



# La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

## Relevé d'échanges du Comité technique ALPES NORD

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE PARTENAIRES REGIONAUX

25 juin 2024 - 14/18h – Salle de Glières à Annecy

### **Participants (22 présents) :**

#### **Région Auvergne-Rhône-Alpes (7) :**

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, Eric SALIOU

Service aux Mobilités : Quentin NEUROHR

Direction des Mobilités et Transports Interurbains et Scolaires : David GARDIN

**SNCF Voyageurs (3) :** Emmanuel GREBEL, Myriam VEYRAT-DUREBEX, Cédric VICARD

**SNCF Réseau (2) :** Anne FULCHIRON, Aurélie GENTILINI

**SNCF Gares & Connexions (2) :** Cindy PRUD'HOMME, Charles PITRE

**LEMANIS (1) :** Blaise PAWLIKOWSKI

#### **Associations d'usagers / Acteurs du tourisme (7) :**

FNE : Grégoire BERTHON

ASSOCIATION VALENTIN HAÛY : Yanne LOUYS

FNAUT : Thibault MACE

LEX 2050 : Alain MAYAUD

CULOZ SEYSSEL LEX : Nicolas GUICHET

ARDSL : Didier CHAGNY

ALPES RAIL : Bernard LENSEL

## **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<sup>er</sup> trimestre 2024 sur le trafic, la fréquentation, la production, les trains supprimés, la ponctualité ; SNCF Voyageurs 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<sup>er</sup> trimestre 2024 affiche une progression de 16% par rapport au 1<sup>er</sup> 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 total et locomotives à disposition de l'exploitation et le nombre de rames et locomotives du parc TER Auvergne-Rhône-Alpes (cf. Présentation).
- 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.

Lémanis présente ensuite la partie du Léman express.

### **Questions/remarques :**

*La ligne Annecy/Lyon ne s'améliore pas, et la ponctualité est faible au regard des autres lignes. Quels sont les axes d'amélioration ? Le changement à Aix-les-Bains est très pénalisant : peut-on espérer plus de liaisons directes ? La liaison Annecy/Lyon n'est pas compétitive avec la voiture en termes de temps. Les liaisons bus fonctionnent très bien, le temps de parcours est plus intéressant.*

**Région :** La liaison Annecy/Lyon est effectivement en retrait ; de manière générale, il s'agit d'un service long parcours (quasiment 2h), et la ponctualité sur ce type de trajet est moins bonne que les trajets plus courts. Les résultats ne sont pour autant pas satisfaisants. Le projet Aix-Annecy qui comporte un doublement des voies sur une partie de la ligne est en discussion. En matière de temps de parcours, les trajets doivent être comparés au regard de la route en prenant en considération la congestion du réseau routier notamment aux arrivées à Lyon et à Annecy, ainsi que les questions de confort (diverses activités étant possibles à bord des trains) : au total, l'offre ferroviaire reste attractive comme en témoignent les fréquentations importantes.

La liaison Chambéry/Annecy quant à elle compte 19 trains pour les déplacements quotidiens, ce qui représente une très belle offre. Un travail est en cours avec SNCF Réseau pour l'Etoile de Chambéry.

**SNCF VOYAGEURS :** La non-ponctualité cause TER est à 7 %, ce qui n'est pas satisfaisant même si les résultats tendent à s'améliorer. C'est une ligne avec d'une part un accès à Lyon fortement sollicité par la convergence de plusieurs axes, à hauteur de Lyon St Clair, et d'autre part des contraintes d'exploitation en lien avec la section en voie unique entre Aix et Annecy. SNCF cherche à améliorer sur tous les axes et non pas seulement sur la liaison Lyon/Annecy

*La fréquentation et la ponctualité de la L6 est très bonne mais le temps de parcours est rallongé. Beaucoup de Communes s'en plaignent. Il s'agit de la seule ligne n'ayant pas bénéficié d'un saut d'offre. A quel horizon peut-on escompter une amélioration tant en fréquence qu'en capacité d'emport ?*

*La ville de Pougny/Chancy, avec un parc-relais de 30 places, serait très heureuse d'avoir des trains plus capacitaires.*

**LEMANIS :** Le constat est partagé. Il y a de nombreux projets sur le Léman Express (LEX), des projets de tramway, etc, On est sur une période lourde en travaux. Les délais et les financements ne sont pas encore fixés à ce jour.

**Région :** S'agissant de la gare de Pougny Chancy, les quais sont très courts pour avoir des Unités Multiples. Les réflexions sur des commandes de rames complémentaires sont partagées avec les partenaires suisses pour renforcer l'emport : ce point est abordé dans la présentation dans la partie sur les perspectives.

**SNCF Gares & Connexions :** Le sujet de l'allongement des quais est lié à la modification de l'offre et du matériel roulant. Si l'AOM décidait d'une évolution de ce type, SNCF G&C analyserait alors les besoins en termes d'adaptation de la gare de Pougny-Chancy.

*Existe-il un indicateur sur le fait que les gens n'aient « pas pu prendre le train » et sont dans l'obligation de rester sur le quai en attendant le prochain train ? C'est un problème très récurrent sur le LEX.*

**Région :** il n'y a pas d'indicateur de ce type, mais un nouvel indicateur existe dans la convention TER pour mesurer la non-adéquation à l'emport, sur la base des places offertes au regard des fréquentations maximum attendues, train par train.

**LEMANIS :** la prise en charge des usagers est systématiquement assurée, même s'il existe des cas particuliers où des voyageurs peuvent rester à quai.

*La présence de vélos dans les rames peut s'avérer dangereuse pour les usagers lorsque la fréquentation est importante. Qu'est-il prévu pour améliorer ce sujet ?*

**Région :** sur le réseau TER, les vélos sont autorisés à bord des trains dans la limite des places disponibles. Des expérimentations ont lieu pour répondre aux besoins des cyclotouristes, sur la ViaRhona ou Grenoble-Gap, avec un système de réservation gratuite d'emplacement vélos les week-ends estivaux.

**LEMANIS : Le matériel RE (Régio Express), à 2 niveaux, offre davantage de capacité. La politique d'arrêt des RE a été modifiée sur certains trains en 2024 afin de desservir les gares du CEVA entre Genève et Annemasse et contribuer ainsi à délester les trains LEX surchargés en heure de pointe. En 2025 cette desserte sera systématisée sur tous les RE (qui circulent avec une fréquence à la 1/2h), ce qui permettra d'atténuer les problèmes d'emport en attendant la mise en place de solutions à plus long terme.**

## **2. MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS DE MAINTENANCE**

La Région fait part des nombreux investissements en recensant 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 :**

*La Région Auvergne-Rhône-Alpes manque globalement de matériel roulant (rapport de la Chambre Régionale des Comptes (CRC)). Un projet d'achat est affiché mais les commandes ne sont pas faites. La situation va devenir très tendue dans les 4 ou 5 ans. Sur les matériels Corail, quelles solutions sont faites pour envisager leur remplacement en 2030 ?*

*Sur le LEX, les 100 000 voyageurs vont être atteints plus rapidement que ce qui avait été annoncé. Qu'en est-il du matériel ?*

**Région : partage le constat de la Chambre Régionale des Comptes sur le manque de parc actuel, lié à des livraisons de nouvelles rames et à la mise en service de nouvel atelier de maintenance (à Saint-Etienne) plus tardives que prévu, alors que les anciennes rames X72500 et Z2 ont dû être radiées (Z2 sorties du parc exploitable en raison de problèmes d'amiante). Côté Région, on est sur une phase de déploiement de 3 milliards d'investissements sur le matériel et la maintenance, qui inclut le renouvellement du parc Corail. Pour préparer l'allotissement, une réflexion dans son ensemble est en cours, incluant la question des ateliers de maintenance et du matériel remplaçant les trains Corail. Dans l'attente, tout est mis en œuvre pour que les trains Corail circulent le plus longtemps possible jusqu'à leur échéance de potentiel, tout en anticipant leur remplacement dès à présent compte tenu des délais d'études.**

*Les rames Corail ne sont pas accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cela va bientôt faire 20 ans que la loi de 2005 existe. L'accessibilité est un problème majeur. Les PMR représentent 20% de la population. D'autre part, sur ces rames, les portes côté voie ne sont pas verrouillées ou sont impossibles à ouvrir par des personnes âgées.*

**Région : a conscience de ces difficultés. La loi de 2005 impose aux Régions la mise en place d'un schéma directeur d'accessibilité et l'accessibilité de tous les matériels neufs. La Région remplit ses obligations et est conforme à la loi, en finançant des rames neuves accessibles de plain-pied et répondant aux normes d'accessibilité PMR les plus récentes. Pour les matériels anciens, à l'instar des trains Corail, la mise en accessibilité de plain-pied n'est pas obligatoire.**

**SNCF Voyageurs : Le Schéma Directeur des Gares (SDG) propose des prestations pour les personnes en situation de handicap. Le service "accès plus" par exemple fonctionne bien.**

*Le centre d'entretien de Genève est en limite de saturation de même que celui d'Annemasse. La Municipalité de Valserhône serait favorable à l'ouverture d'un nouveau technicentre dans l'Ain. Développer les installations de maintenance des deux côtés de la frontière permettrait de créer de l'emploi local dans le bassin bellegardien et répondre à un certain nombre de problème sociétaux.*

**Région : est ouverte à des échanges pour répertorier les emprises foncières disponibles en vue d'implanter des installations de maintenance, pour pouvoir les intégrer à ses réflexions prospectives que ce soit au sujet des études sur le LEX ou sur le post-Corail.**

*Sur Evian et Annemasse, serait-il possible d'avoir des rames à 2 niveaux sur le réseau français ?*

**Lemanis : à date, le parc disponible ne permet pas d'avoir des rames à 2 niveaux (complémentaires) entre Evian et Annemasse. En revanche, toutes les solutions sont envisagées pour des acquisitions de matériels plus capacitaires à l'horizon post-2030, et l'hypothèse de rames à 2 niveaux est discutée avec les partenaires suisses (lancement d'études en cours).**

### **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.

#### **TRAVAUX PROGRAMMES EN 2024/2025**

##### **Questions/Remarques :**

Lors des travaux de la passerelle de Culoz en 2025, est-il envisagé de détourner les trains Lyon/Genève par Bourg-en-Bresse ?

**SNCF Voyageurs : oui, cela va minimiser les conséquences des travaux et sera prochainement expérimenté lors d'une coupure travaux entre Ambérieu et Culoz en octobre 2024. L'infrastructure étant en voie unique entre Bourg et Bellegarde, seuls quelques trains pourront être détournés. L'objectif est de supprimer le moins de trains possible y compris pendant les travaux.**

*Est-il possible qu'en périodes de travaux, les cars de substitution entre Culoz et Genève desservent Seyssel pour permettre une arrivée à Genève vers 7h30 ? Cela n'est actuellement pas le cas.*

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

## **EVOLUTIONS DE SERVICES PROGRAMMEES**

### **Questions/Remarques :**

*L'information voyageurs en gare routière d'Annecy n'est pas accessible pour les personnes malvoyantes. Le quai du bus est difficilement reconnaissable. L'agent sur place n'est pas toujours disponible pour aider les usagers.*

**SNCF Gares et Connexions prévoit de vérifier si les balisages sonores incluent ce sujet-là.**

**Région : un travail est en cours concernant la sonorisation des écrans ainsi que la pose de rails de guidage permettant de desservir chaque quai.**

*Sur la ligne du Mont Blanc Express, desserte très touristique, les travaux auraient dû être faits bien avant.*

**Région : il y a eu de nombreux investissements sur cette liaison. La Région maintient son engagement exceptionnel sur l'infrastructure et la régénération avec un financement à 100%. La Région regrette la dégradation rapide des voies sur cette ligne ; les besoins de financement restent très élevés malgré les investissements réalisés ces dernières années, les besoins de financement étant recensés par SNCF Réseau qui est gestionnaire du réseau.**

**Sujets divers sur l'offre Léman Express :** *Le développement d'une offre sur la ligne L6 Genève-Bellegarde les vendredis et samedis soir serait très apprécié par les associations d'usagers (pas de développements d'offre sur cette ligne avec l'arrivée du LEX) A voir s'il serait possible également de proposer des dessertes L6 en correspondance avec les LYRIA à Bellegarde pour les services futurs en journée ?*

**Région : la proposition de développement d'offre sur la L6 les vendredi et samedi soir est en cours d'instruction et sera soumise à arbitrage au regard des différentes propositions de développements sur le périmètre LEX.**

*De même, la ligne L3 vers St-Gervais affiche des trous horaires notamment le samedi, ce qui est dommageable puisqu'elle dessert les plus grandes stations de ski de Haute- Savoie. Ces trous vont inciter les touristes à emprunter leur voiture. Une bonne articulation entre l'offre LEX et l'ascenseur valléen à St-Gervais permettrait de favoriser le report modal. De même est-il envisageable d'étudier le prolongement du TER 884658 (départ St-Gervais 8h49 le WE) jusqu'à Bellegarde (actuellement limité à Annemasse) pour le mettre en correspondance avec le LYRIA ?*

*Par ailleurs, une question est posée quant à la gestion de l'ascenseur valléen.*

**Région : Sur la ligne L3, les trous d'offre sont liés aux contraintes d'infrastructure. L'offre sera développée entre La Roche et St-Gervais avec la modernisation de la ligne (horizon 2030). La Région prend note pour le cas du 884658 (à étudier).**

**SNCF G & C : l'ascenseur valléen est géré par STBMA.**

*Sur la ligne L2 Coppet – Annecy, il existe un trou de desserte sur la croix de midi en semaine. Plus généralement il faudrait mieux cadencer l'offre TER et LEX sur la L2*

**Région : Idem ces trous de desserte sont liés à des plages de surveillance du réseau. La modernisation de l'infrastructure permettrait de lever ces contraintes et proposer un meilleur cadencement. La Région étudie actuellement à la demande du Grand Annecy, la possibilité de créer un aller-retour**

**supplémentaire entre Annecy et La Roche sur la croix de midi (sujet soumis à arbitrage au regard des différents développements à l'étude sur le réseau LEX).**

*Le train Annemasse – Bellegarde en direction de Lyon de 5h (commandé pour 2025) risque d'être vite saturé car il y a une forte affluence. Il arrive que des personnes restent à quai lorsque la gare d'Ambérieu est desservie.*

**Région : cette problématique a été prise en compte.**

*Pourquoi ne pas mettre un service TER entre Genève et Culoz via Pougny ?*

**Région : Concernant le prolongement de la L6 vers Culoz, nous faisons face essentiellement à des difficultés de matériels (les rames FLIRT exploitées sur la L6 ne sont pas compatibles avec l'électrification au sud de Bellegarde) d'où les études de prospective à ce sujet (cf présentation).**

*L'arrêt souhaité à Culoz sur la liaison Lyon/Annecy est-il toujours d'actualité ?*

**Région : la possibilité a été étudiée, mais il n'est pas possible de procéder à de tels arrêts au regard du graphique horaire actuel du fait des contraintes sur les accroches horaires aux deux extrémités de la ligne (entrée dans le nœud lyonnais d'un côté et sur la voie unique entre Aix et Annecy de l'autre).**

*Est-il possible de mettre des cars entre Culoz, Aix et Annecy (le matin particulièrement pour éviter une correspondance de 20 min. à Aix-les-Bains) ?*

**Région : c'est une proposition à étudier en tant que service complémentaire.**

*La poursuite de la liaison Annecy jusqu'en gare de Pringy ne peut-elle pas être envisagée ?*

**Région : Cette demande est connue : malheureusement, aucune solution n'a été trouvée à ce jour.**

#### **PERSPECTIVES :**

##### **Questions/Remarques :**

*Les montants prévus au CPER ne sont pas suffisants pour tout refaire. Qu'en est-il de la liaison Annecy/La Roche sur Foron ?*

**Région : des réflexions sont en cours dans le cadre du CPER. Grand Annecy est favorable à la réouverture de la gare de Saint-Martin-de-Bellevue.**

*Q : Quel est l'intérêt du SERM Etoile Annemasse puisque ce sujet existe déjà via le Léman Express ? S'agit-il d'une phase 2 ?*

**Région : les fréquentations sont très fortes sur le LEX, c'est pourquoi son développement est à l'étude. Une réflexion pour rattacher Annecy au SERM Annemasse ou Chambéry est en cours. On attend de pouvoir développer des financements pour le LEX, à travers la démarche de SERM.**

*Qu'en est-il des études sur le développement de la partie Evian Annemasse ?*

**Région : des investissements sont prévus à horizon 2050. A court terme, la priorité consiste à faire face à la gestion du matériel et à faire face aux besoins d'emport avec la desserte existante.**

*Qui est en charge du rabattement vers les gares SNCF ?*

**Région : la Région est en partie Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur certains périmètres.**

*Qu'en est-il des réflexions sur la desserte de l'aéroport de Genève par le LEX ?*

**Région : les réflexions sont en cours en Suisse. Il y a de nombreux échanges avec les partenaires suisses sur le développement de cette desserte en cœur de réseau.**

**LEMANIS : en effet il y a bcp d'études en cours sur ce sujet.**

#### 4. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES

##### GARES

###### Questions/Remarques :

*Sur la gare de St Pierre en Faucigny, des solutions sont-elles prévues pour améliorer l'accessibilité des personnes non voyantes ?*

**SNCF Gares & Connexions : Des manchons en braille seront posés sur les mains courantes des escaliers de la passerelle. Il n'est pas prévu la pose de bandes de guidage.**

*En gare de la Roche sur Foron, il n'y a pas de gare routière (aucune place pour les cars à l'heure actuelle) ; des travaux sont-ils prévus ?*

**SNCF Gares & Connexions: La création d'une gare routière est un élément du programme étudié par la Communauté de Communes du Pays Rochois. Nous n'avons pas connaissance du calendrier prévisionnel de réalisation de ce projet.**

*En gare de Rumilly des améliorations sur l'accessibilité sont-elles prévues ? (Accès vélo, bandes podotactiles sur le quai, accès à l'offre, Accès +, etc) ?*

**Région : La gare de Rumilly fait partie du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA-ADAP) ; à date, le calendrier ne peut être communiqué.**

##### TRANSPORTS INTERURBAINS ET SCOLAIRES

Il est fait état de la tarification plate sur les lignes Cars Région de Haute-Savoie (1,5€ le ticket et abonnement mensuel de 30 €).

###### Questions/Remarques :

*La liaison bus de la gare de Sallanches Combloux Megève est opérée par la SAT. Y a-t-il possibilité d'avoir un billet unique SNCF/Région ? Le fait qu'il ne soit pas possible d'acheter des titres de transports Cars Région sur SNCF Connect est problématique. Ces deux tarifications distinctes compliquent le parcours usager.*

**Région : en effet, il y a actuellement deux tarifications différentes. Avec l'ouverture à la concurrence, le lot fonctionnel prévoit l'étude de ce sujet.**

*Le rabattement commune par commune sur le réseau ferroviaire pour accéder aux stations de Savoie reste à améliorer.*

**Région : Une réflexion est en cours sur ce sujet avec la SNCF, pour que les cars soient davantage en correspondance sur les trains.**

*L'offre sur la relation Annecy Aravis nécessite d'être améliorée le week end.*

**Région : Valsenhône Annecy : il est prévu d'augmenter l'offre de la ligne Y22. Une réflexion avec le Grand Annecy est nécessaire pour mettre en place une offre supplémentaire. Sur la ligne Y51, la ponctualité est à l'étude avec le transporteur pour mettre en place des mesures dès l'année prochaine.**

*Sur la liaison ouest du lac, les cadences sont respectées mais des liaisons bus doivent être mises en place le week-end, ce qui permettra de répondre davantage aux besoins touristiques. Il y a une réflexion à entreprendre sur l'accès aux stations et du lac.*

*Le parvis de Culoz est mal conçu : il y a très peu de place, et la signalétique est illisible. Il faudrait améliorer la signalétique.*

#### **ACCESSIBILITE**

##### **Questions/remarques :**

*Les nouveaux billets aux guichets, e-billets, ne sont pas adaptés pour les mal voyants ; cela crée une confusion avec les tickets de caisse.*

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

**\*\*\*\*\***

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 seront diffusés et déposés sur <https://www.laregionvoustransporte.fr/contenus/la-concertation>.