

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

13 novembre 2023 - 9h/12h – Salle des Commission 8/9 - Lyon

Participants (60 présents) :

REGION Auvergne-Rhône-Alpes (23) :

Elus : Frédéric AGUILERA (Vice-Président délégué aux Transports), Myriam KELLER, Audrey LYONNET (Q BATAILLON), Cécile MICHEL, Alexandre PINET, Nathalie SERRE, Bertille VALLIER, Julien VUILLEMARD

Services : Giorgio BERERA, Zakia BOUDIA, Claire BYCZEK, Valérie CEYSSAT, Hélène DENIS-BISIAUX, Chloé DOBICHE, Anne FOURNIER-MERCIER, Elodie GABBIADINI, Camille LE GUEN, Emmanuel LENGAINNE, Laura PARET, Eric SALIOU, Stéphanie TEXIER, Romain TUET-BUSSEUIL, Grégory VENDEVILLE

SNCF VOYAGEURS (5) : Laurent AUVRAY, Sébastien HERVIER, Marcos MERCHAN, Hocine TOUATI, Cédric VICARD

SNCF Réseau (2) : Aurélie BLANC, Anne FULCHIRON

SNCF Gares & Connexions (1) : Marie-Laure REYPE ALLAROUSSE

DREAL (2) : Abdallah EL HAGE, Paul FRAISSE

Elus et leurs représentants (10) :

Sénateurs : Gilbert-Luc DEVINAZ

Consulaires : Jean-Luc BERNADET (CCI Auvergne-Rhône-Alpes)

Départements : Valérie DUL MICHEL (Loire)

Métropoles : Guillaume ARSAC (Saint-Etienne Métropole)

Agglomérations : Frédérique PANDROT (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien)

Communautés de communes : Laurent DUMOUCHEL (CC Balcons du Dauphiné), Esther FONDELLI et Alain NODIN (CC Les Pierres Dorées)

Syndicats : Emmanuelle GENTIL-MAURY, Sylvanie GODILLON (SYTRAL Mobilités)

Associations d'usagers (17) :

Thierry ABERT (APF France Handicap), Alexandre BERANGER et Michaël KHAMISSI (#terLyonMâcon), Philippe BLONDEAU, Kevin MERCIER et Isabelle TREFF (ADELIFPALY), Huguette BRUYAS et Olivier CRESPIY (ADTLS), Eugène CHARLERY (2RATL), Jérôme CHARMETANT et Bruno MARCHESINI (AUTERVR), Géraldine GROSSO (CDUT), William CHERMETTE et Marc DESPLACES (LAMURE SUR AZERGUES), Annick DEMONGOLFIER et Gérald PETITGAND (FNAUT), Kévin TABOADA (VeloYo).

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

Frédéric AGUILERA 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 du 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 MOBILITES POSITIVES DU QUOTIDIEN : CAP SUR 2035

Frédéric AGUILERA 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- Concertation renforcée

Une déclinaison du ferroviaire prévoit des investissements 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), 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 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 A LA CONCURRENCE DU TER

Les sujets Feuille de route et ouverture à la concurrence sont étroitement liés et traités dans le cadre de la convention.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité prendre le temps pour l'officialisation de l'ouverture à la concurrence puisque la Région est l'une des plus grande, le sujet est dense. Ce temps a d'ailleurs permis d'observer et d'étudier la mise en place que d'autres Régions ont lancée.

Initialement, il était question de 12 ou 13 lots mais finalement seuls 6 lots sont prévus.

Il n'est pas question de casser ce fonctionnement actuel puisqu'il est efficace.

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

La Région devient propriétaire du matériel pour faciliter le transfert du matériel.

La mise en ouverture 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 (ex de l'Auvergne), d'autres sont plus complexes (ex EF 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.

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

3. NOUVELLE CONVENTION TER 2024-2033

L'accompagnement est prévu sur 10 ans. Convention théorique court pendant 10 ans. Les lots vont être retirés au fur et à mesure 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

A ce jour, l'insatisfaction des usagers est trop importante, il convient de l'atténuer notamment par une meilleure gestion du matériel et optimisation des moyens matériels.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est la première Région de France et souhaite conserver ce positionnement.

Relevé des échanges :

Il n'est pas fait mention du CPER dans les 3 milliards évoqués précédemment, pourquoi ?

Où en est-on sur l'achat de rames prévus en 2023 ?

Région : sur les 3 milliards, il n'est pas fait mention du vélo non plus.

Le cœur de la compétence région est le matériel. Pourtant la région investit 2 milliards €/an sur l'entretien du réseau sans contrôle de l'utilisation précise de SNCF Réseau. S'agissant du CPER (cf lettre de cadrage dans la presse), pour éviter les fermetures des petites lignes, il faut 250M€ Mrds ? A l'échelle des besoins, ça n'est pas le CPER (600M€ ?) qui va transcender les choses. C'est la raison pour laquelle il n'est pas mis ce sujet à l'ordre du jour.

Que représente 2 milliards € en km de réseau ?

Région : il y a actuellement 3 000km de réseau actif sur le territoire. Ce chiffre englobe l'entretien et la régénération sur le réseau structurant.

Est-il prévu des évolutions sur l'information voyageurs en cas de suppression ou retard qui viendrait améliorer l'information actuelle consistant à prévenir la veille à 17h pour les usagers ?

Région : En effet, 5 points sur la ponctualité, c'est énorme. Le plan de transports prévoit des annonces à J-20. Le Président ne souhaite pas payer les trains qui ne circulent pas. On **demande à J-40 (à vérifier !)** quand une suppression pour travaux est prévue en revanche, il n'est pas possible de faire mieux que J-1 pour des situations inopinées. SNCF ne sait aujourd'hui pas faire mieux.

SNCF V : Aujourd'hui sur des perturbations inopinées, l'annonce est faite la veille à 17h. Des efforts sont faits pour progresser.

4. BILAN TER ET PERSPECTIVES

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

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

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 abonnés occasionnels en augmentation.

L'offre Coupe du monde est un succès. Au total, sur 4 matchs environ 17 000 supporters ont emprunté les TER. Soit environ 8 à 13% des supporters pour le match ayant eu lieu au stade Geoffroy Guichard.

Relevé des échanges :

Que fait la Région pour améliorer les chiffres sur la ponctualité ?

Région : la Région a beaucoup investi, notamment les travaux de la voie L à Lyon par exemple. Le vœu est formulé qu'en 2024 des progrès soit notés.

Les usagers sont excédés. Il serait intéressant d'avoir des statistiques en nombre de voyageurs transportés. C'est regrettable que les trains accusant moins de 5 mn de retard ne soient pas comptabilisés dans les retards.

SNCF V : En effet, il faut un minimum de 5mn59s de retard pour qu'un train soit comptabilisé dans les statistiques ponctualité. Depuis le début de l'automne, la SNCF fait face à nombreux accidents et notamment des chocs animaux (gibiers), voitures. Une vingtaine la semaine passée ce qui a pour conséquence d'immobiliser les rames, de perturber la production, et réduire la composition des trains. Les ralentissements à La Tour du Pin liés à un bâtiment particulier menaçant de s'effondrer, suscite beaucoup de retard ce qui fait chuter la ponctualité globale.

Le constat est fait qu'il y a un véritable manque de personnel naviguant, de maintenance et en gare.

SNCF V : Nous sommes en recrutement continu, un peu + de 300 embauches ont été faites (dont 100 démissions).

SNCF R : Nous subissons un manque cruel de personnel : 330 recrutements cette année mais le temps de formation + la réussite diplôme (poste technique et à risque) font que les désistements sont trop nombreux. Les grèves en début d'année ont beaucoup impacté toute l'année, ainsi que les intempéries. Il s'agit de points sur lesquels on veut travailler.

CONVENTION DE PERFORMANCE

Le ressenti des usagers de la ligne Lyon/Bourg ne sont pas les mêmes que les chiffres cités.

Région : La Région n'est pas satisfaite non plus, d'où le bonus-malus et la convention de performance. La vétusté des lignes est en cause sur certaines lignes.

SNCF V : Bourg : problème de départ, ils travaillent mains dans la main avec SNCF Réseau.

SNCF R : L'exemple de cet été, malgré les chaleurs excessives, les trains ont circulé pourtant c'est à cette période où ils ont le moins subit les conséquences.

Il faudrait qu'un audit de la ligne Lyon/Tarare soit fait.

VP : Au-delà de l'audit, il faut 1 schéma directeur, à l'exemple de la ligne Lyon/Clermont : schéma d'investissement.

Les renforts pour la Coupe du monde de rugby se sont faits au détriment des autres lignes.

SNCF V : il s'agit d'un renfort de la composition des trains. La gare de Firminy ne permet pas de recevoir des trains plus longs ils ont donc dû supprimer de l'offre pour des matchs (samedi et dimanche). Les transports de St Etienne Métropole (STAS) ont, en contrepartie, renforcer ses lignes.

Point de vigilance à avoir pour les JO 2024.

S'agissant d'emport et du non-respect de la ponctualité, les prévisions faites lors des précédents comités de mobilité ne correspondent pas à ce qui est annoncé aujourd'hui. En 2019 (cf CR comob) + 3% annoncé sur 3 ans.

Région : en effet, seulement aujourd'hui nous vivons une hausse de la fréquentation (+25%) ce qui explique la variation des prévisions initiales.

La Région constate elle une baisse sur la mesure de l'emport ?

Région : certains trains sont connus comme « KO en réception ». Il n'y a pas d'objectif fixé pour l'instant.

SNCF V : l'indicateur est nouveau et il est donc difficile de savoir si la courbe est en baisse.

Région : L'insatisfaction réside dans le fait que la commande régionale n'est pas atteinte, et le résultat est en effet insatisfaisant.

B. MATERIEL ROULANT

Relevé des échanges :

Sur la liaison Mâcon/Valence, les 10 rames évoquées seront-elles composées en UM 2 ?

Région : Oui, là où le besoin se fera ressentir. La priorité est de faire face à l'emport quand la situation le permet.

S'agissant de l'accessibilité des rames, le repérage des portes est-il prévu ?

Région : dans les nouvelles rames, il n'y a pas de système de repérage des portes. En revanche, cette option est retenue sur les opérations Mi-vie.

Sur la ligne Bourg/Ambérieu, ni la gare de Pont d'Ain ni les substitutions routières ne sont accessibles. Des évolutions sont elles prévues ?

Région : La compétence est aujourd'hui éclatée. Il y a des difficultés qu'il faut compenser avec les AOM.

Il y a en effet des progrès considérables à faire, c'est bien l'objet du Schéma. Les mêmes problèmes se posent pour les JO à Paris. D'autres Régions sont malheureusement concernées.

L'ascenseur en gare de Bourg en Bresse est en panne depuis longtemps. Il faut absolument procéder aux réparations.

SNCF G&C : il s'agit d'un sujet de compétences SNCF G&C. Les réparations sont prévues dans le contrat de maintenance, cependant, la pénurie de pièces détachées est problématique et retarde les réparations. Il y a cependant une forte amélioration dans la gestion de ce type de panne (cf site internet), même si les difficultés subsistent.

Région : Ces remarques sont nécessaires afin d'encourager collectivement les améliorations.

Les trains Lyon Part Dieu/Macon avant 7h30 devaient passer en UM2 ... cf Valerie pour en savoir plus

C. SERVICES ANNUELS TER 2024 ET 2025 : TRAVAUX PROGRAMMES, EVOLUTIONS DE DESSERTES

Relevé des échanges :

S'agissant des travaux de nuits, Ne serait-il pas envisageable réaliser les travaux en massification ce qui permettrait de réduire l'amplitude annoncée ?

SNCF R : Malheureusement la programmation est faite de façon optimale.

Région : Il est important de savoir que si on réduit l'amplitude, on rallonge la durée des travaux, ce qui augmente les coûts (les entreprises facturent davantage). Finalement, moins de travaux seront réalisables pour respecter le budget alloué.

Pourtant dans d'autres pays, la pratique se fait.

Région : oui, c'est vrai. Mais les règles de sécurité et la réglementation ne sont pas les mêmes.

S'agissant du figeage longue durée de Lamure, pourquoi les usagers sont-ils prévenus aussi tardivement alors que cette problématique est connue au préalable par les services ?

SNCF R : En effet, le départ de l'agent était connu mais les services pensaient qu'une solution serait trouvée. La problématique de personnel est très impactante. Les services se concentrent sur leurs missions régaliennes. Cependant, pour Lamure, l'absence de cet agent fait que personne ne peut tenir la gare. Ils présentent leurs excuses pour l'information tardive. Ils ont beaucoup travaillé avec SNCF Voyageurs et la Région pour limiter les impacts sur les plans de transports. D'où le retard de communication. La problématique de Lamure concerne également la Région BFC ce qui ajoute donc d'autres priorités et vient complexifier les choses.

Le car de substitution mis en place entre Lyon Perrache et Paray le Monial n'est pas du tout compétitif (+28mn !), c'est beaucoup trop long.

SNCF R : En effet, mais il faut noter que cette substitution routière ne dure qu'un mois.

A terme, le poste de Lamure n'est-il pas remis en question ?

Région : non, il s'agit d'un problème de recrutement.

SNCF R : L'expérience incite cependant à la prudence, un travail est à faire sur le processus de recrutement et sur l'attractivité des postes. Pour proposer ce plan de transports, il est important de noter que cela nécessite de prendre 30mn sur d'autres gares (mobilité d'agents).

Qu'en est il de l'agent en gare de Tarare ? La problématique est elle la même ?

SNCF R : Aujourd'hui, l'officialisation de l'évolution de l'agent en question est activée. Il s'agit d'un agent SNCF R qui agit pour le compte de SNCF V. Aussi, à partir du printemps, le personnel SNCF Voyageurs prend le relai. La situation est différente.

Une étude sur la fréquentation de la ligne Lamure, Vallée d'Azergue a été faite dont le rendu sera fait le 29 novembre. Cette ligne est très fragile, si un l'agent est malade, les lignes sont impactées.

Région : il s'agit en effet de tensions liées à des difficultés de recrutement et non d'un plan de transport nominal.

Lyon/Roanne : le plan de transport était en cours le jour de la réunion : mentionner les informations complémentaires.

Lyon Saint Paul Saint bel : les horaires des 3 trains supprimés sont les suivants :

Lyon Bourg en Bresse : Regret sur le fait que le train semi direct n'ait pas été pas rétabli.

Région : comprend malheureusement ça n'est en effet pas encore possible.

D. PERSPECTIVES

Relevé des échanges :

Le RER metropolitain est-il toujours d'actualité ?

Région : Oui, la slide n'a pas été encore évoqué mais cela fait partie de l'ordre du jour de cette réunion. L'avantage du RER : amplitude plus large et cadencement plus fort. Cependant, ce système va demander à termes des investissements forts également. Les assises des RER sont prévues. Dans la mise en place du RER, il est indispensable de définir tous les transports qui se rabattent sur la couronne... Deux études sont en cours sur la capacité du réseau (SNCF V) et la façon d'évoluer (SNCF R). Le rendu de ces études sera rendu en fin d'année. Ce dossier se fera progressivement.

4. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES POUR LA MOBILITE

Compte tenu du retard dans la présentation, le Vice-Président suggère d'aborder la partie Transports interurbains et scolaires.

A. TRANSPORTS INTERURBAINS

L'expérimentation du système Nudges est faite en Isère pour inciter les gens à utiliser le parking pour favoriser / inciter la population à emprunter les transports en communs. A reproduire si l'expérience est concluante.

Relevé des échanges :

Le trajet est trop long sur la desserte routière Saint-Etienne/Montbrison : 1h en car contre 40mn en train. La satisfaction des usagers reste à prouver.

Région : les cars montrent une forte fréquentation qui est d'ailleurs en croissance. Il ne faut pas mettre en concurrence le routier et le ferroviaire. Il s'agit de transports complémentaires.

B. TARIFICATION

Relevé des échanges :

Qu'est-il prévu pour les usagers dans le système de bonus-malus ? des indemnités seront-elles instaurées ?

Région : non, aucune indemnité n'est prévue sur des aléas hors grève. La difficulté réside dans le fait de pousser la SNCF à être meilleure, il faut tendre vers l'excellence.

Frédéric AGUILERA 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.

Le vice-Président a souhaité favoriser les échanges lors de cette réunion en adaptant l'ordre du jour aux sujets abordés en séance. 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>.