

## **Relevé d'échanges du Comité de Mobilité Alpes Sud**

**5 décembre 2023 - 9h/12h – Salle Alpexpo - Grenoble**

### **Participants (56 présents) :**

#### **REGION Auvergne-Rhône-Alpes (11) :**

Elus : Frédéric AGUILÉRA (Vice-Président délégué aux Transports), Catherine BOLZE, Alexandra CARON-CUSEY, Raphaël MOCELLIN

Services : Giorgio BERERA, Elodie GABBIADINI, Gilles GALLAND, Emmanuel LENGAINNE, Eric SALIOU, Stéphanie TEXIER, Romain TUET-BUSSEUIL

**SNCF Voyageurs (4) :** Emmanuel GREBEL, Sébastien HERVIER, Astrid MAILLARD, Alexia SAMMARTINO

**SNCF Réseau (2) :** Daniel BESSEYRE, Blandine CHEMELLE

**SNCF Gares & Connexions (1) :** Fabien SOLANILLA

**DREAL (2) :** Céline BUFFET, Maryline REVOL

#### **Elus et leurs représentants (11) :**

CESER : Antoine FATIGA

Département : Eva ALLIACAR (73), Marie-Pierre FLECHON (38),

Communauté de communes : Jeni BAIL, Joris BENELLE, Coralie BOURDELAIN, Baptiste BUGNY et Pierre HIRIGOYEN (CC Grésivaudan), Alain EMPRIN (CC Haute Tarentaise)

Mairie : Guillaume DESRUE (Bourg-St-Maurice), Olivier DUCH (Tignes)

#### **Associations d'usagers ou autres entités (25) :**

Didier CHOMAZ (ARDSL), Michel BARNIER (FNE38), Bertrand CHRISTIAN et Alexis GRABIT (ADTC/FNAUT), Jean-René HIRIGOYEN (Chaînon manquant), Simona MICCAVIZZI et Jean-Claude TERRIER (ADUT), Nicolas GUICHET (Culoz Seyssel Léman Express), Marc-Jérôme HASSID, Gérard LERAS et Nicolas TREMBLAY (Etoile ferroviaire de Veynes), William LACHENAL et Jean MAURICE (AEDTF), François LEMAIRE et Nathalie TEPPE (FNAUT), Antoine PIN (Protect our winter), Jérôme REBOURG (ADTC Savoie), Sylvie VIGNERON (ANCT Alpes), Julie BLAIS, Justin JAY et Sylvain LAVAL (SMMAG), Antonin SEUX ( Dauphine Libéré), Christian VIBERT (COVA APTV), Marie MARTINOD (Aime la Plagne), Valentine LOQUAIS (Assemblée du Pays de Tarentaise Vanoise)

\*\*\*\*\*

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'organise 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.

Pour ce qui concerne le service ferroviaire, la feuille de route prévoit des investissements 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 en 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 le TER à la concurrence. E 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<sup>ème</sup> 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 :

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

#### **Relevé des questionnements :**

*Le 1<sup>er</sup> décembre a eu lieu une action : le train de la colère Grenoble/Gap.*

*Chaque semaine, l'association compte au moins 2 trains supprimés. Les usagers sont épuisés. Une usagère explique qu'elle est actuellement en arrêt maladie, lié à un épuisement général. Les usagers ont besoin de ce train de façon quotidienne pour aller travailler. L'angoisse permanente de ne pas pouvoir se rendre au travail ou de ne pas avoir de garantie de pouvoir rentrer chez soi le soir impacte de façon majeure le bien-être des voyageurs. Des statistiques mesurées depuis environ 2 mois montrent qu'il y a 1 chance sur 4 d'avoir un problème de train (suppression de 40 min). L'association a recensé différents motifs tels que fuite de gasoil, porte qui ne s'ouvre pas, essuie-glace hors d'usages. Le manque d'entretien est cruel sur les rames selon l'association. Ainsi, lors de l'action menée le 1<sup>er</sup> décembre, 80 billets ont été vendus pour un bénéfice de 400€. L'association souhaite offrir ces bénéfices ainsi que des essuie-glaces neufs à la SNCF afin de contribuer à l'entretien des matériels.*

*Le Collectif en profite pour offrir un chèque de 10 M€ à la SNCF pour pallier le manque d'entretien des rames.*

**Région : Le Vice-Président comprend le désespoir des usagers et les répercussions sur les vies personnelles ; ce type de situation est inadmissible.**

SNCF Voyageurs présente ses excuses pour les situations dégradées. En octobre, il y a eu 23 trains supprimés et 37 en novembre. La plupart des suppressions ont pour origine des problèmes sur le matériel roulant. Une difficulté est survenue dernièrement avec la panne d'un moteur essuie-glace.

Les équipes du service maintenance doivent faire face à l'usure des pièces prématurée sur la ligne Etoile de Veynes, compte tenu des conditions climatiques (caractère montagneux). Il s'agit d'une ligne à voie unique avec des systèmes de croisement, de rotation. Lors de la suppression d'un train, cela induit 1, 2 voire 3 suppressions par effet boule de neige. SNCF Matériel travaille pour apporter des solutions sur les problèmes de maintenance des engins.

En octobre, il est compté 65 retards pour raisons diverses telles que des problèmes de matériels, des problématiques de tenue des horaires. Sur ce dernier point, SNCF est en train de travailler à une détente des tracés horaires pour améliorer la robustesse d'exploitation.

Les perturbations de la production sont principalement liées à des chocs animaux et aux hausses de fréquentations.

S'agissant des éboulements en Vallée de la Maurienne, une rame est immobilisée à Modane. La circulation est de fait impossible pour cette raison.

S'agissant de la coulée de boue entre Albertville et Bourg-Saint-Maurice, 3 rames sont immobilisées à Bourg-Saint-Maurice. Ces matériels font cruellement défaut.

#### 4. BILAN TER ET PERSPECTIVES

Monsieur Sébastien HERVIER de SNCF Voyageurs présente le Bilan du TER. Monsieur Emmanuel LENGAIGNE 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<sup>ER</sup> 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 :

*Chaque année, il est présenté les statistiques par ligne mais il manque davantage d'analyses. Sur les lignes Lyon/Grenoble, Lyon/Chambéry, les résultats sont très mauvais, il est important de préciser quel est le plan d'actions.*

**Région : pour ce qui est de ses prérogatives, le plan d'actions consiste à entreprendre les décisions sur le renouvellement du matériel et à financer des opérations conséquentes de maintenance, même si cela n'apparaît pas dans les tableaux de synthèse. La Région a également investi massivement pour améliorer la régularité (plan de voies à Saint-André-le-Gaz, nouvelle voie à la Part-Dieu, etc). Il reste des efforts à matérialiser et à cibler. La durée des comités de mobilité est de 3h, tous les sujets ne peuvent pas être abordés et il n'est pas possible de rentrer dans les détails ; mais un point d'étape complémentaire pourra être fait lors des prochaines instances de concertation.**

*Pourquoi la ligne Lyon/Chambéry est-elle toujours en dernière place ? Il s'agit de la ligne dont les résultats sont les pires. La gestion des correspondances devrait apparaître dans les présentations faites.*

**Région :** La gestion des correspondances est un vrai sujet dont la meilleure solution est la ponctualité. Il faut travailler sur la ponctualité en général. Il n'existe pas en France de système de bonus/malus sur ce sujet. La Région est ouverte aux idées pour améliorer les résultats.

**SNCF Voyageurs :** Sur cet axe, il y a malheureusement un cumul de phénomènes plus nombreux qu'ailleurs. Les causes externes pèsent sur la ponctualité, comme la menace d'effondrement d'un bâtiment appartenant à un particulier à La Tour du Pin qui a engendré de gros retards. Le plan d'actions mené sur la disponibilité du parc matériel n'est pas suffisant. Les usagers ne sont par contre pas laissés en déshérence lors de rupture de correspondance.

*La capacité d'un car n'est pas la même qu'un train !*

**SNCF Voyageurs :** Trouver des cars de substitution est complexe, puisque la conjoncture fait qu'il y a un manque cruel de conducteurs. Il est impossible de remplacer par un car ce qui est réalisable par un train. Il n'y a que 55 places dans un car ; aussi, la SNCF tente de réguler les flux en ne vendant pas plus de billets que de places. Des quotas sont mis en place sur les trains.

*Le choc d'offre annoncé est très bien mais il faut notamment un choc de résultats. Les conditions dans lesquelles les touristes sont accueillis sont déplorables. De nombreux trains sont mentionnés complets alors qu'ils ne le sont pas, ce qui freine les touristes. Quelles solutions sont proposées ?*

**SNCF Voyageurs :** va travailler sur le sujet.

*Il n'y a pas que les filiales SNCF qui font du transport par bus.*

**Région :** effectivement, le problème est le même sur les dessertes scolaires, il y a une pénurie de chauffeurs.

*Un comité de mobilité dédié aux lignes critiques permettrait d'étudier plus finement les situations. Tout comme la ponctualité détaillée par ligne.*

**La Région est d'accord sur le principe de points dédiés aux lignes critiques. Les comités locaux de partenaires, mis en place à partir de 2024, aborderont les dessertes fines et à l'échelle locale, au-delà des dessertes structurantes.**

*L'ouverture à la concurrence est un sujet positif pour les usagers. Dans le tableau de ponctualité, il serait intéressant que le retard moyen pour l'utilisateur soit mentionné. La suppression d'un train engendre un retard de 6h sur le voyage d'un usager. Le rapport Bonus/Malus n'est-il pas trop faible ?*

**Région :** S'agissant des bonus/malus, le système va être renforcé dans la convention TER.

*Au sens de la loi LOM, la Région est invitée à transmettre les données (horaires cars Région notamment) le plus en amont possible, notamment pour que les touristes puissent prévoir leurs voyages et de fait leur séjour le plus tôt possible. Il faudrait que les diffusions soient faites de façon plus élargie afin que toutes les parties prenantes soient impliquées dans les décisions.*

**Région :** prend note de la demande.

## **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. Les 19 rames seront ainsi pleinement opérationnelles en 2026 une fois que l'atelier de maintenance de Saint-Etienne sera opérationnel. 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 Environnementale.

**Relevé des questionnements :**

*S'agissant des problèmes de fuite rendant les cabines défectueuses, qu'attendez-vous pour agir ?*

**SNCF Voyageurs : En effet, plusieurs engins ont été concernés par des infiltrations eau en cabine. Ces problèmes sont en cours de résolution même si les infiltrations sont complexes à localiser. Tous les joints pare-brise ont été remplacés sur les matériels X73500.**

*Un problème d'anticipation existe : les nouvelles rames n'auraient-elles pas pu être livrées plus tôt ? En matière de maintenance, les réparations n'auraient-elles pas pu être faites durant la fermeture de la ligne (il y a 1 an et demi) ?*

**SNCF Voyageurs : Pour ce qui relève de la maintenance sur les rames X73500, les problèmes identifiés en 2023 ne pouvaient être anticipés.**

**Région : Pour ce qui relève des rames neuves, il ne s'agit pas d'un effet d'annonce. Les trains vont être livrés et ne pourront pas être tous opérationnels faute d'avoir les installations de maintenance appropriées. De façon plus précise, sur l'atelier de Saint-Etienne, l'Autorité Environnementale a pris la décision d'imposer une étude d'impact, pour la première fois en France (hors Paris). Le travail des SNCFs n'est pas à remettre en cause. Le sujet est le même au Teil. Les exigences de l'Autorité Environnementale sont nouvelles, et il est impossible d'y déroger. Malheureusement il faut intégrer cela. D'autres Régions sont confrontées à ce type d'aléas.**

*Les usagers se demandent pourquoi la Région ne consulte pas les usagers pour les suppressions de trains.*

**SNCF Voyageurs : Ces trains-là ne circulaient pas non plus en 2023, il ne s'agit donc pas de suppressions supplémentaires. Sur la Tarentaise, les trains vont être substitués par des cars au prochain changement de service, à l'image de l'année passée. SNCF est à l'écoute des suggestions pour étudier les choses.**

*La liaison Lyon/Bourg-St-Maurice dure 4h11 ! Les temps de trajet sont trop longs.*

**SNCF Voyageurs : Il ne s'agit pas de la seule desserte, d'autres liaisons circulent. Les trains supplémentaires de week-end et vacances sont bien prévus et vont circuler. Celui du vendredi est remplacé par des cars. Un renfort offre autocars est prévu.**

**Région : il faut regarder où renforcer cette offre car.**

*Vous évoquez les rames électriques et hydrogènes à venir, mais actuellement des rames thermiques circulent. Ces rames tombent en ruine, dans quoi on circule dans 7 ans ?*

**Région : il est prévu d'anticiper le renouvellement des rames diesel avant leur fin de potentiel, avec des technologies alternatives au diesel.**

**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 :**

*Il y a un trou d'offre le matin sur la ligne Grenoble/Chambéry, il faut qu'une solution soit trouvée.*

**Région : le « trou d'offre » sur la ligne Grenoble/Chambéry est prévu d'être comblé à l'horizon du Service Annuel 2026 Grenoble/Chambéry.**

**D. PERSPECTIVES**

Le rendu de l'étude sur l'étoile ferroviaire de Grenoble aura lieu en janvier voire février 2024.

**Relevé des questionnements :**

*S'agissant de l'étoile ferroviaire grenobloise, sont évoquées les études, mais sur Brignoud le train au ¼ d'heure est réellement attendu. En 2028, est-ce que ce sera possible ?*

*Aujourd'hui entre 8h09 et 11h09, il n'y a pas de desserte. C'est un exemple, 3 heures de trou de dessertes.*

**Région : sur Brignoud, l'objectif est d'un train toutes les ½ heure en 2028. Le Vice-Président comprend l'insatisfaction ; malheureusement, il est impossible de faire mieux à ce jour.**

*Il y a un décalage énorme entre le discours présenté et ce qui est fait aujourd'hui. Qu'en est-il de l'harmonisation tarifaire ? Ne pas pouvoir prendre un Car Région avec un billet TER est inadmissible ! Sur Grenoble entre les CARS REGION, TAG et les TER, les tarifications sont variées. On doit être capable de construire un comité tarifaire.*

**La Région indique que sur Grenoble, même si des progrès restent à faire, c'est sur cette localité que les choses avancent le plus. La situation est plus complexe sur Lyon. Le Vice-Président rappelle que l'objectif est d'appliquer une tarification régionale sur tout le territoire, afin de simplifier les déplacements des usagers. Il s'agit cependant d'un sujet très complexe à mettre en œuvre compte tenu de la grande palette de tarifications pratiquées actuellement sur notre territoire. Les services travaillent actuellement sur ce dossier complexe.**

*Où en est le projet de doublement de voie sur la section entre Annecy et Aix-les-Bains ? Est-ce reporté dans le nouveau CPER ?*

**La Région : les élus locaux sont actifs, une rencontre est prévue le 12 décembre prochain. Les choses sont en discussion. L'enveloppe affichée par l'Etat avoisine 180M€ alors qu'il en faudrait 5 milliards pour l'infrastructure. Les montants du CPER annoncés ne combleront malheureusement pas tous les besoins.**

*S'agissant de l'Etoile ferroviaire de Veynes, les associations ont vu les efforts faits pour rétablir des correspondances vers Paris, il faut utiliser au maximum cette ligne. En 1984, le temps de trajet Grenoble/Briançon était de 3H30. Autre point, les trains de nuit Paris-Briançon, seraient une alternative pour passer par Grenoble (à défaut de passer par Valence).*

*Le changement de signalisation est-il intégré dans les 90M€ annoncés ?*

**SNCF et Région : Les montants n'intègrent pas le changement de la signalisation.**

*Quel est le calendrier à venir sur le CPER. Aboutira-t-il fin 2023 ?*

**Le Vice-Président de la Région précise qu'il n'y a pas de calendrier à ce jour. Les discussions sont toujours en cours entre le Ministre des Transports et le Président du Conseil régional, pour lesquelles des points de divergence restent notamment sur le financement des petites lignes (lignes de desserte fine du territoire).**

## **5. ACTUALITÉS ET AUTRES ACTIONS RÉGIONALES**

### **A. TRANSPORTS INTERURBAINS**

**Relevé des questionnements :**

*A la sortie de Bourg-St-Maurice, il y a 9 cars le samedi, et seulement 3 ou 4 le dimanche. Les flux de voyageurs en haute saison sont importants. Aujourd'hui, l'offre ne répond pas au besoin.*

**Région : En effet, il faut évoluer sur ce point. La desserte de cars est plus simple et plus rapide à déployer que le train. Malheureusement, la problématique actuelle est la pénurie de chauffeurs, même s'il s'agit d'une partie de la région où la situation est moins critique.**

*Où en est le projet de gare routière de Chambéry ?*

**Région : Une réunion s'est déroulée dernièrement entre Le vice-Président et le Président de Chambéry sur le sujet. Ce dossier avance, des solutions sont en passe d'être trouvées à court et long terme avec des travaux ambitieux.**

### **B. AMÉNAGEMENTS DANS LES GARES**

**Relevé des questionnements :**

*La passerelle de Culoz est dans un état épouvantable. La nouvelle passerelle est très attendue, d'autant que cette gare accueille de nombreuses Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les renforts humains ont été mis en place, mais il faut que le matériel suive. Est-il prévu d'autres travaux de rénovation notamment sur l'intérieur du bâtiment voyageurs (changement du sol, etc) ?*

**SNCF G&C : Il existe dans la Région deux bâtiments voyageurs à ossature bois (Culoz et Ambérieu). La gare de Culoz est un site classé (proximité du château). Un Bureau d'études est intervenu pour expertiser l'ampleur des travaux conduisant au remplacement total d'une dizaine de poteaux en bois pour un montant total de 1,5M€. Les travaux à l'intérieur du Bâtiment voyageurs ne pourront être envisagés qu'une fois l'extérieur fait.**

**Les travaux sur la passerelle vont démarrer l'été prochain pour une durée de 1 à 2 ans avec un financement SNCF Gares & Connexions. Ces travaux vont occasionner la démolition d'une partie du bâtiment, les 2 vont possiblement être réalisés concomitamment.**

**Un plan de déploiement des consignes à vélos sécurisés à tarification groupée pour les abonnés est à l'étude.**



## C. TARIFICATION

### Relevé des questionnements :

*Certaines correspondances n'existent plus sur Veynes côté Sisteron/Manosque/Aix (2 h d'attente) et aussi Grenoble/Genève. Il n'est pas possible d'acheter des titres de transport.*

**SNCF Voyageurs : La particularité des tarifications du Léman Express est qu'elles sont à validation immédiate. C'est la raison pour laquelle les titres ne sont pas vendus en anticipation. Cependant, les titres de transports TER sont valables sur la partie française du Léman Express.**

*Est-ce que cela va évoluer ?*

**Le Vice-Président insiste sur le fait que des passerelles plus fluides doivent être proposées. La Région comprend l'impatience des usagers mais il est important d'avoir en tête la complexité technique d'une telle mise en place.**

## D. AUTRES ACTUALITÉS RÉGIONALES

\*\*\*\*\*

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>.