



L'AVENIR EST AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transports En Commun
Association membre de la FNAUT Aquitaine
✉ 15,rue du Stade 33470 LE TEICH ☎ : 05 56 22 88 58
Courriel : jcduhardcobartec@orange.fr

LE TEICH, le 3 décembre 2015

Commission Consultative des Services Publics Locaux de la COBAS

Préambule

- Comme relevé déjà l'an dernier, **l'envoi du dossier par clé USB est apprécié**, quand celle-ci ne se montre pas défaillante, **ce qui a été le cas dès le lendemain de sa réception**.
Par ailleurs, **le délai de 7 jours est manifestement trop court pour analyser sérieusement tant d'activités**.
N'oubliez pas chers élus que nous sommes des bénévoles sans assistance technique.

Nos observations concernant la période mars 14 – février 15

- **Nous apprécions les diverses actions destinées à promouvoir et à renforcer** les services de transports collectifs de la COBAS à l'occasion de nombreuses manifestations.
- **Lors des réunions organisées par les municipalités à destination des nouveaux arrivants**, il nous semble judicieux que soient **rappelés les avantages et caractéristiques de nos services de transports collectifs**.
- **L'objectif de régularité (Page 21) est de 80%. Ce qui nous semble à priori faible**, si la définition du mot retard intervient seulement à partir de la 6^{ème} minute comme pour les TER de SNCF où l'objectif est de 91%... mais hélas peu atteint.
- Nous relevons **un point très positif : la modernisation du matériel** qui permettra surtout plus de fiabilité, de régularité et de confort.
- A la fin du présent exposé, nous demandons au délégataire de **rappeler l'an prochain, à côté des ratios globaux de l'année en cours, ceux de l'année précédente, afin de faciliter le travail d'analyse**.

BAÏA

Les fiches horaires

- **Nos critiques précédentes concernant les fiches horaires ont été prises en compte** (déroulé des arrêts, signalétique des centres d'intérêt et temps de parcours en marge). Le plan, déjà signalé l'an dernier comme trop petit et illisible (il faut une loupe), doit **s'étendre sur 2 volets pour toutes les fiches**. Il faut le placer entre la liste des arrêts et les horaires.

Le réseau de distribution

Depuis 2007 nous demandons que les 5 gares assurent la distribution de la billetterie COBAS. C'est aussi cela la complémentarité.

Cela nous paraît d'autant plus opportun que les ventes aux guichets de la SNCF sont en chute importante du fait du développement d'internet et depuis son smartphone.

Voilà plusieurs années que nous demandons l'intégration de cette disposition dans la Convention COBAS/SNCF/CR jamais communiquée au demeurant.

Cette distribution pourrait être étendue à quelques hôtels importants et surtout à des campings. Nous rappelons que le tourisme est la première activité du territoire. Les habitants du TEICH, par exemple, ne disposent que d'un point de vente.

Les recettes, la fraude

- Les recettes sont en hausse de 6,47%, conséquence directe d'une bonne augmentation de fréquentation. Le maintien de la tarification à son niveau de 2008 est à souligner et non sans incidences.

- Mais le ratio D/R continue de baisser régulièrement : de 12,7 en 2011, il est tombé à 11,26 soit un point et demi.

- La poursuite des dysfonctionnements des composteurs COBAS (aucune réserve) a contribué au développement de la fraude sur la ligne TER et à minimiser son intéressante progression de fréquentation.

En 2011 le trafic TER/COBAS représentait 5%. En 2014 13,6 % du trafic payant et 8,6 % si nous intégrons EHO gratuit.

Suite à nos interventions auprès de la SNCF et du CR, un contrôle généralisé lors de l'été 2014 a révélé un taux conséquent de 16% soit 3 fois plus que les estimations avancées.

Cette fraude est encouragée par la trop faible fréquence du contrôle sur la section intégrée du PTU ARCACHON-LE TEICH.

Plus inquiétant : la position de la SNCF de ne plus accompagner tous les TER équipés de matériel moderne dit à agent seul.

Il nous faut être vigilant sur ce type de décision qui non seulement prive de recettes, mais peut se généraliser à la vie sociale.

La desserte du Lycée de la Mer

La création de navettes va dans le bon sens mais demeure insuffisante. Nous demandions déjà dans le passé soit le réaménagement pas facile de la ligne 4, soit la création d'une desserte spécifique. De nombreux lycéens continuent à se rendre de la gare au Lycée à pied dans de mauvaises conditions de sécurité.

Par ailleurs, la fermeture depuis le début de l'année du passage à niveau n°7 compromet l'accès du centre-ville.

La desserte de la Dune du Pilat

Ce site, le plus fréquenté de la Gironde et peut-être de l'Aquitaine, doit être mieux desservi surtout l'été. Ce qui éviterait l'envahissement des automobiles dans une zone sensible.

L'an dernier nous demandions qu'elle soit étoffée.

La fréquence de la ligne 6 doit-être renforcée d'un aller-retour supplémentaire.

La ligne 5

Nous avons critiqué l'aberration de son prolongement du TEICH à la gare de FACTURE-BIGANOS (aucune densité de population, faiblesse de la desserte 6 et 5 circulations, désintérêt pour les habitants des 2 communes qui par ailleurs disposent de 47 TER autrement plus performants, l'intérêt de l'accessibilité de l'hôpital demeure au mieux limité à 2 allers et retours l'après-midi). Ce prolongement apparaît après plus de 18 mois d'exploitation plus symbolique et politique qu'attractif puisque les comptes font

apparaître une fréquentation moyenne très faible de 0,5 voyageur par trajet entre les 2 villes.

Nous continuons à rappeler qu'il serait bien plus positif d'étendre la convention COBAS à la desserte des gares de FACTURE et de MARCHEPRIME. La fréquence des TER qui sera augmentée en 2017 et la tarification bien plus faible renforcerait le rôle prépondérant, rapide et écologique de ce moyen de transport véritable colonne vertébrale des transports collectifs de la future grande agglomération. D'ailleurs sa progression sur la COBAS est très positive et aussi boostée par les aléas, hélas durables, de l'A 660 et RN 250.

Les abris

Outre l'information à donner concernant le trafic, il nous semble utile d'agrandir la taille de certains d'entre eux.

La création d'un service d'information des voyageurs sur la situation du trafic dans les abris des points de correspondance et les plus fréquentés est **absolument indispensable**. Saisissons-nous de l'apport des nouvelles technologies. Nous le réclamons depuis quelques années. La quasi-totalité des réseaux s'en dotent.

EHO

● Fiches horaires

Si les points singuliers ont bien été repris comme nous le demandions, **l'indication du temps de trajet ne figure toujours pas. Si bien que le voyageur ne connaît jamais l'heure de passage approximative. Il suffirait d'indiquer sur le circuit le temps cumulé depuis l'horaire de départ. L'attractivité d'EHO s'en ressent.**

● La desserte

Depuis sa création, nous répétons l'inadaptation de la traction électrique à la ligne B à ARCACHON. Mais aussi aux autres lignes de LA TESTE, GUJAN-MESTRAS et LE TEICH.

Notre association dénonce en effet l'erreur d'adaptation du principe EHO à ces 3 communes. La circulation en boucle et unidirectionnelle comme au TEICH n'intéresse quasiment personne du fait de sa longueur totale imposée en cas de retour. Nous décrivions l'an dernier le cas d'un habitant du Bassin descendant à la Gare du TEICH pour se rendre à la Maison de la Solidarité, qui serait contraint d'effectuer les 9/10 du long trajet de la ligne G. On constate aussi un doublon avec la 5 de BAÏA. Il faut reconfigurer ces lignes.

L'an dernier nous avons indiqué que la ligne E de GUJAN-MESTRAS était trop courte et devait être prolongée jusqu'au rond-point d'entrée réaménagé dans un sens et prolongée jusqu'à la gare de LA HUME de l'autre en pensant à desservir la zone d'habitation comprise entre les avenues de Verdun – De Lattre de Tassigny, déjà desservi par la 4 de BAÏA, et la voie ferrée. Tout simplement il nous semble nécessaire de réfléchir collectivement sur un réaménagement des 2 lignes E et F en les regroupant le cas échéant.

Le COBARTEC avait aussi soulevé l'an dernier l'absence de desserte du Pôle emploi à LA TESTE.

Soyons clairs : **EHO ne donne satisfaction qu'à ARCACHON** du fait d'une bonne configuration de la ville permettant 3 circuits assez courts mais denses... et aussi par la volonté des concepteurs d'impliquer en amont les habitants dans de nombreuses réunions de quartier.

Les multiples défaillances du matériel entraînant des suppressions inopinées **ne rendent pas le service fiable, identifiable et attractif.**

EHO, comme BAÏA, doivent mieux assurer une complémentarité avec les TER trop souvent en retard. Le problème est certes complexe mais pas irréalisable. Il implique

directement la SNCF. D'où l'amélioration de la convention CR/SNCF/COBAS dont la connaissance nous a toujours été refusée et à fortiori aux membres de la CCSPL.

Pour toutes ces raisons, le trafic d'EHO, hors ARCACHON, baisse régulièrement.

● Le matériel

Le rapport du délégataire est explicite. Avec un matériel ancien et défaillant, des recharges d'accus trop longues, c'est toujours l'utilisateur qui est pénalisé.

Le changement de livrée des bus de remplacement désoriente d'autant plus que l'arrêt se fait à la demande. Des voyageurs nous disent voir passer le bus sans pouvoir le reconnaître suffisamment tôt. Nous l'avions maintes fois souligné.

LE TRANSPORT à LA DEMANDE

Son déclin a été à peine stoppé. C'est ici aussi un problème de conception qui est à revoir en s'inspirant de celle de la COBAN, plutôt que du Val de L'EYRE.

Transport des personnes à mobilité réduite

Déjà l'an dernier nous demandions de connaître l'évolution du plan pluriannuel de mise en conformité du réseau COBAS manifestement anticipé. Pas d'information donnée.

Le délai d'application de la loi (2005/15) a certes été prolongé de 9 ans. Mais, si nous constatons la mise en œuvre d'un plan d'accessibilité des gares, le déplacement des personnes à mobilité réduite est quasiment impossible sur la 1^{ère} ligne régionale TER du fait de quais trop bas dans la majorité des gares et de l'absence de personnels dans ces dernières.

Aujourd'hui la gare du TEICH est rouverte dans une nouvelle configuration réussie. Nous remercions le Conseil Régional pour avoir financé ces travaux et permis la mise à disposition de bungalows pour assurer la continuité de la vente. Nous n'en dirons pas de même pour LA HUME.

La CONVENTION COBAS/Conseil Régional/SNCF

Elle arrivait à échéance fin 2011. Depuis nous n'avons cessé de proposer de l'améliorer sur de nombreux points tels que le renforcement du contrôle sur la portion de ligne de la COBAS, la recherche d'amélioration de la correspondance avec les bus BAÏA et EHO (voir plus haut), le fonctionnement des composteurs COBAS et leur repositionnement.

Nous rappelons aussi depuis longtemps notre demande d'extension de cette dernière jusqu'à MARCHEPRIME. Le développement du trafic serait d'une autre importance que le prolongement de la ligne 5 de BAÏA qui n'intéresse quasiment personne. Il convient d'impliquer la COBAN. Une des conditions de la réalisation de la grande agglomération.

Erreur à corriger

● Page 12 : il est indiqué que « la gare d'ARCACHON est la première gare de la LIGNE ». FAUX :

La première gare TER fréquentée est celle de FACTURE (Elle est desservie par 74 TER dont tous les TER du Sud Aquitaine – 10 ans de revendications COBARTEC), puis celle de PESSAC (même type de desserte) et enfin celle d'ARCACHON (47 TER).

Quelques rappels utiles

● La clientèle de la ligne 32 BX-ARCACHON est la seule de la région qui continue à progresser en dépit de l'irrégularité, des suppressions et des substitutions fréquentes du fait des travaux de modernisation et d'entretien. Ces derniers, indispensables, pourraient s'effectuer sans substitution pénalisante avec la création d'IPCS envisagées par la SNCF pour une réalisation en 1995.... Nous croyons savoir qu'elles sont inscrites au contrat de plan ETAT/REGION 2015/2020.

- **Aucun TER n'a été créé depuis 5 ans, mais la SNCF et le CR (?) envisagent de créer 3 AR supplémentaires à partir de septembre 2017. En priorité nous demandons depuis 2010 la création d'un TER supplémentaire au départ d'ARCACHON à 8h34 et de BORDEAUX à 20h35 afin d'améliorer considérablement la vie des salariés et étudiants travaillant sur la CUB dans les créneaux horaires 10h00/19h30.**

Qu'attendre en 2016 ?

- **D'abord nous protestons vivement contre l'absence de concertation préalable AVANT l'établissement du cahier des charges précédant la nouvelle DSP dont le contenu ne nous a toujours pas été communiqué.**

Depuis, nous jugeons inadmissible de ne pas avoir eu le moindre entretien maintes fois réclamé afin d'exprimer les attentes d'usagers heureusement plus nombreux. Nous apprenons par la presse une mise en œuvre le 2 janvier. Aux habitants qui nous appellent pour demander légitimement des renseignements, nous répondons que la COBAS est demeurée jusque-là sourde à nos sollicitations. Nous espérons la prise en compte de nos propositions en matière de meilleure configuration des circuits et de la tarification.

Le bureau de notre association me charge de dire aux élus que la concertation est un mot qui doit se traduire dans les faits.

Enfin, il nous semble intéressant que les membres de la CCSPL puissent être informés des principales modifications arrêtées et applicables prochainement..