

Relevé d'échanges du Comité technique Vallée du Rhône Sud

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE PARTENAIRES REGIONAUX

16 mai 2024 - 14h/17h – Salle Maurice Pic à Valence

Participants (22 présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes (11) :

Direction des Mobilités Ferroviaires et Aériennes :

Service Pilotage des Contrats et du Matériel : Emmanuel LENGAIGNE, Stéphanie TEXIER, Romain TUET-BUSSEUIL

Service Desserte et Infrastructures Ferroviaires : Giorgio BERERA, Zakia BOUDIA, Valérie CEYSSAT, Alexis LECLERC, Eric SALIOU

Services aux Mobilités : Laura PARET

Direction des Mobilités Territoriales Interurbaines et Scolaires :

Antenne de la Drôme : Julien BROSSARD

Antenne de l'Ardèche : Nadège TERRASSE

SNCF Voyageurs (2) : Laurent AUVRAY, Christelle RIVES

SNCF Réseau (2) : Michaël AVOLIO, Blandine CHEMELLE

SNCF Gares & Connexions (2) : William MEVO-GUYOT, Anne-Sophie ROCHER

Associations d'usagers (5) :

ARDSL : Bernard COLLIGNON

AUTERVR : Patrick BOMBRUN

CUTPSA : Yves BOUTRY

REVV : François LEGRAND, Anne-Marie GHEMARD

Introduction

Le support de présentation est disponible en pièce jointe.

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

- Présenter les évolutions de services à venir : Service Annuel (SA) 2025, projet SA 2026 et ajustements 2024
- A l'issue de la réunion : identifier les sujets saillants.

L'ordre du jour de la présentation est décomposé en 4 points :

1. Bilan TER 2023 et tendances 1er trimestre 2024
2. Matériel roulant et installations de maintenance
3. Service Annuel TER 2025
4. Actualités et autres actions régionales

Un tour de table des participants est fait.

Présentation (voir support de présentation en pièce-jointe)

1. BILAN TER 2023 ET TENDANCES 1ER TRIMESTRE 2024

SNCF Voyageurs présente aux participants les principaux résultats 2023 et tendances au 1^{er} trimestre 2024 sur le trafic, la fréquentation, la production, les trains supprimés, la ponctualité ; puis présente des éléments plus spécifiques aux usages et contraintes de production.

L'année 2023 est un record en termes de fréquentation avec une hausse de 22%. Le 1^{er} trimestre 2024 affiche une progression de 10% par rapport au 1^{er} trimestre 2023.

La Région présente deux nouveaux indicateurs de performance dans la nouvelle convention Région/SNCF :

- le taux de disponibilité : ratio entre le nombre de rames et locomotives à disposition de l'exploitation et le nombre total de rames et locomotives affectées au TER Auvergne-Rhône-Alpes. La Non-Adéquation à l'Emport (NAE) : il permet de vérifier que les capacités mises en œuvre répondent aux fréquentations attendues (hypothèse maximale). Il donne lieu à un bonus-malus.

Zoom Lyon/Valence : SNCF Voyageurs évoque les problèmes de matériel et des retards liés à la hausse du nombre de colis suspects/bagages abandonnés, à la problématique vélos impactant la ponctualité.

Questions/Remarques :

Pourquoi l'objectif relatif au taux de disponibilité est inférieur au taux de l'année 2023 ?

Région : l'année 2024 doit faire face aux programmes industriels (opérations mi vie AGC et TER2NNG et Regio2N), et à des immobilisations sur des longues durées (rames accidentées, blocage suite éboulement en Maurienne...). Ces grosses opérations impactent le taux.

Ce taux de disponibilité est-il constant ?

Région : non, il varie de mois en mois et de série en série, avant d'en déduire une moyenne annuelle.

Va-t-il y avoir suffisamment de trains pour faire face aux fréquentations, les voyageurs étant de plus en plus nombreux ?

Région : le taux de Non-Adéquation à l'Emport permet de vérifier que les compositions et places offertes répondent à ce qui est attendu en termes de fréquentations. La notion de confort debout est dorénavant prise en compte (référence différente selon le type d'offre périurbaine ou ligue

distance) afin de répondre à la demande des associations d'usagers et de refléter au mieux le vécu des usagers.

La ligne Lyon/Valence subit de nombreux retards ; il est dommage qu'aucun malus de ne soit appliqué compte tenu du fait qu'il s'agisse d'une ligne sensible. Les bonus/malus sont-ils uniquement applicables pour la partie TER ou les incidents SNCF Réseau ou causes externes sont-ils considérés ?

Région : les bonus/malus s'appliquent uniquement sur les causes TER pour la convention entre la Région et SNCF Voyageurs.

Sur Lyon/Valence, la majeure partie des usagers emprunte les TER en heures de pointe. Or, il conviendrait d'avoir un taux de ponctualité en heures de pointe, créneaux les plus empruntés par les usagers, afin que ce soit plus représentatif du ressenti des usagers.

Il est fait état d'une défaillance de communication en cas de crise ; par exemple, lors d'une interruption des circulations entre Annecy et Valence à Grenoble à cause d'un problème de Passage à Niveaux, il n'y a eu qu'un seul sms, aucune communication n'a été formulée par le chef de bord. Par la suite, les voyageurs ont été invités à descendre du train. Une fois sur le quai, une annonce a suivi sur le départ du train.

SNCF : regrette ces dysfonctionnements ; la SNCF travaille de façon régulière sur l'amélioration des communications aux usagers.

Région : la convention TER prévoit pour la fin 2024 un plan d'amélioration de l'information voyageurs.

La répartition du fret entre la rive gauche et la rive droite peut-elle être optimisée afin d'améliorer la cohabitation des lignes voyageurs et du fret ? Le fret semble prioritaire au train de voyageurs.

SNCF Réseau : Le fret n'est pas systématiquement prioritaire. Le plan de transport est calé en amont. Cependant, des modifications en opérationnel peuvent survenir. Les agents sur place évaluent les priorités à donner entre trains de voyageurs et fret afin que les conséquences soient minimisées.

Les retards récurrents sur l'Intercités de nuit Paris/Briançon impactent lourdement la ponctualité de la ligne Romans/Die/Gap (72%). Il s'agit d'une voie unique avec croisements. Une réunion va être mise en place avec SNCF Réseau et la Région Sud pour faire le point sur la priorisation du train de nuit par rapport aux trains TER en cas de situations perturbées.

Région : ce train Intercités a en effet un impact sur la régularité de la ligne TER. Une réunion est effectivement prévue.

2. MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS DE MAINTENANCE

La Région fait part des nombreux investissements en retraçant les paiements réalisés en 2023 pour un montant total de 169,3M€ :

- Acquisition de rames : 59,8 M€
- Rénovations et modernisation : 103,5 M€
- Ateliers de maintenance et remisage : 5,9 M€.

Il est prévu que la rénovation de 104 rames (54 AGC et 50 TER2N) s'échelonne sur 8 ans de 2023 à 2031.

Face aux difficultés d'emport, la Région met en œuvre plusieurs solutions :

- financer 19 rames REGIO 2N supplémentaires livrées en 2024. Dont 10 seront exploitées dès leur réception en 2024, les 9 autres ne pourront être exploitées qu'à la mise en service de l'atelier de maintenance de Saint-Etienne (reporté de fin 2023 à mi 2026 lié à la nécessité d'une étude d'impact imposée par l'Autorité Environnementale).
- s'appuyer sur l'atelier de Vénissieux de façon transitoire (+9M€), pour optimiser les conditions de maintenance des 19 rames Regio 2N livrées en 2024.
- Acquérir des matériels CORAIL d'occasion au fil de l'eau pour renforcer l'emport et faire face aux immobilisations liées aux programmes industriels.

Questions/Remarques :

En heures creuses, il n'existe que peu d'alternatives pour se déplacer. Il y a beaucoup de trous de desserte le matin ou l'après-midi.

Région : en effet, les services vont étudier ce sujet.

Le système sonore dans le TER est souvent très mal réglé. Le volume est trop fort et inaudible. Ce problème n'existe pas dans les TGV.

Région : la remarque est bien notée.

3. SERVICE ANNUEL TER 2025

La Région a transmis, avant la réunion, les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2025 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant (SA 2024). Ces grilles horaires sont des documents de travail pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

Un point d'information est réalisé sur les travaux programmés en 2024 et 2025.

Une présentation ligne par ligne de transport est proposée traitant des travaux programmés en 2024/2025, des évolutions de services programmées et des perspectives. Elle est complétée d'un point d'avancement concernant les études engagées ou en cours sur le territoire.

3.1 TRAVAUX PROGRAMMES EN 2024/2025

Questions/Remarques :

Quelles sont les conséquences des travaux sur le train Lyon/Valence de 21h20? Une limitation de l'impact des travaux (5 semaines) est-elle prévue ?

Region : En effet, un point de vigilance est fait sur ce train. 19 jours de travaux sont prévus du 16/09 au 10/10. La mise en place d'une desserte routière de substitution au départ de Lyon Part-Dieu et desservant toutes les gares entre Vienne et Valence est prévue.

Quel est le modèle de l'ascenseur prévu d'être installé à Loriol ? il est important que les vélos puissent entrer dedans.

SNCF Gares & Connexions : Ça sera le cas, il s'agit d'un ascenseur 1000kg.

Il est regretté que certaines installations ne soient pas discutées au préalable avec les associations d'usagers. Par exemple, le local vélo en gare de Valence comporte une porte trop lourde pour pouvoir être ouverte d'une seule main. En gare de Vienne, il n'existe pas de local vélo et de fait il y a une saturation de vélos.

SNCF G&C : Prend note du souhait de l'association d'être impliquée dans les échanges préalables aux installations faites en gare. S'agissant du local vélo en gare de Valence, c'est un programme prévu par la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) permettant d'augmenter la capacité de 90 places. A Estressin, il existait bien une consigne, endommagée par un camion de chantier. 4 consignes individuelles seront prochainement installées. Concernant Vienne, l'entrée sud de la gare (montée de la petite vitesse) a été équipée de consignes vélos complémentaires, ce qui porte à 80 l'offre de stationnement cycle en gare désormais.

Qui est chargé des bus de remplacement ? Certains chauffeurs ne connaissent pas le trajet.

SNCF Voyageurs est responsable de la gestion des transports de substitution. Il ne faut pas hésiter à faire remonter les dysfonctionnements de manière à les faire remonter aux autocaristes.

3.2 EVOLUTIONS DE SERVICES PROGRAMMEES

Questions/Remarques :

Les trains s'arrêteront-ils au Teil entre le 15 et 18 août prochain ? Il est important de bien faire connaître les cars afin que les usagers sachent s'orienter en gare.

Région : Oui les trains s'arrêteront au Teil et des navettes routières feront la jonction entre Le Teil, Montélimar et Pierrelatte.

Il est dommage que les réservations TER Cyclo Vélo ne soient pas possibles en gare.

Région : Il s'agit d'un choix technique qui a été fait ; la remarque est toutefois bien notée.

En gare de Valence, l'affichage des horaires sur l'écran en gare défile trop rapidement pour pouvoir être lisible. Il convient d'adapter le défilement afin que les usagers puissent le consulter.

Il arrive malheureusement que certains cyclotouristes ayant réservé leur emplacement en rame n'aient pas de places une fois dans le train. Lorsqu'un usager réserve, il s'attend à avoir une place matérialisée ; or ça n'est pas le cas.

SNCF : Sur la ligne Valence/Briançon, ici citée en exemple, une surcapacité est donnée (6 places sont donc ouvertes à la réservation). Le personnel navigant doit logiquement faire preuve de bon sens et ne donne donc pas de verbalisation.

Il n'y a pas beaucoup de trains sur Romans/Valence/Die/Veynes.

Région : à date, il n'est pas prévu d'évolution de l'offre mais l'ouverture à la concurrence en prévoit une. Un travail est mené avec la Région Sud pour l'offre interrégionale. La Région Sud a publié son expression de besoin ; il est prévu que l'opérateur sera choisi le 1^{er} trimestre 2025. Un renfort d'offre le dimanche et week-end est à l'étude pour le SA 2026.

Quelle tarification va s'appliquer sur la ligne du Diois ?

Region : Pour tous les parcours intra-régionaux Auvergne-Rhône Alpes, c'est le barème kilométrique d'Auvergne-Rhône-Alpes qui s'applique. S'agissant des parcours interrégionaux, un barème kilométrique interrégional a été mis au point, il s'agit d'une moyenne entre les deux barèmes

régionaux. Le principe de tarification se fait au kilomètre. La Carte de réduction Avantage (Carte SNCF nationale) n'est plus acceptée en Région sud mais l'est en Auvergne-Rhône-Alpes. De fait, elle ne s'applique pas pour les trajets interrégionaux. En revanche, les cartes de réduction régionales (Illico liberté et illico liberté jeunes) qui offrent 50 % de réduction sur tous les trajets s'appliquent également pour les trajets interrégionaux. Par exemple, pour un Lyon Marseille en TER, la carte Avantage ne s'applique pas mais la carte illico liberté permet au titulaire de bénéficier de 50 % de réduction.

3.3 PERSPECTIVES :

Questions/Remarques :

S'agissant du CPER, les associations se réjouissent qu'il n'y ait aucune fermeture de lignes. Cependant des ouvertures/réouvertures de gare sont-elles envisagées (exemple du Teil) ?

Région : aucune réouverture de gare n'est prévue au CPER. S'agissant du Teil, la Région a décidé de financer seule les aménagements via le Pacte Ardèche.

SNCF Gares & Connexions : sur le Teil, une étude environnementale est en cours pilotée par la Région Occitanie. Le calendrier global prévoit des travaux débutant au printemps 2026. SNCF Gares & Connexions Auvergne-Rhône-Alpes a missionné une AMO environnement pour solliciter l'accord de la préfecture de l'Ardèche d'anticiper les travaux.

4. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES

4.1 COMITES DE PARTENAIRES

Questions/Remarques :

L'évolution de la cartographie n'est pas satisfaisante. L'Ardèche est tournée vers Valence et non pas vers le Puy-en-Velay. Ne serait-il pas possible de rattacher l'Ardèche au Comité Vallée du Rhône Est ?

Région : la remarque est notée.

4.2 ACCESSIBILITE

Questions/Remarques :

Assist'en gare est-il valable pour les trains et les cars ?

SNCF Gares & Connexions : non, Assist-en gare est uniquement valable sur les trains. Il s'agit d'une assistance de bout en bout sur toute la France.

4.3 TRANSPORTS INTERURBAINS ET SCOLAIRES

Questions/Remarques :

Les aménagements à venir sur le site de Crest prévoient-ils un pôle multimodal « fluide » ?

Région : Le projet de réaménagement du parvis de la gare et au-delà, porté par la Commune, prévoit l'abandon de la configuration avec le stationnement des cars dans la Rue du 8 mai. Compte tenu de

l'exploitation actuelle des lignes, la nouvelle configuration avec des arrêts en ligne devant la gare et le lycée devrait permettre des gains de temps de parcours.

4.4 AUTRE

Questions/Remarques :

Où en est-on sur l'harmonisation tarifaire ? le Billet unique ?

Région : ce sujet complexe à appliquer est toujours en cours de réflexion.

Les difficultés de recrutement auxquelles la SNCF faisaient face sont-elles toujours d'actualité ?

SNCF Voyageurs : oui. Des recrutements ont lieu chaque semaine ; malheureusement, la perte des candidats au cours de la 2ème phase de recrutement est toujours importante. Ils font face à une forte concurrence et les contraintes spécifiques aux postes n'attirent pas. La SNCF espère cependant que les objectifs en termes de recrutements seront atteints.

La Région remercie les participants pour la tenue de ce Comité Technique et précise que le support de présentation sera adressé aux invités prochainement. A noter que supports et comptes-rendus seront diffusés et déposés sur <https://www.laregionvustransporte.fr/contenus/la-concertation>.