

FLORENT HARO

Chargé de mission contrat
d'axe Alès-Nîmes,
Agence d'urbanisme région
nîmoise et alésienne

NICOLAS DUVIC

Chargé de mission
planification et mobilité,
Agence d'urbanisme région
nîmoise et alésienne

RÉSUMÉ

Cet article dresse un premier bilan du renforcement de la ligne ferroviaire Nîmes-Alès, qui a débouché sur une nette augmentation de la fréquentation. Cette évolution constituait le premier jalon d'un contrat d'axe ambitieux établi dans un contexte institutionnel complexe avec 6 intercommunalités parties prenantes. Sur la base de cette première expérience, les auteurs tracent des perspectives pour une nouvelle génération de contrats d'axes.

La ligne ferroviaire Nîmes-Alès : premier bilan d'un contrat d'axe original

Dans son numéro 134, *Transports Urbains* alertait déjà sur l'abandon du train en constatant qu'entre 2011 et 2018, SNCF Mobilités avait cessé tout trafic de voyageurs sur près de 1000 km de lignes. Or, contrairement à ce qu'affirment plusieurs rapports sur l'optimisation des infrastructures de transport, il est préférable de privilégier plus fréquemment le ferroviaire et non de se débarrasser des petites lignes, sous prétexte que le train est d'exploitation plus coûteuse que le car. Une étude commandée par la FNAUT confirme un phénomène déjà observé par le passé : « en cas de transfert d'un service ferroviaire sur autocar, de nombreux usagers reprennent leur voiture ou ne se déplacent plus »¹. En tout état de cause, des signaux positifs en ce sens apparaissent, déjà à l'échelle nationale, avec la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, réinvestissant massivement sur les transports du quotidien – 13,4 milliards d'euros sur 5 ans – et disposant dans son article 4 que les Régions seraient désormais chargées d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) afin d'assurer une continuité territoriale dans les mobilités quotidiennes : définition de l'offre, création et exploitation de pôles d'échanges multimodaux, etc. Le plan du Préfet Philizot sur les lignes de desserte fine du territoire publié en février 2020 a également promu la mise en place de plans d'action régionaux, ligne par ligne.

La Région Occitanie a même anticipé le mouvement dès l'été 2019 en se dotant d'un plan d'urgence pour la sauvegarde de son réseau ferroviaire de 66 millions d'euros, orientant sa politique ferroviaire en faveur des trains du quotidien, notamment sur certaines lignes menacées d'être fermées aux voyageurs (en tout 12 lignes ou sections de lignes concernées). Elle a pu s'appuyer sur l'exemple de la ligne Nîmes-Alès dont le renforcement de l'offre avait permis d'augmenter significativement la fréquentation.

L'exemple du contrat d'axe Alès-Nîmes formalisé en 2013 montrera ici comment la fréquentation peut être au rendez-vous dès lors que le service est amélioré. De nombreuses lignes possèdent un potentiel de développement important et l'abandon d'axes ferroviaires pour voir fleurir à la place des voies vertes (malgré les vertus de ces dernières) n'est pas une fatalité. Cet exemple, certes datant un peu, rendra obsolètes les discours parfois réducteurs qui prétendent que sur telle ou telle ligne la demande et les recettes prévues seraient trop faibles. L'enjeu de report modal du trafic routier sur les transports collectifs intermodaux, y compris sur des lignes TER secondaires, est trop important tant d'un point de vue environnemental que pour lutter contre l'exclusion territoriale. Les exemples de petites lignes rencontrant un grand succès sont nombreux en Suisse, en Allemagne, en Italie du Nord, en Écosse, mais trop peu en France.

Le contrat d'axe Alès-Nîmes : un outil pour accompagner la modernisation de l'infrastructure ferroviaire par une urbanisation cohérente

Animée par l'Agence d'Urbanisme, pour le compte de l'Association pour l'émergence d'un projet commun des agglomérations d'Alès et de Nîmes, et financée par le FEDER, la démarche s'est appuyée sur une volonté de penser désormais un développement urbain et une structuration territoriale de façon concertée à échelle intercommunale (et intercommunautaire), en cohérence avec les nouvelles perspectives offertes par la desserte ferrée. Le contrat d'axe Alès-Nîmes pense l'accueil de population, d'emplois et d'équipements en cohérence avec une offre ferroviaire et en transports collectifs optimisée. Cette démarche partenariale a mobilisé tous les acteurs concernés pendant près de trois ans, sur

un territoire rassemblant une cinquantaine de communes desservies par la voie ferrée Alès-Nîmes (à moins de 10 km de la ligne) réparties sur 6 EPCI. Elle s'est clôturée par un scénario territorial, le Projet d'axe, et un programme de fiches-actions en 2013, qui pointait, d'une part, les traductions en matière de planification et, d'autre part, les investissements à réaliser par les différents maîtres d'ouvrages.

Les objectifs principaux en matière d'urbanisation étaient les suivants :

– une urbanisation plus compacte et si possible accompagnée du développement de services à proximité des haltes ferroviaires ;

- une urbanisation volontariste et une facilitation/sécurisation d'un accès des modes actifs dans un rayon de 2 km autour d'une halte ;
- une urbanisation cohérente et structurée entre 2 et 10 km autour d'une halte, avec un rabattement tous modes organisé.

Le Projet d'axe s'est appuyé sur l'amélioration technique de la ligne (construction d'un raccordement direct à Courbessac et modernisation de la signalisation) puis la réorganisation des trains régionaux et notamment l'amélioration de l'offre ferroviaire en cohérence avec la desserte

en transports en commun routiers. Il posait le principe de maintien en activité et de développement des services dans toutes les gares intermédiaires, et prévoyait un renforcement de la desserte par la création échelonnée dans le temps de nouvelles haltes entre celles de Nîmes et d'Alès, une dans le futur quartier universitaire de l'agglomération nîmoise et une dans le Sud alésien en fort développement, le tout en conservant des temps de parcours compétitifs. Il visait ainsi à créer une dynamique « gagnant-gagnant » entre AOM et collectivités, au service des usagers.

1. Fnaut info, n° 271.

L'évolution de l'offre ferroviaire

L'amélioration de l'offre ferroviaire mise en œuvre à partir de mars 2013 s'est appuyée sur la simplification et l'harmonisation des missions et des grilles horaires. Avant cela, on comptait 32 circulations quotidiennes en jour ouvré en semaine entre Nîmes et Alès (15 courses de Nîmes vers Alès et 17 d'Alès vers Nîmes) mais avec une politique de desserte des 4 gares intermédiaires peu lisible et proposant très peu d'arrêts. Une circulation a été ajoutée après 2013, puis 2 entre 2017 et 2020 mais, surtout, la desserte des gares intermédiaires a été considérablement renforcée : Saint-Geniès, déjà bien desservie,

s'est vu offrir la même desserte que les deux villes-centres, Fons-Saint-Mamert est passée à 16 arrêts quotidiens, 13 pour Nozières-Brignon. Même la desserte de Boucoiran, si le nombre d'arrêts reste modeste (8), a connu un renouveau, alors qu'un seul train la desservait encore avant 2013. Une optimisation de la grille horaire a été également mise en œuvre, avec l'établissement d'une certaine régularité dans les circulations. En heures de pointe, des circulations directes ont été proposées toutes les 20 ou 30 minutes à Nîmes, Alès et Saint-Geniès, ce qui constituait une évolution significative de l'offre par rapport

FIGURE 1. Programme du Projet d'axe Nîmes-Alès (conception : AUDRNA).

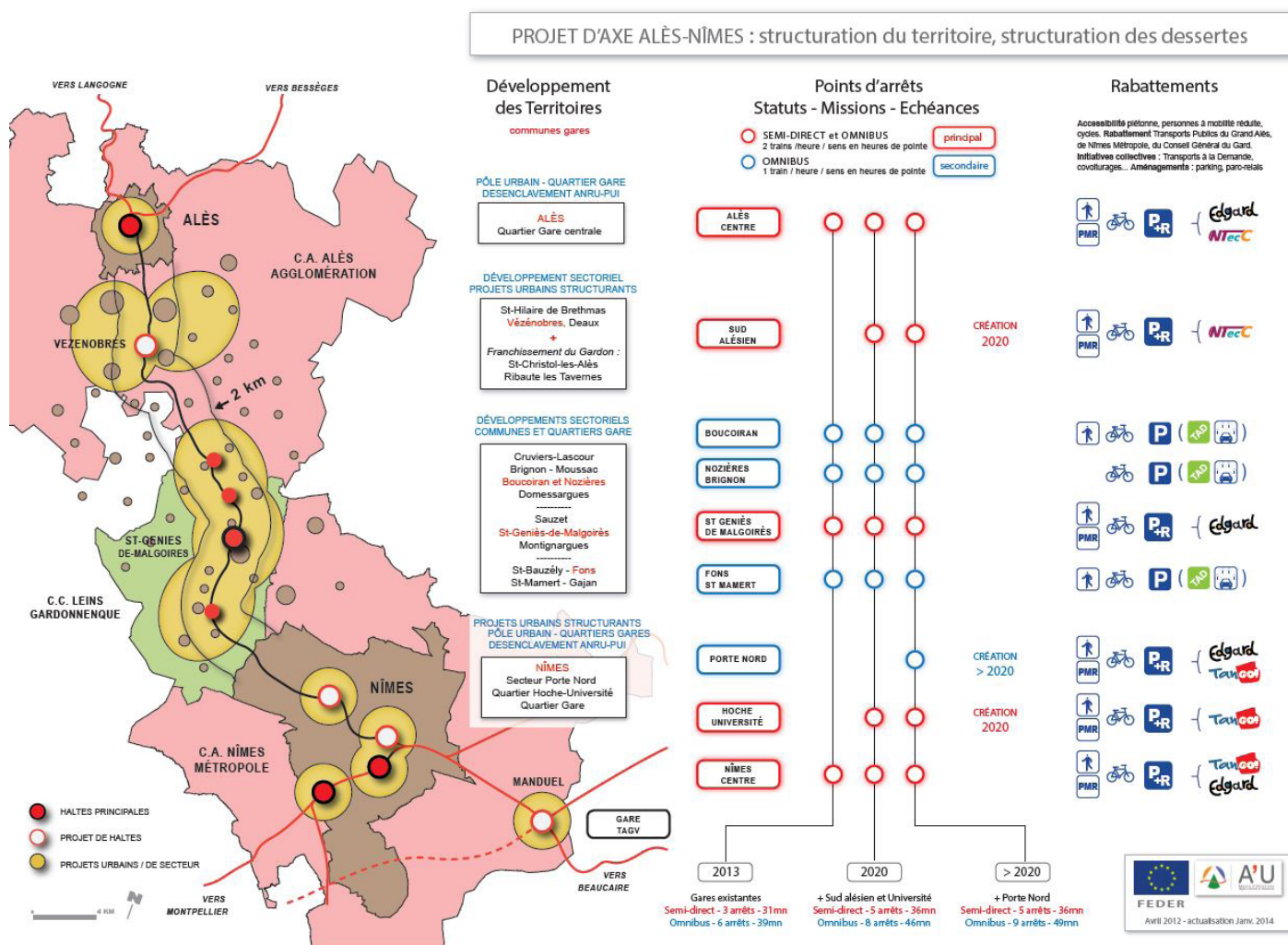
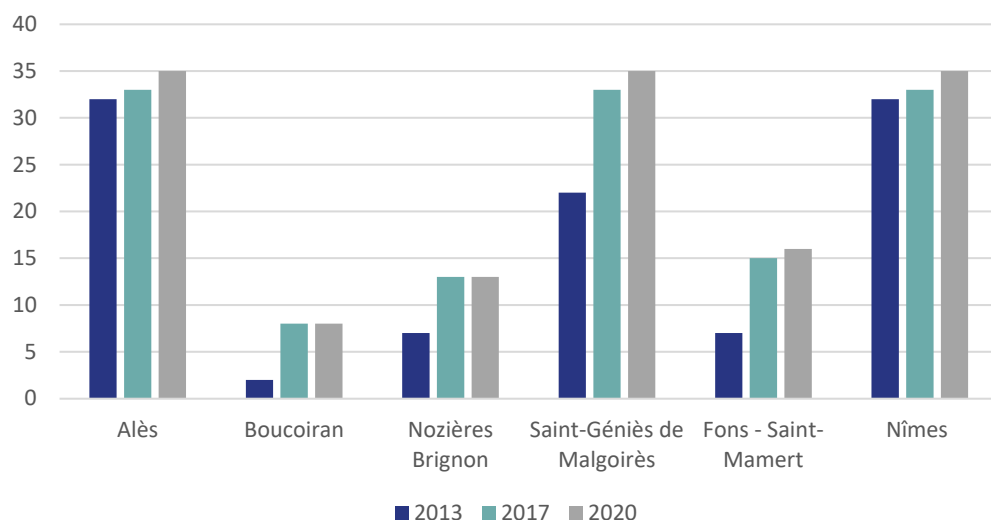


FIGURE 2. Évolution de l'offre ferroviaire sur l'axe Nîmes-Alès (nombre d'arrêts quotidiens par gare en jour ouvrable de base, tous sens confondus).
Sources : Conseil régional Languedoc Roussillon 2010, Conseil régional Occitanie, 2020.



à 2011. Pour autant, le cadencement n'est pas encore complètement effectif, notamment dans le sens Alès-Nîmes.

La création d'une billetterie intégrée, les « pass Bang », a contribué à faciliter la fréquentation de

cet axe en permettant de voyager et d'effectuer des correspondances entre les réseaux de transports urbains des Communautés d'agglomération de Nîmes Métropole et d'Alès, avec le réseau interurbain du Conseil régional Occitanie dans le Département du Gard.

Hausse de la fréquentation... puis stagnation

On a pu constater de 2011 à 2016 une augmentation comparable d'environ 10 % de la fréquentation des deux gares d'extrémité de ligne : Nîmes et Alès. Mais la principale hausse observée a concerné les haltes intermédiaires. L'effet de l'amélioration de l'offre est quasiment mécanique dès 2013, année de renforcement du nombre de courses par jour. L'évolution la plus notable concerne la halte déjà la mieux desservie et fréquentée avant la démarche de contrat d'axe : Saint-Génies-de-Malgoirès (+44 % de 2013 à 2016).

Les fréquentations dans les deux gares d'Alès Agglomération (Boucoiran et Nozières-Brignon) restent pourtant faibles (l'absence de données pour Boucoiran de 2010 à 2014 s'expliquant pour partie par la fréquentation négligeable) mais encourageantes pour Nozières-Brignon, surtout quand on considère les difficultés de stationnement devant l'ex-bâtiment voyageurs : avec une amélioration des capacités d'accueil, la fréquentation ne pourrait que croître davantage.

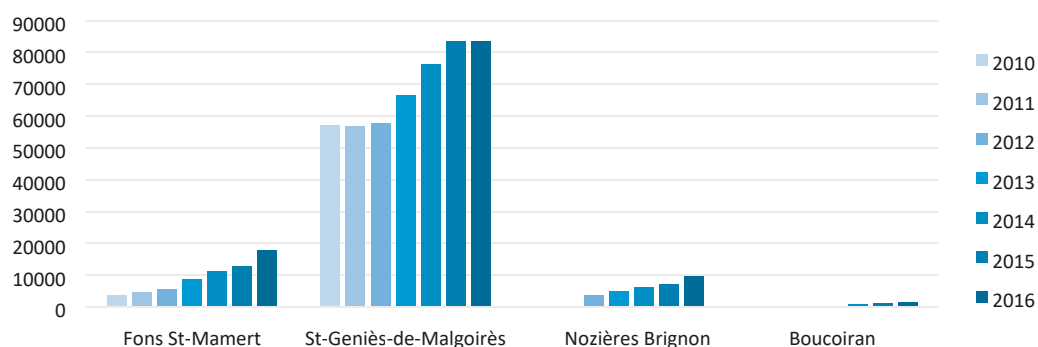
Des marges de progrès

Comme pour l'ensemble de l'étoile ferroviaire nîmoise, un cadencement de la ligne combiné à une meilleure information aux voyageurs faciliterait encore la fréquentation du réseau.

L'articulation entre urbanisme et transport, qui constitue un levier d'action essentiel pour

augmenter la fréquentation, est encore aujourd'hui insuffisamment déclinée dans les documents d'urbanisme. Le faible relais des conclusions de la démarche dans les documents d'urbanisme (SCoT ou PLU) n'y est pas étranger, malgré une certaine appropriation par les élus à l'issue du processus partenarial. Elle devra être renforcée

FIGURE 3. Évolution du trafic annuel des quatre gares intermédiaires de la ligne entre 2010 et 2016.
Source : base commerciale Aristote, SNCF, 2017.



en priorisant le développement urbain à proximité des gares, directe ou en rabattement, une partie des abords des haltes existantes étant soumis à des risques d'inondation ou trop éloignés des cœurs villageois. L'augmentation de la fréquentation passera également donc par l'amélioration de l'accès aux haltes et aux gares. Il s'agira de renforcer les itinéraires en modes actifs entre les cœurs de villages et l'axe ferroviaire mais également en créant ou renforçant les pôles d'échanges multimodaux, ceux prévus dans les Schémas de cohérence territoriale, les Plans de mobilité (PDM) et dans le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) « Occitanie 2040 ». Un premier PEM a d'ores et déjà été aménagé à la halte de Fons Saint-Mamert à l'automne 2018, ayant permis l'augmentation de la capacité de stationnement voiture, vélo et car à proximité immédiate des quais, et les travaux sur le PEM de la halte centrale du territoire situé entre Nîmes et Alès (Gardonnenque), Saint-Geniès-de-Malgoirès,

ont été lancés en 2019-2020 (après le vote d'un projet de secteur autour de la halte mi-2015, impliquant fortement 4 communes mais dont la mise en œuvre a été ralentie par la disparition de l'EPCI principal porteur en 2017, rattaché à l'agglomération de Nîmes Métropole).

Si la démarche a permis une hausse de la fréquentation des gares intermédiaires le volet urbanisme n'a pas été assez engagé.

En 2021, le Pôle Métropolitain Nîmes-Alès, l'héritier de l'association ayant fait naître le contrat d'axe, et disposant depuis le 1^{er} janvier 2017 d'une continuité territoriale qu'il n'avait pas auparavant, relance une dynamique partenariale sur ce thème à l'échelle du territoire du contrat d'axe (le pôle ayant investi plutôt d'autres domaines de coopération que la mobilité pour l'instant).

Vers une nouvelle génération de contrats d'axe ?

Cette démarche de contrat d'axe a apporté une partie des effets escomptés avec la hausse de la fréquentation des gares intermédiaires, mais force est de reconnaître que, sur le plan de l'urbanisme, il aura été difficile de transformer l'essai. Aussi, ce dispositif partenarial doit aller plus loin et une nouvelle génération de contrats d'axes ferroviaires reste à construire. Ils devront engager plus encore le volet urbain, agir plus fortement sur l'intermodalité entre train et vélo qui constitue la forme d'intermodalité la plus efficace, et agir également sur la modernisation du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire lorsque l'équilibre économique le permet. Ainsi, sur ces nouvelles bases et plus encore avec l'élargissement

des compétences régionales en matière d'intermodalité et d'aménagement du territoire, la démarche de contrat d'axe ferroviaire ou de contrat de gares, peut se dupliquer sur d'autres branches de l'étoile ferroviaire nîmoise et plus largement en région Occitanie. La communauté d'agglomération Nîmes Métropole impulse ainsi en 2021 une dynamique partenariale de même type sur l'axe Nîmes-Le Grau-du-Roi, desservant trois autres communautés de communes. Une autre réflexion interterritoriale devrait être lancée sur l'axe dit de la rive droite du Rhône, reliant Nîmes à Avignon et Pont-Saint-Esprit, la Région Occitanie s'investissant fortement pour qu'il soit réouvert à la circulation aux voyageurs à l'horizon 2025.