

Relevé d'échanges du Comité de Mobilité Alpes Nord

11 décembre 2023 – 14h/17h – Annecy

Participants (30 présents) :

REGION Auvergne-Rhône-Alpes (8) :

Elus : Frédéric AGUILÉRA (Vice-Président délégué aux Transports), Alexandra CARON-CUSEY, Sylviane NOEL

Services : Fabienne GOUDARD, Emmanuel LENGAIGNE, Eric SALIOU, Stéphanie TEXIER, Romain TUET-BUSSEUIL

SNCF Voyageurs (4) : Emmanuel GREBEL, Sébastien HERVIER, Astrid MAILLARD et Cédric VICARD

SNCF Réseau (2) : Blandine CHEMELLE, Anne FULCHIRON

Lémanis (3) : Mathieu FLEURY, Ammigne HASLER et Armelle LAUGIER

DREAL (1) : Céline BUFFET

Elus et leurs représentants (4) :

Métropole : Alain CARACO et Juliette DASTEL (Grand Chambéry)

Communauté de communes : Alexandre LAYMAND (CC Rumilly Terre de Savoie), Francine MARTINAT (CC Bugey Sud)

Associations d'usagers ou autres entités (8) :

Didier CHAGNY, Youri DERVIN et Thibault MACE (ARDSL), Yanne LOUYS (Association Valentin Haüy), Benoit PRUNEL (Montagne Verte), Nicolas DESPREZ, Nicolas GUICHET et Léa MISSOUL (Culoz Seyssel Léman Express).

Le Vice-Président Frédéric AGUILÉRA souhaite la bienvenue à l'ensemble des personnes présentes et les remercie de leur participation à ce temps d'échange.

Frédéric AGUILÉRA précise le déroulé de réunion qui s'organisera en 5 points ponctués de temps d'échanges :

1. Feuille de route Mobilités Positives du quotidien : cap sur 2035
2. Ouverture à la concurrence du TER
3. Nouvelle convention TER 2024-2033
4. Bilan TER et perspectives
5. Actualités et autres actions régionales pour la mobilité.

Un rapide tour de table est fait pour présenter les participants de cette réunion.

1. FEUILLE DE ROUTE MOBILITÉS POSITIVES DU QUOTIDIEN : CAP SUR 2035

Frédéric AGUILÉRA présente la feuille de route telle que présentée en Assemblée Plénière de décembre 2023 qui se décline en trois grandes orientations :

- 1- Générer un choc d'offre
- 2- Décarboner les mobilités
- 3- Avoir une concertation renforcée.

La Région prévoit des investissements dans le ferroviaire à hauteur de 5,7 milliards d'€ d'ici 2035 dont 3 pour le matériel. Il s'agit d'un montant inégalé.

Le cap à court terme prévoit un choc d'offre pour le TER, passant de 220 000 voyageurs/jour à 300 000 voyageurs/jour soit 30 % d'offre en plus, 130 nouvelles rames (60 000 places supplémentaires). L'objectif est également d'atteindre 10 000 places de stationnement sécurisées pour les vélos en gare et un parcours d'achats simplifiés entre TER et les autres réseaux grâce à Oûra.

Un zoom sur le matériel prévoit la répartition suivante :

- Acquisition pour environ 1,5 milliards d'€ : 36 nouvelles rames de 2024 à 2027 et une centaine de rames de 2028 à 2035
- Entretien et modernisation : environ 1,5 milliards d'€.

2. OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TER

Les sujets Feuille de route, nouvelle convention TER et ouverture à la concurrence sont étroitement liés.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes n'est pas la première région à ouvrir à la concurrence. Elle a une position modérée sur le sujet ; puisque la Région est l'une des plus grandes, le sujet est dense. Les délais de mise en concurrence permettent également d'observer et d'étudier ce qui est mis en place dans d'autres Régions qui ont déjà engagé le processus.

Il convient de démutualiser le moins possible pour éviter les surcoûts.

La Région prévoit de reprendre la propriété du matériel pour faciliter le transfert du matériel.

La mise en concurrence se réalisera sur une décennie, lot par lot, au vu de la complexité.

- Lot Auvergne
- Lot Etoiles de Chambéry et de Grenoble
- Lot dit « longues distances »
- Lot Haute-Savoie et transfrontalier
- Lot Etoile ferroviaire lyonnaise.

Certains lots sont plus « simples » à appliquer (exemple du lot Auvergne) ; d'autres sont plus complexes (exemple de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise) en raison du nœud ferroviaire, de l'arrivée du RER, des sujets juridiques, etc...

Le 6^{ème} lot fonctionnel est consacré à la gestion de la relation aux voyageurs. C'est une première en France. Il est important de consacrer un lot sur ces sujets pour éviter les différences de traitement entre les usagers.

Le Vice-Président précise qu'aucune ligne ne sera coupée en deux : exemple de la ligne Clermont/Lyon rattachée au lot de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise.

3. NOUVELLE CONVENTION TER 2024-2033

La nouvelle convention s'étend sur une durée de 10 ans. Les lots ouverts à la concurrence seront retirés au fur et à mesure du champ de la convention.

La convention est en augmentation sur le plan financier.

Objectifs (cf. Présentation) :

- renforcer la qualité du service (pénalités, information voyageurs ; etc)
- proposer un meilleur reporting, etc.

4. BILAN TER ET PERSPECTIVES

Monsieur Sébastien HERVIER de SNCF Voyageurs présente le Bilan du TER. Monsieur Emmanuel LENGAINNE présente la partie Matériel roulant et installation de maintenance. Monsieur Eric SALIOU la partie liée à la production de l'offre TER et à la ponctualité (conformément au support joint).

A. BILAN TER ET 1^{ER} SEMESTRE 2023

Une augmentation des abonnés est constatée. Il y a plus de 2 000 voyageurs réguliers supplémentaires par rapport à l'année dernière. Le nombre des usagers occasionnels est en augmentation.

Relevé des questionnements :

Il est fait remarquer que la ponctualité ne peut que s'améliorer lorsque les temps de trajets sont augmentés.

Région : Il s'agit de lignes sur lesquelles des trains ont été ajoutés dans la vallée. Mais la remarque est pertinente.

Les associations d'usagers regrettent que la Région ne finance plus les infrastructures. Si on veut décarboner, il est indispensable d'investir fortement dans l'infrastructure. La ligne Aix-les-Bains/Annecy est oubliée.

La Région précise qu'elle investit massivement via les sommes des péages ; l'enjeu est que ces montants soient réinjectés sur le territoire. Aussi, des outils de reporting sont attendus. La Région souhaite suivre cet aspect. Il faut adapter l'investissement au maillage et aux besoins du territoire. Le report modal vers le collectif est primordial. La Région Auvergne-Rhône-Alpes est la Région qui va commander le plus de trains et de rames.

Il serait bien que l'offre sur le Léman express soit améliorée notamment avec un train tous les ¼ d'heure.

Région : Il est important de maintenir un service de qualité sur tout le territoire. Le réseau ferré est national, propriété de l'Etat opéré par SNCF Réseau. Il ne s'agit donc pas d'une compétence régionale. La Région intervient pour faire circuler les TER. Il faut que les efforts soient réciproques

et que chacun investisse dans sa compétence. La Région ne peut pas assumer seule, sachant qu'elle accompagne déjà l'Etat sur certains dossiers comme les lignes de desserte fine du territoire (Vallée de l'Arve).

S'agissant de la ligne Aix-les-Bains/Annecy, la posture reste la même. L'Etat finance moins que la Région sur les études, alors qu'il s'agit de son propre réseau. La recherche de cofinancement est en cours. Le Vice-Président a rencontré le président de la Métropole d'Annecy sur ce sujet. Un Comité de Pilotage aura lieu en janvier.

Annecy est une ville importante desservie par des voies uniques. Il est nécessaire de les doubler d'autant que les TER vont de moins en moins vite. La candidature olympique est mise en avant, alors qu'avant 2030 le problème ne sera pas réglé. Le réseau ferré en Haute-Savoie est très préoccupant.

Région : le constat est partagé. Pour que le réseau soit mis à niveau sur tout le territoire, le budget est estimé entre 5, 6 voire 7 milliards d'euros. Il y a du retard sur ce point, la modernisation n'est pas réalisée au rythme souhaité.

B. MATÉRIEL ROULANT

La Région et SNCF Voyageurs font face à une période tendue jusqu'en 2026 liée à la radiation prématurée des anciennes rames (notamment pour cause d'amiante). 19 rames auraient dû être livrées initialement en 2023 ; leur livraison est reportée en 2024. Des études complémentaires sont imposées par l'Autorité Environnementale.

Les moyens sont alloués par la Région ; malheureusement, la nécessité d'étude d'impact, qui a conduit au report de la livraison de l'atelier de maintenance de Saint-Etienne, de 2 à 3 ans, perturbe la mise en service des rames telle que prévue initialement. Ceci impacte l'ensemble de la Région. L'achat et la location de rames sont étudiés sur le marché français et même au-delà pour pallier les répercussions imposées par les décisions de l'Autorité Environnemental.

Relevé des questionnements :

Le matériel évoqué est-il prévu pour envisager l'augmentation des dessertes sur le LEX ?

Région : non, les 130 rames évoquées ne concernent pas le LEX. Des discussions sont en cours avec la Suisse afin de cibler le financeur.

Existe-t-il des statistiques sur le taux d'occupation des trains ?

SNCF Voyageurs : non, il est difficile d'avoir une vision précise compte tenu de la durée de validité des titres de transports (24h) les voyageurs achètent un horaire mais peuvent changer de train. Depuis la crise sanitaire, les habitudes des usagers ont totalement changé.

La réforme des matériels Z2 et X72500 n'était-elle pas prématurée ?

Région : La présence d'amiante nous a malheureusement contraint de réformer ces matériels.

C. SERVICES ANNUELS TER 2024 ET 2025 : TRAVAUX PROGRAMMÉS, ÉVOLUTIONS DE DESSERTES

Les circulations interrompues en raison des inondations dans la vallée de la Tarentaise vont reprendre normalement.

Les éboulements dans la Vallée de la Maurienne nécessitent 1 an de travaux. Dans l'immédiat, l'accès à la galerie est impossible une fois que tout sera sécurisé et accessible, les constatations et les prévisions de travaux pourront être affinées. SNCF Réseau met ce temps à profit pour anticiper tous les travaux afin d'en limiter les répercussions.

La Région indique que la réouverture de la Vallée de la Maurienne aura lieu plutôt à l'automne qu'à l'été, comme il a pu l'être mentionné précédemment.

Relevé des questionnements :

On ne compte plus les jours où des retards ou suppressions impactent la liaison Lyon/Genève. Est-il prévu d'améliorer cette liaison ?

SNCF Voyageurs : Aujourd'hui, les problèmes externes ou d'infrastructures génèrent des perturbations. Les équipes de maintenance ont été renforcé pour limiter les problèmes matériels. Des travaux sont prévus sur le réseau Suisse et impactent Lyon/Genève, L5 et L6. Les travaux en gare de Genève sont prévus sur 10 ans. Un travail important est fait pour fiabiliser les sillons pendant les travaux et sur l'amélioration de la production en gare de Lyon Part Dieu.

Région : sur le plan technique le matériel Corail vise à être remplacé dans le but d'optimiser les temps de trajets.

La création d'un train direct entre Evian et Grenoble serait appréciée des étudiants.

Région : L'offre actuelle répond à la demande, avec correspondance à Bellegarde.

Souhaite d'avoir la possibilité pour les usagers de rentrer d'Annecy après 20h44.

Région : La création du train à 21h44 répond à cette demande.

Souhait reculer les Cars TER de 5 mn afin de faciliter la correspondance à Culoz pour les liaisons Lyon/Genève

SNCF Voyageurs : la demande va être étudiée

**5. ACTUALITÉS ET AUTRES ACTIONS RÉGIONALES POUR LA MOBILITÉ
A. TRANSPORTS INTERURBAINS ET SCOLAIRES**

Relevé des questionnements :

Les navettes gratuites sont très appréciées cependant la tarification et vente multimodale mérite d'être étudiée. Une offre renforcée au ¼ d'h est attendue.

Région : Un travail sur les correspondances entre les lignes Cars région et les navettes est en cours.

Souhait d'une création de ligne entre La Roche-sur-Foron et La Clusaz.

Région : Les services vont étudier cette possibilité.

La localisation des arrêts de bus est manquante (GPS, Google, carte intermodale).

Région : Cela fait en effet partie des objectifs pour la rentrée prochaine même si actuellement toutes les informations sont accessibles sur le site internet de la Région.

Les taux d'occupation des cars peuvent-ils être rendus publics ? Il semble que les cars soient vides autour de Morzine.

Région : oui, les données seront transmises en open data. S'agissant de la liaison Y91, elle fonctionne pourtant très bien le matin et el soir.

Les totems d'arrêt dans Ain (Abris bus) sont-ils prévus ? Les conducteurs rencontrent parfois des difficultés à trouver les arrêts.

Région : une campagne de pose en 2024 est prévue à l'échelle régionale.

B. TARIFICATION

Relevé des questionnements :

Il convient de simplifier le parcours tarifaires des usagers. Qu'en est-il pour Oûra (paiement par carte, paiement direct, Billet unique, etc) ?

Région : des échanges sont en cours avec les fournisseurs. S'agissant du billet unique, l'annonce faite au niveau national n'est suivie d'aucun financement. C'est donc un sujet en cours de négociation.

Frédéric AGUILÉRA remercie les participants au comité de mobilité. Il indique qu'il reviendra prochainement vers les participants à l'occasion du prochain cycle de concertation 2024.

Nota : l'ordre du jour a été adapté aux sujets abordés en séance de manière à favoriser les échanges. Tous les sujets figurant dans le support n'ont de fait pas pu être abordés en totalité. Aussi, le support de présentation a été adressé aux invités à la suite de la réunion. A noter que supports et comptes-rendus seront diffusés et déposés sur <https://www.laregionvoustransporte.fr/contenus/la-concertation>.