

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

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

15 NOVEMBRE 2018 - ENS – LYON

### Participants (présents) :

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

Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance),

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

Guilhem BERTRAND (responsable du service Transports Interurbains et Transports Scolaires)

**Services du siège et antennes :** Marie-Paule BONMARTIN, Olivier CROUZET, Isabelle CHIRON, Giorgio BERERA, Anne ESQUENAZI, Elodie SOUFFLAY-GABBIADINI, Sandra MAZE, Muriel GARCIA, Elise DEVYLERRE, Mélanie BETZ, Emmanuelle GENTIL-MAURY

#### **Services des départements :**

Frédéric PICHON (Loire), Gilles GALLAND (Isère), Mathieu FOURQUET (Isère), Thibaud FICHET (Ain)

#### **Experts SNCF**

**SNCF Mobilités :** Sophie THIERION DE MONCLIN, Marcos MERCHAN, Cédric VICARD

**SNCF Réseau :** Nicolas JACQUES, Gérald CASTANO

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

**FNTV :** Alexandre GEOFFROY

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

**FNAUT :** Anne-Marie GHEMARD, Kévin TABOADA, François LEMAIRE

**AGATH – Ligne Lyon – Genève :** Marlène ALLAIN, Jean-François BONIN, Florian MALARD

**ADTLS – Association Améliorer les Déplacements et les Transports Loire Sud :** Huguette BRUYAS, Olivier CRESPIY, Nicolas PEYRARD, Gisèle PEYRE

**ADELIFPALY – Association de développement de la ligne ferroviaire Paray-Lyon :** Isabelle TREFF, Pierre-Jean ROSSIGNOL

**Vélo en Forez 42 :** Serge SAGNARD

**CARPA :** Eric BENON

**ADUT - Association Dauphinoise des Usagers du Train :** Eric GALLET, Roland BORGHI

**Association Point de vue sur la ville :** Livia OLERDI, Alain CARLIER, Rose THENOZ

**Cabinet national d'handicapologie (CNH) :** Stéphane BONVALLET

**FNATH DU RHÔNE :** Boualem MAZOUZI

**ADULA :** Aurélien LAMBERT

\*\*\*\*\*

## **Introduction**

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

La Région introduit la réunion en précisant que le présent comité technique Nord 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 Nord
- 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>FNAUT : Mme GHEMARD</b> regrette que <b>les horaires de ces réunions de concertation</b> se passent en journée, alors que les usagers travaillent. Elle propose pour l'avenir de passer à 17h ou 18h (dans le passé, les comités de ligne se passaient à 18h) ou sur un temps midi-14h ou en visioconférence</p>	<p>La Région indique que le nouveau dispositif dédié aux associations (comités techniques préalables) a vocation à se tenir sur des créneaux où il est possible de mobiliser facilement les experts (donc en journée). Des ajustements seront toutefois possibles.</p>
<p><b>ADUT : M. Roland BORGHI</b> souhaite savoir si <b>les contributions</b> envoyées par les associations ont été prises en compte ? Quelle réponse sera donnée ?</p>	<p>La Région indique que les contributions ont bien été prises en compte ; il en sera question au cours de cette réunion. A l'issue, avec l'envoi du compte-rendu, des précisions complémentaires pourront être apportées.</p>
<p><b>ADTLS : </b>auparavant, il y avait <b>34 comités de lignes, et à présent, il y a 4 réunions</b> ; n'y-a-t-il pas une solution intermédiaire ? Il faudrait aussi se placer au niveau de l'utilisateur. En effet, quelle est la pertinence des échanges avec un territoire coupé en 4, représentant un nombre important d'utilisateurs ?</p>	<p>Le 21/06/2018, la Vice-Présidente a indiqué que le nouveau dispositif de concertation se ferait sur 4 territoires. Il a été précisé qu'il n'était plus possible de tenir les anciens comités de lignes, nombreux et à dominante ferroviaire. De plus, la Région a élargi ses compétences et son aire géographique est très étendue (TER, transport interurbain, etc.).</p>
<p><b>FNAUT : M. Kévin TABOADA</b> fait remarquer qu'au sujet de <b>la ligne Bourg-Oyonnax-St-Claude</b>, il aurait été plus opportun d'en parler dans le territoire Alpes que Vallée du Rhône Nord.</p>	<p>La Région indique que la relation Lyon-Bourg-Oyonnax étant transverse, l'information sera évoquée dans les 2 instances. Chacune pouvant émettre des remarques.</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> indique qu'il y avait auparavant <b>des chargés de secteur</b> et souhaiterait avoir une vision actuelle de l'organisation avec chaque chargé de secteur. Elle ajoute que les moteurs de recherche d'itinéraires sont aujourd'hui multiples (TER de la SNCF, etc.) et se demande comment</p>	<p>Un nouveau dispositif se met en place avec comme portes d'entrées le site WEB Région, l'adresse mail <a href="mailto:dt@auvergnerhonealpes.fr">dt@auvergnerhonealpes.fr</a> ou pour la concertation sur <a href="mailto:concertation.transports@auvergnerhonealpes.fr">concertation.transports@auvergnerhonealpes.fr</a>. Des relais sont ensuite réalisés vers les experts afin d'obtenir des éléments de réponse.</p>

uniformiser tout cela ; elle précise qu'il y a beaucoup d'erreurs à corriger dans OÙRA.	
<b>ADELIFPALY : Mme Isabelle TREFF</b> indique que le moteur de recherche OÙRA n'est pas connu de l'association.	Son adresse est : <a href="https://www.oura.com/">https://www.oura.com/</a>

## II. **DESERTE TER : 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 – St-André le Gaz (SAG), Lyon – Grenoble, Lyon – Chambéry et Lyon - St-Etienne sont également présentées.

Un point spécifique à « l'emport » (matériel roulant et surcharge) est réalisé par la SNCF :

La SNCF indique que 2018 a été marquée par des problèmes de matériel et de disponibilité. Post-été 2018, la situation s'est tendue avec une hausse des heurts (voitures, animaux, arbres...) qui ont entraîné une indisponibilité du matériel avec un afflux début septembre au technicentre de Vaise. A l'automne la situation s'est redressée mais les marges de manœuvre s'avèrent restreintes au regard du parc matériel régional.

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

<b>ADUT Lyon-Grenoble</b> s'interroge sur les demandes d'indemnisation relatives aux mouvements sociaux. Par ailleurs, au regard de la qualité de service détériorée au-delà de la période de grèves (septembre ayant été mauvais), ne serait-il pas possible de dédommager les usagers sur la ligne ?	La Région a demandé à la SNCF d'indemniser les abonnés à hauteur de 100% sur les mois concernés par les mouvements sociaux. La SNCF a mis en place des dispositions d'indemnisation à hauteur de 50% pour les abonnés. Toutefois les modalités d'après-vente, ayant été différentes d'un mois à l'autre, sont à l'origine de retards dans les traitements.
<b>ADELIFPALY : Mme Isabelle TREFF</b> demande vers quelle SNCF il faut se tourner pour être indemnisé si on habite « à cheval » sur les deux régions ?	SNCF répond que les modalités d'indemnisation sont liées aux abonnements souscrits et aux modes de vente : Ainsi, la gamme illico sera traitée pour Région AURA, un titre national, par la SNCF, et un abonnement d'une autre Région par la Région concernée.

<p><b>CNH : M. Stéphane BONVALLET</b> indique que <b>les usagers du train qui ne sont pas forcément des abonnés</b> ont été impactés de multiples fois concernant surtout la réservation de TGV OUIGO (dans 90 % des cas, il n’y a pas eu de remboursement).</p>	<p>La Région indique que, malheureusement, il n’existe pas d’indemnisation pour les usagers occasionnels du TER. Pour les TGV, les modalités relèvent de l’activité SNCF-Voyages (qui rembourse à postériori sur retards et suppressions de trains)</p>
<p><b>ADTLS / St-Etienne : M. Olivier CRESPI</b> explique qu’il y a <b>des problèmes liés à des territoires</b> et qu’il est donc difficile de massifier la concertation à de grandes zones géographiques. Il note également <b>des travaux importants sur la ligne Firminy – Le Puy</b> : la Région a été contactée plusieurs fois, via son site web, en 2016 ; il suggère d’améliorer la page Contact et la réponse apportée. <b>Des trains ont été supprimés</b> sur la ligne Firminy – Le Puy : une compensation partielle a été faite avec des cars, mais il n’a pas été possible de savoir pourquoi il n’y a pas eu de substitution pour une desserte le matin et une autre le soir.</p>	<p>Les éléments apportés sur la mise à jour du site WEB régional ainsi que sur le nouveau dispositif de concertation répondent à ces demandes.</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> rappelle que, le 21 juin dernier, il a été question de <b>pénalités de la Région</b> : connaît-on le montant que SNCF doit verser à la Région ? et pour quel usage ?</p>	<p>La Région répond qu’en 2017 les pénalités conventionnelles avec la SNCF ont porté sur un montant de 4 à 5 millions €; les grèves n’en faisaient pas partie (en cas de suppressions de trains, il y a eu des plans de transport adapté (PTA)). En 2018, il y a une discussion entre la Région et la SNCF sur le montant de ces pénalités (montant estimatif compris entre 10 et 25 millions €).</p>
<p><b>Une association</b> intervient au sujet du <b>retrofit sur le matériel roulant</b>.</p>	<p>La Région répond que pour le matériel de type Regio2N récemment livré, il est nécessaire de le réviser (retrofit) compte tenu des nombreux problèmes de fiabilité observés, ce qui contribue à court terme à impacter le service TER en dysfonctionnement et immobilisation de matériel mais pour gagner en fiabilité ensuite. En matière de fiabilité du matériel, la Région y travaille : dans la perspective d’acquisition de matériel La Région demande à SNCF que le parc soit bien dimensionné, c’est-à-dire en tenant compte des aléas. La Région expérimente avec la SNCF un suivi de la conformité des compositions au prévisionnel sur l’axe Lyon – St-Etienne en 2019. Son extension est envisagée à d’autres lignes.</p>

<p><b>La FNAUT</b> souhaiterait qu'il y ait <b>des statistiques sur la composition des trains</b> (compositions normale et réduite). Elle ajoute qu'une <b>commande de matériel</b> prend du temps et qu'il faudrait que la Région redimensionne son parc.</p>	<p>La SNCF répond qu'il y a toujours des problèmes, des rénovations, des accidents ... La Région répond que le dimensionnement actuel du parc prévu dans la convention TER doit correspondre aux besoins. Le parc actuel est calibré pour respecter le plan de transport lorsque le matériel est disponible. C'est à l'exploitant SNCF de s'en assurer en opérationnel.</p>
<p><b>Une association</b> demande s'il serait possible d'envisager <b>l'achat ou la location de matériels à d'autres Régions ?</b></p>	<p>Les Régions se prêtent/empruntent déjà des rames. La situation est souvent aussi tendue en Régions voisines !</p>
<p><b>ADTLS</b> s'exprime sur le problème de <b>composition non respectée des trains</b>. De plus, que dit la Région concernant la correspondance TGV-TER Paris – St-Etienne ? Le TGV arrivant à Saint-Etienne à 21h47 est systématiquement en retard. Départ vers Le Puy à 22h.</p>	<p>La Région note et indique qu'en situation perturbée, il y a un vrai chantier à améliorer sur les offres en correspondance ; de plus, il faut suivre la gestion opérationnelle en cas de problème récurrent.</p>

### III. **DESSERTE TER : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AUX SERVICES ANNUELS 2019 ET 2020 (E. SALIOU et experts desserte – 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 et 2020 (voir présentation en pièce-jointe) :

- Lyon – Bourg-en-Bresse en 2019 : adaptation de l'offre via Villars les Dombes avec 2 trains par heure en heure de pointe contre 3 en 2018. Reconduction en 2020.
- Lyon – Genève 2019 : maintien du service (avec cependant adaptation de la politique d'arrêts). Renforcement de la desserte en 2020 en lien avec le projet Léman Express
- Lyon – Grenoble : réduction de l'offre en heure creuse et détournement d'une partie des trains d'heure de pointe sur Lyon Perrache via Jean Macé

- Lyon-Chambéry et Lyon-Annecy : mutualisation de l'offre des 2 lignes avec un changement d'itinéraire de la ligne Lyon-Chambéry
- Lyon-St-Etienne 2019 : l'offre à la demi-heure sur les deux gares lyonnaises est maintenue en heure de pointe, avec toutefois une offre globale ramenée de 116 à 102 trains/jours. Rétablissement programmé de l'offre à la 1/2h toute la journée dès 2020.
- La desserte ferroviaire Lyon-St-Etienne-Le Puy est inchangée en nombre de trains : 10 allers-retours. En 2019, 15 circulations desservent Lyon Part-Dieu (18 en 2018). Le nombre de trains directs Le Puy - Lyon (sans arrêts entre Lyon-PD et St Etienne) est réduit de 6 en 2018 à 3 en 2019. Ces trains desservent désormais Lyon Perrache. En 2020, la desserte Lyon - Le Puy se fera systématiquement en correspondance à St Etienne.
- St-Etienne-Montbrison-Boën – 2019 : réouverture de la ligne le 10 décembre 2018 avec 6 allers-retours ferroviaires et 4 allers-retours routiers en semaine.
- Lyon-Paray : 6 trains avec origine /terminus Lyon Perrache via Vaise. L'aller-Retour Lyon-Tours dessert Lyon-Part-Dieu. Retour programmé de la desserte Lyon Part-Dieu en 2020 (sous réserve de traitement par SNCF Réseau)
- Lyon - Roanne – Clermont 2019 : maintien du volume d'offre mais modifications des gares d'origine/destination ; 21 trains desservent Lyon PD au lieu de 39 en 2018 ; 23 trains desservent Vaise et Perrache au lieu de 12 en 2018.  
15 trains desservent Part-Dieu **via Vaise et Perrache**, soit un temps de parcours allongé de 11 minutes.

Retour des fonctionnalités du service 2018 programmé en 2020.

#### Temps d'échanges - questions :

<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> regrette que la mise à disposition des fiches horaires soit trop tardive : « Concernant l'information, on est en manque ».</p>	<p>La Région reconnaît que l'année 2018 n'a pas permis de porter à connaissance suffisamment d'information dans les délais. La refonte du dispositif de concertation ainsi que l'intensité des études nécessaires liées aux travaux SA 2019 n'ont pas permis cette nécessaire information en amont. La remarque est toutefois bien notée afin d'améliorer les choses en 2019, tout en incitant la SNCF à faire mieux pour la mise à disposition dans les délais des supports horaires finaux. La Région souhaite une mise à disposition au moins à M-1.</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> rappelle que les fiches horaires étaient disponibles dès juillet lors des comités de lignes.</p>	<p>La Région répond que s'il y a des réunions de concertation en juin 2019, les projets de fiches horaires seront transmis à ce moment-là.</p>
<p><b>M. Stéphane BONVALLET</b> signale qu'en situation perturbée, par exemple lors d'un Plan de Transport Adapté (PTA), l'information est signalée trop tardivement, à 17h, la veille au soir. Il indique qu'une personne en situation de handicap doit réserver 48h à l'avance le service d'assistance Accès TER</p>	<p>La Région prend note de cette remarque concernant les délais d'information pour les PMR. Il est toutefois difficile de modifier ces délais conventionnels qui, par ailleurs, nécessitent d'importants moyens de coordination en interne SNCF pour une mise à disposition en temps et en heure. L'appui sur les</p>



	associations en tant que relais semble être une piste à privilégier.
<b>M. Stéphane BONVALLET</b> est d'accord pour que la Région veille à ce que SNCF informe sur les PTA a minima 48h à l'avance et va suivre l'amélioration dans le cadre des travaux sur le SDAP. Il regrette par ailleurs que <b>les collectifs pour les PMR</b> ne soient pas invités.	La Région confirme que les associations PMR sont et seront bien conviées aux réunions de concertation et s'excuse pour les difficultés rencontrées. Il y a eu un oubli dans les listings qui sont en cours de mise à jour corrective.
<b>AGATH – Ligne Lyon – Genève : M. Florian MALARD</b> demande si on ne profite pas du chantier de la Part-Dieu pour « tuer » des lignes ? Les usagers se sentent abandonnés, la colère monte.	La Région insiste sur le fait que le SA 2019 a pour objectif de « sauver » un maximum de trains. Il n'y a aucune volonté de nuire aux lignes. Très concrètement avec 2 voies en moins à la Part-Dieu « le maximum » a été fait compte-tenu de la baisse de capacité ; certaines difficultés peuvent toutefois subsister et sont identifiées (ex. Avant Pays savoyard).
<b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> s'interroge sur la refonte de l'offre autocars sur le <b>Haut Bugey (lignes 31 et 36)</b> ; le secteur est encore mal desservi (surtout le week-end). Elle demande des trains supplémentaires. Elle souhaite aussi avoir des informations au sujet de <b>l'étude Nurieux - Bellegarde-sur-Valserine</b> . <b>La FNAUT</b> reconnaît la qualité du travail fait, mais regrette que toutes ses propositions n'aient pu être prises en compte favorablement.	La Région est étonnée de l'intervention de Mme GHEMARD, des échanges spécifiques avec la FNAUT ayant eu lieu : des choix ont été faits, et, comme échangé, il n'est pas possible de donner des suites favorables toutes les demandes. Au sujet du Lyon-Bourg, la Région a prévu une reconduction du service en 2020. Concernant l'étude Nurieux-Bellegarde, à ce stade, le sujet n'est pas identifié comme prioritaire à court terme.
<b>L'ADUT : A La Tour du Pin, les parkings des gares</b> sont trop pleins.	La SNCF dit qu'il n'est pas possible de répondre à une stratégie individuelle des usagers ; Elle va être vigilante au SA 2019 (début 2019) aux évolutions des usages. Elle reconferme que, pour les parkings, cela dépend des stratégies individuelles, et que si des difficultés existent ce seront aux acteurs locaux d'engager des aménagements.
<b>L'AGATH</b> regrette vivement les propositions formulées au <b>SA 2019</b> sur les relations à l'est de Lyon qui vont pénaliser lourdement les usagers. <b>L'AGATH</b> s'interroge également sur la desserte de <b>Tenay et Virieu après 2019</b> et indique qu'un message a été envoyé à la Vice-Présidente <b>PERNOD-BAUDON</b> .	La Région précise que les remarques et contributions doivent être adressées à la Vice-Présidente M. GUIBERT en charge des transports ou via le site WEB. Un communiqué de presse a été formalisé concernant la desserte de Tenay et Virieu en 2019. La situation en 2020 sera suivie avec la plus grande attention.



<p><b>L'ADUT et l'AGATH</b> déplorent la desserte proposée entre Lyon et Chambéry via La Tour du Pin et affirment qu'il n'est pas acceptable d'avoir une offre en correspondance pour <b>l'Avant Pays Savoyard</b>. L'ADUT veut <b>privilégier les trains directs</b>.</p>	<p>La Région entend les interrogations et précise que des ajustements pourront être proposés d'ici Noël notamment sur l'avant pays-Savoyard. La SNCF confirme que la qualité des correspondances sera suivie attentivement.</p>
<p><b>La FNAUT : M. LEMAIRE</b> : quand il y a <b>une correspondance</b>, on perd des usagers (ce n'est pas bon pour l'attractivité et l'aspect commercial).</p>	<p>La Région dit que la question se pose, mais qu'il s'agit ici d'une contrainte liée aux travaux de Lyon-Part-Dieu, faute de pouvoir faire mieux ; il s'agit de bien organiser la desserte. Il y a des avantages et des inconvénients selon les solutions envisagées.</p>
<p><b>L'ADUT</b> dit que <b>le temps de trajet en car</b> est trop long par rapport au train et que c'est dissuasif pour les territoires ; il faut repositionner les trains.</p>	<p>La Région indique qu'elle a bien en tête la question du temps de parcours et que ce travail est prévu pour 2020.</p>
<p><b>L'ADTLS</b> demande s'il y a <b>des comptages à la gare de Lyon Perrache</b>, car des usagers descendent à la gare d'Oullins.</p>	<p>La Région indique que des comptages existent permettant d'évaluer la fréquentation des trains ainsi que les montées et les descentes gare à gare (à Oullins comme à Lyon-Perrache). L'usage de la gare d'Oullins en gare « porte d'entrée d'agglomération » est bien identifié et répond à des usages (accès Lyon-Part-Dieu). Cet usage effectif ne peut toutefois pas se traduire par la mise en terminus de la gare d'Oullins (le terminus restera à Perrache).</p>
<p><b>Une association</b> propose que, pour <b>le calcul de l'emport</b>, un comptage automatique soit fait à l'entrée et à la sortie (comme au Centre Pompidou à Paris).</p>	<p>La Région répond qu'elle étudie la piste des comptages embarqués pour lesquels les séries récentes sont équipées. Aujourd'hui, il y a des enquêtes ponctuelles (Ex. BVA) ; les compteurs embarqués donneront des comptages quotidiens. Tout cela concerne le sujet de l'emport et appuiera les analyses à terme.</p>
<p><b>L'ADTLS</b> s'interroge sur le maintien des <b>trains rapides Le Puy-St-Etienne-Lyon</b>.</p>	<p>La Région répond que les « trains bolides » au nombre de 3 en 2019 avec une origine/destination Lyon Perrache. Ils ne seront pas conservés en 2020. La desserte Lyon - Le Puy se fera systématiquement en correspondance à St Etienne. Peu de personnes font le trajet de bout en bout de la ligne.</p>
<p><b>L'ADTLS souligne l'absence de trains en heure de pointe du soir au départ de Lyon (vers 17h)</b>. En effet les évolutions horaires et la suppression de l'omnibus Lyon-Givors génèrent un trou d'offre. De plus, sur Givors, avec la suppression actée des Lyon-Givors en 2018, <b>les trains sont complets</b>.</p>	<p>La Région confirme la baisse effective du nombre total de trains au SA 2019. En revanche, en termes de matériels, la Région a obtenu l'engagement de la SNCF de dédier des Regio2N, plus capacitaires, à cette ligne, ce qui devrait permettre de ne pas occasionner de dégradation significative en termes de capacité.</p>

<p>Elle attend un minimum de transport sur la <b>ligne St-Etienne – Lyon est à forts enjeux par rapport à l’A45</b> (elle a été la 1<sup>ère</sup> ligne TER de France hors Ile de France et va diminuer s’il y a une détérioration du service). L’ADTLS reste très inquiète par rapport au SA 2019 (16 trains en moins sur 100)</p>	
<p><b>La FNAUT : M. LEMAIRE</b> regrette que l’on doive passer par Ambérieu pour se rendre à Chambéry ce qui ne va pas améliorer <b>les temps de parcours</b>. Il faudrait donner de la compétitivité au TER.</p>	<p>La Région explique qu’en 2019 et 2020, on est en situation de travaux. Les temps de parcours (similaires par les 2 itinéraires) seront maintenus malgré l’augmentation de la distance</p>
<p><b>L’ADELIFPALY / Paray-Lyon souhaite qu’une seconde arrivée à Lyon en heure de pointe</b> soit activée au plus tôt. En effet, les trains préservés ne permettent plus d’arriver à Lyon en heure de pointe : la fréquence utile manque !</p>	<p>La Région a bien identifié la difficulté relative à l’arrivée trop tardive actuelle (9h sur Lyon). L’activation d’un second train se heurte actuellement aux contraintes opposées par SNCF-Réseau pour permettre « l’ouverture » de la ligne plus tôt le matin depuis Paray-Le-Monial. La Région souhaite approfondir ce point afin d’envisager l’activation d’un train sur un créneau d’arrivée entre vers 8h à Lyon.</p>
<p><b>La FNAUT</b> s’interroge sur le comité compétent pour traiter de <b>la ligne Lyon-Valence</b>.</p>	<p>La Région indique, qu’à priori, le sujet sera traité sur le bassin Vallée du Rhône Sud ; cependant, tout dépendra de l’origine de la demande (si proximité de Lyon = Nord Vallée du Rhône).</p>

En raison des nombreux sujets de discussion abordés, la Région pose la question suivante : ne faudrait-il pas engager plusieurs comités techniques pour le bassin Vallée du Rhône Nord, car il est vaste ; et revoir peut-être aussi la granulométrie.

#### IV. **LES TRAVAUX SUR L’INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (E. SALIOU - Région Auvergne Rhône-Alpes et 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 les axes Firminy – St-Etienne et Lyon – Paray.

En complément de cette approche, SNCF Réseau fait un point sur les travaux programmés en 2019 et leurs conséquences sur les plans de transports (Part-Dieu, mise en accessibilité de la gare de Bourgoin-Jallieu et ouverture de la halte d’Irigny).

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

<p><b>M.SAGNARD</b> s’interroge sur d’éventuels <b>travaux en gare de Montrond les Bains (42)</b>.</p>	<p>La SNCF répond qu’à ce stade aucune action n’est programmée sur cette gare.</p>
--	--

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

Ce point initialement programmé n'a pas été présenté (délai de la réunion). Il est toutefois repris dans la présentation en pièce-jointe.

#### VI. SERVICES AUX VOYAGEURS (M. BETZ, 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 de nombreux réseaux de la Vallée du Rhône Nord
- 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>FNAUT Mme GHEMARD</b> fait part de son profond désaccord sur <b>le dispositif de régularisation à bord envisagé par la SNCF</b>. Ce dispositif est une nouvelle contrainte pour les usagers, notamment ceux qui ne peuvent acheter de titres en gare. Mme GHEMARD souhaite simplement qu'il existe, pour chaque gare un moyen physique d'acheter un titre, et donc d'être en règle à bord. Elle revendique <b>le droit d'acheter un billet</b> (s'il n'y a ni distributeur ni guichet) ; il y a beaucoup d'illectronisme. <b>La FNAUT</b> conteste l'achat de billets surtaxés</p>	<p>La SNCF indique qu'on peut acheter son billet en appelant le 3635. La Région note cette remarque déjà émise au comité technique Auvergne. Elle précise qu'elle n'a pas, à ce stade, donné son accord à la proposition de la SNCF.</p>
--	--

#### VII. AMENAGEMENTS DANS LES GARES (M. GARCIA, Région Auvergne Rhône-Alpes)

La Région présente les principales actions menées ou à venir sur les gares et pôle d'échanges en Région : PEM de Lyon Part-Dieu et le PEM de Lyon Perrache, ouverture de la halte d'Irigny, PEM de Culoz, requalification de Bourgoin-Jallieu, projets d'Ambérieu Bourgoin etc... Les actions régionales pour les gares et la mobilité sont également présentées (SDAP, contrat gares, via Rhôna).

**Temps d'échanges - questions :**

<p><b>L'ADELIFPALY</b> s'interroge sur l'<b>accessibilité de gare de Lozanne</b> où il est possible de prendre le train mais pas de revenir pour une Personne à Mobilité Réduite.</p>	<p>La Région informe qu'un service de taxis dans le cadre du dispositif Accès TER a été mis en place depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2018 pour répondre en urgence à cette demande, alors que la gare de Lozanne est une gare non prioritaire dans le Schéma Régional d'Accessibilité (déploiement de ces services à définir à partir de 2019).</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> demande pourquoi il y a de la <b>vidéoprotection dans des gares tranquilles</b> comme St-Clair les Roches (38).</p>	<p>La Région répond que le déploiement correspond au plan qui a été voté ; la vidéoprotection peut également être installée si la commune en fait la demande dans le cadre d'un dispositif d'accompagnement de la Région.</p>
<p><b>L'ADTLS</b> indique que le PEM de <b>Rive de Gier</b> est saturé. Ainsi que pour l'<b>accessibilité PMR</b> : prendre le train avec un vélo devient compliqué ; pour les PMR, a-t-on prévu d'intégrer le schéma d'accessibilité vélo ?</p>	<p>La Région a bien identifié le fort usage du PEM de Rive de Gier. Elle indique toutefois que si l'usage du vélo est à soutenir, son usage à bord du train doit être limité, notamment en heures de pointe. Ainsi, les solutions de consignes/parcs sécurisés à vélos sont à encourager.</p>
<p><b>FNAUT : Mme GHEMARD</b> s'exprime au sujet de l'intermodalité. Elle indique qu'il faudrait prévoir <b>des abris vélos sécurisés pour les arrêts de cars</b> (comme en Rhône-Alpes)</p>	<p>L'équipement des gares est un sujet difficile (et coûteux). Les flux pour les arrêts de cars, sauf rares exceptions, ne sont pas, à ce stade, suffisants pour poursuivre ce type d'aménagements.</p>
<p><b>L'ADTLS</b> note que la <b>vidéosurveillance sur St-Etienne – Firminy</b> est vétuste : Est-ce que le plan de vidéosurveillance va y remédier.</p>	<p>Les éléments ont été précisés dans la présentation.</p>

\*\*\*\*\*

**CONCLUSION (la réunion ayant dépassé le délai imparti, les éléments conclusifs sont ici repris) :**

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 Nord Vallée du Rhône :

- **Vives interrogations sur la desserte de l'Avant-Pays Savoyard** et sur l'avenir de la desserte de l'axe suite aux travaux : besoin de disposer d'un service efficace et fiable en temps de parcours.
- **Desserte St-Etienne Lyon** : identification d'un créneau de desserte affaibli en heure de pointe (17h06 au départ de Lyon) et souhait de voir les moyens financiers de l'A45 mobilisé sur le ferroviaire
- **Desserte Paray-Lyon** : demande de l'activation d'une seconde arrivée vers 8h à Lyon-PD.
- **Besoin de dédommagement des usagers sur des axes « malades » (garantie fiabilité)** (Exemple : Lyon-Grenoble/Chambéry)
- Opposition des participants au dispositif de **distribution / contrôle à bord** proposé par la SNCF

- Intérêt des participants au dispositif envisagé par la Région sur **l'emport** mais demande complémentaire d'une information renforcée en cas de situations perturbées.
- Renforcement souhaité de capacités « **Parkings** » Tour du Pin et Rive de Gier

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle prend également note des interrogations évoquées quant à la configuration de la réunion au regard du nombre de sujets traités et du périmètre de ce comité technique afin de proposer des adaptations en 2019. 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.