



Communiqué

12 mars 2010

velomotive@orange.fr
<http://www.velomotive.fr>
Tél. : 02 97 40 72 86

Stimulons le « REFLEXE VELO » dans le Pays de Vannes

Véломotive a rencontré, le 5 mars 2010, Monsieur Gérard Lahellec, Vice-président du Conseil régional de Bretagne, et Madame Emmanuelle Cariou, chargée de mission.

A l'occasion du dernier comité de ligne TER Vilaine - Golfe du Morbihan, notre association avait exprimé par courrier et de vive voix ses souhaits et interrogations relatives à la complémentarité Train + Vélos. Ceux-ci portaient à la fois sur les aménagements des gares et sur les possibilités d'embarquement des vélos dans les rames TER. Egalement, nous avons soulevé une question en rapport avec l'élaboration en cours du Plan de Déplacements urbains de Vannes agglomération qui prévoit établir un fort report des trajets interurbains réalisés en voiture vers le train. Enfin, nous avons abordé la perspective de réouverture de haltes ferroviaires, corollaire du point précédent.

1. La gare de Vannes

Nœud ferroviaire : non

Sac de nœuds : oui

Le stationnement des vélos en gare de Vannes :

Toujours pas de local vélo pourtant annoncé dans le nouveau bâtiment, voici déjà plus de deux ans, par Monsieur Le Bodo, maire-adjoint de Vannes et Madame Busson, responsable SNCF dans le Morbihan.

Les raisons ?

- Une absence de coordination et d'entente entre les différents opérateurs, pas de concertation également avec les usagers. La SNCF semble avoir fait « cavalier seul »
- La Région réalise des études sur ce type d'aménagement et aurait engagé une réflexion pour définir un concept « généralisable » à l'ensemble des gares.

Les propositions de Véломotive.

- Créer une véritable Vélostation :

Le ratio du nombre de places disponibles en gare pour les vélos devrait être de 3,5 places abritées et sécurisées pour 100 voyageurs. A l'extérieur, on doit aussi trouver des places pour ainsi porter le total à 7 places offertes pour 100 voyageurs. Il est aussi nécessaire que soit prévu des services associés tels que consignes, atelier de petites réparations, poste de gonflage et distributeurs de matériels simples. Des services de location peuvent également trouver place dans ce type d'équipement.

Pour commencer, avec une fréquentation de 3500 voyageurs/jour, la gare de Vannes devrait donc disposer dès que possible d'un minimum de 120 places sécurisées.

2. Vélos dans le TER

Persona non-grata : non

Accueil contrôlé : oui

L'embarquement des vélos à bord des trains :

En perspective de l'engagement d'un programme de nouveaux matériels roulants TER de forte capacité et des commandes en cours, plusieurs associations et fédérations nationales dont la FUBicy et la FNAUT ont demandé aux présidents de toutes les Régions de France que 3,5 places vélos pour 100 passagers soit considérées comme une base minimale. Ceci

Vélotomotive a fait écho à ce courrier en souhaitant une réponse de la part de l'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, la Région Bretagne.

Gérard Lahellec a laissé entendre que rien n'était encore totalement arrêté. Si les fournisseurs sont connus, le type d'aménagement intérieur restait encore à préciser et ferait l'objet d'un avenant. Pour le Vice-président, le ratio évoqué par les organismes d'usagers, soit 18 et 25 places pour des rames de 530 et 730 passagers ne paraît pas atteignable.

A la recherche de compromis pour satisfaire les besoins du tourisme à vélo, des solutions de modularité saisonnière de capacités d'embarquement sont en cours d'examen ailleurs en France.

Vélotomotive a aussi émis l'idée d'une contrepartie financière qui garantirait aux cyclistes la faculté d'embarquer avec son vélo en toutes circonstances.

3. Le temps des gares

Histoire certaine : oui

Futur hypothétique : non

Les ambitions du plan de déplacements urbains (PDU) de Vannes Agglo :

Les yeux de Chimène de l'Agglo vannetaise pour le TER !

La Communauté d'agglomération du pays de Vannes place beaucoup d'espoir dans la capacité de croissance du train en projetant, au travers des réflexions en cours de son PDU, un transfert important de déplacements journaliers de personnes utilisant actuellement la voiture. Il semble que le triplement du trafic prévu par la Région d'ici 2020 s'inscrive dans cette tendance. La concertation reste de mise afin de bien harmoniser les aspirations de chacune des parties.

Une idée qui fait son chemin (de fer) :

La réouverture de haltes ferroviaires est à l'ordre du jour. La région procède actuellement à des études de faisabilité. Nous savons qu'une de ces haltes pourrait se situer entre Vannes et Questembert. **Vélotomotive** souhaiterait que soit examinée la même possibilité à l'ouest de Vannes, vers Auray.

Selon le Vice-président de la Région, la création de nouvelles haltes sera fonction des populations desservies, de la préservation des performances horaires des trains et des coûts financiers induits.

Vélotomotive considère pour sa part qu'il est indispensable d'y penser en se projetant dans l'avenir. D'une part, en raison de la menace plus ou moins prochaine d'une raréfaction des énergies fossiles et donc d'un renchérissement du coût des déplacements automobiles, pénalisant ainsi des ménages fragiles qui ne trouvent d'autres solutions que d'habiter éloignés de leur lieu de travail.

D'autre part, avec un taux de croissance démographique du secteur de l'ordre de 30% d'ici 2020, il est urgent de prévoir des sites où le transport collectif sera à portée des habitants et des entreprises, sans omettre services et commerces. La présence d'une ligne structurante doit être valorisée pour planifier cette urbanisation future.

Le maintien de la cohésion sociale mérite amplement des investissements qui doivent permettre d'anticiper sur les dysfonctionnements plausibles et dont le coût social pour les individus et la collectivité sera probablement globalement beaucoup plus élevé.