

Relevé d'échanges du Comité de la Mobilité Vallée du Rhône Nord

Visio conférence, 10 novembre 2020

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Elus : Martine GUIBERT, Vice-Présidente déléguée aux transports ; Béatrice BERTHOUX, conseillère régionale ; Jérémy THIEN, conseiller régional

Services : Olivier LAURENT, Cyril PHILIS, Eric SALIOU, Rachel HAAB LAB, Julien MERCURIO, Olivier CROUZET, Giorgio BERERA, Sandra MAZE, Claire BYCZEK, Aurélie GREGOIRE, Camille DELARBRE, Zakia BOUDIA, Muriel GARCIA, Christelle DUC, Sandrine DURAND, Elodie ROSSET, Juliette DUBUS, Isabelle ARVEUX

SNCF Voyageurs : Sébastien HERVIER, Caroline DOMENECH, Arnaud COLOMBO, Cédric VICARD, Pascal REYNAUD, Marco MERCHAN ; **SNCF Réseau** : Gérald CASTANO ; **Gare et connexion** : Thierry GROSBOIS

Etat : Gilles CHEVASSON, DREAL ; **CCIR** : Jean-Luc BERNADET

Elus et leurs représentants :

Sénateurs : Marianne THEOLEYRE

Députés : Cendra MOTIN, députée de l'Isère, Laurence LEGODEC, collaboratrice

Agglomérations : Nicolas HYVERNAT, Vienne Condrieu Agglomération ; Martin GIBER, Sandra OURY, Loire Forez Agglomération ; Elsa BERGERY, Communauté d'agglomération de l'ouest rhodanien ; Pascal RONZIERE, Agglomération de Villefranche

Communautés de communes : Maata QUINN DUNCAN, Jérôme FAUCONNIER, Communauté de communes du Trièves ; Virginie CHAVEROT, Communauté de communes du Pays de l'Arbresle ; Marie-Pierre TESSIER, Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées ; Ophélie THAZIER, Saint Marcellin Vercors Isère communauté ; Bruno BESANCON, Evelyne COLLET, Bièvre Isère communauté ; Jean-Claude DESCIZEAUX, Corinne DELORME, Cathy BENEDETTI, Communauté de communes Val de Saône Centre ; Laurie DELORME, Communauté de communes Mezenc Loire Meygal ; Yasmine SAHL, Communauté de communes de la Côtière

Communes : Bernard GROBOST, maire de Saint Georges de Reneins ; Pierrick COURON, maire de Saint-Etienne ; mairie de Mâcon

Associations d'usagers (ou autres) :

Anne-Marie GHEMARD (FNAUT AURA – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports d'Auvergne-Rhône-Alpes) ; Gérald PETITGRAND, Gisèle PEYRE (ADULA) ; Bryan ONISSA, Michael KHAMISSI (-TER Lyon-Macon) ; Etienne NOA, Richard ORTIZ, Eugène CHARLERY (2RATL) ; Isabelle TREFF (ADELIFPALY) ; Patrice BELVEGUE (ADUT) ; Bruno MARCHESINI (AUTRVR) ; Nicolas PEYRARD (ADTLS) ; Gérard VACHEZ (Les Amis du Rail du Forez) ; Kevin TABOADA (VELOYO) ; Jean-François ROUSSOT (APF France Handicap) ; Amel LEBOUKH (URAPEDA AURA) ; Maud DAZY (PETR Pays de la Jeune Loire) ; Géraldine GROSSO (CDUT).

Introduction

Support de présentation – Voir pièce jointe

Martine GUIBERT souhaite la bienvenue à tous les participants à la réunion et salue la présence de nombreux élus avec des communautés de communes, la présence des services de l'Etat, des services de la SNCF en particulier.

Ce comité, premier du cycle d'automne de concertation, se réunit pour la troisième année consécutive, dans un contexte exceptionnel de crise sanitaire, et sous le format d'une visio-conférence.

La réunion se déroulera en quatre parties principales, avec alternance d'exposés et de temps d'échanges :

- Un bilan sur le TER et les transports interurbains
- Un point sur l'emport et la stratégie de parc matériel roulant
- Une présentation du SA 2021 et des orientations pour le service annuel 2022
- Un temps d'échange sur la Loi LOM

Présentation

1. Bilan TER et transports interurbains

- Le maintien du volume d'offre commandée dans la durée et la stabilisation de la fréquentation, ceci malgré le contexte des mouvements sociaux de 2018 et 2019,
- Une amélioration sensible de la ponctualité fin de parcours en 2019 (avec des résultats plus nuancés suivant les lignes comme sur Lyon-Genève ou Lyon-Valence),
- L'année 2020 lourdement impactée par la crise sanitaire et la permanente adaptation du plan de transport qui a été réalisée,
- La prise de compétence dans le cadre de la Loi Notre des transports scolaires et interurbains, avec l'intégration en 2020 de l'Allier, de l'Ain et du Cantal, puis à venir en 2021 des services de l'Allier, Loire et Haute Loire (janvier) puis de l'Isère (septembre).

Temps d'échanges :

<p>M. ORTIZ, 2RATL demande s'il y aura une suspension de l'abonnement annuel dans le contexte Covid . Il estime que la Région n'est pas assez réactive. Il faudrait selon lui un blocage des prélèvements et une régularisation pour les usagers.</p> <p>Mme GHEMARD, FNAUT, complète ces propos en demandant s'il y aura des dispositions concernant les télétravailleurs. Elle se félicite du maintien du plan de transports et constate que la fréquentation est réduite de moitié environ.</p>	<p>Martine GUIBERT indique que la Région, en lien avec la SNCF, souhaite une réponse proportionnée aux problèmes. Des dispositions ont été prises au printemps.</p> <p>On n'est pas dans la situation du 1^{er} confinement avec un service très minimum ; aujourd'hui, les mesures barrière sont bien maîtrisées. A ce stade la position de la Région consiste à maintenir le plan de transports, les besoins de déplacements étant réels. Des dispositions tarifaires complémentaires pourront être prise le cas échéant (<i>Note post-réunion : des dédommagements ont été proposés pour les abonnés en situation de télétravail (voir site Internet du TER AURA)</i>).</p>
--	---

<p>M. CHARLERY, 2 RATL, signale concernant les transports scolaires, qu'il y a des élèves souvent debout dans les cars et demande à la Région ce qu'elle pense faire ?</p>	<p>Martine GUIBERT rappelle que, concernant la sécurité des transports scolaires, le règlement indique que les élèves doivent être assis ; les transports urbains et interurbains n'ont pas les mêmes conditions réglementaires : ainsi il est possible que des élèves soient parfois debout sur ces circulations.</p>
<p>M. ORTIZ, 2RATL indique que le ministère de l'Éducation Nationale étudie la possibilité d'avoir 50% des élèves en présentiel : cela pourrait entraîner des flux importants en milieu de journée.</p>	<p>Martine GUIBERT lui répond qu'avec un plan de transport maintenu et une fréquentation en baisse, l'offre de transport sera en capacité d'absorber les flux des élèves en mi-journée.</p>

Martine GUIBERT reprend une liste de 5 points saillants identifiés lors du comité technique Vallée du Rhône Nord tenu au printemps 2020 pour précisions apportées en séance dans les points suivants :

- Fiabilisation de la ligne Lyon-Valence
- Prolongation du LEX et renforcement de la desserte
- Remise en place des TER sur la ligne Lyon-Bourg en Bresse en 2022
- Temps de parcours et volume d'offres sur l'axe Lyon-Paray
- Emport sur les grands axes TER (Macon-Lyon-Valence, Lyon-Grenoble, Lyon-Saint-Etienne)

2. Emport et stratégie de parc matériel roulant

Martine GUIBERT dresse le constat que certaines lignes, notamment autour de la métropole lyonnaise, souffrent de problèmes d'emport. Elle en présente les principales causes et présente les mesures correctives menées par Région.

Cela se traduit notamment par des actions visant à optimiser la performance des centres de maintenance, à louer des rames à d'autres Régions à court terme ou à engager l'acquisition de nouvelles rames. La Région a ainsi investi plus 540 M d'€ pour le matériel roulant et la maintenance depuis 2017. Enfin, un nouvel outil de mesure de l'adéquation à l'emport sera mis en œuvre courant 2021.

Temps d'échanges :

<p>M. ORTIZ, 2RATL, regrette que les investissements de la Région couvrent à peine les radiations d'anciens matériels : cela conduit à un problème d'emport. Il souligne que, en matière de locations de matériels roulants, la Région avait annoncé des chiffres plus élevés.</p>	<p>Martine GUIBERT indique que l'action de la Région s'appuie sur une stratégie d'ensemble dite « trajectoire de parc ». Cette stratégie passe par un ensemble d'actions dont l'acquisition de nouvelles rames, la fiabilisation de l'exploitation (certaines anciennes séries pouvant générer plus de problèmes que de solutions), la location de rames à d'autres activités (ici la location de compositions Corail en provenance de Bourgogne-Franche-Comté) ainsi que des actions/investissements sur les sites de maintenance. In fine, l'objectif poursuivi consiste bien à répondre aux contraintes d'emport, mais cela prend du temps.</p>
---	---

<p>M. MARCHESINI, AUTERVR, souhaite connaître les actions de la SNCF pour résoudre le problème de personnels (cas COVID et cas contact) et combler le retard de maintenance :</p> <p>-quel est le pourcentage de rames en maintenance et quelles dispositions concernant la tension sur les personnels des centres de maintenance ?</p>	<p>SNCF-Voyageurs lui répond que toutes les dispositions internes sont mises en œuvre pour assurer le plan de transport demandé par la Région. Toutefois, les circonstances étant ce qu'elles sont, des ajustements (PTP) peuvent être mis en œuvre s'il vient à y avoir trop d'absences.</p>
<p>M. PEYRARD – ADTLS : souligne que la construction à venir du technicentre de St-Etienne est une bonne nouvelle mais qu'il devra être à la hauteur des besoins.</p>	<p>Martine GUIBERT précise que le dimensionnement et les fonctionnalités de l'atelier font l'objet d'études : cet atelier devra bien évidemment être en mesure de répondre aux besoins actuels et futurs.</p>
<p>M. KHAMISSI, TER Lyon Mâcon, s'interroge sur l'usage possible des rames Corail acquises auprès de la Région Bourgogne-Franche-Comté : certaines compositions en heure de pointe seront-elles renforcées ?</p>	<p>La Région précise que les rames de Bourgogne-Franche-Comté seront progressivement déployées pour couvrir des services assurés en temps normal par des rames Z2. Le volume du parc TER AURA en voitures Corail permettrait l'extension de la composition de 7 voitures à 9 voitures des trains corail. Le déploiement opérationnel est à l'étude. <i>Post-réunion : ce déploiement est programmé pour le décembre 2021.</i></p>
<p>M.CHARLERY, 2RATL, évoque des problèmes de fiabilité concernant les rames AGC. Qu'en est-il ?</p>	<p>La Région indique qu'il y a eu des difficultés de motorisation : les moteurs ont été remplacés. De plus, suite à des incidents en ligne, des opérations de « retrofit » visant à répondre à des dispositions de sécurité renforcées sont programmées. Elles vont entraîner l'immobilisation de rames (qui seront compensées) et donc une marge de manœuvre plus réduite sur l'ensemble du parc régional en 2021/2022.</p>

3. SA 2021 et orientations pour le service annuel 2022

Martine GUIBERT note que, malgré des contraintes importantes liées aux travaux en cours de Lyon-Part-Dieu, le volume d'offre 2021 sera stabilisé à un niveau proche des années antérieures. La Région a par ailleurs choisi de développer de nouveaux services avec, par exemple, la mise en œuvre de 3 nouveaux trains en heures de pointe sur l'axe Lyon-Mâcon, un renfort sur Lyon-St-Etienne et la refonte du service sur l'axe Lyon-Valence (à la suite de la modification des horaires en Région Sud/PACA). D'autres adaptations sont également présentées en séance sur l'ensemble des axes du comité.

Martine GUIBERT présente également plusieurs axes de travail pour des évolutions à moyen et long terme sur le territoire Alpes :

- Etudes d'extension de la ligne 6 du Léman Express vers Culoz et/ou Nurieux,
- Point sur suites du débat public 2019 sur le nœud ferroviaire Lyonnais (NFL)
- Accès Français au Lyon-Turin.

Temps d'échanges

<p>M. GROSBOST demande si l'ajout d'arrêts supplémentaires en gare de St-Georges-de-Reneins (ligne Lyon-Mâcon) serait envisageable ?</p>	<p>Martine GUIBERT indique qu'en 2021 on arrive en fin des travaux à fort impact de Lyon Part-Dieu et qu'il sera difficile d'insérer de nouveaux arrêts. Cette demande pourra être étudié à compter du SA 2022.</p>
<p>Mme TREFF, ADELIFPALY, souligne que, sur Lyon-Paray, rien n'est fait. Pour le 2^e train du matin, il faudrait une arrivée plus tôt ; la Région répond que c'est toujours à l'étude, mais pour combien de temps (cela fait 4 ans que cela dure) ? On ne voit aucune amélioration des temps de parcours.</p> <p>M. BREITEL (UNSA Ferroviaire Rhône-Alpes), demande si l'on ne pourrait pas monter des trains autrement (en raccordant des rames à Lozanne par exemple) ?</p>	<p>Martine GUIBERT précise que le sujet visant à répondre à la demande d'une arrivée d'une arrivée à Lyon vers 8h30 est en cours de consultation pour le SA 2022. Le sujet est complexe et nécessite approfondissements.</p> <p><i>Post-réunion : Sur les temps de parcours, une étude précise des temps de parcours train par train 2016/2021 montre une amélioration de certains temps de parcours après travaux de 2017. Toutefois, certaines circulations ne peuvent être optimisées du fait des contraintes d'infrastructures/sillons.</i></p>
<p>M. TABOADA, Veloyo, indique que, depuis fin juin 2020, il n'y a pas eu de retours de la Région concernant l'offre autocars au SA 2021 concernant la ligne 31 du Haut-Bugey. Il regrette une dégradation de la correspondance Bellegarde-Oyonnax.</p>	<p>Martine GUIBERT souligne que, globalement, la refonte du service sur le secteur a apporté du mieux sur le secteur. Des adaptations sont toujours possible et les services pourront apporter des éclairages.</p>
<p>M. ORTIZ, 2RATL demande si des travaux sur la ligne Lyon-Roanne sont prévus, car il y a eu 5 incidents notables en octobre.</p>	<p>Martine GUIBERT indique que la voie devra être régénérée prochainement mais que les financements ne sont pas programmés : c'est un sujet qui est devant nous.</p>
<p>M. AUBELEAU, CGT cheminots, fait part de 2 observations concernant le SA 2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les trains Lyon-Givors ont été supprimés dès fin 2018. La Région propose la réactivation d'un train qui circule du mardi au vendredi pour délester les trains St-Etienne – Lyon : pourquoi ne pas proposer cette desserte le lundi également ? - il propose d'étendre les trains Villefranche-Lyon-Vienne jusqu'à St-Rambert d'Albon, ce qui présenterait des avantages concernant la desserte de certaines gares 	<p>La Région indique que l'offre Lyon-St-Etienne a été réorganisée (positionnement d'arrêts sur des trains existants) ce qui a conduit à la suppression de train Lyon-Givors. Toutefois, et compte-tenu de la fréquentation en heures de pointe, il a été nécessaire d'activer un renfort entre Givors et Lyon Perrache au SA 2021 en heure de pointe du matin. Ce renfort mobilise une rame qu'il n'est possible de faire circuler que le lundi à ce stade. L'extension de ce train en le lundi est à l'étude.</p> <p>Concernant la prolongation de trains périurbains Villefranche-Vienne, ce sujet fait partie des options pour des évolutions de desserte à moyen terme.</p>
<p>Mme GROSSO, CDUT, souligne, comme lors de la réunion du 4/11, que les horaires 2022 envisagés sur Lyon-Bourg-en-Bresse ne sont pas aussi satisfaisants que ceux de 2018 ; elle note toutefois positivement le retour des trains semi-directs dont les horaires seront à ajuster.</p>	<p>La Région répond que les horaires proposés pour 2022 constituent une première étape d'amélioration à l'issue des travaux Lyon-Part-Dieu et des travaux sur la ligne. Il reste des contraintes à prendre en compte liées à la capacité du réseau : le travail sera poursuivi pour</p>

	le SA 2023 en vue de proposer une offre attractive pour les usagers.
M.CHARLERY note que l'information voyageurs constitue toujours un point « noir » à améliorer lors des situations perturbées ; y a-t-il des axes de travail interne au personnel SNCF ?	SNCF Voyageurs confirme le sujet de l'information aux voyageurs (en nominal et en situation perturbée) fait l'objet de nombreuses actions de formation interne ainsi que du déploiement de nouvelles solutions (fil twitter AURA, assistant SNCF, etc.); de nouveaux protocoles de diffusion de l'information sont mis en œuvre, y compris vers le personnel SNCF, afin que ce soit la même que sur Twitter. Les outils numériques peuvent aider, mais ils peuvent aussi être une contrainte (écarts d'informations) entre l'information locale et l'information à distance : SNCF travaille activement sur le sujet.

4. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et autres actions régionales

Martine GUIBERT expose les enjeux actuels de la loi LOM de fin 2019 avec notamment le sujet du choix de prise de compétence pour lequel les EPCI non couvertes par une AOM doivent se prononcer d'ici le 1^{er} juillet 2021 au plus tard. Pour les EPCI qui ne feront pas de choix la Région deviendra AOM sur leur territoire.

Compte-tenu de l'importance organisationnelle de ce sujet, le Président de Région Laurent WAUQUIZ a écrit à toutes les communautés de communes en leur indiquant la position régionale : la Région fait la proposition d'être AOM locale, afin de permettre une continuité sur les dispositifs en place et d'offrir une garantie financière

La Loi prévoit également d'autres dispositions comme la mise en place de bassin de mobilités, d'instances d'échange et de concertation entre AOM via les comités de partenaires, ou la contractualisation de services via des contrats opérationnels de mobilités

Martine GUIBERT indique que Paul VIDAL, conseiller délégué, est d'ores et déjà chargé de rencontrer les différents EPCI : ces rencontres se dérouleront fin 2020 et 2021.

Temps d'échanges

M.BREITEL (UNSA Ferroviaire Rhône-Alpes) souhaite connaître la position de la Région vis-à-vis de la prise (ou non) de compétences des AOM à venir courant 2021.	Martine GUIBERT indique qu'un courrier du Président Laurent Wauquiez a été adressé aux communautés de communes concernées. Dans ce courrier la Région propose d'assumer pleinement cette compétence compte-tenu des services dont elle a déjà la charge. Elle prendra dans tous les cas acte des positions exprimées.
M. MARCHESINI, AUTERVR , indique qu'en matière d'intermodalité, il faudrait penser à la réouverture de la rive droite au sud de Lyon. Il y a actuellement une étude sur Brignais-Givors ; il faudrait aussi penser au sud de Givors et à cette « rive droite » là également.	Martine GUIBERT indique que ce sujet est bien pointé dans le SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Il est toutefois difficile d'ouvrir tous les dossiers simultanément !

<p>Mme COLLET - Bièvre Isère Communauté et d'autres intervenants font part de leurs intentions concernant la prise de compétence. Ils s'interrogent sur la gestion des services locaux (TAD par exemple) qui pourraient demeurer gérés localement.</p>	<p>Martine GUIBERT indique que la Région aurait vocation à conserver les liaisons intercommunautaires alors que les services locaux (TAD, scolaires, services spécifiques) resteraient du ressort territorial des CC. Il s'agit ici de « grands principes d'échelle de compétence ».</p> <p>Ces sujets ne peuvent être traités ici de manière générale et doivent donc être abordés au cas par cas. La Région ne va pas développer partout de nouveaux services, mais pourra en revanche adapter l'existant et/ou accompagner les collectivités. Elle souligne ainsi l'importance des rencontres à venir avec Paul VIDAL qui permettront d'identifier les sujets.</p>
<p>Mme TREFF (ADELIFPALY) s'interroge sur la forme de concertation à envisager pour les lignes ferroviaires à cheval sur deux régions. Elle demande s'il sera possible qu'une ligne soit prise en charge par une seule Région ?</p>	<p>La Région répond que le sujet des lignes interrégionales est toujours épineux en termes de compétence parfois « croisées ». Les instances de concertation actuelles seront reconduites : il faudra peut-être parfois les adapter. En outre, la loi PACTE de 2018 ouvre la possibilité de transferts de gestion des lignes d'une part concernant l'infrastructure, mais également entre Régions en vue de l'exploitation des services. Une Région pourrait donc parfaitement (et c'est déjà le cas) prendre en charge une ligne interrégionale de bout en bout.</p>
<p>Mme CHAVEROT – Communauté de communes du Pays de l'Arbresle (CCPA) : demande si le courrier de Laurent WAUQUIEZ adressé aux EPCI prend en compte le périmètre d'étude du SYTRAL pour le Rhône ; elle informe que la CCPA n'a en tous cas pas reçu ce courrier.</p>	<p>Martine GUIBERT note sa demande. Elle indique que dans le cas des COMCOM du Rhône que la situation est un peu particulière du fait du rôle du SYTRAL et de son futur périmètre (ce dernier ayant vocation à assurer la compétence).</p>
<p>M. ORTIZ, 2RATL, pointe des difficultés concernant l'information horaire de la ligne Lyon-Clermont qui semble gérée différemment entre le versant Auvergnat et Lyonnais. Y a-t-il deux centres de gestion pour cette ligne et pourquoi ?</p>	<p>SNCF Voyageurs indique que cette ligne est gérée par une seule entité Auvergne-Rhône-Alpes. Si l'information horaire (fiche ligne 6) est harmonisée, des scories en gare peuvent parfois exister et sont en cours de correction. La ligne est donc bien gérée par TER AURA.</p>
<p>Eugène CHARLERY, 2RATL, indique qu'il n'y a actuellement pas d'ascenseur en gare de Lozanne pour les PMR ; il demande si un ascenseur est prévu, y compris pour les poussettes.</p>	<p>La Région indique que les travaux d'aménagement pour l'accessibilité (dont ascenseurs) sont prévus pour les gares prioritaires (voir le schéma d'accessibilité) ; la gare de Lozanne n'en fait toutefois pas partie. Il n'y a donc pas de projet d'ascenseurs à ce stade avant 2025. Néanmoins, pour les besoins PMR, il y a du personnel SNCF à la gare de Lozanne avec un service d'assistance (Accès TER).</p>

<p>Virginie CHAVEROT – Communauté de communes du Pays de l'Arbresle (CCPA) : demande quels sont les critères de priorité pour rendre les gares accessibles.</p>	<p>La Région répond qu'il convient de se reporter au décret du 4/11/2014. Le SDAP (schéma directeur d'accessibilité programmé) s'est appuyé sur les dispositions de ce décret, conduisant ainsi à déterminer la liste des gares prioritaires.</p>
<p>M.BREITEL, UNSA Ferroviaire Rhône-Alpes, demande si, dans le cadre de la loi Notre, le SYTRAL sera compétent pour la desserte ferroviaire de la rive droite du Rhône jusqu'à Givors.</p>	<p>Martine GUIBERT indique que le SYTRAL va devenir un établissement public à compter de 2022. La gestion de la compétence ferroviaire sur le périmètre du SYTRAL sera précisée dans le cadre d'une ordonnance à venir en 2021. Quel que soit les orientations de cette ordonnance, le souhait de la Région consiste à conserver la pleine compétence du ferroviaire à l'échelle Régionale.</p>

Conclusion

Martine GUIBERT remercie les participants pour leurs contributions. Elle indique que le comité de mobilité se prolongera par des échanges complémentaires, notamment concernant la mise en œuvre de la Loi LOM, sous la forme de rencontres entre la Région (représentée par Paul VIDAL) et les territoires. Elle veut assurer les participants de la volonté de la Région de travailler sur les sujets relatifs aux mobilités en étroite collaboration avec les territoires.

Un nouveau cycle de concertation sera engagé en 2021. Il pourra être ajusté pour son déroulé en fonction des dates des élections régionales mais devrait débiter avec la réunion de comités techniques au printemps. Le format des rencontres sera adapté aux contraintes imposées par le contexte sanitaire.