

Comité départemental des mobilités – Nîmes (30)

Jeudi 7 février 2019

En présence de :

Jean-Luc Gibelin, Vice-Président délégué aux Mobilités et Infrastructures de Transport
Christophe Bazzo, Directeur Général Délégué aux Infrastructures et Mobilités

Rappel des coordonnées du service mobilités dans le Gard

Maison de ma Région

21, allée Boissy d'Anglas – Triangle de la gare
30900 Nîmes
0806 80 36 60

Formulaire de contact par Internet : www.laregion.fr/contact-liO

Toutes les informations sur : www.lio.laregion.fr

Horaires d'ouverture du service :

Lundi, mardi, mercredi et vendredi de 9h à 11h et de 14h à 16h
Jeudi de 14h à 16h

SERVICE
PUBLIC
OCCITANIE
TRANSPORTS



Introduction de la séance par Jean-Luc Gibelin

Les Comités départementaux des mobilités participent de la mise en œuvre des EGRIM (Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité), au titre du chantier de la concertation.

Il y a également la volonté d'être à proximité des besoins et de leur expression, avec un CDM par département et les services Mobilités des Maisons de Région en relais local.

Les CDM sont le lieu où peuvent se rapprocher les ayants-droit au transport (usagers, associations), les opérateurs de transport (SNCF, autocaristes, etc.) et les élus (Régionaux et autres Collectivités locales).

Les CDM ont ainsi trois missions :

1. Lieu d'expression et d'écoute des besoins sur les territoires, au-delà des consultations effectuées lors des EGRIM ;
2. Lieu de proposition de solutions de la part des Autorités Organisatrices des transports et de leurs opérateurs ferrés ou routiers ;
3. En enfin lieu d'évaluation de ces propositions de solutions et de leur mise en œuvre.

Il s'agit globalement d'une démarche dynamique qui doit s'installer dans la durée et s'inscrire également dans la démarche du SRADDET 2040 de la Région.

Il y aura deux CDM par an, avec entre-temps des sous-commissions de travaux thématiques (Commissions départementales des transports scolaires - CDTS pour le transport scolaire, Vélo, train, etc.).

Questions des intervenants en salle.

M. Jean-Louis Mante – Association Française pour le développement des Véloroutes et voies vertes

M. Mante insiste sur la relation entre transport et emploi des jeunes, sur l'insuffisance dans le domaine de l'intermodalité et du vélo (plan vélo). Il s'interroge sur la position de la Région envers le schéma national des voies vertes et Véloroutes et sur l'avenir du plan Véloroutes régional. M. Mante indique que la SNCF ne respecte pas la Directive Européenne sur le transport des Vélos dans les trains, comme dans les TGV ou les Intercités.

Dans les TER, le nombre de places pour les vélos est pour lui insuffisant. Il faut avancer sur ces sujets. La Région va-t-elle remettre les porte-vélos à l'arrière de certains autocars comme cela a été expérimenté dans le passé dans le Gard par exemple ?

M^{me} Delphine Chabert – Association des parents d’élèves du lycée A. Camus à Nîmes

Mme Chabert alerte la Région sur les difficultés en transports scolaires pour les élèves du lycée Albert Camus : sur les horaires d’arrivée des cars décalés des heures d’ouverture de l’établissement, notamment le matin, sur les fréquences de retour comme le mercredi. En outre, de nombreux retards sont à déplorer sur la ligne D40 ainsi qu’un manque de place lors des retours du soir, ce qui oblige les parents à s’organiser avec leurs voitures. Cela crée de la lassitude et l’impression de ne pas être entendu ni écouté. Les parents d’élèves ne savent pas qui est le bon interlocuteur sur ces sujets.

Jean-Luc Gibelin

Pour chaque établissement l’approche et les points de vue sont différents. La Région n’a connaissance des informations relatives aux trajets, horaires et nombre d’élèves par secteur que trop tardivement après la rentrée (Informations données par le Rectorat). Cela n’aide pas à l’organisation. Tout ne peut pas être planifié à l’avance. Le service transport prendra contact avec Mme Chabert et vous apportera des éléments de réponse.

La Région a hérité de la compétence transport scolaire depuis un an seulement, il faut coordonner au niveau régional tout cela. Mais il faut aussi être au plus près des sujets, c’est pourquoi la Région a mis en place les CDTS (Comités Départementaux des Transports Scolaires), qui serviront aussi à évoquer ce type de sujet, au plus près des besoins des territoires et des établissements.

En effet les CDTS ont trois fonctions :

- Être informé et donner un avis sur les conditions d’organisation des transports scolaires avant la rentrée ;
- Lieu de propositions de modification des services de transport ;
- Recours gracieux sur l’application du règlement des transports scolaires.

Il faut une réglementation régionale bien entendu, mais il faut aussi une concertation locale.

Le CDTS dans le Gard sera bientôt mis en place.

M. André Joffart – Comité de défense des Services Publics et des Usagers dans les Hautes Cévennes

Dans quelle commission du CDM pourra-t-on défendre la ligne des Cévennes ?

Cette ligne est indispensable aux territoires des Hautes Cévennes et même au-delà. C’est un vecteur de développement économique et de soft-tourisme (pas d’empreinte carbone), mais c’est aussi un train du quotidien vers le Sud pour les salariés et un moyen de transport scolaire pour les nombreux internes. Cela devrait aussi permettre au fret de ne plus emprunter les routes, car le tout routier n’est pas une solution et de plus dans nos pays les

réseaux routiers sont très impactés par les intempéries. Il faut développer cette ligne bien que son tracé soit essentiellement à voie unique.

M. José Gomez - Membre du CESER, Commission 1 –Transport et aménagement du territoire.

Le ferroviaire a un rôle à jouer dans l'aménagement du territoire, le CESER a travaillé sur les EGRIM, le SRADDET, la convention avec la SNCF. Le train est un élément important de l'aménagement et de l'équilibre entre les territoires. Le CESER participera aux CDM et a désigné à cette fin un représentant. M. Gomez indique que le CESER est très satisfait de la mise en œuvre de ces CDM.

M. Thierry Ferrier – Conseil départemental du Gard

M. Ferrier rebondit sur le sujet des transports scolaires pour indiquer que d'autres soucis existent, pas uniquement pour un lycée. En ce qui concerne le point 6 – Intermodalités des EGRIM, il prône la réouverture de la ligne ferrée Nîmes – Sommières, car la saturation de cet axe routier est au maximum. De fait les cars scolaires qui partent de Nîmes vers 16:30 arrivent à Sommières très tard à cause des bouchons. Il ne s'agit pas d'opposer les cars aux trains, mais de réfléchir à un rabattement en cars vers les gares.

Anne-Marie Skora – Association des usagers SNCF du Gard et départements limitrophes

Pour Mme Skora, les questions du transport scolaire remontent aussi à son association.

Selon elle, la Région fait beaucoup pour le ferroviaire, ce qui entraîne des effets secondaires qui doivent être pris en compte. En effet, le cadencement amélioré entraîne une augmentation de la fréquentation et donc des problèmes de matériel : manque de places et mauvaise répartition des capacités de charge. Il faut d'autres matériels pour ne pas décourager les usagers. On ressent un manque de moyens dans le Gard qui semble être au bout de la Région.

A son avis, les grilles horaires sont trop anciennes, certaines gares ne sont pas assez desservies sans raison. Elle propose de faire des expérimentations et ajouter des horaires. Et de rouvrir la ligne Alès-Bessèges. Elle déplore que la ligne Nîmes-Le Grau du Roi soit sous-exploitée.

Elle ajoute que la politique des PEM de la Région est très satisfaisante, avec entre autres des abris-vélo et places de parking.

Jean-Luc Gibelin

La question des dessertes est un des objectifs de ces CDM. La Région a une vraie expertise en ferroviaire, mais il faut écouter les usagers. Les CDM sont des lieux d'expression des besoins, mais aussi des instances faites pour avancer ensemble vers des solutions,

proposer des expérimentations. La Région a souhaité réunir avec elle au sein de ces CDM les usagers des transports et les opérateurs, donc mettre tout le monde autour de la table. Ceci afin que ces instances ne soient pas juste un lieu où l'on se contente de dire ce qui ne va pas, mais qu'un constat soit fait ensemble sur les demandes exprimées, et qu'on puisse confronter les points de vue, tous entendre ces demandes, propositions ou souhaits d'expérimentation. C'est pour cela que la Région a voulu que les opérateurs soient présents. M. Gibelin rappelle à cette occasion qu'il faut à l'évidence plus d'agilité de la part de la SNCF, qui est l'opérateur que la Région a choisi de conserver. Même si le monde du ferroviaire demande du temps. Mais ce temps long ne doit pas empêcher les expérimentations.

M. Gibelin partage un point de vue, il faut à la Région des matériels ferroviaires supplémentaires, avec des trains plus modernes et avec plus de places. C'est ce que fait la Région de manière importante. La Région aura d'ici à quelques années un parc de matériel roulant très récent, entre 5-6 ans d'âge.

Les discussions avec la SNCF sont en cours. La Région, depuis les EGRIM et la négociation de la convention avec SNCF, dit qu'elle a besoin de matériel roulant supplémentaire.

La Région peut financer de 16 à 20 rames de plus, mais la SNCF ne nous autorise à en acquérir que 13. Mais les négociations ne sont pas finies.

Il y aura 3 nouvelles rames pour le Cévenol fin 2019, et il y aura des nouveaux matériels dans le Gard également.

Les discussions sont en cours pour la rénovation des rames de marque Bombardier.

Les travaux sur les lignes de train en Cévennes seront bien rattachés au CDM du Gard.

Sur le vélo, le CDM est un lieu pour travailler ensemble, pas uniquement pour porter une démarche à charge contre la Région. Il faut porter une réflexion commune.

Avec 70 PEM sur l'Occitanie en cours d'étude ou de réalisation, la Région Occitanie est très volontariste sur l'intermodalité.

Le vélo est aussi pris en compte. La Région a adhéré à l'association Villes et Territoires Cyclables, c'est la première Région à avoir voté une aide pour l'acquisition de vélos électriques, ce qui en cascade débloque les aides de l'Etat. Et pourtant le vélo n'est pas une compétence obligatoire des Régions.

Pour la question des vélos dans les trains, il faut se poser la question s'il n'est pas préférable de ne pas transporter le vélo dans le train et d'utiliser un second vélo. La Région réfléchit ainsi à une aide à l'achat du second vélo. Ceci afin de stationner son premier vélo dans la gare de départ, et de prendre le second à la gare d'arrivée. Car il n'est pas raisonnable de mettre plus de vélos dans les trains du quotidien. Sur cette question aussi, il faut expérimenter, trouver ensemble des solutions.

Et n'oublions pas que le vélo ne fait pas tout, il faut aussi améliorer les choses sur les autres moyens de déplacements doux, comme les trottinettes...

M. Bruno Venquiem – Comité de quartier de Nîmes centre

La ligne Nîmes-Le-Grau-du-Roi est sous exploitée, il faut développer l'offre ferrée. Pour la mobilité quotidienne, c'est important.

Par ailleurs, le tourisme ferré est oublié en France, contrairement, par exemple à la Suisse qui dispose de voitures panoramiques. Ne faudrait-il pas faire inscrire au patrimoine mondial de l'UNESCO la ligne du Cévenol ? Cette ligne permet aussi de faire le lien avec les gares routières qui passent à proximité des gares en Cévennes.

M. Michel Bourgeat – Croc Vélo

N'oublions pas que le vélo sert au déplacement quotidien des salariés, par exemple chez BRL. Les rames « Bombardier » sont sans place pour les vélos, il faut des matériels avec plus de places.

M. Claude Doussière – Association pour la réouverture d'Alès-Bessèges

La ligne a été fermée en 2012. Il faut la rouvrir en travaillant sur l'intermodalité, par exemple avec un PEM à Saint-Ambroix, qui est tout à fait envisageable. Il y a peu d'offre en TC routier et il faut desservir les villages isolés. Par ailleurs Saint-Ambroix est une entrée de la Région, où l'on pourrait prendre le train pour aller vers Alès.

Jean-Luc Gibelin

La ligne Alès-Bessèges est typique de ce qui a un vrai impact pour les territoires. Il y a un intérêt évident à avoir cette articulation sur Saint-Ambroix. Il ne s'agit pas de défendre par nostalgie une ligne, c'est un enjeu d'aménagement du territoire. La Région est convaincue qu'un PEM sur Saint-Ambroix est très pertinent.

Sur les trains touristiques, la Région y est très attentive. On prendra des initiatives pour faire des pôles d'intérêt touristique en lien avec le train. Un circuit en Cévennes a une grande valeur évidente. Les EGRIM n'ont pas mis en avant les trains touristiques, mais il ne faut pas risquer de transformer un train du quotidien en train touristique, au risque que SNCF ne doive se désengager du financement. Un train touristique doit être en effet porté par son opérateur local pour les infrastructures.

Christophe Bazzo

Pour les vélos, on essaiera de mieux prendre en compte le vélo à bord des trains. Pour le tourisme ferré, le matériel est adapté, c'est pour le quotidien qu'il y a des difficultés avec les

vélos. La capacité des infrastructures (longueur, voire hauteur des quais), ne permet pas en Occitanie d'accueillir des fourgons à vélos. Si nos trains sont plus longs, il faut rallonger les quais, c'est très onéreux. C'est pourquoi en effet on réfléchit à l'aide à l'achat du second vélo pour éviter de prendre les cycles à bord. Pour les mouvements pendulaires, C'est une solution qui permettrait de stationner son premier vélo dans la gare de départ, et de prendre le second à la gare d'arrivée. Par ailleurs avec les vélos au quotidien, il y a très souvent conflit d'usage à bord et des irrégularités qui en découlent sur les horaires. Les box à vélos en gare permettent d'envisager le second vélo. A Toulouse par exemple, il y a 700 places de vélos.

M. José Gomez – CESER

Sur l'étoile ferroviaire de Nîmes, il faut aussi prendre en compte les petites lignes. Il faut réutiliser le réseau capillaire non exploité, comme Nîmes-Le Vigan, avec des trains à hydrogène par exemple, pour ne pas avoir à financer une électrification trop onéreuse. Il y a urgence climatique dans ce domaine et je rappelle qu'avec les risques de submersion du trait de côte, les lignes ferrées du bord de mer sont menacées à terme.

M. Paul Mazière – FACEN

Nous avons un projet de veille citoyenne des Transports en Commun, comme en PACA, avec une application sur téléphones mobiles.

Jean-Luc Gibelin

La Région devrait mettre en service pour septembre 2019 une application mobile d'information aux voyageurs, pour liO routier, avec ensuite à terme différents modes de transport dans la Région.

La Région expérimente le train hybride et veut s'engager dans l'hydrogène, y compris dans les transports routiers avec des carburants propres, comme le bio GNV. Pour réduire les gaz à effet de serre, toutes les solutions seront bonnes à prendre.

Le train hybride ou à pile à combustible, c'est pour demain. Il s'agit de technologies atteignables rapidement, ce ne sont pas que des projets. La Région territoire de l'innovation, ce n'est pas un slogan.

Sur le co-voiturage, la Région promeut des solutions citoyennes ou associatives, pas des solutions ubérisantes très connues. A ce titre l'expérimentation à Alès du co-voiturage avec le SMTBA est très satisfaisante.