



Dossier > **Transports**

# Une ligne de conduite commune

**m.agg** vers#1  
MARSAN AGGLOMÉRATION rect

p.III > Le nouveau réseau de bus

| p.IV > TUM+, le plus de l'Agglo

| p.VII > Rencontre avec la directrice du TUM





52 000 habitants

49 000 d'hectares

23 500 emplois

3 parcs d'activités économiques communautaires

## À la page

Page II  
LE POINT SUR  
LES DÉPLACEMENTS

Page III  
VOTRE FUTUR RÉSEAU  
DE TRANSPORT

Page IV  
LE TRANSPORT  
À LA DEMANDE

Page V  
COMPRENDRE  
LA DSP

Page VI  
"FAIRE BOUGER  
LES LIGNES"

Page VII  
"JE SUIS BIEN ICI"

# Point de vue > "Le bus ? J'y crois !"



Dominique Clavé  
Maire de Bretagne de Marsan  
Délégué communautaire aux transports

### Plan de déplacements

L'Agglomération a décidé de travailler sur un Plan Global des Déplacements (PGD) parce qu'il y a de nombreux besoins et qu'ils vont aller croissant. On sait tous que le réseau urbain de transports en commun actuel ne fonctionne pas ; quant aux communes rurales, rien n'était prévu pour leurs populations. Alors que la plupart de nos concitoyens travaillent sur Mont de Marsan ou Saint-Pierre du Mont.

Qui plus est, une offre pertinente pour les déplacements est d'autant plus nécessaire sur notre territoire que la saturation de la rocade inquiète tout le monde. Certes, les aménagements proposés par l'Agglomération et que le Conseil général des Landes a décidé de réaliser, ont sensiblement amélioré les choses. Il n'empêche : les problèmes ne seront pas durablement réglés, et les élus ruraux que nous sommes savent bien que nos voies communales commencent aussi à être saturées. Et pas seulement par des conducteurs du Marsan !

De toute façon, il est de notre responsabilité de prendre à bras le corps ces problématiques car, au-delà des questions de circulation, les questions de déplacements pèsent de plus en plus dans le budget des ménages. Et nous aurons tous des restrictions à faire.

D'où ce travail, réalisé avec des techniciens mais adapté aux souhaits des élus. Et qui a fait l'objet d'un vote unanime par le Conseil communautaire.

### Le Transport à la demande

Bien sûr, le transport coûte cher. Mais la collectivité doit faire les efforts nécessaires pour développer sur le territoire une offre de déplacements qui rende service. J'en veux pour meilleure preuve le Transport à la demande, que le Marsan Agglomération vient de mettre en place en début d'année 2012. On se doute bien que TUM\* est par nature coûteux et déficitaire. Mais je suis persuadé que ce service va se développer parce qu'il est utile. Le coût pour l'utilisateur - 0,90 € aujourd'hui, 1€ à partir de juillet 2012 avec la mise en place du nouveau réseau - est en effet dérisoire par rapport au service qu'il rend. Et je ne serais pas étonné si à l'avenir, d'autres types d'utilisateurs que ceux à qui nous voulons rendre service en priorité, c'est-à-dire les captifs de nos villages, ressentent aussi le besoin de s'en servir. Et ce sera tant mieux ! Je compte en tout cas sur tous les maires pour faire la promotion de ce service dans leurs communes.

### Changer les habitudes

On a vu avec la réussite du réseau de bus mis en place pendant les fêtes de la Madeleine, que le public peut changer ses habitudes pour peu que la collectivité lui propose un service pertinent. Pendant la Madeleine, on voit même des gens de l'extérieur de l'agglomération, venir dans nos communes pour venir prendre le bus ! Ce sera la même chose avec le réseau de transport urbain, qui est la priorité du PGD. Nous avons voulu hiérarchiser les lignes en fonction des besoins, actuels et futurs, des habitants. Nous avons cherché à instaurer davantage de fréquences de passage. Nous avons mis en place une navette de centre ville qui devrait apporter efficacité, souplesse et convivialité. Certes, il faudra laisser du temps pour que le projet réussisse. Mais il correspond à une attente. J'y crois !



# ÇA BOUGE DANS LE MARSAN !

**PGD** Le Plan Global de Déplacements du Marsan Agglomération résulte d'une démarche volontaire, qui a pour vocation de mettre en cohérence les différents projets communautaires dans les domaines de l'urbanisme, de la circulation, des transports, et du développement, dans une perspective durable. Résumé.

Il serait illusoire de croire résumer en quelques lignes le travail d'une année et un document synthétisé en 80 pages qu'ont adopté à l'unanimité les élus du Marsan Agglomération au printemps dernier. Tentons d'en dégager les grands principes directeurs. Le PGD concocté par l'Agglo est d'abord parti d'un diagnostic clair : une ville-centre qui concentre 7 emplois sur 10 du territoire, une augmentation régulière de la population et des flux domicile / travail notamment entre la zone urbaine et les communes rurales, une offre de transports urbains très peu attractive, une offre ferroviaire faiblement développée mais appelée à l'être d'avantage avec l'arrivée de la LGV, une voirie trop peu hiérarchisée, une rocade qui n'en a que le nom, une offre de stationnement en centre ville suffisante mais anarchique et déséquilibrée, des cheminements doux (piétons, vélos) morcelés et pas suffisamment développés etc. Il était donc temps d'avoir une vue d'ensemble et de rationaliser les déplacements sur ce territoire, d'autant que trois facteurs

## Réseau cyclable .....

- Des itinéraires structurants pour relier les communes au cœur d'agglomération et assurer la continuité avec les itinéraires départementaux.
- Des itinéraires secondaires pour assurer un maillage interquartier et constituer la trame principale de desserte du cœur d'agglomération.
- Des itinéraires de maillage en continuité de la trame cyclable existante reliant les principaux pôles générateurs, notamment les établissements d'enseignement.

## Transport à la demande 5 lignes reliant les centres-bourgs au cœur d'agglomération

- 2 Aller-retour en matinée ou après-midi, du mardi au vendredi, permettant des séjours de demi-journée.
- 4 Aller-retour le samedi (2 matin et 2 après-midi) Sur réservation la veille, avant 18 h.



vont en accélérer l'urgence : le poids croissant des déplacements dans le budget des ménages, le développement économique du Marsan notamment vers l'Est, la nécessité de moins polluer (qualité de l'air, nuisances sonores, consommation d'énergie fossile et gaz à effet de serre).

### Une stratégie globale de territoire

C'est ce travail préparatoire qui a conduit à concevoir en premier lieu les grands principes du futur réseau de transports urbains (lignes de nervure fortement cadencées, déménagement du Pôle voyageurs et sa connexion avec la gare et une navette gratuite, offre en TAD pour les communes rurales etc.) mais également une offre de déplacements doux (création de voies cyclistes sur les nouvelles voiries, plateau piétonnier en centre ville, zones de rencontre et zone 30 où peuvent cohabiter piétons, cyclistes et automobilistes en privilégiant les deux premiers). Bien entendu, les préconisations de ce travail vont encore plus loin. Elles touchent tout aussi bien au stationnement (lui-même appréhendé différemment s'il concerne le travail, les loisirs et courses ou les résidents en centre ville),

aux livraisons, à l'aménagement des carrefours, à la création d'un réseau de pistes cyclables dans l'agglomération venant se greffer à la voie verte portée par le Conseil général etc. Elles concernent tout aussi bien les transports en commun que les travaux d'embellissement (berges de la Midouze) et de voirie (aujourd'hui l'entrée Ouest avec l'avenue des Martyrs de la Résistance ; demain le boulevard Nord, la route de Sabres ou l'avenue du Maréchal Juin), ou que les Plans de déplacement dans les entreprises ou les administrations. Elles donnent aussi des perspectives pour l'avenir (des fréquences encore accrues sur les nervures, des voiries uniquement dédiées aux bus, une interbilletique entre les différents modes de transport intercommunaux, départementaux et régionaux etc.). Si tout ne sera pas fait d'un seul coup, il est important que ces problématiques soient envisagées dès le départ dans leur ensemble, et travaillées dans le cadre d'une stratégie globale du territoire. C'est à coup sûr le meilleur gage pour une vraie complémentarité entre les différents modes de transport, donc un meilleur service rendu. Et le maintien d'une certaine qualité de vie !

## Votre avis sur les déplacements

**ENQUÊTE** Pour mieux connaître vos attentes avant de concevoir le PGD, l'Agglo vous a consultés fin 2009, par voie d'enquête, afin de comprendre comment vous vous déplacez aujourd'hui et comment vous voudriez vous déplacer demain.

**V**ous avez été 3 000 à vous sentir concernés et à exprimer votre avis sur le sujet, soit 10% des ménages de l'agglomération - ce qui est un taux de réponses très satisfaisant. Retour sur les principaux résultats de l'enquête. Les principaux motifs de déplacements cités sont : le travail (22%), les achats (26%), le cadre privé-relatif (15%), les loisirs (14%), le cadre scolaire (11%). Vous êtes une majorité à considérer que les déplacements en bus et le stationnement voiture constituent les deux aspects soulevant le plus de difficultés. Viennent ensuite, la circulation à vélo et en voiture. Parmi plusieurs items relatifs à la perception de l'évolution des condi-

tions de mobilité au cours des 5 dernières années, vous considérez, à 93,8%, que la durée des déplacements s'est la plus aggravée. Durée moyenne de déplacement, tous modes confondus : 30 minutes pour 41,7% d'entre vous. Pour 79% des personnes interrogées, la réduction du trafic automobile serait synonyme d'une meilleure qualité de vie. Une large part de la population - 90% - estime que le développement des transports en commun contribuerait à l'amélioration des déplacements urbains. 87% considèrent que la création de voies réservées aux vélos, piétons et bus constituerait une action à privilégier. Le réseau de bus n'apparaît pas assez efficace aujourd'hui. Pour qu'il soit plus attractif ils estiment qu'il

devra :

- Offrir au plus grand nombre le moyen de se déplacer,
- Désengorger le centre ville,
- Faciliter les déplacements entre le centre ville et les communes,
- Favoriser la complémentarité entre les différents modes.

50,5% de la population interrogée se déclare prête à réduire son usage de la voiture, tous les jours, pour un autre mode de transport. Dans l'hypothèse d'une modification de la pratique de mobilité, 62 % des participants à l'enquête se reporteraient sur le bus, 37% sur le vélo et 31% vers la marche. La plupart des personnes interrogées pensent qu'un changement de pratique de mobilité se ferait plus facilement avec :

- Un réseau de transport en commun plus dense
- Plus d'espaces réservés et sécurisés (vélos et piétons)
- Des transports en commun plus rapides que la voiture

Tous les résultats sur [lemarsan.fr](http://lemarsan.fr)

**Vous êtes à peine 5% à utiliser les bus, 12% le vélo, 26% à vous déplacer à pied et 51% en voiture.**

**OKASPORT**  
1911, av. J.-F. Kennedy  
ST-PIERRE-DU-MONT  
Tél. 05 58 46 50 05  
Fax 05 58 46 50 04  
40montdemarsan@culturevelo.com  
www.culturevelo.com

**TENDANCE 29ER**

**Loubéry.**  
menuiserie

Tél : 05.58.52.95.03  
Fax : 05.58.52.92.37  
www.loubery.fr  
Route du Houga  
40090 LAGLORIEUSE

Fabrication et pose de menuiseries et fermetures PVC, Bois et Aluminium pour le particulier depuis 1955.



# VOTRE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT



## Un réseau urbain

### 7 lignes cadencées

- 2 Lignes de nervure, une desserte à fréquence élevée (heure de pointe : 15'; heures creuses : 30')
- 2 Lignes structurantes, un accès rapide au cœur urbain, aux grands pôles générateurs et aux zones d'urbanisation dense. Fréquence : 30'
- 3 Lignes de maillage desservant les quartiers. Fréquence : variables en fonction des lignes.
- Convergence vers la Plateforme Relais (Boulevard Lacaze) puis le Pôle d'Echange Multimodal (à l'horizon 2015).

## Navette gratuite de centre ville

- Desserte de l'hyper-centre, de la gare, des grands équipements publics, des parcs de stationnement, de la Plateforme Relais puis du Pôle d'Echange Multimodal (PEM), à l'horizon 2015.
- Itinéraire fixe, fréquence : 15'.

## Transport collectif urbain – Juillet 2012

### Lignes de nervure

- A** SDIS (Centre de secours) Clinique des Landes
- B** Peyrouat Ecole ZA Téoulère

### Lignes structurantes

- C** Coumassotte Vignau
- D** Gare SNCF Battan

### Navette Centre ville

### Lignes de maillage

- E** Europe Centre pénitentiaire
- F** Marjolaine Clinique des Landes
- G** ZI Pémégan Marcadé

### Park Parkings relais

- Parkings relais positionnés en bout de lignes de nervure et/ou de lignes structurantes notamment aux entrées stratégiques de l'agglomération. Mise en service progressive.

# FACILE À RETENIR, FACILE À UTILISER

**BUS** Comme le recommandait le règlement de consultation de la DSP du Marsan Agglomération, le choix du délégataire pour l'exploitation du nouveau réseau de transports urbains s'est fondé avant tout sur la qualité du service, et sa lisibilité.

Tout d'abord, le réseau lauréat répond parfaitement aux options de base de la collectivité, à savoir un réseau hiérarchisé avec deux lignes de nervure (qui verront leur pertinence avec la création de parkings relais). C'est-à-dire à fort cadencement en particulier aux heures d'embauche et de débauche. À noter que dans son cahier des charges, l'Agglo envisageait la mise en place d'une première ligne de nervure dès 2012 (ligne A : du SDIS à la Clinique des Landes), et une autre en 2015, à définir. Ce décalage dans le temps s'expliquant essentiellement par des raisons financières. Pourtant, au final, le futur réseau affichera deux lignes de nervure dès 2012... Première satisfaction. Deuxième atout du réseau proposé par Veolia, le fait que cette deuxième nervure - la ligne B, de la BA118 à Delpeyrat - répondait

mieux aux attentes de la collectivité en desservant les quartiers les plus denses (Peyrouat, Moustey) et les pôles d'emploi.

### Souci de lisibilité

Autre avancée significative : le fait que ce réseau ait été conçu avec un souci permanent de lisibilité, celle-ci étant synonyme d'attractivité pour l'usager. Quelques exemples concrets. D'abord, tout en répondant à l'exigence de hiérarchisation des lignes avec donc des cadencements différents (15', 30', 60') simples à retenir, le réseau choisi présente le grand avantage de rendre très aisées les correspondances entre toutes les lignes (voir encadré et tableau), au niveau du futur Pôle d'échange voyageurs (c'est-à-dire là où convergent tous les bus). Actuellement au Midou, ce Pôle sera installé à partir de juillet boulevard Lacaze, en face du Crédit agricole.

Ensuite, en proposant une navette gratuite de centre ville, dont le parcours en boucle dans le cœur de ville, dessert intelligemment toutes les poches de stationnement (Planté, Poincaré, Pancaut, Arènes, Saint-Roch, Dulamon, Douze) et la gare SNCF. Et donc le Pôle d'échange voyageurs... évidemment tous les quart d'heure. Finies donc les attentes interminables aux arrêts de bus (la fréquence moyenne sur le réseau était alors de ¾ d'heure), a fortiori entre deux bus. A partir de juillet, chacun pourra programmer son déplacement, et même l'improviser, avec la garantie de changer de ligne ou de grimper dans la navette en un temps record !

Une autre originalité de ce réseau est dans l'habileté à desservir l'ouest de la zone urbaine avec la ligne C (Coumassotte à Vignau). En proposant deux parcours différents mais complémentaires sur Saint-Pierre du Mont Nord et Saint-Pierre du Mont Sud, la couverture de la ville paraît particulièrement équilibrée tout en

*“Desserte des pôles d'emploi et des quartiers les plus denses, fréquence des lignes, lisibilité des horaires, navette gratuite...”*

assurant une desserte intéressante de l'aire de covoiturage de Coumassotte puisque les bus des deux parcours y convergent. L'option devient même franchement adroite pour le cas où la collectivité léverait une option visant à étendre la ligne jusqu'à Menasse et à son parking gratuit ; dans ce cas, la fréquence y serait ramenée au ¼ d'heure en heures de pointe.

## Le bus pour aller au travail

Ce réseau présente aussi l'avantage d'être complété par deux lignes initialement non prévues par la collectivité, longeant la rocade en son intérieur, et fonctionnant selon des horaires spécifiques. La ligne F (Marjolaine - Clinique des Landes), régulière aux heures de pointe (embauche et débauche) puis sur demande le reste du temps. Et la ligne G (Marcadé - Zone de Conte) uniquement aux heures d'embauche et de débauche.

## Un financement maîtrisé

Le coût annuel moyen de l'ensemble du réseau reviendra à 2,5 millions d'€ par an. A noter que ce montant correspond à celui du Versement transport (taxe que payent les entreprises et administrations de + de 9 salariés pour financer les réseaux de transport en commun) et que donc, la collectivité n'aura pas à compléter davantage le financement des transports publics. En France, dans les agglomérations de même strate, une collectivité sur deux est pourtant obligée de le faire.

## Un million de passagers par an

À l'issue du contrat, en 2018, Veolia s'est engagé à multiplier la fréquentation des bus par trois. Soit un million de passagers par an ! Si le délégataire n'atteint pas ses objectifs, sa rétribution est diminuée en proportion.

## 15', 30', 60' : le tiercé gagnant du nouveau réseau

Le cadencement des lignes (15', 30', 60') du futur réseau, et leur déclinaison, paraît particulièrement ingénieux dans la mesure où il rend très aisées les correspondances entre les lignes, et renforce l'attractivité du réseau. Cette pertinence est renforcée par le fait que la navette du centre ville passera elle aussi tous les ¼ d'heure au Pôle d'échange.

Ligne	Horaires au pôle d'échange															
	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15
A																
B																
C																
D																
E																
F																
G																

Ligne	Horaires au pôle d'échange															
	13:45	14:15	14:30	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	18:45	19:15
A																
B																
C																
D																
E																
F																
G																

Correspondances au pôle d'échange



TAD

Où se renseigner ?

Le moyen le plus simple est le téléphone, au numéro 05.58.450.426. Mais le service a également un site internet dédié - [www.reseautum.com](http://www.reseautum.com) - dans lequel vous trouverez le détail des cinq lignes et l'ensemble des horaires. Par ailleurs, des dépliants d'information ont été distribués dans toutes les communes de l'agglomération et certains maires ont pris l'initiative de les distribuer dans les boîtes aux lettres de leurs administrés, ou en direct à l'occasion de la cérémonie des vœux de la commune. Ces dépliants sont également disponibles à l'Office de tourisme du Marsan.

Transports du Marsan  
Quelles prestations ?

Le marché DSP lancé par le Marsan Agglo et remporté par la société Veolia, comprend plusieurs prestations. Elles faisaient l'objet auparavant chacune d'un marché spécifique (sauf le TAD et la navette).

urbaine qui n'existaient pas jusqu'à présent). Ces prestations sont :

- un réseau urbain constitué de lignes hiérarchisées (lignes de nervure, structurantes et lignes de maillage) sur les communes de Mont de Marsan et Saint Pierre du Mont,
- un service de navette urbaine sur le cœur d'agglomération.
- un service de Transport à la Demande sur l'ensemble des communes non desservies par le réseau urbain (avec centrale de réservation),
- des services scolaires,
- un service de transport en commun spécifique aux fêtes de la Madeleine, avec horaires adaptés, sur l'ensemble de l'agglo ;
- un service de locations de vélos.

# D'UN POINT À UN AUTRE... À LA DEMANDE

**TRANSPORT À LA DEMANDE TUM+ vient désormais vous chercher et vous ramener dans votre commune pour une somme dérisoire. Un seul réflexe : réserver la veille. Essayez-le, vous ne pourrez plus vous en passer.**

Où là, encore un sigle incompréhensible ! De par sa proximité et la qualité du service qu'il peut rendre, gageons que celui-ci - TAD - rentre plus rapidement dans le langage commun des habitants du Marsan, au même titre que SNCF, ONU ou CGT... Plus en tout cas que CAPSA, CACOBATPH ou CNAPEST (vous pouvez vérifier, ça existe...) ! Commençons par le début : qu'est-ce qu'un TAD ? C'est un système de transport public qui ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui utilisent ce service. Donc, sur réservation. Ce type de transport, flexible, se situe entre les transports publics réguliers et les services de transports occasionnels tels les taxis.

**Pratique, flexible, proche**  
Même s'il est à la demande, il est considéré à part entière comme un transport collectif parce qu'il permet de combiner plusieurs voyages en utilisant un seul véhicule (voiture taxi, minibus, monospaces), et qu'il ne fonctionne



pas en porte-à-porte. Le TAD du Marsan veut subvenir à un besoin de transport non pris en compte (absence de transport public dans les zones rurales...). Ce type de service s'adresse à tous et principalement à tous ceux qui souhaitent se rendre dans le centre urbain et qui n'ont pas de véhicule ou ne souhaitent pas conduire en ville. Lien pour la population entre toutes les communes et la ville centre, lutte contre l'isolement pour certains, ce transport est un

vrai service de proximité et de lien social. Profitant aux habitants de toutes les communes du Marsan (avec un arrêt dans chacune d'entre elles), 5 jours sur 7, les cinq lignes de TUM+ viennent compléter les lignes régulières du réseau urbain. Un seul et même ticket (0,90€ aujourd'hui, 1€ à partir du 9 juillet 2012) est valable une heure sur l'ensemble du réseau, TAD compris ! Alors ? Vous attendez quoi pour réserver (la veille jusqu'à 18h) au 05.58.450.426 ?

## “Ça me convient parfaitement”

**TÉMOIGNAGE** Beaufort Pulchery est l'une des premières personnes à utiliser TUM+, le nouveau service de transport à la demande du Marsan Agglomération.

Il est 8h en ce jeudi gris du mois de janvier, quand Mme Pulchery monte dans le taxi “transport à la demande” pour se rendre à Mont de Marsan. A 11h, elle le rejoindra à la station Hôtel de ville, après deux heures passées au centre ville. “C'est une offre de service qui me convient parfaitement”, explique-t-elle. “Je viens à Mont de Marsan une à deux fois par semaine pour des occupations personnelles. A ce jour je suis satisfaite”. Mieux encore, “C'est agréable” dira-elle. “On ne se soucie ni du trajet, ni du stationnement. Le service est efficace, rentable et adapté. Il vient à point nommé régler un vrai problème de déplacement dans les communes rurales”. Mme Pulchery connaît le pro-



blème : “il y a des personnes âgées chez nous qui n'ont pas de véhicule, où qui ne peuvent plus conduire. Ce service va leur permettre de se déplacer en toute quiétude et en toute tranquillité. Mais c'est également profitable à toutes les catégories d'âge”. Au volant de son taxi, Jean-Jacques Menard s'apprête à ramener sa cliente à Lucbardez. Il assure : “C'est plus que certain, ce service va permettre aux habitants des communes du Mar-

san de trouver la solution pour leurs déplacements. Je dirais que l'opération ne fait que commencer, elle est dans un petit rythme, qui je pense est appelé à se développer”. Mme Pulchery est persuadée qu'à partir du printemps, il y aura davantage de demandes encore. “Les gens se déplacent plus quand il fait beau”. Il est 11h pile. Ponctualité oblige, le taxi prend la direction de Lucbardez.

Tarifs

Ticket unitaire	0,90€ <small>1€ à partir de juillet</small>
Carnet 10 voyages	5,30€
Abonnement mensuel	15,20€
Carte libre accès <small>(Tarification sociale - sous conditions)</small>	Gratuit
Carnet 10 voyages Junior <small>(- de 26 ans)</small>	2,70€
Abonnement mensuel Junior <small>(- de 26 ans)</small>	11,40€

Où acheter votre titre de transport ?

- Titres à l'unité :  
Après de votre conducteur
  - Carnets de 10 tickets :  
Chez les dépositaires ou auprès du service clientèle
  - Cartes mensuelles :  
Après du service clientèle
  - Cartes libre accès :  
Après du service clientèle
- + d'infos : [www.reseautum.com](http://www.reseautum.com)

France

Le transport en commun se développe

■ Entre 2000 et 2010, le transport urbain en France a vu sa fréquentation augmenter de 25%, indique l'Union des transports publics et ferroviaires qui a rendu publiques début 2012 les statistiques du secteur. Une progression nettement plus importante que dans les pays européens voisins et qui se confirme sur 2011. L'envolée du prix de l'essence à la pompe pourrait enfoncer le clou en 2012.

- En milieu urbain, sur 100 déplacements, 82 se font en voiture, 12 en transports collectifs, 6 à vélo.
- L'usage des transports publics est jusqu'à 20 fois moins cher que l'utilisation de la voiture.
- Les transports publics génèrent 18 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre que la voiture.
- Utiliser sa voiture pour des petits trajets multiplie la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique par 3
- Pratiquer la marche ou le vélo contribue à réduire les risques d'obésité dont souffre, en France, 1 enfant sur 6 !
- Un bus peut transporter l'équivalent des passagers de 40 à 50 voitures
- Pour un même trajet, on consomme en bus 40% d'énergie en moins et on émet 35% de CO2 en moins qu'en voiture.
- Sur un trajet de 30 km effectué chaque jour, le co-voiturage permet d'économiser 1760 € par an et par personne.

**labat**  
assainissement

- VIDANGE - Fosses septiques, bac à graisses
- DEBOUCHAGE - HYDROCURAGE
- COLLECTE cuve fioul, séparateur et valorisation des déchets hydrocarburés.
- INSPECTION VIDEO de canalisations

Siège social : route de Geaune - 40800 Aire sur l'Adour  
Fax : 05 58 71 42 80 email : [secretariat@labatvidange.fr](mailto:secretariat@labatvidange.fr)

05 58 71 62 91  
Installation classée traitement et valorisation, Arrêté Préfectoral n° 604/2002

IMPORTANT : « fourniture de certificat de traitement des matières de vidanges »

**LES ASSURANCES MONTOISES**  
4 bis, bd de Candau • Mont de Marsan • 05 58 46 08 65  
[assurances.montoises40@orange.fr](mailto:assurances.montoises40@orange.fr) • N° ORIAS : 10054344

Jusqu'à **100€\*** offerts sur votre mutuelle santé

\* OFFRES SOUMISES À CONDITIONS jusqu'au 30 avril 2012

Jusqu'à **50€\*** offerts sur votre contrat dépendance  
Versement d'une rente en cas de dépendance partielle ou totale.

COURTIER TOUTES ASSURANCES PARTICULIERS PROFESSIONNELS



# COMPRENDRE LA DSP

**PROCÉDURE** Le Marsan Agglomération a choisi la procédure de délégation de service public pour choisir le prestataire qui assurerait l'exploitation de son nouveau réseau de transports publics. Pourquoi. Comment.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2012, date du début d'activité de Veolia Transports du Marsan pour le compte de l'agglomération, le réseau de transports urbains était contractualisé par la Ville par l'Agglomération par un simple marché en sous-traitance. Depuis le lancement du TUM (Transports Urbains de Mont de Marsan, puis Transports Urbains du Marsan) en 1983, c'est la RDTL qui, à chaque renouvellement du contrat, remportait ledit marché.

En optant le 13 décembre 2010 pour une autre forme de contractuali-

**La DSP permet de négocier le meilleur service au meilleur coût**

sation, la Délégation de Service Public (DSP), le Conseil communautaire a cette fois choisi une procédure plus souple, à la fois en amont et en aval du choix de son délégataire.

En amont puisque la DSP permet d'une part d'optimiser le cahier des charges établi par la collectivité en permettant aux candidats de le compléter par leur savoir-faire, et d'autre part de négocier en direct pour obtenir le meilleur service au meilleur coût.

En aval dans la mesure où, durant

l'exécution du contrat, des évolutions et adaptations de service sont possibles et renégociables, sachant que l'exécutant est tenu à des objectifs notamment en termes de fréquentation des bus, et à rendre régulièrement des comptes à la collectivité. Qui plus est, la DSP a également pour vertu de susciter la concurrence. Ce que recherchent toutes les collectivités chargées des transports publics (AOT, pour Autorités organisatrices de transports), tant le coût de ces services publics vont en augmentant. Concrètement, comment cette procé-

dure s'est-elle déroulée ? Dans un premier temps, une commission spécifique composée d'élus communautaires (Jacques Berbesou, Dominique Clavé, Pierre Mallet, Bertrand Tortigue, Jean-Yves Paronnaud), du représentant de la Direction départementale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et du trésorier-payeur général de l'agglomération, a assisté à l'ouverture des plis, étudié la recevabilité des candidatures, analysé la première offre des deux candidats. Ce faisant, comme cela est d'usage dans cette procédure, cette commission a

ensuite mandaté la présidente du Marsan Agglomération, Geneviève Darrieussecq, pour engager les négociations avec les deux candidats retenus.

Au cours de ces négociations, chaque candidat en compétition a proposé son offre technique, une proposition de réseau de transport, répondant évidemment au cahier des charges (lui-même issu des principes du Plan Global des Déplacements voté à l'unanimité

par le Conseil communautaire). Ils n'étaient donc pas en compétition uniquement sur les prix, mais aussi sur les solutions techniques, qui différaient forcément entre les candidats puisque imaginées par chacun d'eux.

A l'issue de cette phase (16 juin / 15 juillet), et après analyse complète des offres jusqu'à la fin août avec le cabinet expert ITER et les services de l'Agglomération, la présidente a présenté son choix au conseil communautaire, qui l'a validé le 14 septembre 2011.

## Les avantages de la DSP du Marsan Engagements et contrôles renforcés

- Un partage clair des responsabilités entre le délégataire et la collectivité ;
- La clarification du dispositif financier général avec la contractualisation d'un compte d'exploitation prévisionnel détaillé qui permettra de suivre l'évolution de l'équilibre du contrat ;
- La restructuration de l'offre de service avec de nouvelles lignes desservant mieux le territoire communautaire, dont 2 lignes de navette "cœur de ville" reliant les parkings avec le centre de Mont de Marsan, des fréquences accrues, une articulation avec la desserte des parc-relais, un service de TAD ;
- une grille tarifaire remodelée avec en particulier une tarification à destination des jeunes de moins de 26 ans ;
- Le maintien du système de gratuité pour les personnes à faibles ressources ;
- Un engagement ambitieux de fréquentation, avec une moyenne de près de 884.000 km totaux par an, correspondant à une offre de 17,3 Km / habitant (moyenne des réseaux de cette catégorie : 14,7 Km / habitant) et un usage de 1,04 million de voyages / an, correspondant à un usage de 20,4 voyages / habitant (moyenne des réseaux de cette catégorie : 23,7 voyages / habitants). En rappelant que la situation actuelle se caractérise par une offre de 8,4 Km / habitant et un usage de 7,8 voyages / habitant, c'est donc respectivement une offre multipliée par 2 et un usage multiplié par 3 qui sont proposés.
- La définition d'un mécanisme financier d'intéressement de l'exploitant à la fréquentation du service par un abondement de la recette issue de l'usage des lignes et du TAD, afin d'impliquer le délégataire dans la réussite de la nouvelle organisation du service ;
- Le renforcement des obligations de l'exploitant en matière d'information, de

reporting (contenu du rapport annuel, réunions régulières) et de transparence vis-à-vis de la collectivité ;

- Des moyens de contrôle pour la collectivité avec une liste détaillée des informations à produire dans les comptes-rendus technique et financier annuels, la remise d'un tableau de bord trimestriel construit selon un cadre contractualisé et la réalisation de 2 enquêtes de satisfaction au cours du contrat ;
- Le suivi par la collectivité de la performance de l'exploitant sur la base de 5 indicateurs (ponctualité, propreté des véhicules, disponibilité de l'information auprès des usagers, accueil des usagers et traitement des réclamations), associé à un mécanisme de malus financier en cas de non-atteinte des objectifs contractualisés de performance sur chaque indicateur ;
- Un système de pénalités applicables, contrôlables et dissuasives en cas de non-atteinte par l'exploitant des objectifs et des engagements ;
- L'amélioration de la rédaction des clauses de fin de contrat.

## Brèves ...

### En France

**Le changement de délégataire : une étape classique dans une activité concurrentielle**

En 2009, sur 18 DSP Transports renouvelées, 9 (50%) ont opté pour un changement de délégataire. Sur la période 2005-2009 (118 procédures), ce pourcentage est de 31,4%. (*L'année 2010 des transports urbains - GART*)

**La DSP, la procédure jugée la plus efficace par les collectivités**

A l'heure où les AOT (Autorités organisatrices de transports) sont à la "recherche de gains de productivité pour parvenir à réduire le déficit structurel du service de transport collectif urbain" (*L'année 2010 des transports urbains - GART*), la vivacité de la concurrence est la clé du meilleur service au meilleur coût. A ce titre, la DSP est la procédure la plus à même de susciter les candidatures : 77% des AOT choisissant de déléguer la gestion de leur service de transport collectif (soit 89% des AOT) optent pour la Délégation de service public.

### Dans le Sud-Ouest

**Quelques exemples de DSP appliquées aux transports publics**

Au profit de Keolis : Communauté Urbaine de Bordeaux, Agen, Tarbes, Pau, Auch.

Au profit de Veolia : BAB, Arcahon, Conseil général de Gironde, Libourne, La Rochelle, Brive.

# "Le meilleur service au meilleur coût"

**INTERVIEW** La présidente du Marsan Agglo, Geneviève Darrieussecq, revient sur le choix de Veolia.

**Quels sont les candidats qui ont répondu à l'offre du Marsan concernant les transports ?**

Nous avons reçu deux réponses. Une de Veolia Transport Urbain et une d'un groupement constitué de la société landaise RDTL associée à Keolis. Veolia et Keolis sont des leaders nationaux et internationaux du transport urbain.

**Sue quels critères avez-vous effectué votre choix entre les deux candidats ?**

Ce qui m'a d'abord importé, c'est le réseau proposé par les candidats. Parce que c'est bien l'architecture des lignes et leur fréquence qui sont essentielles. Notre but est d'avoir un réseau utile et donc attractif. Pour attirer les voyageurs dans les bus, il faut que les lignes soient simples,

les connexions entre les lignes cohérentes, et la fréquence des passages élevée.

Puis bien sûr j'ai jugé l'offre économique. Quel coût pour la collectivité et quel coût pour les passagers.

**Le choix a dû être difficile !**

Oui ça n'a pas été simple car nous avons deux bons dossiers. Et c'est ce qui est intéressant dans la procédure de délégation de service public : elle permet à chaque candidat de mettre en avant son savoir-faire, d'imaginer des solutions, de proposer des innovations. Et les phases de négociations permettent au dossier d'évoluer techniquement et économiquement pour tendre au maximum vers ce que souhaite la collectivité.

**Pourquoi votre choix s'est porté sur la société Veolia ?**

Parce que la hiérarchie des lignes proposée collait bien au territoire. Par exemple les lignes dites de nervure,

**G. Darrieussecq : "Il fallait que les lignes soient simples, les connexions entre elles cohérentes, la fréquence des passages élevée"**

c'est-à-dire à haute fréquence en heures de pointe, desserviront pratiquement toutes les zones d'emploi, les quartiers les plus denses et les principaux pôles commerciaux. De plus, en dehors de ces lignes très performantes, cette proposition se démarquait aussi par son habileté à

apporter des services nouveaux pour la ville de Saint-Pierre-du-Mont.

Ensuite, Veolia s'est démarqué aussi par un autre élément très convaincant, à savoir la grande lisibilité de sa grille horaire. Non seulement ils ont été tout de suite dans le bon timing avec des fréquences à 15, 30 et 60 minutes, mais ils ont aussi fait en sorte qu'on retrouve cette architecture au niveau du pôle d'échanges voyageurs, avec des passages de bus par exemple à 8h, 8h15, 8h30, 8h45 etc. C'est facile à retenir, donc très attractif, et en plus leur système devrait grandement faciliter les correspondances entre les lignes.

Ces deux éléments ont vraiment montré le savoir-faire du candidat. Mais, en plus de ces qualités techniques, il se trouve que cette offre-

là s'est révélée, au niveau du coût pour la collectivité, la meilleure sur la durée du contrat. Qui plus est en respectant la grille tarifaire que nous avions demandée.

**Votre choix, validé par le conseil communautaire le 14 septembre 2011, a suscité de vives réactions...**

C'est normal que les candidats non retenus soient déçus. J'ai choisi le meilleur service au meilleur coût pour la collectivité et l'utilisateur. Il me semble que c'est une bonne conception du service rendu au public. Pour le reste, fin de l'épisode. Tout cela est oublié, faisons maintenant en sorte que ce service fonctionne bien, qu'il apporte la qualité attendue dans les modes de déplacement des habitants du Marsan.



# “FAIRE BOUGER LES LIGNES”

**AVIS D'EXPERT** Rencontre avec Pierre Lang, directeur d'Iter, cabinet qui a accompagné le Marsan Agglo dans l'élaboration du Plan Global de Déplacements, puis dans la procédure de choix du délégataire pour les transports publics.

**Et si vous commenciez par nous présenter Iter ?**

Iter est un cabinet d'études fondé en 1978, sous la forme d'une Scop-Sarl, par plusieurs consultants. Nous sommes basés à Toulouse, avec également une agence à Paris.

**Pourquoi ce fonctionnement en Scop ?**

C'était une volonté dès le départ. La Scop a l'avantage de faire que la représentativité au sein du conseil d'administration n'est pas liée au niveau de représentativité dans le capital social. Ce qui fait aussi que l'ensemble des salariés sont aussi partie prenante dans la pérennité de la structure, c'est un élément de motivation. Dernier avantage : une Scop ne peut pas comporter un actionnaire externe majoritaire.

**Peut-on dire de ce dernier point qu'il est une garantie d'indépendance ?**

Oui. Tout comme le fait que nous travaillons exclusivement pour des collectivités locales. Ce choix a été guidé par le fait qu'il peut être complexe de collaborer à la fois avec des collectivités et avec des opérateurs...

**Vous avez d'abord travaillé avec le Marsan Agglo sur le Plan Glo-**

**bal de Déplacements (PGD). Qu'en reprenez-vous ?**

Le premier intérêt du PGD du Marsan, c'est son articulation avec le SCOT : la politique de déplacement est donc intégrée à l'aménagement global du territoire. Le second, c'est l'ouverture d'esprit qui a caractérisé le travail préparatoire : on a senti que les élus étaient prêts à faire bouger les lignes, qu'une dynamique volontaire les motivait. Le PGD a été bouclé en un an, j'en ai vu d'autres qui ont duré deux ou trois ans, parasités par des débats hors sujet ou passésistes. Je pense tout simplement que les élus de la commission étaient fédérés autour de la présidente, et qu'il y avait une vraie attente, une volonté d'impulser une dynamique complète.

**Ce PGD n'est-il pas trop ambitieux ?**

Non, il est volontariste. Beaucoup de territoires se lancent dans ce genre de démarche soit parce qu'ils y sont obligés (ndlr : les agglomérations de plus de 100.000 habitants), soit parce qu'ils doivent répondre à des problèmes de déplacement urgents.

Ce qui compte sur le Marsan, c'est sa démarche volontariste et anticipatrice. Pour conduire à des changements comportementaux, il faut que plusieurs facteurs jouent de concert. Mais il faut aussi et avant tout une offre de service pertinente : on ne peut pas prétendre être attractif quand on a des autobus qui passent toutes les 45 minutes aux arrêts ! Il fallait donc faire le pari d'améliorer les fréquences de passage pour susciter les besoins. Et comme la collectivité n'a pas les moyens de financer cette fréquence optimale sur toutes les lignes, elle a fait le choix primordial de hiérarchiser les lignes. D'où l'intérêt de la coordination du PGD avec le SCOT : ce choix illustre une véritable stratégie de territoire.

**Vous avez ensuite accompagné la collectivité pendant la procédure de DSP pour le choix du délégataire du réseau urbain. La DSP, une option que vous cautionnez ?** Complètement. Compte tenu du challenge qu'ont accepté les élus avec ce PGD dynamique et ambitieux, en rupture avec le passé, et en même temps du fait qu'il

n'est pas possible de changer les usages du jour au lendemain, bref de ce cap important entre la situation actuelle et celle souhaitée, il fallait une procédure simple et adaptable. Les objectifs auraient été impossibles à atteindre avec un simple marché et les faibles possibilités d'évolution qu'il suppose.

**Mettre en place cette DSP impliquait par contre d'autres problématiques...**

Le réseau actuel est trop peu fréquenté, et n'engendre pas assez de recettes. Le risque pour le délégataire, notion inhérente à cette procédure, pouvait ne pas être jugé suffisant. D'où le système de l'abondement imaginé pour augmenter le risque de l'opérateur. Celui-ci s'est en effet engagé sur un niveau de fréquentation ambitieux. Je ne rentre pas dans les détails techniques, mais s'il n'atteint pas ses objectifs de recettes, la contribution de la collectivité baisse également.

**Vous pouvez nous citer un cas similaire où vous avez proposé aussi ce système ?**

Je pense que l'exemple de Rodez est très comparable.

**Un recours existe contre le Marsan Agglomération, mettant en cause**

**la réalité de ce risque. Cela vous inquiète-t-il ?**

Non, il n'y a pas de raison.

**Combien avez-vous suivi de DSP ? Avez-vous déjà essayé un recours fructueux ?**

Une trentaine de DSP. Non, aucun. Mais vous savez, il y a beaucoup moins de recours qu'on ne le croit.

**Revenons au réseau : que pensez-vous du résultat obtenu pour le Marsan Agglo après la négociation ?**

Ce résultat doit s'apprécier en deux temps.

D'abord sur le contenu de l'offre finale retenue et son adéquation qualité / prix. Je considère que, compte tenu du choix technique final et du montant obtenu au regard de ce qu'avait prévu la collectivité, un bon compromis a été obtenu entre les attentes de la collectivité et les engagements du délégataire.

Ensuite, il faut jauger ce résultat par rapport au temps de service effectif. Donc sur une période plus longue. Or, il se trouve que la transition s'est très bien passée, notamment avec les conducteurs. A ce titre, le cas de l'agglomération du Marsan est même, je n'hésite pas à le dire, assez exemplaire. C'est très encourageant.

## 17 conducteurs repris : mission accomplie

**PERSONNEL ROULANT** La reprise des conducteurs s'est révélée plus complexe que prévue. Elle a pourtant été réussie.

Comme il est assez courant qu'une collectivité change de délégataire au moment du renouvellement de son contrat, le Code du travail prévoit de façon très explicite le cas de la reprise des personnels. De fait, la plupart du temps, cette phase n'implique pas de difficultés particulières, les salariés changeant seulement d'employeur, sans modification de leur contrat et de leurs conditions de travail.

**Incertitude juridique**

Tel n'était pas le cas ici. Parce que la collectivité passait d'un marché classique à une DSP. Parce que les moyens, humains et matériels, mis en place par l'ancien délégataire à l'exploitation du TUM étaient parfois mêlés à ses autres activités de transport. Parce que la notion juridique de reprise ne pouvait s'appliquer dans la mesure où aucun moyen matériel (véhicules, dépôt) n'appartient à la collectivité ; de ce fait, le nouveau délégataire pouvait, si rien n'était prévu par la collectivité, n'être soumis à aucune obligation de reprise des personnels... Enfin, parce que le statut des conducteurs

était régi par la Convention collective nationale du personnel des voies ferrées d'intérêt local - alors que les deux candidats à la DSP proposaient d'en instaurer une autre (la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs), plus appropriée. Les incertitudes juridiques liées à l'obligation de reprise du personnel

ont été balayées dès la phase de négociation, la présidente du Marsan Agglo ayant demandé aux candidats de s'engager contractuellement sur les mêmes bases que le Code du travail l'aurait imposé s'il s'était appliqué.

De fait, Veolia s'est bien engagé à faire des propositions de reprise des personnels de conduite qui étaient

affectés à 100% au réseau (soit 13 personnes pour le TUM, 2 sur les lignes scolaires et 2 sur la ligne spécifique à Pémégnan).

Par la suite, la présidente se rendant compte que 4 conducteurs n'étaient affectés qu'à 50% de leurs temps de travail au TUM, elle a fait en sorte que Veolia étende également ses engagements à leur cas. Soit en 21

conducteurs concernés.

Au final, 14 salariés de la RDTL concernés ont accepté d'être repris (11 dès le 1er novembre 2011, 3 à la mise en place du nouveau réseau en juillet 2012), et 3 conducteurs de la RDTL, pourtant non concernés par la reprise, ont fait le choix de démissionner pour rejoindre Veolia Transports du Marsan.

### Point de vue “Conserver notre proximité avec l'utilisateur”

**Rencontre avec Jean-Baptiste Ardil, un des conducteurs du réseau TUM repris par Veolia Transports du Marsan.**

**Les conducteurs s'y retrouvent-ils par rapport aux engagements pris ?**

Jean-Baptiste Ardil : Au niveau des conditions de reprise, ce qui était convenu a été appliqué (salaire mensuel, ancienneté...), et les engagements de la direction de Veolia sur la mutuelle et la prévoyance ont répondu à nos attentes. Les conditions de travail sont correctes.

**Ces conditions ont-elles changé ?**

Oui, au niveau du rythme de travail notamment. Pour

faire court, nous faisons 35 heures en quatre jours. Les journées de travail sont un peu plus longues mais nous avons par exemple cinq jours consécutifs par mois de repos incluant un week-end. C'est une organisation qui convient au personnel roulant.

Il y a aussi davantage de polyvalence sur les circuits et les trajets. Ce qui est très apprécié dans la mesure où ça nous permet d'être plus proche des usagers.

Après, nous sommes bien conscients que d'autres aspects demandent encore un peu de temps. Notamment au niveau du dépôt (ndlr : les travaux sont en cours et devraient être livrés fin mars), des véhicules neufs qui arriveront au fur et à mesure, ou de la mise en place du nouveau réseau. Dans la mesure où le dialogue avec la direction est quotidien, qu'elle prend

en compte les observations du personnel et l'intègre dans ses réflexions de travail, pour le moment tout va bien.

**Comment avez-vous vécu le changement de prestataire du Marsan Agglo ?**

Disons qu'il y a eu une grosse période d'incertitude mais tout cela est derrière nous. L'ensemble du personnel est là avant tout pour le réseau et ses usagers, quelque soit l'employeur. Vous savez, la direction de Veolia a été agréablement surprise de voir que beaucoup d'usagers du TUM nous appellent par nos prénoms, voire par nos surnoms... Nous souhaitons conserver envers et contre tout cette proximité, cette ambiance quasi-familiale.

**AVENIR IMMOBILIER**

**OUVERTURE DE VOTRE AGENCE**  
ACHAT - VENTE - LOCATION

- MAISONS
- APPARTEMENTS
- TERRAINS
- FONDS DE COMMERCE

**35 rue des Cordeliers - Mont de Marsan - 05 58 51 61 44**  
avenir.immobilier.40@orange.fr  
Du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 19h - Le samedi de 9h à 13h

Les bons plans, les sorties, toute l'actualité de Mont de Marsan et son agglomération

98.8 Mont de Marsan **vu d'ici**

france bleu gascogne  
bleugascogne.fr





# “JE SUIS BIEN ICI”

**ENTRETIEN** Les conducteurs du réseau de Mont de Marsan l'appellent simplement Charlotte... Rencontre avec la directrice d'une PME d'une trentaine de personnes, Veolia Transports du Marsan, chargée de mettre en musique le futur réseau du Marsan. Et les équipes qui vont avec.

**Avant de parler de l'avenir, petit retour en arrière : quand et comment avez-vous été impliquée dans la candidature de Veolia à la DSP du Marsan ?**  
Dès le début, c'est-à-dire en janvier 2011. Comme nous n'étions pas présents dans les Landes, cela a commencé par un gros travail d'appropriation du réseau et de connaissance du territoire. Ensuite, il y a eu le dépôt de candidature puis la phase de négociation. Nous étions une petite équipe chargée de ce dossier, j'ai participé du

debut à la fin aux travaux, tant sur les aspects juridiques, économiques et techniques.

imaginer ex nihilo. En effet, en général, les collectivités possèdent leur propre parc de véhicules, leur propre dépôt et les installations qui en découlent. Ensuite, il y eu les oraux avec le Marsan Agglomération, menés dans un climat serein car nous sentions que la collectivité et le cabinet qui l'accompagnait étaient ouverts aux propositions. Mais le plus éprouvant, ça a été l'attente du résultat ! D'autant qu'au plaisir de voir un travail d'équipe récompensé, j'avais aussi un challenge personnel avec la

a été vraiment très compliqué. Mais ça l'a été encore plus pour eux : ils ne savaient pas qui serait leur employeur le mois prochain.

**Et ensuite ?**

Une fois l'exploitation lancée, toute cette période a été oubliée, par tout le monde. L'ensemble des conducteurs repris se sont complètement investis dans le projet. Ils sont ponctuels, ont la banane, nous font remonter un tas de remarques constructives etc. Bref, ils aiment leur boulot !

de la voiture est ici très forte. Mais on voit cela aussi sur d'autres territoires ! La caractéristique ici, c'est surtout qu'il y a beaucoup de places de stationnement en centre ville, et qu'il n'est pas cher.

**Ce n'est pas le sentiment répandu...**

(Étonnée) Ah bon ? Je peux pourtant vous assurer, éléments de comparaison à l'appui, que c'est vraiment le cas !

**Revenons à nos bus.**

Le nouveau réseau doit tout simple-

ment devenir une vraie alternative à la voiture. Il a été pensé comme tel, avec un service optimisé, des lignes plus près des besoins réels et des fréquences accrues. La mise en place suppose beaucoup de concertation, aller à la rencontre des quartiers, des écoles, des administrations, des entreprises, des associations etc., et de communication. Si l'offre correspond aux besoins, le message à faire passer ensuite est simple : "C'est pas ringard de prendre le bus !".



**Que retenir de cette période ?**  
Un gros travail en amont, sur un dossier très particulier car il fallait tout

perspective d'obtenir ce poste qui me tenait à cœur.

**Pourquoi ?**

A la Direction régionale, je travaillais sur l'ensemble des réseaux du groupe dans le grand Sud-Ouest, mais le terrain me manquait. Tout simplement.

**Par contre, ensuite, on a eu le sentiment que tout est allé très vite...**

Je confirme ! On s'en est bien sorti mais un mois ou deux de plus n'auraient pas été de trop. En trois semaines, il a fallu tout mettre en place, la logistique, le dépôt, nos bus, créer la société et surtout, rassurer les conducteurs, les rencontrer, leur exposer les conditions de reprise et notre projet puisque cela n'avait pas pu être fait avant. Là aussi, tout changeait : en général, la phase de reprise est plus simple et plus sécurisante pour les personnels. Ça

**L'année 2012 a commencé avec le lancement du Transport à la demande (TAD) dans les communes rurales. Quelles sont vos premières impressions ?**

On est plutôt satisfaits : ça démarre doucement mais bien, nous avons des réservations tous les jours. Et des personnes qui reviennent. Les demandes viennent de toutes les communes de l'agglomération.

**Reste maintenant à mettre en place le nouveau réseau. Une vraie gageure ?**

Clairement puisque tout va être remis à plat, les lignes, les horaires, le fonctionnement, les véhicules. L'enjeu c'est de faire en sorte qu'il y ait d'autres usagers, notamment ceux qui, aujourd'hui, utilisent exclusivement leur voiture. Le bus sera aussi fait pour répondre à leurs besoins. Certes, on voit bien que l'habitude

ment devenir une vraie alternative à la voiture. Il a été pensé comme tel, avec un service optimisé, des lignes plus près des besoins réels et des fréquences accrues. La mise en place suppose beaucoup de concertation, aller à la rencontre des quartiers, des écoles, des administrations, des entreprises, des associations etc., et de communication. Si l'offre correspond aux besoins, le message à faire passer ensuite est simple : "C'est pas ringard de prendre le bus !".

**Une gageure aussi pour vous ?**

Des collègues m'ont dit qu'avec toutes les embûches que nous avons rencontrées, j'avais connu plus de choses en deux mois qu'eux en dix ans ! Ce que je sais, c'est que le réseau tourne, le service est là, que ça se passe très bien avec les conducteurs et que le défi est exaltant. Bref, je suis bien ici !

**BIO express**

Titulaire d'un diplôme d'Ingénieur Sécurité (Maîtrise des risques), Charlotte Barre commence son aventure dans les transports en rentrant à la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) pour s'occuper des questions de maintenance technique d'alimentation par le sol du tramway de Bordeaux. Puis, elle change d'horizon en rentrant chez l'exploitant de l'époque de ce même réseau, à savoir Veolia Transports Bordeaux, comme Responsable Sécurité pour les tramways. En 2009, Keolis remporte le marché des transports de la CUB au détriment de Veolia. Elle intègre donc la direction régionale de Veolia, comme chargée de mission (fret ferroviaire, réseaux urbains), puis comme responsable Qualité, sécurité et environnement dans tous les réseaux de Veolia Transports du Sud-Ouest (à savoir l'Aquitaine mais également Poitou-Charentes, Limousin et Midi-Pyrénées). Fin 2011, à 27 ans, elle devient directrice de la société Veolia Transports du Marsan.

**L'équipe**

- **Pierre Violain**, responsable d'exploitation, 26 ans. Entré en 2008 comme conducteur de bus, sur le réseau d'Arcachon, avant de prendre ensuite différentes responsabilités jusqu'à devenir responsable d'exploitation adjoint.
- **Soumia Benkheilil**. Chargée de clientèle & communication. En contrat professionnel BTS Management des unités commerciales au Greta de Mont de Marsan.
- **Sonia Pelota**. Actuellement intégrée dans l'équipe 2 jours par semaine. Appelée à l'être en CDI à temps plein à partir de juillet 2012 pour prendre en charge la future agence commerciale.
- **16 conducteurs** à ce jour, une trentaine en juillet 2012.



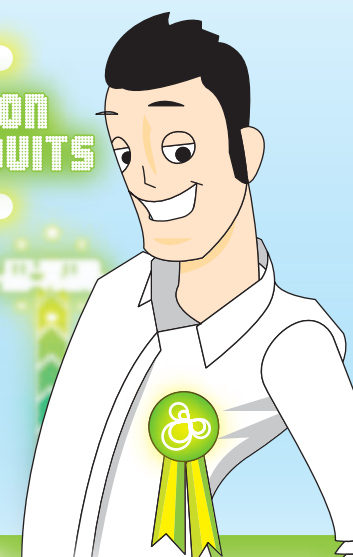
Opération lancée par **Le Marsan Agglomération** en partenariat avec **la Chambre de Métiers et de l'Artisanat**, **la Chambre de Commerce et d'Industrie** et **l'ADEME**

CMA des Landes : Stéphanie Perbost - 05 58 05 81 97  
CCI des Landes : Christophe Robin - 05 58 05 44 68  
Le Marsan Agglomération : Catherine Manceau - 05 58 46 62 59



**Réalisez 3 gestes en faveur de l'environnement et obtenez le label Éco-Défis**

**Commerçants et artisans, comment participer ?** Un dossier de participation indiquant les modalités de cette opération va vous être adressé, par courrier, dans les prochains jours. Un agent de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Landes et de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Landes peut, sur demande, vous aider à compléter votre fiche d'engagement Eco-Défis.



**BÉNÉFICIEZ DE LA MÉDIATISATION DE VOS ACTIONS**



Vos locataires  
s'en vont ???

le Marsan Habitat  
vous accompagne dans  
vos projets d'amélioration  
de logement.

PROFITEZ  
D'AIDES  
JUSQU'À  
DU MONTANT DES TRAVAUX

50%

accessibilité

charpente

toiture

assainissement

menuiserie

isolation

éco-énergies

sanitaire

chauffage

électricité



**INFORMATIONS  
& PERMANENCE**  
**09 74 76 01 42**  
**www.lemarsan.fr**