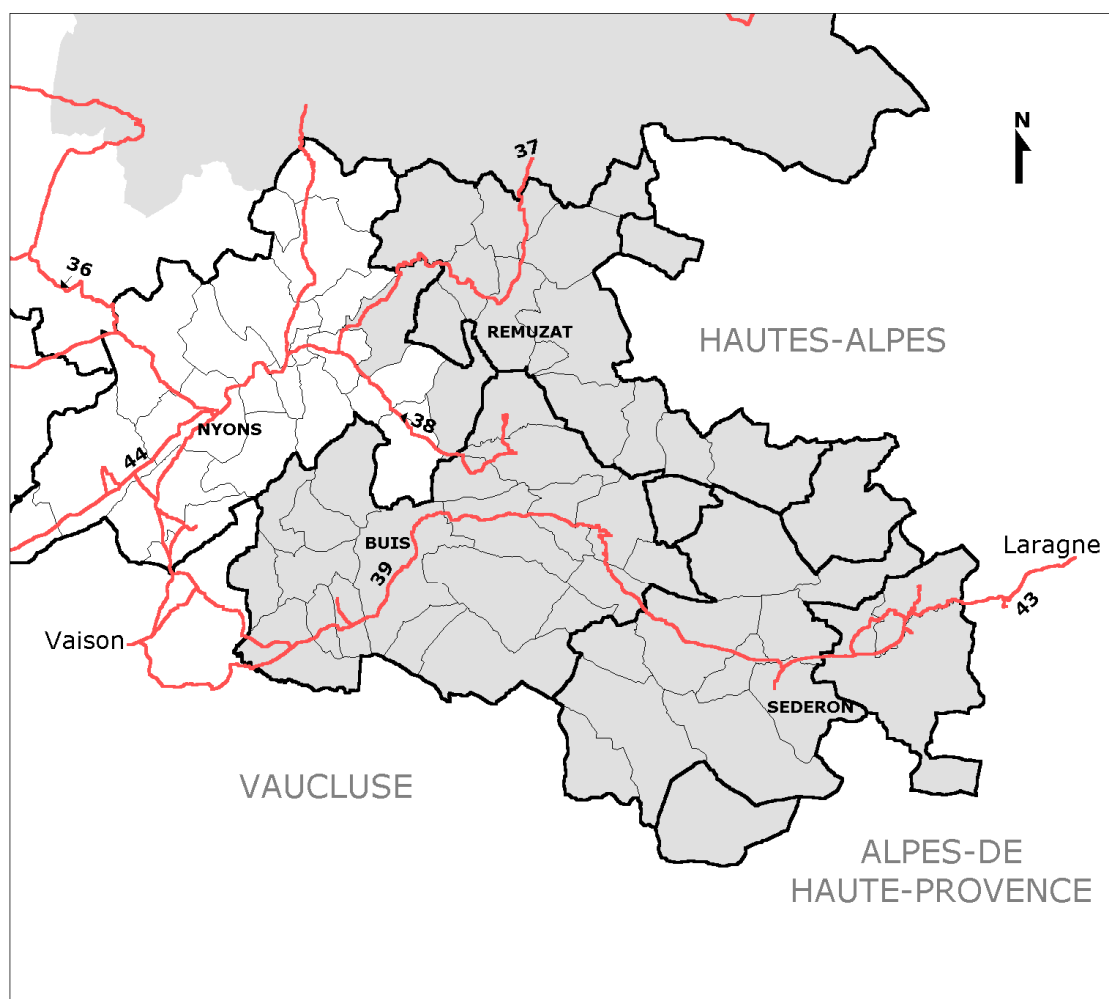
Proposer aux élus un cadre référentiel d'organisation du TAD et une aide à la décision en vue de 2007.



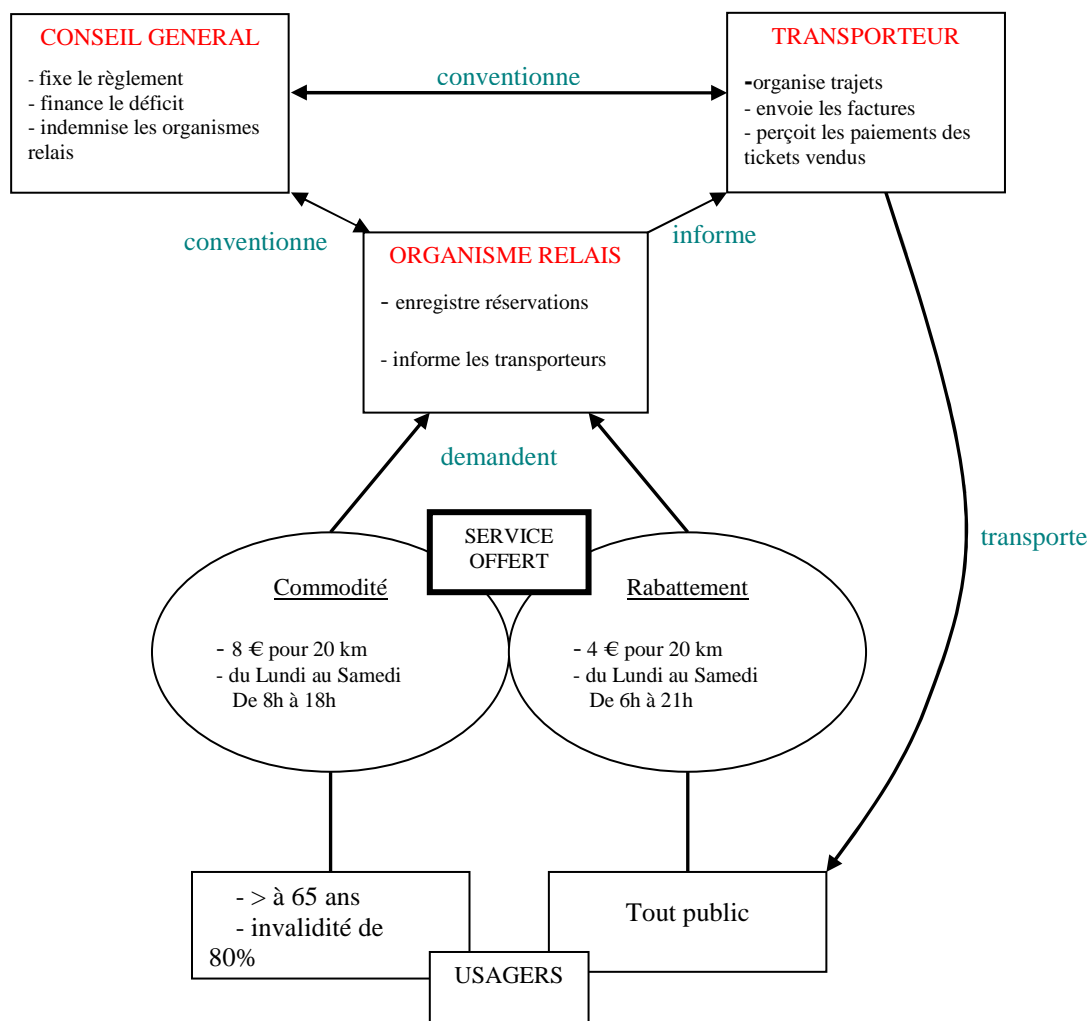
## 2. LE TRANSPORT PUBLIC DANS LES BARONNIES DROMOISES.

### a) Offre de transport

#### OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ACTUELLE DU CG LES LIGNES REGULIERES ET TRANSDROME

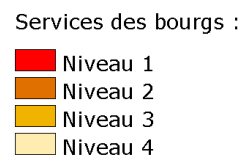
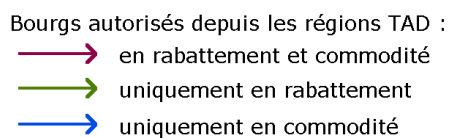
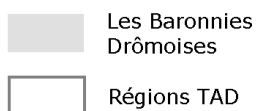
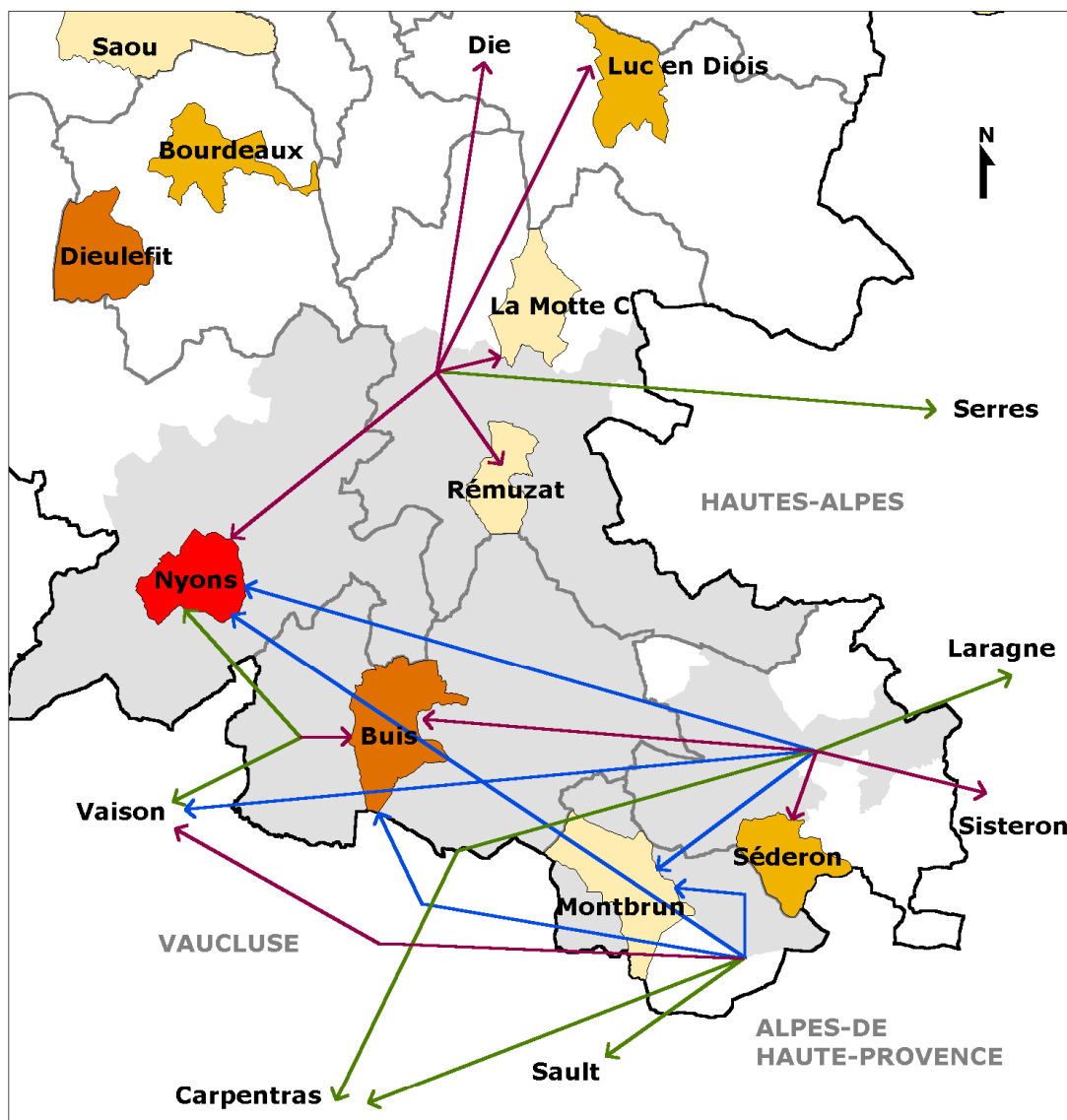


## **b) Rappel du fonctionnement de Transdrôme :**



c) Les déplacements permis par Transdrôme :

## BOURGS DE COMMODITE ET DE RABATTEMENT DANS LES BARONNIES DROMOISES



### 3. LA DEMANDE EN TRANSPORT PUBLIC DANS LES BARONNIES DROMOISES.

#### **a) La demande réalisée**

L'analyse de comment Transdrôme est utilisé permet de bien connaître et comprendre les déplacements. Il s'agit de répondre à quatre questions:

#### **A qui sert Transdrôme et pour quels motifs les gens l'utilisent-ils?**

RANG	TYPE PUBLIC	DE MOTIFS
RABATTEMENT		
1	Visiteurs	<ul style="list-style-type: none"><li>- Surtout l'été.</li><li>- Vacanciers en gîte ou camping, venant sans voiture.</li><li>- Jeunes vacanciers venant en stage sportif (ex : parapente).</li><li>- Résidents secondaires.</li><li>- Personnes venant visiter leurs parents âgés.</li></ul>
2	Personnes âgées	<ul style="list-style-type: none"><li>- Personnes allant voir leur famille (Marseille...)</li></ul>
3	Jeunes	<ul style="list-style-type: none"><li>- Étudiants.</li><li>- Lycéens lorsque les parents ne peuvent pas venir les chercher.</li></ul>
4	Actifs	<ul style="list-style-type: none"><li>- Actifs travaillant à Paris ou Lyon, ne souhaitant pas laisser leur voiture en gare.</li><li>- Handicapés du CAT, pour rentrer dans leur famille.</li></ul>
COMMODITE		
1	Personnes âgées	<p>« Captivité » du transport public : Personnes qui n'ont pas de voiture et sans famille à proximité.</p> <p>Médecin, courses, pharmacie, ophtalmologiste, dentiste, pédicure.</p>

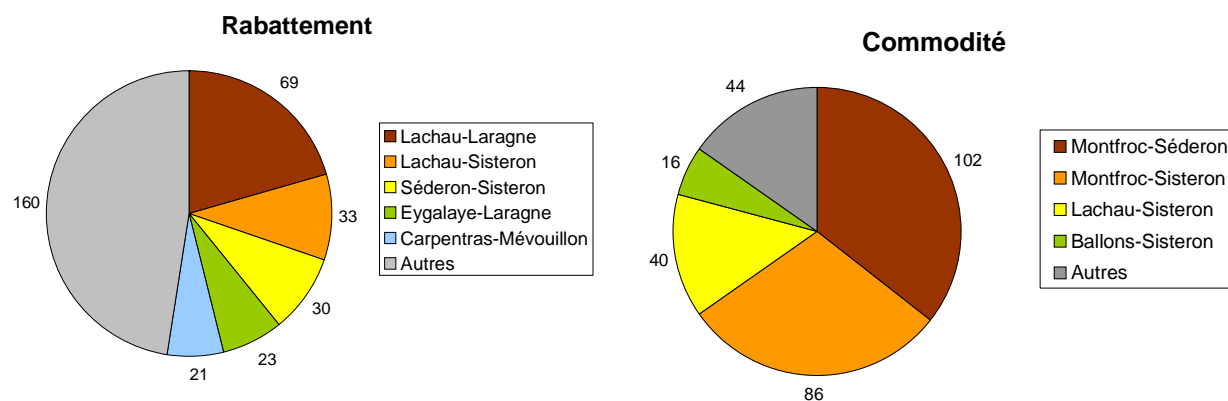
## Quelles sont les origines-destinations les plus demandées ?

### *Région de Séderon :*

La Région Transdrôme de Séderon regroupe 13 communes et 1273 habitants.

Commodité : 20 personnes ont fait 288 voyages en 2005, soit 14,4 voyages par personne.

Rabattement : 107 personnes ont fait 336 voyages en 2005, soit 3,1 voyages par personne.

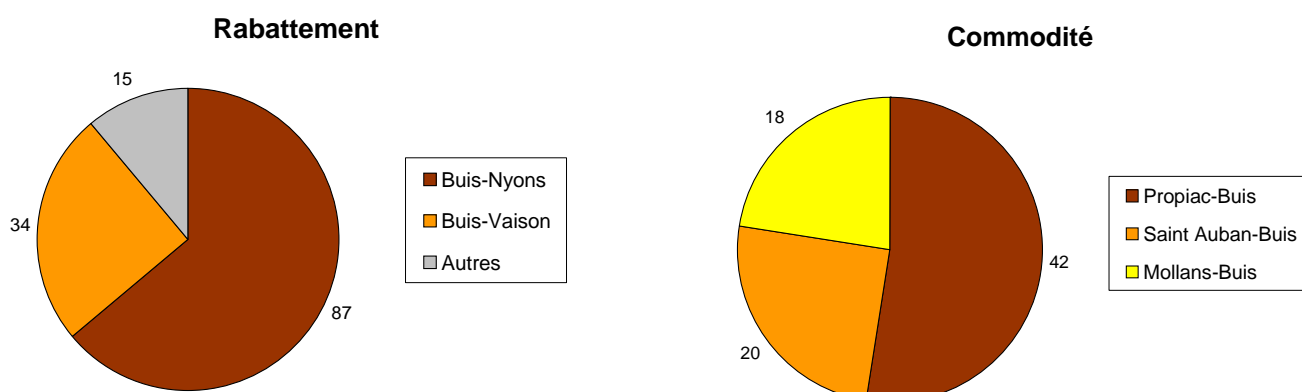


### *Région de Buis-les-Baronnies et Mollans-sur-Ouvèze :*

La Région Transdrôme de Buis les Baronnies regroupe 21 communes et 5080 habitants.

Commodité : 7 personnes ont fait 80 voyages en 2005, soit 11,4 voyages par personnes.

Rabattement : 45 personnes ont fait 136 voyages en 2005, soit 3 voyages par personne.

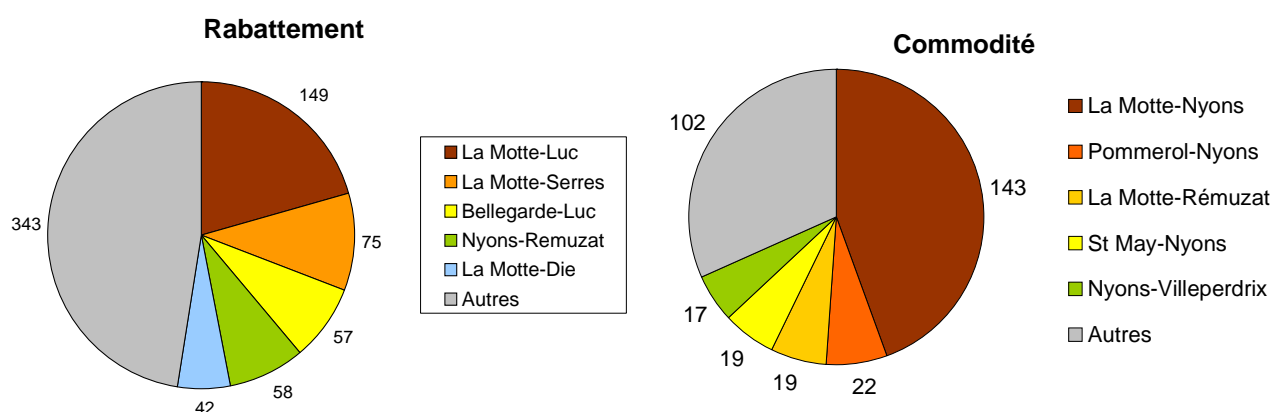


### *Région de La Motte Chalancon et Rémuzat :*

La Région Transdrôme de La Motte Chalancon – Rémuzat regroupe 26 communes et 1935 habitants.

Commodité : 58 personnes ont fait 322 voyages en 2005, soit 5,5 voyages par personne.

Rabattement : 300 personnes ont fait 724 voyages en 2005, soit 2,4 voyages par personne.

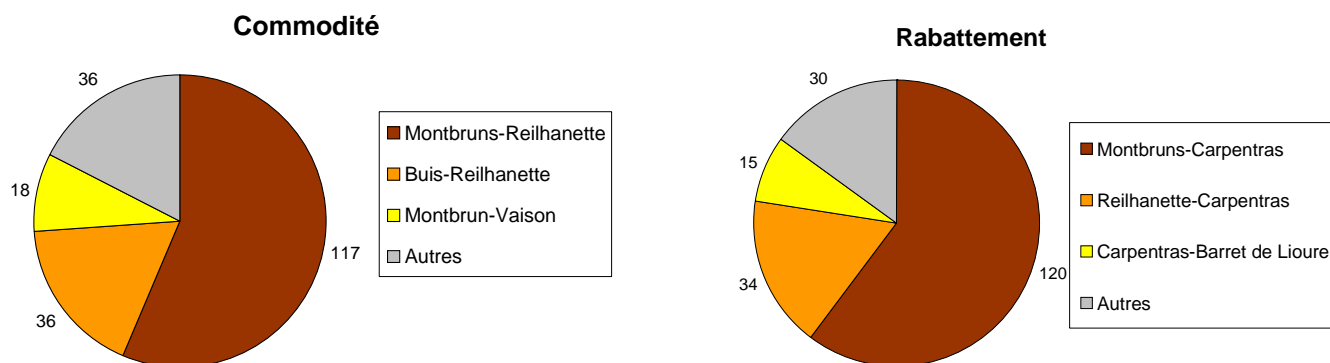


### Région de **Montbruns-Les-Bains** :

La Région Transdrôme de Montbrun regroupe 5 communes et 712 habitants.

Commodité : 24 personnes ont fait 207 voyages en 2005, soit 8,6 voyages par personne.

Rabattement : 97 personnes ont fait 199 voyages en 2005, soit 2 voyages par personne



En complément de ces graphiques, l'analyse des déplacements par utilisateur montre que dans chaque région, un petit nombre d'utilisateurs réguliers est à l'origine des trajets les plus fréquentés. Ils font appel à Transdrôme jusqu'à une fois par semaine. Il est probable que Transdrôme soit pour eux un service essentiel leur permettant de rester à domicile. Étant peu nombreux, ces usagers réguliers devront faire l'objet d'une attention particulière en cas de restructuration du service, par exemple par une information individualisée.

Les trajets moins demandés sont le fait d'utilisateurs occasionnels. Le recoupement des trajets montre toutefois que pour une grande majorité, ces voyages empruntent les mêmes itinéraires que les trajets plus fréquentés.

La faible fréquentation de la commodité pour la région Buis-les-Baronnies est surprenante et mérite une explication : En effet, cette région est la plus peuplée des quatre étudiées, mais celle qui recense le moins de demandes en commodité. Pour le comprendre, il faut savoir que le seul bourg de commodité autorisé pour la région est Buis-les-Baronnies. Le diagnostic du territoire a montré que l'offre en services médicaux à Buis-les-Baronnies n'est pas complète, alors que la mission commodité est en grande partie utilisée pour des besoins de santé. En outre, les transporteurs mettent en exergue un très important manque d'informations vers les usagers.

### Quelles sont les horaires les plus demandés ?

**Commodité** : Les allers-retours s'effectuent en général par demi-journées, la personne passant 1h ou 2h sur le lieu de destination. Les jours les plus demandés sont variables en fonction des destinations : vers Nyons, le jeudi (jour de marché), est plus demandé ; vers Sisteron, c'est le mardi...

**Rabattement** : Les jours les plus demandés sont les débuts et fin de semaine (lundi, vendredi et samedi). Les flux de rabattement étant orientés vers les nœuds de communication connectés au réseau SNCF, Les horaires d'utilisation correspondent logiquement aux correspondances possibles : toute la journée vers les pôles cadencés, aux heures de passages vers les pôles peu cadencés.

## **b) Principales Demandes**

(Sources: réunion du 1 Mars, enquêtes organismes relais et transporteurs)

### *Tout public :*

- Compenser durant les vacances scolaires la diminution des dessertes des Lignes Régulières.
- Permettre un retour de Nyons le midi.
- Améliorer la communication sur ces offres de transport envers la population.
- Créer des emplacements taxi, à Nyons, à l'arrêt des cars.

### *Populations en insertion :*

- Un transport adapté aux horaires de travail et d'ouvertures des bureaux.
- Un accès au Centre de Formation Professionnelle.
- Un système de transport plus souple, fréquences et horaires (*pour faciliter les démarches administratives*).

### *Scolaires :*

- L'adaptation des horaires des lignes vers les lycées du Vaucluse. (*Permettre l'arriver à 8h le lundi matin*).

### *Personnes âgées :*

- Elargir aux personnes de moins de 65 ans quand elles sont seules pour raisons médicales.
- L'augmentation du nombre de courses autorisées pour la mission de commodité. (*Actuellement 15 A/R sont autorisés par semestre*).

### *Touristes :*

- Un accès direct entre Montbrun et Avignon TGV (*en partie pour l'activité des thermes de Montbrun*).

### *Trajets demandés :*

#### 4. LE PROJET DE MOBILITE SUR LES BARONNIES

##### **a) Porteurs du projet**

- Le Syndicat d'Aménagement des Baronnie
- La Mission Locale de la Drôme Provençale

##### **b) Objectifs Principaux**

- Permettre à toutes personnes de pouvoir se déplacer pour un RDV, en évitant l'immobilisation une journée entière sur le lieu de permanence (Nyons).
- Conforter l'emploi local (emplois créés par ce service).

##### **c) Projet:**

Mettre en place des circuits de Transport A la Demande en direction de Nyons. Ce service serait proposé une 1 à 2 jours par semaine à heure fixe.

Les véhicules sont des minibus de 8 à 15 places.

*Par exemple :*

2 trjt/sem : à partir de Buis et de Condorcet

1 trjt/ sem: à partir de Sédéron.

*Trois territoires et trois structures:*

<b>Territoire desservi (projeté)</b>	<b>Porteur du projet (projeté)</b>
La vallée de l'Eygues	Association Aube Nouvelle
La vallée de l'Ouvèze	Association Familiale des Baronnie
La CC des Hautes Baronnie	CC des Hautes Baronnie

# ECHANGES

## **L'offre présentée est-elle complète ?**

- Les services de transports publics sont souvent sous-utilisés (cars vides), ce qui n'est pas acceptable car l'argent public investi par les collectivités doit l'être efficacement. Il faut donc bien analyser dans l'offre les coûts correspondants.
- La CC des Hautes Baronnies (CCHB) est la seule collectivité locale du Pays Autre Provence qui assume une délégation de service public du CG 26 pour le transport public. Elle est en effet depuis juin 2005 Autorité Organisatrice du Transport (AOT) pour la Ligne Régulière Mévouillon – Laragne (n°43), et les lignes scolaires en direction de Carpentras.  
Le fonctionnement de la ligne 43 a été évoqué dans le détail : la flexibilité qu'elle permet (desserte possible à domicile, transport de colis), ainsi que l'interconnaissance entre le transporteur et les usagers apparaissent comme des facteurs de sa réussite. En effet, les chiffres de fréquentation ont doublé depuis la reprise de la ligne par la CCHB.

## **Votre perception de la demande correspond-t-elle à ce qui a été présenté ?**

- Il existe aussi un problème important lié aux distances administratives.

## **Les projets de territoires**

- Pour le territoire qui est aujourd'hui couvert par le Pays Autre Provence, l'interdépartementalité et l'enclavement posent des problèmes qui dépassent les limites administratives traditionnelles. Des pistes de solutions avaient déjà été identifiées pour y répondre (par exemple avec le Contrat Global de Développement Tricastin – Baronnies, proposé par la Région Rhône-Alpes en 1997). Pourtant ces solutions n'aboutissent pas faute de porteur de projet. La naissance du Pays Autre Provence, ainsi que la structuration du territoire en Communautés de Communes aux compétences de plus en plus complètes devraient permettre désormais de s'appuyer sur ces acteurs pour porter des projets en cohérence avec le territoire vécu.
- Le Pays va réaliser un schéma de transport à l'échelle du territoire afin de prendre en compte les connexions interdépartementales et décliner un plan d'actions pour améliorer les projets. Ce schéma intégrera une réflexion avec les CG de la Drôme et du Vaucluse, ainsi qu'une étude pour la région Rhône Alpes concernant une liaison de type TER entre Montélimar et Nyons. Les préconisations de ce Schéma de Déplacement devront être prises en compte lors reconventionnement Transdrôme de 2007.
- Une évolution du service Transdrôme vers une gestion partagée entre le CG et les Communautés de Communes serait envisageable, en fonction de l'investissement économique que cela induirait.
- Le projet de mobilité sur les Baronnies, porté par la Mission Locale et le Syndicat d'Aménagement des Baronnies investi d'ores et déjà les acteurs locaux. La question de la maîtrise des coûts d'un tel service est à nouveau évoquée.

Présents

Astier Pascal (APF)  
Allier Sandra (Drôme-Ardèche prévention cancers)  
Matheron Alain (CG)  
Priotto Christine (CG)  
Merloz Frédéric (Syndicat mixte Drôme des Collines)  
LioRET Maryline (CLI Drôme des collines-Vercors)  
Bernard Sébastien (Pays Une Autre Provence)  
Faure Marie-Josée (CG)  
Sophie, Sonia, Aurore, Guylène, Clémence  
Sonzogni M.M  
Maisonnial M  
Cusenier Bernard  
Siaud JF  
Arnoux Paul

**Le groupe de travail chargé de mener une réflexion de fond sur le fonctionnement du transport à la demande dans la Drôme s'est réuni pour la seconde fois le lundi 21 mars 2006.**

**Une analyse du fonctionnement et des limites actuelles de Transdrôme a été présentée par les stagiaires ; ainsi qu'un diagnostic du territoire des BaronnieS mettant en valeur les besoins de déplacement et les demandes locales en transport public. Après une rapide comparaison de Transdrôme avec des transports à la demande d'autres départements, des pistes d'évolution ont été mises en avant afin que les participants puissent débattre. Dans ces propositions, celles concernant la problématique de l'accès du transport public aux PMR ont été distinguées des propositions générales.**

**La présentation faite par les stagiaires est jointe à ce compte rendu. Voici les éléments principaux mis en avant lors des échanges.**

### **1. OBSERVATIONS ET INTERROGATIONS GENERALES**

- Chaque secteur de la Drôme ayant une problématique bien particulière, une réponse unique ne pourra pas être apportée. Il faudra donc réfléchir aux modalités d'adaptation des solutions proposées pour les autres secteurs du département. Cette adaptation sera plus facile si les territoires disposent d'ores et déjà de données sur les bassins de vie et les demandes en déplacement. Il serait intéressant que les collectivités locales s'investissent pour rassembler ces informations.
- Le manque de lisibilité de Transdrôme et les règles strictes qui en limitent l'accès sont des freins regrettables au remplissage des véhicules. La complexité du service rend sa communication difficile.
- Une récente étude (CLIC) prévoit pour les prochaines années que 70 % des personnes âgées du Sud de la Drôme ne trouveront pas de place en maisons de retraites. Ce problème devrait encore s'accroître avec le vieillissement de la population. Il faudra donc aider le plus possible ces personnes à rester dans leur domicile. Dans cette perspective, le transport à la demande et les services à domicile seront très importants.
- Augmenter les possibilités de déplacements vers les services médicaux peut avoir comme effet indirect la diminution des prises en charges par la SECU.

## **2. ECHANGES AUTOUR DES PROPOSITIONS GENERALES**

### **Remplacement de Transdrôme par des Services Réguliers à la Demande (SRD)**

- Attention dans ce cas de figure à ne pas créer de doublons avec les lignes régulières.
- Si Transdrôme est remplacé par des SRD, il faudra faire extrêmement attention aux usagers réguliers, et communiquer de manière adaptée car il est toujours difficile pour une personne âgée de changer ses habitudes. Les SRD risquent d'être vécus comme une régression, car cette solution moins souple est moins confortable pour l'utilisateur.
- Cette piste semble une bonne solution si le SRD se rend à domicile. Mais cela risque de poser un problème de temps de trajets, car certaines personnes habitent des lieux isolés.
- Il faudra bien prendre en compte l'interdépartementalité dans les liaisons proposées.

### **Remplacement de la mission commodité de Transdrôme par des Services Réguliers à la Demande avec un maintien de la mission rabattement.**

- La fréquentation de Transdrôme en rabattement est liée à la lisibilité des lignes régulières.
- La suppression ou le maintien du service rabattement relève d'un choix stratégique que les élus devront faire, notamment en ce qui concerne l'utilisation du service par les touristes.
- Favoriser le rabattement peut dynamiser les lignes régulières.

### **Maintien du service Transdrôme rabattement et commodité, en l'ouvrant pour répondre aux demandes exprimées (vers d'autres bourgs autorisés et d'autres catégories de personnes).**

- Autoriser l'accès à la commodité dès 60 ans
- La restriction du public pouvant avoir accès au service rend la communication difficile.
- Il faut que les personnes qui gèrent le service soient plus directives, afin de regrouper les voyages dans les mêmes véhicules. Aussi faut-il leur en donner les moyens : logiciel ? centrale de mobilité ? Une centrale de mobilité ne semble pas adaptée au territoire de la Drôme, car sans une connaissance très fine des territoires de montagnes, l'organisation à distance des trajets serait incohérente.

## **3. ECHANGES AUTOUR DES PROPOSITIONS SPECIFIQUES VISANT LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE.**

### **Adaptation de la communication aux personnes à déficience mentale et/ou sensorielle.**

Pas de commentaires

### **Pour les personnes en fauteuil roulant :**

### **Mise en place de vastes périmètres de transport sur l'ensemble du département (4 à 6 zones au total) desservis par un véhicule adapté.**

- Dissocier les deux services semble la meilleure piste à suivre, afin de limiter le risque de sous-utilisation des véhicules adaptés.
- Un véhicule adapté basé à Nyons devrait pouvoir desservir tout le sud de la Drôme et le Nord du Vaucluse.

- La mise en place de vastes périmètres de dessertes dans des zones peu accessibles posera tout de même un problème de kilométrage à vide important.
- Les véhicules adaptés pourraient peut-être aussi répondre aux besoins de certains touristes qui voyagent en VTT (par exemple). Cela limiterait les risques de sous-utilisation.

#### **Mise en accessibilité de Transdrôme aux fauteuils manuels**

- Cette piste ne permet pas de répondre aux besoins des personnes les plus handicapées (en fauteuil roulant électrique), justement celles qui ont le plus grand besoin d'aide publique pour leur mobilité.

#### **Délégation de l'organisation du transport des personnes en fauteuil à des associations.**

- Pose toujours la question de la législation

#### **PRINCIPALES CONCLUSIONS DE CETTE REUNION:**

La proposition ayant retenu le plus d'intérêt semble être celle du remplacement de la mission commodité de Transdrôme par des SRD, avec un maintien de Transdrôme pour la mission rabattement. La mise en place de vastes périmètres desservis par des véhicules adaptés au transport des personnes en fauteuil électrique venant en complément.

Il a été demandé aux stagiaires d'approfondir les comparaisons avec des TAD d'autres départements.

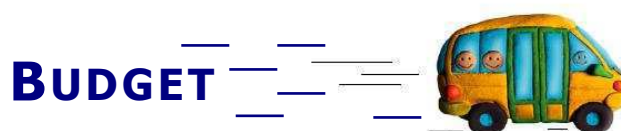
L'étude sur le territoire de la Drôme des Collines étant moins aboutie du fait du peu de données disponibles, il a été observé qu'un retour devra tout de même être fait auprès des personnes ayant été sollicitées lors du recensement des besoins.



LE DÉPARTEMENT

# COMMENT AMELIORER LE TRANSPORT A LA DEMANDE EN DROME ?

**BUDGET**



BOUREL Sophie  
GOUPILLON Aurore  
DOUTRELEAU Clémence  
ROBIN Guylène  
LE CALVEZ Sonia

Service Transport CONSEIL GENERAL 26  
Stage Février à Avril 2006



## SOMMAIRE

I) ELEMENTS DE BUDGET POUR LA MISE EN PLACE DES DEUX SERVICES PROPOSES : DROMNIBUS ET LE SERVICE RABATTEMENT...p3

II) ESTIMATION DU BUDGET POUR LA MISE EN PLACE DES LIGNES DE DROMNIBUS SUR LES BARONNIES.....p5

**p5 >** a- Présentation du Budget

**p6 >** b- Budget prévisionnel de la ligne SRD Pommerol – Nyons

**p10>** c- Budget prévisionnel de la ligne SRD Montbrun – Nyons

**p12>** d- Budget prévisionnel de la ligne SRD Ballons – Sisteron

**p14>** e- Budget prévisionnel de la ligne SRD Bésignan – Valréas

**p16>** f- Budget prévisionnel de la ligne SRD Séderon – Valréas

**p18>** g- Coût total du service Drômnibus sur les Baronnie, et analyse comparative avec le service Transdrôme.

## I) ELEMENTS DE BUDGET POUR LA MISE EN PLACE DES DEUX SERVICES PROPOSES : DROMNIBUS ET LE SERVICE RABATTEMENT

Ces tableaux rassemblent les différents éléments à prendre en compte pour l'investissement et le fonctionnement des deux services que nous proposons, afin de voir comment les dépenses et les recettes peuvent s'équilibrer.

Seule l'hypothèse 3 pour l'évolution du service rabattement est détaillée dans ce budget. En effet les deux autres auraient une mise en place à long terme difficilement estimable.

Investissement Drômnibus	
Dépenses	Recettes
<b>Transporteur</b> - Formation pour transport PMR - Mise aux normes véhicules aux PMR	<b>Transporteur</b> - Aide du CG 26 pour les formations et la mise aux normes des véhicules aux PMR
<b>Point réservation</b> - Logiciel (10 000€) - Matériel informatique	<b>Point réservation</b> - Prise en charge par CG 26 - Possibilités de subventions de l'ADEME
<b>Communication (20 000€)</b> - Création d'un logo - Médiatisation du service (journaux, radio...etc.)	<b>Communication</b> - Prise en charge par CG 26

Fonctionnement Drômnibus	
Dépenses	Recettes
<b>Transporteurs</b> - Assurance - Carburant - Frais d'usure - Frais d'amortissement des véhicules	<b>Transporteurs</b> - Recettes des usagers (4€ / voyage) - Forfait kilométrique payé par le Conseil Général 26
<b>Point réservation</b> - Loyer pour le local - Salaire d'un salarié + Charges (2500€) - Frais de gestion (téléphone, électricité, fournitures)	<b>Point réservation</b> - Prise en charge du loyer et des frais de gestion par le Pays Autre Provence - Prise en charge du poste par le CG 26
<b>Communication</b> - Impression annuelle des cartes d'adhésion - Impression annuelle des fiches horaires, plaquettes, affiches ...	<b>Communication</b> - Prise en charge par le CG 26

### Investissement pour le service Rabattement

Dépenses	Recettes
<b>Point réservation</b> - Logiciel - Matériel informatique	<b>Point réservation</b> Point réservation commun avec le service Drômnibus
<b>Communication</b> - Médiation du service (journaux, radio...etc.)	<b>Communication</b> - Prise en charge par CG 26

### Fonctionnement pour le service Rabattement

Dépenses	Recettes
<b>Transporteurs</b> - Assurance - Carburant - Frais d'usure - Frais d'amortissement des véhicules	<b>Transporteurs</b> - Recettes des usagers (tranche kilométrique) - Indemnisation kilométrique payée par le Conseil Général 26
<b>Point réservation</b> - Frais de gestion (téléphone, électricité, fournitures)	<b>Point réservation</b> - Frais de gestion par le Pays Autre Provence
<b>Communication</b> - Impression annuelle des fiches horaires, plaquettes, affiches ...	<b>Communication</b> - Prise en charge par le CG 26

Dans la partie suivante nous allons détailler le budget précis, avec ses calculs, de la partie "transporteur" du fonctionnement du service Drômnibus sur les Baronnie.

## ESTIMATION DU BUDGET POUR LA MISE EN PLACE DES LIGNES DE DROMNIBUS SUR LES BARONNIES

### a- **PRESENTATION DU BUDGET**

Les lignes Drômnibus s'appuient sur les trajets réalisés par le service Transdrôme Commodité actuel. Pour calculer le budget nous nous sommes basées sur cette fréquentation, car nous estimons que celle-ci va se reporter sur le service Drômnibus. Comme ce dernier s'ouvre à un public plus large que Transdrôme, nous jugeons que sa fréquentation sera plus importante.

A partir de là nous avons réalisé deux estimations :

- Une estimation faible correspondant à une légère augmentation du nombre moyen de voyages de la fréquentation de Transdrôme actuelle. En fonction des lignes ce nombre varie de 3 à 3,5 voyages par déclenchement de ligne.
- Une estimation haute correspondant à une augmentation plus importante. Le nombre moyen de voyages effectués par déclenchement de ligne est alors de 6. On multiplie ainsi par trois le nombre de voyages par an effectués en 2005.

Cette estimation est probable, en effet Transdrôme s'adressait à environ 30% de la population (personnes âgées). Le service Drômnibus étant ouvert à 100% de la population, on multiplie par trois le public visé et donc les usagers potentiels.

Pour chaque estimation, nous avons calculé un coût minimal et un coût maximal de la ligne sur un an que devra payer le Conseil Général (80%) et les collectivités locales (20%). Nous avons également déterminé le coût par voyage. Ces éléments nous permettront de comparer le service Drômnibus avec le service Transdrôme.

Pour aboutir à ces résultats, nous avons établi des paramètres intermédiaires :

- Le forfait recette
- Le forfait kilométrique
- La compensation forfaitaire journalière

Ces différents coûts sont tout de même à relativiser. En effet à cette étape du projet, certains paramètres sont difficilement évaluable :

- Le nombre de kilomètres à vide que devra parcourir le transporteur pour aller chercher ses premiers clients. Nous ne connaissons pas encore la localisation du dépôt des transporteurs qui seront conventionnés pour ce service.
- Les détours qui pourront être effectués pour aller chercher les clients chez eux (personnes âgées et PMR par exemple).

Ces deux paramètres ne sont donc pas pris en compte dans notre budget. Le Conseil Général veillera à les inclure dès qu'il connaîtra ces informations.

Nous proposons en premier lieu le détail des calculs pour la ligne Pommerol – Nyons. Pour les quatre autres lignes seul les résultats des différents éléments du budget sont précisés.

## **b- BUDGET PREVISIONNEL DE LA LIGNE SRD POMMEROL – NYONS**

Nombre actuel de voyages par an (d'après les états de fréquentation) = 408 voyages

Nombre maximum de demi-journées déclenchées par an (J) sur une base de 4 demi-journées par semaine :

$$J = 4 * 52 = 208$$

Nombre moyen de voyages par jours possibles de déclenchement de la ligne :

$$408 / 208 = \sim 2$$

Si tous les usagers actuels de Transdrôme desservis par cette nouvelle ligne l'utilisent, on obtient 2 voyages par déclenchement. Cependant comme le nouveau service est ouvert à tout public, la fréquentation devrait augmenter. Nous l'estimons à 3 voyages par jour possibles de déclenchement.

### **Calcul du forfait recette (R) :**

Il s'agit du montant perçu par le transporteur auprès des usagers (chaque usager payera 4 € pour un voyage).

Ce forfait recette s'élève, par jour déclenché, à :

Estimation basse de la fréquentation : nombre moyen de voyages N = 3 :

$$R_3 = 3 * 4 = 12 \text{ €}$$

(Fréquentation moyenne (N) \* tarif par voyage pour usagers)

Estimation haute de la fréquentation : nombre moyen de voyages N = 6 :

$$R_6 = 6 * 4 = 24 \text{ €}$$

### **Calcul du forfait kilométrique (K) :**

Il s'agit de l'indemnisation kilométrique pour le transporteur. Elle se base sur le nombre de km et le nombre d'heures nécessaires pour effectuer le trajet aller-retour. La ligne ne sera pas toujours parcourue en totalité. Nous estimons que le transporteur effectuera en moyenne 70 % du trajet pour l'ensemble des lignes de SRD.

Kilométrage total de la ligne Pommerol – Nyons = 50,5 km soit 101 km aller-retour

70 % du trajet (aller-retour) = 70,70 km

Nombre d'heures totales pour effectuer la ligne Pommerol – Nyons = 2 h

70% du trajet (aller –retour) = 1,4 h

C'est sur la base d'un circuit de 70,70 km avec une durée de 1,4 h que sera remboursé le transporteur par le CG 26 pour tout déclenchement de la ligne.

Pour estimer le montant de ce forfait kilométrique, nous nous basons sur un barème expliqué dans le tableau ci-dessous :

Chiffres établis par le barème					Chiffres calculés en fonction des caractéristiques de la ligne		
Capacité	Frais variables au km	Frais de conduite par heure	Terme d'amortissement par jour	Frais généraux plus marge	Nb de kms	Nb d'heures	<b>Forfait kilométrique</b>
- de 9 places	0,35	20 €	9,3 €	1,1 €	70,70	1,4	<b>68,3 €</b>

Source : CG 26

#### Détail du calcul :

Frais variables au km :  $70,70 * 0,35 = 24,8 \text{ €}$

Frais de conduite total :  $1,4 * 20 = 28 \text{ €}$

A ces frais on rajoute le terme d'amortissement qui est de 9,3 € par jour

**Total :  $24,8 \text{ €} + 28 \text{ €} + 9,3 \text{ €} = 62,1 \text{ €}$**

Pour obtenir le forfait kilométrique il faut encore multiplier par les « frais généraux plus marge » le total ci-dessus :

$$K = 62,1 \text{ €} * 1,1 = 68,3 \text{ €}$$

### **Calcul de la compensation forfaitaire journalière :**

Il s'agit du montant dont doit s'acquitter le CG 26 auprès du transporteur pour combler le déficit du service une fois que les recettes ont été perçues pour chaque déclenchement de ligne.

Il s'agit du forfait kilométrique moins le forfait recette.

#### Estimation basse de la fréquentation :

$$68,3 - 12 = 56,3 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>3</sub>)

#### Estimation haute de la fréquentation :

$$68,3 - 24 = 44,3 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>6</sub>)

Le forfait recette est fixe. Si le nombre de voyages par demi-journées déclenchées est plus élevé que l'estimation, la recette perçue par le transporteur sera plus importante. Cependant le forfait déficitaire ne changera pas. Donc le transporteur aura intérêt à favoriser le regroupement des personnes pour augmenter ses recettes.

### **Forfait "astreinte" (A):**

La ligne ne sera pas déclenchée tous les jours. Cependant le transporteur devra, jusqu'à la veille, immobiliser un véhicule 4 demi-journées par semaine. Pour pallier ce manque à gagner (le transporteur ne pourra pas prendre de réservation autre que Drômnibus), le CG 26 lui versera une indemnisation d'astreinte, fixée à **30 €** (prix déterminé en accord avec le CG 26).

Avec ces estimations nous pouvons calculer le coût minimal et le coût maximal de la ligne.

### Coût minimal de la ligne :

Dans ce cas, la ligne ne sera jamais déclenchée, le CG 26 devra verser le forfait "astreinte" au transporteur :

$$30 * 208 = 6240 \text{ €}$$

(Forfait Astreinte A \* Demi-journées déclenchées J)

Le coût minimal de la ligne reste le même quelle que soit la fréquentation.

Drômnibus est un service qui a un coût minimal même s'il n'est pas déclenché dû à ce forfait "astreinte". Pour valoriser leur investissement dans ce service, le Conseil Général et les collectivités ont tout intérêt à ce qu'il soit fortement fréquenté.

### Coût maximal de la ligne :

Dans ce cas, la ligne est déclenchée sur la totalité des demi-journées proposées :  
Forfait déficitaire kilométrique \* nombre de demi-journées possibles

Estimation basse de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$56,3 * 208 = 11\,710 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_3$  \* demi-journées déclenchées J)

Estimation haute de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$44,3 * 208 = 9\,214 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_6$  \* demi-journées déclenchées J)

### Calcul du coût par voyage selon le nombre de demi-journées déclenchées :

Soient x le nombre de demi-journées déclenchées

J le nombre de demi-journées possibles de déclenchement de la ligne par an

A le forfait « astreinte » versé par le CG 26 au transporteurs

N le nombre moyen de voyages par déclenchement de ligne

K le forfait kilométrique

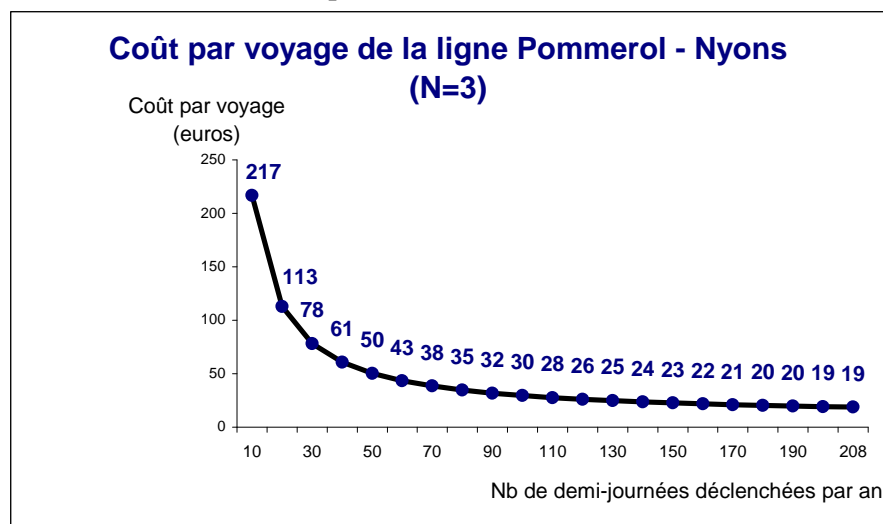
R le forfait recette

y le coût par voyage de la ligne

On obtient l'équation suivante :

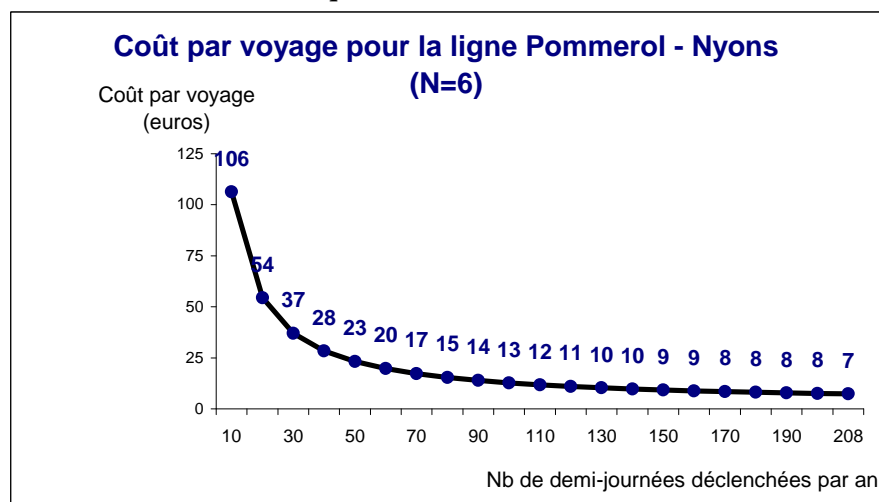
$$y = (x * (K-R) + ((J - x) * A)) / (x * N)$$

### Estimation basse de la fréquentation



Dans notre estimation basse on arrive à un coût par voyage équivalent à celui du service Transdrôme, si la ligne est déclenchée la moitié des jours possibles (Transdrôme coûte en moyenne 32,6 € par voyage sur les Baronnie).

### Estimation haute de la fréquentation



Ces deux graphes montrent que la fréquentation moyenne du service et le nombre de demi-journées déclenchées sont des variables déterminantes pour le coût moyen par voyage. Une augmentation d'un de ces deux éléments entraîne une diminution du coût par voyage. Par exemple, dans l'hypothèse où toutes les demi-journées sont déclenchées, on observe que le coût par voyage passe de 19 € pour une fréquentation de N= 3 à 7 € pour une fréquentation de N=6.

Dans notre estimation haute, on constate que le coût par voyage sera équivalent à celui de Transdrôme si la ligne est déclenchée 50 fois par an, c'est-à-dire un quart du temps. Le coût est presque divisé par 2 par rapport au coût actuel de Transdrôme si la ligne est déclenchée la moitié du temps.

### **C- BUDGET PREVISIONNEL DE LA LIGNE SRD MONTBRUN – NYONS**

Nombre de voyages actuels par an, d'après les fiches de fréquentation : 426 voyages

Nombre maximum de demi-journées déclenchées par an (J) sur une base de 4 demi-journées par semaine :

$$4 * 52 = 208$$

Nombre moyen de voyages par jours possibles de déclenchement de la ligne :

$$426 / 208 \sim 2$$

#### **Calcul du forfait recette (R) :**

Estimation basse de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 3 :

$$R_3 = 3 * 4 = 12 \text{ €}$$

(Fréquentation moyenne (N) \* tarif par voyage pour usagers)

Estimation haute de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 6 :

$$R_6 = 6 * 4 = 24 \text{ €}$$

#### **Calcul du forfait kilométrique (K) :**

Kilométrage total de la ligne Montbrun – Nyons : 51 km soit 102 km aller-retour

70 % du trajet (aller-retour) : 71,4 km

Nombre d'heures totales pour effectuer la ligne Montbrun – Nyons : 2,7 h

70% du trajet (aller –retour) : 1,9 h

Chiffres établis par le barème					Chiffres calculés en fonction des caractéristiques de la ligne		
Capacité	Frais variables au km	Frais de conduite par heure	Terme d'amortissement par jour	Frais généraux plus marge	Nb de kms	Nb d'heures	<b>Forfait kilométrique</b>
- de 9 places	0,35	20 €	9,3 €	1,1 €	71,4	1,9	79,5 €

Source : CG 26

#### **Calcul de la compensation forfaitaire journalière :**

Estimation basse de la fréquentation :

$$79,5 - 12 = 67,5 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>3</sub>)

Estimation haute de la fréquentation :

$$79,5 - 24 = 55,5 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>6</sub>)

**Forfait "astreinte" (A): 30 €**  
**Coût minimal de la ligne :**

$$30 * 208 = 6240 \text{ €}$$

(Forfait Astreinte A \* Demi-journées déclenchées J)

**Coût maximal de la ligne :**

Estimation basse de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$67,5 * 208 = 14\,040 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_3$  \* demi-journées déclenchées J)

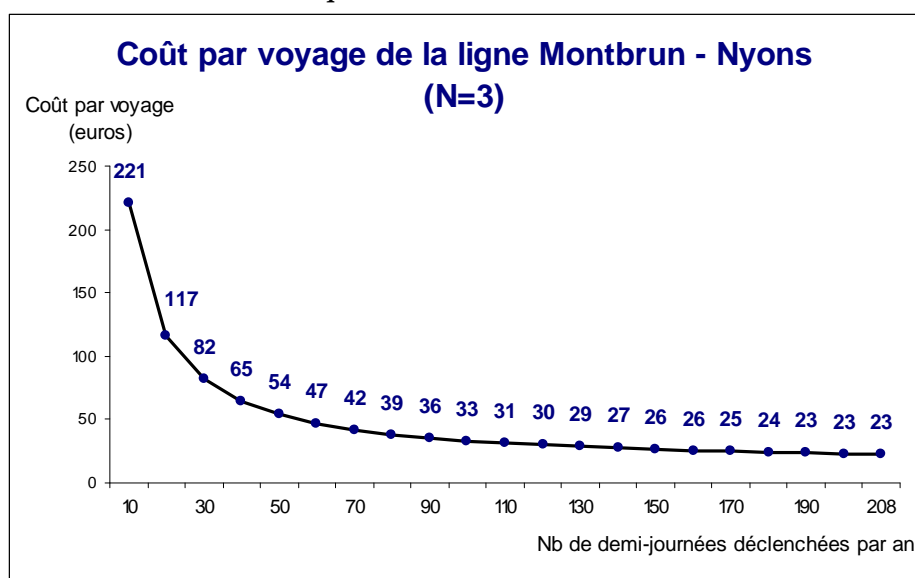
Estimation haute de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$55,5 * 208 = 11\,544 \text{ €}$$

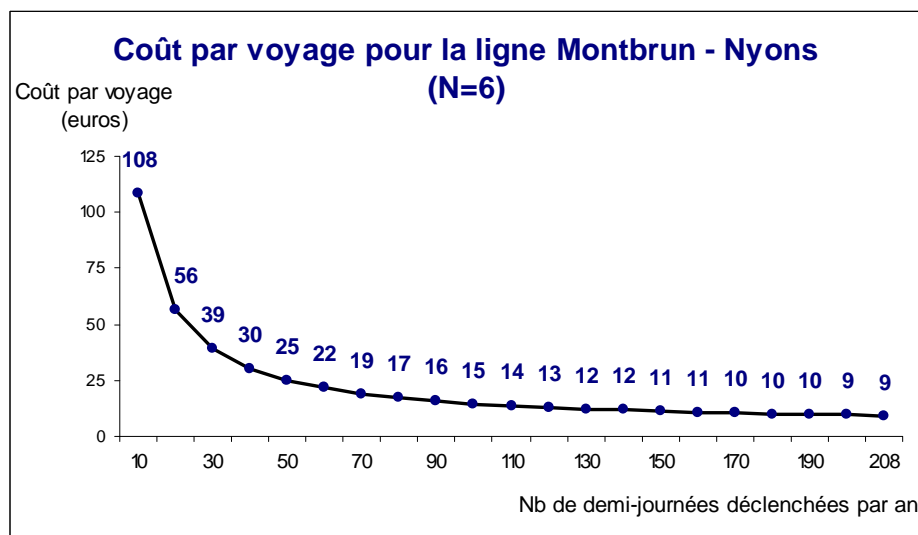
(Compensation forfaitaire journalière  $R_6$  \* demi-journées déclenchées J)

**Calcul du coût par voyage selon le nombre de demi-journées déclenchées :**

Estimation basse de la fréquentation



Estimation haute de la fréquentation



## **d- BUDGET PREVISIONNEL DE LA LIGNE SRD BALLONS – SISTERON**

Nombre de voyages actuels par an, d'après les fiches de fréquentation : 488 voyages

Nombre maximum de demi-journées déclenchées par an (J) sur une base de 3 demi-journées par semaine :

$$3 * 52 = 156$$

Nombre moyen de voyages par jours possibles de déclenchement de la ligne :

$$488 / 156 \sim 3,1$$

### **Calcul du forfait recette (R) :**

Estimation basse de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 3,5 :

$$R_{3,5} = 3,5 * 4 = 14 \text{ €}$$

(Fréquentation moyenne (N) \* tarif par voyage pour usagers)

Estimation haute de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 6 :

$$R_6 = 6 * 4 = 24 \text{ €}$$

### **Calcul du forfait kilométrique (K) :**

Kilométrage total de la ligne Montbrun – Nyons : 54 km soit 108 km aller-retour

70 % du trajet (aller-retour) : 75,6 km

Nombre d'heures totales pour effectuer la ligne Montbrun – Nyons : 2,33 h

70% du trajet (aller –retour) : 1,6 h

Chiffres établis par le barème					Chiffres calculés en fonction des caractéristiques de la ligne		
Capacité	Frais variables au km	Frais de conduite par heure	Terme d'amortissement par jour	Frais généraux plus marge	Nb de kms	Nb d'heures	<b>Forfait kilométrique</b>
- de 9 places	0,35	20 €	9,3 €	1,1 €	75,6	1,6	74,5 €

Source : CG 26

### **Calcul de la compensation forfaitaire journalière :**

Estimation basse de la fréquentation :

$$74,5 - 14 = 60,5 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>3</sub>)

Estimation haute de la fréquentation :

$$74,5 - 24 = 50,5 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>6</sub>)

**Forfait "astreinte" (A): 30 €**

### Coût minimal de la ligne :

$$30 * 156 = 4\,680 \text{ €}$$

(Forfait Astreinte A \* Demi-journées déclenchées J)

### Coût maximal de la ligne :

Estimation basse de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$60,5 * 156 = 9\,438 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_3$  \* demi-journées déclenchées J)

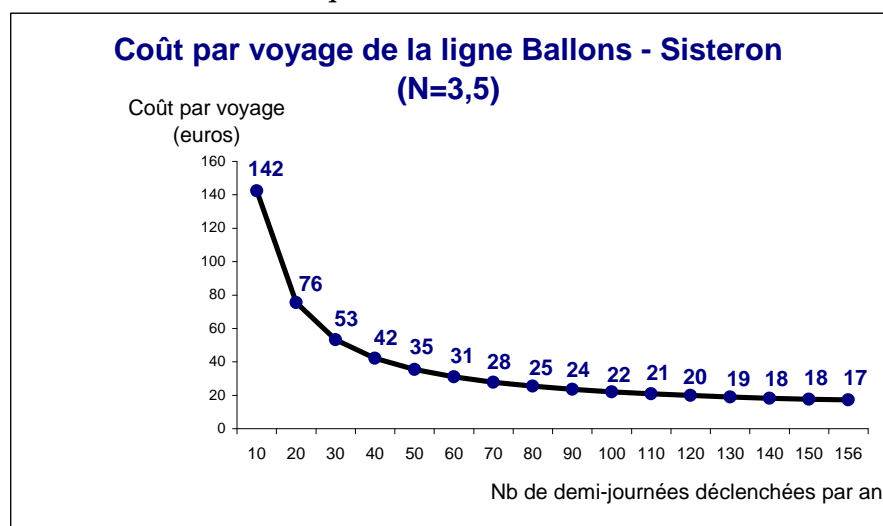
Estimation haute de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$50,5 * 156 = 7\,878 \text{ €}$$

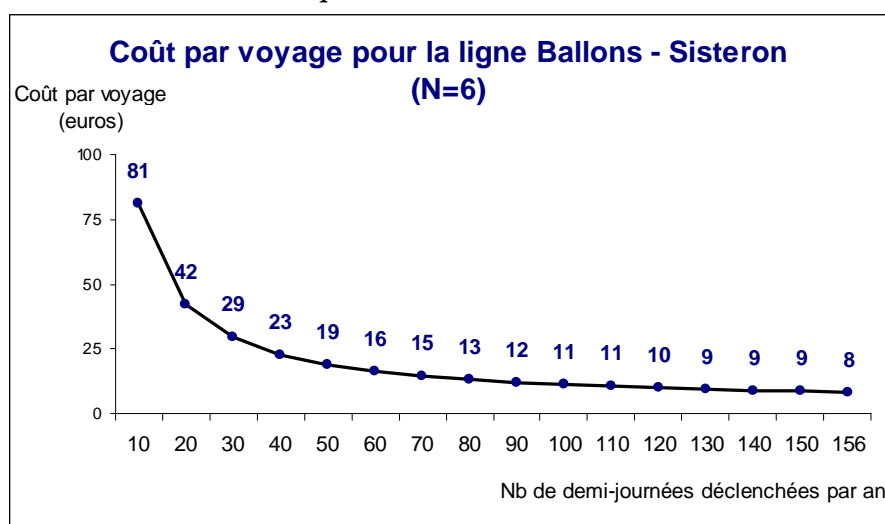
(Compensation forfaitaire journalière  $R_6$  \* demi-journées déclenchées J)

### Calcul du coût par voyage selon le nombre de demi-journées déclenchées :

#### Estimation basse de la fréquentation



#### Estimation haute de la fréquentation



## e- BUDGET PREVISIONNEL DE LA LIGNE SRD BESIGNAN – VALREAS

L'estimation de la fréquentation de cette ligne ne peut pas être réalisée à partir de la fréquentation de Transdrôme commodité. En effet aucun trajet n'est actuellement effectué à partir des communes desservies par cette ligne. Pour estimer le budget nous reprenons donc l'estimation basse et l'estimation haute présentées au-dessus.

Nombre maximum de demi-journées déclenchées par an (J) sur une base de 3 demi-journées par semaine :

$$3 * 52 = 156$$

### Calcul du forfait recette (R) :

Estimation basse de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 3:

$$R_3 = 3 * 4 = 12 \text{ €}$$

(Fréquentation moyenne (N) \* tarif par voyage pour usagers)

Estimation haute de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 6 :

$$R_6 = 6 * 4 = 24 \text{ €}$$

### Calcul du forfait kilométrique (K) :

Kilométrage total de la ligne Bésignan – Valréas : 51,5 km soit 103 km aller-retour

70 % du trajet (aller-retour) : 72,1 km

Nombre d'heures totales pour effectuer la ligne Montbrun – Nyons : 2,33 h

70% du trajet (aller –retour) : 1,6 h

Chiffres établis par le barème					Chiffres calculés en fonction des caractéristiques de la ligne		
Capacité	Frais variables au km	Frais de conduite par heure	Terme d'amortissement par jour	Frais généraux plus marge	Nb de kms	Nb d'heures	Forfait kilométrique
- de 9 places	0,35	20 €	9,3 €	1,1 €	72,1	1,6	73,2 €

Source : CG 26

### Calcul de la compensation forfaitaire journalière :

Estimation basse de la fréquentation :

$$73,2 - 12 = 61,2 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>3</sub>)

Estimation haute de la fréquentation :

$$73,2 - 24 = 49,2 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>6</sub>)

### Forfait "astreinte" (A): 30 €

### Coût minimal de la ligne :

$$30 * 156 = 4\,680 \text{ €}$$

(Forfait Astreinte A \* Demi-journées déclenchées J)

### Coût maximal de la ligne :

Estimation basse de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$61,2 * 156 = 9\,547 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_3$  \* demi-journées déclenchées J)

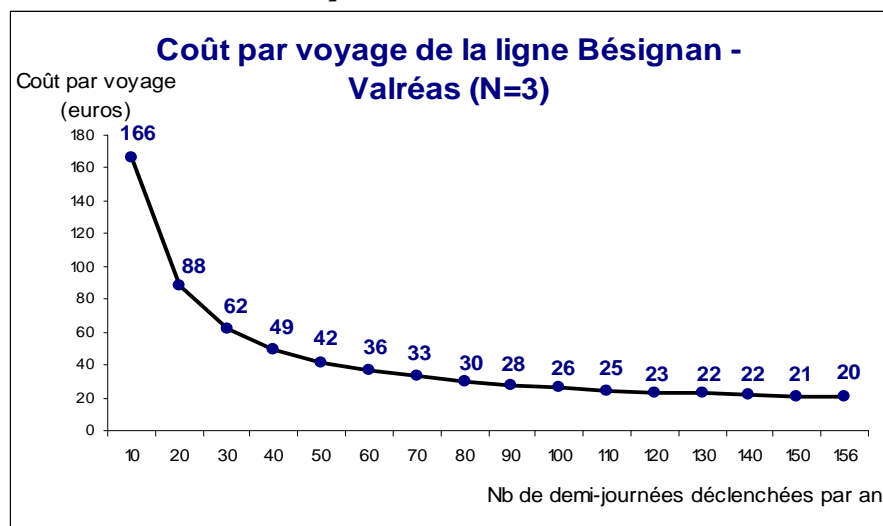
Estimation haute de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$49,2 * 156 = 7\,675 \text{ €}$$

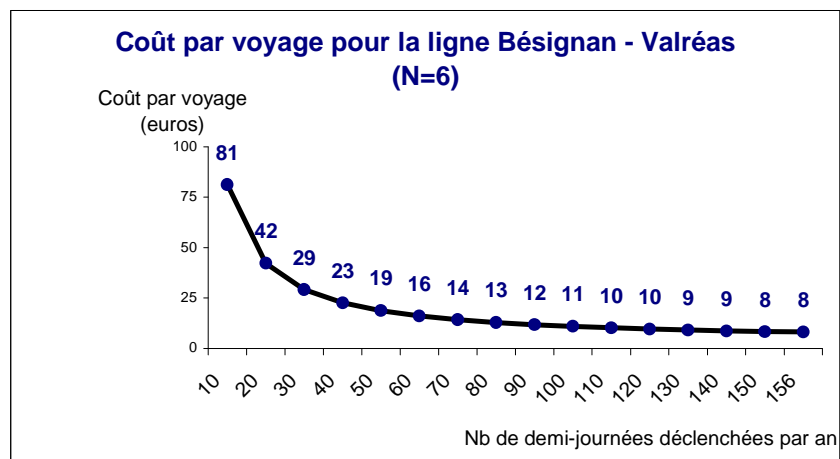
(Compensation forfaitaire journalière  $R_6$  \* demi-journées déclenchées J)

### Calcul du coût par voyage selon le nombre de demi-journées déclenchées :

#### Estimation basse de la fréquentation



#### Estimation haute de la fréquentation



## **f- BUDGET PREVISIONNEL DE LA LIGNE SRD SEDERON – VALREAS**

L'estimation de la fréquentation de cette ligne ne peut pas être réalisée à partir de la fréquentation de Transdrôme commodité. En effet aucun trajet n'est actuellement effectué à partir des communes desservies par cette ligne. Pour estimer le budget nous reprenons donc l'estimation basse et l'estimation haute présentées au-dessus.

Nombre maximum de demi-journées déclenchées par an (J) sur une base de 3 demi-journées par semaine :

$$3 * 52 = 156$$

### **Calcul du forfait recette (R) :**

Estimation basse de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 3 :

$$R_3 = 3 * 4 = 12 \text{ €}$$

(Fréquentation moyenne (N) \* tarif par voyage pour usagers)

Estimation haute de la fréquentation, nombre moyen de voyages N = 6 :

$$R_6 = 6 * 4 = 24 \text{ €}$$

### **Calcul du forfait kilométrique (K) :**

Kilométrage total de la ligne Séderon – Valréas : 75,5 km soit 151 km aller-retour

70 % du trajet (aller-retour) : 105,7 km

Nombre d'heures totales pour effectuer la ligne Montbrun – Nyons : 3,5 h

70% du trajet (aller –retour) : 2,45 h

Chiffres établis par le barème					Chiffres calculés en fonction des caractéristiques de la ligne		
Capacité	Frais variables au km	Frais de conduite par heure	Terme d'amortissement par jour	Frais généraux plus marge	Nb de kms	Nb d'heures	<b>Forfait kilométrique</b>
- de 9 places	0,35	20 €	9,3 €	1,1 €	105,7	2,45	104,8 €

Source : CG 26

### **Calcul de la compensation forfaitaire journalière :**

Estimation basse de la fréquentation :

$$104,8 - 12 = 92,8 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>3</sub>)

Estimation haute de la fréquentation :

$$104,8 - 24 = 80,8 \text{ €}$$

(Forfait kilométrique K – Forfait recette R<sub>6</sub>)

### Forfait "astreinte" (A): 30 €

### Coût minimal de la ligne :

$$30 * 156 = 4\,680 \text{ €}$$

(Forfait Astreinte A \* Demi-journées déclenchées J)

### Coût maximal de la ligne :

Estimation basse de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$92,8 * 156 = 14\,476 \text{ €}$$

(Compensation forfaitaire journalière  $R_3$  \* demi-journées déclenchées J)

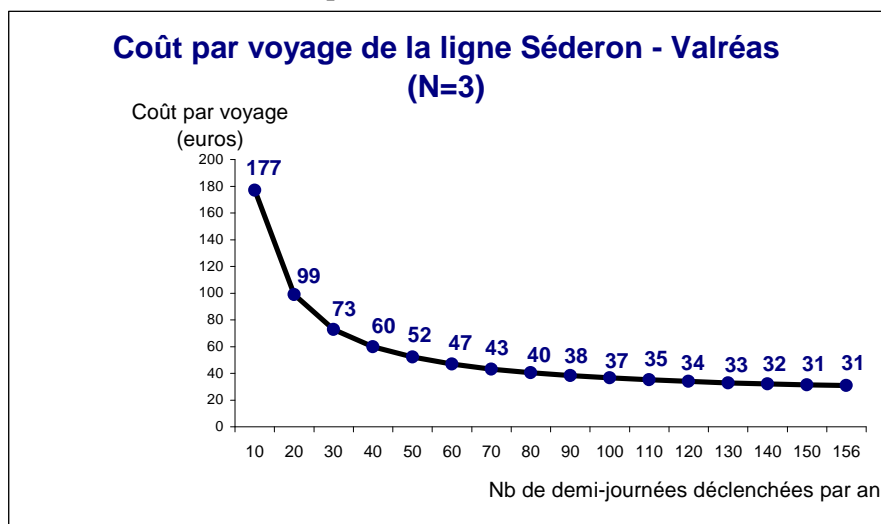
Estimation haute de la fréquentation, le coût maximal est de :

$$80,8 * 156 = 12\,604 \text{ €}$$

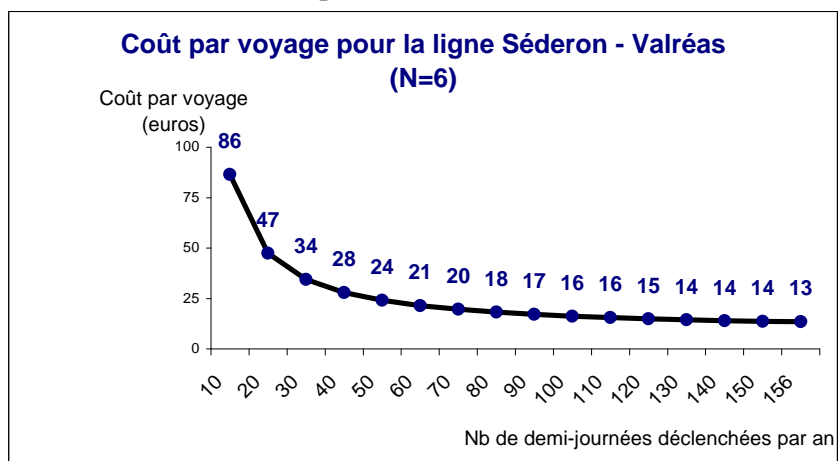
(Compensation forfaitaire journalière  $R_6$  \* demi-journées déclenchées J)

### Calcul du coût par voyage selon le nombre de demi-journées déclenchées :

#### Estimation basse de la fréquentation



#### Estimation haute de la fréquentation



## **g- COUT TOTAL DU SERVICE DROMNIBUS SUR LES BARONNIES, ET ANALYSE COMPARATIVE AVEC LE SERVICE TRANSDROME**

**Tableau récapitulatif des principaux coûts**

	Coût minimal en euros	Coût maximal en euros Fréquentation basse	Coût maximal en euros Fréquentation haute
Pommerol – Nyons	6240	11 710	9 214
Montbrun – Nyons	6240	14 040	11 540
Ballons – Sisteron	4680	9 438	7 878
Bésignan – Valréas	4680	9 547	7 675
Séderon – Valréas	4680	14 476	12 604
<b>Total</b>	<b>26 520 €</b>	<b>59 211 €</b>	<b>48 915 €</b>

### **Analyse comparative avec le service Transdrôme**

#### Coût minimal :

Le service Transdrôme ne coûte rien lorsqu'il n'est pas utilisé. Le service Drômnibus, en revanche, coûtera déjà 26520 € sur les Baronnie si aucune réservation n'est faite. Cet aspect peut apparaître comme un désavantage. Pourtant, nous estimons qu'il s'agit d'une force pour le service Drômnibus, car cela garantit le dynamisme du service :

- D'un côté, les financeurs ont tout intérêt à ce que le service soit fortement utilisé. Ils communiqueront le service auprès de la population.
- De l'autre côté, ils ont intérêt également à effectuer le suivi du service afin de supprimer ou réadapter les lignes qui ne correspondent pas aux besoins, et qui leurs coûtent sans remplir leurs objectifs politiques.

Ces aspects nous paraissent importants, car l'étude que nous avons menée sur d'autres TAD en France montre que la plupart des Services Réguliers à la Demande (tels que Drômnibus) sont très difficiles à faire évoluer. En effet, bien que les études préalables rendent les services adaptés lors de leur création, les utilisateurs du début vieillissent ou déménagent, de nouveaux utilisateurs arrivent avec de nouvelles attentes, les horaires d'ouverture des services desservis changent... Mais les élus sont très réticents à modifier le service même s'il n'est pas utilisé, car il ne coûte rien. Ainsi, nous pensons que le coût minimal favorisera une gestion optimale du service.

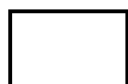
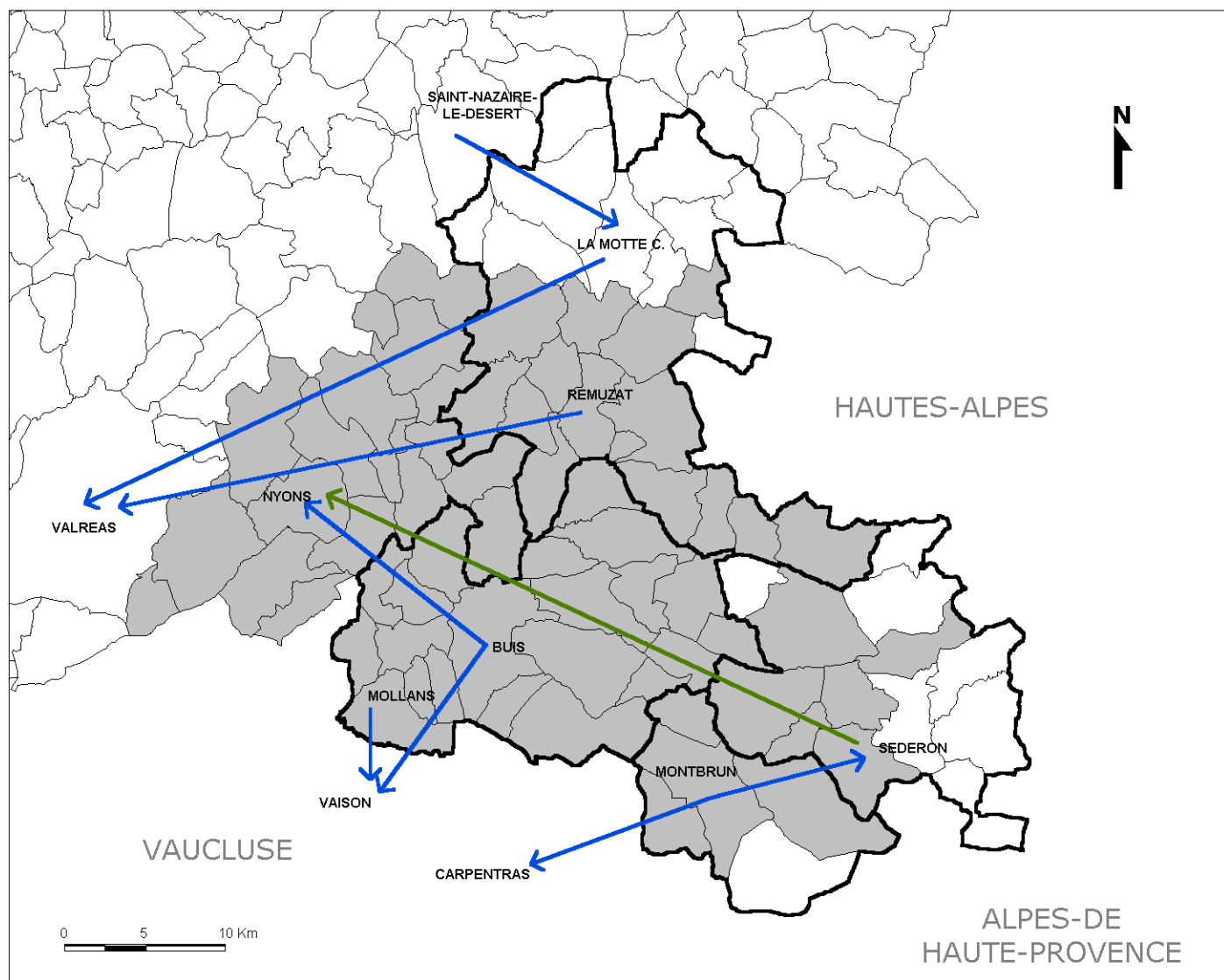
#### Coût moyen par voyage :

Le coût moyen par voyage du service Transdrôme sur les Baronnie est actuellement de 32,6 € avec une fourchette allant de 18 € pour la région de Buis à 44 € pour la région de Séderon. Il faut noter que plus le service Transdrôme est utilisé, plus le coût par voyage est élevé. Nous pensons que le service Drômnibus est plus rationnel, car plus il sera utilisé, moins le coût par voyage sera élevé. Cette rationalisation devrait permettre là encore au Conseil Général et aux collectivités locales de promouvoir réellement leur politique d'aide à la mobilité, sans craindre une « explosion » du budget du service.

	Nombre d'individus utilisant le TAD	Nombre de voyages effectués	Nombre de voyages/ personnes	% de voyages en commodités	% de voyages en rabatement	Nombre d'individus utilisant la commodité	Nombre d'individus utilisant le rabatement	% d'individus utilisant la commodité	% d'individus utilisant le rabatement	Taux de remplissage des véhicules	Nombre de tickets vendus
Bourdeaux-Crest	69	296	4,29	27%	73%	14	64	18%	82%	1,24	366
Bourdeaux-Dieulefit	58	181	3,12	41%	59%	11	50	18%	82%	1,12	202
Buis les Baronnies	36	100	2,78	0%	100%	0	36	0%	100%	1,79	179
Chatillon en Diois	116	501	4,32	40%	60%	42	88	32%	68%	1,26	630
Die	44	260	5,91	68%	32%	13	34	28%	72%	2,07	538
La Chapelle en Vercors	156	324	2,08	100%	0%	0	156	0%	100%	2,27	736
La Gervanne	112	241	2,15	6%	94%	2	112	2%	98%	1,37	331
La Motte Chalancon	172	553	3,22	25%	75%	25	158	14%	86%	1,12	618
Luc en Diois	63	271	4,30	58%	42%	29	43	40%	60%	1,19	322
Mollans	15	95	6,33	84%	16%	7	9	44%	56%	1,00	95
Montbrun les Bains	112	413	3,69	52%	48%	24	97	20%	80%	1,03	426
Remuzat	164	482	2,94	34%	66%	33	142	19%	81%	1,40	675
Sederon	123	920	7,48	64%	36%	20	107	16%	84%	0,75	688
TOTAUX	1240	4637	4,05	46%	54%	220	1096	19%	81%	1,25	5806

# DEMANDES DE TRAJETS

Recensés lors de enquêtes auprès des organismes relais et transporteurs



Régions Transdrôme



Territoire des Baronnies

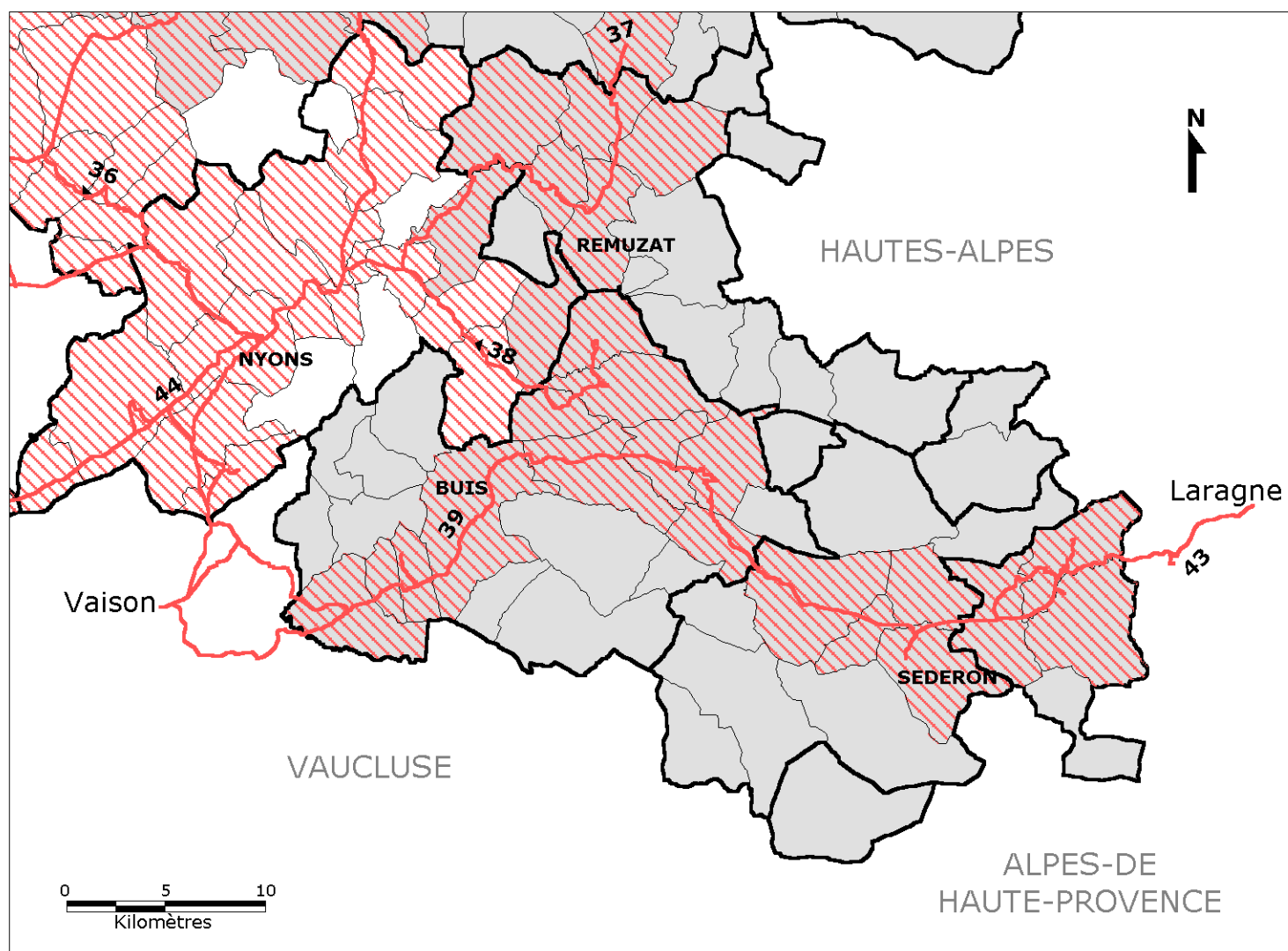


Trajets demandés en commodité



Trajets demandés en rabattement

# OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ACTUELLE DU CG LES LIGNES REGULIERES ET TRANSDROME



Communautés de Communes



Communes couvertes par Transdrôme

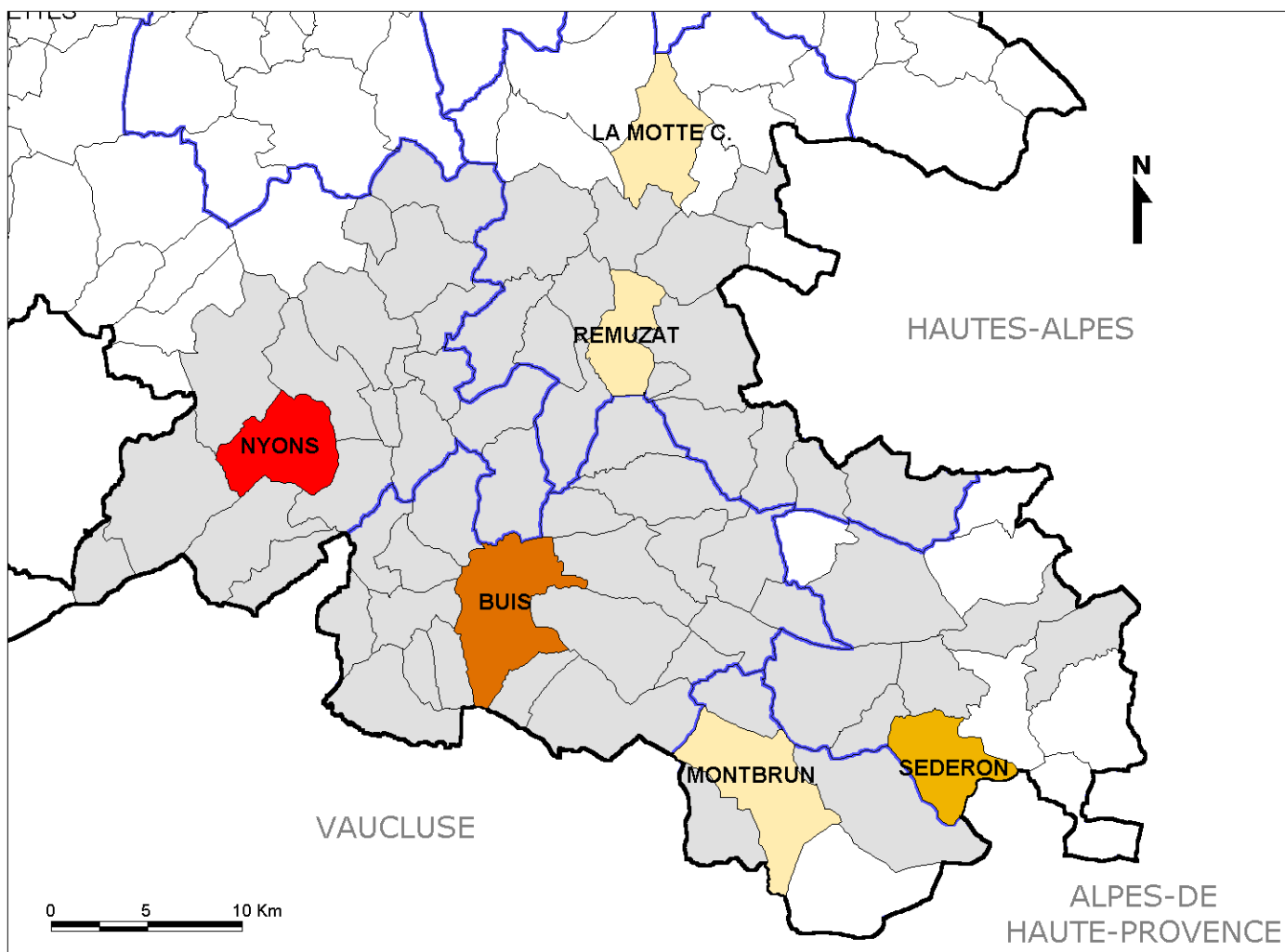


Lignes Régulières



Communes desservies  
par une LR

# BOURGS DE COMMODITE ET DE RABATTEMENT DANS LES BARONNIES DROMOISES

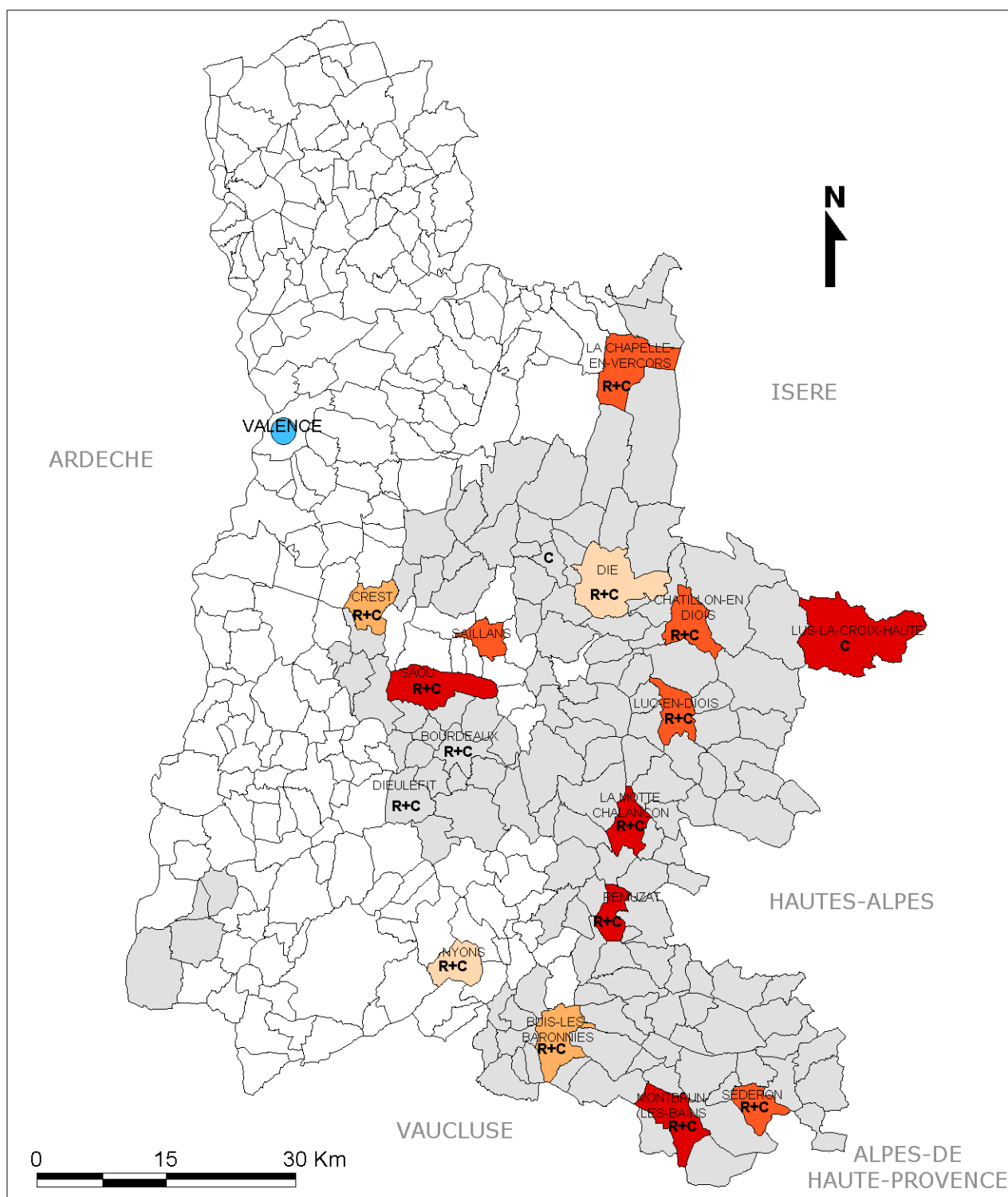


Services des bourgs :

- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3
- Niveau 4

- Les Baronies Drômoises
- Région TAD

# BOURGS AUTORISÉS ET NIVEAUX DE SERVICE DES COMMUNES



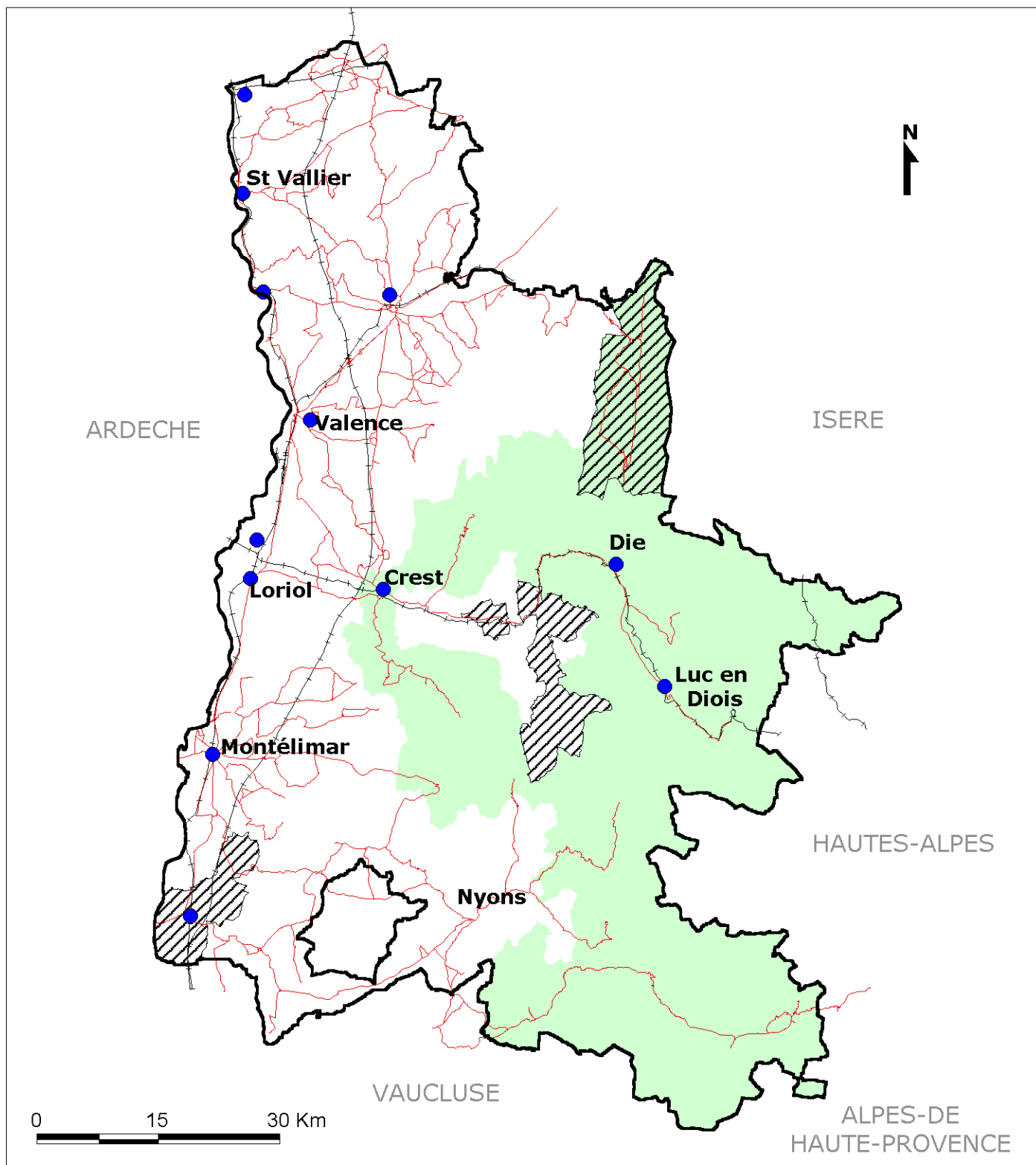
- Niveau 1 (2)
- Niveau 2 (2)
- Niveau 3 (5)
- Niveau 4 (5)
- Niveau 5 (0)

Bourgs autorisés :

C: pour la commodité

R : pour le rabattement

# OFFRE DE TRANSPORT DU DEPARTEMENT DE LA DRÔME



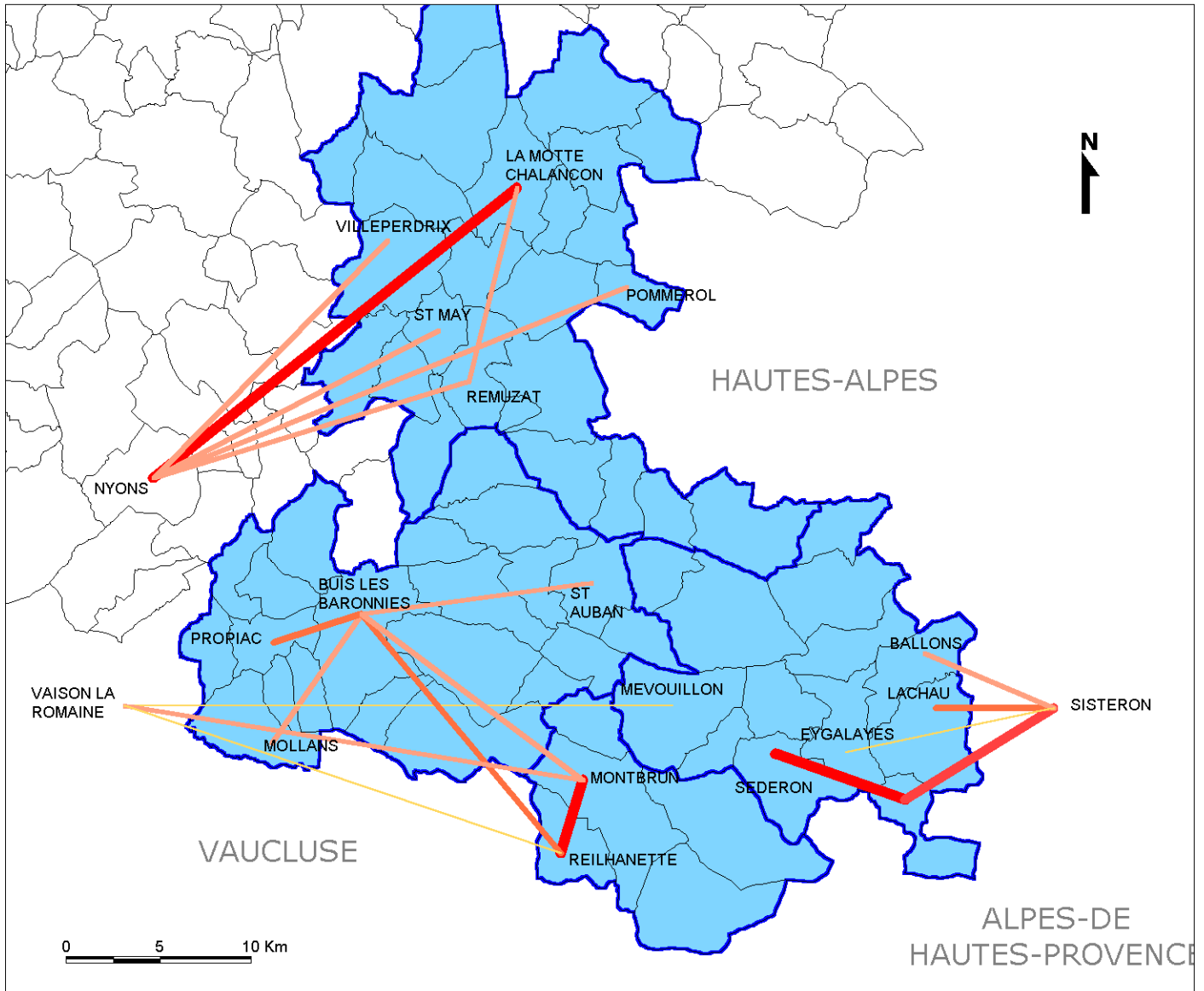
- Gares
- +++++ Voies ferrées
- Lignes Régulières

Type de TAD :

- Transdrôme
- ▨ SRD

# FLUX ALLER / RETOUR

## Mission de commodité



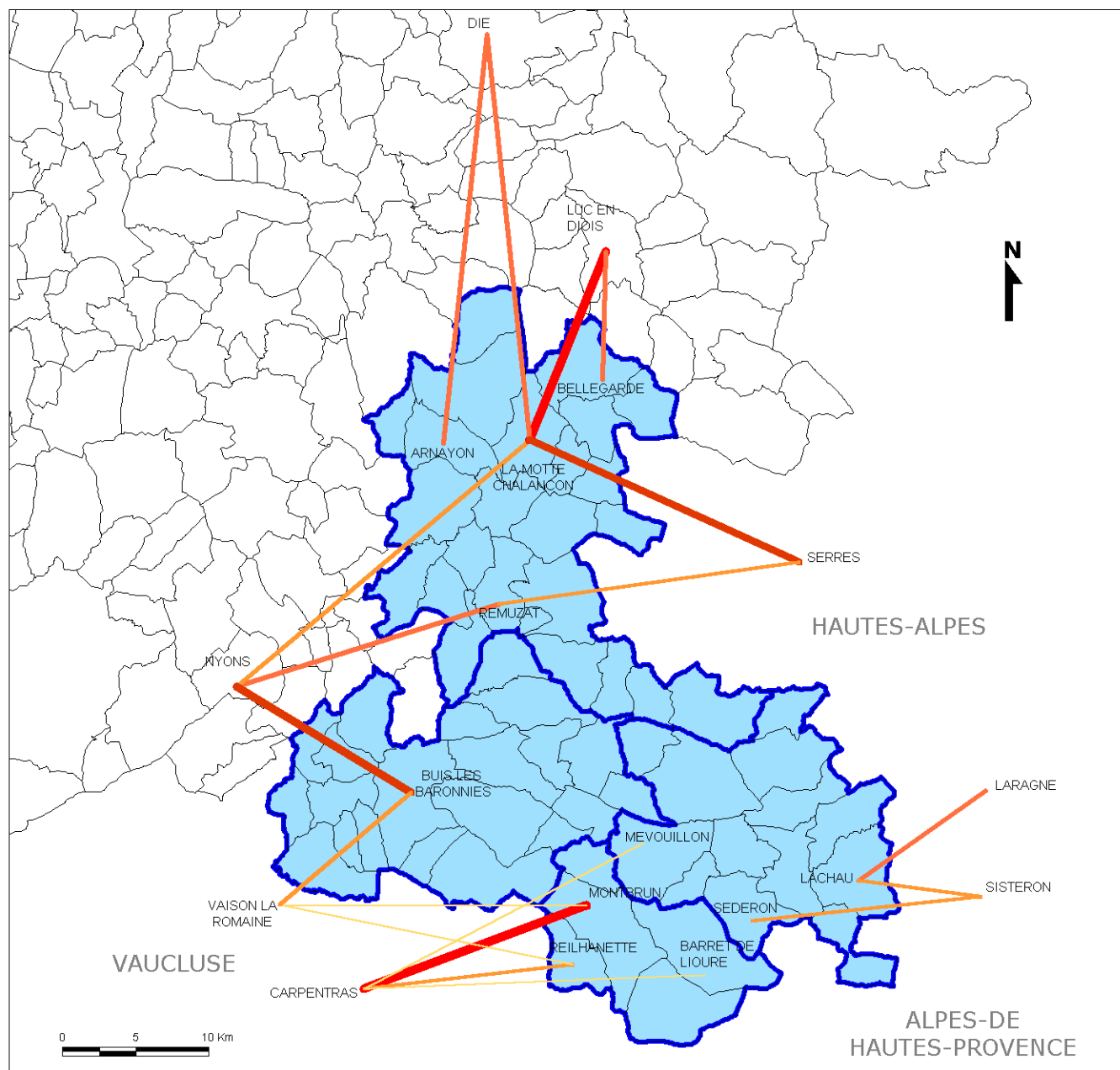
Nombre de voyages effectués par mois :

- Plus de 8 voyages (3)
- Ente 4 et 8 voyages (1)
- Entre 2 et 4 voyages (3)
- Entre 1 et 2 voyages (10)
- Moins de 1 voyage (3)

- Communes
- Régions TAD

# FLUX ALLER / RETOUR

## mission de rabattement

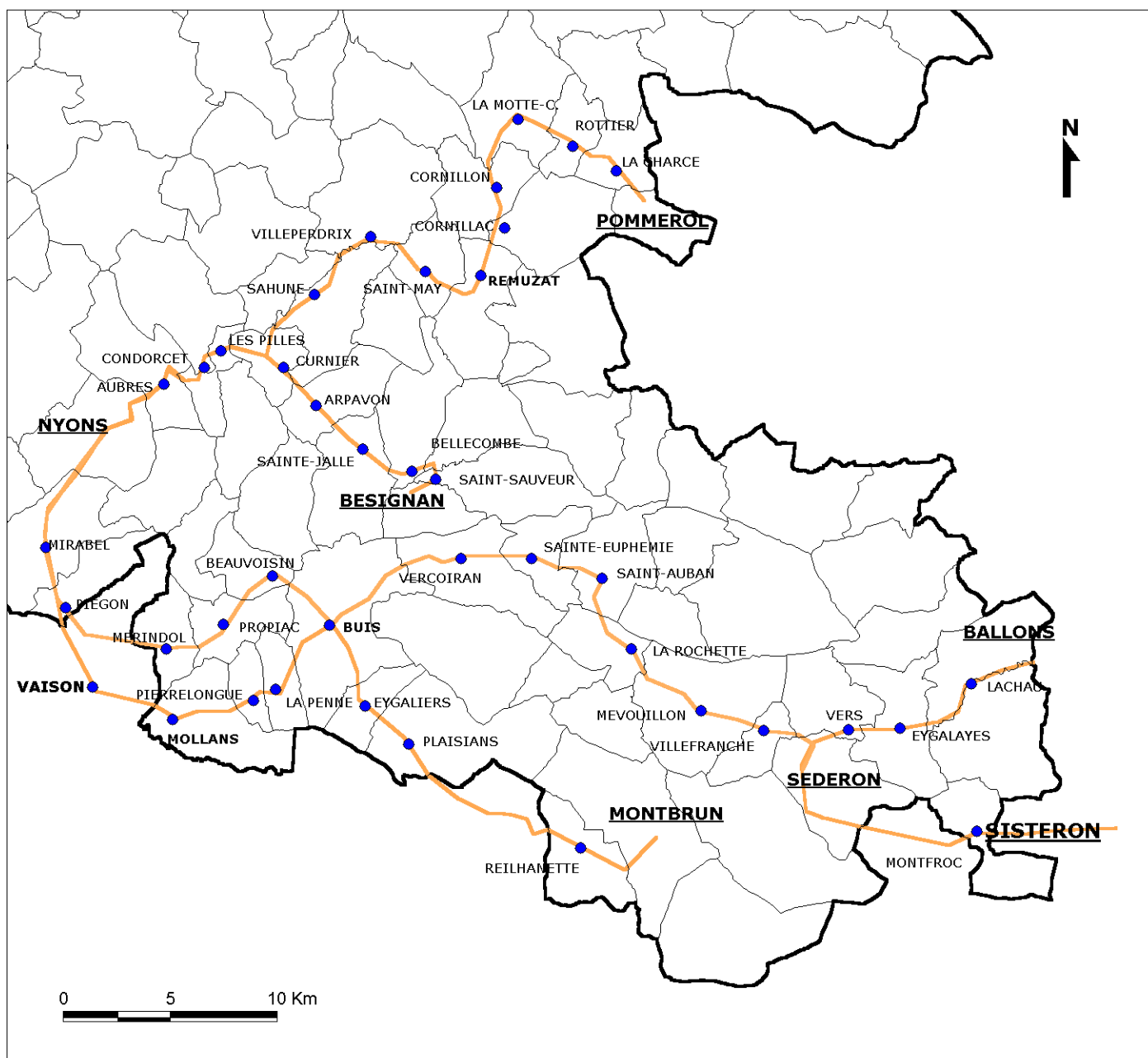


Nombre de voyages par mois :

- Plus de 8 voyages (2)
- Entre 6 et 8 voyages (2)
- Entre 3 et 6 voyages (5)
- Entre 2 et 3 voyages (6)
- Moins de 2 voyages (4)

— Communes

Régions TAD

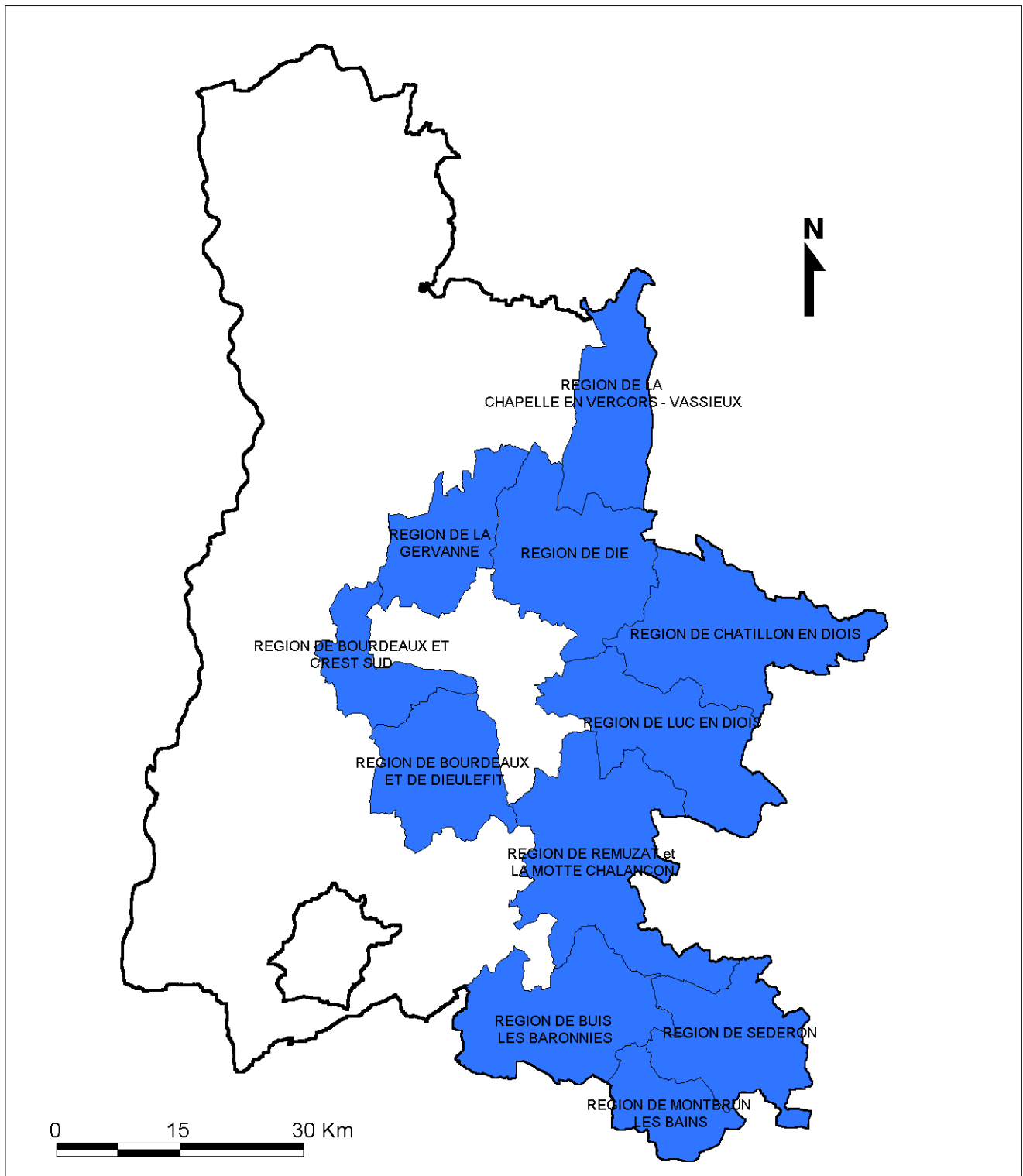


— Itinéraires SRD proposés

• Communes desservies

**SADERON** Commune de départ et d'arrivée

# REGIONS TRANSDRÔME

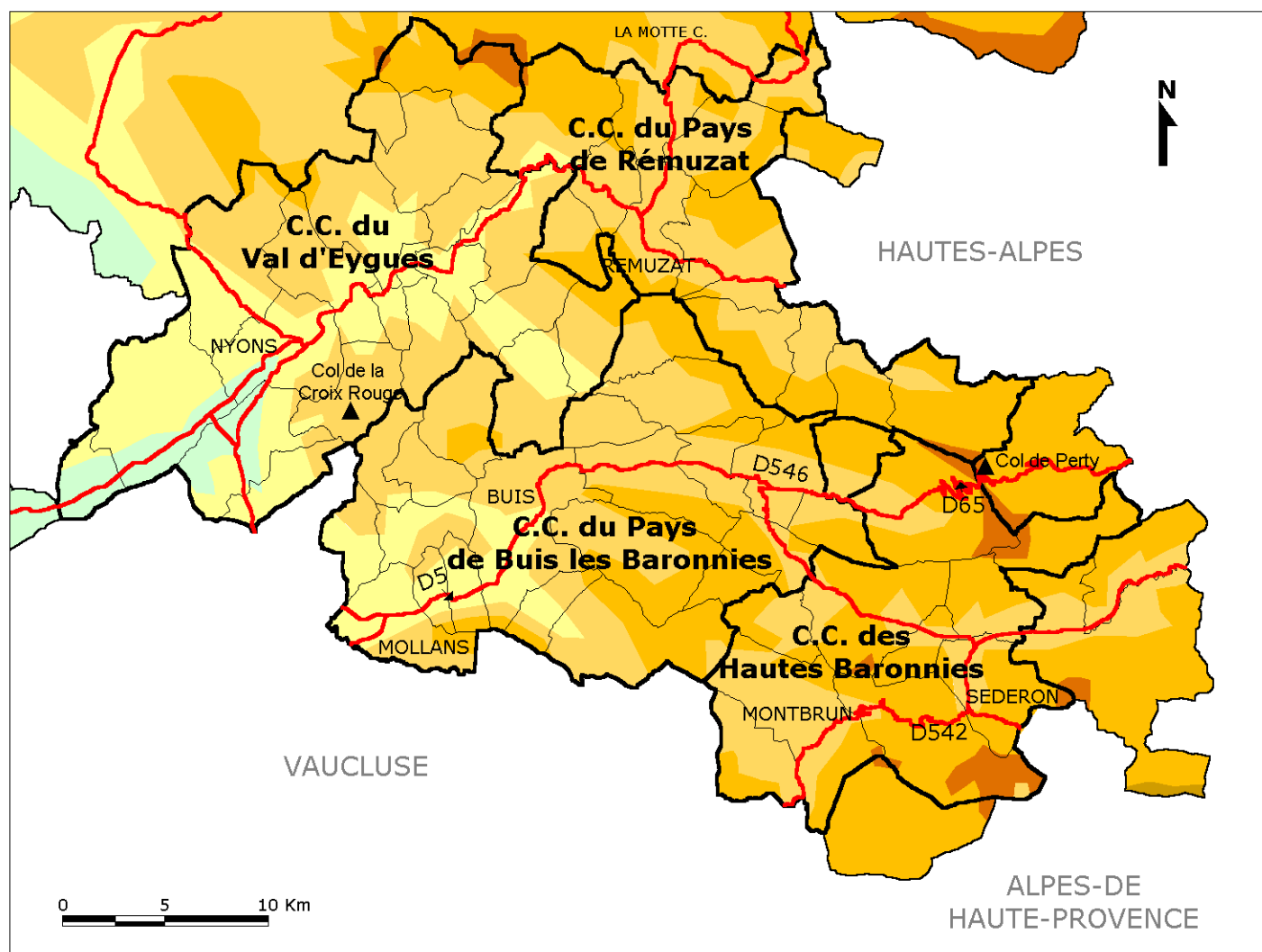




— Limite départementale



Regions TAD

# RELIEF ET VOIES PRINCIPALES DE COMMUNICATION SUR LE TERRITOIRE DES BARONNIES DROMOISES

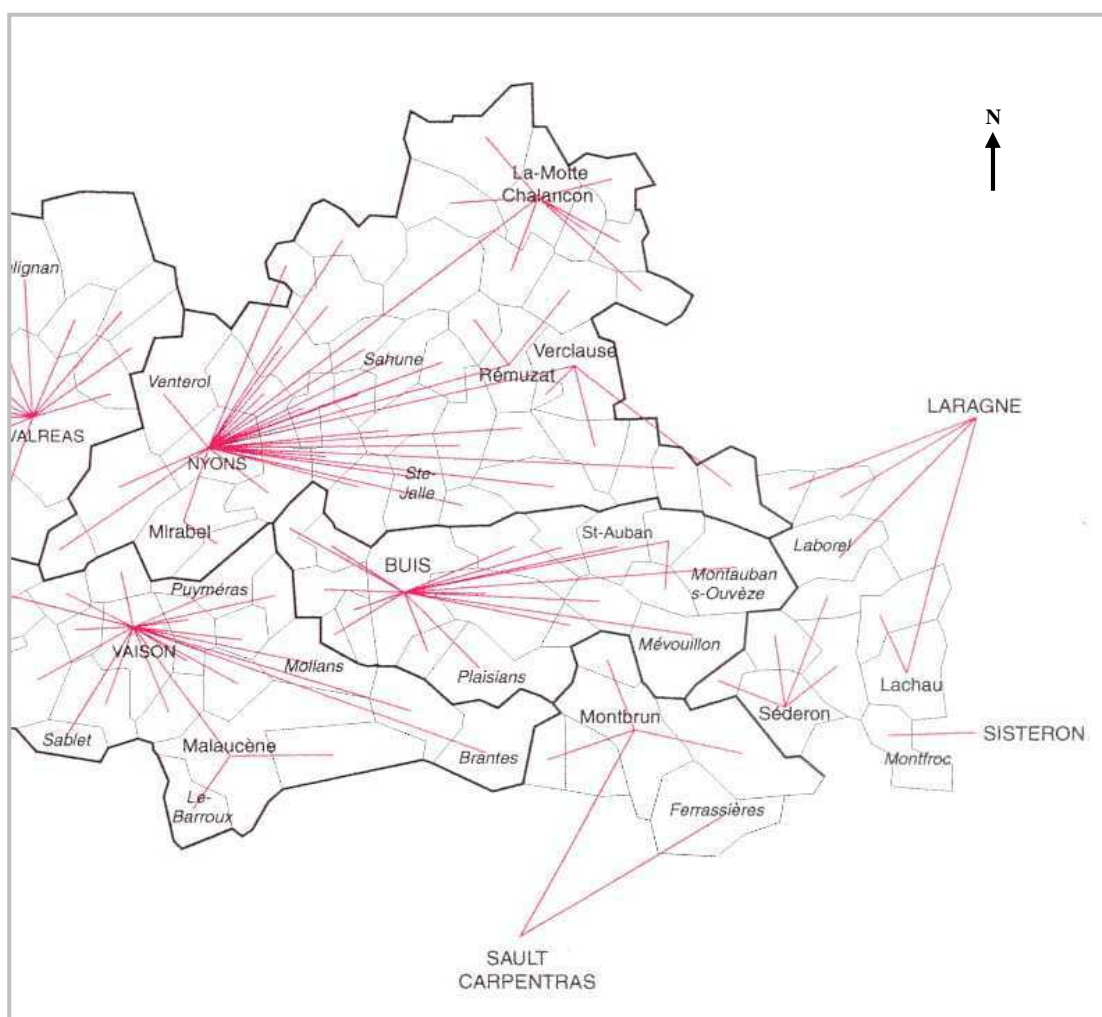


-  Communautés de Communes
-  Routes départementales

## Relief

-  200 à 300 m
-  + 1200 m
-  800 à 1200 m
-  500 à 800 m
-  300 à 500 m

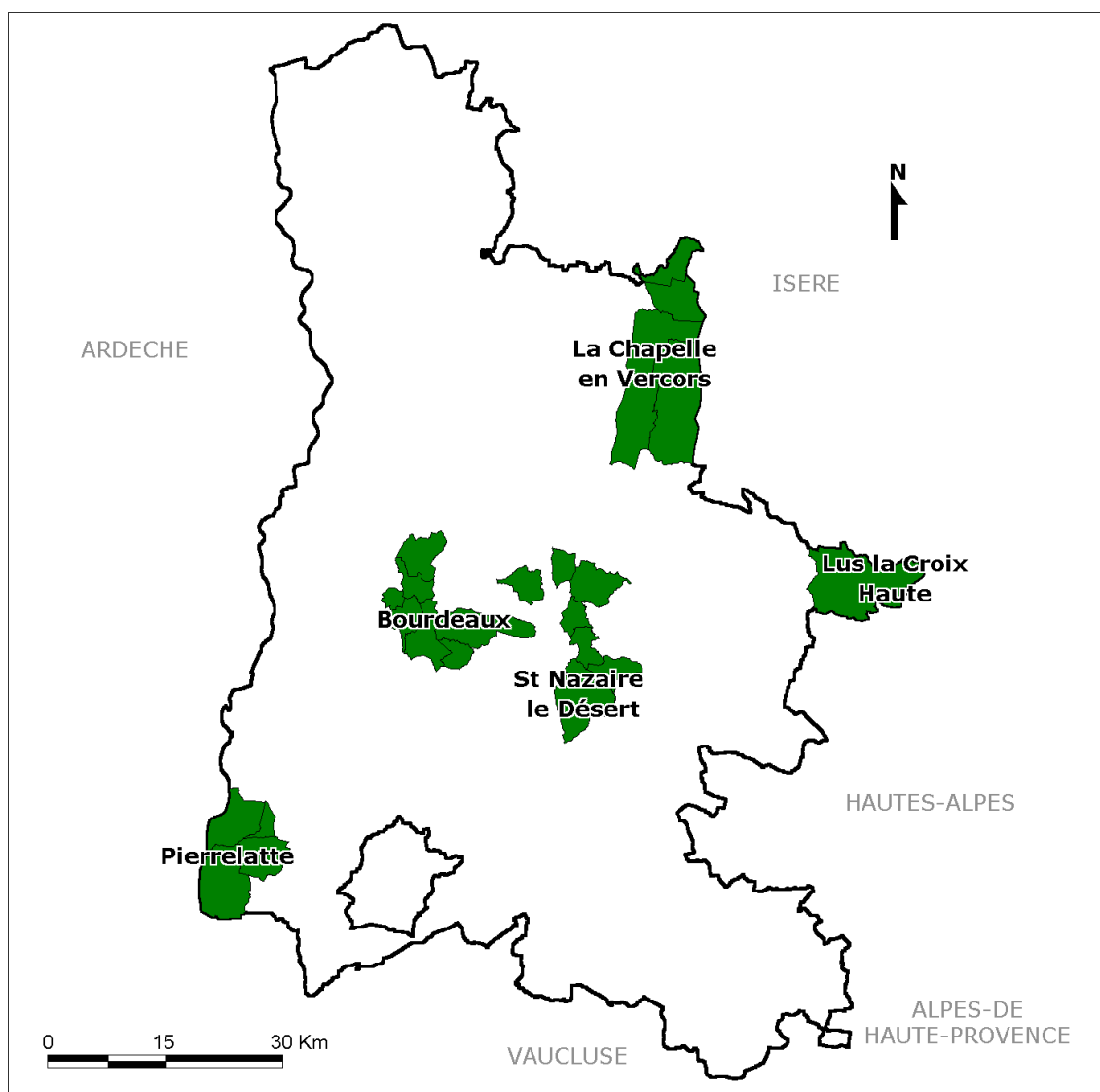
**BASSINS DE VIE SUR LE TERRITOIRE DES  
BARONNIES:**  
Pôles générateurs de déplacements et périmètres  
d'attraction




— Déplacements

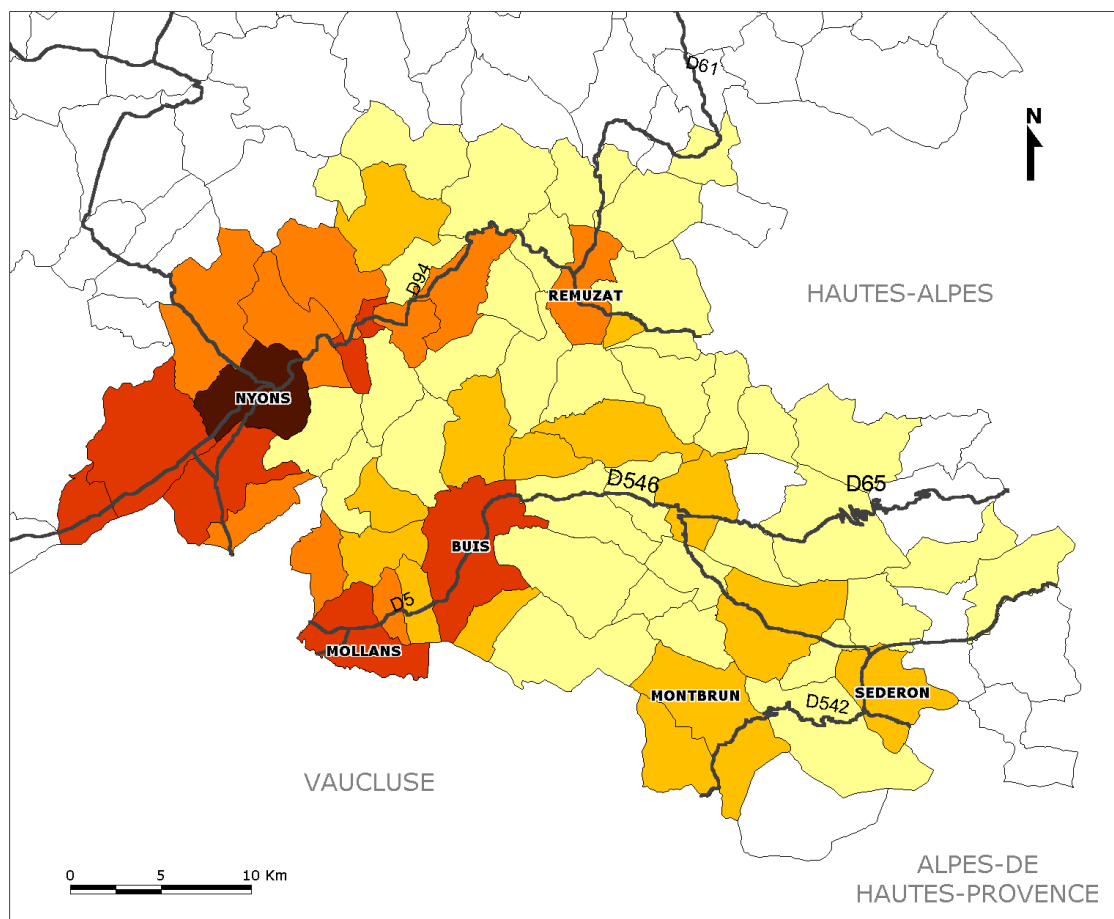
— Périmètres d'attraction

Carte 3 : Les communes desservies par un SRD



 Communes desservies par un SRD

# DENSITE DE LA POPULATION SUR LES BARONNIES DRÔMOISES



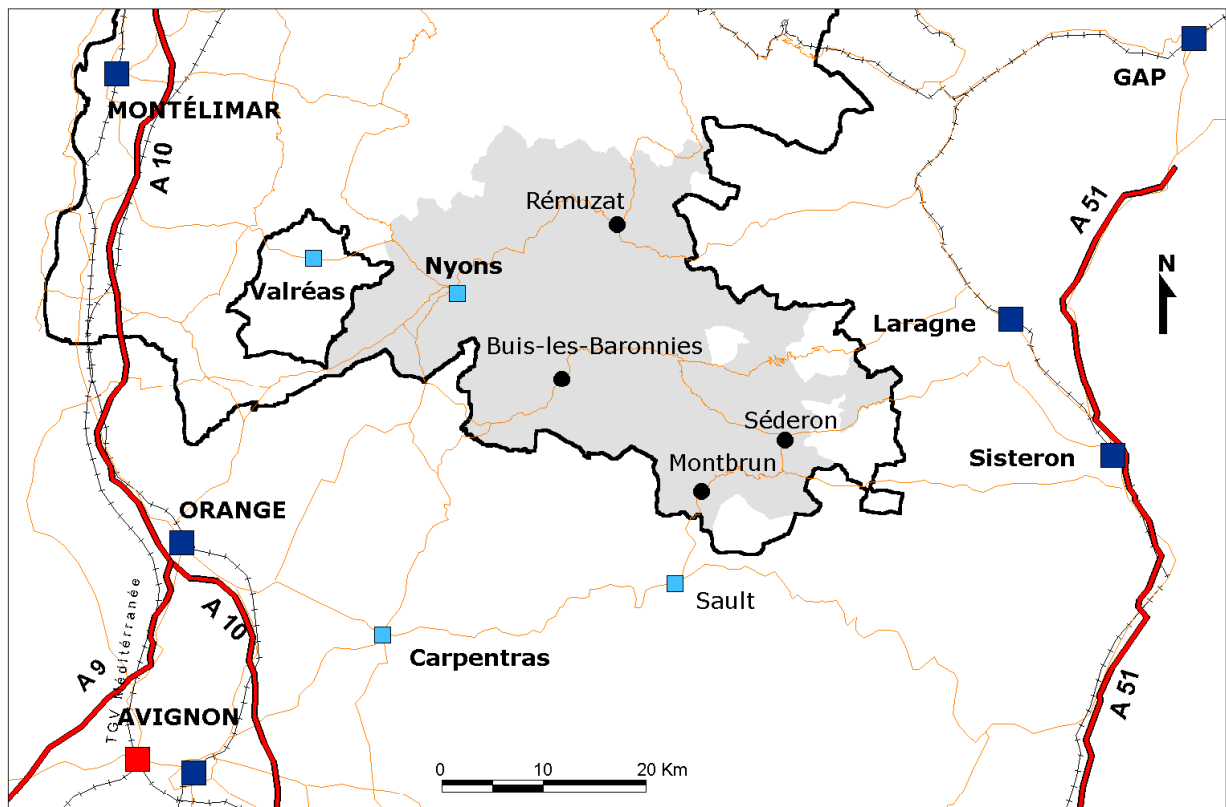
Nombre d'habitants au km

- 1 à 6
- 7 à 15
- 16 à 30
- 31 à 70
- 286

Routes Principales

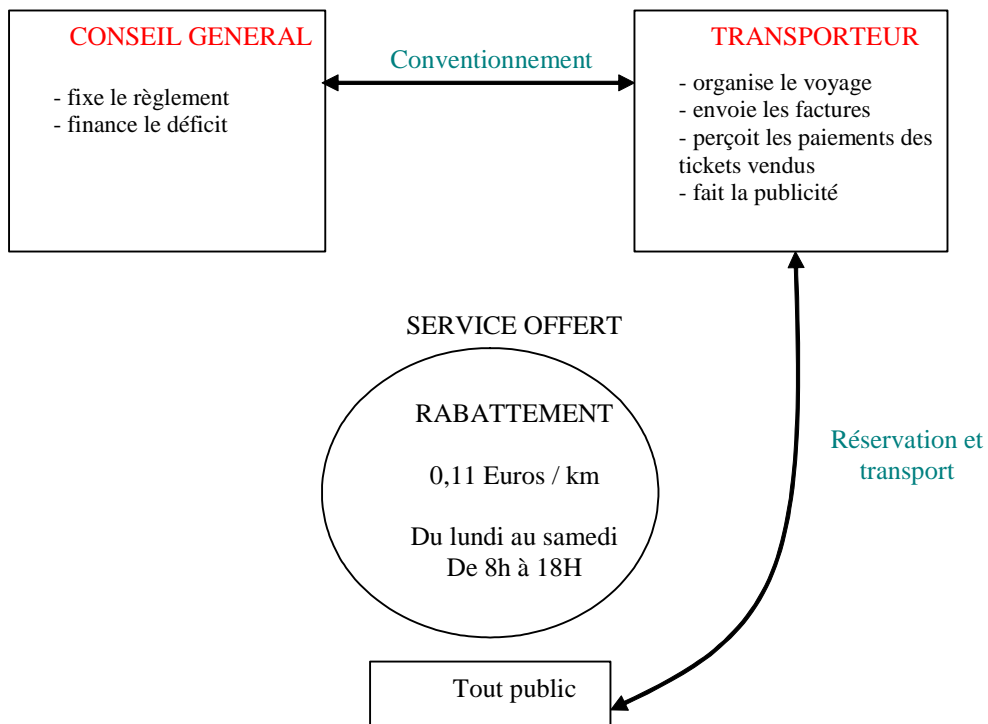
Communes du département  
hors périmètre étudié

## Réseau de transport et points d'accessibilité du territoire des Baronnies

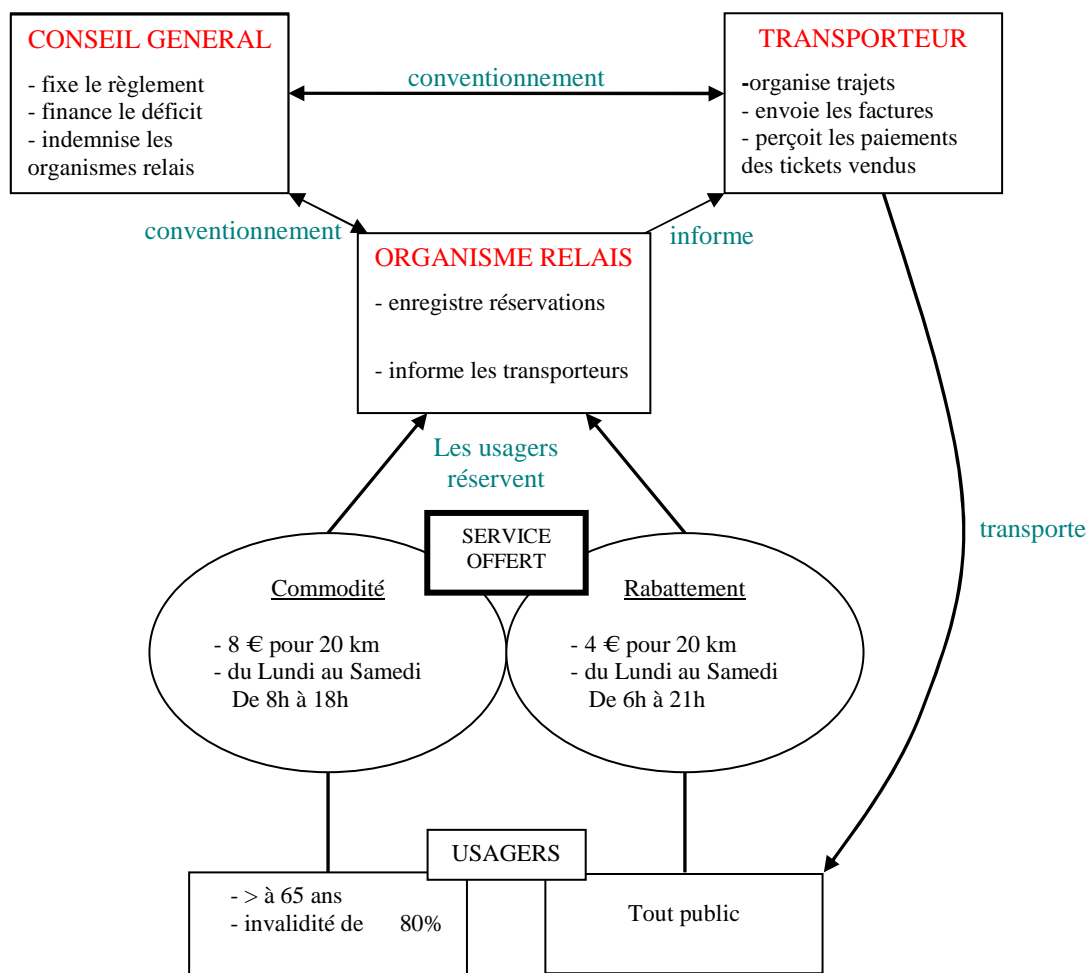


# L'ORGANISATION DE TRANSDROME

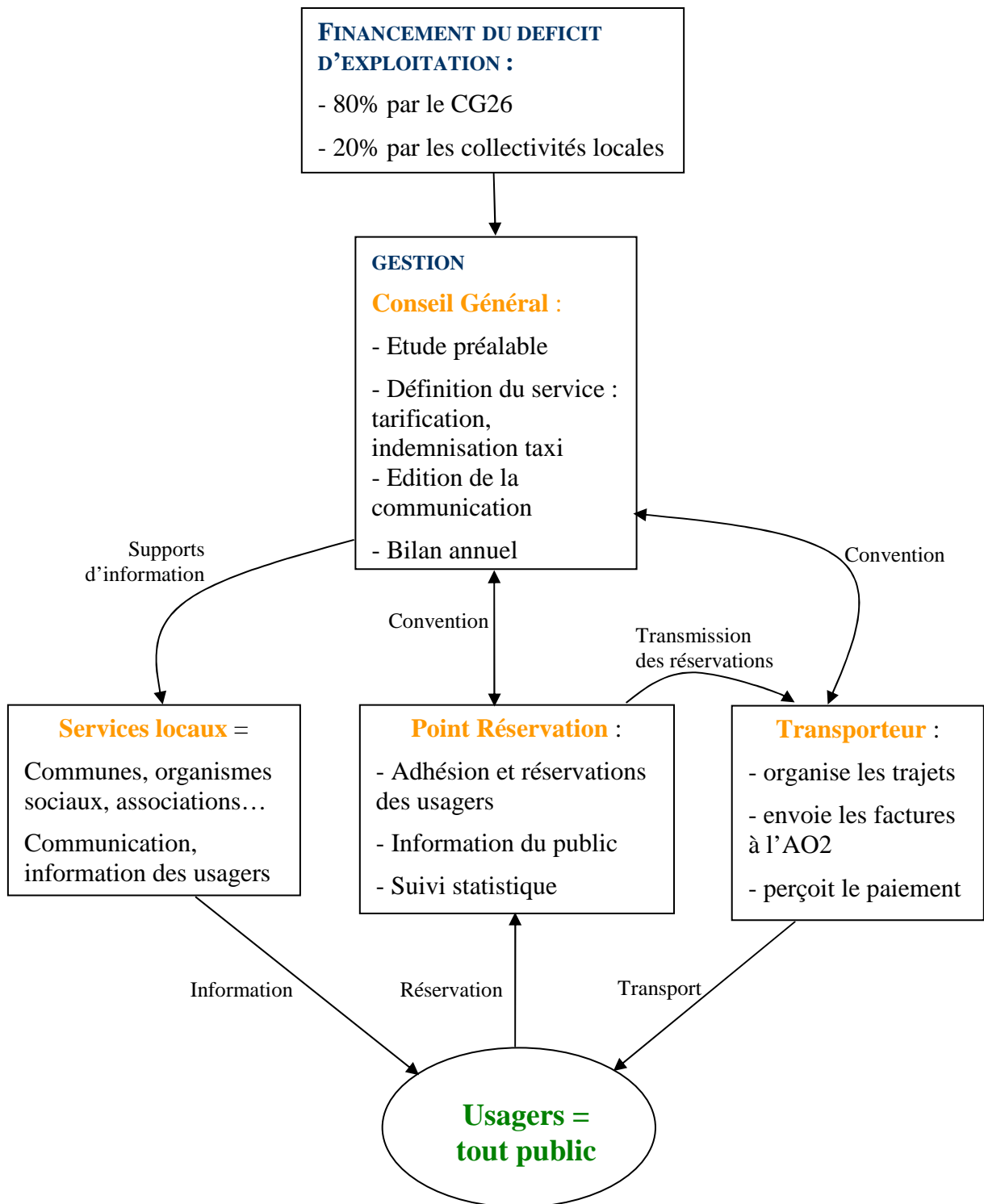
## Avant 1994



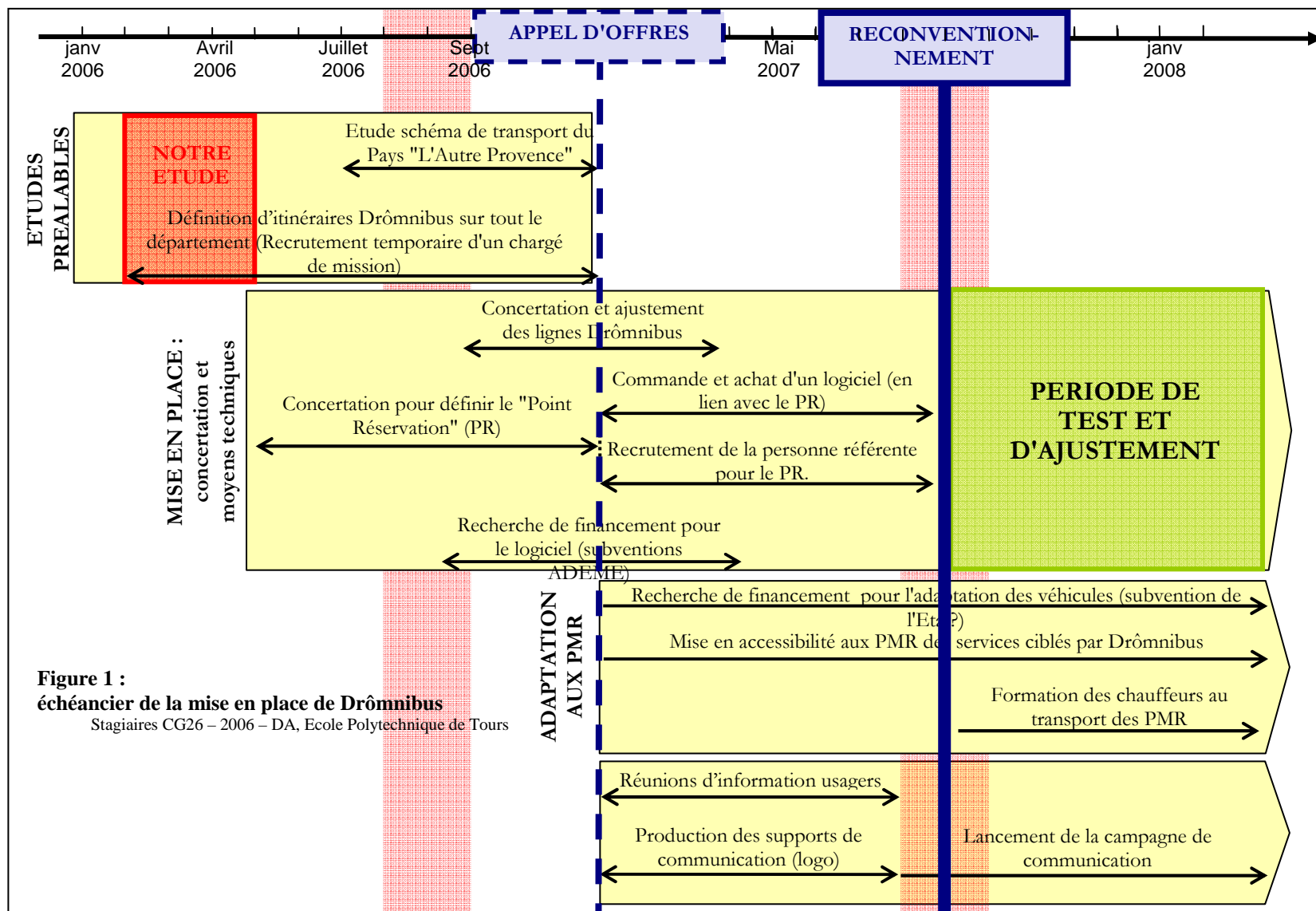
## Depuis 1994



# L'ORGANISATION DU SERVICE DROMNIBUS

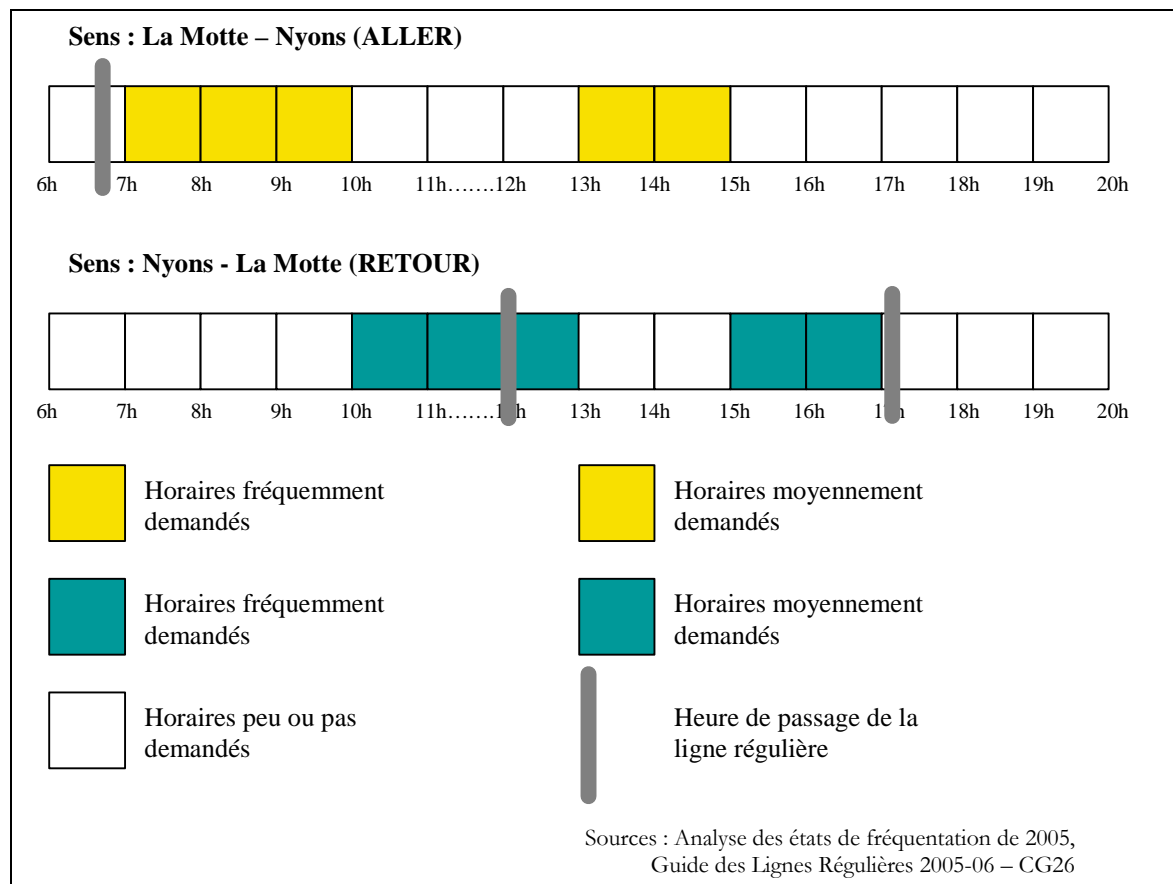


# ECHEANCIER POUR LA MISE EN PLACE DE DROMNIBUS

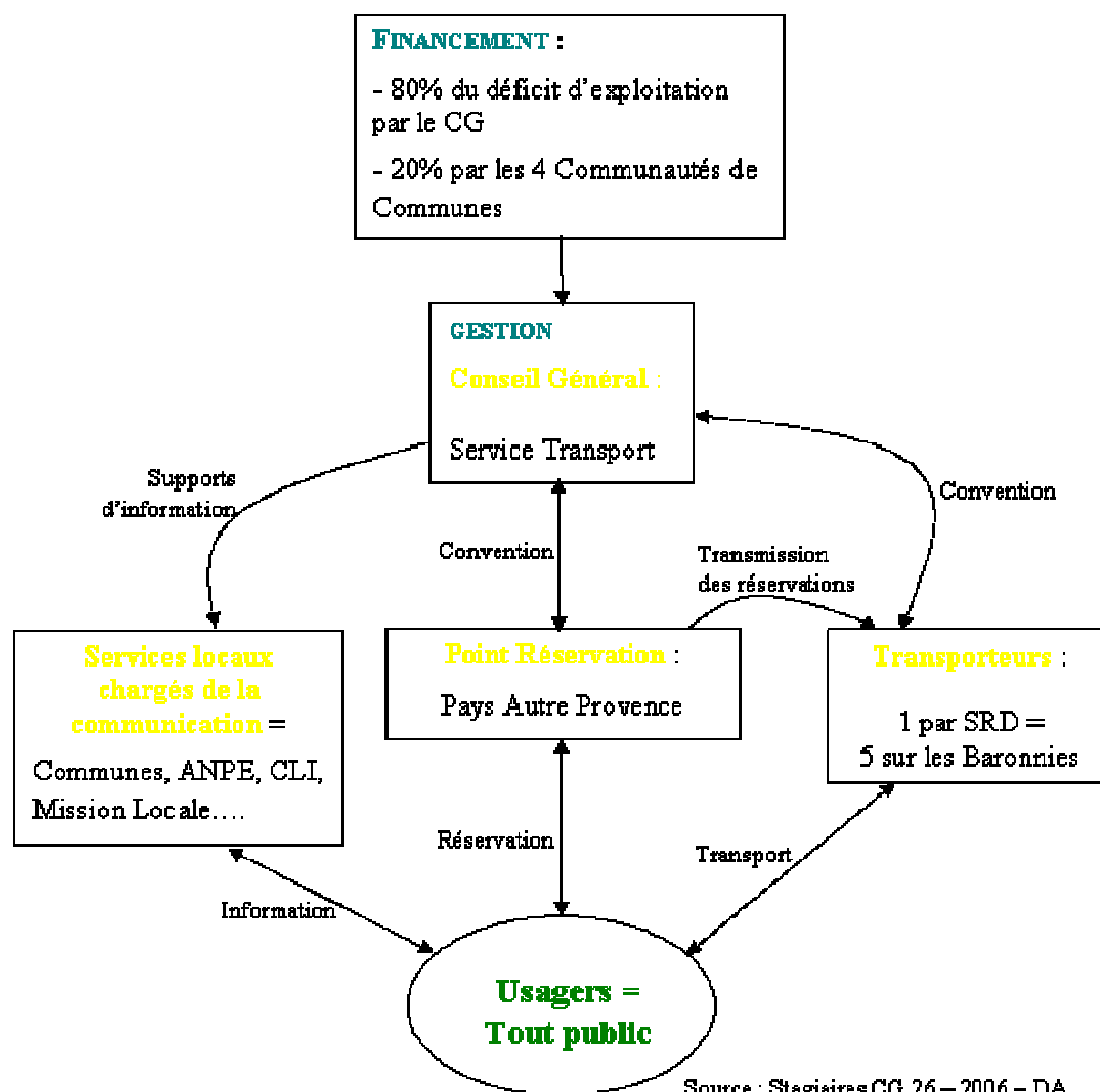


**Figure 1 :**  
**échéancier de la mise en place de Drômnibus**  
 Stagiaires CG26 – 2006 – DA, Ecole Polytechnique de Tours

# **RECOUPEMENT DES HORAIRES DE LA LIGNE REGULIERE LA MOTTE-NYONS ET DES HORAIRES LES PLUS UTILISES AVEC TRANSDROME.**



# L'ORGANISATION DE DROMNIBUS ADAPTE AUX BARONNIES



Source : Stagiaires CG 26 – 2006 – DA,  
Ecole Polytechnique de Tours

# GRILLES HORAIRES PROPOSEES POUR DROMNIBUS DANS LES BARONNIES

DrÔmnibus			
Bésignan – Valréas	lundi	mercredi	vendredi
Départ Bésignan	13:30	08:45	08:30
Bellecombe-Tarendol	13:40	08:55	08:40
Le Poët-Sigilat	13:45	09:00	08:45
Sainte-Jalle	13:55	09:10	08:55
Curnier	14:15	09:30	09:15
Nyons	14:25	09:40	09:25
Valréas	14:40	09:55	09:40
Départ Valréas	17:30	12:00	11:45
Nyons	17:45	12:15	12:00
Curnier	17:55	12:25	12:10
Sainte-Jalle	18:15	12:45	12:30
Le Poët-Sigilat	18:25	12:55	12:40
Bellecombe-Tarendol	18:30	13:00	12:45
Bésignan	18:40	13:10	12:55
<b>Services assurés :</b> Lundi – ANPE, ASSEDIC à Nyons Mercredi – ANPE, ASSEDIC, Centre Médico-Social (CMS) à Nyons, Vendredi – Perm. CAF, ASSEDIC, CMS à Nyons			

DrÔmnibus			
Séderon – Nyons	mardi	jeudi	vendredi
Départ Séderon	08:30	08:30	13:30
Mévouillon	08:35	08:35	13:35
St Auban s/Ouvèze	08:50	08:50	13:50
Buis-les-Baronnies	09:10	09:10	14:10
Propiac	09:25	09:25	14:25
Faucon	09:35	09:35	14:35
Mirabel-aux-Baronnies	09:45	09:45	14:45
Nyons	09:55	09:55	14:55
Valréas	10:15	10:15	15:15
Départ Valréas	12:30	12:30	17:30
Nyons	12:50	12:50	17:50
Mirabel-aux-Baronnies	13:00	13:00	18:00
Faucon	13:10	13:10	18:10
Propiac	13:20	13:20	18:20
Buis-les-Baronnies	13:35	13:35	18:35
St Auban s/Ouvèze	13:55	13:55	18:55
Mévouillon	14:10	14:10	19:10
Séderon	14:15	14:15	19:15
<b>Services assurés :</b> Mardi – Perm. Sociale, Centre Médico-Social (CMS) à Buis ; Jeudi – Perm. Sociale, CMS à Buis ; Marché, Perm. Sécurité Vendredi – CMS à Buis ; Perm. CAF, ASSEDIC, CMS			

DrÔmnibus			
Ballons – Sisteron	mardi	Mercredi	samedi
<u>Départ Ballons</u>	13:30	08:30	12:05
Lachau	?	?	?
Eygalayes	?	?	?
Séderon	13:50	08:50	12:25
Montfroc	14:05	09:05	12:40
Sisteron	14:40	09:40	13:15
<u>Départ Sisteron</u>	17:45	11:45	08:30
Montfroc	18:20	12:20	09:05
Séderon	18:35	12:35	09:20
Eygalayes	?	?	?
Lachau	?	?	?
Ballons	18:55	12:55	09:40
<b>Services assurés :</b> Mardi – Perm. Sociale 1er et 3ème de chaque mois à Séderon Mercredi – Marché de Sisteron			

DrÔmnibus				
Pommerol - Nyons	Lundi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Départ Pommerol	08:45	13:45	08:45	08:45
La Motte Chalancon	09:00	14:00	09:00	09:00
Rémuzat	09:15	14:15	09:15	09:15
St May	09:20	14:20	09:20	09:20
Nyons	09:45	14:45	09:45	09:45
Départ Nyons	12:15	17:45	12:00	12:15
St May	12:40	18:10	12:25	12:40
Rémuzat	12:45	18:15	12:30	12:45
La Motte Chalancon	12:55	18:25	12:40	12:55
Pommerol	13:15	18:45	13:00	13:15
<b>Services assurés :</b> Lundi - Marché de La Motte ; ANPE, ASSEDIC, Centre Médico Social (CMS) à Nyons Mercredi - Marché de Rémuzat ; ANPE, ASSEDIC, CMS, Cardiologie à Nyons Jeudi - Marché, Perm. Sécurité Sociale, ANPE, ASSEDIC, CMS à Nyons Vendredi – Perm. CAF, ASSEDIC, CMS				

DrÔmnibus				
Montbrun-Nyons	Lundi	Mardi	Mercredi	Vendredi
Départ Montbrun	13:30	09:20	14:00	11:30
Reilhanette	13:35	09:25	14:05	11:35
Buis-les-Baronnies	14:00	09:50	14:30	12:00
Mollans-sur-Ouvèze	14:15	10:05	14:45	12:15
Vaison-la-Romaine	14:30	10:25	15:05	12:35
Nyons	14:50	10:40	15:20	12:50
Départ Nyons	18:00	12:30	18:00	08:45
Vaison-la-Romaine	18:20	12:45	18:20	09:05
Mollans-sur-Ouvèze	18:35	13:00	18:35	09:20
Buis-les-Baronnies	18:50	13:10	18:50	09:35
Reilhanette	19:15	13:35	19:15	10:00
Montbrun	19:20	13:40	19:20	10:05
<b>Services assurés :</b> Lundi – Perm. Sociale, Centre Médico-Social (CMS) à Buis, ANPE, CMS, Mardi – Perm. Sociale, CMS Buis ; ANPE, ASSEDIC, CMS à Nyons ; Marché de Mercredi - Marché, CMS à Buis ; ANPE, ASSEDIC, CMS, cardiologie à Nyons Vendredi – CMS à Buis ; Perm. CAF, ASSEDIC, CMS à Nyons				