

## Réunion Territorialisée

### Bayonne

31 janvier 2018

#### Participants à la réunion

- Florence GAUTRONNEAU : SNCF Mobilités
- Patrick VARRY : Association TOUS Tarnos
- Pierrette FONTENAS : Association TOUS Tarnos
- Agathe VERGNE: Solutions Mobilité Sud Landes
- Dominique PONS : Aviation Civile
- Brigitte NIVON : Communauté de Communes de Marenne Adour Côte-Sud (MACS)
- Jean-François MENTAURRI : CGT Cheminots Bayonne
- Jacques CORRIHONS : CGT Aquitaine
- Christian GUERIN : 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 Basque et du Sud des Landes.

### **Enjeux liés aux infrastructures et services de transports**

- Sur la zone du BAB (Bayonne-Anglet-Biarritz) l'enjeu majeur est l'encombrement quotidien des routes pour les déplacements domicile-travail. Il apparaît essentiel de développer des solutions alternatives à la voiture pour ces déplacements.
- Il faut donc développer les transports en commun et notamment le train qui ne subit pas les bouchons. Intermodalité est une des clés pour réussir à faire du transport en commun un transport du quotidien généralisé (accès aux gares en vélo par exemple).
- L'absence de guichets de gare de plus en plus répandue est également un vrai souci surtout pour les personnes les plus vulnérables : il faut avoir une carte bleue pour payer sur internet, ce qui n'est pas le cas de tous.
- Plusieurs lignes ferroviaires doivent être mieux exploitées (Bayonne/ Saint-Jean-Pied-de-Port ou encore Bayonne- Combeau, ou la « ligne du soufre »). La CGT Cheminot a rédigé des propositions à ce sujet.
- Le transport scolaire est gratuit en régie dans les Landes. Mais avec Loi NOTRe et le transfert de cette compétence à la Région, comment cela va évoluer ?
- Les communes ont la compétence pour organiser les transports sur leur PTU (périmètre de transport urbain) à savoir uniquement leur commune. Dès qu'on passe à deux communes c'est de l'interurbain donc devient une compétence de la Région et là, les communes ne peuvent plus rien faire. Souvent en zone rurale on trouve des trous de quelques km entre deux bus, sur lesquels les communes ne peuvent malheureusement pas faire grand-chose. Pour essayer d'apporter des solutions à ces trous ou aux enjeux du dernier kilomètre, la Communauté de Communes MACS qui est territoire peu dense met à disposition le fond des bus pour y mettre des vélos, ce qui permet

de gérer ces distances non couvertes. On sait qu'au-delà de 800m à pied on bascule de la marche à pied à un autre mode.

- Il est donc plus que nécessaire d'avoir une réflexion globale de territoire avec tous les acteurs et de ne pas rester cloisonné au simple périmètre de sa compétence.
- De manière générale il y a trop de défaillances en matière de mobilité et malheureusement c'est bien souvent aux associations de pallier aux manques et de proposer des solutions.
- Mais les associations ont besoin de financements pour pouvoir proposer des solutions de mobilité. A titre d'exemple, Solutions Mobilité Sud Landes est financée par les subventions à 99%. Ces associations jouent un rôle déterminant et devraient bénéficier de plus de moyens. Economie Sociale et Solidaire.
- Le fret est également un enjeu majeur. Parmi les solutions évidentes pour redynamiser le fret dans cette zone il y a le retour du wagon isolé qui dépend de volonté politique.

### **Présentation de l'association Solutions Mobilité Sud Landes**

- L'association travaille sur le sud des Landes, un territoire qui combine des zones rurales et urbaines.
- Il s'agit d'une plateforme de mobilité qui vise à lever les freins à la mobilité en apportant des solutions aux publics en insertion ou difficulté professionnelle (mobilité inclusive). Le constat est en effet fait que la mobilité est le dernier maillon avant l'accès à l'emploi.
- L'association réalise des diagnostics de mobilité avec les gens qui cherchent un travail pour voir quel sont les freins techniques (absence de gare, de véhicule individuel...) ainsi que les freins psycho-sociaux à la mobilité (personnes qui ne savent pas bien lire, qui ont subi des traumatismes, qui ne sont pas capables de gérer l'intermodalité et de composer des trajets complexes...)
- En plus des diagnostics, l'association propose du micro crédit ainsi que des formations pour sortir les gens de ces situations qui les isolent. Prêts solidaires de véhicules avec des voitures, scooters et vélos électriques : il s'agit de solutions temporaires qui aident les gens à revenir vers l'emploi, mais pas de solutions durables.
- L'association a accompagné 700 personnes en 2017 : les besoins en mobilité sont énormes ! Plusieurs plateformes de mobilité similaires commencent à émerger sur le territoire.

### **Présentation de l'association TOUS**

- L'association s'est constituée autour du désir de citoyens de Tarnos de se mobiliser sur les sujets de mobilité (essentiellement).
- L'association s'est engagée pour l'arrivée du Tram-bus jusqu'à Tarnos mais soulève un enjeu : Pour que ce service soit une réussite il faut encore qu'il soit utilisé. Cela pose la question de relier les zones d'habitats au tram-bus. Dans cette optique, TOUS va envoyer un questionnaire aux habitants de Tarnos pour analyser les enjeux d'accessibilité et proposer des solutions de maillage pour une meilleure utilisation de ce tram-bus.
- TOUS souhaite également que la ligne soit prolongée avec une meilleure complémentarité des différents modes et opérateurs au-delà de Tarnos. Il faut que cela soit au bénéfice de tout le territoire et pas seulement d'une ville.
- Projet de collaboration avec la SNCF pour voir comment utiliser au mieux les voies désaffectées.

- Opérateur de bus Chronoplus est présent sur toute cette zone. Les citoyens essaient de prendre plus le bus et luttent contre le réflexe de la voiture mais cela reste compliqué notamment à cause du cadencement (1 par heure...). Il suffit qu'on le rate une fois pour quelques minutes pour avoir après à attendre près d'une heure : cela ne donne pas envie de retenter l'expérience par la suite. D'autres bus sont mieux cadencés mais sont sur une nationale, ce qui oblige à prendre sa voiture pour s'y rendre.
- Pour eux, le maillage territorial est la clé de voute des mobilités.
- L'usine Turbomeca de Tarnos a mis en place un plan de déplacement dans l'entreprise et ont été dans la concertation pour le développement du tram-bus. Considéré comme très positif par l'association. Il y a un bus aussi qui dessert l'usine.

### ***Un enjeu pour les femmes***

- Le CERESNA insiste sur le Genre dans ses travaux, aussi bien au niveau de l'accès à la mobilité et sa sécurisation notamment, mais aussi dans la dimension sociale (salariées des secteurs des transports).
- L'association Solutions Mobilité Sud Landes a 60% de femmes dans leurs bénéficiaires. Ce sont elles qui ont le plus de freins à la mobilité, et en particulier des freins psychologiques (mari qui leur explique qu'elles ne sont pas capables de conduire, peur de prendre le bus...). Face à toutes ces exclusions, il faut développer des solutions, sur l'aspect psychologique notamment.

### ***Freins à la mobilité des ménages***

- Budget mobilité peut être le premier poste de dépense d'un foyer chez les plus pauvres car ils ont des véhicules anciens et en mauvais état qui consomment énormément et tombent souvent en panne
- L'utilisation des transports en communs est très peu pratique car il faut aller chercher les enfants ou faire les courses après le travail.
- L'accès à information est un autre frein majeur : il doit être adapté aux besoins de tous et pas juste aux besoins de la « norme ». Et l'accès au titre de transport est également un vrai problème. Tout se passe sur internet. Mais tous ceux qui n'ont pas accès à internet ou qui n'ont pas de moyens de paiement en ligne se trouvent exclus.
- Les postes de guichetier sont de plus en plus rares et les gens ont l'impression qu'on leur complique la vie et s'y perde. Il s'agit d'un réel facteur d'isolement pour beaucoup de personnes.
- Par exemple les horaires de bus sont définis en fonction des horaires de TER qui sont définies en fonction des horaires de TGV... Ce qu'il faut c'est donner de l'info complète et facilement lisible pour les usagers afin qu'ils puissent s'y retrouver. Ainsi, la Communauté de Communes MACS met sur ses horaires de bus, les horaires des trains qui correspondent également. L'intermodalité passe aussi par une information adaptée.
- Des initiatives existent comme la plateforme Transfermuga qui est un site d'information multimodal transfrontalier agrégateur de tous les réseaux.