

## Relevé de décision du Comité Technique Sud Vallée du Rhône

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE « SUD VALLEE DU RHÔNE »

22 NOVEMBRE 2018 - VALENCE

### Participants (présents) :

#### **Région Auvergne-Rhône-Alpes :**

Olivier LAURENT (directeur adjoint Transport régional de voyageurs),  
Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance),

**Services du siège et antennes :** Anne ESQUENAZI, Zakia BOUDIA, François-Xavier MORIN, Clémence CAPRON, Martine PATUREL (Ardèche), Julien BROSSARD (Drôme), Karine AMBERT (Ardèche)

#### **Experts SNCF**

**SNCF Mobilités :** Sophie THIERION DE MONCLIN, Frédéric SATRE

**SNCF Réseau :** Gérald CASTANO,

**SNCF Gares & Connexions :** Marie-Françoise BRUN

**FNTV Auvergne-Rhône-Alpes :** Alexandre GEOFFROY

#### **Associations d'usagers :**

**AHTMVR (Association pour l'Harmonisation des Transports en Moyenne Vallée du Rhône) :** Pierre-Yves CAMPAGNE

**APF (Association des paralysés de France) – France Handicap** (<https://www.apf-francehandicap.org/>) : Marie-Catherine TIME

**ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman – section Drôme Hautes Alpes) :** Bernard COLLIGNON

**Collectif usagers Valence TGV :** Sylvie COLLIER et Gilles PIROUE

**CUTPSA (Collectif des Usagers des Transports Publics en Sud-Ardèche – membre FNAUT) :** <http://cutpsa07.fr/> : Yves BOUTRY

**DROMOLIB** (<https://dromolib.fr/>) : Marie-Aude CORNU, Morgane REGNIER

**FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - Auvergne Rhône-Alpes) :** Anne-Marie GHEMARD

**Collectif Gare à nous** (<http://gareanous.org/>)

**Montélovélo** (<http://montelovelo.fr/>) : Régis QUANQUIN

**REVV (Roulons En ville à Vélo – Valence) :** <http://www.revv-valence.org/> : Bernard CORNU

\*\*\*\*\*

## Introduction

### **Support de présentation – Voir pièce jointe**

La Région introduit la réunion en précisant que le présent comité technique Sud Vallée du Rhône s'inscrit dans le nouveau dispositif de concertation en Auvergne-Rhône-Alpes annoncé par la Vice-Présidente déléguée aux Transports, MARTINE GUIBERT, à l'occasion de la réunion du 21 juin 2018.

Celui-ci s'appuie donc sur 2 niveaux et est décliné autour de 4 territoires (Auvergne, Nord Vallée du Rhône, Sud Vallée du Rhône et Alpes) :

- des comités techniques préparatoires, tous modes, dédiés aux associations, afin de présenter les actions de la Région et connaître les remontées du terrain ;
- des comités de mobilité (associant l'ensemble des partenaires du transport public), tous modes, visant à présenter les actions de la Région et les perspectives à moyen terme.

La réunion a pour objet de :

- Présenter un point « à date » sur le transport en Région Auvergne Rhône-Alpes ainsi que sur les orientations 2019/2020 concernant le territoire Vallée du Rhône Sud
- Echanger avec les associations au sujet de la mobilité régionale
- Identifier les sujets saillants pour les soumettre à la Vice-Présidente

Elle s'appuie sur **une présentation en 7 points** à l'issue desquels un temps d'échange est proposé :

1. Mise en place de la concertation et de la relation aux usagers
2. Bilan 2017/18 de la qualité de service
3. Desserte TER : Evolutions programmées aux services annuels 2019 et 2020
4. Les travaux sur l'infrastructure ferroviaire
5. Offre interurbaine (TITS) : bilan 2017 et orientations 2018
6. Services aux voyageurs
7. Les aménagements dans les gares et autres actions régionales

\*\*\*\*\*

## Présentation

- I. **NOUVEAU DISPOSITIF DE CONCERTATION : MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION ET DE LA RELATION AUX USAGERS (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les nouvelles dispositions mises en œuvre ou à l'étude concernant l'amélioration de la relation aux usagers ainsi que concernant le nouveau dispositif de concertation.

**Temps d'échanges - questions :**

<p><b>CUTPSA (Collectif des Usagers des Transports Publics en Sud-Ardèche) :</b> Yves <b>BOUTRY</b> fait remonter des <b>dysfonctionnements du site internet OÙRA !</b> (<a href="https://www.oura.com/">https://www.oura.com/</a>) relatifs aux gares ardéchoises d'Aubenas et La Voulte-sur-Rhône, qui ne renseigne pas correctement sur les liaisons et propose, pour une même requête à quelques heures d'intervalle, des résultats différents et enfin ne fait pas la distinction entre Valence TGV et Valence ville.</p> <p><b>La recherche d'itinéraire</b> reste à fiabiliser ; exemple avec une solution de voyage proposée à 19 heures et non à 13 heures. De plus un correctif est à apporter pour distinguer Valence ville, Valence TGV et les gares routières adossées à ces gares.</p> <p>En l'absence de guichet, <b>la configuration des automates doit être améliorée</b> car, à Montélimar par exemple, sélectionner le bon titre de transport nécessite de dérouler toutes les gammes de produits, ainsi le risque d'erreur est élevé, comme cela s'est produit pour la délivrance de billets Découverte Sénior (sans carte de réduction) et avec la carte Senior plus (erreur relevée lors d'un contrôle).</p>	<p>La Région indique que les calculateurs d'itinéraires peuvent connaître des anomalies : la bonne saisie des paramètres est toutefois importante et à croiser pour consolider une recherche.</p> <p>Concernant les menus déroulants des automates, il n'existe pas de solution miracle au regard du nombre de titres à disposition. La remarque est toutefois prise en compte.</p>
<p><b>DROMOLIB : Marie-Aude CORNU</b> précise que <b>les temps d'acheminement à la gare</b> sont mal évalués (temps de correspondances et/ou de cheminements).</p> <p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> souhaite que cette question soit réétudiée.</p>	<p>La SNCF répond que les délais de correspondance sont comptabilisés pour des parcours à pied et sont calculés sur des temps moyens théoriques.</p>
<p><b>APF – France Handicap : Marie-Catherine TIME</b> regrette que <b>les temps de correspondance</b> ne prennent pas en compte <b>la spécificité des usagers PMR.</b></p>	<p>La SNCF répond que la norme entre un TGV et un TER est de de l'ordre de 15 minutes</p>
<p><b>Collectif Gare à nous :</b> souhaite savoir si les remarques des usagers seront publiques sur <b>le site Civocracy</b> (dont l'ouverture est programmée à l'issue du cycle de concertation).</p>	<p>La Région indique que la plate-forme visera à déposer des contributions : celle-ci seront ouvertes (donc publiques), avec possibilité d'interaction entre contributeurs. Elle précise toutefois qu'il y aura des modérations si des dérives sont observées. Les contributions nécessitent d'être analysées avant d'être prises en compte.</p>

<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> souhaite que les associations aient <b>un interlocuteur privilégié et identifié à la Région</b> comme par le passé.</p>	<p>La Région précise qu'à ce stade il n'est pas envisagé d'avoir, comme par le passé un agent « privilégié » sur un territoire. Une cellule relations usagers doit toutefois permettre de traiter les demandes et affecter les questions aux diverses ressources internes de la Région. Les réponses seront apportées au cas par cas avec l'appui des services.</p>
---	---

## II. **DESERTE A TARIFICATION REGIONALE SNCF (TER et Cars Région) : BILAN 2017/2018 QUALITE DE SERVICE (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les résultats TER 2017-2018. Après plusieurs années difficiles, 2017 a vu une hausse sensible de la fréquentation TER (+3,4%). Cette tendance s'est inversée début 2018, avec, au printemps, une chute significative du trafic du fait des mouvements sociaux. Les données de fin d'année 2018 seront décisives pour identifier l'impact sur le trafic dans la durée.

Les principales données relatives à la qualité de production sont exposées :

- Non réalisation de l'offre en opérationnel (Région) : 1% de trains supprimés en 2017
- Ponctualité des trains (à 5,59') (Région) : 87,7% en 2017
- Les données spécifiques aux lignes Lyon-Valence, Grenoble-Valence, Valence-Avignon et Romans-Briançon (conventionnée par PACA)

Un point spécifique concernant l'offre autocar en Région est présentée : il précise notamment les 3 niveaux de « réseaux » actuels des autocars en Région (cars TER, cars « Région » et cars interurbains et scolaires).

Un point spécifique à « l'emport » (matériel roulant et surcharge) est réalisé par la SNCF. Ce point est complété par la présentation d'une expérimentation concernant le suivi de l'emport opérationnel qui sera menée en 2019 par la Région (sur l'axe Lyon-St-Etienne):

### **Temps d'échanges - questions :**

<p><b>Le Collectif Gare à Nous</b> s'interroge sur la <b>suppression du train de 16h30 Romans-Die</b></p>	<p>La Région confirme que les trains de la ligne « Valence-Romans-Die-Gap » sont bien conventionnés par la Région PACA, et co-financés par la Région AURA (pour partie).</p>
<p><b>ARDSL : Bernard COLLIGNON</b> s'interroge sur les périmètres de conventionnement. Il rappelle que la Région a, dans les années 2000, fait circuler son propre matériel. La Région AURA ne devrait pas être tributaire des décisions prises en PACA : elle a aussi les moyens d'assumer elle-même des trains.</p>	<p>L'évolution horaire du train de mi-journée (16h30), train conventionné par PACA, répond à une logique servant les intérêts des usagers de la Région PACA qui divergent des intérêts de la Région AURA. De fait, dans ce cas de figure, les Régions doivent se parler : c'est précisément ce qu'envisage la Région AURA afin de traiter le sujet. A cette date, la Région AURA « constate » le repositionnement du train et les conséquences pour les usagers.</p>

<p>Une proposition est faite d'inviter en comité mobilité la Région PACA pour intervenir.</p>	<p>La Région prend également note de la demande d'inviter la Région PACA sur les instances du comité « Sud Vallée du Rhône ».</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> propose d'effacer la frontière pour les cars circulant entre l'ex. Auvergne et l'ex. Rhône-Alpes, avec la prolongation de la ligne Le Puy en Velay Issingieux jusqu'à Valence TGV.</p>	<p>La Région indique qu'elle vient tout juste de prendre la gestion directe de 4 des 12 départements de la Région. A ce stade l'objectif consiste dans un premier temps à « maintenir la continuité de service ».</p> <p>Le second temps qui va s'engager va effectivement consister à optimiser et mieux articuler les différentes offres d'autocars. Ce travail peut avoir des traductions rapides (exemple sur l'Ardèche avec la ligne 73). D'autres évolutions nécessitent des études plus longues dans la durée.</p> <p>Il s'agira, une fois l'ensemble des départements pris en gestion directe (échéance 2022) de poursuivre et étendre ces optimisations. A ce stade il est déjà important d'identifier les niveaux très hétérogènes des réseaux et de tendre à des « harmonisations » ou meilleures articulations quand cela est possible.</p> <p>Enfin, il convient de noter l'harmonisation des cars TER avec les exigences qualitatives des cars régionaux ; cette logique d'harmonisation permet un saut qualitatif.</p> <p>Sur la question des délais, l'objectif est d'obtenir pour 2019 des autorisations de transport des vélos en soute.</p>
<p><b>Montélovélo : Régis QUANQUIN</b> est sensible à l'intermodalité et relève les difficultés d'embarquement des vélos liées à la surcharge du matériel. Il souhaiterait par ailleurs connaître la politique de la Région en termes de Vélos.</p> <p>La FNAUT pose aussi la question de l'harmonisation pour le transport des vélos dans les cars (cars TER et départementaux) et relève un besoin de parking sécurisé pour vélos.</p> <p>Par ailleurs, il s'agirait de préciser les modalités d'accès aux consignes à vélos (elle fait part de plusieurs difficultés, par exemple dans une situation l'orientant vers un numéro de bureau, puis vers un guichet fermé, un abonnement en ligne,</p>	<p>La Région et la SNCF rappellent que des Régions ont interdit les vélos dans les trains aux heures de pointe et qu'en situation de saturation et de tension, le contrôleur peut refuser les vélos (comme par exemple en Vallée du Rhône).</p> <p>La Région précise que les trains TER ont vocation à transporter les usagers, mais pas les vélos. En ce sens des dispositifs alternatifs (consignes, abris...) sont proposés en gare pour répondre à ces demandes. Elle précise que les cars TER seront désormais tous, à compter de décembre 2018, à même d'accepter les vélos sur réservation.</p> <p>Elle note toutefois l'intérêt des participants à pouvoir disposer d'une vision sur les dispositifs proposés et à renforcer leur accès.</p> <p>Concernant le matériel roulant, la Région étudie une trajectoire de parc dans la durée. Cette trajectoire</p>

<p>ou ALLO TER au prix de 40 centimes la minute). Elle considère enfin qu'au regard des surcharges dans les trains il devient urgent de <b>procéder à une nouvelle commande</b>.</p>	<p>identifie des besoins qui pourraient se traduire, à relativement court terme, par une commande significative de matériels roulants. Au regard des moyens financiers à mobiliser, ce sujet sera précisé dans les mois à venir.</p>
--	--

**III. DESSERTE A TARIFICATION REGIONALE SNCF (TER et Cars Région) : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AU SERVICE ANNUEL 2019 (A. ESQUENAZI /FX-MORIN – Région Auvergne Rhône-Alpes / SNCF-Mobilités S. THIERION DE MONCLIN / SNCF-Réseau G. CASTANO)**

SNCF Réseau présente le contexte des travaux programmés en gare de Lyon-Part Dieu. Ces travaux, lourds, portent sur la création d'une 12<sup>ème</sup> voie pour fluidifier à terme la circulation des trains. Ces travaux se dérouleront de 2019 à 2022 avec des conséquences importantes sur l'ensemble des circulations ferroviaires de l'étoile Lyonnaise et par voie de fait, à l'échelle régionale.

En 2019, année la plus fortement impactée, ces travaux vont entraîner une baisse de la desserte à la gare de Lyon Part-Dieu et une évolution sensible du service, notamment sur certains axes où il n'a pas été possible de maintenir la desserte actuelle en l'état (Lyon-Bourg, Lyon-Grenoble, Lyon-St-Etienne) ou de l'adapter sensiblement pour maintenir les fonctionnalités principales (branches vers Genève, Annecy et Chambéry).

La SNCF indique qu'une information large sera réalisée concernant le plan de transport mis en œuvre à compter du 9 décembre 2018.

Au regard de ces éléments, la Région présente les principales évolutions identifiées au service annuel 2019 (voir présentation en pièce-jointe) :

- Les lignes du territoire Vallée du Rhône Sud ne sont pas impactées : maintien de l'existant.
- Un zoom spécifique est apportée sur la ligne Romans-Briançon : cette ligne interrégionale, conventionnée par la Région PACA, voit son offre ajustée (cas du train de 16h30 au départ de Romans) pour des raisons de priorités données par PACA sur des correspondances TGV. Cette évolution est indépendante des travaux « Part-Dieu » à Lyon.

Un point est également fait concernant l'évolution de services Cars Région 2018/2019 (et 2020).

**Temps d'échanges - questions :**

<p><b>Le Collectif Gare à Nous</b> revient sur le sujet du <b>TER supprimé Romans-Die-Gap de 16h30 supprimé (repositionné 2h plus tôt)</b> qui a fait l'objet d'une pétition ; il demande si <b>la substitution par car</b> est un dispositif temporaire ou définitif ?</p>	<p>La Région confirme ce qui a été dit précédemment à savoir qu'à ce stade le choix de repositionnement du train n'est pas une décision de la Région AURA. L'insertion d'un train d'ici décembre 2018 est à ce jour inenvisageable du fait de l'information tardive de la Région PACA. Compte-tenu des délais, à court terme, une solution de substitution par autocar est envisagée. Le besoin de rétablir une circulation ferroviaire est toutefois bien identifié : ce point</p>
---	---

	est actuellement à l'étude, avec une recherche de mise en œuvre dans les meilleurs délais.
<p><b>La FNAUT</b> indique qu'elle serait favorable à une <b>reprise en gestion directe de la ligne entre Romans Valence Die et Gap</b> par la Région AURA.</p> <p>Elle observe que <b>les temps de trajet en car doublent par rapport au train</b> : 1h56 au lieu 1h03, ce qui évidemment n'est pas attractif.</p>	<p>La Région indique qu'à ce stade les cars doivent répondre aux besoins immédiats. Ces cars (TER) ont un temps de parcours similaire au train. Les cars de la Drôme (accessibles avec un titre TER) sont plus longs car font plus d'arrêts. Par ailleurs, il n'est pas envisagé de reprise de l'axe en gestion directe, mais les efforts d'échanges avec la Région PACA doivent être renforcés.</p>
<p><b>Un participant</b> signale que les cars sont financés par la Région AURA et que <b>l'offre TER par car n'est pas satisfaisante</b> : les cars en partance de Valence sont limités à Die. Il faudrait les prolonger jusqu'à Veynes.</p>	<p>La Région prend note de la remarque et proposera des ajustements à cette offre de substitution en fonction des besoins identifiés.</p>

#### Evolution de services Cars Région 2018/2019 (et 2020)

<p><b>La FNAUT</b> signale que des jeunes ont acheté des billets par Oui SNCF pour la ligne 74, et que sur place, il y avait plus d'usagers que de places dans le car.</p>	<p>Le transporteur met en place des cars supplémentaires pour assurer le service ; un second car doit en principe suivre. Cette affluence peut également être liée à une rupture de correspondance.</p>
<p><b>La FNAUT</b> souhaiterait que <b>la ligne 5</b>, qui s'arrête actuellement à Tournon, prolonge son trajet jusqu'à Tain, étant donné que la compétence a été transférée à la Région, cela afin d'harmoniser l'organisation des services.</p>	<p>La Région explique qu'un travail de coordination est réalisé avec les horaires des trains ; mais l'organisation de cette correspondance reste un exercice plus délicat avec Oui SNCF et les horaires de TGV.</p> <p>La Région ne dispose pas dans un bon timing des horaires de l'offre TGV ; cela permettrait d'anticiper sur les temps de correspondance impactés. Oui SNCF transmet l'expression de besoins (EDB) des TGV mais pas la version finale et la Région reconnaît qu'il convient de renforcer les liens avec l'activité voyages de la SNCF.</p>

#### IV. LES TRAVAUX SUR L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (G. CASTANO - SNCF-Réseau)

La Région présente le Plan de sauvetage des petites lignes soit une vingtaine d'opérations engagées (études et travaux) pour un montant total de 142M€ dont 74M€ pour la Région. Elle expose à titre d'exemple les travaux sur Livron - Veynes.

En complément de cette approche, SNCF Réseau fait un point sur les travaux programmés en 2019 et leurs conséquences sur les plans de transports.

**Temps d'échanges - questions :**

<p><b>La FNAUT</b> souhaite avoir <b>des informations sur les petites lignes et des précisions sur la ligne du Cévenol</b> (investissements prévus pour les limitations de vitesse à 50 km/h et convention de financement pas encore) Les associations notent que l'Occitanie ne constitue pas un frein sur les travaux à engager pour ne pas amputer l'avenir de la ligne.</p>	<p>La Région précise que le positionnement de l'Etat reste à clarifier dans le cadre du plan de sauvegarde des lignes interrégionales. Une étude est engagée avec la Région Occitanie : des éléments de précision spécifique à ce sujet ont été apportés aux associations lors du comité technique Auvergne.</p>
<p><b>La FNAUT</b> s'interroge sur la fermeture <b>des guichets</b> d'ici 2020. Il convient de noter qu'à Die il s'agit de personnel SNCF « infrastructure circulation » qui assure le service et que le poste est maintenu.</p>	<p>La Région confirme une nouvelle fois à la FNAUT que le dossier des « guichets » relève de l'autonomie de gestion de la SNCF et que la Région apporte sa plus grande vigilance quant aux conséquences des décisions prises afin que des alternatives et/ou ajustements soient apportés, au cas par cas. Elle est sensible à la qualité de service offerte aux usagers dans les gares.</p>
<p><b>Le Collectif Gare à Nous</b> souhaite que <b>l'arrêt de Saillans</b> soit mieux desservi.</p>	<p>SNCF-Réseau et la Région indiquent que cet arrêt ne peut malheureusement pas voir certains trains s'arrêter compte-tenu de leur longueur : de fait, certaines voitures/wagons étant alors dits « hors quais », pour des raisons de sécurité, il n'est alors pas possible de faire arrêter les trains. Ces situations sont rencontrés lors des week-end ou pendant la période dite des forts trafics (de décembre à avril).</p>
<p><b>Le collectif et la FNAUT</b> indiquent qu'une tolérance réglementaire historique existe en Franche Comté pour certains trains qui ont des voitures hors quai. Pourquoi pas à Saillans ?  A défaut, pourquoi ne pas réaliser des travaux d'allongement des quais ?</p>	<p>SNCF-Réseau et la Région précisent qu'il existe dans chaque Région des « cas particuliers » identifiés (dérogations historiques, gérées spécifiquement). SNCF-Réseau a toutefois confirmé qu'aucune dérogation ne serait possible sur la constitution de nouvelles exceptions et fait remarquer que même avec le personnel dans le train aucune autorisation n'est admise pour un arrêt hors quai. De fait le cas n'est pas transposable.  La Région indique par ailleurs, et ce pour plusieurs raisons financières, de moyens, de programmation, etc., l'allongement des quais n'est pas envisageable au regard de la fréquentation.</p>
<p><b>L'AHTMVR</b> s'interroge sur le risque de fermeture de ligne Livron-Veynes 2020/2021 ainsi que sur la ligne Cévenol.</p>	<p>La Région indique qu'à ce stade tout est fait pour maintenir ces lignes, mais que des enjeux financiers importants doivent encore être stabilisés.</p>

#### V. OFFRE INTERURBAINE (TITS) : BILAN 2017 ET ORIENTATIONS 2018

La Région rappelle le contexte du transfert de compétences des TI-TS des Départements aux Régions.

Elle présente différentes évolutions à venir (dont les suivantes) :

- Harmonisation en cours des livrées des cars (la Région explique qu'on a un besoin de visibilité ; cela aide aussi l'usager à s'orienter pour savoir à qui s'adresser).
- Actions concernant la transition énergétique (il y a 5 plans de protection de l'atmosphère (PPA) en Rhône-Alpes)
- Mise en oeuvre des SDAP routiers (SDAP régional et SDAP départementaux).

#### VI. SERVICES AUX VOYAGEURS (C. CAPRON, Région Auvergne Rhône-Alpes)

La Région présente brièvement les principales actions menées pour améliorer la qualité de service aux usagers du TER avec notamment :

- Le renforcement de l'intermodalité par l'extension de la communauté Oûra ! de 21 à 40 partenaires en 2019
- Le déploiement de la billettique OûRA! sur les réseaux de la Vallée du Rhône Sud
- Tendre à moyen terme à un seul outil d'information en ligne (Oura.com) et au déploiement d'un appli mobile régionale OûRA! en 2019
- Soutenir l'animation du covoiturage régional et Mov'ici

La SNCF expose également les nouvelles dispositions envisagées pour la régularisation à bord à compter de 2019.

#### Temps d'échanges - questions :

<p><b>La FNAUT</b> félicite la Région qui est précurseur sur <b>la centrale de mobilité</b> sauf que OûRA ! a du mal à reconnaître les adresses ; il existe un problème sur la récupération des données. Elle fait également par de son désintérêt pour l'expérimentation « trains hydrogènes ».</p>	<p>La Région a bien identifié ce sujet qui nécessite des mises à jour régulières.</p>
<p><b>APF – France Handicap : Marie-Catherine TIME</b> note qu'il n'existe pas d'<b>information sur le type de matériel roulant</b>, qui n'est pas forcément accessible.</p>	<p>La Région précise qu'il existe un projet d'interface avec Libélo (<a href="http://citea.info/presentation">http://citea.info/presentation</a>)</p>
<p><b>La FNAUT</b> souhaite avoir des précisions sur les réflexions que la Région pourrait engager sur <b>l'harmonisation de la tarification</b>.</p>	<p>La Région, à la demande de la Vice-Présidente Martine GUIBERT et du conseiller délégué aux transports scolaires Paul VIDAL, a engagé le travail « d'état des lieux » sur sujet. Il faut savoir qu'il y a plus d'un millier de tarifs très</p>

<p>Elle cite l'exemple d'un système de tarification en mosaïque avec une approche par palier (zonale avec tarification progressive).</p> <p><b>La CUTPSA souhaiterait</b> avoir des avancées sur les intégrations tarifaires locales</p>	<p>hétérogènes. Il s'agit dans un premier temps de mettre à jour ce qui peut l'être. Dans un second temps, il s'agit d'envisager des évolutions qui doivent être arbitrées au regard des contraintes budgétaires d'une part (niveau de recettes) et d'harmonisation territoire d'autre part : le nivellement à la baisse ou à la hausse ne pouvant se faire sans études approfondies.</p> <p>La question sera traitée progressivement et englobera l'ensemble des sujets relatifs aux ayants-droits, aux tarifications origine destination, etc.</p> <p>Concernant les demandes « d'intégration tarifaires » (tarification locale quelle que soit le mode), celles-ci sont traitées au cas par cas : il est toutefois difficile à ce stade de viser une harmonisation au regard du nombre d'AOM en Région (plus de 50) et de leur grande différence de taille.</p>
<p><b>La FNAUT</b> réagit vivement sur les nouvelles dispositions de « <b>régularisation à bord</b> ». Elle interpelle la Région afin que les usagers de bonne foi ne soient pas pénalisés par le <b>prix du billet plus cher lorsqu'il est pris à bord du train</b>, alors même qu'il n'y a plus de guichet en gare.</p>	<p>La Région indique qu'il s'agit d'un dispositif national décidé par la SNCF. Sa position quant à au sujet n'est pas arrêtée. Dans tous les cas, il s'agira de veiller à ce que les usagers puissent prendre le train dans de bonnes conditions, ce qui induit d'en savoir plus sur les dispositions tarifaires concernant la « régularisation à bord ». Ce sujet a par ailleurs déjà été remonté sur les autres territoires.</p>

## VII. AMENAGEMENTS DANS LES GARES (Z. BOUDIA, Région Auvergne Rhône-Alpes)

La Région présente les principales actions menées ou à venir sur les gares et pôle d'échanges en Région : gare routière de Valence TGV, gare de Montélimar, études 1<sup>ère</sup> phase d'avant-projet de la gare TGV à Allan, etc... Les actions régionales pour les gares et la mobilité sont également présentées (SDAP, plan d'action dans les gares régionales, vidéoprotection, ...).

### Temps d'échanges - questions :

<p><b>L'AHTMVR</b> pose la question de l'<b>information TGV</b>, et notamment son besoin de disposer de l'information plus tôt dans l'année.</p> <p><b>L'AHTMVR et le collectif Valence TGV regrettent vivement la baisse de desserte TGV à Valence</b> ainsi que les difficultés d'accès à la gare de Valence TGV.</p>	<p>Les TGV relèvent de l'activité Oui-SNCF.</p> <p>La Région regrette les évolutions récentes visant à réduire le volume d'offre en gares régionales (dont Valence TGV). Elle regrette également que les informations horaires TGV soient diffusées tardivement : des demandes sont formulées à l'activité Oui-SNCF pour améliorer ce point depuis plusieurs années,</p>
---	--

	ainsi que pour anticiper au mieux les ajustements d'offre TER au regard des évolutions de desserte TGV décidées au niveau nationales.
<p><b>L'AHTMVR, la FNAUT et CUTPSA</b> ne sont pas favorables au projet de gare TGV à Allan. Ils reviennent plutôt sur l'intérêt à renforcer les relations entre Valence Ville et Valence-TGV, et proposent plutôt qu'une étude sur le bassin de Valence soit menée.</p> <p>La <b>CUTPSA</b> s'interroge sur l'étude de la rive droite du Rhône : le sujet est-il encore d'actualité, et si oui, pour quelle échéance ?</p>	<p>La Région prend note de ces positions et propositions.</p> <p>Concernant l'étude sur la rive droite du Rhône, le dossier devrait être réamorcé courant 2019.</p>
<p><b>Cheminement PMR problématique :</b> Dans l'information existante, il y a une confusion entre les gares de Valence TGV et Valence ville ; il y a aussi une mauvaise prise en compte du temps de cheminement pour une PMR.</p>	<p>La SNCF prend note de cette remarque pour la signalétique locale.</p>

\*\*\*\*\*

## CONCLUSION :

La Région note les points ci-dessous en synthèse des échanges afin de les relayer à la Vice-Présidente en vue du prochain comité de mobilité Sud Vallée du Rhône :

- **Une demande de réactivation du train 16h30 Valence-Die-Gap** supprimé en 2019 (repositionné plus tôt) en lieu et place du car envisagé. Demande dans l'immédiat de certains participants pour une prolongation au-delà de Die du car envisagé.
- **Le besoin d'une meilleure information sur les dispositifs « vélos » en Région** (en gare, à bord, véloroute voie verte etc...)
- **Un Désaccord sur le projet de Gare TGV d'Allan, ceci dans le cadre d'une offre TGV en baisse à Valence et de difficultés d'accès** : les participants ne sont pas favorables au projet et propose plutôt une étude plus globale de fonctionnement TER autour de du bassin de Valence
- **Une demande d'analyse de la faisabilité d'un aménagement de la gare de Saillans** (en vue de permettre l'arrêt des trains).
- **Un désaccord sur le dispositif SNCF de « régularisation à bord »** et le surcoût du billet pris à bord du train (dispositions nationales SNCF en matière de régularisation).
- **Délais de correspondance en gares pour les PMR**

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle invite les participants à se saisir de la plate-forme contributive Civocracy qui sera prochainement ouverte pour déposer leurs propositions et remarques. Elle souligne, enfin, le rôle pivot/relais des associations afin d'identifier les sujets majeurs, étape indispensable à l'efficacité des nouvelles instances du dispositif de concertation.