

Relevé d'échanges du Comité technique Vallée du Rhône Nord

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

03 mai 2022 - 10h/16h30 – Hôtel de Région de Lyon

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Cyril PHILIS (service Contrats et Performance), Eric SALIOU, Sandra MAZE, Magali BEINEIX-VIANNAY, Giorgio BERERA, Claire BYCZEK et Jonathan FOLLET (service Desserte, infrastructure, matériel), Zakia BOUDIA (service Gares), Emmanuelle GENTIL-MAURY (Antenne des Transports de la Loire)

SNCF Voyageurs : Sébastien HERVIER, Cédric VICARD, Caroline DOMENECH, Christelle RIVES

SNCF Réseau : Blandine CHEMELLE et Aurélie GENTILINI

DREAL : Abdallah EL-HAGE

Département du Rhône : Patrice LECAMUS

Associations d'usagers :

Isabelle TREFF et Kévin MERCIER (ADELIFPALY), Huguette BRUYAS et Olivier CRESPIY (ADTLS),
Cassandre JOLY (ALEC42), Cécile CASEY et Bruno MARCHESINI (AUTERVR), Anne DE BEAUMONT (Rue
de l'Avenir), Jean Claude TERRIER (ADUT), Jean François BONIN (AGATH), Géraldine GROSSO (CDUT),
Michaël KHAMISSI (Collectif TER Lyon/Mâcon)

Introduction

Support de présentation- voir pièce jointe

La Région introduit la réunion dont les objectifs sont les suivants :

- Faire un point à date sur le transport régional
- Présenter les évolutions de services à venir (SA 2023), projet SA 2024 et ajustements 2022
- A l'issue de la réunion : identifier les sujets saillants.

L'ordre du jour de la présentation est décomposé en 3 points :

1. Bilan TER 2021 et tendances 1^{er} trimestre 2022
2. Service Annuel TER 2023, orientations pour le Service Annuel 2024 et ajustements 2022
3. Point information : actualités et autres actions régionales.

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

Préambule

La Région engage ce comité technique en dressant un point à date sur la « Feuille de route Mobilités Positives 2035 » conduite par le Vice-Président FREDERIC AGUILERA.

Une réunion avec la FNAUT sera programmée dans le courant de l'été afin de recueillir les attentes des associations d'usagers. La Région invite les associations à relayer leurs attentes et priorités à la FNAUT en vue de cette réunion.

La feuille de route sera présentée et délibérée en Assemblée Plénière début 2023.

Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

1. POINT A DATE SUR LE TRANSPORT REGIONAL BILAN TER 2021 ET TENDANCES 1ER TRIMESTRE 2022

La Région présente aux participants les principaux résultats de trafic, production et régularité de 2021 et tendances au 1^{er} trimestre 2022. SNCF Voyageurs présente des éléments plus spécifiques aux usages et contraintes de production.

La Région présente également l'outil de mesure de l'adéquation à l'emport ainsi que les principes de la convention de performance délibérée en juin 2022 entre la Région et SNCF-Réseau.

2. SERVICE ANNUEL TER 2023, ORIENTATIONS POUR LE SERVICE ANNUEL 2024 ET AJUSTEMENTS 2022

La Région a transmis, avant la réunion, les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2023 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant (SA 2022). Ces grilles horaires sont des documents de travail pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisés comme tels.

Un point d'information est réalisé sur les travaux programmés en 2022 et 2023.

Une présentation ligne par ligne de transport est proposée traitant des ajustements 2022, programmation pour le service annuel (SA) 2023 et orientations pour le SA 2024. Elle est complétée d'un point d'avancement concernant les études engagées ou en cours sur le territoire.

Les éléments sont présentés respectivement le matin pour le secteur Ouest Vallée du Rhône et l'après-midi pour le secteur Est-Vallée du Rhône.

3. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES

La Région présente les principales actualités relatives aux transports interurbains, l'évolution du site TER de la Région et les adaptations envisagées du dispositif de concertation à compter de 2023.

Matinée : Echanges secteur OUEST Vallée du Rhône Nord

M.MARCHESINI souhaite la création d'un abonnement de télétravail (2 à 3 jours)	SNCF-Voyageurs et la Région confirment les éléments présentés en 2021, à savoir que les réductions actuelles dont bénéficient les abonnements sont déjà très importantes et qu'une nouvelle réduction (ou pro-rata) sur les abonnements n'est pas envisagée.
Mme DE BEAUMONT souhaite savoir si les rames Z2 radiées seront remplacées.	La Région répond que les rames Z2 devaient être radiées fin 2023 et remplacées par des rames Régio2N. Les problèmes actuels sur les rames Z2 conduisent à anticiper les radiations, ce qui nécessite de devoir trouver du matériel pour couvrir les trains assurés par ces rames sur la période 2022 et 2023. Cette situation conduit des difficultés que la Région conteste auprès de SNCF.
M.CRESPY (ADTLS) souhaite savoir si la réception des Régio2N apportera des capacités supplémentaires au parc TER. Il s'interroge également sur l'impact du retard de livraison de l'atelier de St-Etienne.	<p>La Région précise que la réception des 19 rames Régio2N visait initialement 3 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remplacer les rames Z2 - Offrir du parc pour compenser des immobilisations de rames en opération de maintenance « mi-vie » - Renforcer l'emport notamment sur l'axe Mâcon-Lyon-Valence. <p>L'anticipation de radiation des rames Z2 ainsi que les retards liés à l'installation de maintenance de St-</p>

	Etienne (et d'un nouveau retard du constructeur Alstom (post-COTECH)) conduisent à devoir gérer une tension importante sur le parc matériel entre 2022 et 2026, date de livraison cible de l'atelier de St-Etienne à ce jour.
Mme CASEY s'interroge sur les modalités de calcul des fréquentations estimées. Elle s'interroge notamment sur l'absence d'évaluation des besoins et l'évaluation des « places debout ». Quelle évaluation des besoins pour les vélos ?	La Région et SNCF précisent que l'outil de mesure de l'adéquation à l'emport s'appuie, à ce jour, sur des fréquentations mesurées par SNCF d'une part, et sur des capacités assistées + debout offertes jour J d'autre part. Ces 2 mesures sont discutables, notamment concernant le paramétrage des « places debout ». L'outil doit être affiné : il s'agit ici d'identifier les situations non acceptables (manque d'emport) mais aussi d'isoler les lignes, section ou trains à très fortes charges. Le thermomètre n'est pas la finalité : il doit permettre de mieux évaluer les besoins et donc adapter les renforts de moyens matériel ou de desserte. Concernant les vélos, il s'agit d'un sujet complexe pour lequel des analyses sont en cours.
M.EL HAGE (DREAL) souhaite savoir si l'outil permet de descendre à la section ou à l'heure.	La Région confirme que l'outil est suivi train par train et peut être paramétré pour un suivi par section ou tranche horaire.
M.MARCHESINI fait part de sa satisfaction concernant la signature d'une convention de performance entre SNCF-Réseau et la Région. Il souhaite savoir si ce document sera consolidé à l'avenir.	La Région confirme qu'il s'agit ici d'une première génération de convention qui a vocation à être renforcée et reconduite. L'objectif visant in fine à améliorer la qualité de service offerte aux usagers par une action plus ciblée sur les causes d'incidents.
M.CRESPY souhaite connaître les suites données à la demande émise en 2020 de prolongation d'un train Lyon Perrache- St Etienne jusqu'à Firminy le soir.	La Région indique que cette demande, déjà étudiée en 2020 et 2021, n'est pas possible techniquement.
M.CRESPY note que la trame TGV évolue pour 2023 mais que les horaires de 2 trains TER ne semble pas avoir été ajustés	La Région indique que les bougés TGV ne modifient généralement pas sensiblement les correspondances TER. Concernant les 2 départs identifiés St-Etienne > Roanne, ils ont été ajustés à 15h55 et 19h55 à compter du SA 2023, pour permettre un meilleur temps de correspondance avec le TGV arrivant à St-Etienne.
M. Mercier (ADELIFPALY) s'interroge sur un allongement du temps de parcours entre Lyon et Roanne (-Clermont) : pourquoi + 2min sur la trame et pourquoi des rames AGC et pas de Régiolis ?	SNCF Voyageurs précise que la couverture matériel sur l'axe est structurellement en rames AGC et que le recours aux rames Régiolis est « complémentaire ». Ces rames visant avant tout à couvrir les circulations Clermont/Lyon Clermont/Brioude et Clermont/Moulins. Nota : Après vérifications, le temps de parcours des trains Lyon < > Clermont s'améliore « en moyenne » de 1 à 2mn en 2023 par rapport à 2022.

<p>Mme TREFF (ADELIFPALY) précise son souhait de disposer d'un train à 13h25 au lieu de 8h25 les samedi et dimanche et propose une prolongation d'un train le vendredi soir jusqu'à Nevers. Elle s'interroge sur le surstationnement du train 863905 et de la capacité à traiter ce surstationnement en semaine.</p>	<p>La Région a décidé de maintenir le train Lyon > Tours départ Lyon Perrache à 8h25 le WE, pour proposer la possibilité d'effectuer un aller-retour les samedis et dimanches entre Lyon et Paray. Les données de fréquentation indiquent peu d'usagers (10 et 15 personnes) effectuant un déplacement travail / études impactés par l'allongement du temps de parcours en car (destination au-delà de Lamure).</p> <p>La Région a commandé pour le SA 2024 les horaires du train 893905 : arrivée à Paray 10h04 / départ Paray 10h06 pour résoudre le surstationnement, sous réserve de l'accord de SNCF Réseau.</p>
<p>Bruno MARCHESINI regrette l'absence ou la trop faible information en gares notamment lors de perturbations. Il souhaite des affiches en gare</p>	<p>La Région partage cette requête et demande à la SNCF d'améliorer cette information en gare pour les usagers.</p>
<p>Mme de BEAUMONT souhaite que les Mobilités actives soient mieux prises en compte. Elle souligne l'importance des ascenseurs dans les gares.</p>	<p>La Région convient de l'intérêt des « mobilités actives » notamment en territoires ruraux et rappelle la mise en œuvre du SDAP en Région.</p>
<p>M.CRESPY demande si de nouveaux tarifs estivaux seront mis en œuvre à l'été 2021</p>	<p>SNCF Voyageurs confirme le déploiement de tarifs estivaux pour l'été 2021.</p>

Après-midi : Echanges secteur EST Vallée du Rhône Nord

<p>M.TERRIER quelle est la base de calcul de l'emport (places assises ou assis debout) ? En effet il y a des sensibilités différentes entre lignes périurbaines ou longues distances. Sur quelles données s'appuient la SNCF pour les fréquentations estimées ?</p>	<p>La Région précise que l'indicateur mesure actuellement les places assises + debout. Il peut aussi mesurer les seules places debout. L'enjeu de la sensibilité est très important et doit faire l'objet d'échanges avec la SNCF. A ce stade, contractuellement, un temps de parcours debout est accepté sur un temps de 20 minutes pour un trajet périurbain. C'est un outil opérationnel de suivi de production, qui va permettre de corriger l'affectation des rames et consolider la programmation de l'acquisition des rames. SNCF-Voyageurs précise que les fréquentations estimées s'appuient sur le croisement de plusieurs sources de données : comptages, vente de billets, validation de carte Oûra. In fine, le chiffre doit « objectiver » l'usage au plus proche du réel.</p>
<p>M.KHAMISSI note que des trains couverts en rames Corail Bourgogne-Franche-</p>	<p>La Région indique que des difficultés sur les compositions Corail Bourgogne Franche-Comté ont eu</p>

<p>Comté du matin et du soir annoncés à 9 voitures sont trop souvent à 7 ou 8 voitures, donc sujettes à tension sur l'emport. Quelles sont les raisons ?</p> <p>Il souhaite par ailleurs que les 3 trains ajoutés au SA2021 terminus Part-Dieu soient prolongés en terminus Perrache.</p>	<p>lieu en début d'année en lien avec la réception progressive de nouvelles rames Régiolis 6 caisses qui viennent remplacer les Corail. Elles expliquent sans doute les tensions évoquées.</p> <p>La Région AURA a rappelé à la Région BFC la nécessité d'assurer l'emport en heure de pointe sur les gares du Val de Saône en prévoyant des compositions suffisantes. La Région indique que la commande vise bien à disposer de ce train en terminus Perrache. Cette demande n'est pas faisable pour les SA2022 et 2023 et sera reconduite pour 2024 pour faisabilité.</p>
<p>Il note enfin une insuffisance de fréquence le dimanche après-midi avec 1 train toute les 2h Lyon – Macon – Dijon - Paris.</p> <p>Enfin, il souhaite savoir si les quais des gares de l'axe Mâcon-Lyon-Valence seront bien allongés</p>	<p>La Région prend note de la demande pour instruction du sujet dans le cadre des prochains services annuels. La région confirme que les travaux en gares de Collonges-Fontaines, Couzon, Albigny et Quincieux sont prévus entre janvier et mai 2023. Les travaux dans les gares de Saint-Georges-de-Reneins, Romanèche-Thorins et Pontanevaux-la-Chapelle auront lieu fin 2023, entre octobre et décembre. Ces travaux d'un montant de 8,6 M€ sont financés à 100% par la Région.</p>
<p>M. BONIN souhaite un renforcement de la desserte de l'arrêt de Tenay.</p> <p>Elle note également que si la fréquence venait à se renforcer sur Lyon-Ambérieu (1/4h), les risques de retard en cascade seraient accrus.</p>	<p>La Région prend note de l'attente mais rappelle les contraintes très fortes qui existent pour assurer la desserte de l'arrêt Tenay sur cette ligne.</p> <p>La Région confirme que ce type de renforcement nécessite par conséquent une robustesse de construction de l'offre et motive précisément les études sur le RER Lyonnais.</p>
<p>Mme GROSSO prend note du retour des trains sur l'axe Lyon-Bourg-en-Bresse en 2022 et 2023. Elle souhaite néanmoins plus de trains semi-directs notamment sur le créneau de retour de Lyon le soir à 18h ainsi que le dimanche soir.</p> <p>Mme GROSSO relance sur l'étude d'électrification de cette ligne ainsi qu'au sujet du doublement de la voie jusqu'à Villars-les-Dombes.</p>	<p>La question des ultérieurs développements d'offre sur l'axe (cadence 15'...) sera prise en compte dans le cadre du lancement d'une étude sur le RER Lyonnais</p>
<p>KHAMASSI regrette que le lancement de l'outil SNCF Connect ne permette plus de d'acheter des titres TER sur les appli TER ; Manque des tarifs</p>	<p>SNCF Connect est un outil de distribution national qui ne dépend pas de l'Autorité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et qui applique une politique commerciale indépendante en matière d'affichage et de vente des tarifs.</p> <p>La Région échange avec la SNCF à ce sujet afin d'assurer une cohérence et une pertinence tarifaire. Toutefois, certains tarifs qui nécessitent l'instruction d'un droit particulier ou avec une politique commerciale spécifique (Illico Mobilité, Illico Sûreté) ne pourront pas être vendus dans l'immédiat sur SNCF Connect.</p>



La Région remercie les participants pour la tenue de ce 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>.
