



Relevé d'échanges du Comité technique Vallée du Rhône Nord

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE PARTENAIRES REGIONAUX

4 juin 2024 - 9h/12h – Salle de commission 6/7 à Lyon

Participants (34 présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes (12) :

Direction des Mobilités Ferroviaires et Aériennes : Delphine AVOCAT

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

Service Desserte et Infrastructures Ferroviaires : Giorgio BERERA, Zakia BOUDIA, Camille LE GUEN,
Sandra MAZÉ, Eric SALIOU

Services aux Mobilités : Quentin NEURHOR, Laura PARET

SNCF Voyageurs (4) : Laurent AUVRAY, Nicolas FAYOL, Hocine TOUATI, Cédric VICARD

SNCF Réseau (3) : Daniel BESSEYRE, Anne FULCHIRON, Véronique SURY

SNCF Gares & Connexions (1) : Julien BODRERO

DREAL (1) : Paul FRAISSE

Département de la Loire (1) : Franck BOUCHERY

SYTRAL (1) : Emmanuelle GENTIL-MAURY

Associations d'usagers (14) :

ADELIFPALY : Philippe BLONDEAU, Kévin MERCIER, Isabelle TREFF

ADTLS : Huguette BRUYAS, Olivier CRESPIY

AGATH : Florian MALARD

AMIS DU RAIL DU FOREZ : Alexandre PINET

AUTERVR : Jérôme CHARMETANT

CDUT : Géraldine GROSSO

PLACE AUX PIETONS : Anne DEBEAUMONT

2RATL : Eugène CHARLERY, Richard ORTIZ

#TERLYONMACON : Alexandre BERANGER, Michaël KHAMISSI

ADULA : Gérald PETITGAND

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 : 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 de présentation 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 16% 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 total de rames et locomotives à disposition de l'exploitation et le nombre de rames et locomotives du parc TER Auvergne-Rhône-Alpes (cf. présentation) ? s.
- La Non-Adéquation à l'Emport (NAE) : il permet de vérifier que les capacités des trains répondent aux fréquentations attendues (hypothèse maximale). Il donne lieu à un bonus-malus.

Zoom Lyon/Grenoble : SNCF Voyageurs évoque une augmentation du nombre de trains supprimés au 1^{er} trimestre 2024 par rapport au 1^{er} trimestre 2023, en raison de l'augmentation des causes externes (exemples : affaissement de talus depuis le 01/03, arbre appartenant à un tiers tombé sur les voies). En mai, un affaissement d'un mur de soutènement a impacté la ponctualité. En revanche, les suppressions (causes TER) sont en diminution par rapport au 1^{er} trimestre 2023.

Zoom Lyon/St Etienne : le nombre de trains supprimés sur la ligne Ambérieu/Saint-Etienne est relativement stable entre le 1^{er} trimestre 2023 et le 1^{er} trimestre 2024.

En revanche, les causes externes impactant le nombre de trains supprimés sur la ligne Lyon-Perrache/Firminy sont en augmentation entre les 2 années.

Questions/Remarques :

90% de ponctualité équivaut à environ 1 train sur 10 qui n'est pas à l'heure. Ce n'est pas satisfaisant. La conséquence pour les usagers est un allongement du temps de parcours. C'est un sujet de préoccupation et d'agacement quotidien pour les usagers. Y a-t-il un plan d'action pour améliorer la qualité ?

SNCF Voyageurs : La convention SNCF - Région prévoit des pénalités lorsque les objectifs ne sont pas atteints dans le but d'améliorer quotidiennement les dessertes. Cependant, sur les lignes VDRN la desserte industrielle, le fret, le goulot d'étranglement lyonnais, la saturation en pointe et la fréquentation croissante du trafic sont des particularités dont il faut tenir compte. Des travaux de renouvellements importants des infrastructures peuvent impacter le plan de transport. La mise en robustesse est traitée au cas par cas. La SNCF réalise un travail important pour sécuriser l'emport car la non-adéquation à l'emport peut également générer des retards.

Région : sur la ligne Lyon/ Valence, l'objectif n'est pas atteint. Les résultats ne sont pas à la hauteur de ce que la Région a fixé. La ponctualité est un sujet complexe pour lequel un travail point par point et action par action est incontournable.

Dans le système de bonus/malus, on pourrait s'interroger sur ce qui est le plus avantageux entre un train supprimé ou la baisse de la qualité d'emport.

Région : L'ancienne convention ne prévoyait pas l'indicateur de Non-Adéquation à l'Emport (NAE). Côté Région, ce système permet de rééquilibrer les choses.

SNCF Voyageurs : Nous privilégions de ne pas supprimer les trains quitte à faire circuler les trains en composition réduite.

Les solutions de substitutions ne sont souvent pas adaptées. Un car ne peut contenir le même nombre de passagers qu'un train. Les usagers ne pouvant bénéficier des substitutions ne sont malheureusement pas comptabilisés dans les indicateurs évoqués. D'autres part, les systèmes d'information doivent être améliorés, ils sont encore trop souvent incohérents.

Région : L'objectif est que l'offre circule conformément à ce qui a été prévu. La Région investit énormément sur le matériel (atelier maintenance, nouvelles rames). S'agissant des systèmes d'information, un plan est envisagé d'ici la fin d'année dans la nouvelle convention . Par définition, l'offre de substitution doit pouvoir accueillir tous les usagers. SNCF Voyageurs signale que, malheureusement, il y a actuellement une véritable tension sur la disponibilité des autocars, ce qui peut représenter une véritable contrainte pour la mise en place de moyen de substitution.

SNCF Voyageurs précise que SNCF Connect est une agence de voyage. Un gros travail a été réalisé en 2019 pour unifier le flux de données. Il a aujourd'hui une source unique au niveau national.

Les motifs de retards laissent la plupart du temps les usagers perplexes. Que signifie le motif « conditions de départ non réunies » ? Il s'agit d'un item très récurrent.

SNCF Voyageurs note l'insatisfaction de ce motif. Les services cherchent à s'améliorer en permanence, ainsi les explications évoluent en continu.

Le système actuel pour porter réclamations est trop rigide. Il est impossible de valider la réclamation sans mentionner le numéro de train. Cette mention n'est pas systématiquement connue des usagers. D'autre part, en gare du Clavier, le quai n'est pas adapté pour descendre ou monter avec un vélo, la hauteur est beaucoup trop importante.

SNCF Voyageur prend note de la remarque sur le dépôt de réclamation en ligne, qui est bloquante sans le numéro de train.

Région : S'agissant des vélos à bord, les usagers ont la possibilité d'utiliser les consignes vélos.

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 :

Le retour des compositions longues de Corail sur Lyon/Macon est apprécié. Une amélioration nette de la ponctualité est constatée. Cependant, sur quelles lignes les rames Régio2N vont-elles être déployées en priorité ?

Région : sur la ligne Lyon/Mâcon. L'objectif étant de traiter en priorité les trains surchargés.

Le calcul de l'emport n'est pas le même d'un matériel à un autre. Les Regio2N par exemple n'ont pas d'emplacement bagage ce qui fait que les places sont occupées par des valises, des trottinettes, ...

Region : Pour les rames Regio2N, elles sont très capacitaires et offrent un gain de place particulièrement important pour les relations périurbaines en particulier autour de Lyon et de Grenoble. La Région a souhaité prendre en compte dans la nouvelle convention TER la notion de confort debout au regard de la capacité maximale annoncée par le constructeur dans l'indicateur NAE (exemple des lignes longue distance : nb de places assises + 25% du nombre de places debout selon la norme constructeur).

Sur la ligne Lyon/Mâcon, est-il envisagé de renforcer les compositions de rames Regio 2N ?

SNCF Voyageurs : c'est en cours de réflexion. Ça n'était pas réalisable compte tenu des quais et des matériels non adaptés.

Région : Les trains sont prévus en unités doubles de Regio2N en heure de pointe sur la ligne (Valence)-Lyon-Mâcon. En revanche sur les liaisons omnibus Vienne/Villefranche, certaines gares au sud de Lyon n'ont pas de quais suffisamment longs pour accueillir des unités multiples et les trains devront rester pour le moment en unités simples de Regio2N.

Où en est le processus d'acquisitions des 10 rames pour 2027, évoqué lors du COMOB en 2023 ?

Region : Ce sujet est toujours d'actualité. Une réflexion est en cours avec la SNCF pour instruire le sujet en vue d'un déploiement dans les meilleurs délais. Un point pourra être fait à l'automne pour donner davantage de précision.

Pour la coupe du monde de rugby, il y a eu beaucoup de touristes. Les rames ont été saturées. Les choses ont-elles vraiment été anticipées ?

SNCF Voyageurs : il s'agit d'une situation exceptionnelle et hors normes qui a suscité beaucoup d'engouement. Des renforts d'offres ont été mis en place.

La ligne Lyon/Roanne subit des problèmes d'emport, il est important de ne pas oublier cette ligne.

Region : le redéploiement du parc est prévu pour améliorer ces sujets. L'arrivée des nouvelles rames hydrogène à horizon 2026 va dans ce sens, permettant de renforcer directement ou indirectement la composition des trains.

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 :

La gare de L'Arbresle est la première gare à être totalement coupée pour la pose d'une passerelle PMR. Comment expliquez-vous cela ?

SNCF G & C : C'était également le cas en gare de Belleville ou encore Saint Georges de Reneins. Il y a 4 jours de coupures, ce qui n'est pas exceptionnel. Sur les week-ends, le timing est très restreint.

Les travaux sur la liaison Lyon/Valence empêchent la dernière circulation de 22h20 en semaine. Or, il s'agit d'une demande forte des usagers. Pourquoi y a-t-il ce point de blocage ? La situation va s'améliorer quand ? Une réunion de travail est sollicitée avec SNCF-Réseau.

L'agent de circulation Fret (mardi) à Lamure ne pourrait-il pas rester à demeure ?

SNCF Réseau : non, malheureusement pas de façon durable.

Il n'y a pas d'offre d'emploi en ligne pour le poste de Lamure. Le manque de personnel est un frein au développement de l'offre de la ligne : beaucoup d'entreprises ont des difficultés pour recruter en raison des dessertes insatisfaisantes. Certains usagers pensent à renoncer à leur emploi. Les automobilistes sont de plus en plus nombreux, ce qui est une hérésie compte tenu du contexte climatique actuel. Une étude sérieuse doit être menée.

SNCF Réseau : Le recrutement est réalisé par bassin d'emploi, ce qui explique le fait qu'il n'y ait pas d'offre spécifique pour Lamure sur le site. A ce jour, SNCF Réseau n'a pas trouvé de solution et confirme que le poste de Lamure ne sera pas tenu à minima jusqu'à fin 2024. La non tenue du poste de Lamure en soirée a engendré une baisse significative de la ponctualité sur novembre et décembre. Au changement de service de décembre, le plan de transport a été adapté pour être compatible avec la non tenue du poste et la ponctualité de la ligne est revenue à un niveau comparable à la situation antérieure. SNCF Réseau est vigilante sur ce point.

3.2 EVOLUTIONS DE SERVICES PROGRAMMEES

Questions/Remarques :

Le train Saint Etienne (22h)/ Le Puy-en-Velay (23h27) est avancé à 21h31 à partir du 16 septembre, ce qui rendra impossible de se rendre au Puy-en-Velay en empruntant le TGV de 19h au départ de Paris. Serait-il possible de résoudre cela ?

Région : Les usagers en provenance de Paris ont la solution de prendre le TGV à 17h52 au lieu de 19h ➔ Paris 17h52 - arrivée à Lyon Part-Dieu à 19h56 puis TER à 20h24 en direction de Saint-Etienne (arrivée 21h10) puis TER à 21h31 – arrivée au Puy-en-Velay à 22h57 pendant 2 mois pour causes de travaux du 16 septembre au 15 novembre.

Le semi-direct Lyon/Bourg-en-Bresse du matin et de 17h est vivement attendu.

Région : Le semi-direct est à l'étude dans le cadre du RER métropolitain, horizon 2027/2028. Cette demande n'est pas oubliée mais ne peut actuellement être mise en service. L'offre actuelle est pérenne et il n'y aura pas d'évolution en ce sens à brève échéance.

3.3 PERSPECTIVES

Questions/Remarques :

Le train Lyon/Mâcon du dimanche après-midi (17h Part dieu), est régulièrement affiché « complet » sur SNCF Connect et n'est pas accessible. Il s'agit de train opéré par la Région Bourgogne Franche Comté. Il convient de résoudre ce dysfonctionnement. Le problème se pose également sur le train Lyon/Tours du dimanche après-midi.

Région : En effet, ce sujet est connu des services de la Région. Un train Lyon/Mâcon a déjà été ajouté au service 2024 au départ de Part-Dieu à 18h18 le dimanche La Région verra si d'ultérieures améliorations peuvent être apportées. Le sujet est en cours d'instruction avec SNCF Voyageurs.

Où en est le projet d'extension du tram train ?

Région : Le projet de développement du Tram-Train Ouest Lyonnais (TTOL) est toujours d'actualité. Une étude pourrait être engagée. La théorie la plus accessible aujourd'hui serait la mise en place du 1/4h de la branche de Brignais.

N'y aurait-il pas des territoires oubliés dans la mise en place des SERM (cf cartographie) ?

Région : Non, la Région travaille les mobilités sur l'ensemble du territoire. Les territoires des SERM ont été le plus étendu possible et représentent 75% de la population. Les 25% restant sont traités de façon autre mais ne sont pas oubliés.

4. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES

4.1 COMITES DE PARTENAIRES

Questions/Remarques :

Certaines lignes sont concernées par plusieurs plaques, il convient de clarifier la plaque de rattachement.

4.2 ACCESSIBILITE

Questions/Remarques :

La gare de Vaise sera-t-elle bientôt rendue accessible ?

Région : une étude est en cours.

4.3 TRANSPORTS INTERURBAINS ET SCOLAIRES

Questions/Remarques :

Les lignes A40, A45 et A47 représentent le seul moyen de transport public pour rejoindre les gares de Tenay-Hauteville et Virieu-le-Grand-Belley. Cependant, les horaires ne sont pas en cohérence avec la desserte ferroviaire dans ces gares. Est-il possible d'envisager l'adaptation des horaires afin d'avoir une intermodalité satisfaisante ?

Région (éléments de réponse communiqués post réunion) : S'agissant de la ligne A40, elle assure déjà quelques correspondances satisfaisantes avec les trains en provenance/destination de Lyon. Cependant, au regard du choix de la Région d'assurer en priorité les correspondances en gare d'Ambérieu-en-Bugey, il n'est pas possible sur une même course de la ligne A40 de proposer une intermodalité car + train performante en gares de Tenay et d'Ambérieu-en-Bugey. Cependant, la desserte de la gare de Virieu-le-Grand se fait principalement par la ligne A45 Belley – Virieu-le-Grand. L'étude réalisée par l'AGaTH met en évidence des correspondances peu satisfaisantes avec les trains desservant Virieu-le-Grand. Ceci s'explique car la Région et la Communauté de communes Bugey-Sud ont décidé pour le bassin de Belley d'assurer un rabattement vers la gare de Culoz. En effet, depuis septembre 2022, la ligne A43 assure un système de navettes en correspondance directe avec les trains (temps d'attente en gare de 10 minutes). Au regard de la mise en place de ce nouveau service (qui représente environ 5 000 voyages par an), il est compliqué d'envisager le même type de navette en correspondance en gare de Virieu-le-Grand à court terme.

Une réflexion est en cours pour l'ajout de courses spécifiques pour les correspondances en gare de Tenay dans le but d'augmenter la desserte de la gare de Tenay et ainsi avoir de meilleures correspondances avec les trains en provenance / destination de Lyon et Genève.

4.4 AUTRE

Questions/Remarques :

Aujourd'hui le paiement en espèces n'est pas possible pour l'achat de titres de transports. Il convient que des évolutions soient apportées sur ce sujet. Tous les usagers ne sont pas à l'aise avec le numérique pour le paiement en ligne et d'autres n'ont tout simplement pas de carte. D'autre part, la possibilité d'achat d'un billet tarif guichet devrait être ouverte notamment lorsque les guichets sont fermés et que les distributeurs en gare sont en panne.

Région : Les remarques sont notées et seront étudiées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. La Région souhaite prendre la main sur les fonctionnalités d'information voyageurs et de distribution. Le lot distribution est en cours de construction.

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