

## **Relevé d'échanges du Comité technique Vallée du Rhône Nord**

**COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE VALLEE DU RHONE NORD**

**23 MAI 2019- HÔTEL DE REGION- LYON**

### **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, Giorgio BERERA, Sandra MAZE, Mélanie BETZ, Zakia BOUDIA, Muriel GARCIA, Maël Bel LATOUR

#### **Experts SNCF :**

**SNCF Mobilités :** Anne-Sophie MAROT, Marcos MERCHAN, Cédric VICARD, Sanae AMRI, Carine BORTH, Sophie THIERON DE MONCLIN

**SNCF Réseau :** José TRULLENQUE

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

**FNAUT AURA :** Anne-Marie GHEMARD

**AGATH :** Jean-François BONIN, Marlène ALLAIN

**ADTLS :** Huguette BRUYAS, Nicolas PEYRARD, Olivier CRESPIY

**Association Valentin HAÛY :** Sébastien JOULIA, Serge SODINI-DALENC, Gérard MUELAS

**POINT DE VUE SUR LA VILLE :** Lilia OUERDI, Pascal DOLGOPOLOFF

**APF69 :** Jean-Joseph PARRIAT

**2RATL6 :** Etienne NOE

**CODUTREC :** Claude LAURENT

**AUTERVR :** Bruno MARCHESINI, Bernard DESCHAMP

**Les enfants d'abord, les enfants à bord :** Vincent BARRESI

**CDUT :** Géraldine GROSSO

**Collectif TER Lyon-Mâcon :** Michaël KHAMISSI, Bryan ONISSE

**ADELIPHALY :** Isabelle TREFF

**ADUT :** Patrice BELVEGUE

## 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 Nord » qui se tiendra d'ici la fin d'année. Pour répondre à la demande des associations formulées fin 2018, la Région propose une réunion construite en deux temps correspondant à un découpage technique du comité de part et d'autre d'un axe Dijon-Lyon-Vienne : l'Ouest (Loire et grand « ouest », incluant Lyon-Vienne) et l'Est (Est et Rhône Nord, incluant Dijon-Lyon).

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<sup>er</sup> trimestre 2019
- II. Desserte TER : évolutions 2020 et 2021 : présentation générale et par territoire
- 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** :

- **Avant-pays savoyard** : Des échanges et une série de réunions ont eu lieu en début d'année. A compter du 9 juin, des trains complémentaires vont être remis en circulation.
- **Mécanisme de Dédommagement sur les axes « malades »** : le dispositif n'est pas retenu par la Région AURA dans l'immédiat. Toutefois, un déploiement ultérieur reste à l'étude.
- **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.

\*\*\*\*\*

## Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

### Matinée : Echanges secteur OUEST Vallée du Rhône Nord

#### 1. TER : BILAN 2018 et 1<sup>er</sup> trimestre 2019

#### Echanges relatifs à des sujets tarifaires

<p><b>FNAUT AURA</b> souligne que la Région a très bien travaillé depuis 2018 et qu'elle a bien réagi concernant <b>le problème des billets achetés à bord des trains</b> ; elle est en pointe par rapport à d'autres Régions. Elle se demande si la directive de la SNCF (en cas d'absence de guichet et de distributeur) est nationale et signale le problème des gares où le guichet est fermé, ou le distributeur en panne (ou qui n'accepte pas de CB). Enfin, il reste <b>le problème de la carte illico Solidaire</b> qui n'est pas « reconnue » par le dispositif d'achat de titre à bord du train (or les usagers de cette carte en ont le plus besoin).</p>	<p>La Région remercie la FNAUT. Concernant les usagers d'illico Solidaire, la Région précise que la vente des tarifs sociaux régionaux n'est pas réalisée à bord des TER pour des raisons de limitation technique, organisationnelle et de mobilisation du personnel de bord. Les billets Illico Solidaire doivent par conséquent être achetés avant la montée à bord via les canaux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ En ligne dans la rubrique "<a href="#">Horaires et Achats</a>"</li> <li>➤ Sur l'appli SNCF</li> <li>➤ Sur distributeurs automatiques régionaux (bornes bleues)</li> <li>➤ Au guichet d'une gare ou espace OÙRA!</li> </ul> <p>Cette procédure est indiquée sur le site TER Auvergne-Rhône-Alpes : <a href="https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/gares/services/appli-sncf">https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/gares/services/appli-sncf</a></p>
<p><b>L'ADELIPALY</b> expose <b>le problème des contrôleurs de Bourgogne-Franche-Comté (BFC), qui n'appliquent pas la tarification à bord décidée par Auvergne-Rhône-Alpes</b> : il y a un supplément à payer (compris entre 3 et 6 €.) ; il faudrait que les deux Régions s'entendent pour qu'il n'y ait pas de supplément. En effet, il n'y a pas de distributeur entre Lamure-sur-Azergues et Lozanne.</p> <p>L'ADELIPALY constate que des règles ont été validées entre les deux Régions jusqu'à Lamure-sur-Azergues (les contrôleurs de BFC ont été informés). Il faudrait prévoir des mesures de SAV si des problèmes sont constatés.</p> <p>Pour l'ADELIPALY, l'idéal consisterait en une extension de la mesure de la Région Auvergne-Rhône-Alpes au niveau national.</p>	<p>SNCF Mobilités répond qu'il n'y a pas d'extension de la pratique de régularisation en Auvergne-Rhône-Alpes sur le reste du territoire français (c'est une mesure spécifique propre à Auvergne-Rhône-Alpes). Il y a bien eu une information auprès des contrôleurs à bord des trains pour respecter cette distribution.</p> <p>Pour la Région, La ligne Paray-Lyon est interrégional et couverte par des accords de réciprocité tarifaire : les titres sont acceptés dans les deux régions. Les usagers de la région Auvergne-Rhône-Alpes doivent pouvoir bénéficier de cette mesure sans supplément en Auvergne-Rhône-Alpes.</p> <p>SNCF : les règles sont bien fixées et techniquement rien n'empêche l'application de cette mesure ; la SNCF va clarifier la situation u niveau du personnel SNCF de BFC, Elle invite à donner les éléments pour traiter en SAV.</p>

<p><b>L'ADELIFPALY</b> s'exprime concernant <b>la carte Oûra et la ligne de Chauffailles en BFC</b>. Elle demande quelle est la politique actuelle pour Oûra. Elle indique que depuis courant 2018, à la réouverture de la ligne, il faut avoir la carte Oûra pour avoir un abonnement mensuel. De plus, les usagers n'ont pas droit à l'abonnement combiné TER-TCL.</p>	<p>La gare de Chauffailles étant située en Bourgogne Franche-Comté, les dispositifs tarifaires et billettiques disponibles et applicables à cette origine sont <u>uniquement</u> ceux de Bourgogne Franche-Comté. En ce qui concerne les tarifs, des accords de réciprocité tarifaires existent entre les deux Régions sur certains abonnements (notamment jeunes et tout public) et permettent aux usagers de BFC avec des abonnements BFC d'emprunter les lignes TER Auvergne Rhône-Alpes jusqu'à Lyon. Il n'est donc pas possible de délivrer un abonnement TER + TCL aux usagers de Chauffailles car cette gare ne dépend pas du périmètre Auvergne-Rhône-Alpes.</p> <p>En ce qui concerne la carte Oûra, celle-ci n'est pas disponible et utilisable dans les gares de Bourgogne Franche-Comté. La situation constatée par les usagers relève donc d'une « erreur » qui a été rectifiée depuis lors.</p>
--	---

### Echanges relatifs à l'emport

<p><b>ADTLS</b> s'exprime concernant <b>le trajet debout considéré comme acceptable jusqu'à 20 minutes</b> et demande combien de trains sont concernés. Elle souhaiterait connaître les conclusions de cette analyse de l'emport (elle estime par exemple qu'entre Lyon Perrache et Lyon Part-Dieu la problématique n'est pas la même). Elle cite le cas du train de 7h50 de St-Etienne Châteaucreux à destination de Lyon Part-Dieu.</p>	<p>SNCF Mobilités précise que sur l'axe Lyon-Saint-Etienne, les trains qui font l'objet de cette surveillance, sont essentiellement ceux d'origine-destination Lyon-Part-Dieu, car ils transportent le plus de voyageurs ; ce sont des trains de pointe, sur des lignes stratégiques, avec une certaine volumétrie.</p> <p>Pour suivre les capacités d'emport, une liste a été établie avec un certain nombre de lignes stratégiques (Lyon-St-Etienne, Lyon-Grenoble, Lyon-Bourg, Lyon-Roanne, etc.). Cela a permis d'améliorer la robustesse en termes d'emport et il y a une nette amélioration du respect de l'emport.</p> <p>De plus, la SNCF a mis en place des scénarios dégradés : si des difficultés ont été détectées la veille au soir, des scénarios sont travaillés pour le lendemain, avec la vision du « besoin client » Toutefois, cela ne couvre pas la panne de dernière minute.</p>
<p><b>FNAUT AURA</b> estime que <b>plus il y aura de matériels roulants, plus ce sera facile ...</b> Elle cite le cas de Lyon-Bourg.</p>	<p>La SNCF répond que, ce qui compte le plus, c'est la position au point de départ des matériels</p>

	<p>roulants plus que leur composition ; il faut savoir les stationner par rapport aux pointes du matin.</p> <p>La Région précise qu'elle est, avec la SNCF, dans une phase d'expérimentation avec des outils et un reporting régulier sur les trains les plus sensibles. Elle suit les situations avec des problèmes récurrents.</p>
<p><b>AUTERVR</b> estime que l'outil <b>de suivi de l'emport</b> constitue une amélioration. Elle attend un tel suivi sur la vallée du Rhône (notamment entre Vienne et Lyon). Elle souhaite une augmentation de la capacité des trains TER sur <b>la ligne Lyon-Valence</b> avec également une hausse de la cadence.</p>	<p>La Région indique que l'élargissement du dispositif de suivi est à l'étude, notamment sur les trains les plus chargés sur la Vallée du Rhône.</p>
<p><b>Point de Vue sur la Ville</b> : souligne l'<b>usure prématurée du matériel roulant qui doit passer souvent en maintenance</b></p> <p><b>Concernant l'emport et les situations dégradées</b>, elle demande ce qui est proposé pour les personnes à quai et comment sont traités les malaises.</p>	<p>La SNCF répond que la maintenance des matériels est très encadrée. Elle prend deux formes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préventive : programmée selon un calendrier pour disposer chaque jour du matériel nécessaire</li> <li>- Curative : postérieure à une anomalie (panne, etc.) :</li> </ul> <p>Le positionnement des centres de maintenance entraîne des manœuvres de déplacements de matériels roulants et fait qu'il peut parfois y avoir des délais importants de maintenance (centres spécialisés / matériels roulants thermiques, électriques, etc.).</p> <p>La SNCF répond qu'une procédure claire existe en situation nominale ou dégradée : ce sont les services compétents de secours qui interviennent.</p>
<p><b>AUTERVR</b> approuve les éléments transmis <b>concernant le matériel roulant</b>, mais compare la hausse de 3% des places assises en 2023 avec celle de 2 à 3 % du trafic annuel. Elle milite pour un transfert de la route vers le TER, et estime que le programme régional n'est pas assez ambitieux, compte-tenu de l'augmentation du trafic actuel, mais c'est déjà bien.</p>	<p>La Région indique que 29 nouvelles rames seront commandées en 2019 (livraison fin 2020-début 2021 des Régiolis d'Alstom, puis en 2023 des Regio2N de Bombardier) et qu'une étude sur la modernisation des centres de maintenance est engagée.</p> <p>Elle travaille attentivement avec la SNCF pour que le parc soit bien dimensionné et modernisé. L'acquisition des 29 Rames permet d'augmenter le nombre de places (assises+debout) de 144000 à 156000 places et de se séparer des matériels roulants les plus fragiles.</p>

## 2. DESSERTE 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, jusqu'en 2021.

**Nota :** La Région a transmis les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2020 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant au SA 2019, avant la réunion. Ces grilles horaires sont des documents de travail : ce ne sont pas des fiches horaires voyageurs définitives. Elles constituent toutefois un support pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

### Sujets relatifs aux évolutions de desserte

<p><b>FNAUT AURA</b> s'étonne de n'avoir vu <b>aucun horaire concernant les cars</b>.</p>	<p>La Région indique que les grilles horaires ne portent que sur le périmètre ferroviaire ; le travail sur les cars est en cours et n'est pas soumis aux mêmes contraintes de planning.</p>
<p><b>L'AUTERVR</b> souhaiterait que <b>la ligne Lyon-Valence soit rattachée entièrement au bassin VDRN</b>.</p> <p>Elle interroge également sur l'engagement des études sur la Rive Droite du Rhône et les relations entre St-Etienne et St-Exupéry.</p>	<p>La Région indique que l'axe Lyon-Valence est traité en territoire Sud Vallée du Rhône. Il est également possible de traiter de cette même ligne (notamment Lyon-Vienne) aussi sur le comité NVDR. La remarque sera prise en compte pour les prochains comités techniques.</p> <p>La Région indique que des réflexions sont en cours suite aux interventions entendues lors du Débat public NFL à long terme. Elle signale également le lancement des études sur la réouverture d'une section de la Rive droite du Rhône aux circulations TER. Cette étude sera complétée d'un volet concernant la réouverture de la gare de Reventin-Vaugris (38) (début de l'étude : juin 2019).</p>
<p><b>APF69</b> s'exprime sur <b>la gare de Lyon Part-Dieu qui est saturée</b> et se demande si une voie de plus sera suffisante.</p>	<p>SNCF-Réseau a bien précisé que les travaux actuels visent à améliorer le système existant : ces travaux n'ont pas pour objectif de permettre de faire circuler plus de trains, mais que le « système » fonctionne mieux. Pour aller au-delà, le sujet renvoie à la consultation en cours sur le nœud ferroviaire dit « long terme » : les montants à investir étant alors conséquents.</p>
<p><b>Une association pour les PMR s'interroge sur la faisabilité d'un arrêt à la halte Jean Macé sur les trains de la ligne Lyon St-Etienne</b> ayant pour origine/destination Lyon-Part-Dieu.</p>	<p>La Région répond que cette possibilité n'est pas envisagée, car en 2020, la structure normale de la desserte sera reprise et que les trains ne passeront plus « structurellement » par Jean Macé.</p>
<p><b>ADTLS</b> n'a pas identifié de « <b>trains bolides</b> » en 2020 et se demande s'il y en aura en 2021. Elle souhaite avoir des informations sur les « <b>petits Givors</b> ». Elle signale que le</p>	<p>La Région précise que les « trains bolides » sans arrêt entre Lyon et St-Etienne ont un temps de parcours proche des trains avec arrêts. Compte-tenu de leur irrégularité, l'emport pouvant par</p>



<p><b>« décadencement » de certains trains</b> est perturbant pour des usagers ; cela enlève de la visibilité sur la ligne.</p> <p><b>Le temps de parcours total</b> augmente par ailleurs de 8 minutes ...</p>	<p>ailleurs être assuré avec deux trains par heure d'après la SNCF, la reconduction des 3 trains concernés en 2020 n'a pas été retenue, dans un contexte où l'offre en heure creuse est renforcée par rapport à 2019.</p> <p>Suivant la même logique de fiabilisation de la qualité de service sur l'axe, les TER « petits Givors » étaient des trains omnibus qui circulaient jusqu'en 2018 entre Givors et Lyon Perrache. Leur suppression et la réinsertion des arrêts intermédiaires desservis sur les autres trains visaient à améliorer la fiabilité de l'axe en 2019 : il s'avère que les résultats au 1<sup>er</sup> quadrimestre confirment des gains en termes de fiabilité sur St-Etienne/Lyon début 2019, avec, mais que certains temps de parcours sont un peu allongés et que certains trains peuvent voir certaines forte charges, voire surcharges (80 à 100 personnes debout pour moins de 20 minutes de trajet) ; la situation est donc moins confortable qu'en 2018 et la Région reste attentive.</p>
<p><b>Sur la ligne Lyon - Paray, l'ADELIFPALY demande à quelle échéance sera mis en œuvre</b> le train à l'étude à l'arrivée à Lyon avant 8h30. Elle fait remarquer qu'il y a actuellement très peu de trains (4 AR/jour) et qu'à l'issue de la régénération de la ligne, 9 minutes ont été perdues sur le trajet : quel est le gain des travaux réalisés en ce cas ?</p> <p>Elle se demande pourquoi le train stationne 6' minutes à Lozanne.</p> <p>Elle indique que le soir les 2 trains pendulaires via Lyon Vaise sont très empruntés ; et qu'est-il prévu pour les usagers de Lyon Part-Dieu passant par Lozanne ?</p>	<p>La Région précise que l'étude vise une mise en œuvre de cette 2<sup>nde</sup> arrivée du matin pour le SA2021, et si possible plus tôt en 2020. Le train étant interrégional (AURA-BFC), l'étude prend du temps.</p> <p>Concernant l'exploitation, la Région prend note de la remarque et indique qu'il existe effectivement plusieurs type de trains sur l'axe Lyon-Lozanne : des minutes peuvent parfois être perdues suivant l'ordonnancement (la succession) des trains en pointe.</p> <p>La SNCF fait remarquer que des usagers font parfois des correspondances qui ne sont pas construites et vendues. L'ordonnancement des trains en opérationnel n'intègre pas les correspondances. Enfin, l'offre ferroviaire est complémentaire de l'offre par autocar.</p>
<p><b>L'association Valentin HAÛY demande quelle est la politique relative aux accidents de personnes.</b></p>	<p>La SNCF travaille sur une forte sensibilisation auprès des forces de l'ordre pour intervenir rapidement. Des mesures d'expérimentation sur les TGV sont également à l'étude.</p>
<p><b>Sur St-Etienne – Roanne, l'ADTLS a identifié des évolutions horaires :</b> train de 17h53 à St-Etienne Châteaueux et de celui de 6h30 à Roanne.</p>	<p>La SNCF explique qu'il a été nécessaire de repositionner le train de 6h30 à cause d'un train de fret.</p>
<p><b>Concernant la ligne St-Etienne – Montbrison – Boën, une association</b> estime qu'on pourrait imaginer un cadencement.</p>	<p>La SNCF répond qu'elle prendra en compte les propositions formulées, pour, le cas échéant, les soumettre à la Région. Il existe toutefois des</p>

Elle propose de co-construire une grille horaire	contraintes à prendre en compte (coûts, voie unique, etc...).
<b>Sur St-Etienne – Le Puy, l’ADTLS</b> identifie des optimisations possibles.	La Région répond être à l’écoute des demandes des usagers et aller dans le sens de l’optimisation. La SNCF ajoute que l’arrivée vers 7h30 à St-Etienne fait défaut ; des réclamations ont été reçues : elle attend une stabilisation du plan de transport et communiquera sur le contenu des études.

### 3. AUTRES ACTIONS REGIONALES

#### Echanges relatifs à des sujets PMR

<b>Association Valentin HAÛY et 2RATL6</b> : concernant les personnes malentendantes, attirent l’attention sur <b>les annonces sonores dans les trains</b> qui ne sont pas toujours de bonne qualité. L’information des contrôleurs peut également être renforcée.	SNCF Mobilités indique que cela fait partie des éléments vérifiés dans le cadre du programme de maintenance régulière (il s’agit de sécurité).
<b>Une association aborde le sujet de la desserte en autocar TER pour les PMR</b> Elle demande également comment fait un couple de PMR s’il n’y a qu’une place en car ?	La Région prend note de la question : des éléments pourront être précisés lors des réunions spécifiques au SDAP ou en contactant Madame Sandrine Durand (cheffe de projet SDAP).
<b>ADTLS</b> : souligne qu’il n’y a pas de solution l’été, avec les allègements de trains, pour prendre des <b>PMR en autocar</b> . Ainsi sur le trajet entre St-Etienne Châteaureux et Sury le Comtal sans assistance d’Accès TER ; Il ajoute que ce n’est pas possible de réserver un service d’accompagnement sur la partie Auvergne-Rhône-Alpes (à la différence de l’ex. Auvergne) car il s’agit d’un autocar. AlloTER ne semble pas informé des mesures de substitution avec un autocar TER.	La Région note la question et va demander à SNCF (dans le cadre du dispositif SDAP ferroviaire) qu’Accès TER soit maintenu lors des périodes de passage à 100% en autocar sur des dessertes initialement ferroviaires.
<b>APF69</b> rappelle que <b>les bagages et vélos représentent une réelle difficulté pour les PMR à bord des trains</b> , occupant les places réservées aux PMR.	La SNCF indique que des messages de bon comportement doivent couvrir ces sujets au quotidien et veillera à les réitérer.
<b>APF69</b> signale un <b>problème pour les PMR du stationnement de matériels roulants près d’un poteau</b> .	La SNCF demande de signaler les gares concernées afin d’étudier au cas par cas (poteau à déplacer ou matérialiser un arrêt spécifique pour le train).



<p><b>AUTERVR demande une communication sur l'intégralité des aménagements PMR dans l'ensemble des gares .</b></p>	<p>La Région va accroître la communication auprès des associations PMR. Elle indique trois types de gares :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les gares classées prioritaires dans le cadre du SDAP : elles seront aménagées d'ici 2015 ;</li> <li>• Les gares non prioritaires dans le cadre du SDAP où des mesures de substitution sont mises en place d'ici 2025 ;</li> <li>• Les haltes non prioritaires, hors SDAP, dans lesquelles il n'y a pas d'obligation réglementaire.</li> </ul>
<p><b>L'association Valentin HAÛY demande que, pour les déficients visuels, des balises sonores soient placées à l'entrée de toutes les gares, Elle ajoute que dans les gares secondaires il n'y a pas d'Accès Plus, mais qu'il faut toujours prévenir Accès Plus pour avoir un accompagnement.</b></p>	<p>La Région répond que la question des balises sonores a été débattue en comité de suivi SDAP et pourra de nouveau l'être ; Des balises sont prévues dans certaines gares. Accès Plus est gérée par SNCF voyage, la Région n'est pas compétente sur son déploiement.</p>

<p><b>FNAUT AURA : regrette que, pour les cyclistes, il manque souvent 10 à 20 cm pour accéder aux ascenseurs dans les gares ; Elle s'interroge également sur l'accès des vélos à bord des cars. (Pointe l'ouverture de la soule du côté de la chaussée). Elle ajoute que la Région Auvergne-Rhône-Alpes a un des meilleurs tarifs TER pour les usagers (avec la Bretagne et la Normandie) et l'en remercie.</b></p>	<p>La Région indique qu'il sera possible, à compter de juillet 2019, de mettre des vélos dans les cars TER (sous réserve de disponibilité, comme pour les Cars Régions). La Région a bien identifié les questions de sécurité classique des vélos dans les cars. La SNCF réfléchit aux modalités de service (il ne sera peut-être pas possible de faire ce type d'opération à chaque arrêt routier, sinon le temps de parcours sera augmenté).</p>
--	--

## Après-midi : Echanges secteur EST Vallée du Rhône Nord

### **1. TER : BILAN 2018 et 1<sup>er</sup> trimestre 2019 (voir éléments en pièce-jointe)**

## Echanges relatifs à l'emport et à la qualité de service

<p><b>L'ADUT</b> indique que, les années antérieures, la SNCF communiquait <b>l'information sur les trains de pointe</b> ; est-ce que la Région dispose de ces données ?</p> <p>L'association s'exprime sur <b>le « ressenti voyageurs » pour la ligne Lyon-Grenoble</b>, où même si la ponctualité est de l'ordre de 85% début 2019, les usagers ne ressentent pas d'évolution favorable.</p>	<p>La Région répond que le dispositif conventionnel a évolué : tous les trains sont suivis et ceux en retard sont pénalisés (plus de 5'59''), certains étant même très pénalisés comme le Lyon-Grenoble. C'est un levier incitatif surtout pour les trains en heure de pointe.</p> <p>Si le taux progresse, il demeure néanmoins « bas » : il est donc tout à fait compréhensible</p>
--	---

	que les usagers puissent évoquer encore un mécontentement.
<b>L'ADUT regrette les dégradations de compositions de trains (emport) :</b> Concernant le train de 7h22 au départ de Grenoble, l'association a reçu, depuis début mai, 5 messages d'information de la SNCF indiquant une composition réduite. Elle souhaiterait également que soient mises en œuvre des informations en gare concernant la composition des trains.	La Région est bien consciente des difficultés rencontrées : le dispositif de suivi de l'emport ainsi qu'un travail étroit mené avec SNCF-Mobilités visent à rétablir ces difficultés.  SNCF indique qu'il n'est pas à ce stade possible de déployer un système d'information équivalent à TGV concernant les compositions, en gare.
<b>L'association POINT DE VUE SUR LA VILLE</b> a remarqué dans les nouvelles rames que l'accès aux toilettes est très problématique, ainsi que l'ouverture des portes (il y a un bouton tactile mais il n'est pas fléché) ;	La Région note la question et indique que les nouvelles rames répondent à des normes PMR dites STI PRM (par exemple pour les boutons tactiles et lumineux). Il peut toutefois exister des difficultés pour les anciennes rames, où, les normes PMR n'étaient pas applicables.
<b>Le CDUT</b> demande si l'achat de matériels roulants va concerner aussi la ligne <b>Lyon Bourg</b> ?  Elle signale le problème de patinage des trains sur les feuilles et les retards occasionnés.	La Région répond que les nouvelles rames électriques Régiolis ont vocation à être déployées sur la Haute-Savoie. Les autres rames Régio 2N seront prioritairement affectées sur les axes électrifiés périurbains aux forts trafics. Par répercussion des rames récentes seront affectées sur d'autres axes. La ligne Lyon-Bourg qui nécessite des trains thermiques n'est, à priori et à ce stade des réflexions, pas concernée par ce jeu de « réaffectation/modernisation » du parc.  Concernant le patinage des trains, la SNCF explique que les feuilles conduisent à activer plus souvent le système d'anti-enrayage: il faut freiner plus fort et cela occasionne d'une part une usure plus rapide des roues qui doivent être reprofilés, et d'autre part des retards sur les marches types.

## 2. DESSERTE 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, jusqu'en 2021.

**Nota :** La Région a transmis les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2020 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant au SA 2019, avant la réunion. Ces grilles horaires sont des documents de travail : ce ne sont pas des fiches horaires voyageurs définitives. Elles constituent toutefois un support pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

### Echanges relatifs aux évolutions de desserte

<p><b>Sur la ligne Lyon-Bellegarde-Genève, l'ADUT</b> ne comprend pas la disparition de l'arrêt de 21h08 (et propose d'arrêter le train de 22h08) en gare de Culoz ;</p> <p>Elle fait référence à la motion de 43 maires et à la visite de Laurent Wauquiez à Belley. <b>Le Bugey sud</b> veut conserver ses trains et même densifier la desserte de ce territoire. L'association s'étonne de la suppression de 2 trains (alors que beaucoup de trains passent pour aller sur Chambéry. Le cas du train de 21h08 est un coup d'essai (trains pour Chambéry détournés par St-André le Gaz). Il n'y a plus rien pour le Bugey sud (la porte d'entrée est Culoz) ; des trains circulent sans s'arrêter.</p> <p>Elle s'exprime aussi concernant la desserte de l'Albarine : via Tenay-Virieu et non Seyssel ou l'inverse. On ne peut s'arrêter dans les gares de l'Albarine.</p> <p>L'association souhaite prendre rendez-vous avec la Région sur le Bugey sud et en discuter avec la Vice-Présidente Martine Guibert et les élus.</p>	<p>La Région explique que la ligne Lyon -Chambéry est un sujet complexe car la pérennité via Ambérieu n'est pas acquise (relations via itinéraire nord ou sud liées aux capacités en gare de Lyon-Part-Dieu). Il est donc difficile à ce stade de s'engager dans la durée sur la pérennité de tel ou tel train. De fait, la desserte du Bugey Sud est un sujet qui reste ouvert.</p> <p>Concernant, l'axe Lyon-Genève, via Culoz : un compromis a dû être trouvé afin de conserver un niveau de desserte adapté pour Tenay et Virieu, tout en maintenant des offres attractives bout en bout. Dans le détail, la gare de Culoz va gagner des arrêts compte-tenu d'un renfort de l'offre TER sur l'axe Lyon-Genève au SA 2020. Cette offre est densifiée dans le cadre du projet Léman Express (LEX) pour augmenter les correspondances à Bellegarde sur les TER à destination d'Evian et de St Gervais.</p>
<p><b>FNAUT AURA</b> demande le déploiement de TER et/ou l'extension de services LEX jusqu'à Nurieux (<b>ligne des Carpates, Belley-Bourg</b>).</p> <p>La ligne électrifiée est en bon état et circulation TER : c'est une demande ancienne pour laquelle une étude avait été annoncée.</p>	<p>La Région n'organise pas de TER sur cette ligne qui a été réouverte pour faire circuler les TGV Paris-Genève. A ce stade, l'extension du LEX au-delà de Bellegarde, ne pourra se faire que dans une étape ultérieure.</p>
<p><b>Sur la ligne Lyon-Ambérieu, l'ADUT</b> souhaiterait un prolongement d'une part du LEX jusqu'à Culoz, et d'autre part des TER actuels d'Ambérieu à Culoz.</p> <p>Elle estime que le Noeud Ferroviaire Lyonnais « empoisonne » la vie ferroviaire européenne et que les trains pour Lyon-Chambéry pourraient ne pas repasser dans le noeud ferroviaire lyonnais.</p>	<p>La prolongation de la ligne 6 du LEX à Culoz a également été évoquée au comités technique Alpes. A ce stade, la priorité réside à mettre en œuvre le LEX en décembre 2019.</p> <p>Dans le détail, techniquement, les rames Régiolis Tri-courant pourraient relier Culoz à Genève. Toutefois, la couverture matérielle envisagée pour Genève-Bellegarde est actuellement assurée par rames Flirt (qui ne peuvent aller jusqu'à Culoz).</p> <p>Outre le coût pour étendre le service, ce serait donc bien l'ensemble du montage qui serait à revoir. De fait, cela ne peut s'étudier que dans un « second temps » du projet.</p> <p>Concernant l'extension des trains périurbains d'Ambérieu à Culoz, il s'agit à ce stade d'une question de coût, et de capacité (le secteur de Culoz-Ambérieu est très chargé et de performance : si on prolonge des trains</p>

	<p>périurbain, le temps de parcours risque de ne pas être attractif.</p> <p>Pour le nœud ferroviaire lyonnais, la Région a fait en sorte de préserver le plus de trains et de fonctionnalités possibles. Il faudra attendre la fin des travaux de la Part-Dieu pour revenir à une situation plus robuste dans le temps.</p>
<p><b>Sur la ligne Lyon-Bourg en Bresse, le CDUT</b> sent une amélioration de l'emport ; selon lui, une UM3 (NDLR : 3 rames de 3 caisses) correspond à priori à la fréquentation.</p> <p>Le CDUT évoque le doublement de la voie sur une durée d'environ 5 ans et attend les résultats de l'étude.</p>	<p>La Région indique que les trains à composition multiple posent la question de la répartition des voyageurs.</p> <p>La SNCF espère une meilleure disponibilité du matériel roulant. Aujourd'hui, il y a deux types de matériels roulants sur la ligne Lyon-Villars-Bourg : AGC 3 et 4 caisses ; elle précise que le matériel est entretenu à Lyon Vaise, en maintenance préventive et curative.</p> <p>Concernant les « petites lignes », la Région et SNCF Réseau investissent pour maintenir ces lignes en exploitation. Plus particulièrement, la régénération de la ligne Lyon-Bourg en Bresse est financé à 100% par SNCF ; ainsi des travaux de régénération sont prévus en 2020.</p> <p>La Région confirme que cette étude n'a pas été restituée (à voir, dans quel cadre). Entre Lyon et Bourg, la contrainte se situe avant tout en gare de Lyon Part-Dieu. Les travaux de la Part-Dieu visent à faciliter l'exploitation et non à permettre de faire circuler plus de trains.</p>
<p><b>FNAUT AURA</b> s'étonne qu'il n'y ait pas de changement pour <b>Bourg-Oyonnax-St-Claude</b>. Elle a en effet observé des changements d'horaires sur cette ligne pour le TGV et même le TER. Elle mentionne également des correspondances qui ne seraient plus assurées et également qu'il n'y ait plus de cars pour Oyonnax-Bourg (c'est un problème pour les usagers de Saint-Claude). Il y a un manque de fonctionnalités à la gare de St-Claude.</p>	<p>La Région répond que la refonte de l'offre autocars sur le secteur Haut-Bugey programmée pour une mise en œuvre à compter de décembre 2019 a bien pris en compte les horaires TER et TGV (et donc les correspondances à Bourg-en-Bresse et Oyonnax). La SNCF ajoute qu'il n'y a pas de modification au niveau du nombre de trains (volume), mais que des modifications de horaires sont possibles.</p> <p>Pour St-Claude, les fonctionnalités répondant aux besoins constatés à ce jour, seront proposés par des services autocars en correspondance à Oyonnax.</p>
<p>Concernant <b>Lyon SAG Chambéry/Grenoble</b>, <b>l'ADUT</b> signale le problème de l'allongement des temps de parcours via SAG (tant TER que TGV), qui sont systématiques depuis plusieurs années, et en demande les explications.</p>	<p>La Région explique que les allongements de temps de parcours constatés seront maintenus en 2021 en raison des évolutions de la trame TGV et qu'il s'agit d'un sujet préoccupant. Elle ajoute que les contraintes d'exploitation de la voie unique (sur SAG/Chambéry) peuvent se</p>

	traduire par une augmentation des temps de parcours.
<p><b>Le Collectif TER Lyon Mâcon</b> s'exprime concernant <b>la ligne Lyon Part-Dieu – Mâcon</b>. Il relève le ressenti négatif des usagers vis-à-vis des problèmes d'emport (compositions Corails vers la Part-Dieu).</p> <p>Le collectif identifie 2 TER AURA sensibles le matin et 2 le soir (au mieux 7 voitures), alors que la Région BFC a des trains de 9 voitures ; il demande de disposer des 4 voitures manquantes.</p> <p>Il propose également une autre piste consistant à ajouter 2 trains Lyon Perrache – Part-Dieu – Mâcon :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 1 train au départ de Lyon Part-Dieu vers 18h45 pour délester les autres trains</li> <li>&gt; 1 train partant de Mâcon vers 6h25 arrivant à Lyon-Part-Dieu vers 7h15 pour compléter les offres actuelles</li> </ul>	<p>La Région remercie le collectif pour ces formulations claires. La Région a bien conscience que la ligne est en tension (trafic) et que le problème d'emport est à surveiller. Elle indique qu'elle finance chaque année des programmes de modernisation du matériel dans le cadre de la PPI.</p> <p>La SNCF est consciente des difficultés d'emport existantes. Elle signale que le parc des Corails est vieux et qu'il n'est pas possible de fournir dans l'immédiat des compositions à 9 voitures.</p> <p>Concernant les propositions d'activation de trains, la Région note les propositions pour étude, ceci dans un contexte où, en heure de pointe, il n'est pas évident d'insérer de nouvelles circulations du fait des travaux en gare de Lyon Part-Dieu.</p>
<p><b>Le CODUTREC</b> souhaite inscrire au futur CPER la <b>création d'un quai en gare de Culoz</b>, pour arrêter les trains Genève-Grenoble. Il y aura ainsi une meilleure efficacité, ce service bénéficiera à tout le monde.</p>	<p>La Région répond que c'est une piste possible, mais la voie est éloignée de la gare ce qui rend l'aménagement coûteux (accessibilité, cheminements, temps de correspondance).</p>

### 3. AUTRES ACTIONS REGIONALES

#### Echanges divers

<p><b>L'association POINT DE VUE SUR LA VILLE</b> s'exprime sur <b>les aménagements dans les gares</b> en général et estime que c'est plutôt bien (ex. balisage sonore via télécommande). En revanche, on oublie souvent le passage entre la gare routière et la gare SNCF : il faut penser à un cheminement balisé.</p> <p><b>Elle évoque également l'accessibilité de la gare de St-Priest</b>. Cette gare est sous-utilisée par les PMR (ainsi, les personnes en fauteuil roulant n'utilisent pas cette gare) : elle est en cours de réhabilitation, mais il n'y a pas de bandes de vigilance sur les quais, les quais sont abimés et pas à la bonne hauteur. Quels sont les projets prévus et à quelle échéance ? L'association fait remarquer que si cette gare n'est pas prioritaire, il faudrait prévoir des</p>	<p>La Région répond que l'aménagement du parvis de la gare est souvent sous maîtrise d'ouvrage de collectivités.</p> <p>La Région répond qu'il ne s'agit pas d'une gare « prioritaire » au SDAP. Des investissements lourds sont faits sur les gares dites prioritaires. Il existe toutefois une réflexion en cours pour améliorer les aménagements aux abords de la gare ; ce travail est mené avec Gares&amp;Connexions. Il ne s'agira toutefois pas d'un programme d'ampleur, mais sans doute de mises à niveaux techniques de la gare.</p>
---	--

moyens de substitution (comme par exemple un distributeur adapté).	
<b>FNAUT AURA</b> s'interroge sur la fréquentation estimée du projet de BHNS Lyon-Trévoux  <b>Une association</b> demande comment est envisagée l'entrée avec le BHNS à la gare de la Part-Dieu.	La Région répond que l'estimation basse se situe à 4600 voyageurs par jour. Le BHNS est flexible et pourra s'adapter.  La Région répond qu'on utilisera les lignes TCL (C2 en particulier), donc des aménagements existants dédiés.
<b>La FNAUT AURA</b> : souhaite faire le point sur la fermeture de guichets et connaître les mesures de substitution prévues	La Région indique qu'il s'agit d'une compétence qui relève de l'autonomie de gestion de l'exploitant SNCF. Il s'agit toutefois d'un sujet de forte préoccupation pour les Régions, qui fait l'objet de réflexions au plus haut niveau pour trouver une adaptation aux réalités d'usages et de nouvelles dispositions devraient être annoncées. <i>(Nota post réunion : un moratoire entre la SNCF et la Région a été acté par le Président L. Wauquiez début juillet).</i>  La Région étudie des solutions alternatives, notamment pour les territoires ruraux.
<b>Le CDUT</b> souhaiterait savoir pourquoi les transports interurbains et scolaires (TITS) du Département de l'Ain seront transférés à la Région ?	La Région explique qu'il s'agit de la mise en œuvre de la loi NOTRe : actuellement, seuls 4 des 12 départements ont vu leurs compétences transport « TITS » transférées. Les 7 autres Départements ont vocation à basculer dans la compétence Région d'ici 2022 (cas particulier du Rhône). Certains Départements veulent garder leur compétence, d'autres sont prêts à confier la gestion à la Région : de fait, le transfert s'opère de manière échelonnée. L'Ain et le Cantal rejoindront la Région au 1 <sup>er</sup> janvier 2020.
<b>La FNAUT AURA</b> : demande ce que va devenir la régie de l'Ain.  La FNAUT demande si une ouverture des lignes scolaires serait possible à tous les publics ; en effet, certains Départements le font, d'autres hésitent. Elle estime que le TS peut être une offre utile dans certains lieux mal desservis.	La Région explique qu'elle envisage de faire évoluer la régie de l'Ain en SPL (société publique locale).  La Région précise que pour l'heure il s'agit de maintenir les services existants et d'harmoniser (cela représente un volume important, avec des réseaux hétérogènes, etc.). Il faut également considérer l'aspect tarifaire (arbitrage par exemple à faire entre la gratuité ou non).
<b>La FNAUT AURA</b> rappelle l'ambition du SRADDET de réduire de 70% l'émission des GES routiers ; c'est un bon objectif qui va nécessiter davantage de report sur le train. Elle compte sur l'engagement de la Région.	

\*\*\*\*\*



## **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 Nord qui se tiendra à l'automne 2019 :

> **Très vives interrogations concernant l'empport sur** les axes périurbains de Lyon (Lyon-Vienne, Lyon-Ambérieu, Lyon-Grenoble, Lyon-St-Etienne, Lyon-Dijon etc...)

> **Sujets spécifiques aux Personnes à Mobilité Réduite**, notamment pour l'accès aux cars, aux délais d'information, et à l'information sur place (signaux sonores, information etc..)

> **Des sujets territorialisés :**

### **QUEST**

- Seconde arrivée du matin Paray-Lyon (SA 2021)
- Rive droite du Rhône et connectivité de St-Etienne à l'Est de Lyon
- Desserte Lyon-Vienne-Marseille (et traitement de l'axe dans le comité Nord Vallée du Rhône)

### **EST**

- Desserte de Culoz et équilibre entre les trains Lyon-Genève et trains Lyon-Chambéry (itinéraires via Ambérieu ou SAG)
- Renforcement des compositions ou de l'offre sur Lyon Part-Dieu - Mâcon en pointe matin/soir

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.