

Relevé d'échanges du Comité technique Alpes

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE ALPES

25 mai 2021 - 10h/12h30 et 14h/16h30 - VISIOCONFERENCE

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance)

Eric SALIOU (responsable du service Desserte, infrastructure, matériel)

Services du siège et des antennes : Giorgio BERERA, Claire BYCZECK, Zakia BOUDIA, Jean PIRAT, Christelle DUC, Fabrice ARRIGONI, Bruno ROBERT,

SNCF Voyageurs : Sébastien HERVIER, xx JALICOT, Myriam VEYRAT DURELEX DE VARGAS, Sanae AMRI, Emmanuel GREBEL, Arnaud COLOMBO, Caroline DOMENECH, Dorothée NOISIEZ

SNCF Réseau : Gérald CASTANO

LEMANIS : Armelle LAUGIER, Manuel DAL MOLIN

DREAL : Gilles CHEVASSON

Associations d'usagers :

FNAUT : François LEMAIRE

FLAUT/VELOYO : Kevin TABOADA

AEDTF Suisse : Samuel PELLISSIER

AEDTF Luc : LEVERT

ADTC : Alexis GRABIT, Jérôme REBOURG

Collectif Seyssel Culoz : Nicolas DEPRez

ADUT : JC TERRIER

Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes (CEFV) : Nicole TAGAND

ARDSL : Didier CHAGNY

AVH Grenoble : Pierre-Jean DELIZY

SPL Ecomobilité : Julien MANNIER

Autres participants :

M. PRUD'HOMME, Mme BOURGEOI, M.PIN, M.SORLONI, M.GENTIL

Introduction

Support de présentation- voir pièce jointe

La Région introduit la réunion qui se tient de nouveau en format de visio-conférence en raison du contexte sanitaire.

Elle en précise les objectifs à savoir :

- Faire un point à date sur le transport régional
- Présenter les évolutions de services à venir (SA 2022), projet SA 2023 et ajustements 2021
- A l'issue de la réunion : identifier les sujets saillants.

La réunion s'articule en 2 temps de 2h30 afin d'aborder respectivement les sections Nord et Sud du comité Alpes.

L'ordre du jour de la présentation est décomposé en 4 points :

1. Point à date sur le transport régional
2. Bilan TER 2020 et tendances 1^{er} trimestre 2021
3. Service Annuel TER 2022, orientations pour le Service Annuel 2023 et ajustements 2021
4. Point information : actualités et autres actions régionales.

La Région indique que les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM) seront associées à ce cycle de concertation et recevront le support de présentation à l'issue des réunions techniques.

Les établissements scolaires seront également informés, via l'envoi d'un message spécifique, des modifications d'horaires et de desserte sur les lignes connaissant les évolutions les plus sensibles à la rentrée 2021 ou au SA 2022 (décembre 2021).

Préambule

La Région engage ce comité technique en dressant un bref point sur le contexte de ce cycle de concertation en rappelant notamment :

- L'adaptation de l'offre de transport régionale et des usages (télétravail) lors de la crise sanitaire
- Les dispositions tarifaires prises par la SNCF concernant les abonnés et le nettoyage des rames

Elle souligne l'intérêt de la continuité de la concertation et l'impact de la crise sur les fréquentations et les recettes. La crise sanitaire aura des conséquences sur plusieurs années qu'il s'agira d'évaluer.

Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

Matinée : Echanges secteur ALPES NORD

1. POINT A DATE SUR LE TRANSPORT REGIONAL

Echanges relatifs au contexte du transport régional

<p>Collectif Culoz Seyssel informe les participants que de nombreux télétravailleurs français vont retourner en présentiel en Suisse avec la fin des périodes de télétravail annoncée pour le 1^{er} juillet.</p>	
<p>AEDTF section Suisse remercie la Région pour la tenue de cette réunion et s'interroge sur la tarification offerte pour les voyages au-delà du périmètre de la communauté Léman Pass : elle indique qu'il est impossible d'acheter par exemple un billet Lausanne-Annecy en une seule opération ou encore Grenoble-Nyons via Annecy et Annemasse, ni d'obtenir un billet Genève aéroport-Chamonix, qui est à l'extérieur du périmètre.</p> <p>AEDTF regrette qu'Annemasse ne soit pas considérée comme « point frontière » entre la Suisse et la France, ce qui pose des problèmes d'achats de billets en une seule opération avec le même partenaire. C'est la seule ligne qui n'est pas en tarification internationale.</p> <p>AEDTF souligne qu'il y a une très forte demande de la clientèle via internet. Elle alerte sur le fait que cela va réaugmenter avec le déconfinement et qu'il faudrait veiller à ne pas décourager les usagers.</p> <p>La FNAUT demande si le site TER permet de prendre ces billets. Elle demande si la Région va intervenir auprès de OUI SNCF pour faire évoluer la situation</p>	<p>SNCF Voyageurs répond que les usagers sont, sur les trajets évoqués, en dehors du seul périmètre Léman Pass, et donc relève d'une tarification « classique » internationale. La question est technique mais, en dehors du périmètre Lemman Pass, s'applique les règles classiques de calcul des prix au-delà du point frontière national. Il y a un certain nombre de destinations et de tarifs paramétrés et chiffrés. La vente de ces tarifs n'est pas possible de partout : au guichet on peut prendre un Annecy-Lausanne, en revanche, des agences de voyages pourraient ne pas pouvoir proposer ces titres.</p> <p>SNCF Voyageurs répond que la distribution de ce type de titre est en cours de paramétrage du côté de Oui SNCF. En revanche, le site TER ne gère pas les billets TGV ni les trajets internationaux, sauf exceptions (Lyon-Genève via Bellegarde car il y a une convention depuis 1909 qui considère cette ligne avec la tarification française).</p>
<p>ADTC fait remarquer que cela devient de plus en plus difficile de mixer l'achat de titres combinés TER et TGV. Ceci est pénalisant d'autant que sur Chambéry des TGV ont été supprimés et que les usagers doivent prendre des TER.</p>	<p>SNCF Voyageurs indique que les trajets très longue distance ont très fortement chuté avec la crise sanitaire, avec une diminution des titres combinés TER+TGV.</p> <p>La Région précise qu'au niveau national, les activités Oui-TGV et TER ne répondent pas aux mêmes donneurs d'ordres. Ce qui existait jadis via un opérateur unique va tendre à se dissocier avec l'arrivée progressive de nouveaux opérateurs, qu'il s'agisse de services librement organisés (SLO) ou avec l'ouverture à la concurrence des TER.</p>

2. BILAN TER 2020 ET TENDANCE 1^{ER} TRIMESTRE 2021

Echanges relatifs aux données 2020 et tendances 2021

<p>Collectif Culoz-Seysssel souhaite connaître l'avancement de l'étude sur l'extension du LEX (L6) jusqu'à Culoz annoncée en 2020.</p>	<p>La Région indique que l'étude sera enclenchée d'ici la fin de l'année 2021.</p>
<p>ARDSL demande s'il existe un indicateur du suivi des correspondances. Elle souligne les chiffres encourageants en interne en Haute-Savoie, malgré le contexte du télétravail. Elle voudrait des précisions sur les pertes de trafic en février vers les stations, et souhaite savoir qui prend en charge les pertes de recettes TER/LEX issues de la crise sanitaire ?</p>	<p>La Région avait envisagé la mise en œuvre de ce type d'indicateur avec la convention Léman Express. Toutefois SNCF TER AURA n'a pas donné de suite favorable à cette demande.</p> <p>Concernant les pertes de recettes issues des décisions de mesures sanitaires prise par l'Etat, une discussion est actuellement en cours au niveau de Régions de France pour identifier les moyens de compensation des pertes. En 2020, la fréquentation (et donc les recettes) a chuté de près de 40% par rapport à 2019.</p>
<p>ARDSL note que la régularité sur le LEX est assez élevée et souhaite savoir s'il y a des projets en cours visant à ouvrir des points de croisement supplémentaires (exemple Groisy).</p>	<p>La Région indique qu'un programme de modernisation de la vallée de l'Arve est engagé. Il précisera les actions à mener pour moderniser la signalisation, les points de croisements, et permettre de renforcer les fréquences sur l'axe.</p>
<p>LA FNAUT note les propositions de LEMANIS pour le développement d'une offre loisirs : celle-ci supposera une billettique/tarifification harmonisée. Elle souligne qu'un bon niveau de fréquentation est lié avec une offre consistante. LA FNAUT demande les actions menées par la Région pour améliorer les résultats de ponctualité.</p>	<p>La Région mène plusieurs actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'incitation contractuelle de SNCF Voyageurs pour le respect de la ponctualité et de l'emport (Lyon-Genève est sous monitoring particulier) ; -des échanges avec SNCF Réseau pour moderniser l'infrastructure, -des échanges avec SNCF-Réseau dès la construction des horaires via la robustesse des sillons proposés <p>C'est un travail au long court, mais les résultats commencent à être visibles. Par ailleurs la Région travaille à une Convention de Performance avec SNCF-Réseau.</p>
<p>ARDSL indique que sur Lyon-Genève il y a régulièrement des problèmes liés aux intempéries. Elle propose, de faire passer les trains par le Haut-Bugey et Bourg-en-Bresse plutôt que de proposer des substitutions routières.</p>	<p>SNCF Voyageurs souligne que les contraintes actuelles (matériel, ligne, conducteurs) ne permettent pas faire passer les trains par Bourg aujourd'hui. De plus, il serait aussi nécessaire d'assurer la desserte des gares intermédiaires.</p>

<p>ARDSL s'interroge sur l'emport sur l'axe Lyon-Genève ainsi que sur les trains en UM sur le LEX. Elle note le maintien de places en 1^{ère} classe.</p>	<p>SNCF Voyageurs, Lemanis et la Région confirment que l'emport fait l'objet d'une vigilance élevée. Avec la crise sanitaire, des usages nouveaux peuvent apparaître avec parfois des pics ponctuels. Les prévisions restent difficiles.</p> <p>Concernant le Léman Express, le parc de 40 rames couvre les besoins. Certains trains peuvent être chargés (L3 en soirée) mais il n'y a pas d'alerte à ce jour.</p> <p>Sur le LEX il y a en effet une vingtaine de places en 1^{ère} classe. Le personnel s'efforce de les réserver aux clients abonnés en 1^{ère}.</p>
--	---

3. SERVICE ANNUEL TER 2022, ORIENTATIONS POUR LE SERVICE ANNUEL 2023 ET AJUSTEMENT 2021

La Région a transmis, avant la réunion, les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2022 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant (SA 2021). Ces grilles horaires sont des documents de travail pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

Un point sur les travaux programmés en 2021 est réalisé.

Une présentation ligne par ligne est proposée traitant des ajustements 2021, programmation pour le service annuel (SA) 2022 et orientations pour le SA 2023. Elle est complétée d'un point d'avancement concernant les études engagées ou en cours sur le territoire.

Echanges relatifs aux évolutions de desserte programmées

HAUTE-SAVOIE	
<p>ADTC Savoie demande un point sur le doublement Aix-Annecy ; demande également où en est l'enquête publique.</p>	<p>La Région répond que SNCF Réseau est en train de finaliser les études d'avant-projet. Il y a eu un Copil le 1^{er} avril entre les financeurs pour point d'information. La région va travailler à la mise en place du financement pour engager les études fin novembre 2021. Le projet a augmenté en termes de coût (227 M€ à échéance de programmation en fourchette haute de l'estimation). La mise en service est envisagée pour le 1^{er} trimestre 2026 pour la 1^{ère} phase. Les travaux préparatoires pourraient démarrer en juin 2023, sans impacts ou impacts mineurs sur la circulation.</p>
<p>ARDSL demande si la Région va modifier les horaires sur le Mont Blanc Express (St-Gervais-Vallorcine) avec arrivées au Fayet et si la Région s'est positionnée sur un choix de renouvellement du matériel sur cette ligne.</p>	<p>La Région répond qu'elle n'a pas aujourd'hui de modification d'horaire programmée. Une décision sur le matériel devrait intervenir au second semestre 2021.</p>

<p>AEDTF section suisse souhaite voir la réalisation de services St Gervais Vallorcine Martigny via des relations directes sans rupture de charge à Vallorcine. Cette solution pourrait être testé à minima une fois dans la journée via un produit touristique du type « Glacier Express ».</p>	<p>La Région partage l'intérêt de cette proposition ainsi que développer le potentiel touristique pour les années à venir. Une étude est actuellement en cours : elle pourra formaliser des préconisations.</p>
<p>AEDTF Suisse souhaite une extension de l'amplitude de la ligne L6 le soir, en soulignant le besoin d'un train Genève-Bellegarde vers 22h.</p>	<p>La Région répond que le rétablissement d'un départ Genève 21h18 est à l'étude et en concertation avec le Canton. Il faudra ensuite étudier ce point plus globalement en lien avec les études d'opportunité d'extension de cette ligne vers le Bugey pour viser des horaires plus tardifs suivant les besoins des territoires.</p>
<p>SAVOIE</p>	
<p>ARDSL, à partir des éléments présentés en séance concernant le rétablissement de la relation Lyon-Chambéry par l'itinéraire Sud, demande s'il ne serait pas pertinent de maintenir également des trains entre Lyon et Aix les Bains.</p>	<p>La Région précise que le « retour » à la situation nominale avant travaux ne conduira pas à des réductions d'offre : les relations Lyon-Aix Les Bains seront maintenues à leur niveau initial soit 9,5 allers-retours en semaine.</p>
<p>ARDSL indique que l'offre directe Lyon-Annecy de 2018 était plus importante le Week-end que celle envisagée dans le supporte. L'offre Aix-Chambéry semble également plus réduite le week-end.</p>	<p>La Région et SNCF Voyageurs analyseront plus en détail dans les semaines à venir la question de l'offre le week-end qui doit être rétablie à son niveau avant travaux Lyon Part-Dieu en cible.</p>
<p>La FNAUT souligne l'amélioration du cadencement entre Annecy et Aix : elle aimerait savoir comment la Région a résolu le problème.</p>	<p>La Région a maintenu effectivement 11 trains Annecy-Chambéry pour ne pas dégrader le périurbain qui fonctionne bien.</p>
<p>ARDSL alerte sur des temps de parcours peu attractifs des cars de substitution sur l'axe Chambéry Modane.</p>	<p>La Région partage cette analyse et travaille sur des substitutions semi-directes sur certains horaires.</p>
<p>La FNAUT note que la ligne Chambéry SAG est proche de la saturation et s'interroge sur la capacité à faire passer davantage de trains en 2022. Elle propose par ailleurs de rétablir le départ de Chambéry vers 18h45</p>	<p>La Région indique que le travail en cours avec SNCF-Réseau vise précisément à fiabiliser la réinsertion de ces trains dans les capacités dans la ligne.</p>
<p>Collectif Seyssel-Culoz souhaite savoir si la Région est bien associée au projet de RER chambérien, du fait que l'EPCI Grand Lac mentionne ce besoin dans son PDM.</p>	<p>La Région répond qu'elle est tout à fait au courant de ce souhait émis par les acteurs locaux. La Région pilote une étude amont pour mettre en œuvre ces propositions : les arbitrages reviendront au prochain exécutif régional.</p>

4. AUTRES ACTIONS DE LA REGION

Echanges relatifs aux autres actions menées par la Région

Ce point n'a donné lieu à aucun échange avec les associations.

La Région remercie les participants pour la tenue de cette première session du Comité Technique et précise que le support de présentation sera adressé aux invités sous 10 jours. A noter que supports et comptes-rendus seront diffusés et déposés sur <https://new.civocracy.org/transportsenregion>.

Après-midi : Echanges secteur ALPES SUD

1. POINT A DATE SUR LE TRANSPORT REGIONAL

Ce point n'a pas donné lieu à des discussions avec les associations.

2. BILAN TER 2020 ET TENDANCE 1ER TRIMESTRE 2021

Echanges relatifs aux données 2020 et tendances 2021

<p>Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes s'interroge sur les faibles résultats de ponctualité sur Grenoble-Gap ceci malgré un temps de trajet déjà très long : 3h10 de trajet pour 120 km</p>	<p>SNCF Voyageurs convient de prendre ces données avec parcimonie notamment au regard du nombre réduit de train (en volume/jour), chaque train pesant d'autant dans les pourcentages.</p>
<p>AEDTF regrette la lenteur et les retards sur les circulations Grenoble-Genève, en particulier le train qui part à 5h07 le matin. Les trains qui partent vers l'Italie ou vers l'Autriche sont difficiles à attraper. Il faudrait peut-être supprimer l'arrêt à Culoz. Elle demande si en cas de perturbation entre Bellegarde et Genève ou Culoz et Genève il serait possible donner consignes aux contrôleurs de considérer que l'usage des trains qui passent par Annemasse (itinéraire alternatif) est acceptée.</p>	<p>SNCF Voyageurs répond que lorsqu'il y a une perturbation, il y a une prise en charge des usagers et les contrôleurs peuvent annoter les billets pour des modifications de parcours. En revanche, sans validation par les personnels SNCF, cela n'est pas possible.</p>
<p>FNAUT insiste sur l'intérêt de faire évoluer le passage par Annemasse par des systèmes de vente adaptés.</p>	<p>SNCF Voyageurs indique que les relations par double itinéraires sont complexes pour la distribution. Cette complexité est accrue avec la tarification « zonale » Léman Pass. Elle prend note toutefois de la remarque.</p>

3 SERVICE ANNUEL TER 2022, ORIENTATIONS POUR LE SERVICE ANNUEL 2023 ET AJUSTEMENT 2021

A l'instar du secteur NORD, la Région a transmis, avant la réunion, les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2021 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant au SA 2020.

Un point sur les travaux programmés en 2021 est réalisé.

Une présentation ligne par ligne est proposée traitant des ajustements 2021, programmation pour le service annuel (SA) 2022 et orientations pour le SA 2023. Elle est complétée d'un point d'avancement concernant les études engagées ou en cours sur le territoire.

Echanges relatifs aux évolutions de desserte programmées

Lyon-Saint-André-Le-Gaz-Grenoble	
FNAUT demande s'il y aura des augmentations d'intervalles entre deux trains.	La Région confirme la possibilité d'intervalle différents par rapport à aujourd'hui (en augmentation et en diminution) sans changer globalement la fréquence proposée.
Valence-Grenoble-Chambéry	
FNAUT interpelle sur le fait de supprimer l'arrêt Gières lors de travaux programmés alors qu'il s'agit de l'un des arrêts les plus fréquentés. AEDTF propose de resserrer toutes les marches.	SNCF Voyageurs indique que toutes les options ont été analysées et que la suppression de l'arrêt Gières en période estivale (non fréquenté par les étudiants) était la solution la moins pénalisante au regard des contraintes. Les sillons ne peuvent être retendus.
FNAUT demande la nature exacte des travaux	SNCF réseau : Les travaux consistent à l'amélioration des traversées de voie en gare ainsi que dans la sécurisation du passage à niveau de Gières qui double ses barrières. Entre Chambéry et Grenoble : suppression de la traversée de voie piétonne à Goncelin et Lancey + travaux sur ouvrage dénivelé + travaux de confortement de voute + travaux sur pont rail à Montmélian (étanchéité) + modification passage à niveau de Gières passage en 4 barrières au lieu de 2. Entre Grenoble et Valence : renouvellement voie/ballaste entre Valence et Moirans. <i>Post-réunion : un message précisant la planification des travaux a été adressé à la FNAUT par la Région.</i>
Grenoble-Veynes-Gap	
AEDTF demande s'il est prévu la création d'un train Genève-Marseille qui passerait par Grenoble et Veynes.	La Région répond que ce type d'offre n'est pas prévue à ce jour. La priorité consiste à ce stade à la régénération de la ligne et sa réouverture en 2023. A cette échéance, un scénario de retour à l'offre de référence avant travaux est visé. De

	<p>plus la ligne demeurera contrainte en termes de capacité (nombre de trains/jour).</p> <p><i>Post-réunion : une demande de RailCoop (SLO) sur une relation Annecy-Marseille a été déposée auprès de l'ART pour 2023.</i></p>
<p>FNAUT, demande si, au SA 2022, une fréquence plus importante pourrait être déployée sur Grenoble-Vif.</p>	<p>La Région répond que cette option a été étudiée mais non retenue. En effet, si l'offre était renforcée, il serait difficile de la conserver en 2023, ce qui viendrait à générer un retour en arrière.</p>
<p>AEDTF demande si des travaux sont programmés et financés sur la partie PACA (descente de Lus la croix haute à Aspres) et souhait savoir s'il y a un espoir de réduire le temps de trajet à 2 heures entre Grenoble et Gap ?</p>	<p>SNCF Réseau confirme que le projet est bien de réouvrir la section AURA au même niveau qu'avant la fermeture. Au-delà de 2023, d'autres actions seront à mener, y compris sur le secteur PACA.</p>
<p>FNAUT demande quand est prévu le rendu des études préliminaires pour la phase 2024-2025.</p>	<p>La Région précise que les études préliminaires sont en cours et que la 1^{ère} phase de rendu aura lieu fin 2021.</p>
<p>AEDTF Suisse souligne que cette ligne intéresse aussi beaucoup la clientèle suisse. Demande si la signalisation sera modernisée pour améliorer le croisement dans les gares, avec une commande centralisée.</p>	<p>La Région répond que l'évolution de la signalisation est incluse dans l'étude préliminaire.</p> <p>SNCF Réseau indique que seule l'évolution de la signalisation pourrait permettre, à l'avenir, d'augmenter la capacité de la ligne. Les conclusions des études permettront de définir les fonctions cibles à retenir au regard des potentiels d'usage de la ligne et des moyens financiers à mobiliser.</p>
<p>AEDTF demande s'il est prévu en 2022-2023 un train au départ tardif de Genève entre 20h et 20h30. Le train de 18h42 est trop tôt.</p>	<p>La Région indique que cette demande n'est pas encore instruite. Il est à noter qu'au regard de la crise actuelle, l'effondrement des recettes péjore les comptes d'exploitation. Le maintien des offres actuelles ainsi que le rétablissement des services Lyon-Chambéry / Lyon-Annecy (directs) sont déjà des efforts considérables. Les développements d'offre ne peuvent donc tous être envisagés.</p>
<p>FNAUT regrette l'immobilisme sur les trous d'offre connus sur Valence-Grenoble : entre 9h08 et 12h08 pour Saint- Marcelin et entre 9h01 et 11h29 pour Chambéry Grenoble.</p>	<p>La Région a déjà répondu à cette question lors des précédents comités. Il n'est pas possible d'insérer des circulations à chaque demande.</p>
<p>ADUT souhaite savoir qui coordonne les différents projets de « RER » autour de Grenoble.</p>	<p>La Région répond que ce type de projet se travaille entre les agglomérations et la Région. Mais c'est bien la Région qui est compétente sur le « TER » qui peut devenir « RER » via des fréquences renforcées. La fréquence au ¼ d'heure entre Brignoud et Grenoble est à l'étude pour l'horizon 2025.</p>

AVH fait remarquer que, souvent, les places sous les sièges des trains sont fermées et regrette qu'on ne puisse plus y mettre les chiens-guides des malvoyants.	SNCF Voyageurs s'étonne de cette question puisque dans les TER il n'y a pas eu de modifications particulières (les places sous sièges sont bien accessibles).
--	--

4. AUTRES ACTIONS DE LA REGION

Echanges relatifs aux autres actions menées par la Région

Plan de relance	
FNAUT demande s'il serait possible d'avoir connaissance du tableau des opérations détaillées de ce plan de relance.	La Région présente le document détaillé en séance. A noter que ce document est lui-même une synthèse d'actions parfois plus précises.
FNAUT demande si les 45 M€ affichés sur le document pour Saint Gervais comprennent le coût d'acquisition de nouveaux matériels.	La Région confirme que le montant correspond au financement de nouvelles rames et d'un nouveau chasse neige.

La Région remercie les participants pour la tenue de cette seconde session du Comité Technique et précise que le support de présentation sera adressé aux invités sous 10 jours. A noter que supports et comptes-rendus seront diffusés et déposés sur <https://new.civocracy.org/transportsenregion>.
