

Réunion Territorialisée

Médoc – Saint-Laurent-Médoc

30 janvier 2018

Participants à la réunion

- Florence GAUTRONNEAU : SNCF Mobilités
- Daniel SCHIRRU : TRD33 (Transport Rural à la Demande Gironde)
- David CERESUELA : CGT
- Stéphane LE BOT : UL CGT Médoc/AUTCM
- Christine AVANI : Pays Médoc
- Bernard SOUBAIGNE : CERESNA
- Alain DELMAS : CERESNA
- Julien BAUDOT : CERESNA

Rappel de la démarche du CERESNA

Dans un premier temps, Alain DELMAS a rappelé la démarche du CERESNA aux participant Les points suivants ont donc été expliqués :

- Le CERESNA rassemble un certain nombre d'acteurs dans le but de travailler sur les secteurs des transports à travers deux approches :
 - ✓ Il y a la dimension « Réseaux » où l'objectif est d'identifier les besoins des hommes et des femmes, des acteurs économiques et sociaux, en matière d'infrastructures et de services de transports.
 - ✓ Il y a la dimension « Sociale » qui vise à identifier les besoins des salariés des secteurs des transports, en matière d'emplois, de formations et de conditions de travail.
- Ces deux approches sont complémentaires et une des principales valeurs ajoutées du CERESNA est précisément de prendre en compte les enjeux d'infrastructures ET les enjeux sociaux, alors que ces derniers sont trop souvent laissés de côté des travaux existants.
- Il s'agit donc au travers de ces deux thèmes qui sont indissociables de travailler à un diagnostic, mais surtout d'élaborer des perspectives, des pistes de réflexions pouvant ainsi éclairer les différents acteurs et décideurs.
- Le territoire d'analyse est la Nouvelle Aquitaine, dans son ensemble. La volonté du CERESNA est de réussir avec les acteurs impliqués dans le projet à faire ressortir les différents types d'enjeux qui existent sur les différents territoires de cette grande région, attendu qu'il s'agit d'un ensemble géographique où l'on trouve de très grandes disparités.

- La démarche du CERESNA est d'adopter un fonctionnement ouvert avec une démarche co-élaborative impliquant l'ensemble des acteurs pertinents.
- Des initiatives ont lieu sur tout le territoire néo-aquitain afin de permettre au maximum d'acteurs dans les territoires de s'exprimer et d'apporter leur contribution, et pas seulement aux acteurs installés à Bordeaux.
- Les réunions territorialisées, où sont invitées des structures locales pertinentes ont pour objectif de faire émerger l'expression des besoins de manière plus précise sur un territoire ciblé.

Expression des enjeux sur la zone d'étude

La zone d'étude retenue est celle du Pays Médoc.

Présentation des principaux enjeux pour l'association TRD33

Les actions

- TRD33 (Transport Rural à la Demande Gironde) est une association créée par la MSA en 2009. Il s'agit d'une association qui compte 53 salariés et donc l'objectif était à d'accompagner des retraités (surtout de la MSA) pour leurs besoins de loisirs ou de course.
- Avec le temps, l'association a évolué et ils aident aujourd'hui également les enfants qui sont en troubles du comportement (accompagnement). Cela demande au conducteur d'être plus qu'un simple chauffeur, pour créer un lien avec l'enfant afin qu'il arrive dans les meilleures conditions possibles jusqu'à l'établissement d'accueil. Il faut donc une certaine régularité : toujours le même conducteur, le même trajet.
- Ils travaillent aussi avec la CPAM pour faire du transport médicalisé là où CPAM n'est pas en capacité de le faire. Aujourd'hui, ils essaient de se recentrer sur l'accompagnement de la personne dépendante.
- Enfin, l'association travaille dans une démarche d'inclusion et emploie des personnes en profil difficile pour les insérer (en partenariat avec pôle emploi). TRD33 développe un tutorat vers le métier de conducteur accompagnateur pour ces personnes.

Les enjeux

- Les problématiques de transport sur un territoire peu dense et isolé comme l'est le Médoc obligent à avoir une vision trans-générationnelle et de travailler avec d'autres associations. Lutter contre l'isolement des personnes âgées et recréer du lien intergénérationnel.
- L'association se retrouve à faire sur la zone du Médoc le travail qui devrait être fait par Transgironde qui n'est que très peu présent (maillage très insuffisant, surtout le maillage transversal).
- Le problème majeur rencontré pour développer des projets et ainsi répondre à des besoins sur le territoire ce n'est ni le manque d'idées, ni le manque de personnes motivées et aptes, c'est le financement. En effet, l'association reste limitée dans ses actions et donc son impact par les moyens financiers qu'elle obtient en subventions essentiellement. Sans financement, il n'est pas possible de développer des solutions de mobilité alternative suffisante.

- Pourtant le besoin est énorme dans une zone aussi isolée que le Médoc où il y a vraiment besoin d'accompagnement pour les personnes âgées notamment. L'association fait donc du dépannage ponctuel là où il y a un besoin réel et régulier.

Présentation des principaux enjeux pour la structure Pays Médoc

- Il s'agit d'une zone qui regroupe les 4 Pays du Médoc ainsi que trois communes (Blanquefort, Eysines, Parempuyre) soit un total de 54 communes. Le Pays travaille sur les questions de mobilité en partenariat avec la plateforme Wimoov (qui offre des solutions de mobilité adaptées aux besoins de tous les publics en situation de fragilité)
- Il y a de gros problèmes de mobilité physique, mais aussi de mobilité psychologique (personnes qui font des blocages psychologiques qui les empêchent de se déplacer, par peur, méconnaissance, manque de confiance...).
- L'absence de solutions de mobilité adaptées est un frein au niveau économique. En effet, les entreprises cherchent à recruter mais rencontrent de grandes difficultés car les gens ne sont pas ou peu mobiles, que ce soit par absence d'infrastructures et de possibilités avec les transports en commun ou car ils n'ont pas de véhicule et/ou de permis.
- Le Pays Médoc travaille sur des projets de tiers lieux pour pallier à ce souci de mobilité et de recrutement. 17 projets de tiers lieu sont à l'étude sur le territoire, cela peut permettre de garder des actifs sur le territoire et développer de l'activité mais ça n'est pas une solution face aux problèmes de mobilité.
- Le Pays Médoc reste cependant un territoire qui possède de nombreux atouts avec une proximité de l'estuaire notamment. Il y a la possibilité de développer le fret avec le Terminal du Verdon. Pauillac va de son côté développer un port de croisière, tandis qu'il existe aussi trois aérodromes.
- Un autre enjeu du territoire est la mobilité des saisonniers : c'est en effet une zone qui accueille énormément de saisonniers, aussi bien sur la façade atlantique que dans les terres pour les travaux de la vigne. Le Pays a d'ailleurs lancé une étude sur cette problématique.
- Que ce soit pour les habitants et les entreprises sur les enjeux de mobilité ou au niveau du fret, le transport est un enjeu structurant transversal majeur pour le Médoc.

Débat et remarques

Les infrastructures et réseaux

- La mobilité se fait en Nord-Sud (aussi bien par le train que la route avec SNCF et Transgironde) mais il n'y a quasiment rien qui existe en transversal. Si l'on souhaite relier deux villes du Médoc entre elles qui ne sont pas sur l'axe Nord-Sud, il ne reste que le véhicule individuel ou le transport à la demande. A ce titre, il est essentiel de mieux sécuriser la N215.
- Aujourd'hui, le transport est un obstacle là où ça devrait être une opportunité : pourquoi ne pas mieux utiliser le fleuve aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises ?
- La rénovation de voies ferrées se fait en fonction d'un classement sur le tonnage transporté sur les rails. Le Médoc, où il n'y a presque plus de fret à cause d'un réseau défaillant est donc c'est très mal classé : il n'y a donc pas de remise à niveau qui est prévue : c'est un cercle vicieux.
- Ainsi la liaison Paris-Bordeaux se fait en train en 2h tandis que Bordeaux-Le Verdon en 1h50. Il y a d'un côté 600 km et de l'autre 120 km. La question du cadencement se pose sur ces lignes. Et aussi

et surtout le train roule au maximum des capacités du réseau : le train ne peut pas rouler à plus de 50km à cause d'un réseau en état lamentable. Les caténaires sont le facteur majeur de ralentissement sur la ligne (une dizaine de caténaires défectueuses).

- Aborder le problème uniquement par le biais des infrastructures reste limité. Il est important de renforcer (remettre en état) l'épine dorsale Nord-Sud, mais pour tout le reste du territoire qui n'est pas maillé il faut trouver d'autres solutions. Il est essentiel de jouer la complémentarité bus-train pour mailler le territoire (train en vertical et bus à l'horizontal).
- Transport scolaire est maintenant devenu une compétence régionale. Comment ça va se passer sur un territoire comme le Médoc ?
- La question des tarifs est également posée: vers un tarif unique? Le Syndicat mixte des transports en cours de création doit répondre à ces questions.
- L'idée d'une liaison fluviale du quotidien est évoquée (type Pauillac-Bordeaux) mais est-ce que cela répondrait réellement à un besoin ? Important d'approfondir pour ne proposer que des solutions répondant à des besoins réels.
- Le covoiturage peut être vu comme un enjeu à développer également, s'il est développé à la hauteur des besoins.
- Il y a des projets de tram-train, notamment pour Bordeaux-Lacanau (via le tramway jusqu'à Saint-Médard). Toute la façade atlantique est très mal desservie et il est important de ne pas se concentrer que sur l'intérieur du territoire Médoc.

Les ressources

- Il n'existe pas aujourd'hui de formation pour les conducteurs accompagnateurs en dehors de la formation interne. Il n'y a donc pas de reconnaissance pour ces personnes. Les salariés se retrouvent donc de fait sans qualification et sans diplômes et sont exposés à des abus (contrats très précaires). De plus, lorsqu'ils quittent cette activité, leur expérience n'est pas valorisée et reconnue.
- Il est donc essentiel de travailler à ce que soit reconnue une formation qualifiante de conducteur accompagnateur, pas seulement pour le Médoc et l'association TRD33, mais surtout de manière générale. Il s'agit de qualifications qui peuvent parfaitement rentrer dans le champ de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire).
- Des initiatives du type de TRD33 et de manière générale toute initiative permettant de rompre l'isolement et favoriser la mobilité sont donc à favoriser et développer.
- Solutions associatives de transport ponctuel à la demande ne doivent pas être vues comme prenant la place des taxis. Si elles se sont développées c'est justement parce que les taxis n'ont pas répondu à des besoins spécifiques. Il y a la place pour les deux. Un des enjeux majeurs du transport ponctuel à la demande est justement qu'il faut répondre à un besoin assez immédiat : l'utilisateur a besoin d'être transporté à un instant T, et pas quand un chauffeur sera disponible.
- Il y a beaucoup de transports de type médicaux du Médoc vers Bordeaux. Ramener un service à proximité plutôt que de devoir aller à Bordeaux est aussi une solution pour limiter les besoins en transports.
- La présence d'agents est de plus en plus limitée dans les gares, et encore plus dans les zones rurales comme le Médoc. Comment fait-on quand on est une PMR pour prendre son train dans ces conditions ?

- La SNCF n'est pas seule décisionnaire sur ce sujet puisqu'il s'agit de décisions prises en concertation avec le Conseil Régional. Si l'on place les besoins et les moyens en face, on peut se demander s'il est pertinent d'aménager toutes les gares pour très peu de personnes au final ? C'est évidemment très compliqué au niveau économique. Il est pour cela essentiel de proposer des alternatives qui seront bien moins onéreuses tout en répondant mieux aux besoins des quelques personnes en question.
- L'information intégrée sur les différents modes de transport et l'intermodalité est également essentielle. Il s'agit manifestement d'une des priorités du Conseil Régional via la création d'un syndicat mixte des transports.
- Un des enjeux, au-delà de toutes les solutions qui peuvent être proposées, c'est aussi de faire passer aux politiques locaux les recommandations. S'il n'y a pas d'assimilation et de prise en considération par les acteurs locaux, les solutions auront du mal à exister.

A venir

- Prochaine réunion territorialisée le 10 avril.
- Lancement du questionnaire CERESNA 1er février.