

TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS

Relevé de conclusions

■ Réunion	Comité de ligne de l'Ouest lyonnais
■ Date et heure	3 Novembre 2011 18h30
■ Lieu	Lycée Blaise Pascal - Charbonnières
■ Participants	Liste jointe en annexe
■ Contact	Documents disponibles sur www.comitesdeligne.rhonealpes.fr
■ Rédacteur	Sylvie LANVIN – DT/TCR/UED

Propos introductifs

Jean-Charles KOHLHAAS, président du comité de ligne de l'Ouest lyonnais, accueille les participants et s'inquiète de l'absence de nombreux élus. Cette situation interroge sur l'organisation des réunions, notamment la mise en œuvre effective de la dématérialisation des invitations qui ne peut fonctionner que si les participants ont communiqué leurs adresses électroniques à la Région ou se sont déclarés dans les formulaires d'inscription accessibles sur le portail Région. Les envois par courrier postal n'ont été maintenus que pour les participants qui en ont fait expressément la demande.

Ce comité de ligne relève de la 2^{ème} vague des comités de ligne organisés par la Région en 2011 mais son ordre du jour déroge à ce qui est programmé sur les autres comités de ligne afin d'informer et d'échanger sur l'actualité du service TER des lignes de l'ouest lyonnais sur 2011 et 2012. Jean-Charles KOHLHAAS présente l'ordre du jour et les intervenants à la tribune et propose d'alterner présentation et débat avec la salle.

Ce relevé de conclusions complète les documents délivrés en séance et disponibles en ligne sur le portail de la Région Rhône Alpes. Il contient la synthèse hiérarchisée des demandes du comité de ligne, ainsi que le document de suivi des questions/réponses (annexe).

Point d'actualité

Jean-Charles KOHLHAAS rappelle que l'année 2010 a été particulièrement catastrophique en termes de qualité de la production des trains et qu'il faut donc être prudent dans les éléments de comparaison 2010/2011.

Conflit social depuis le 5 septembre 2011

SNCF a dû adapter sa production depuis la rentrée de septembre suite au mouvement social enclenché par les syndicats et à la position du CHSCT qui reprochent à la SNCF d'avoir modifié les conditions de travail des agents de conduite en supprimant dès septembre la présence systématique des contrôleurs à bord des trains 73500 sur les lignes de l'ouest lyonnais.

Ayant eu connaissance tardivement du retard de livraison du matériel tram train, en raison de difficultés liées à l'homologation de ce matériel Dualis, la SNCF a décidé de mettre en place dès septembre sur l'Ouest lyonnais le mode d'exploitation prévu avec l'arrivée du matériel tram train. La SNCF précise que

cette modification apportée au mode d'exploitation sur l'Ouest lyonnais n'influent en aucun cas sur la sécurité des lignes et des voyageurs, ce que contestent les syndicats et le CHSCT.

La SNCF ne souhaite pas débattre en comité de ligne avec les syndicats de sujets qui relèvent des instances représentatives du personnel de l'entreprise SNCF.

Bilan de la situation de septembre 2011 à novembre 2011

Le niveau d'offre correspondait à 50% du plan de transport en septembre et octobre. La SNCF considère que les postures d'un certain nombre de conducteurs l'ont obligée à rechercher des ressources à l'extérieur de Rhône Alpes pour faire circuler les trains sur l'Ouest lyonnais. Depuis novembre, la réalisation du plan de transport sur Sain Bel-Lyon et Lozanne-Lyon atteint 90% de l'offre. Ce taux est en décalage avec le vécu des usagers qui n'ont toujours que 2 trains par heure en pointe et qui subissent en plus des retards.

La SNCF précise son mode de calcul : 60 trains circulent sur les 70 trains journaliers prévus sur les axes de Sain Bel et Lozanne, corrigés de l'effet travaux, hors branche de Brignais.

Jean-Charles KOHLHAAS souligne, fiche horaire à l'appui, que seules 38 circulations sont assurées sur les 48 circulations par jour sur Sain Bel, ce qui représente 80% d'offre réalisée et non pas 90%. En outre les trains qui circulent ne sont pas assurés en unité double et les places offertes sont insuffisantes.

Jean-Charles KOHLHAAS précise également que la base de calcul de la SNCF devrait inclure également les 24 circulations normalement prévues sur l'axe de Brignais. La SNCF estime que la suppression des trains par des cars TER sur l'axe de Brignais n'est pas la conséquence du conflit social mais du retard de livraison du Tram Train.

Compte tenu du nombre de matériels affectés à l'axe de Brignais (2 rames), Jean-Charles KOHLHAAS demande à la SNCF d'approfondir 2 points :

- La conséquence du retard de livraison du TT justifie-t-elle la suppression des circulations ferroviaires sur Brignais ?
- La conséquence du retard de livraison du TT justifie-t-elle des compositions de trains insuffisantes sur l'axe de Sain Bel ?

La SNCF annonce qu'elle prendra l'initiative d'une mesure commerciale d'indemnisation.

Réflexion sur le niveau de service lié à la mise en circulation du tram train

L'arrivée du tram train annonce un nouveau service aux usagers, une nouvelle façon d'organiser les transports collectifs, une vraie révolution culturelle. Il invite à réfléchir collectivement sur le niveau de service et la présence humaine. La Région en tant qu'autorité organisatrice n'a pas à peser sur les moyens et l'organisation de la SNCF. La SNCF rappelle qu'elle est seule responsable de ses choix permettant la mise en œuvre sociale et technique du service TER. Jean-Charles KOHLHAAS propose en revanche d'organiser un consensus avec toutes les parties intéressées, y compris les représentants des cheminots, pour définir ensemble le niveau de service à l'arrivée du tram train et notamment le niveau de présence humaine, par plages horaires, dans les trains et sur les quais.

La SNCF précise que les contrôleurs organisés en brigade de 2 ou de 4 sont satisfaits de leurs nouvelles méthodes de travail. Les résultats depuis septembre 2011 en termes de lutte anti-fraude sont intéressants puisque l'augmentation du contrôle est de +38%.

Jean-Charles KOHLHAAS rappelle que l'objectif du protocole de 2007 est de multiplier par 2 le nombre de voyageurs qui prennent quotidiennement le TER sur l'ouest lyonnais en passant de 6500 à 13000 voyageurs/jours en 2013. Il s'inquiète du décalage entre cette ambition régionale et la décision prise par la SNCF de réduire les effectifs des contrôleurs sur le réseau (20 contrôleurs organisés en brigade contre 50 contrôleurs dans l'organisation précédente).

La SNCF partage l'ambition de la Région et confirme que sa volonté est « de faire du TER autrement » en s'inspirant des organisations du transport urbain (métro et tramway). Elle précise que l'arrivée du tram

train s'accompagne globalement d'une création d'emplois avec une répartition différente en termes de métiers (davantage d'agents de sûreté, information, maintenance et moins de contrôleurs).

Service 2012

Les contraintes travaux imposeront, jusqu'en septembre 2012, des interruptions de circulations ferroviaires entre 10h et 16h sur les 3 branches ainsi qu'une fermeture totale en juillet et août 2012. Sur l'axe de Brignais, les circulations seront également fermées pour causes de travaux à chaque vacance scolaire et en juin 2012. Le planning des travaux offre donc bien la possibilité de faire circuler des trains aux heures de pointes y compris sur l'axe de Brignais mais les tensions sur les ressources de la SNCF aboutissent au remplacement des trains par des services routiers sur Brignais jusque septembre 2012, au mieux.

Suite au retard de livraison du matériel tram train Dualis, le projet de desserte 2012 présenté au précédent comité de ligne (2 février 2011) ne sera pas mis en œuvre en décembre 2011. Deux scénarios se déclinent en fonction de la date effective de mise en circulation commerciale des matériels tram train et sans restriction de l'EPSF :

- Arrivée progressive des tram-trains au printemps 2012 : application de la grille présentée en février 2011 en septembre 2012 avec 100% des circulations en tram train sur l'axe de sain Bel.
- Arrivée progressive des tram-trains à partir de septembre 2012 : maintien du service de la grille 2011 jusqu'en décembre 2012.

Des précisions seront apportées au prochain comité de ligne qui pourra être programmé entre février et avril 2012 suivant le niveau de visibilité sur le planning de livraison du matériel.

Service 2013

L'infrastructure sera livrée dans les temps (décembre 2012).

L'analyse de l'exploitant SNCF a évolué entre 2006 et 2011 sur la robustesse de l'offre prévue en 2013, à savoir 8 trains par heure et par sens entre Ecully et Gorge de Loup avec une mixité de matériel (tram train sur les axes de Sain bel et Brignais et 73500 sur l'axe de Lozanne) sur le tronçon commun (dont le tunnel des deux amants).

A la demande de la Région, le service 2013 a fait l'objet d'une expertise confiée au bureau d'étude SMA, sous maîtrise d'ouvrage de RFF. Les conclusions de SMA devront permettre d'apprécier les performances, en termes de régularité et gain de temps de parcours, du service prévu dans le protocole d'accord de juillet 2007 pour le projet ferroviaire de l'Ouest lyonnais. Dès qu'elles seront disponibles, elles seront présentées et partagées en comité de ligne.

Suivi des questions et réponses

Le document de suivi des questions et réponses du comité de ligne complète le présent relevé de conclusions. Il est mis à jour après chaque comité de ligne et disponible en ligne sur le portail de la Région Rhône Alpes.

Conclusion

Jean-Charles KOHLHAAS remercie les participants et invite à poursuivre les échanges autour du buffet.

LES INTERVENANTS DE LA REGION RHONE ALPES

Nom Prénom	Fonction
Jean-Charles KOHLHAAS	Président du Comité de ligne de l'Ouest lyonnais
Sylvie LANVIN	Animatrice Territoriale

LES INTERVENANTS DE LA SNCF

Nom Prénom	Fonction
Pascal DELAITRE	Directeur Délégué TER

LES INTERVENANTS DE RFF

Nom Prénom	Fonction
Frédéric DODE	Représentant Bruno FLOURENS

Présents ou représentés

NOM	PRENOM	ORGANISME
Allamandy Robin	Danielle	Région Rhône alpes
BARELLON	Frédérique	Région Rhône Alpes
BARRIOL	Georges	CG69
Bernard	Corinne	Conseiller Régional
CATRAIN	Lionel	Région Rhône Alpes
Demongeot	Benoît	Conseiller Régional
FORT	frédéric	Elu Lentilly
GERAULT	François	
Gillet	Sebastien	Sud Rail
Goutte	Marie	Région Rhône alpes
GUIBARD	Thierry	RFF
Just	Jean-Yves	Elu de Tassin
Meriaux	Pierre	Conseiller Régional
MERLE	Blandine	
MICONNET	Mickaël	
Mounier	Denis	UNSA cheminot
NOEL	Sylvie	
NUER	Bernard	VEOLIA
RASSART	Benjamin	
Recouvreur	Olivier	Sud Rail
Reverchon	Jean-Claude	Déplacement citoyen
Rony	Agnès	Région Rhône Alpes
RUDYK	Benoit	
SILBERMANN	Eric	usager
SORIN	Nathalie	
SUBTIL	Bruno	
THOUNY	Pierre-Maël	
VAGNIER	Nicole	Région Rhône Alpes