

Comité de ligne n°22 Grenoble – St André le Gaz

19 novembre 2008
Voreppe

Ordre du jour

- ▶ Fréquentation et ponctualité
- ▶ Desserte du service de décembre 2008
- ▶ Études pour le service de décembre 2009
- ▶ Politique régionale, rabattement tous modes sur les gares de Rhône-Alpes
- ▶ Schéma régional d'accessibilité TER

Fréquentation et ponctualité

Fréquentation

▶ Fréquentation régionale (Nb de voyages)

16 530 000

Evolution

+4.8%

▶ Fréquentation de la ligne (Nb de voyages)

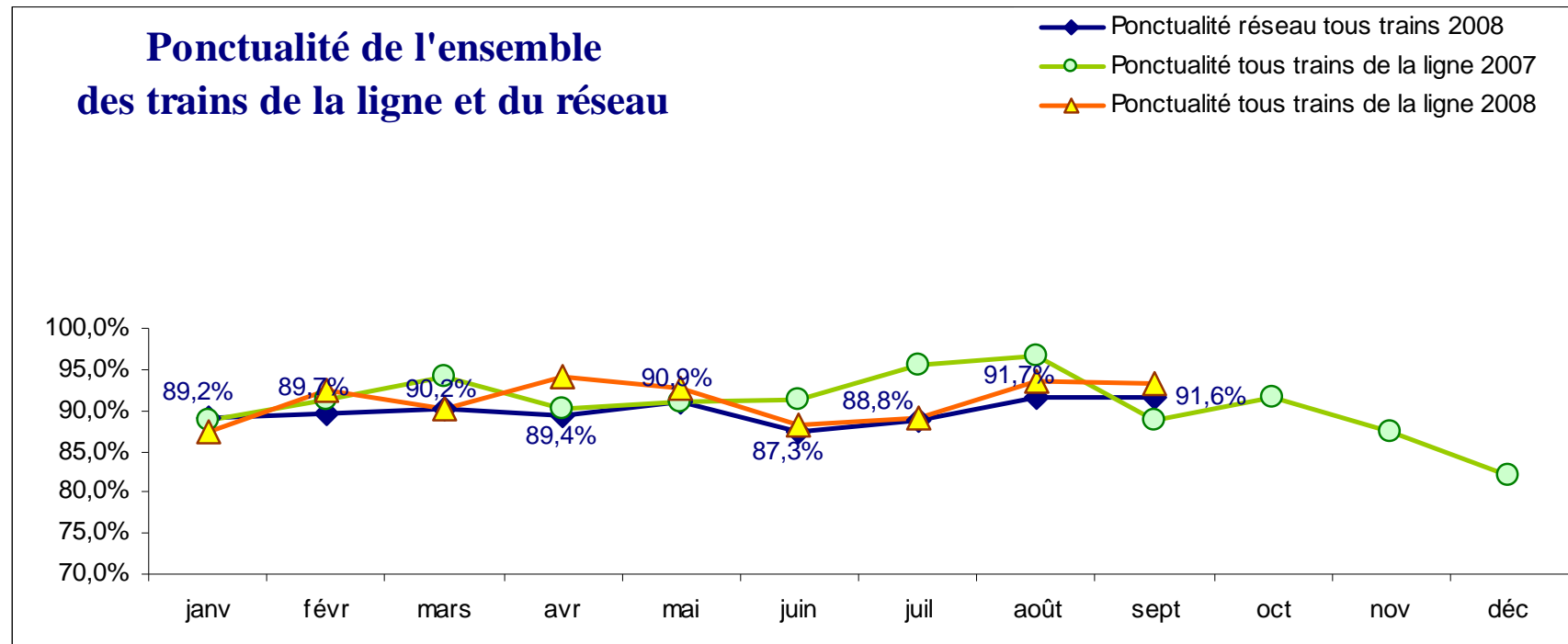
929 500

Poids

5.63%

Origine	Destination	Nombre de voyages/jour Semestre 1	Évolution Semestre 1 2008 / S1 2007
LYON	GRENOBLE	3230	+ 10.4%
VOIRON	GRENOBLE	2190	- 4.1%
MOIRANS	GRENOBLE	1430	+ 2%
RIVES	GRENOBLE	1030	+ 13.4%
VOREPPE	GRENOBLE	670	+ 2.6%
VOIRON	ECHIROLLES	210	+ 16.9 %
VOIRON	GIERES	100	- 5.3%
LE GRAND LEMPS	GRENOBLE	160	+ 15.7%
CHABONS	GRENOBLE	100	+ 13.1%
VIRIEU	GRENOBLE	30	+ 13.1%
Ensemble de la ligne			+3.7%

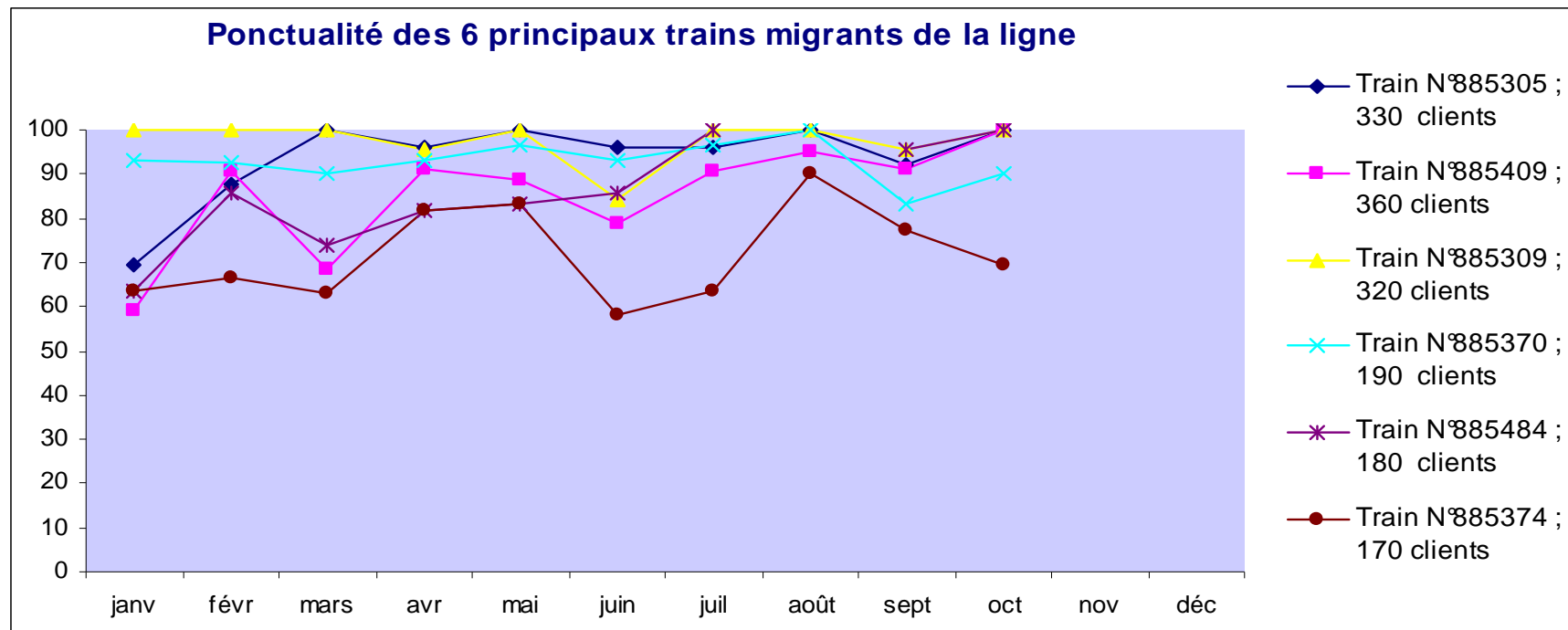
Ponctualité



- **Commentaires :**

- La ponctualité de l'ensemble des trains de la ligne se situe entre 87% et 94% depuis le début de l'année 2008
- Moyenne à fin septembre de 91,2%
- Ponctualité très proche de la ponctualité du réseau.

Zoom sur les principaux trains de la ligne



• Commentaires :

- **Migrants du matin : 885305 arrivée Grenoble 7h26, 885409 7h46, 885309 8h06**
- **Migrants du soir : 885370 départ Grenoble 16h50, 885484 17h30, 885374 17h50**
- La ponctualité moyenne de ces 6 trains depuis le début de l'année varie de 71,7% pour le 885374 à 97,5% pour le 885309.
- Le 885374 souffre de conflits de circulation (gestion du trafic) au départ de Grenoble, puis à Rives (passage d'un TGV). Ce train est considéré comme « malade » à l'arrivée et fait l'objet d'un suivi.
- Au mois d'octobre plusieurs incidents mais également les travaux de St André le Gaz avec une limitation temporaire de vitesse à 40km/h.

Réalisation de l'offre

Nombre de trains supprimés et principales causes

Motifs	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total
Mouvements sociaux	0	12	28	0	0	0	0	0	0				40
Causes matériel	6	9	5	16	9	5	9	4	6				69
Cause infrastructure	0	0	1	0	0	0	1	0	1				3
Gestion du personnel	5	1	3	4	0	0	0	1	0				14
Autres motifs	5	2	3	11	3	3	2	14	2				45
Total suppressions en pointe	7	11	24	20	10	3	10	12	7				104
Nb de trains circulant en pointe	666	633	628	684	579	614	527	460	687				5478
Total toutes suppressions	16	24	40	31	12	8	13	19	9				172
Nb total de trains circulant	1046	961	985	1050	902	940	855	778	1049				8566
Nb de suppressions causes externes SNCF	0	1	0	9	2	0	2	9	0				23

Qualité de service et vie de la ligne

▶ Qualité gares

- De bons résultats pour les grandes gares et gares moyennes de la ligne pour tous les items mesurés.
- Les points à améliorer concernent plus particulièrement les haltes de la ligne et sont l'information en situation normale, la distribution, la propreté et le confort.

▶ Qualité trains

- De bons résultats pour l'information en situation perturbée prévue, le confort et l'accueil.
- Les points à améliorer sont l'information en situation normale, l'information en situation perturbée imprévue et la propreté des rames.

Qualité de service et vie de la ligne

- ▶ Principales actions sur la ligne
 - Déploiement du Système d'Information Voyageurs dans toutes les gares depuis juin
 - Installation des consignes individuelles à vélos
 - Suivi des trains en limite de capacité depuis septembre
 - Travaux :
 - renouvellement de voie et ballast à St André le Gaz du 22 septembre au 10 octobre
 - rallongement des quais de Voreppe (travaux de nuit) du 17 novembre au 6 décembre
- ▶ Opération « Lire en fête »
 - en gare du Grand Lemps à l'initiative du Directeur de la médiathèque Bièvre Est le 17 octobre
- ▶ A l'étude pour le premier trimestre 2009, une fresque dans le souterrain du Grand Lemps
- ▶ En projet une consigne collective à vélos pour la gare de Moirans au premier semestre 2009
- ▶ En 2009, installation d'information multimodale dans les gares

Bilan de la gamme tarifaire régionale « Rhône-Alpes Transport » et des principaux tarifs multimodaux

▶ Tarifs régionaux TER, 2007

- Coup de cœur (carte loisir grand public): 15.000 cartes vendues et 430.000 billets vendus
- Coup double (abonnement grand public + 75Km): 18.700 abonnements mensuels vendus
- Coup de pouce (carte tarification sociale): 42.000 cartes délivrées et 600.000 billets vendus
- Coup de foudre (carte jeunes) : 53.000 cartes vendues et 2.000.000 billets vendus

▶ Tarifs multimodaux

- TER+TCL (depuis oct.07) : 6.000 abonnés mensuels en moyenne, en augmentation constante
- TER+TAG (depuis fév.08) : 600 abonnés mensuels en moyenne
- en augmentation constante

Desserte du service 2009

(décembre 2008)

Modifications votées pour décembre 2009

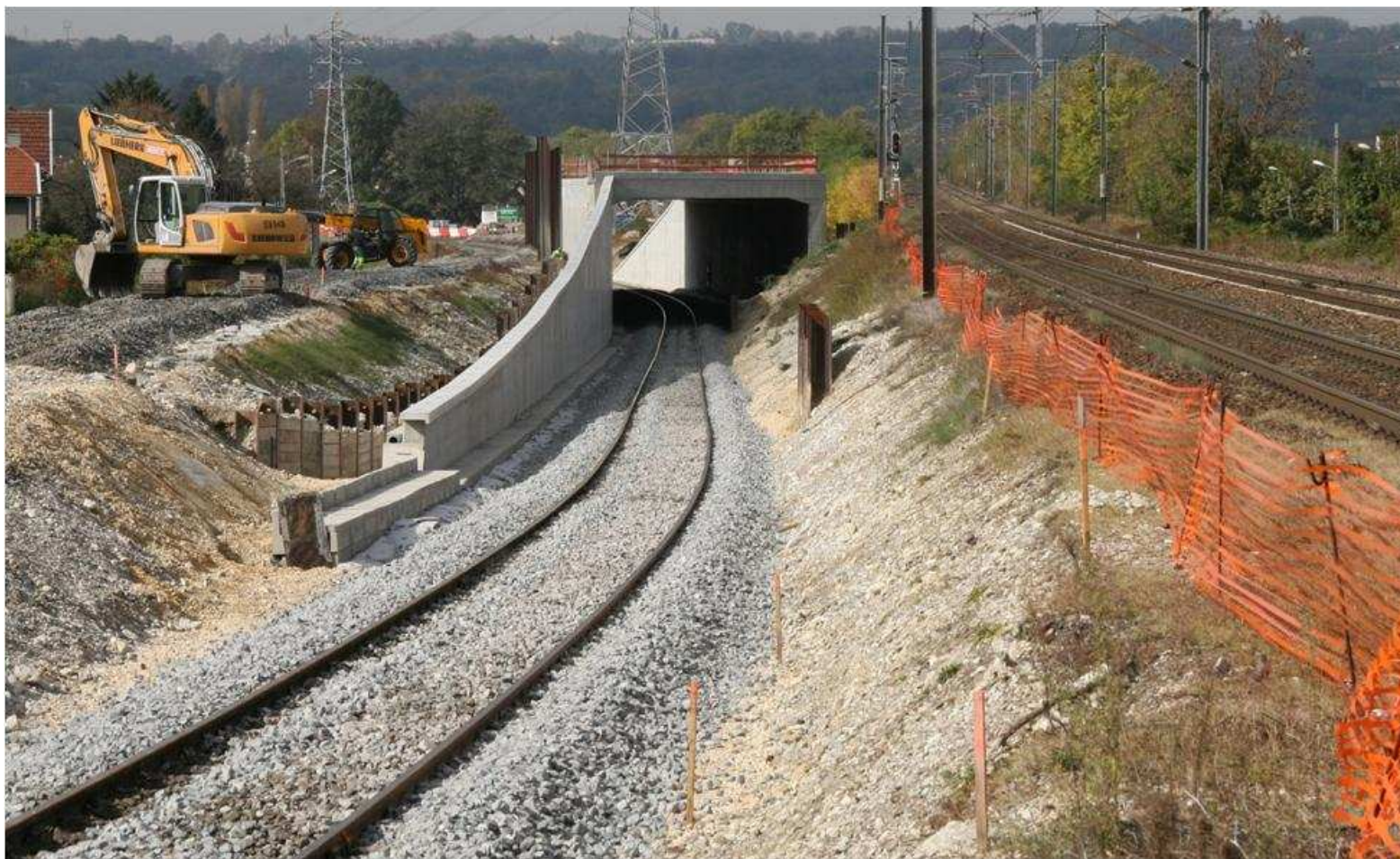
- ▶ Prolongement de 3 trains Rives – Grenoble à St André le Gaz
 - Arrivées Grenoble 8h26 (arrêt le Grand Lemps) et 13h46 (arrêt Virieu sur Bourbre et Châbons)
 - Départ Grenoble 12h10 (arrêt le Grand Lemps)
- ▶ Arrêt à Virieu du départ 17h15 de Perrache
- ▶ Réorganisation desserte routière Rives – Châbons en conséquence, et suppression du Grenoble -> Rives départ 7h02

Études desserte 2010 (décembre 2009)

- ▶ Ouverture de la gare Jean Macé à Lyon : desserte par les trains Perrache – St André le Gaz – Grenoble
- ▶ Première phase d'amélioration sur le sillon alpin sud Valence – Grenoble suite à la livraison du « saut de mouton » de Moirans et la double voie de St Marcellin à Moirans. Objectifs :
 - Cadencer la desserte
 - Renforcer les dessertes péri-urbaines St Marcellin – Grenoble (- Chambéry)
 - Améliorer le temps de parcours entre Grenoble et Valence
 - Rappel investissement total pour cette phase : 126M€

Saut de mouton de Moirans

Novembre 2008



Saut de mouton de Moirans

Novembre 2008



Politique régionale, rabattement tous modes sur les gares de Rhône-Alpes

Accès aux gares : les objectifs du SRST (Schéma Régional des Services de Transport)

- ▶ **davantage d'articulation entre les transports et l'urbanisme**
 - faire face à un étalement urbain mal maîtrisé, ayant des impacts négatifs en termes environnementaux, sociaux et économiques.
 - inciter à la densification urbaine autour des nœuds de transport en commun, notamment les gares.
- ▶ **une approche multimodale (marche, transport en commun, 2 roues, voiture) de l'accès aux gares**
 - Adapter et équilibrer les services de rabattement et les capacités de stationnement aux abords des gares. Renforcer la complémentarité entre les offres de chaque mode d'accès
 - Améliorer les cheminements piétons et développer spécifiquement une politique régionale des équipements cyclables dans les gares.
 - En zone rurale : développer des services de transports de proximité, en fort partenariat avec les AOT locales
- ▶ **développement de services véritablement intermodaux**
 - Incluant : Billettique et tarification combinée ; information multimodale ; navettes dédiées ; cheminements faciles entre les modes ; ...

Accès aux gares : les objectifs du SRST

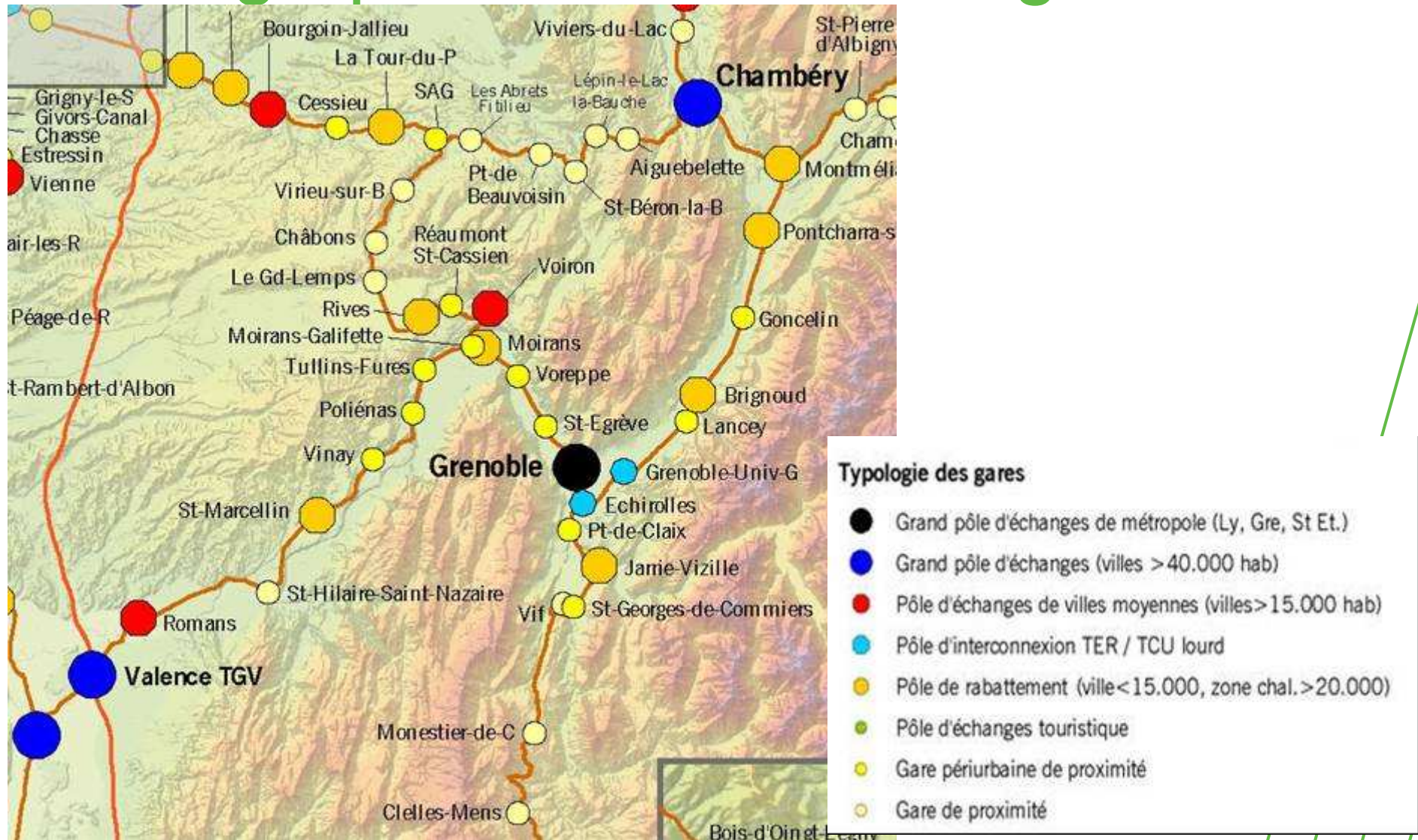
Les objectifs institutionnels

- ▶ **mobiliser tous les acteurs pour une politique de transport cohérente à tous les échelons de territoire**
 - Ex. : projets REAL (aire urbaine lyonnaise), INTERMOD'ALP (aire urbaine grenobloise)
- ▶ **créer des structures de coopération pour renforcer l'organisation locale multimodale des déplacements**
 - au sein des grandes aires métropolitaines et des grands pôles urbains
- ▶ **Favoriser l'émergence d'une politique foncière conciliant transport et urbanisme**
 - Travail avec les Établissements Publics Fonciers locaux
 - En lien avec les documents de planification (SCOT, ...)

Accès aux gares : quelques données concernant les gares de Rhône-Alpes

- ▶ La majorité des voyageurs viennent de la commune de la gare et des communes de proche périphérie
 - 50 à 100% de la clientèle viennent de la commune de la gare
 - 0 à 40% vient d'une commune située à moins de 10mn en voiture
 - 0 à 10% vient d'une commune située entre 10 et 20mn
 - Rabattement négligeable de personnes venant de plus de 20mn
- ▶ Modes d'accès : marche à pied majoritaire, voiture garée en majorité en provenance de zones peu éloignées
 - marche à pied + dépose quasi-systématiquement >50%
 - dans les Périmètres de Transports Urbains : TC entre 2 et 12%, jusqu'à 50% en présence d'un mode lourd
 - 30 à 50% des voitures viennent de la commune de la gare, et >75% d'un périmètre « communauté de communes »

Photographie du réseau de gares



Types de gares et objectifs de développement des modes d'accès

- ▶ **Grands pôles d'échanges de métropole** : renforcer les accès Transports en Commun et modes doux
 - Part Dieu, Perrache, St Etienne Châteaueux, Grenoble
 - Exemples d'action : tarification combinée (TER + TCL + Velo'v, TER +TAG, Pass OÙRA! St Etienne,...); création lignes en site propre par les AOT ; ...
- ▶ **Grands pôles d'échanges** : prioriser développement accès mode doux et TC ; insertion des parkings dans la politique locale de stationnement et d'urbanisme
 - Villes > 40.000 habitants : Annecy, Valence, Roanne, ...
 - Exemples d'action : pôle d'échanges multimodal central dans le réseau de TC local

Types de gares et objectifs de développement des modes d'accès

- ▶ **Pôles d'interconnexion TER / TCU lourd** : renforcer les accès TC et modes doux
 - Vaise, Échirolles, St Etienne Carnot, ...
 - Exemples d'action : Tramway T4 à Vénissieux (Sytral) ; création gares TER à Jean Macé et Echirolles

- ▶ **Pôles d'échanges de ville moyenne** : prioriser le développement de l'accès modes doux et TC ; insertion des parkings dans la politique locale de stationnement et d'urbanisme
 - ville > 15.000 habitants : Voiron, Bourgoin-Jallieu, Villefranche, Vienne, Aix les Bains, Annemasse...
 - Exemples d'action : tarification combinée TC + TER (CAPI + TER, CAPV + TER, ...) ; création de navettes OÙRA ; mise en correspondance réseaux TC ; consignes vélos collectives et individuelles ; accès carte OÙRA et tarification réduite pour les abonnés si stationnement payant

Types de gares et objectifs de développement des modes d'accès

- ▶ **Pôles de rabattement** : prioriser le développement de l'accès modes doux et TC ; extension et gestion des parkings dans le cadre de la politique locale de stationnement et d'urbanisme
 - villes <15.000, zone chalandise >20.000 : Moirans, Rives, Belleville, la Tour du Pin, Rumilly, Ambérieu, Rive de Gier, Rives...
 - Exemples d'action : création de navettes OÙRA ; consignes vélos collectives et individuelles ; extensions de parking ; amélioration de l'accès TC à Rives
- ▶ **Gares de proximité** : prioriser le développement de l'accès modes doux et TC ; extension de parkings en fonction de la demande
 - Exemples d'action : consignes vélos, extension de parkings, développement de TAD locaux

Politique Vélos en gare

▶ **Objectif :**

- Disposer à la gare de départ et /ou d'arrivée d'une offre pour stationner son vélo en toute sécurité
- Atteindre 5% dans la part modale d'accès en vélo (aujourd'hui : 2%)
- limiter le nombre de vélos embarqués dans les trains

▶ **Partenariat : RRA / SNCF**

- Maîtrise d'ouvrage SNCF: Fourniture et pose des consignes individuelles, des consignes collectives et mise en œuvre du service TER + Vélo
- Support logistique et suivi de la mise en oeuvre: RRA

▶ **Budget:**

- Financement équipements: 75 % RRA et 25 % SNCF
- Budget total: 5 millions d'€

(uniquement les équipements hors service TER + vélos)

Politique Vélos en gare

➤ Le déploiement des consignes :

individuelles

650 consignes d'ici fin 2008

1080 consignes d'ici début 2009

collectives

2 prototypes posées : début 2009

18 consignes d'ici 3ème trimestre 2009

27 consignes en 2010

➤ Le service TER + VELO

L'information et la communication

La réservation : sur les consignes collectives, avec carte OÙRA ou carte temporaire

La gestion du service : entretien des équipements, maintenance, cohabitation avec différents équipements et services (vélostations)

Service opérationnel au 2ème trimestre 2009



Politique Vélos en gare

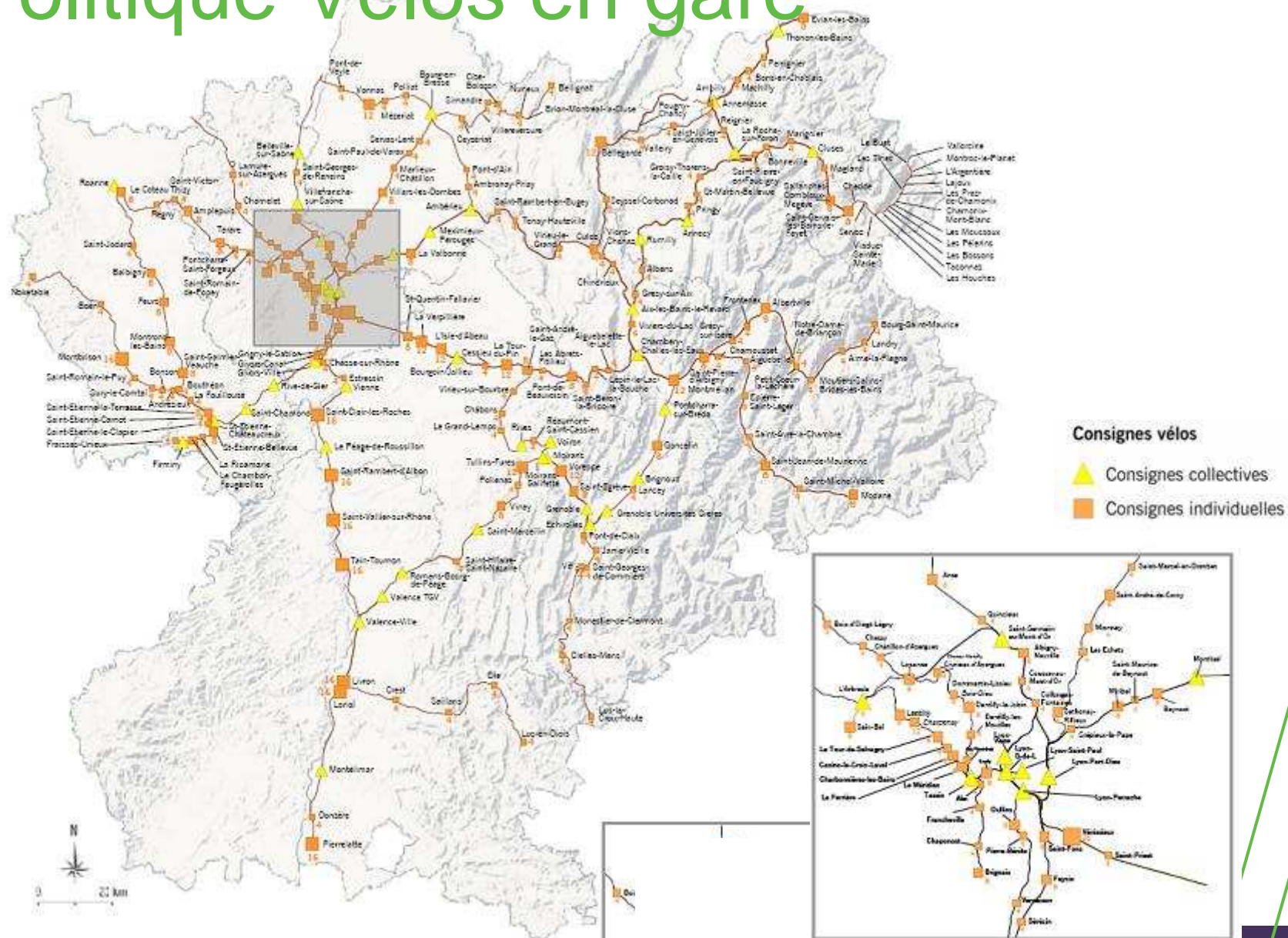


Schéma directeur régional d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (SDRA)

État d'avancement

- ▶ Diagnostic du réseau TER : réalisé
- ▶ Hiérarchisation des gares : réalisé
- ▶ Élaboration de référentiels thématiques : réalisé
- ▶ Élaboration de scénarios : en cours

La classification des gares

▶ Critères :

- La fréquentation
- Le rôle des gares dans le territoire et l'organisation des déplacements (cohérence avec la typologie du rabattement)
- La présence d'établissements d'accueil pour les PMR

▶ Résultat :

- Gares de niveau 1 et 2 à rendre accessibles : 98 gares (93 % des flux quotidiens)
- Gares de niveau 3 avec mise en place de services de substitution : 150 gares (7 % des flux quotidiens)

Schéma de maillage régional pour l'accessibilité des gares aux PMR

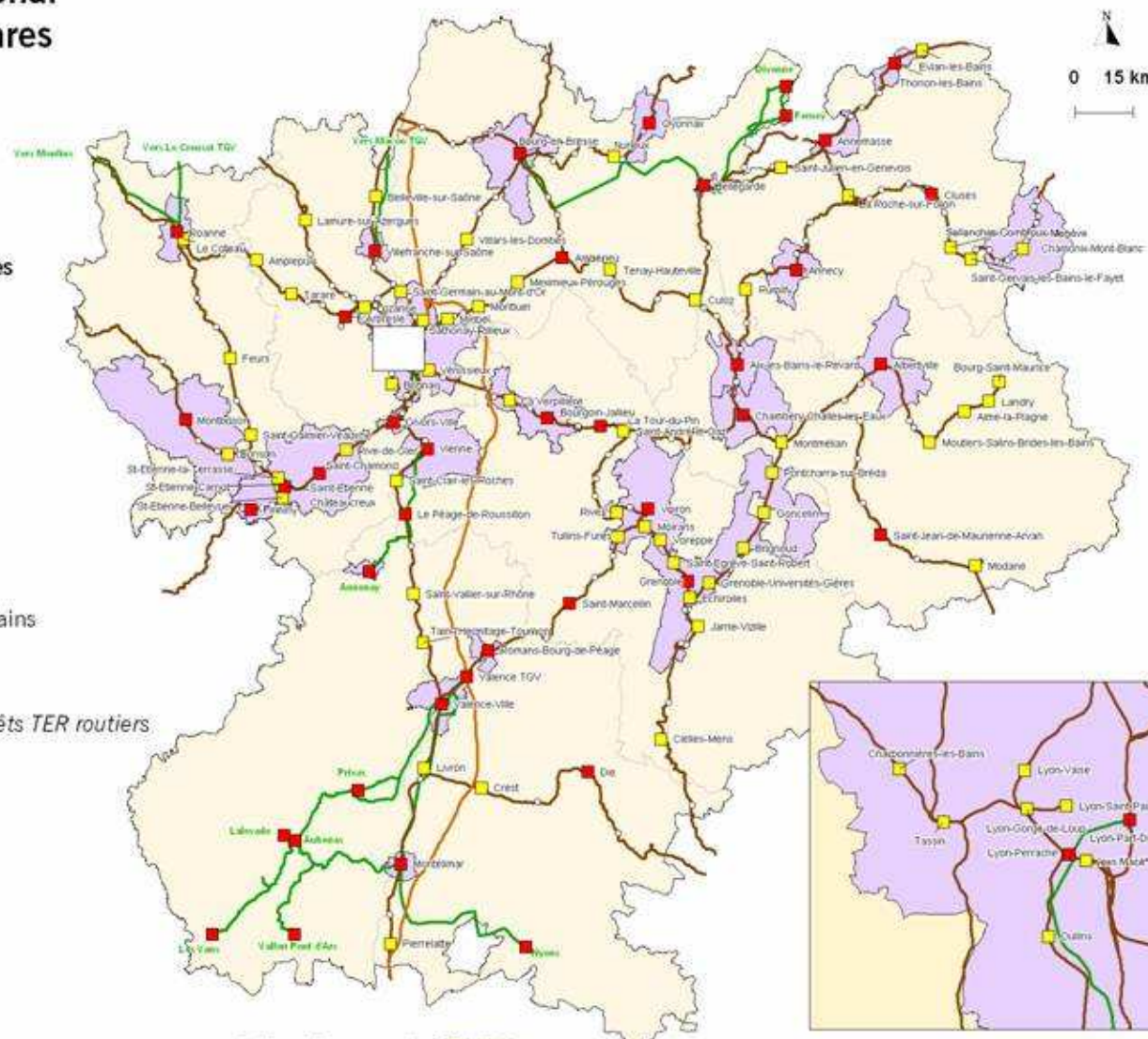
Hierarchisation des gares ferroviaires

- Niveau 1
- Niveau 2

- Réseau cars TER
- Réseau ferroviaire
- LGV

■ Périmètre des transports urbains

NB : hiérarchisation de l'ensemble des arrêts TER routiers à réaliser



Carte : K:\mapinfo\Dtci\Cartesferroviaire\garesPMR
Données : G:\documents\exploitation_tcr\PMR\Bases de données
DTCI/Unité RCP/Edition : 28 août 2008

Rhône-Alpes Région

Fond de carte issu de la BD CARTO®
©IGN-PARIS Autorisation N° 50-8629
Reproduction interdite

Le déploiement de l'accessibilité

- ▶ Niveau 1 : Investissements lourds visant une autonomie maximale des personnes, quel que soit le handicap,
- ▶ Niveau 2 : Investissements ciblés proposés afin d'améliorer l'autonomie des personnes, pour le maximum de handicaps,
- ▶ Niveau 3 : traitement ponctuel de l'accessibilité en fonction des projets d'aménagement des gares ou des interventions par axe

	Gares de niveau 1	Gares de niveau 2	Gares de niveau 3
Accessibilité en autonomie	cible		
Aide humaine en gare	à titre provisoire	cible	
Service de transports de substitution		à titre provisoire	cible

Le matériel ferroviaire

- ▶ Matériel en cours de conception : il sera accessible selon les dernières normes en vigueur
- ▶ Matériel existant
 - Matériel ancien (Z2, X4600, RIO) : pas d'intervention
 - RRR : choix en cours de définition
 - Corail : une voiture accessible par rame
 - AGC/TER2N : matériel accessible mais améliorations possibles: choix en cours de définition

Le réseau routier

- ▶ Les lignes mixtes (train/car) : cohérence de la mise en accessibilité du point d'arrêt avec la classification des gares ferroviaires

- ▶ Les lignes entièrement routières
 - Pour les lignes à rendre accessibles : mise en place de véhicules accessibles lorsque tous les points d'arrêt de la ligne seront aménagés PMR
 - Programmation en lien avec les autres AOT (programmation des travaux d'aménagement des arrêts notamment)
 - Prise en charge des PMR aux origines - terminus
 - Arrêts intermédiaires : mise en place d'un service de transport de substitution

- ▶ Matériel : choix à définir en fonction du type de desserte, du temps de trajet...

- ▶ Réservation obligatoire

L'information

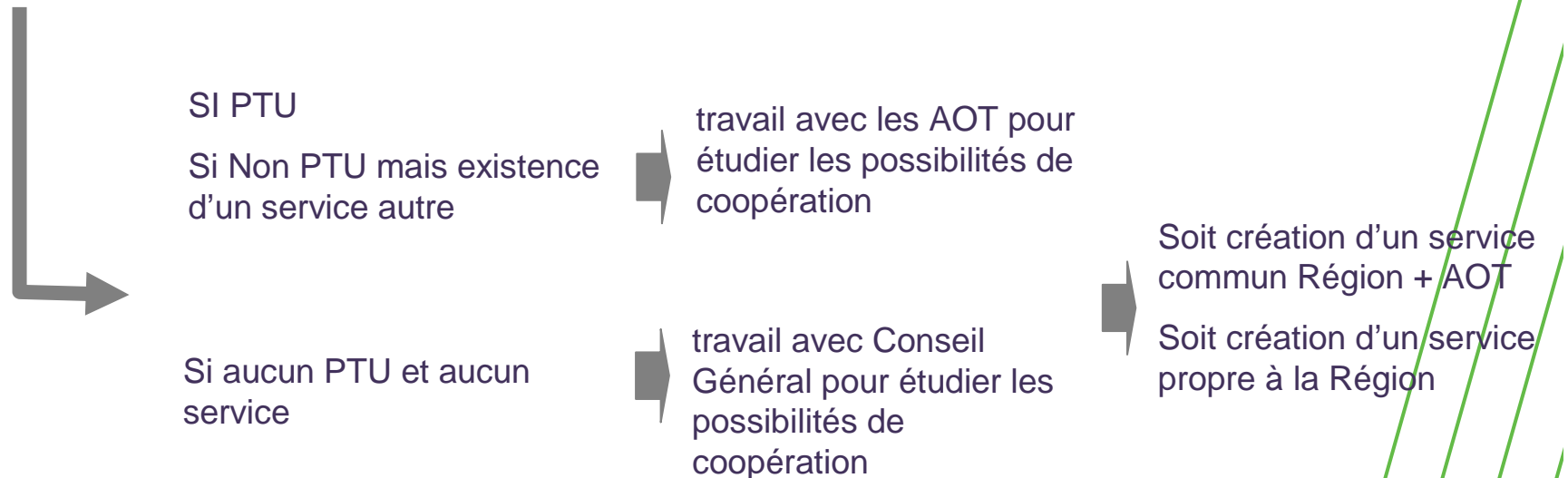
- ▶ Plan d'actions pour l'ensemble des supports d'information (Internet, téléphone, fiches horaires...)
- ▶ Travail sur le contenu et contenant
- ▶ Traitement de l'ensemble du déplacement : en amont, pendant le trajet ainsi qu'en situation perturbée

Les services de substitution

- ▶ L'aide humaine
 - Soit dédiée avec présence permanente de personnel en gare
 - Soit aide humaine « volante » (équipe avec un périmètre d'intervention et se déplaçant en gare en fonction des besoins)
- ▶ Les services de transport de substitution (identiques pour les dessertes ferroviaires et routières)
 - Transport arrêt TER à arrêt TER (substitution partielle ou intégrale)
 - Substitution assurée sur la desserte existante
 - Tarification identique à un billet TER sur le même parcours
 - Réservation systématique

Principe de déploiement des services

	Gares de niveau 1	Gares de niveau 2	Gares de niveau 3
Accessibilité en autonomie	cible		
Aide humaine en gare	à titre provisoire	cible	
Service de transports de substitution		à titre provisoire	cible



- Recherche d'une cohérence et de la continuité de la chaîne de déplacements
- Adaptabilité des services proposés

Prochaines échéances

- ▶ Construction des scénarios : dernier trimestre 2008
- ▶ Comité de pilotage fin 2008/début 2009 : présentation des scénarios

CONCLUSION

- ▶ Prochain comité de ligne prévu au printemps 2009
- ▶ Documents de présentation et compte rendu disponibles sur www.rhonealpes.fr
 - ➔ *La Région en action* ➔ *Transports* ➔ *Ferroviaire* ➔ *Comités de ligne*