

Comité de ligne n° 20 Grenoble-Valence

9 novembre 2011
ROVALTAIN

Ordre du jour

- ▶ Actualité : fréquentation, ponctualité
- ▶ Convention d'objectifs et de performance sur la qualité de service TER
- ▶ Synthèse hiérarchisée des demandes, comité de ligne précédent
- ▶ Études pour la desserte 2013 : organisation de la substitution routière pendant les travaux

L'ACTUALITE DE LA LIGNE

FRÉQUENTATION ET QUALITÉ DE SERVICE

FREQUENTATION

Fréquentation régionale (Nb de voyages) :

26 770 000

Évolution :

5.1%

Fréquentation de la ligne (Nb de voyages) :

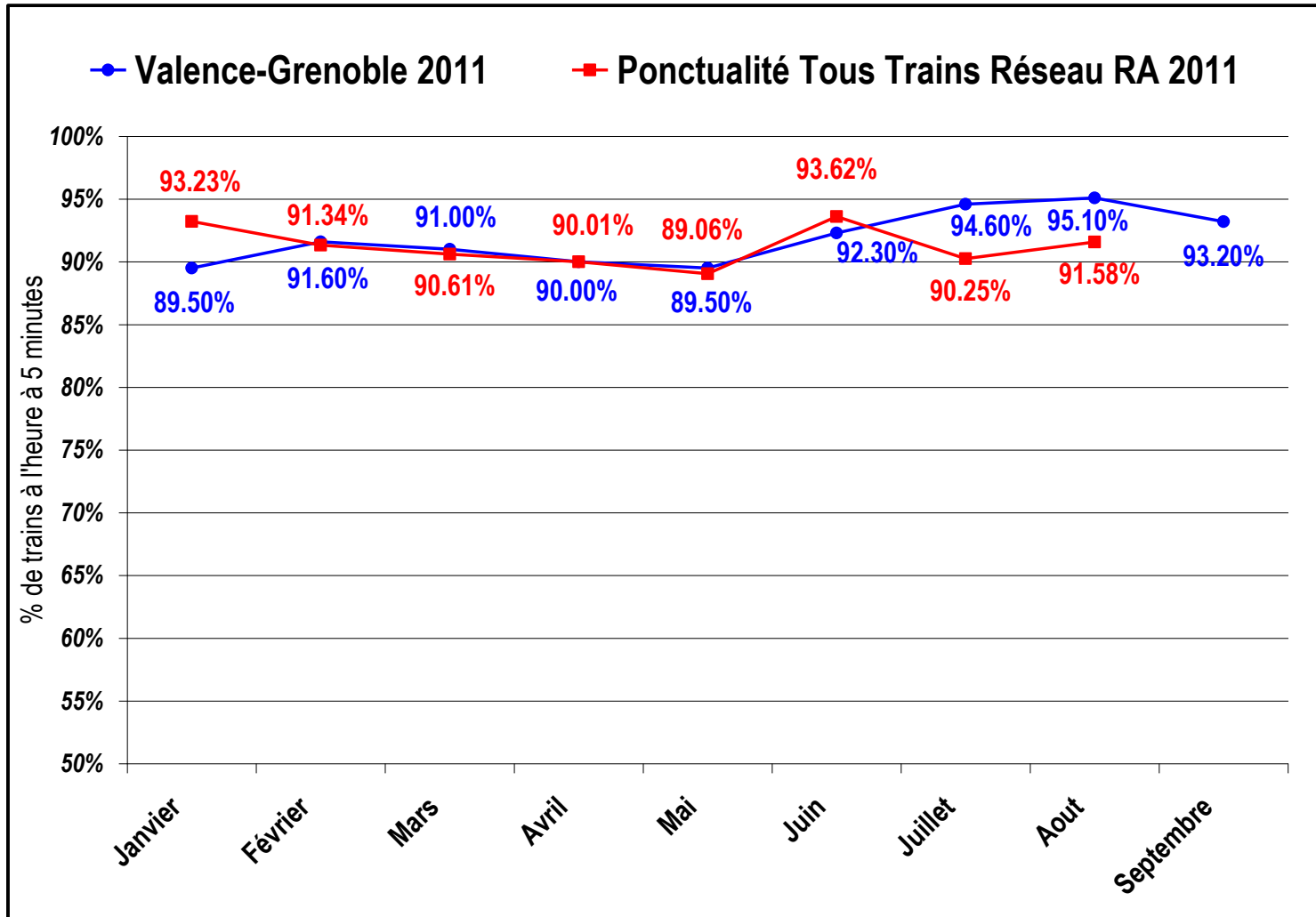
950 000

Poids :

3.6%

GRENOBLE	MOIRANS	266 700	4.4%
GRENOBLE	ST MARCELLIN	205 900	8.2%
GRENOBLE	TULLINS – FURES	160 700	13.7%
VALENCE Ville	ROMANS – BOURG de Péage	72 100	-30,6%
GRENOBLE	VALENCE Ville	94 400	0.5%
GRENOBLE	ROMANS – BOURG de Péage	77 300	7.6%

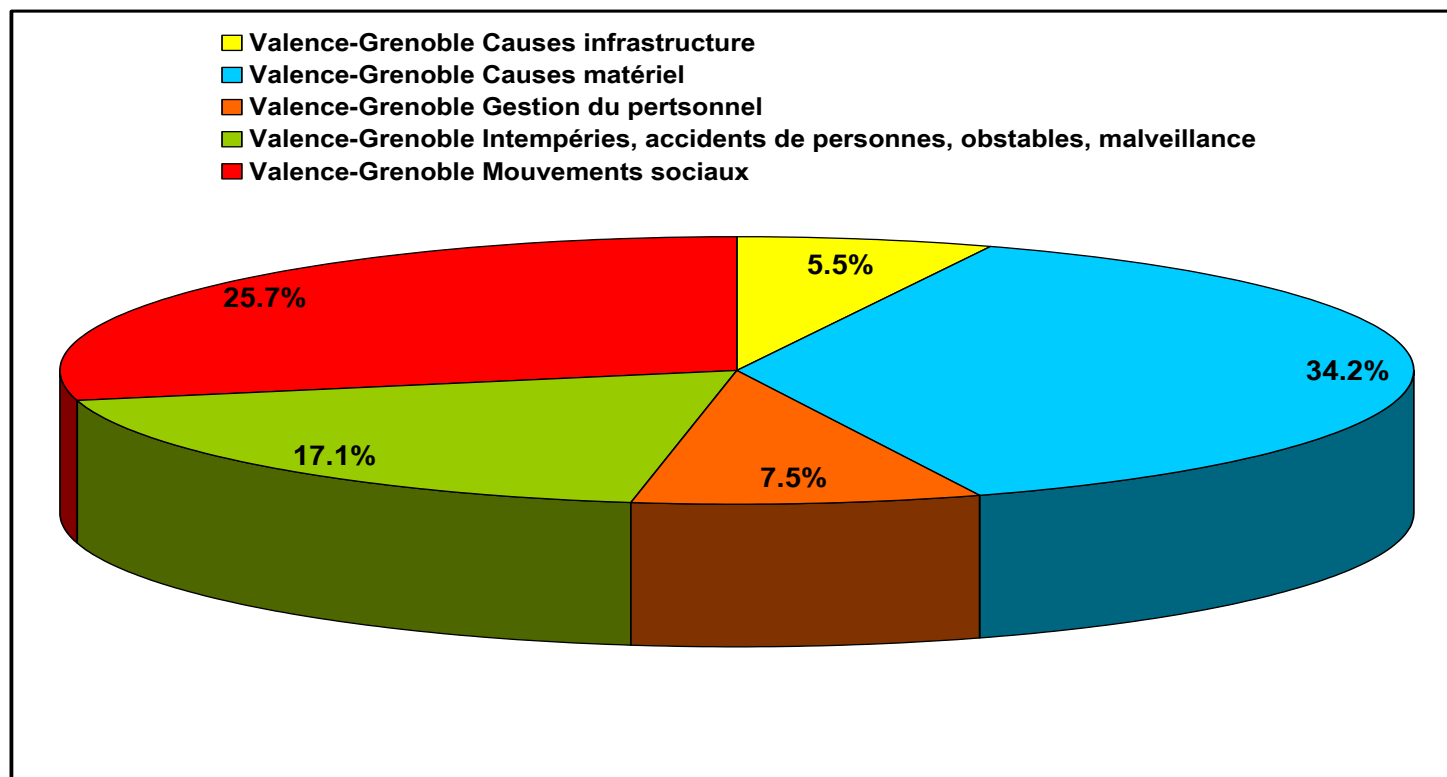
PONCTUALITE TOUS TRAINS



Réalisation de l'offre Rhône Alpes

99% des trains ont circulé

Causes de la non réalisation de l'offre sur **VALENCE - GRENOBLE**



CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE SUR LA QUALITE DE SERVICE TER

Convention d'objectifs et de performance sur la qualité de service TER (2011 – 2015)

- ▶ En janvier 2011, la Région, RFF et SNCF ont convenu de mettre en œuvre une démarche Qualité TER pour **améliorer durablement la qualité du service ferroviaire TER** (qui s'était considérablement dégradée courant 2010).
- ▶ Cette démarche est consignée dans une convention d'objectifs et de performance, votée par les élus régionaux en **Assemblée Plénière du 23 septembre 2011**.
- ▶ Cette convention tripartite est conclue pour une période de **4 ans** (2011 à 2015).
- ▶ Le budget alloué à cette convention est de **9 M€**, chaque partenaire participant à hauteur de 3 M€.

Convention d'objectifs et de performance sur la qualité de service TER (2011 – 2015)

Les objectifs de la contractualisation :

- ▶ Définition, partage et suivi d'indicateurs de qualité,
- ▶ Programmation de diagnostics et de plans de progrès par ligne (suivi spécifique des lignes et trains identifiés « sensibles »),
- ▶ Actions immédiates de rétablissement de la qualité (fiabilisation de la production et du réseau, gestion des aléas),
- ▶ Amélioration du processus de production de l'horaire (anticipation),
- ▶ Amélioration de l'information voyageurs.

NB : Cette convention tripartite n'a pas vocation à se substituer aux contrats bilatéraux préexistants entre partenaires.

SUIVI DE LA SYNTHÈSE HIERARCHISEE DES DEMANDES

Synthèse des demandes

	Rappel demandes comité de ligne	Réponse
Information Voyageurs	<i>Améliorer l'information des voyageurs</i>	Figure parmi les objectifs de la convention qualité tripartite
Ponctualité/capacité/plan de transport adapté	<i>Améliorer la fiabilité du matériel BBGC, notamment par rapport au froid</i>	Figure parmi les objectifs de la convention qualité tripartite
Aménagement des gares	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Occupation du bâtiment de Tullins : reloger la personne occupant le site</i> - <i>Etudier la problématique des vols dans les consignes à vélo de Gières</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Un accord a été trouvé : RFF a proposé un autre emplacement sur le périmètre de la gare à la personne qui l'a accepté - La Métro est gestionnaire de cette consigne. Aucune dégradation signalée depuis juillet.
Desserte	<i>Présenter la substitution routière 2013 au prochain comité de ligne</i>	Prévu à l'ordre du jour
Autre	<i>Présenter l'évolution des tarifs depuis 1997 au prochain comité de ligne</i>	En attente des éléments SNCF

ÉTUDES DE DESSERTE POUR LE SERVICE 2013

Desserte de substitution routière 2013 : principes et démarche

- ▶ Fermeture de la ligne ferroviaire pour travaux entre Moirans et Valence Ville : mi-décembre 2012 à mi-décembre 2013

- ▶ Principes de la desserte de substitution routière :
 - Proposer un niveau desserte élevé et un accompagnement de qualité aux points d'arrêts et à bord des cars.
 - Profiter du retour d'expérience des substitutions précédemment mises en œuvre par la SNCF, notamment sur le sillon alpin.
 - Établir l'offre en concertation avec les acteurs locaux concernés et le comité de ligne

- ▶ Démarche :
 - Concertation avec les partenaires locaux : depuis mai 2011
 - Analyse des besoins, élaboration du première version du projet d'horaire routier et ferroviaire (section Moirans – Grenoble)
 - Comité de ligne 9 novembre 2011 : recueil des avis et remarques
 - Poursuite des études par la SNCF, avec les partenaires locaux
 - Comité de ligne 2ème trimestre 2012 : présentation du projet
 - 2ème semestre 2012 : communication grand public

DESSERTE FERROVIAIRE

Pour permettre une correcte articulation avec la desserte de substitution envisagée, la desserte ferroviaire pendant l'année 2013 sera aménagée selon les principes suivants :

Trains Intercités Genève Grenoble Valence (1 service toutes les 2 ou 3 heures): limités au trajet Genève Grenoble

Trains Maillage Régional Annecy Grenoble Valence (1 service chaque heure) : limités au trajet Annecy Moirans (avec arrêt à St Egrève)

Trains Périurbains Chambéry St Marcellin (2 services par heure en pointe, 1 toutes les 2 heures environ hors pointe): limités au trajet Chambéry Grenoble

Trains Périurbains Gières Grenoble Rives (Lyon Perrache) (3 services à l'heure en heure de pointe, environ 1 par heure hors pointe) : maintien de ces circulations (avec création d'un arrêt à St Egrève par heure en pointe)

A noter que durant l'été 2013, la concomitance des travaux sur les parties sud et nord du sillon alpin conduiront à un schéma de desserte particulier.

DES BESOINS DIFFERENCIÉS SUR L'AXE GRENOBLE VALENCE

Il existe principalement 2 typologies de clientèle sur cette ligne :

La première est une clientèle de migrants journaliers qui effectuent des déplacements vers le bassin grenoblois, l'agglomération de Valence, voire des correspondances vers Voiron. Cette clientèle ne transporte pas de bagages et accepte plus facilement les ruptures de charges. Elle privilégie la sécurisation de ses horaires. Elle connaît de fortes pointes quotidiennes en semaine.

La seconde regroupe des utilisateurs pour besoins personnels. Elle est généralement chargée de bagages et a déjà subi une correspondance (à Valence TGV principalement). Cette clientèle privilégie une offre confortable sans rupture de charges. Elle connaît des pointes saisonnières marquées, généralement concentrées sur les samedis en plein hiver et tout au long du week-end au printemps et en été. En terme de comportement, une partie des voyageurs pour déplacements d'affaires de même que certains migrants journaliers sur des trajets longs, souhaitent le même type de prestations.

L'offre proposée doit donc répondre à cette différenciation.

PRINCIPES DE SUBSTITUTION

La desserte ferroviaire jusqu'à Moirans et les souhaits de la clientèle conduisent à envisager plusieurs missions :

Pour le périurbain grenoblois : une desserte en articulation à Moirans sur la desserte ferroviaire, permettant de proposer des correspondances environ tous les quarts d'heures en pointe, pour Tullins, Vinay et St Marcellin (fréquence horaire hors pointe). Sur les horaires les plus chargés, un second autocar pourra être mis en place avec une desserte directe pour St Marcellin (et éventuellement Vinay).

Particularités : du fait de leurs difficultés d'accès depuis l'itinéraire normal, des navettes spécifiques sont organisées pour les points d'arrêts de Moirans Galifette et de Poliénas

Pour les déplacements périurbains grenoblois longs : une desserte directe est proposée au départ de Romans, avec desserte de St Hilaire village et St Marcellin, permettant d'offrir à cette dernière le choix entre des relations vers Grenoble par correspondance à Moirans ou directes par autocar. La fréquence de cette mission devrait être horaire en pointe (toutes les 2 heures hors pointes)

Pour le périurbain valentinois : une desserte au départ de St Marcellin à fréquence horaire en pointe (toutes les 2 heures hors pointe), desservant St Hilaire village, Romans et Valence TGV. Certaines de ces circulations seront amorcées à Moirans, pour favoriser l'articulation entre les différents secteurs géographiques et les correspondances vers Voiron.

PRINCIPES DE SUBSTITUTION (2)

Pour les besoins intervilles, les missions envisagées s'articulent autour de :

Une fréquence horaire toute la journée, avec renforts à la demi heure en pointe pour une relation directe Valence ville Grenoble

Une fréquence adaptée aux correspondances TGV pour des services directs Valence TGV Grenoble

Des relations directes de Chambéry à Valence TGV, pour permettre l'accès des Savoies à certaines correspondances TGV non disponibles à Lyon Part Dieu

L'ensemble devrait représenter un total d'environ 250 circulations autocars par jour, dont une centaine arrivant à Grenoble et autant à Moirans.

CONSÉQUENCES SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Du fait de la saturation, à certaines périodes, de la gare routière de Grenoble, les services réalisés dans ce programme seront accueillis rue de la Frize (sous réserve de confirmation).

Le pôle d'échanges de Moirans constituera assurément l'un des éléments déterminants de l'opération. Dans l'attente de la réalisation du véritable PEM de Moirans en 2014, les services de substitution seront accueillis sur le parvis de la gare. En parallèle, un volume de places de stationnement sera reconstitué à proximité. En pointe du matin, les autocars vers Moirans emprunteront l'autoroute de Tullins à Moirans.

A Tullins, comme à Vinay, les services de substitution desserviront la gare, avec dans ce dernier cas, la nécessité d'utiliser l'autoroute entre Vinay et St Marcellin.

A St Marcellin, comme à Valence TGV, le point de desserte sera situé devant la gare, alors que à Valence ville comme à Romans, ce sera la gare routière.

Pour St Hilaire, la desserte est prévue en centre village.

DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT

La mise en place d'un dispositif de substitution d'un tel volume nécessite la mise en place de dispositifs d'accompagnement.

Ceux-ci concerne d'une part la gestion des aléas d'exploitation, grâce à la présence de régulateurs terrain, en relation permanente avec le Poste de Commandement Autocars régional, et à la mise en place de véhicules de réserve aux endroits stratégiques.

Des dispositifs spécifiques de communication vont également être utilisés pour la communication à destination des voyageurs, tels que diffusion d'alerte SMS, envoi de mailing,...

Enfin, les véhicules assurant le service de substitution seront reconnaissables grâce à des bandeaux apposés sur les faces avant et arrière de ces autocars. Les points d'arrêts seront pour leur part équipés de poteaux d'arrêts spécifiques.

Conclusion

- ▶ La synthèse hiérarchisée des demandes
- ▶ Documents de présentation et relevé de décisions disponibles sur www.comitesdeligne.rhonealpes.fr
- ▶ Fiches horaires disponibles sur le site TER Rhône-Alpes : www.ter-sncf.com/rhone_alpes/