

FOCUS SUR MONT-DE-MARSAN

TRANSPORTS COLLECTIFS : POUR NE PAS RESTER À QUAI, C'EST LE MOMENT DE DIRE CE QUE VOUS SOUHAITEZ AMÉLIORER.

DES SALARIÉS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS, DES SYNDIQUÉS DE MONT DE MARSAN ET DAX ET DE CE SECTEUR D'ACTIVITÉ S'EXPRIMENT... ET VOUS?

Selon l'INSEE Aquitaine (note n°170 oct.2007), le nombre des salariés Aquitains, qui quittent leur commune de résidence pour se rendre à leur travail, ne cesse de croître. Les raisons en sont simples:

- 72% des emplois sont concentrés dans des villes où ne résident que 55% de salariés, par défaut de pouvoir accéder à un logement confortable, à prix abordable.
- La politique du logement favorise le « modèle pavillonnaire », c'est à dire l'utilisation croissante de l'espace autour des villes pour y implanter son domicile.

Résultat: les axes de la ville sont de plus en plus saturés, comme les trains régionaux (+38% de fréquentation depuis 2004, tandis que le nombre de trains n'a cru que de 17%) entraînant inconfort, perte de temps et énervements.

Dans l'attente d'une politique d'aménagement économique du territoire permettant un rééquilibrage harmonieux des zones d'emploi et de résidence, des syndiqués CGT d'entreprises du transport collectif proposent pour Mont de Marsan et Dax :

- Rendre accessible aux abonnés du travail sans réservation les TGV et TéoZ qui circulent aux horaires de pointes où un TER serait nécessaire.
- Ne pas systématiser le cadencement des TER, puisque toutes les gares ne desservent pas un même potentiel d'utilisa-

teurs, mais accroître la fréquence des dessertes en alternant sections de trajet directs, semi-directs et omnibus (comme les RER).

- Mettre en correspondance les bus avec les TER dans les gares environnantes.
- Accroître la fiabilité des trains par des investissements matériels et humains adaptés, permettant de réduire le nombre des défaillances.
- Accroître la capacité des garages à vélos et des parkings automobiles des gares environnantes et les sécuriser (présence humaine).
- Ouvrir un service de réservation pour prise en charge efficace des personnes à mobilité réduite, de leur gare de départ à leur gare d'arrivée.
- Rendre fiable et généraliser les systèmes d'information des voyageurs par affichage lumineux sur les quais, en priorité dans les gares dépourvues d'agent.
- Avancer l'heure du départ du Dax ->Pau pour arriver à Pau avant 8 h00.
- Faire desservir Artix et Puyoo par le TER (Pau > Dax) du Lundi au Vendredi.
- Retarder le départ du Pau->Dax (867103) de 20 mn environ du Lundi au Vendredi.
- Faire desservir toutes les gares intermédiaires par les TER Dax > Bayonne (867753 et 866589).
- Faire desservir toutes les gares intermédiaires par le TER Bayonne > Dax (866588).
- Créer 1 TER dans un horaire proche du train Dax->Bordeaux (14162), respectant les mêmes arrêts.

- Faire desservir au TER Bordeaux->Dax (867733) les gares d'Ychoux et Labouheyre,
- Combler, par des dessertes TER Dax > Pau à créer, le creux de grille entre 8h00 et 12h48.
- Créer un TER Dax->Pau, départ vers 22h30, en correspondance avec le TGV (8557).
- Combler, par des dessertes TER Dax > Bayonne à créer le creux de grille de 13h32 à 17h15.
- Combler, par des dessertes TER Bayonne->Dax à créer, le creux de grille de 11h20 à 17h03.
- Faire desservir Morcenx aux TER Dax > Bordeaux (867112, 867116 et 867119) pour permettre les correspondances.
- Allonger la longueur des rames TER les Vendredi et Dimanche.
- Réouvrir les gares de Minbaste et de Misson-Habas (ligne Dax > Pau).
- Réouvrir les gares de Mées et Rivière (Ligne Dax > Bayonne).
- Réouvrir les gares de Rion des Landes et Laluque. (ligne Dax > Bordeaux).
- Maintien des arrêts à Ygos, St Martin d'Oney, Ychoux et Labouheyre.
- Création de « voies d'évitement » (pour dépasser un train) à Ychoux et Labouheyre.
- Réouvrir des gares de Rion des Landes et Laluque.
- Réouvrir les lignes de Mont de Marsan à Aire sur Adour et étude pour Aire > Tarbes et Mont de Marsan > Roquefort.■

ÉDITO

NE RESTEZ PAS A QUAI !



Pas un jour ne passe sans que la question des transports ne traverse des discussions passionnées. Prix de l'essence ou du gasoil, bouchons infernaux qui rallongent le trajet domicile travail, enjeux environnementaux, sécurité routière, alimentent des échanges qui traduisent des préoccupations bien réelles.

Très vite surgit la nécessité du développement du transport collectif, de son amélioration et de son développement qui répondrait à un besoin grandissant.

Dans la dernière période, il n'est pas anodin de relever qu'en Aquitaine la fréquentation des Trains Express Régionaux a augmenté constamment. Sa multiplication est prévue avant 10 ans par 2,5. Si des améliorations réelles ne peuvent être niées, beaucoup reste à faire pour relever ce défi en matière de dessertes et de qualité des transports. Se pose également la question de la complémentarité des différents modes de transports, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Parking de délestage, transports de bus en complément, rénovation de voies existantes ; utilisation des lignes de ceinture, et ouverture de nouvelles lignes, tout un programme. Ils sont nombreux, les experts, les politiques qui discutent sur les questions environnementales. Le Grenelle de l'environnement a, dans ce cadre, pointé un certain nombre de problématiques sans forcément y apporter les réponses appropriées. Faire de l'Aquitaine, une région qui se développe harmonieusement, économiquement, socialement, environnementalement, va entraîner des choix politiques tant régionalement que

nationalement qui passent par la conception d'un service public des transports tourné avant tout vers la réponse aux besoins des Aquitains, avant la recherche de rentabilité financière. Le transport des salariés dans ce contexte avec la valorisation du mode ferré, est également un atout non négligeable pour un aménagement du territoire durable et équilibré. Un atout supplémentaire pour un développement économique et social dans notre région. Ces enjeux qui touchent au pouvoir d'achat, aux questions environnementales, à l'emploi, vont nécessiter un large débat pour ensemble déterminer les besoins et porter nos exigences. Plus que jamais la campagne engagée par la CGT dans notre région : « travailler pour vivre en Aquitaine » prend tout son sens parce que chacune et chacun d'entre nous (salariés du privé, du public, retraités ou privés d'emploi) sommes concernés directement, nous allons avoir à construire des solidarités à partir du lieu où l'on vit et où l'on travaille.

Ce document vous invite, en participant aux débats qui vont avoir lieu dans les différentes localités, à intervenir pour exprimer vos besoins sans attendre le résultat final des obscures négociations en cours entre le Conseil Régional Aquitain et de la SNCF.

Faites grandir le point de vue des attentes des salariés pour ne pas rester à quai. ■

Alain DELMAS

ET VOUS, QU'EN PENSEZ VOUS?

A mon avis pour améliorer l'attrait des transports collectifs (trains, trams, bus),

de (commune de départ) :

à (commune d'arrivée) :

En priorité, il faudrait (création de desserte, fréquence, tarification, confort, correspondance, parking vélos/autos, accueil, service...):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

RÉSEAU

Pour bien vivre en Aquitaine, il faut de bonnes conditions pour se déplacer. Or, l'espace pour élargir les routes se fait rare et le développement des transports individuels, basé sur un pétrole abondant et pas cher, c'est fini.

D'ailleurs, depuis quelques années, on assiste à une modification significative des comportements qui se traduit par des trams, des bus et des trains de plus en plus souvent bondés et des gens qui « restent à quai »... Il est donc grand temps de « se poser » pour prendre la dimension de cette évolution lourde pour nos conditions de vie en Aquitaine.

Ça tombe bien, le Conseil régional renégocie cette année la convention qui gère les bus et les trains

régionaux. C'est donc le moment privilégié pour dire ce que l'on veut voir améliorer prioritairement dans ce domaine du Service Public.

L'argent public consacré à ces transports collectifs doit et devra pouvoir être dépensé pour répondre efficacement à la croissance continue des déplacements des Aquitains. Parce que les « spécialistes » du sujet sont impuissants à formuler les besoins qui sont les vôtres, à partir de ce que vous vivez, la CGT Aquitaine vous invite à intervenir par écrit et dans les débats qui vous seront proposés : C'est le sens de ce document. A vous de jouer.

Le vieux bouchon (ferroviaire) bordelais met du temps à sauter. Si le nouveau pont est pratiquement fini, le doublement attendu des capacités de la ligne au nord de Bordeaux devra attendre 2016. D'où l'importance de boucler la ceinture ferroviaire de Bordeaux.



La gare de Périgueux. Elle peut constituer un important pôle d'échange pour irriguer le département



La gare de Villeneuve. Elle ne voit plus de train depuis longtemps alors que les axes routiers Villeneuve-Agen sont saturés et que seulement 8 Kms de ligne ferroviaire sont à moderniser.



En Aquitaine ce sont :
 300 TER, 100 Bus,
 30 000 voyageurs par jour,
 1 500 km de lignes

— Lignes ferrovières TER
 — Lignes autocars TER



Un ancien train en gare de Mont de Marsan, heureusement, remplacé aujourd'hui par du matériel moderne... mais il reste d'importantes améliorations à apporter à cette gare actuellement en « cul de sac », en la reliant à Roquefort et Aire sur Adour.



La gare de Pau. Elle constitue une étape importante entre la côte Atlantique et Toulouse. Elle est alimentée aussi par des trains en provenance d'Oloron qui mériteraient d'être prolongés jusqu'à Caubert pour redonner à l'ex ligne internationale un potentiel d'activité utile à tout le Béarn.



Un train en gare de Saint Jean Pied de Port, au bout d'une ligne qui va jusqu'à Bayonne et qui pourrait avoir un prolongement sur la « ligne du souffre » qui constitue une véritable rocade ferroviaire autour de Bayonne.

Des réseaux à coordonner

Les bus et les trams sont organisés par les villes.
 Les bus départementaux sont organisés par les départements.
 Les trains régionaux sont organisés par le Conseil régional.
 L'efficacité du système des transports collectifs s'est améliorée et il peut encore grandement progresser, par une mise en cohérence de ces différents réseaux, pour les mettre en correspondance en faisant coïncider horaires, tarification et lieux de prise en charge.

Le réseau ferroviaire est parcouru par des trains de voyageurs et de marchandises sur des trajets locaux, régionaux, interrégionaux, nationaux et même internationaux.
 Pour pouvoir mieux répondre aux besoins de déplacements des Aquitains, avec plus de fréquence de trains et une meilleure coordination avec les autres réseaux de transport collectif (bus), il doit être amélioré, rénové et complété.