

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

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

**29 avril 2021 - 10h/12h30 - VISIOCONFERENCE**

### **Participants (présents) :**

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

Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance)

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

**Services du siège et des antennes :** Giorgio BERERA, Sandra MAZÉ, Claire BYCZEK, Zakia BOUDIA, Muriel GARCIA, Camille DELARBRE, Anne FOURNIER-MERCIER, Franck GIMENEZ, Aurélie GREGOIRE

**SNCF Voyageurs :** Sébastien HERVIER, Cédric VICARD, Sanae AMRI, Caroline DOMENECH, Frédéric SATRE, Marcos MERCHAN, Arnaud COLOMBO, Pascal REYNAUD

**SNCF Réseau :** Gérald CASTANO, Alain DANCETTE

**DREAL :** Gilles CHEVASSON

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

**FNAUT AURA :** François LEMAIRE, Antoine PIN, J. DUBOS

**ARDSL :** Didier CHAGNY

**AGATH :** Jean-François BONIN

**ADULA :** Gérald PETITGAND

**ADTLS :** Nicolas PEYRARD, Gisèle PEYRE

**2RATL :** Richard ORTIZ, Etienne NOE

**Association Valentin HAÛY :** Gérard MUELAS

**APF France Handicap :** Jean-François ROUSSOT

**ALEC42 – Parc PILAT :** M. VORON

**AUTERVR :** Bruno MARCHESINI

**CDUT :** Géraldine GROSSO

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

**ADELIFPALY :** Isabelle TREFF

**ADUT :** Patrice BELVEGUE

**VELOYO ECOMOBILITE :** Kevin TABOADA

**Les amis du rail du Forez :** Gérald VACHEZ

**ADTC Grenoble :** Alexis GRABIT

**ADTC Savoie :** Jérôme REBOURG

**Lyon/Crémieu PARFER :** Philippe ZUCCARELLO

**Accessibilité AVH :** Annie COUDERT

**Déplacements citoyens :** Jean MURARD

## **Introduction**

### **Support de présentation- voir pièce jointe**

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

Elle en précise les objectifs à savoir :

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

Le comité Vallée du Rhône Nord étant dense en sujet, la réunion s'articule en 2 temps de 2h30 afin d'aborder respectivement les sections Est et Ouest du comité.

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

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

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

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

## **Préambule**

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

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

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

\*\*\*\*\*

## Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

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

#### 1. POINT A DATE SUR LE TRANSPORT REGIONAL

#### Echanges relatifs au contexte du transport régional

<p><b>2RATL</b> tient à remercier la Région pour la tenue de ce COTECH. S'inquiète de l'absence de réponse aux recommandés envoyés à la Région au sujet du carré 182 Lyon-Roanne, mais aussi de la désinfection et de l'efficacité du renouvellement de l'air dans les rames en cas de surcharge.</p>	<p><b>La Région</b> répond qu'une réponse au courrier recommandé a été apporté directement par la SNCF.</p> <p>SNCF Réseau indique que des actions correctives ont été menées en fin d'année : concernant la ligne Lyon-Roanne, le traitement préventif d'un certain nombre de composants a été réalisé. Toutefois des incidents sont encore constatés (fin mai) et font l'objet de surveillance.</p>
<p><b>AUTERVR</b> félicite la Région d'avoir maintenu le plan de transport TER à 100% ainsi que des efforts entrepris concernant les tarifs.</p>	
<p><b>ADELIFPALY</b> demande pourquoi la résiliation de l'abonnement a été possible jusqu'au 20 du mois au premier confinement mais raccourcie au 15 du mois actuellement ? Cela provoque un manque de souplesse pour l'utilisateur qui est parfois contraint en raison du contexte et de l'incertitude sur le court terme.</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> explique que l'assouplissement de l'annulation jusqu'au 20 du mois était exceptionnel et résultait d'un accord de courte durée avec les banques. Cette mesure ne peut être appliquée au quotidien. Les équipes sont toujours à la recherche de nouvelles solutions pour apporter plus de souplesse aux usagers.</p>
<p><b>ADELIFPALY</b> s'interroge sur le renouvellement de l'air : est-il valable sur tous les TER en circulation, y compris sur des modèles comme les Corails ou des plus vieux trains ?</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> répond que le renouvellement de l'air est effectué sur l'ensemble du matériel roulant quel que soit son âge. Le délai varie entre 6/7 et 8/9 min suivant les modèles.</p>
<p><b>ADTLS</b> pose la question du renouvellement de l'air dans les cars interurbains, ainsi que sur la poursuite des carnets Illico Entreprise. Evoque la possibilité pour les entreprises d'avoir des carnets de 20 titres valables un an.</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> confirme que les carnets de billets sont bien valables un an mais qu'à ce stade il n'y a pas eu de prolongation au-delà de la crise sanitaire.</p> <p>Pour les cars interurbains, le renouvellement de l'air est analogue à celui d'une voiture classique via la ventilation en circulation.</p>

## 2. BILAN TER 2020 ET TENDANCE 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2021

### Echanges relatifs aux données 2020 et tendances

<p><b>ADTLS</b> informe que la FNAUT est en train d'interroger les candidats aux prochaines élections régionales sur le critère de ponctualité à 5'59. Souhaite savoir si le critère de ponctualité à 2'59 existe et s'il est communicable. Il s'agirait d'avoir le ressenti des usagers plutôt que le ressenti contractuel.</p> <p>ADTLS demande officiellement à la vice-présidente d'obtenir les données de ponctualité autour de 2'59.</p> <p><b>2RATL</b> indique qu'il est nécessaire de faire des analyses train par train, là où l'on remarque des difficultés, et non sur la globalité. Il précise que tout le système évolue depuis de nombreuses années, sauf le critère de ponctualité à 5'59 qui ne correspond plus aux besoins des usagers.</p>	<p><b>La Région</b> indique que la ponctualité fin de parcours est contractuellement, au niveau national, mesurée à 5'59. Des échanges sont en cours avec l'opérateur pour tendre à une mesure à 2'59, notamment au regard de ce qui se fait en Suisse avec le LEX. Elle précise que le fait de « bouger le curseur » occasionnerait automatiquement une baisse des valeurs statistiques : au-delà du curseur, il s'agit surtout que les causes de non ponctualité soient traitées sur le fond (causes TER, causes SNCF-Réseau, externes etc...). A noter que depuis 2019, les retards pour causes TER ont sensiblement diminué.</p> <p><b>SNCF Réseau</b> ajoute qu'il est intéressant d'avoir une valeur référence sur une longue période. Au-delà de cette valeur, comme l'indique la Région, l'enjeu réside surtout dans la volonté des acteurs à agir sur les causes les plus péjorantes pour le service et les usagers.</p>
<p><b>AUTERVR</b> remarque que la courbe de fréquentation est en baisse depuis 2012. Il souhaite connaître l'analyse de la Région ainsi que les actions envisagées pour pallier ce problème.</p>	<p><b>La Région</b> indique que l'analyse est multifactorielle : sur la période 2012-2016 la tendance était baissière du fait d'un pétrole « peu cher », de problèmes multiples de fiabilité du service (travaux, mouvements sociaux, NFL, etc...). A compter de 2016 la tendance est redevenue haussière mais a été affectée par les mouvements sociaux lourds et la crise sanitaire. La Région vise bien à proposer un service attractif et fiable. Elle a par ailleurs la volonté de maintenir les services sur les territoires. Toutefois, les montants à mobiliser sont considérables et il n'est pas possible de « tout faire ».</p>
<p><b>FNAUT AURA</b> précise qu'il faut, pour augmenter la fréquentation, augmenter l'offre répondant aux besoins des usagers avec des trains capacitaires. Or, l'offre stagne depuis 2012.</p>	<p><b>La Région</b> répond que l'offre nominale commandée par la Région est restée stable (33MTKM), ceci malgré les travaux de Lyon-Part-Dieu depuis 2019. En 2020 la Région a déployé le Leman Express et depuis plusieurs années les travaux lourds sur les « petites lignes » ou les contraintes techniques d'infrastructures (quais, signalisation) péjorent aussi les capacités de développement.</p>
<p><b>2RATL</b> demande pourquoi il existe une différenciation entre Auvergne et Rhône-Alpes avant 2017. <b>ADTLS</b> aurait souhaité avoir une moyenne entre Auvergne et Rhône-Alpes.</p>	<p><b>La Région</b> indique qu'il s'agit de données antérieures à la fusion des Régions (donc issues de chaque convention). La moyenne est également disponible, mais moins précise puisqu'elle somme des résultats hétérogènes.</p>

<p><b>ADTLS</b> souhaite connaître l'évolution de la fréquentation des lignes présentées dans les comités, année par année.</p> <p>Elle demande par ailleurs quelle est la date d'actualisation des données gares en Open Data.</p>	<p><b>La Région</b> indique que ces données sont disponibles mais font actuellement l'objet de discussions avec la SNCF quant à leur « diffusabilité ». A noter qu'il existe plus de 45 lignes TER en Région et que le fichier peut rapidement être consistant.</p> <p><b>SNCF Voyageurs</b> précise que les données sont mises à jour annuellement, une fois par an. Les dernières données disponibles sont celles de 2019.</p>
<p><b>Déplacements Citoyens</b> demande si les usagers en gare de Lyon-Part-Dieu sont comptés selon les entrées ou selon les sorties.</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> répond que ce sont les voyages donc ou l'origine ou la destination a été Lyon-part-Dieu</p>

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

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

Un point sur les travaux programmés en 2021 est réalisé.

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

#### Echanges relatifs aux évolutions de desserte programmées

Lyon – St-Etienne	
<p><b>ADTLS</b> souhaite connaître la raison de la dégradation du temps de parcours entre St Etienne et Lyon entre Châteaureux et Part Dieu.</p> <p>Elle demande quels sont les impacts sur l'offre commerciale post 2023 suite à l'ouverture programmée du futur technicentre de Saint Etienne.</p>	<p><i>Post-COTECH</i> : <b>SNCF-Réseau</b> précise qu'au SA2022 des minutes complémentaires liées à des travaux ont été intégrées dans les marches des trains :</p> <p>Sens Lyon Perrache &gt; St-Etienne : + 2 mn liées à des travaux dans le tunnel de France et + 2 mn liées à des travaux dans le tunnel de Couzon.</p> <p>Sens St-Etienne &gt; Lyon Perrache : + 1 mn liée à des travaux dans le tunnel de France et + 1 mn liée à des travaux dans le tunnel de Couzon</p> <p><b>La Région</b> indique que des échanges sont actuellement en cours concernant les fonctionnalités du futur technicentre de Saint Etienne. Une réflexion est également engagée pour augmenter les compositions sur St-Etienne lorsque le besoin est avéré, avec des incidences sur la longueur de quais en gares qui seraient à traiter. La Région attend des réponses de SNCF.</p>

<p>L'ADTLS s'interroge sur le montage du nouveau train Givors – Lyon Perrache : d'où vient ce train ? train à vide à mettre en commercial ?</p>	<p>Ce train effectue les trajets St-Etienne &gt; Lyon Part-Dieu en commercial puis Lyon Part-Dieu &gt; Givors à vide, avant le trajet commercial Givors-Lyon Perrache. Le parcours à vide est en contre-flux, sans réelle plus-value pour les voyageurs.</p>
<p><b>Lyon – Paray-le-Monial</b></p>	
<p><b>L'ADELIFPALY</b> demande un délai pour apporter une réponse sur les options de desserte proposées, l'offre autocar étant aussi à prendre en compte pour une vision d'ensemble. Elle note que le « gain » de 5 mn annoncé sur le train du matin représente en réalité un retour à l'état de 2020 puisqu'il avait pris 6 min de temps de parcours en plus entre 2020 et 2021, et considère qu'il ne s'agit donc pas réellement d'une réduction du temps de parcours. <i>Après concertation</i>, l'association est revenue sur son choix initial du scénario 2Bis en préférant l'offre semaine et WE fusionnée (scénario 2) en l'absence de visibilité sur la totalité du plan de transport (train + car).</p>	<p><b>La Région</b>, à l'issue des échanges post-COTECH, a commandé à SNCF Réseau le scénario 2Bis (offres semaine et WE distinctes). L'offre autocar sera retravaillée ultérieurement (début 2022). L'association sera concertée.</p>
<p><b>Lyon – Roanne (-Montluçon – Bordeaux)</b></p>	
<p><b>La FNAUT AURA</b> regrette l'absence d'accord entre la Région AURA et Nouvelle Aquitaine pour permettre la liaison Lyon/Bordeaux par des TER avec correspondance à Montluçon, ce qui aurait permis une tarification TER et une harmonisation de l'offre. Elle estime dommage que la société Railcoop ait dû se saisir du sujet. A l'avenir, la FNAUT préconise de penser davantage aux liaisons interrégionales.</p>	<p><b>La Région</b> indique qu'à l'origine le retrait d'offre provient de l'Etat par la suppression des trains Intercités Lyon-Bordeaux (peu fréquentés au demeurant). Les 2 Régions avaient bien identifié des hypothèses de développement. Toutefois, l'arrivée du nouvel opérateur Railcoop propose une alternative intéressante : la Région travaille avec cette coopérative qui devrait racheter d'anciennes rames X72500 à la SNCF avec l'accord de la Région AURA. Par ailleurs, les offres TER sont ajustées pour viser une complémentarité et un accord pour permettre aux abonnés TER d'accéder aux trains Railcoop est à l'étude.</p>

<p><b>2RATL</b> indique que l'infrastructure de la liaison Lyon/Bordeaux est vieillissante ; le fait d'ouvrir à d'autres trafics est risqué.</p> <p>Elle souligne que les rames X72500 acquises par Railcoop ont connu des avaries récurrentes et risquent d'occasionner des problèmes de retard sur la ligne.</p> <p><b>2RATL</b> note également un manque de communication de la part de SNCF Réseau sur les travaux effectués.</p>	<p><b>La Région et SNCF-Réseau</b> confirment que l'état de l'infrastructure sur la liaison fait l'objet de préoccupations partagées et que des travaux sont à prévoir. Des réflexions sont engagées sur la signalisation également.</p> <p>Concernant les questions sur le matériel roulant, la société Railcoop est la seule à même de juger de la fiabilité du matériel qu'elle va utiliser.</p> <p><b>SNCF</b> répond que les travaux ont été effectués là où ils ont été évalués comme nécessaires.</p>
<p><b>Ouest Lyonnais : Saint-Paul - Lozanne</b></p>	
<p><b>Déplacements Citoyens</b> souhaite connaître les éléments de fréquentation des lignes de l'Ouest Lyonnais (Saint Paul-Brignais et Saint Paul l'Arbresle Saint Bel) sur les 5 dernières années.</p> <p>Ces 2 lignes ont un tronç commun avec une voie unique vers Tassin dans le tunnel des 2 amants. Cette voie unique est un gros handicap.</p>	<p><b>La Région</b> précise avoir communiqué un certain nombre de données récentes sur le secteur à Déplacement Citoyens. Les données sur les années précédentes sont disponibles mais à l'échelle de l'Ouest Lyonnais. Les données à la section sur l'une des trois branches sont extraites des comptes de lignes et ne sont plus communicables pour des raisons de confidentialité en cours d'échanges avec SNCF-Voyageurs, notamment en raison de l'ouverture prochaine à la concurrence.</p> <p><b>SNCF Voyageurs</b> confirme ce changement de paradigme avec l'ouverture à la concurrence. D'où l'apparition du « secret des affaires » pour un certain nombre de données.</p> <p><b>La Région</b> indique que l'étude est en cours pour l'évolution du service de l'Ouest Lyonnais présentée en séance abordera aussi de l'opportunité du doublement de la voie au tunnel des 2 amants.</p>
<p><b>AUTVRV</b> souhaite que les TER qui passent en rive droite du Rhône lors des travaux rive gauche marquent les différents arrêts.</p>	<p><b>La Région et SNCF-Réseau</b> ont bien noté cette demande récurrente. Toutefois l'ouverture d'arrêts, même ponctuellement, nécessite des dispositions de sécurité (sillons/accès sur site/quais/ sécurité en gare etc...) qui ne permettent pas de répondre favorablement à cette demande à ce jour.</p>

#### 4. AUTRES ACTIONS DE LA REGION

##### Echanges relatifs aux autres actions menées par la Région

<p><b>FNAUT AURA</b> voudrait connaître les choix qui ont été fait par la Région à la suite de la remise du rapport Philizot concernant la gestion des infrastructures.</p>	<p><b>La Région</b> indique que les conclusions du rapport sont à l'étude et qu'à ce stade il s'agit de propositions. La prochaine mandature pourra se positionner sur les options proposées.</p>
---	---



<p>Elle s'interroge également sur la stratégie de la Région relative au renouvellement des 29 compositions Corail (ndlr : 32 depuis 2020 et l'acquisition de compositions BFC).</p>	<p>Concernant le renouvellement des rames Corail, ici aussi des études sont engagées avec des enjeux conséquents. Une première étape doit déterminer les dates de fin de vie estimative (aux alentours de 2030) et préciser un échéancier qui pourrait conduire à des commandes de nouvelles rames en remplacement sur une période pouvant aller de 2027 à 2035.</p>
<p><b>Déplacements Citoyens</b> remercie pour le travail réalisé pour ces COTECH.</p>	

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

\*\*\*\*\*

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

### 1. POINT A DATE SUR LE TRANSPORT REGIONAL

#### Echanges relatifs au contexte du transport régional

<p><b>Lyon/Crémieu PARFER</b>, souhaite savoir ce que représente financièrement les remboursements proposés aux abonnés et quelle est leur répartition.</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> indique qu'il n'y a pas eu d'explosion de demande de remboursements des abonnés. 10 à 15 % des abonnés annuels (environ un millier) ont télétravaillé à 100% (critère de remboursement). Pour les abonnés mensuels, les demandes ont également été ponctuelles (seuls certains mois éligibles). Dans l'immense majorité des cas, les usagers ont « auto-régulé » leur prescription et les abonnés annuels attendus avant de se désabonner.</p> <p>SNCF-Voyageurs précise que abonnements mensuels sont en moyenne de 80 €. Il y a une tarification TER kilométrique, une réduction suivant la gamme de tarif et éventuellement un montant complémentaire pour l'usage du ou des réseau(x) urbain(s) complémentaire en cas de parcours multimodal.</p>
<p><b>VELOYO ECOMOBILITE</b> remercie la Région d'avoir maintenu le plan de transport à 100% sur la période ce qui n'a pas forcément été le cas dans toutes les régions</p>	<p><b>La Région</b> confirme qu'il s'agit effectivement d'un choix affirmé d'Auvergne Rhône-Alpes que les autres Régions n'ont pas retenu.</p>



## 2. BILAN TER 2020 ET TENDANCE 1ER TRIMESTRE 2021

### Echanges relatifs aux données 2020 et tendances

<p><b>FNAUT AURA</b> se demande pourquoi le Léman Express n'est pas présenté dans le trafic.</p>	<p><b>La Région</b> indique que les données du Léman Express seront présentées en COTECH ALPES.</p>
<p><b>Lyon/Crémieu PARFER</b> remarque que les taux de ponctualité prennent en compte uniquement les trains qui ont circulé et non les trains supprimés.</p> <p>Peut-on avoir les données de ponctualités par lignes ? A priori, elles ne sont pas disponibles en open data.</p>	<p><b>La Région</b> précise que le taux de ponctualité est bien mesuré sur les trains ayant réellement circulé jour J. Pour l'utilisateur, il faut donc ajouter le taux d'offre non réalisé (trains supprimés et trains non ponctuels) pour se rapprocher du ressenti de qualité de service offerte. L'objectif de la Région consiste bien à viser une exécution du service avec des taux de production et de ponctualité les plus élevés possibles.</p> <p>Les données par ligne sont transmises en Comité de concertation et ne sont effectivement pas disponible en Open DATA.</p>
<p><b>CDUT</b> souhaite savoir à partir de combien de minutes est estimé un retard et à quoi correspond l'étoile de Bourg en Bresse.</p>	<p><b>La Région</b> répond que le critère de ponctualité est à 5'59 en fin de parcours. Il est contractuel. L'étoile de Bourg en Bresse regroupe les lignes et trains de axes Macon-Bourg-Ambérieu et Bourg-Oyonnax (90%). La ligne Lyon-Bourg via Ambérieu ou via Villars-les-Dombes est abordée indépendamment au niveau de la ponctualité (92,7%).</p>
<p><b>VELOYO</b> demande des précisions concernant les données de ponctualité sur la ligne Lyon Bourg (2 itinéraires) : incluent-elles aussi les trains de passage en provenance de /vers la Région Bourgogne France Comté</p>	<p><b>La Région</b> répond que les mesures sont bien aussi réalisées sur les trains qui poursuivent/proviennent de Bourgogne France Comté, ces trains étant co-conventionné depuis/jusqu'à Bourg en Bresse. La donnée de ponctualité est alors mesurée non pas au terminus mais au point « frontière » contractuel entre les 2 régions.</p>
<p><b>ADULA</b> regrette que les retards ne soient pas calculés à chaque arrêt mais uniquement au terminus. Il faudrait regarder par rapport au parcours usager, d'un point A à un point B. Même démarche pour les trains supprimés qui entraînent, de fait, un retard pour l'utilisateur. Demande à prendre en compte les trains supprimés dans les retards.</p>	<p><b>La Région</b> indique qu'elle dispose d'un indicateur de suivi des suppressions totales ou partielles. Un suivi de ponctualité gare à gare serait possible, mais, au regard du volume de données (350 gares et 33 000 trains/mois) reviendrait in fine à tendre à disposer de données en temps réel.</p>
<p><b>ADUT</b> demande à avoir la décomposition de la ponctualité pour la ligne Lyon- Chambéry en fonction du passage par Ambérieu ou par St André Le Gaz.</p>	<p><b>La Région</b> dispose de cette donnée par itinéraire. Elle note le fait de pouvoir la présenter mais a pris le parti de regrouper le chiffre pour une visibilité sur la relation dans son ensemble.</p>

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

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

Un point sur les travaux programmés en 2021 est réalisé.

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

#### Echanges relatifs aux évolutions de desserte TER programmées

<b>FNAUT AURA</b> se demande en quoi consiste la modernisation technologique à Chambéry ?	<b>SNCF Réseau</b> précise qu'il est question d'une modernisation technique en Maurienne, avec une fermeture de nuit la semaine 28.
<b>Lyon – Mâcon</b>	
<b>Collectif Lyon-Mâcon :</b> L'absence de terminus à Perrache est-il temporaire ou est-ce sur du long terme ? Le Collectif souhaite également le passage à 9 voitures Corail entre Lyon et Macon en 2022 après la crise sanitaire. Le Collectif demande enfin à proposer un départ plus tardif de Lyon après 21h15 le dimanche soir, afin d'assurer les correspondances TGV et les retours en soirée de Lyon.	<b>SNCF Voyageurs</b> informe qu'il y a un problème de rapatriement de matériel et donc l'impossibilité en 2022 de faire le terminus à Perrache. SNCF-Voyageurs confirme le passage à 9 voitures, au moins en heure de pointe, en 2022. La Région prend note de cette demande et fera réaliser une première analyse de faisabilité et un chiffrage.
<b>Lyon – Bourg en Bresse - Oyonnax</b>	
<b>CDUT</b> demande une permutation des arrêts Meximieux/Ambérieu sur les trains Oyonnax-Lyon. CDUT se dit satisfait du retour des services semi-directs Lyon-Bourg en 2022 même si des adaptations horaires seraient à étudier pour 2023 (amplitude et contre-pointes mieux desservies). Il s'interroge de nouveau sur le doublement des voies entre Villard-les-Dombes et Bourg-en-Bresse. Il fait part de la présence d'un site logistique Intermarché aux Echets qui aurait du potentiel de fréquentation. <b>L'ADULA</b> fait part de son souhait de voir électrifier la ligne. Elle souhaite également avoir une visibilité sur le nombre de montées/descentes par ligne	<b>La Région</b> confirme cette commande formalisée auprès de SNCF pour le SA 2022.  <b>La Région</b> rappelle que l'enjeu pour 2023 est bien de sécuriser l'offre mise en place en 2022. Les évolutions horaires sont contraintes sur cet axe du fait de l'insertion des trains en gare de Lyon-Part-Dieu. <b>SNCF Réseau</b> indique que le doublement des voies n'est pas à l'étude actuellement.  <b>La Région</b> indique que de nouvelles dispositions de comptages seront déployées en 2022 : avec la crise, les données sont trop erratiques pour être exploitées de manière fiable.

<b>VELOYO</b> demande pourquoi le train qui arrive à 9h30 à Part-Dieu n'est plus au terminus à Lyon-Perrache	<b>SNCF Voyageurs</b> explique que ce train conventionné par la Région BFC est contraint et ne peut plus assurer l'arrêt en terminus Perrache.
<b>CDUT</b> demande si le semi-direct au départ de Lyon à 17h43 sera mis en place en 2023	<b>La Région</b> a bien noté ce besoin. Post-réunion : la mise en œuvre d'un train semi-direct à 17h43 ne peut être envisagé pour 2023 pour des contraintes de non-disponibilité de matériel roulant. Le sujet reste néanmoins identifié pour l'avenir.
<b>CDUT</b> demande s'il est possible d'étudier la mise en place d'un train au départ de Lyon le dimanche matin (actuellement desserte par car uniquement), notamment pour la desserte de Villars (parc des oiseaux...) et d'étoffer l'offre à Sathonay ?	La Région a bien noté ces demandes et tiendra compte pour le travail sur les développements de l'offre.
<b>Lyon - Ambérieu</b>	
<b>L'ADULA</b> souhaite savoir s'il y a du nouveau concernant le dossier du CFAL nord.	<b>La Région</b> indique que le projet de CFAL nord a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2012 pour une durée de 15 ans. A date, ce dossier ne fait l'objet d'aucune actualité récente.
<b>Lyon - Chambéry</b>	
<b>FNAUT AURA</b> constate que la ligne Lyon-Grenoble a une très mauvaise régularité : elle se demande si, avec le retour des trains Lyon-Chambéry par l'itinéraire Sud, qui plus est avec des rames Corail, elle ne va pas se dégrader encore. Par ailleurs, FNAUT demande quel matériel est utilisé sur cette ligne.	<b>SNCF Voyageurs</b> confirme que les trains Lyon Chambéry seront principalement assurés par des rames Corail. L'axe est prioritaire et mis sous vigilance renforcée.
<b>L'ADUT</b> , compte-tenu des travaux annoncés, s'inquiète de l'absence de desserte du lac d'Aiguebelette cet été.	<b>La Région</b> précise que les cars de substitution qui seront mis en œuvre pendant la période travaux desserviront l'arrêt Aiguebelette en lieu et place des trains supprimés. Les cars réguliers qui desservent cet arrêt sont toujours mis en œuvre avec parfois des adaptations horaires.  La fiche horaire travaux devrait être disponible au plus tard fin juin.

### Echanges relatifs aux projets et études en cours

<b>BHNS Lyon-Trévoux et projet CFEL Lyon-Crémieu</b>	
<b>Déplacements citoyens</b> demande quel est le coût global du projet de BHNS Trévoux Lyon.	La Région répond que le coût estimatif est de 100 M€ auxquels il faut ajouter l'acquisition des 11 à 13 bus à hydrogène (1,2M€ l'unité).
<b>L'ADULA</b> demande si l'itinéraire BHNS sera cyclable (coulée verte à côté du BHNS) et	La Région confirme que le projet de voie verte est bien intégré aux études, même si sur certaines sections (vallon reliant Sathonay-

<p>s'interroge sur l'insertion du BHNS au niveau de la gare de Sathonay Camp.</p>	<p>Village à Sathonay-Camp) il sera proposé aux cyclistes de rejoindre les quais de Saône. La question de l'insertion au niveau de la gare de Sathonay Camp est en cours d'étude approfondie.</p>
<p><b>Projet CFEL Lyon-Crémieu</b></p>	
<p><b>Déplacements citoyens et PARFER Lyon Crémieu</b> rappellent leur soutien à un projet en mode Tramway entre Crémieu et Meyzieu, plus durable et plus performant et donc plus attractif, par rapport à un mode BHNS qui nécessiterait une rupture de charge à Meyzieu. Les associations soulignent le travail partenarial mené avec la Région ces derniers mois et l'avancée notable du Projet piloté par la Région. Déplacements Citoyens attire l'attention sur la question de l'utilité du tram TCL T7, peu fréquenté, dont les capacités pourraient être dédiées, du moins partiellement, à un tram CFEL.</p>	<p><b>La Région</b> apprécie les apports des deux associations à ce projet et partage l'analyse concernant les deux modes. Elle précise que les délais de mise en œuvre et les coûts sur 30 ans sont comparables avec une fréquentation en tram représentant en effet le double par rapport au BHNS en raison de la correspondance et non du mode (très adapté pour d'autres projets), et en effet plus durable. La Région insiste sur le fait que la faisabilité technique de la solution tram n'est pas acquise à ce jour et nécessite un travail important entre la Région et le SYTRAL, gestionnaire de l'infrastructure et AO entre Meyzieu et Lyon, infrastructure fortement utilisée au sein d'un système complexe imbriqué, tant au niveau de la capacité que de la gestion des terminus. La solution BHNS n'est donc pas écartée à ce stade. La Région précise qu'il reviendra au COPIL CFEL du 6 mai 2021 de donner les orientations pour la suite du projet. <i>Post-réunion : ce COPIL a fait part de son orientation privilégiée pour la solution Tramway.</i></p>

#### 4. AUTRES ACTIONS DE LA REGION

##### Echanges relatifs aux autres actions menées par la Région

<p><b>FNAUT AURA</b> suggère la participation des élus régionaux des territoires concernés au sein des comités techniques.</p>	<p><b>La Région</b> répond que les élus sont bien présents lors des Comités de Mobilité qui se déroulent en automne. Il n'est pas prévu, ni souhaité, que les élus assistent également aux instances techniques préparatoires comme les comités techniques.</p>
<p><b>VELOYO ECOMOBILITE</b> souhaite que l'offre Lyon-Bourg-Oyonnax soit renforcée. En effet l'offre de 3AR actuelle est trop limitée pour être attractive et serait à renforcer à 6AR en semaine toute l'année en remplacement de l'offre routière complémentaire direct actuelle.</p>	<p><b>La Région</b> prend à nouveau note de cette demande.</p>

<p><b>Lyon/Crémieu PARFER</b> souhaite un système billettique et tarifaire mutualisé à l'échelle de la Région et souhaite une amélioration de la desserte en Nord Isère.</p>	<p><b>La Région</b> indique que l'intégration du réseau Isère dans le système Oura vient d'être réalisée. Concernant l'harmonisation tarifaire, elle sera à traiter par la prochaine mandature.</p>
--	---

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

\*\*\*\*\*