



ADUT – Association Dauphinoise des Usagers du Train
4, Impasse des Jonquilles
38300 Ruy-Montceau
E-mail : adut.ter.ra@gmail.com
Blog : <http://adut.20minutes-blogs.fr>

Compte rendu du Comité de Ligne du 5 juin 2013 (ligne n° 21 – Lyon/Saint-André-le-Gaz)

Lieu : La Verpillière

Etaient présents : Pour la région : Mmes Elyette CROZET-BEY, présidente du CDL, Marlène HENRION et Sabine LOISEAU, Région Rhône-Alpes.- Direction des Transports), Pour la SNCF (Mme Brigitte BACHELARD, M. Benoit CHATENET) et RFF (M. Romain) pour faire un point de la situation globale et répondre aux questions.

Dans la salle, 30 à 40 personnes dont des représentants d'associations, des élus, des usagers. Parmi les élus, sans être exhaustif : Mmes Céline ASCIAC, directrice du service Transport de la CAPI, Claire LABEL, coordinatrice de la mobilité à la CAPI, MM. Claude BERENGUER, VP délégué aux transports pour la CAPI, Richard FRITH, adjoint au maire de La Tour du Pin, un représentant de la mairie de Villefontaine, un représentant de la mairie de St Quentin-Fallavier, etc.

Excusés : Mme Muriel LAURENT élue de l'Isle d'Abeau, M. Michel VERDEL, usager et adhérent de l'ADUT

Investissement de la région RA

- Consigne collective = L'ADUT demande que l'abonnement soit intégré dans l'abonnement TER comme l'abonnement TCL ou que l'abonnement en consigne collective soit gratuit si l'objectif de la région et de la SNCF est d'éviter que les cyclistes mettent les vélos dans les trains.
- Mais de nombreux cyclistes ont besoin de leur vélo dans leurs 2 gares, origine et destination ; notamment quand les gares n'ont pas de Vélov (exemples avec St Priest et Vénissieux puisque Le Grand Lyon et DECAUD ne veulent pas à ce jour étendre l'expérience Vélov aux autres communes du Grand Lyon.
- La région ayant décidé, pour raison budgétaire, de ne pas commander d'autres matériels roulants après ceux qui seront livrés en 2014 et 2015, cette absence de commandes va entraîner des difficultés pour les entreprises fabriquant ces matériels roulants.
- L'ADUT a demandé que l'évolution du budget de la région pour le TER soit présentée à chaque CDL.
- La mise en place de car travaux en moyen de substitution ou en heures creuses est pénalisant pour les cyclistes car ces cars n'acceptent pas les vélos.
- Au vu des prises de positions des représentantes de la région Rhône-Alpes, il est à craindre que dans un avenir proche, les vélos soient interdits dans les trains en heures de pointe.

Evolution de la fréquentation des gares

- Sur la base des voyages (et non des voyageurs comme indiqués sur la page 16 du support), toutes les gares ont une fréquentation qui augmente, avec en relatif, une augmentation plus élevée pour les petites gares.

- De plus cette même carte montre que la zone de chalandise des gares du Nord Isère est très étendue, donc conduit de nombreux usagers à venir en voiture pour rejoindre les gares. Ne parlons pas des usagers qui résident au-delà de la zone officielle présentée en page 15 par la région Rhône-Alpes !

- Erreur de frappe sur la page 18 : La Verpillière a bien une gare et pas une halte.

- L'ADUT a fait savoir à la région qu'il y a une incohérence entre ce que demande la région Rhône-Alpes et les moyens mis à leurs dispositions.

Demander aux usagers de se rendre dès aujourd'hui en gare en modes doux alors que les cars ne circulent pas tous les jours et selon des horaires qui ne correspondent pas à leurs besoins ou contraintes, alors qu'ils doivent payer des consignes pour les vélos, alors que leurs domiciles sont très éloignés vu la configuration du Nord Isère et leurs contraintes familiales et professionnelles très différentes les uns les autres pour faire du covoiturage entre leurs domiciles et les gares d'origine.

Donc la majorité d'entre eux continuent de venir en voiture mais n'ayant pas de parkings, ils se font verbaliser.

Mme Elyette CROZET-BEY propose une réunion de travail avant le prochain comité de ligne pour analyser les besoins des usagers et les moyens mis à disposition par les collectivités locales et régionales en modes doux afin de vérifier si réellement il y a adéquation ou pas entre les 2. L'ADUT a accepté cette proposition d'échanges.

- Une réflexion est à mener par gare car la problématique est différente pour chaque gare.

La CAPI a confirmé que les taux de fréquentation des bus RUBAN à destination des gares est pratiquement nulle et rappelle que le coût du transport collectif pour le rabattement à destination des gares est énorme (Info CAPI : le coût du ticket voyage Four-BJ = 162 euros)

- Le nouveau parking de La Tour du Pin a pris du retard dû au RVB : en effet, les engins de chantier ne peuvent plus y accéder. Il sera mis en service début 2014 et non pas après l'été 2013.

- La 2^{ème} phase (125 places) des parkings de La Verpillière est reportée en 2014 pour des raisons budgétaires. La 1^{ère} phase de 165 places a été mise à disposition des usagers en avril 2013.

- Une extension du parking de la gare de St Quentin-Fallavier est prévue en 2014 (info Claude BERENQUER de la CAPI)

- La SNCF confirme qu'aucun contact n'a été pris par la mairie de Bourgoin-Jallieu contrairement à ce que M. DESPONT l'adjoint au maire en charge du stationnement devait faire après notre entrevue du 15 avril 2013.

Qualité du Service

- Cessieu : Peu de service = peu de fréquentation, c'est logique (de 6 à 12 personnes par desserte). Nous pouvons noter que cette adéquation est aussi vraie avec les gares de La Bièvre à destination de Lyon et avec les services du soir.

- Le RVB ne va pas améliorer la ponctualité mais il est accompagné de

- Lancement de travaux de coupe des arbres proches des voies notamment pour diminuer le risque de chutes d'arbres sur les caténaires et sur les signalisations, mais coupe un peu violente. Une nouvelle gestion de la végétation des bords de voies est en test.

- Un investissement de 1 Meuros pour éviter le vol de câble (remplacement du cuivre par de l'aluminium + vidéosurveillance)

- Du travail qui a été fait dans la gestion des incidents dans le cadre d'une gestion du trafic très difficile sur la ligne

**Compte rendu du Comité de Ligne du 5 juin 2013
(ligne n° 21 – Lyon/Saint-André-le-Gaz)**

Rappels sur la ponctualité :

1/ La ponctualité des trains dits « Migrants », concerne les trains en heures de pointes du matin et du soir.

2/ D'autre part, un train est en retard quand il arrive à sa gare de destination avec au moins 6 mn de retard.

3/ De ce fait, un train du type TER2N, plus réactif que les corails, peut desservir des gares intermédiaires avec un retard supérieur à 6 mn mais arriver avec moins de 6 mn de retard dans sa gare de destination : il n'est alors pas comptabilisé en retard alors que les usagers des gares intermédiaires ont réellement subi un retard.

Par comparaison avec les chiffres moyens de la région Rhône-Alpes, les causes de non ponctualité de la ligne sont :

Axe Lyon / Saint André-le-Gaz

Comparaison	Région Rhône-Alpes	Ligne Lyon / SAG
Réalisation de l'offre	90,0%	90,2%
Externe	2 point	2,1 point
Infrastructure	2 point	4,2 point (*)
Exploitation	6 point	1,6 point

(*) D'après la SNCF la cause essentielle est liée au dysfonctionnement des passages à niveau.

Alors que la ponctualité est de 90,2% en heures de pointe entre Lyon et SAG, cette ponctualité monte à 92,1% pour l'ensemble des trains de la ligne Lyon/SAG en 2012.

Conclusion : Sur une semaine, les pendulaires de la ligne ont 1 train en retard par semaine sur l'axe Lyon / Saint André le Gaz

La ponctualité du 1^{er} trimestre 2013 est en baisse par rapport au 1^{er} trimestre 2012, certainement due à la préparation du RVB, puisqu'elle est de l'ordre de 83% pour les migrants et 87% pour l'ensemble des trains, soit une baisse de l'ordre de 7 et 5%.

Axe Lyon / Grenoble

Comparaison	Région Rhône-Alpes	Ligne Lyon / Grenoble
Réalisation de l'offre	90,0%	77,6%
Externe	2 point	6,9 point
Infrastructure	2 point	8,8 point
Exploitation	6 point	3,6 point

Alors que la ponctualité n'est que de 77,6% en heures de pointe entre Lyon et Grenoble, cette ponctualité monte à 80,7% pour l'ensemble des trains de la ligne Lyon/Grenoble en 2012.

Conclusion : Sur une semaine, les pendulaires de la ligne ont 2 trains en retard par semaine sur l'axe Lyon / Grenoble.

Depuis janvier 2013, la moyenne de ces 2 chiffres est de 72,4% et 75,0%.

Comparaison	2012	2013
Janvier	79,6	76,9
Février	73,8	69,3
Mars	81,9	71,0

La ponctualité du 1^{er} trimestre 2013 est en baisse par rapport au 1^{er} trimestre 2012, certainement due au RVB, avec une baisse de l'ordre de 5%.

**Compte rendu du Comité de Ligne du 5 juin 2013
(ligne n° 21 – Lyon/Saint-André-le-Gaz)**

La réalisation de l'offre qui est l'opposé de la suppression des trains, est par contre similaire sur l'ensemble de Rhône-Alpes et sur les 2 axes Lyon/SAG et Lyon/Grenoble :

Ligne	Ensemble de Rhône-Alpes	Lyon / SAG	Lyon / Grenoble
Réalisation de l'offre	97,25	96,8	97,5
Ratio de trains supprimés	2,75	3,2	2,5
Cause des suppressions :			
- Externe	0,55		
- Infrastructure	0,4		
- Mouvements sociaux	1,2		
- Exploitation	0,6		

Conclusions :

- **un pendulaire a en moyenne au moins 1 train supprimé par mois**
- **Près de 50% des suppressions de trains ont été dus en 2012 à des mouvements sociaux.**

RVB

Réduction du service pour ne pas pénaliser l'ensemble de la circulation

EAR Equipe Assistance Rapide en gilets violets

Chantier dans les délais (900 m par nuit)

Les maires ont accepté les fermetures des PN même quand le chantier était éloigné au détriment de leurs concitoyens

Retour sur les moyens de substitution

- Les autocars directs sans changement : bien fonctionné
- Les autocars avec correspondance n'ont pas fonctionné sur LTdP et PdB : les usagers ont pris leurs voitures pour sécuriser leurs transports
- LTdP et PdB ont une fréquentation qui a augmenté d'où saturation supplémentaire des parkings
- Les 3 services mis en place le matin à Cessieu ont eu entre 2 et 10 personnes.

Info RFF : Suppression PN St Pierre : 1,7 Meuros (suppression de St Pierre de Chandieu en cours d'étude rencontre un problème de foncier à résoudre avec pour objectif 2016)

Service 2014

- Rétablir les dessertes des inter-cités à La Verpillière : infaisabilité technique / trame horaire et matériel roulant
Mais du fait du remplacement des corails par des TER2N en 2014 et 2015 avec l'arrivée des Régio2N sur d'autres lignes de Rhône-Alpes devrait rendre ceci possible en 2016
- 23h15 : étude de la fréquentation ne justifie pas la mise en place d'un train (2 cars tous les soirs, et 3 cars le vendredi) (étude sur base de la fréquentation des cars et du train précédent)
Demande d'améliorer l'information pour prendre ces autocars de 23h15
- Robustesse du service : La région envisage de couper les omnibus Lyon Perrache / Grenoble à SAG. Le nombre d'usagers concernés dans les gares de La Bièvre n'est que de 7 !
L'ADUT demande la conservation d'un service minimum entre La Bièvre et Lyon et/ou la mise en place de correspondances efficaces à Saint André le Gaz.
- Vélo : en cas de suppression de train, il faut aller chercher sa voiture chez soi en vélo.

- Vénissieux : plusieurs réflexions de projets sont en cours entre la région, le grand Lyon et la mairie.

Service 2015

Alors que ni la région, ni RFF, ne l'évoquaient, l'ADUT a demandé des précisions sur le cahier des charges du Service 2015 en cours d'étude par RFF.

- RFF a confirmé que plusieurs scénarios sont en phases d'arbitrage en cours dont les 4 arrêts des IC
- mais prise en compte des nouveaux matériels roulants,
- et toutes les demandes de l'ADUT faites ce soir là et lors des CDL précédents.

Conclusion

Déception :

Il y a un grand fossé entre les décideurs qui ne prennent jamais le train et qui le reconnaissent préférant prendre leurs voitures car plus souple d'utilisation et ceux qui prennent quotidiennement les transports en commun.

On nous a présenté un vélo pliable à 1250 € qui est assimilé à un simple bagage, donc autorisé dans le train. On nous a dit que des vélos pliés coûtaient moins cher 450 €. Ces vélos ne sont pas pratiques et sont chers comme investissement pour un usager !

Les modes doux ne peuvent pas tout remplacer. La zone de chalandise dans nos campagnes est très étendue, jusqu'à 35 km pour certaines gares. Le vélo, roller et marche à pied ne sont pas toujours possibles, surtout avec les conditions météorologiques du Nord Isère.

La voiture est malheureusement encore indispensable pour rejoindre la gare la plus proche. Freiner le développement des parkings à proximité des gares, c'est rajouter des voitures sur nos routes.

Nous n'avons pas encore de certitude que la gare de La Verpillière retrouvera tous les arrêts perdus en 2011. Un certain sentiment d'oubli sur quelque chose que l'on demande tous les 6 mois à chaque comité de ligne. A nous de rester attentifs, car nos interlocuteurs oublient très vite les engagements de leurs prédécesseurs.

Que dire du doublement des voies entre Lyon et Grenay, voire Bourgoin-Jallieu, projet tout à fait en adéquation avec une ligne malade.

Pourquoi n'est-il pas une priorité ? Est-ce que la création du Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise permettra de faire avancer ce dossier ?

Il serait bien que nos élus prennent quotidiennement le TER pour nous comprendre et voient la réalité des problèmes que nous soulevons !