

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

9 novembre 2021

Participants (présents)

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Elus : Frédéric AGUILERA (Vice-Président aux transports) ; Xavier ODO ; Julien VULLEMARD, Catherine STARON

Services : Rachel HAAB LAB, Philippe GAMON, Olivier LAURENT, Cyril PHILIS, Eric SALIOU, Gilles GALLAND ; Sandrine DURAND, Jonathan FOLLET, Giorgio BERERA, Romain TUET—BUSSEUIL, Emmanuelle GENTIL-MAURY

SNCF Voyageurs : Sébastien HERVIER ; Caroline DOMENECH ; Cédric VICARD ; Aurélie GENTILINI

Etat : Gilles CHEVASSON (DREAL)

CCIR : Estelle RAMON (Autocars Maison Neuve)

Elus et leurs représentants :

Sénateurs : Anthony NICLOUD (représentant de Mme CUKIERMAN)

Députés : Eric VINCENT (représentant de Mme BROCARD)

Départements : Valérie DUL-MICHEL (Département de la Loire), Caroline TERRIER (Département de l'Ain),

Agglomérations : Martin GIBERT (Loire Forez Agglomération), Nicolas HYVERNAT (Vienne Condrieu Agglomération), Armelle TOUZO-GAUTIER (Saint-Etienne Métropole), Béatrice PERROUD (Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère), Philippe TORMENTO (Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône),

Communautés de communes : Richard SIMMINI (Communauté de Communes Dombes Saône Vallée), Cédric LEJEUNE (Communauté de Communes Balcon du Dauphiné),

Associations d'usagers (ou autres) :

Noé ETIENNE (2RATL6) ; Brigitte ESCALE (GIHP Rhône-Alpes) ; Pierre-Olivier MESSNER (Le train 63 – 42 – 69) ; Michel VERDEL (ADUT) ; Suzanne CHAZELLE (Collectif ferroviaire Clermont/Thiers/Boën/St-Etienne/Lyon) ; Joël DUBOS (DARLY) ; Gérald PETITGRAND (FNAUT-ADULA-ADUT) ; Gisèle PEYRE et Huguette BRUYAS (ADTLS) ; Michael KHAMISSI (TER Lyon-Macon) ; Isabelle TREFF (ADELIFPALY) ; Association Les Mots qui Pétilent ;

Introduction

Support de présentation – Voir pièce jointe

Frédéric AGUILERA souhaite la bienvenue à tous les participants. Il remercie les élus des territoires et de la Région présents à la réunion.

Il indique qu'il a souhaité rester sur ces modalités de concertation avec les quatre grands « comités de mobilité » en place avant de réfléchir une éventuelle modification : la Région devra s'interroger autour de sa compétence d'AOML dans un certain nombre de territoires.

Avec le Président WAUQUIEZ, il a été décidé d'élaborer une feuille de route Mobilités à horizon 2035, que la Région finalisera pour l'été 2022. Ces comités de mobilité sont une occasion importante de prendre connaissance des enjeux, même si nous proposons aussi d'autres formes d'échanges et de concertation. Cette feuille de route aura au moins les **deux axes majeurs suivants** :

- **Réfléchir à une augmentation de l'offre de mobilité**, en territoire dense pour décongestionner, comme dans les territoires peu denses pour offrir des vraies solutions
- **S'inscrire dans la stratégie de décarbonation** des Accords de Paris afin qu'à l'horizon 2050, et si possible avant, la Région puisse produire des investissements massifs sur ce sujet.

Ces grands objectifs seront travaillés bassin par bassin, les besoins et problématiques et approches stratégiques étant très différents selon les territoires.

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

- Un bilan sur les transports interurbains et actualités
- Un bilan sur les Ter et perspectives
- Une présentation des actions régionales pour la mobilité

Présentation

1. Bilan transports interurbains et actualités

Frédéric AGUILERA souligne que, en intégrant l'ensemble des départements, la Région a doublé le nombre de voyageurs pris en charge par ses services, soit aujourd'hui 220 000 voyageurs. C'est un grand défi qui a été relevé ; il a représenté un travail majeur d'harmonisation, pour lequel il reste des perspectives d'amélioration, notamment de coordination à l'échelle de cette grande région.

Temps d'échanges :

Collectif Les mots qui pétillent demande si la limite entre les deux territoires Loire et Puy-de-Dôme va être maintenue pour les scolaires. Cela pose en effet un problème pour les lycéens qui habitent Chabreloche et doivent aller à Noirétable : le car qui remplace le train ne s'arrête pas dans des communes comme Chabreloche.	Frédéric AGUILERA souligne que les transports sont organisés par rapport à la carte scolaire et non par rapport aux limites administratives. Il confirme qu'en effet, par le jeu des options scolaires, certains enfants doivent aller en dehors de la carte scolaire. La Région ne peut s'adapter à tous les cas, mais partout où elle pourra limiter les freins, elle le fera.
---	---

<p>Par ailleurs, entre Noirétable et Montbrison, il y a une correspondance à Boën entre le car Région Loire et le train : il faudrait que le car arrive 5 minutes avant pour permettre une correspondance sur le train. Il demande que les correspondances entre les cars et les trains soient sensiblement améliorées.</p>	<p>L'intégration des transports scolaires à l'échelle de la Région n'a que quelques semaines ; elle permet de ne plus cumuler une double frontière administrative, départementale ou entre les deux ex-régions. La Région travaille à la refonte de l'offre de cars sur cette ligne à compter du SA 2023.</p>
<p>ADUT interroge sur la desserte de Bourgoin et sur la desserte de l'aéroport.</p>	<p>La Région indique avoir fait tout un travail de rationalisation de l'offre avec en point d'orgue l'accélération d'un certain nombre de lignes depuis Bourgoin et Villefontaine vers Lyon au vu du réel besoin entre le Nord-Isère vers l'agglomération lyonnaise.</p>

2. Bilan TER et évolutions programmés aux services annuels 2022 et 2023

- La Région présente le bilan de l'offre TER 2016-2020 ainsi que les points remontés par les associations d'usagers lors du Comité technique du printemps
- SNCF Voyageurs présente les impacts de la crise sanitaire et les dernières évolutions sur les usages du TER
- SNCF Réseau présente la carte des principaux travaux programmés pour 2022
- La Région présente les principales évolutions programmées au SA 2022 ainsi que les principales évolutions prévues au SA 2023

La Région présente les principaux projets et études concernant le territoire Vallée du Rhône Nord qui s'inscriront dans la feuille de route 2035 :

- **Etoile Ferroviaire Lyonnaise** : mise en service en 2022 de la réalisation d'une voie supplémentaire en gare de Lyon-Part-Dieu, ainsi que des accès Pompidou (accès à la partie Sud des quais). En 2022 seront livrées et discutées les études de schémas d'évolution des dessertes, notamment RER.
- **Le BHNS Lyon-Trévoux** : choix d'un maître d'œuvre est en cours et ouverture de l'enquête publique fin 2022
- **Le Transport en site propre Lyon-Crémieu** : études de confortement en cours, notamment en lien avec le SYTRAL pour la solution tramway.
- **Ouest Lyonnais** : définition des éléments de programme à mi-2022
- **Etoile ferroviaire de Saint Etienne** : lancement d'études en 2022 (plan de relance), livraison à partir de 2023 des Regio2N qui circuleront sur l'axe nord sud Saône Rhône et Lyon – Saint-Etienne, projet d'un nouvel atelier pour accueillir ces rames.
- **Etude de la réouverture de la section Thiers-Boën** : résultats attendus fin 2022/début 2023

Temps d'échanges :

<p>ADUT souligne les dysfonctionnements quotidiens sur la ligne 54 depuis plus d'un an ; elle demande la mise de cette ligne en voie unique à 2 voies. Demande à disposer d'informations concernant la section de travaux sur Lyon-Grenoble en 2022.</p>	<p>La Région répond que des études ont lieu sur les accès alpins et que la question du doublement SAG-Chambéry est prise en compte.</p>
<p>2RATL interroge le positionnement du train 14h08 à Lyon Part-Dieu dont l'ajustement pour Railcoop a été maintenu alors que l'entreprise ne donnera suite à son projet que fin 2022.</p>	<p>La Région indique que l'instruction des horaires TER intégrait l'arrivée des nouveaux services Railcoop Lyon-Bordeaux pour juin 2022. Railcoop ayant reporté tardivement la mise en service de son offre à 2023, certains horaires TER déjà modifiés pour décembre 2021 ne peuvent être à nouveau corrigés. En revanche, les changements prévus en juin seront suspendus et les services rétablis dans leurs horaires précédents.</p>
<p>Collectif Thiers-Boën s'interroge sur la nature de la suppression du point de croisement de Saint Romain le Puy. Conduit-il à supprimer des trains sur la ligne ?</p>	<p>La Région note que ces fermetures de points de croisement sont décidées par SNCF-Réseau. Sur Saint Romain le Puy, le croisement est décalé sur une autre gare. En termes techniques, ce point de croisement n'induit aucune réduction de service mais conduit nécessairement à une rigidité d'exploitation plus importante. <i>Nota : Une réponse spécifique a été adressée à l'association sur ce sujet.</i></p>
<p>AUTERVV : félicite la Région pour l'activation du train du soir pour Valence et pour les mesures sanitaires de la SNCF. Elle demande à pouvoir disposer des mesures relatives à l'emport. Elle souhaite également connaître les trains concernés par les arrêts supplémentaires aux gares des « 3 Saints ». Sur le NFL, il était évoqué d'utiliser la possibilité de mettre 2 TER sur un même quai : le sujet est-il toujours d'actualité ? Enfin, elle demande s'il y a une réflexion pour mettre en place un abonnement télétravail.</p>	<p>La Région indique que le nouvel outil de mesure de l'emport va être exploité en 2022. En fonction des données collectées, la Région évaluera les informations qui pourront être transmises. Concernant les arrêts des trains aux 3 Saints, l'ajout a été effectué en 2022 sur les trains assurant le service Marseille - Lyon avec une arrivée à Lyon respectivement à 16h40 et 20h40. Sur le sujet 2 trains même voie, ce dispositif est toujours à l'étude par Réseau dans le cadre des perspectives de développement de l'étoile ferroviaire lyonnaise. Concernant le télétravail, comme indiqué dans le support de réunion, un abonnement télétravail n'apparaît pas pertinent à ce jour au regard des tarifs existants.</p>
<p>CC de Belleville : Sur Lyon-Macon, et le tronçon Villefranche-Mâcon en particulier, elle note le manque de trains qui s'arrêtent dans les petites gares de 2^{ème} couronne telles que Saint-Georges-de-Reneins, Pontanevaux ou Romanèche ce qui engendre des reports massifs et une saturation à Belleville. Elle demande un renforcement des dessertes sur ces arrêts en frontières Rhône/Saône et Loire.</p>	<p>La Région confirme que la desserte de ces gares autour de Belleville est limitée, Belleville est desservie par les trains Lyon Dijon dont le nombre d'arrêts desservie est réduit pour la performance du temps de parcours. A court terme, il n'y a pas d'évolution programmée. A moyen terme, les réflexions engagées sur le « RER Lyonnais » pourrait permettre des évolutions sur ce secteur (études du périurbain</p>

	« de deuxième couronne » des études EFL long terme).
<p>FNAUT ADULA CDUT souhaite remercier la Région pour le nombre d'arrêts supplémentaires et le retour de l'offre de la ligne Lyon-Bourg-en-Bresse.</p> <p>Elle souhaite avoir une visibilité aussi sur le doublement de la ligne avec électrification et fait part d'une appréhension sur les choix technologiques (batteries à la place du Diesel : l'électrification lui paraît plus logique avec un retour sur investissement)</p> <p>Sur la ponctualité, la FNAUT considère que le calcul à 5'59 ne convient pas car il ne traduit pas le problème pour les usagers.</p>	<p>La Région sollicitée à de nombreuses reprises sur ce sujet indique que l'électrification de la ligne n'est pas envisagée à court terme. C'est pourquoi elle expérimente le train à batterie. Elle évaluera cette expérimentation.</p> <p>Frédéric AGUILERA insiste sur la trajectoire de décarbonation à l'horizon 2035. Si on arbitre sur l'électrification, cela nécessitera des moyens que la Région ne pourra pas mettre ailleurs.</p> <p>Sur la perspective du dédoublement de la ligne, il convient de se référer aux travaux menés dans le cadre du NFL.</p> <p>La Région indique que cette référence de calcul est une norme de référence nationale. Que ce soit à 5'59 ou à moins, l'enjeu de la ponctualité est une priorité régionale.</p>
<p>Collectif Lyon-Mâcon : souligne que l'autocar ajouté le dimanche soir à 22h16 (qui deviendra un train au SA 2023) est très bien accueilli et répond au souci de correspondance TGV. Demande si la même chose peut être expérimentée pour le samedi soir. Par ailleurs, le Collectif insiste sur la problématique de l'emport avec le passage aux 9 voitures corail sur le tronçon Part-Dieu-Mâcon : demande s'il y a un nouveau calendrier sur ce passage.</p>	<p>Frédéric AGUILERA indique que l'extension de ce service au samedi soir n'est pas envisagée à court terme. Il est par ailleurs précisé que la SNCF a rencontré des difficultés pour produire de trains à 9 voitures corail en 2021 mais que la situation devrait être corrigée à compter de janvier 2022. A l'horizon fin 2023, début 2024, l'axe bénéficiera du déploiement des Regio 2N sur les trains Valence-Mâcon (via Perrache) et donc de plus de capacités offertes.</p>
<p>ADELIFPALY relaie à nouveau sa demande de 2 trains le matin avec arrivée vers 7h30 et 8h30 pour la ligne Paray-Lozanne-Lyon (et idéalement une 3^{ème} arrivée pour 8h). La fréquence à 4AR/jour ainsi que les contraintes de cantonnement-signalisation sont un handicap pour ce territoire.</p> <p>Pour 2023, elle demande à conserver le train 9h05 tous les jours de la semaine ainsi que le train du dimanche à 13h39. Elle demande à disposer de l'offre complémentaire en autocars</p>	<p>La Région indique bien avoir pris note des besoins pour cette ligne mais que les évolutions de fréquence et de modernisation de la signalisation ne pourront se réaliser dans un délai court. Elle fera toutefois tout son possible pour mieux positionner les trains existants et réduire les temps de parcours.</p>

3. Actions régionales pour la mobilité

La Région présente également ses projets relatifs au matériel roulant ainsi que les actions menées pour le développement des services aux voyageurs, l'accessibilité et l'usage du vélo.

Temps d'échanges

<p>SMTAML souligne que le RER lyonnais et l'intégration tarifaire sont des sujets à fortes attentes sur le territoire.</p>	<p>Frédéric AGUILERA insiste sur le fait que le RER est déjà en marche avec 300 M d'€ cumulés de projets et actions de confortement de la robustesse.</p>
---	--

	<p>Il confirme sa volonté d'avancer dans un contexte où le renforcement de l'offre est une nécessité afin de décongestionner l'espace urbain.</p> <p>En ce sens, il ne s'agit pas d'un seul projet, mais bien d'un cumul de projets qu'il s'agit de mener, branche par branche, projet par projet.</p>
<p>ADUT revient sur le Lyon-Crémieu en soulignant que des associations (Lyon parfer et Déplacements citoyens) défendent le prolongement du tramway jusqu'à Crémieu. Il serait dommage de préférer le prolongement par le BHNS.</p> <p>Sur SAG, ADUT demande pourquoi ses propositions d'utiliser les voies 2 et 4 pour éviter de couper les circulations en prenant la voie D et avoir un train accessible depuis le quai ne sont pas prise en compte ?</p>	<p>Frédéric AGUILERA rappelle la préférence de la Région qui va plutôt à la solution Tramway mais il se doit de rappeler la possibilité du BHNS : toutes les solutions sont étudiées. Le SYTRAL souligne de son côté des problématiques de confrontation avec les trams actuels. Il n'y a aucune proposition très simple : toutes les problématiques globales et de services doivent bien être mises en perspective.</p>
<p>FNAUT fait part de sa surprise sur l'investissement de 500 M d'€ pour passer de 13 500 voyageurs jour à 25 000 sur le tram train de l'ouest lyonnais (TTOL). Elle propose des investissements plutôt du côté du tunnel des 2 amants, qui permettraient d'améliorer l'emport et d'augmenter le nombre de voyageurs.</p> <p>Sur l'EFL, FNAUT s'étonne que l'on en soit encore aux études.</p>	<p>Frédéric AGUILERA souligne la très grande urgence sur l'Ouest Lyonnais et la nécessité d'investir pour décongestionner les mouvements pendulaires dans tout le secteur.</p> <p>Frédéric AGUILERA précise que pour le RER, on est dans des études infrastructures <i>et</i> services (ce sont ces derniers qui sont à l'étude).</p>
<p>ADULA : appelle à être vigilant sur le BHNS Lyon-Trévoux en termes de circulation de Sathonay à Lyon au vu de la congestion actuelle. Elle confirme son intérêt ici aussi pour une solution Tram et doute de la congestion à l'arrivée du BHNS en agglomération.</p> <p>Elle précise que dans le cadre du Plan vélo de la Métropole, l'une des lignes dont le coût est le plus important est celle de Lyon-Trévoux : elle souhaite savoir si la Région pourrait co-financer la passerelle à Sathonay.</p>	<p>Frédéric AGUILERA confirme la problématique de l'insertion du BHNS dans le reste du réseau. Quel que soit le mode choisi, la problématique reste néanmoins la même entre un BHN Trévoux-Sathonay-Lyon et un train-tram qui se serait arrêté à Sathonay : rentrer un train à la demi-heure jusqu'à Part-Dieu signifie en effet 4 mouvements, soit l'équivalent d'une voie à quai utilisée à plein. L'intérêt principal du choix du BHNS est d'offrir une liaison sans rupture de charge entre Trévoux et Lyon, ce que ne permettait pas le projet de tram-train.</p> <p>Frédéric AGUILERA confirme que le projet avance bien et que la cible est bien celle d'une desserte à haut niveau de service (pas un bus standard). Le calendrier et le plan de financement partenarial doivent encore être précisés, mais le Vice-Président n'est pas inquiet sur l'avancement du projet.</p>
<p>Les Monts qui pétillent : pose la question, pour le BHNS, de l'accessibilité pour les cars qui n'est pas la même que pour le train.</p>	<p>Frédéric AGUILERA souligne que les bus urbains sont tous accessibles, contrairement aux cars. Toute la problématique d'accessibilité sur cette ligne sera bien une priorité.</p>

<p>ADTLS souhaite des précisions pour le lancement d'études d'amélioration des liaisons Lyon / St Etienne dans le cadre du plan de relance.</p>	<p>La Région répond qu'un volet du plan est bien consacré aux alternatives à l'A45 et vise à définir l'évolution de cette offre Lyon / St-Etienne. Elle est menée en partenariat Etat-Région et plusieurs scénarios sont envisagés.</p>
<p>AUTERVR a pris bonne note que la réouverture de la rive droite du Rhône allait être réexaminée dans le cadre du NFL et voudrait un calendrier de travail. Quelle est la coordination avec la Métropole sur la partie commune ?</p>	<p>Frédéric AGUILERA indique qu'il s'agit d'un projet identifié mais qu'il prendra du temps. Il ne peut pas encore préciser de calendrier mais la Région y travaille.</p>
<p>L'association Monts qui pétillent souligne que les PMR ne peuvent pas monter dans les cars à Noirétable. Remercie pour le lancement de l'étude de la réouverture du tronçon Thiers / Boën et se met à disposition pour y participer.</p>	<p>La Région précise que Noirétable n'est pas intégrée comme prioritaire dans le cadre du Schéma d'Accessibilité (SDAP) et ne sera donc pas traitée dans ce cadre, en termes d'accessibilité.</p>
<p>AUTERVR fait part de sa surprise à propos des gares de Saint-Clair-les-Roches et Péage de Roussillon qui devaient être une priorité : les aménagements pour l'accessibilité devaient être terminés.</p>	<p>La Région répond que, pour St Clair les Roches, les études d'avant-projet et Pro-DCE sont en cours depuis 2021 et les études REA vont commencer dès fin 2022. Les travaux devraient se réaliser sur 2024-2025. Pour Le Péage de Roussillon, la programmation est identique, avec des reprises d'études AVP anciennes, et études REA démarrant début 2023 et les travaux en 2024.</p>
<p>Mme BROCARD, députée de la 5^{ème} circonscription du Rhône demande s'il est prévu de parler du fret dans ce comité et si la Région a fait une demande à l'Etat pour la gestion des lignes capillaires de fret. Elle souhaite également savoir s'il y a un représentant de la Métropole dans l'assemblée</p>	<p>Frédéric AGUILERA répond qu'il est à disposition de Madame députée pour une réunion spécifique sur le sujet du fret. Il précise qu'il n'y a pas de représentant de la Métropole présent ce jour.</p>

A l'issue de ces échanges, **Frédéric AGUILERA** dresse un point sur la prise de compétence « AOM-locales » par la Région à la suite des dispositions de la loi LOM. Il indique que sur 107 communautés de communes concernées, 95 ont fait le choix de transférer tout ou partie de leur compétence mobilité à la Région. Ce transfert ainsi que l'organisation de la concertation associée conduiront la Région à formaliser des propositions d'organisation en lien avec les territoires courant 2022. A ce titre, les comités de concertation pourraient évoluer vers des comités des partenaires. Des rencontres seront organisées entre la Région et les élus locaux pour mettre en œuvre ces nouvelles dispositions.

Conclusion

Frédéric AGUILERA remercie les participants au comité de mobilité. Il indique qu'il reviendra prochainement vers les participants à l'occasion de l'établissement de la feuille de route 2035 ainsi qu'à l'occasion du prochain cycle de concertation 2022.