

Relevé d'échanges du Comité technique Vallée du Rhône Sud

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

13 JUIN 2019 - ESPACE ROVALTAIN REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES – VALENCE

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 : Marie-Paule BONMARTIN, Olivier CROUZET, Jonathan FOLLET, François-Xavier MORIN, Zakia BOUDIA, Nadège TERRASSE, Julien BROSSARD

Experts SNCF :

SNCF Mobilités : Sophie THIERON DE MONCLIN, Frédéric SATRE

SNCF Réseau : Gérald CASTANO

FNTV : Yves PLESSIS

Associations d'usagers :

FNAUT AURA : Anne-Marie GHEMARD

CUTPSA : Yves BOUTRY

AF3V REVV : Albert CESSIEUX

ARDSL : Bernard COLLIGNON

Introduction

Support de présentation- voir pièce jointe

La Région introduit la réunion en indiquant qu'elle a pour objet de préparer le Comité de la mobilité « Vallée du Rhône Sud » qui se tiendra à l'automne 2019.

La réunion a pour objet :

- D'engager le cycle de concertation 2019
- De présenter les évolutions de services programmées
- De faire un point sur les contributions transmises par les associations ou usagers

A l'issue de la réunion, il s'agira d'identifier les sujets saillants pour suites à donner.

Elle s'appuie sur une présentation en 3 points :

- I. Bilan TER 2018 et 1^{er} trimestre 2019
- II. Desserte TER : évolutions 2020 et 2021
- III. Autres actions régionales

Préambule

Plate-forme Civocracy

La Région s'était engagée à mettre en ligne la plate-forme Civocracy. Cette plate-forme est ouverte à tous depuis février 2019. Des contributions (qui n'appellent pas de réponse) peuvent être déposées : elles alimentent les échanges en instances et permettent d'isoler les préoccupants des usagers.

Signaler un dysfonctionnement

La Région a dénombré 74 signalements depuis janvier 2019. Sans surprise ceux-ci portent sur la qualité de service (suppressions, retards, problèmes d'emport).

La Région apporte des **éléments de réponse concernant les sujets exposés en 2018** :

- **Dispositif « Régularisation à bord »** : la Vice-Présidente Martine GUIBERT s'était engagée sur des ajustements à ce dispositif souhaité par la SNCF : un Communiqué de Presse en début d'année traduit les décisions prises, à savoir que les usagers puissent acheter les titres à bord au tarif guichet et que la validité du titre TER soit maintenue à 7 jours.
- **Demande d'une alternative suite au repositionnement du TER PACA de 16h30 Romans-Briançon** : la Région a dans un premier temps mis en oeuvre un service d'autocars de substitution dès décembre 2018. Une offre ferroviaire sera activée à compter de septembre 2019 via la création d'un train Valence 17h52-Die 19h (LUN-VE) et d'un retour Die 6h29-Romans 8h05 (MA-SA). Elle sera reconduite et adaptée en 2020.
- **Information sur les dispositifs « vélos » en Région** : Une mise à jour du site web régional a été réalisée spécifiant via un encart dédié les dispositions en vigueur.
- **Préoccupation concernant la gare d'Allan et la desserte de Valence** : le projet de gare d'Allan est identifié au SRADDET. Des études d'ajustement d'offre sur la vallée du Rhône sont en cours en lien avec la région SUD (PACA) (pour le SA 2021 et SA ultérieurs).

Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

1. TER : BILAN 2018 ET 1^{er} TRIMESTRE 2019

La Région présente les principaux résultats 2018 et tendances 2019 concernant le TER sur le territoire.

La Région fait également un point concernant le programme **d'acquisition de matériels roulants TER acté pour un montant de 315M€** :

- 10 rames Régiolis Alstom à l'horizon 2020 à début 2021
- 19 rames Regio 2N Bombardier à l'horizon 2023

Echanges relatifs aux résultats TER

<p>FNAUT : s'interroge sur l'utilisation des pénalités obtenues par la Région suite à la grève de 2018.</p>	<p>La Région répond que les négociations sont en cours. Elles portent sur plusieurs millions d'euros. Ces montants « économisés » seront toutefois réinjectés dans l'offre de transport régionale :</p> <ul style="list-style-type: none"> -dans la phase préalable de la montée en charge du LEX (Léman Express) -dans des adaptations de l'offre, notamment pour l'Avant-Pays Savoyard et l'axe Valence-Die
<p>FNAUT : s'interroge sur le bilan TER Régional au regard du bilan national, la SNCF a fait un communiqué de presse indiquant une amélioration. Quelle est sa situation par rapport aux autres Régions ? Elle cite le cas de la Région Ile de France qui a eu plus de travaux d'infrastructures que la Région AURA.</p> <p>La FNAUT fait également remarquer que le NFL est encore « bloqué ». D'après ses estimations, la Région Ile-de-France investit 5 fois plus par habitant qu'en AURA. Elle est d'accord avec la nuance apportée concernant la régénération et le développement du réseau et les actions des différents partenaires.</p>	<p>Concernant la ponctualité, la SNCF indique que la Région AURA a plutôt une belle performance et qu'il y a une amélioration entre 2018 et 2019. La Région confirme qu'il y a une tendance à la hausse et précise qu'il est difficile de comparer les Régions entre elles. La Région AURA a le réseau ferroviaire le plus complexe en étoile, et le plus dense.</p> <p>SNCF Réseau précise qu'en AURA la réalisation de travaux est au maximum de ses capacités et à un niveau extrêmement élevé (elle parle des travaux de régénération du réseau, à distinguer des travaux de développement du réseau qui ne dépendent pas seulement de SNCF Réseau et supposent par ailleurs un tour de table financier des acteurs, dont la Région qui investit beaucoup) ; la performance ne se mesure donc pas seulement au niveau du développement du réseau, mais aussi selon sa régénération.</p>
<p>FNAUT souhaite savoir si l'augmentation de la fréquentation sur la ligne Lyon-Valence a été mesurée. CUTPSA et FNAUT demandent si les nouveaux matériels Regio2N commandés seront affectés</p>	<p>La Région confirme qu'elle dispose de cette donnée, avec une hausse de fréquentation de l'ordre de 4%/an (+2% entre T4 2018 et T4 2017). Cette hausse de fréquentation tendancielle est bien identifiée et il est effectivement envisagé,</p>

<p>aux circulations de la vallée du Rhône et s'ils disposeront d'espaces pour les vélos.</p>	<p>dans les réflexions actuellement menées avec SNCF Mobilités sur le schéma directeur de parc, une affectation de rames Régio 2N en 2023, et peut-être même avant par redéploiement du parc actuel sur Lyon-Valence. Dans le cadre du suivi de l'emport (un portefeuille des lignes les plus chargées est examiné chaque semaine), des trains seront à mesurer pour alimenter les réflexions.</p> <p>Les Régio2N disposeront de 6 places vélos par rames. La Région a demandé à ce que SNCF Mobilités et Bombardier étudient une option permettant d'accroître le nombre de places vélos (passant de 6 à au moins une vingtaine par rame) en saison estivale quand la fréquentation des rames est moins importante et que les besoins en espaces vélos augmentent avec la proximité de la Via Rhôna.</p>
---	---

2. DESERTE TER : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AUX SERVICES ANNUELS 2020 ET 2021

Rappel du contexte des travaux : SNCF Réseau présente les travaux en gare de la Part-Dieu et les impacts sur le SA 2019, et rappelle que la situation en gare de Lyon Part Dieu sera perturbée jusqu'en 2021.

La Région présente les évolutions de service et desserte programmées pour 2020 ainsi que les orientations et réflexions en cours pour le service annuel 2021. Les évolutions concernant les cars Régions sont également proposées avec le renouvellement de plusieurs Délégations de Service Public à compter de décembre 2019 pour une durée de 6 ans.

Enfin, La Région informe les participants du lancement à venir d'une étude d'avant-projet, avec SNCF Réseau, concernant la réouverture d'une section de la Rive Droite du Rhône aux circulations TER. Une délibération est prévue pour l'automne.

SNCF Réseau précise les travaux 2019 sur la vallée de Rhône (limitation à Crest en raison des travaux de maintenance de la vallée du Rhône) et fait part d'informations concernant la ligne Valence-Die-Gap avec 1 mois de coupure programmée mi-2020 entre Livron et Eurre (pour Renouvellement d'appareils de voie à Livron + RVB et OA, concomitant avec coupure sur la section Grenoble/Gap) puis 9 mois de coupure programmée en 2021 pour des travaux plus lourds de régénération.

Echanges concernant les évolutions de desserte

<p>CUTPSA et FNAUT s'interrogent sur la non-utilisation de la ligne ferroviaire de la rive droite dans les cas de suppressions de trains liés aux travaux sur la ligne de la rive gauche (période juin/juillet 2019 lors des plages travaux de milieu de journée).</p>	<p>SNCF répond que le passage actuel se fait par la rive gauche et que les grilles horaires pendant ces périodes travaux sont à disposition. Avec les travaux sur Valence-Montélimar, certains trains TER sont bien détournés si nécessaire sur la rive droite. En revanche, les TGV ne sont pas</p>
--	--

<p>Pour la CUTPSA il serait possible de faire circuler des TER et des TGV en mi-journée sur la rive droite. Elle indique par ailleurs que les chiffres indiqués sur la ponctualité de la ligne Lyon-Valence ne sont pas brillants (environ 75%).</p>	<p>détournés, donc supprimés sur la période travaux. SNCF confirme que la ponctualité n'est effectivement pas bonne sur la relation Lyon-Valence.</p>
<p>FNAUT souhaite savoir la raison pour laquelle le train de 17h52 part de Valence ville au lieu de Romans et si son activation est bien prévue à compter de septembre.</p>	<p>La Région indique que l'amorce de ce train depuis Romans n'est pas possible en 2019 pour des raisons de sillon. La SNCF indique qu'il existe également une difficulté pour à acheminer le matériel. L'activation du train est bien prévue à compter de septembre, avec une étude en cours en vue de réaliser l'amorce à Romans au SA 2020.</p>
<p>ARDSL souhaite savoir si les cars mis en œuvre en 2019 seront maintenus, notamment les relations directes.</p>	<p>La Région indique que l'activation des trains va naturellement remplacer les cars sur les mêmes horaires. Certaines circulations complémentaires seront toutefois maintenues pour assurer les relations spécifiques, par exemple en fin de semaine pour les scolaires. La Région précise par ailleurs que les trains ayant un coût important, il ne sera pas possible de tout maintenir : des choix seront donc réalisés au SA 2020.</p>
<p>CUTPSA : demande comment le train Intercité Paris-Briançon (train de nuit) va circuler compte-tenu des travaux prévus au SA 2021 sur les 2 axes de l'étoile de Veynes.</p>	<p>SNCF-Réseau indique qu'il y aura bien des travaux sur l'axe Valence-Veynes en 2021. Parallèlement, la section entre Vif et Veynes risque, à ce jour, de voir une suspension des circulations. De fait, ce train risque de ne pas pouvoir circuler pendant plusieurs mois en 2021.</p>
<p>La FNAUT se félicite de l'engagement d'études d'avant-projet concernant la réouverture d'une partie de la rive droite du Rhône aux TER. Elle apprécie cette volonté de la Région et espère que ces études vont avancer rapidement.</p>	<p>La Région et SNCF-Réseau confirment les propos présentés via le lancement à venir des études lors d'une délibération programmée à l'automne 2019.</p>

<p>La FNAUT souhaiterait que les trains en provenance d'Avignon puissent être prolongés jusqu'à Romans. Elle regrette que le système de correspondance à Valence soit trop long et ne permette pas de relations efficaces actuellement sur cette relation.</p>	<p>La Région explique qu'à Valence il y a une étoile à trois branches, avec des correspondances nord-sud ou sud-est. Le choix a été fait en « construction » d'avoir des trains diamétralisés entre Avignon et Valence. Cette organisation peut évoluer, une réflexion sera à mener avec l'évolution des services longue distance réalisés en lien avec la Région PACA/SUD.</p> <p>La SNCF précise que les temps de correspondances sont programmés afin de répondre d'une part à un délai minimum d'accès aux trains, et un délai maximum au-delà duquel la relation n'est plus intéressante. De fait ce « délai » est ciblé entre 6' et 15' en situation optimale (et insérée ainsi dans le système de vente).</p>
<p>FNAUT demande s'il ne serait pas envisageable que ces cars scolaires soient ouverts à tous les publics.</p>	<p>La Région indique que les services scolaires et interurbains ne répondent pas aux mêmes besoins. Une réflexion est là aussi en cours, suivant les services existant sur les 12 départements pour identifier les réseaux. Il n'est pas envisagé à ce jour de rendre accessible les cars scolaires à tous les publics.</p> <p>Les lignes scolaires ne sont en règle générale pas interdites de façon formelle aux usagers commerciaux. Certains circuits de type scolaire sont régulièrement empruntés par ce public (par exemple les adaptations scolaires en Haute-Savoie).</p> <p>En Savoie et Haute-Savoie, l'appréciation de l'ouverture est laissée aux autorités organisatrices de second rang.</p> <p>En pratique, les lignes scolaires s'avèrent tout d'abord en général peu attractives pour les usagers non scolaires au regard de la destination finale.</p> <p>Ensuite, dans l'organisation générale, il convient d'éviter la création d'un renfort de lignes déjà très fréquentées au motif d'une fréquentation d'usagers commerciaux qui peut s'avérer non pérenne.</p> <p>Enfin, la cohabitation adultes/jeunes enfants n'est pas recommandée.</p>
<p>CUTPSA souhaite savoir si les appels d'offre ont été réalisés pour les nouvelles DSP « Cars Régions ».</p>	<p>La Région indique que la Région va délibérer en juin sur ces nouvelles DSP. Les attributions se feront mi-juillet pour une mise en œuvre à compter de décembre 2019 conformément au</p>

	calendrier. Des cars GNV seront par ailleurs progressivement déployés sur ces lignes.
FNAUT : au niveau de la SNCF, pourquoi les cars directs entre Valence ville et Grenoble sont en parallèle avec des trains ?	SNCF répond que ces services sont complémentaires aux trains pour apporter des correspondances de Grenoble à Valence TGV. La Région qu'il serait possible d'injecter des TER trains, mais que ces services sont nécessairement coûteux. En d'autres termes, techniquement cela serait possible mais nécessiterait d'engager des moyens financiers supplémentaires.

Echanges relatifs aux dispositifs vélos

FNAUT : concernant les dispositifs pour les vélos, il serait important de regarder ce que fait la Région des Pays de la Loire (qui a une longue expérience en ce domaine avec l'itinéraire la Loire à vélo - Interloire). Elle estime qu'en Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) on est actuellement au début des problèmes ; ainsi, avec la ViaRhôna, le flux des cyclistes va augmenter (il ne s'agit pas forcément de grands groupes constitués).	La Région confirme que le sujet est identifié. Il n'existe pas à ce stade de pas de solution spécifique afin de traiter les flux touristiques de cyclistes comme sur la ViaRhôna. Il s'agit de flux d'hyperpointe annuelle : une analyse spécifique serait à mener afin de proposer un service adapté.
AF3V : précise que, sur son site internet, elle indique les moyens de transports collectifs disponibles pour les itinéraires cyclables (avec des fiches décrivant les VVV et accès par trains). Elle suggère de renseigner de la même façon les « pages vélos » du site web de la Région et d'échanger des informations. Elle souhaite que l'offre en matière de transport de vélos augmente.	La Région prend note des éléments. Elle invite l'association à transmettre ses éventuelles propositions pour enrichir le site web de la Région. La Région explique rappelle que l'objectif est de faciliter le déplacement multimodal (et pas forcément de mettre les vélos à bord des trains ou cars ni de générer de nouveaux services).
FNAUT : insiste sur le problème des soutes qui s'ouvrent du côté de la circulation et de leur dangerosité. De plus, cela ne convient pas non plus d'arrêter le car du côté de la circulation.	La FNTV explique qu'il existe des contraintes techniques concernant les soutes ; il y a un côté obligatoire avec toutefois des cas de figure suivant les matériels et les points d'arrêts.
AF3V demande quelles dispositions sont prévues pour les vélos ; elle cite le cas de la Via Ardèche dans le secteur d'Aubenas (cars équipés pour les vélos ?).	La Région répond que pour le transport des vélos dans le sud de l'Ardèche, les cars sont bien équipés de racks à vélos à l'arrière.

3.AUTRES ACTIONS REGIONALES

La Région présente les principales autres actions régionales :

- Les transports Interurbains et Scolaires,

- La démarche d'intermodalité OÙRA! et ses évolutions,
- Le challenge mobilité
- L'accessibilité PMR des offres régionales trains et autocars,
- Les investissements en gares
- Le SRADDET

Echanges concernant les autres actions régionales

<p>CUTPSA souhaite savoir si les E-billets seront lus et acceptés à bord des cars Région. Elle note la complexité des tarifications et souligne l'urgence à disposer d'une harmonisation tarifaire (qui progresse malheureusement moins vite selon elle que les pelliculages).</p> <p>CUTPSA note également que les cars Réseau Etudiant (RE) manque de lisibilité.</p>	<p>La Région indique que les cars Région seront équipés de lecteurs adaptés pour la billettique OÙrà. Concernant les E-Billets, ils seront acceptés et contrôlés à bord. L'utilisateur doit présenter la confirmation papier ou la confirmation PDF du e-billet.</p> <p>Concernant le sujet de l'harmonisation tarifaire, la Région indique que des études sont en cours sur l'ensemble de la Région. Le sujet est complexe et devrait se traduire par des décisions progressives. Il y a des particularités sur tout le territoire, qui vont nécessiter du temps, comme en Ardèche, avec par exemple, les différentes tarifications sur les différents services autocars pourtant tous aux couleurs de la Région.</p> <p>Concernant les cars RE, la Région prend note de la remarque pour suites à donner. Elle note qu'effectivement ces services, spécifiques à Rhône-Alpes, pourraient être mieux identifiés.</p>
<p>CUTPSA souhaite savoir pourquoi il n'est plus possible de contribuer sur Civocracy.</p>	<p>La Région répond que la plate-forme propose des fils de discussions sur des plages temporelles données. Les fils de discussion sont clôturés avant les instances afin de collecter les contributions. Ils seront ensuite réouverts fin juin jusqu'aux comités de mobilités de l'automne, et ainsi de suite.</p>
<p>La FNAUT revient sur la fermeture de l'agence Sélecteur de Privas avec et la suppression de la vente des abonnements. Les achats dans les cars ont-ils été résolus ?</p> <p>Elle signale également le problème de la localisation des cars TER en gare de Tournon : il n'y a pas d'affichage clair ; la Région pourrait exprimer une exigence à la commune.</p>	<p>La Région indique que, dans l'attente de l'ouverture du point de vente de Privas au 1^{er} janvier 2020 (comme validé avec la CAPCA), elle a décidé la vente à bord des cars, aux arrêts de Privas, des abonnements pour les trajets entre les arrêts ne bénéficiant pas de point de vente.</p> <p>La Région explique que la gare routière de Tournon est gérée par la commune et qu'il s'agit d'une question de dénomination : l'arrêt de car TER porte le libellé réseau étudiant (à relire) ; elle est d'accord sur le fait d'exprimer le besoin à la commune.</p>

	<p>La SNCF précise que ces informations ne sont pas reprises systématiquement dans les fiches horaires.</p>
<p>La FNAUT estime que « Arche Agglo » est plus en avance que Valence-Romans Déplacements. Elle signale une demande assez forte pour que la ligne aille jusqu'à Tain et passe le pont (afin d'aller jusqu'à la gare SNCF de Tain l'Hermitage) Il y a une synergie à favoriser entre les cars et les trains (à relire).</p>	<p>Concernant le premier point, la Région ne s'exprimera pas. Ensuite, elle répond qu'il est compliqué d'aller jusqu'à Tain : le passage sur le pont nécessite de faire face à des difficultés de circulation ; toutefois, une expérimentation et des tests seront faits selon les horaires, fin 2019-début 2020.</p> <p>La Région a noté de traiter les sujets suivants : la gare TER de Tain, l'accessibilité des arrêts, une meilleure liaison avec Valence TGV.</p>
<p>La FNAUT pointe certains dysfonctionnements au niveau du calculateur d'itinéraires (confusions dans les origines-destinations) et se demande s'ils ont été traités. Elle ajoute que les usagers ne sont pas incités à signaler ces problèmes.</p>	<p>La Région répond qu'il peut y avoir des bugs, en raison de la superposition de plusieurs plans de transports et de la logique de codage utilisée pour les points d'arrêt (qui peut varier selon les plans). La Région indique qu'il serait possible de signaler de tels dysfonctionnements sur la plateforme et qu'elle privilégie à ce stade la fiabilisation amont des bases de données plutôt que d'avoir à traiter des retours au fil de l'eau. Le sujet est toutefois noté.</p>
<p>AF3V : souhaite la réalisation de passages souterrains connectés à la ville pour les gares de Montélimar et Pierrelatte.</p>	<p>La Région indique que les franchissements de voies relèvent de 2 compétences ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour l'accessibilité du périmètre ferroviaire, la Région peut décider (avec SNCF-Réseau) d'investissements à réaliser. - pour des logiques d'aménagement urbain, ce sont aux collectivités (agglomérations) d'engager les projets. <p>Les 2 logiques peuvent parfois conduire à un projet commun. Dans le cas présent, ce sont aux agglomérations concernées, d'engager, le cas échéant, ces projets. Elles sont donc à solliciter en premier lieu.</p>
<p>FNAUT et CUTPSA renouvellent leurs vives craintes concernant la fermeture des guichets en gare, mais aussi des plages horaires d'ouverture (par exemple à Valence ville). Quelles sont les décisions prises et la position de la Région sur le sujet ?</p>	<p>La SNCF indique que seules les gares de St-Rambert d'Albon et de St-Vallier seront concernées par des évolutions en matière de distribution en 2020.</p> <p>La Région indique que ces ajustements relèvent de l'autonomie de gestion de SNCF-Mobilités. Toutefois le sujet est sensible et des décisions devraient être prochainement annoncées par l'exécutif régional (<i>Nota post-réunion : un « moratoire » a bien été signé le 27 juin dernier dans lequel « SNCF Mobilités prend l'engagement de ne pas fermer</i></p>

	<p><i>un point de vente en gare ferroviaire, tant qu'un dispositif alternatif efficace ne sera pas proposé en substitution. La Région, avec l'appui de SNCF Mobilités, s'engage à proposer aux usagers et aux territoires des solutions alternatives de vente des titres de transport, avec un contact humain partout où cela sera nécessaire »).</i></p>
<p>ARDSL et FNAUT souhaitent que le travail avec la Région PACA/SUD soit renforcé, notamment concernant l'étoile ferroviaire de Veynes. Les 2 associations demandent à avoir des interlocuteurs et que des solutions soient trouvées pour une meilleure efficacité des correspondances (Grenoble-Gap + Romans-Briançon).</p> <p>Elles suggèrent la mise en place d'un comité technique pour les lignes à caractère interrégional, avec les deux Régions et les associations concernées.</p>	<p>La Région répond qu'elle travaille régulièrement avec la Région PACA/SUD et SNCF concernant l'offre de l'étoile de Veynes et les services associés (que ce soit pour le fonctionnement actuel ou l'avenir de la ligne). Une convention lie par ailleurs les 2 Régions concernant les 3 axes partagés. Ce travail doit se poursuivre afin de préciser les programmations travaux ainsi que les adaptations de service.</p> <p>En ce sens, la Région note l'idée d'un comité technique type interrégional et précise que sur le plan des infrastructures il existe déjà un comité de ce type.</p>
<p>CUTPSA s'exprime au sujet de la ligne du Cévenol (qui tangente l'Ardèche) : quels travaux sont en cours cette année afin de garantir le maintien de la ligne ?</p>	<p>La SNCF indique qu'une expertise de l'infrastructure est en cours pour définir les travaux. A ce stade, des travaux légers sont programmés mais l'enjeu réside dans le moyen/long terme. En ce sens une étude interrégionale a été engagée. Les conclusions permettront de déterminer les actions à réaliser, avec sans doute des montants conséquents à mobiliser. Concernant l'offre, l'objectif consiste en 2020 à maintenir les services existants. Ces éléments ont été présentés lors du Comité Technique Auvergne.</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 Vallée du Rhône Sud qui se tiendra à l'automne 2019 :

> **Attentes sur l'axe Valence-Lyon** : développement de l'offre et de l'emport au regard de la dynamique de fréquentation ainsi que des relations interrégionales avec la Région SUD (PACA) entre Valence et Marseille ;

> **Très vives interrogations concernant la fermeture des guichets** et la réduction des solutions de ventes ;

- > **Besoin de renforcer la cohérence tarifaire, billettique et l'intermodalité** sur le territoire (exemples : acceptation des titres dématérialisés SNCF à bord des cars TER, compatibilité des titres, accès aux services interurbains) ;
- > **Fortes attentes concernant l'aménagement des gares pour l'usage des vélos** « du quotidien », mais également concernant le traitement des usages « récréatifs » et touristiques (traitement des flux sur la ViaRhôna) ;
- > Demande de précisions techniques afin de pouvoir **reporter les flux TER/TGV sur la rive droite du Rhône en cas de situation perturbée** pour travaux d'infrastructure ;
- > **Développer les liens entre les Régions, notamment avec SUD (PACA)**. Proposition de mise en place d'un comité technique interrégional en présence des Régions, de SNCF et des associations.

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle invite les participants à se saisir de la plate-forme contributive Civocracy pour déposer leurs propositions et remarques en vue des comités de mobilité de l'automne 2019. Elle souligne le rôle pivot/relais des associations afin d'identifier les sujets majeurs afin que la Région et les transporteurs puissent y apporter des réponses adaptées.