

## Comité départemental des Mobilités – Foix (09)

---

Vendredi 22 février 2019

En présence de :

**Jean-Luc Gibelin**, Vice-Président délégué aux Mobilités et Infrastructures de Transport

**Kamel Chibli**, Vice-Président délégué à la jeunesse et au sport

**Jean-Franck Cornac**, directeur préfigurateur de la Direction Mobilité et proximité

**Laurent Houles**, Chef de service infrastructures

### Rappel des coordonnées du service mobilités dans l'Ariège

Maison de la Région

21 cours Gabriel Fauré

09000 FOIX

Téléphone : 0 800 008 178

**Horaires d'ouverture du service :**

**Accueil du public :**

Lundi, Mardi, Jeudi et vendredi de 8h30 à 12h

Mercredi de 8h30 à 12h et de 14h à 16h30

**Accueil téléphonique :**

Lundi, mardi, mercredi et jeudi de 8h30 à 12h et de 14h à 16h30

Vendredi de 8h30 à 12h et de 14h à 16h

Toutes les informations sur : [www.lio.laregion.fr](http://www.lio.laregion.fr)

SERVICE  
PUBLIC  
OCCITANIE  
TRANSPORTS



### Introduction de la séance par Jean-Luc Gibelin

Restituer ces CDM dans la démarche des EGRIM (Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité).

CDM : poursuite de la concertation et chantier n° 10 de la concertation

Volonté de concertation mais également de proximité (cf MDR). Donc un CDM par département. 2 CDM par an, et sous-commissions thématiques entre temps

Les 3 objectifs :

- Ecoute des besoins en termes de mobilité sur le territoire
- Présentation des réponses de transports par les opérateurs ferroviaires et routiers, ainsi que des autorités organisatrices
- Evaluation des réponses ou solutions envisagées, proposées ou mises en œuvre

Présentation des thématiques pouvant faire l'objet de sous-commissions (CDTS, vélo...)

**Kamel Chibli** : la mobilité s'affranchit des frontières administrative on peut par exemple imaginer un territoire intelligent qui part de Tarbes jusqu'à Carcassonne. L'idée est de favoriser l'intermodalité sur certains territoires. Les Comité Départemental des Mobilités participent à la mise en œuvre des EGRIM, au titre de la concertation. Il s'agit d'une démarche participative. Les acteurs engagés doivent sentir que du côté de la Région il y a une volonté politique forte d'agir en faveur de la mobilité.

### Questions des intervenants en salle :

**M. Patrice Chevallier (CGT cheminots de l'Ariège)** : M. Patrice Chevalier souhaite alerter les élus sur les difficultés pour les usagers de se déplacer et les inquiétudes que le syndicat CGT exprime quant à la gestion de la ligne TER La Tour de Carol-Toulouse. Il relève des problèmes d'investissement sur la ligne ferroviaire Ax-les-Thermes – La Tour-de-Carol :

- problématique concernant le déneigement des caténaires, à compter de 2020, le chasse neige jusqu'alors utilisé sur la ligne ne le sera plus,
- sur la portion de la ligne en basse Ariège entre Foix et Toulouse, suppression des contrôleurs. Les usagers sont laissés sans information, cela pénalise la qualité du service public,

La CGT exprime également des craintes à l'annonce de la fermeture de la gare de Varilhes et de la réduction des horaires du guichet de la gare de Tarascon.

La CGT souhaite également alerter sur la disparition progressive des services publics de manière générale sur le territoire de l'Ariège qui pose aussi des problèmes de mobilité. Comment maintient-on une activité économique sur le territoire ? Transport d'usagers pour aller travailler, se soigner sur Toulouse.

#### **M. Dominique Prévot (Indecosa CGT)**

- M. Prévot relate dans une déclaration lue devant l'assistance un certain nombre de problématiques relatives à l'absence de services publics de mobilité sur les secteurs ariégeois suivants : Mont d'Olmes, Couserans, Haute-Ariège le Volvestre. Les usagers sont obligés de se déplacer par leurs propres moyens. M. Prévot alerte également la Région sur la ligne ferroviaire La Tour de Carol-Toulouse : sur la portion Pamiers – Toulouse : ligne est cadencée mais subit beaucoup de retards, de plus en plus de gares et de guichets sont fermés sur cette ligne.
- La vente des titres de transport ne doit pas se faire uniquement sur des DAB en effet, il y a des zones blanches, des personnes âgées, des jeunes qui n'ont pas de carte bancaire. Cela revient à créer de la discrimination entre les usagers du service public. Suppression des contrôleurs sur la portion Foix – Toulouse. Quid en cas d'agressions dans les TER. L'Indecosa CGT souhaite alerter la Région sur cette situation et souhaite la remise en place des contrôleurs dans les trains pour assurer l'information à bord, la sécurité et la sûreté.

#### **Intervention bis (CGT)**

Réaction sur les derniers kilomètres évoqués dans le discours de Kamel Chibli. Dans les territoires ruraux et peu denses tels que l'Ariège, le dernier kilomètre c'est bien souvent plusieurs dizaines de kilomètres. Ne pourrait-on pas bénéficier de services TAD comme dans d'autres secteurs de la région Occitanie ?

#### **M. Jean-Luc Gibelin**

Tout n'est pas vrai dans ce qui a été lu dans cette déclaration. La Région vient de signer une convention TER de 8 ans. La Région Occitanie a négocié âprement cette convention avec notamment SNCF réseau.

Concernant la vente à bord il s'agit d'une application nationale. La Région a bataillé pour pouvoir permettre la vente dans les trains sans surcout. C'est le Directeur National TER qui nous l'a confirmé. N'hésitez pas à le faire savoir. A partir de mars 2019, nouvelle application : il ne doit pas y avoir de surcout appliqué. Nous sommes la seule Région à avoir obtenu qu'il n'y ait pas ce surcout supporté par les voyageurs.

Concernant plus précisément la ligne La Tour de Carol – Toulouse, ce qui a été prévu dans le plan Etat-Région : financement à 91,5% et SNCF réseau à 8,5% les lignes voyageurs. Nous espérons atteindre la capacité nominale pour 2022 : alimentation électrique renforcée notamment sur la basse Ariège, afin de bénéficier des unités mobiles double et la capacité de desservir la totalité de la ligne. La présence financière de la Région est maintenue sur l'ensemble du réseau. La Région va investir 84M d'Euros pour s'assurer qu'il n'y ait pas de suspension de circulation sur les petites lignes ferroviaires. Nous contestons le niveau des dépenses mais nous sommes engagés face à cette situation.

La démarche des CDM c'est justement de ne pas être uniquement sur les problématiques des métropoles mais d'être ancrés dans les territoires. La Région c'est 4.500 communes, c'est un élément déterminant pour nous. La Région ne se limite pas aux deux métropoles, c'est également des zones rurales et même de l'hyper ruralité. Quant à la question du Transport à la Demande (TAD) : la Région soutient et s'engage financièrement auprès de différentes intercommunalités du territoire qui organisent des services TAD. De plus, nous avons adopté en décembre dernier un volet mobilité du réseau liO, service régional des transports. Depuis le 21/02/2019 on connaît une concrétisation avec l'éco-chèque mobilité : aide à l'achat d'un véhicule électrique d'occasion ou d'un vélo électrique. La Région encourage également les initiatives naissantes telles que le co-voiturage citoyen/ associatif qui peut résoudre la problématique des derniers kilomètres évoqués plus en amont.

#### **M. André Péchin, adjoint au maire de Foix**

Dans la documentation relative au Comités départementaux des Mobilités, où se situent les objectifs de la Région à énergie positive ? Ce sont les objectifs de l'avenir en matière de mobilité. Ce doit être le fil conducteur de notre réflexion.

#### **M. José Bosa, représentant du CESER**

M. Bosa souhaite, dans son intervention, faire trois focus :

- l'infrastructure ferrée avec le problème de la voie unique,
- l'intermodalité à développer
- le développement d'énergies propres.

Il revient sur la question des infrastructures ferrées : on ne peut pas avoir un service ferroviaire de qualité si on n'a pas une infrastructure efficiente. On ne peut pas mettre plus de trains qu'on ne peut le supporter. Est-ce vraiment de la compétence de la Région d'investir dans l'infrastructure du réseau ferré ? Depuis le Président Malvy c'est devenu une habitude, attention cependant aux deniers publics.

Concernant la multimodalité, il regrette de ne pas voir plus de cars à la gare de Foix qui est censée être une gare multimodale. Il faut désenclaver les territoires en mêlant le fer et le routier.

Enfin, concernant les énergies renouvelables, des initiatives voient le jour notamment le train à hydrogène sur l'axe Montréjeau-Luchon. C'est une très bonne chose pour la région avec le constructeur Alstom à Tarbes. Création de l'hydrogène : électrolyse dans la zone de montagne qui permet de créer de l'électricité verte.

**Mme Luce Rameil – Directrice adjointe du Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises**

Des choses se passent en Ariège en termes de TAD et transports durables. La communauté de communes du Couserans est porteur d'une démarche PGD et à mis en œuvre un service de transport à la demande. La commune de Saint-Girons est également reliée à Foix par une ligne régulière régionale à 1€.

Elle souhaite également porter à la connaissance des participants que le PNR participe et encourage à la mise en place (à l'identique de ce qui s'est fait dans le territoire du Mirapicien) d'un service d'auto-stop participatif le Rézo'pouce.

**M. Jean-Luc Rouant – adjoint au maire de Saurat, élu à la Communauté de communes du Pays de Tarascon**

Il rappelle que l'élément essentiel de l'intermodalité c'est d'axer la politique des mobilités sur les Pôles d'échange multimodaux (PEM)

**M. Jean-Luc Gibelin**

Rappelle que le service public des transports liO repose sur 4 piliers :

- La convention TER

- Le transport routier / le transport scolaire
- Pôles d'échanges multimodaux : nous sommes demandeurs dans cette démarche. Le CDM peut servir à faire émerger des sujets de PEM ferroviaires et PEM routiers. L'intermodalité ne peut pas se réduire aux villes où il y a des gares.
- La logique d'assurer le(s) dernier(s) kilomètre(s)

Pour être une Région à énergie positive il faut réduire de 59% les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, la Région lance différentes expérimentations à travers l'ensemble du territoire :

- Train hybride,
- Train à hydrogène,
- Train à pile,
- Autocar au GNV,
- Autocar électrique,
- Autocar au bioEthanol (marc de raisin issu de déchets de la viticulture),
- Barge à hydrogène sur le canal du midi,

#### **M. Joël Dubois - Emmaüs - Famille SOS de l'Ariège**

L'association Emmaüs tente d'aider les personnes en situation de précarité et en demande de mobilité pour l'achat d'une voiture. Autres types d'initiatives : le parcours confiance.

Emmaüs a participé à la mise en place de Rezo Pouce et s'en félicite. Mais, il s'agit d'une solution parmi tant d'autre, et loin d'être l'unique, nous menons des initiatives comme la participation à la réparation de véhicule (garage solidaire). Lutter contre l'exclusion des publics précaires, ce n'est pas uniquement l'affaire de la Région, c'est l'affaire de tous.

#### **M. Jean-Luc Gibelin**

Concernant la question de la desserte fine du territoire, la mobilité trouve sa place dans l'économie sociale et solidaire (ESS). L'ESS doit être encouragée. Jean-Luc Gibelin annonce l'instauration de sous-commissions des Comité Départemental des Mobilités sur des thématiques telles que le dernier km.

#### **M. Laurent Houles – Chef de service infrastructures**

Plus de 80 M d'euros d'investissement de la part de la Région sur les infrastructures. L'urgence est mise sur les petites lignes : cela permet à certaines lignes d'être sauvées.

Concernant les aspects capacitaires : la ligne La Tour de Carol- Toulouse est une voie unique, les contraintes de mise en œuvre de trains supplémentaires sont réelles. En effet, la demande récurrente était la mise en correspondance des trains à La Tour de Carol avec les trains espagnols. Cette mise en correspondance a des répercussions ailleurs sur le reste de la ligne. De plus, nous sommes limités par les cantons qui limitent l'injection de trains supplémentaires. Concernant la saturation des trains, sont inscrits au CPER, des opérations d'allongement des quais et de développement des infrastructures électriques ce qui permettra le développement d'unités multiples de matériels (deux rames).

**M. Jean-Franck Cornac, Direction Mobilité et proximité, Région Occitanie**

Objectif nouveau pour la Région : travailler sur le transport du quotidien.

Avant le transfert de la compétence départementale, le Réseau Routier Régional faisait du rabattement.

Aujourd'hui nous avons devant nous un réseau qui, dans certains territoires, peut être en doublon avec d'autres réseaux. Ce qui a été fait, ailleurs en Occitanie, c'est l'harmonisation de ces lignes pour gagner en efficacité, en efficience et ainsi gagner des kilomètres pour pouvoir les redéployer.

Nous travaillons cela au fur et à mesure des renouvellements des marchés avec les entreprises de transport.

Une ligne régulière efficace ne peut pas desservir tous les petits villages, elle ne doit pas faire du cabotage partout. Une ligne efficace doit rester sur les grands axes, elle doit aller le plus vite possible. Sinon, nous n'intéresserons que les voyageurs captifs et c'est à l'encontre de l'objectif de pouvoir proposer une offre pour les actifs mais aussi continuer à offrir des services pour des voyageurs captifs des transports publics.

La feuille de route qui nous est assignée par les élus régionaux nous impose également de faire preuve d'innovation. Nous devons par exemple travailler sur le sujet du transport du scolaire : un car qui amène les élèves le matin et revient les chercher le soir y va à vide. Il faut rentabiliser ce service en l'ouvrant aux usagers.

Programme d'intervention auprès des EPCI présenté à l'exécutif pour leur présenter une offre d'ingénierie et les aider à financer ces systèmes-là, et la mise en place d'une structure de réservation qui puisse piloter l'ensemble du dispositif.

### **M. le représentant de Dominique Fourcade- Maire d’Ax-les-Thermes**

Monsieur le Maire d’Ax ainsi que les élus de la Haute-Ariège souhaitent alerter la Région sur la suppression des trains pour le Ski Rail. C’est un très bon produit touristique très apprécié auparavant, le ski rail séduisait plus de 20 000 utilisateurs / an aujourd’hui on est à peine à 11.000. En effet, la suppression des TER pénalise ce produit, les trains sont trop pleins, les voyageurs restent sur le quai faute de places disponibles. Cela décourage et pénalise le tourisme. Il est nécessaire de renforcer l’offre TER les week-ends et vacances scolaires, soit dans les périodes où il y a la plus forte demande.

### **M. Jean-Marc Couret, directeur de l’entreprise Ecobus Occitanie**

Les autocaristes locaux peuvent être force de proposition pour encourager la transition vers les carburants alternatifs.

Dans le cadre des services spéciaux, est-il envisageable, dans les appels d’offre, d’introduire la notion de variante pour permettre aux transporteurs de proposer de nouveaux autocars avec des énergies alternatives ?

### **M. Jean-Luc Gibelin**

Avant chaque appel d’offre, la Région réunit tous les transporteurs de la Région pour leur proposer les orientations prévues. L’objectif est de s’appuyer sur l’emploi local. C’est nécessaire.

Les autocaristes ont souvent l’initiative d’acheter des cars aux carburants alternatifs.

Concernant les suppressions de trains : la Région a affirmé qu’elle ne partageait pas la philosophie de SNCF sur ces sujets-là. Maintien de la pression et nouvelles propositions pour remettre des arrêts. Attente de réponse de la SNCF sur ces aspects-là.

Ski rail : forte demande de mettre en place un niveau de correspondances très élevé et la demande a en partie été solutionnée. Mais l’effet connexe, c’est la diminution du service TER sur l’offre Skirail.

Mais maintien de l’exigence du Skirail qui est un produit de qualité. La Région refuse de se cantonner à l’un ou l’autre : augmentation des correspondances sur la ligne La Tour de Carol – Toulouse ou maintien d’une offre Skirail de qualité.