

Relevé d'échanges du Comité de mobilité de concertation Alpes sud

17 novembre 2025 - 14h/17h à Grenoble

Ce relevé d'échanges et le support de présentation sont disponibles depuis le site internet <https://www.laregionvustransporte.fr/contenus/les-documents-des-comites-de-mobilite-comob>

Ce document retrace les interventions faites en séance, qui ont été réparties par thématique ci-dessous.

1. AVANCEMENT DE LA FEUILLE DE ROUTE « MOBILITE POSITIVES : CAP SUR 2035 »

SCHEMA DIRECTEUR MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS DE MAINTENANCE

- Des inquiétudes sont formulées concernant les lignes de l'Etoile de Veynes, de même que pour l'ensemble des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). Actuellement, il manque du matériel et des difficultés importantes sont répertoriées avec les équipements en service. Comment anticipez-vous les besoins des usagers ? Il existe un véritable télescopage avec l'usage quotidien du vélo, comment interrogez-vous les usagers sur leurs besoins ? (Questionnaires, sondages ?)

Région : Concernant le matériel 73500, l'échéance de potentiel des engins est prévue dans la convention TER à horizon 2036-2040. Le renouvellement sera à l'étude dans les prochaines années, et la Région est actuellement en phase exploratoire, de manière à disposer de rames nouvelles à horizon 2034. Un train en France a une durée de vie moyenne de 40 ans. Des opérations de maintenance de type "ATP" (Autres Travaux Programmés), similaires à des opérations mi-vie, ont eu lieu à 18 ans autour de 2020. Même si ces matériels ne satisfont pas tout le monde, ils ne seront pas remplacés avant l'échéance.

À noter : en réponse à une question sur le versement mobilité, la Région précise qu'elle n'est pas favorable à la mise en place d'une nouvelle taxe. Chaque territoire fait ses propres choix concernant le versement mobilité.

- Les trains Corail rencontrent des problèmes de fiabilité, quelles sont les perspectives d'amélioration d'ici 2033 ?

Région : La Région finance un programme triennal (sur la période 2024-2026) de rénovation des voitures Corail (cf photos sur le support), dans l'attente du remplacement des trains Corail. En parallèle, la Région a lancé un sourcing sur le remplacement des trains Corail, avec la Société Publique Locale (SPL) Grand Est et la Région Grand Est. La démarche s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de matériel et de maintenance lancé en 2024.

- Quels sont les plans pour la maintenance des rames et le choix du nouveau matériel roulant dans le cadre des SERM ?

Concernant les ateliers de maintenance : disposer de rames sans capacité de maintenance ne permet pas d'assurer leur mise en service commercial, d'où l'engagement des réflexions par la Région sur la maintenance en parallèle du matériel, en lien avec l'allotissement. Sur le type de matériel venant à remplacer les trains Corail, l'orientation porte vers l'automoteur capacitaire permettant de faire face aux fortes fréquentations observées et attendues ces prochaines années. Des propositions ont été

faites par différents constructeurs et sont en cours d'analyse avec la Région Grand Est / SPL Grand Est afin de vérifier leur adéquation avec les besoins des deux régions. La Région pourra apporter des précisions en 2026 sur les prochaines étapes.

- Concernant le nouveau matériel, y aura-t-il des espaces pour les bagages et valises (ce qui est problématique notamment durant les vacances) ? Attention également au matériel Corail (problème d'amiante).

Région : est actuellement en dialogue avec les constructeurs pour définir le type de matériel possible et les délais de livraison envisageables au regard des possibilités des industriels. L'objectif est d'avancer intelligemment. Le sujet des bagages concerne non seulement les vacances mais aussi les week-ends, ce qui en fait un point d'attention particulier.

- Pouvez-vous apporter des précisions sur l'atelier de Chambéry ?

Région : l'atelier a été revu, mais la fonctionnalité reste inchangée quant aux fonctionnalités présentées les années passées : il s'agit de faire la maintenance de rames Z23500 qui circulent dans les vallées de Savoie au plus près de leur lieu d'affectation, en évitant des allers-retours de/vers Lyon. Il s'agit d'un projet à court terme, antérieur à la réflexion sur les SERM.

POINT SUR LE SERM

SERM Chambéry– Intervention de M. Caraco

Depuis plus d'un an, le SYMOS (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Ouest savoyard) a été créé, ce qui a permis d'améliorer la coordination des acteurs. Un travail est en cours entre les réseaux urbains de Grand Chambéry, Grand Lac et Coeur de Savoie afin de parvenir à une fusion. L'ensemble de ces acteurs travaille de concert pour la définition du SERM.

- C'est important d'avoir des SERM connectés (Savoie, Haute-Savoie, Isère); or le SERM Savoie s'arrête à Rumilly.

Région : des interconnexions sont prévues. Les aires d'influence des SERM sur les cartes s'arrêtent à certains points pour définir des représentations visuelles techniques, mais dans les faits des évolutions d'offre sont à venir en dépassant les aires d'influence figurant sur les cartes. Des Comités de Pilotage sont prévus prochainement. L'objectif est une connexion Annecy–Rumilly-Chambéry toutes les 30 min. Pour Grenoble–Chambéry, des renforts sont envisagés pour disposer d'une desserte à la demi-heure en heures de pointe et à l'heure en heures creuses, avec des renforts périurbains (jusqu'à Brignoud pour Grenoble et St Hélène du Lac à Chambéry) pour atteindre le quart d'heure en heures de pointe et la demi-heure en heures creuses . L'enjeu est de renforcer le réseau périurbain même au-delà du découpage cartographique. Les SERM seront interconnectés, aucune desserte ne s'arrêtera aux frontières. Exemple : le SERM Clermont impactera Moulins sans que Moulins apparaisse sur la cartographie. Il est nécessaire d'avoir une vision régionale.

- Comment les SERM intègrent-ils les besoins des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?

Région : Cela concerne tout le réseau et chaque Autorité Organisatrice (AO). Les gares doivent être accessibles, mais des efforts restent à faire. La Région n'a pas autorité pour contraindre les AO locales.

AMELIORATION DES SERVICES AUX USAGERS

- Où trouver les tarifs Cars Région en Savoie et Haute-Savoie ? Et où en est le projet d'harmonisation des tarifs et des règles de déplacement (correspondances, temps de trajet, etc.) ?

Région : Le nouvel abonnement Scolaire+ Mobilité Région à destination des élèves ayants droit Région est une première étape. C'est un processus long qui nécessite un travail fin pour trouver un dénominateur commun. La Région est passée de 200 à 6 tarifs . L'objectif est une harmonisation complète de la tarification, d'ici fin 2026. Il faut trouver un équilibre, certains scolaires bénéficiaient de la gratuité, d'autres non. Depuis l'harmonisation des scolaires, plus de 50000 billets gratuits Scolaire+ Mobilité Région ont été distribués en septembre, ce qui montre l'intérêt des jeunes pour les transports. La Région est exemplaire sur ce sujet.

- Tarification pour les moins jeunes : pourra-t-on faire St-Marcellin – Grenoble avec une tarification simple et unique ?

Région : Oui, cette étude est intégrée dans le SERM grenoblois. Une tarification simple et attractive est prévue. Le travail est en cours avec les opérateurs.

- Quand seront disponibles les billets au tarif illico Liberté sur le nouveau support M-Ticket ?

Région : le sujet est à l'étude, les billets au tarif illico Liberté devraient être disponibles dans les prochaines semaines. L'objectif à terme avec le M-Ticket est un seul acte d'achat pour plusieurs opérateurs via l'appli Oûra et sur le support M-Ticket. Toutes les AO de la Mobilité présentes au sein de la région sont invitées à commercialiser leurs titres sur M-Ticket, pour pouvoir à terme proposer des trajets de bout en bout sans couture.

- M. Carencio évoque une perte de fonctionnalité pour les usagers de son réseau sur les nouveaux médias Oûra.

Région : Historiquement, les usagers qui souscrivaient un abonnement à post paiement sur le site de Synchro bus étaient renvoyés sur le site oura.com pour consulter leurs factures. Avec le changement de fournisseurs médias Oûra, ce process dérogatoire n'a pas pu être maintenu.

Retour positif : sur certains trajets, l'information fonctionne très bien. Des remerciements sont formulés pour les efforts réalisés. Exemple : chaque matin, l'utilisateur se connecte sur Internet pour vérifier la circulation de son train.

OUVERTURE A LA CONCURRENCE

- Concernant le lot fonctionnel, y aura-t-il un seul lot pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes ? Dans le lot Auvergne, il y a une partie incluse : comment sera assurée l'harmonisation ?

Région : La philosophie retenue est que tout ce qui concerne les usagers soit regroupé dans un seul lot. L'opérateur retenu par lot devra cependant disposer de son propre système, qui sera collecté. Il y aura bien un ou plusieurs appels d'offres, conformément à ce qui a été prévu initialement.

CPER – VOLET MOBILITE

- La Région Occitanie semble mieux dotée pour les Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) que la Région Auvergne-Rhône-Alpes. L'engagement de non-fermeture des lignes est valable jusqu'à quand ? Globalement, le réseau est sous financé au niveau national

Région : L'engagement porte sur la durée du CPER (2021-2027), aucune fermeture de lignes n'aura lieu sur la durée du CPER. Mais, les investissements actuels sont insuffisants sur le moyen terme : il faudrait 15 fois plus pour remettre le réseau à niveau. Le constat est partagé : il y a bien un sous-investissement national.

2. BILAN TER

BILAN TER 2024

- Un questionnaire a été fait auprès des usagers par le Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes et permet de soulever plusieurs points. Actuellement, sur la ligne Valence – Die, trois places sont consacrées aux vélos (jusqu'à six avec bâchages en période estivale) par rame. Cependant, sur cette ligne, il existe des tensions entre usagers et contrôleurs. Certains contrôleurs manquent d'indulgence, alors qu'il manque globalement des places pour les vélos à bord des trains. Lors des gros week-ends, on observe 20 à 30 vélos, ce qui empêche certains voyageurs d'effectuer leur trajet. Certains usagers modifient leurs pratiques faute de solutions. Il faudrait un minimum d'espaces vélos pour les pendulaires, et un marquage clair pour identifier les zones vélos. Par ailleurs, il est impossible actuellement de réserver une place vélo au guichet ce qui peut être rédhibitoire.

SNCF Voyageurs : remercie l'association pour ces retours. SNCF Voyageurs reconnaît que tout n'est pas parfait, mais des améliorations ont été apportées. Le sujet des vélos à bord reste complexe :

- **Le nombre de vélos est limité et accepté dans la limite des places disponibles.**
- **Parfois, des vélos sont installés dans les emplacements PMR.**
- **Nous n'avons pas la capacité d'emporter 25 vélos par train.**
- **Les contrôleurs ont été sensibilisés à faire preuve de bienveillance et à accepter les vélos si de la place reste disponible.**
- **Le souhait d'un parcours de réservation est noté : une expérimentation se poursuivra en 2026.**

- Sur la ligne Grenoble-Gap, il y a la possibilité de rétablir une offre proche de celle de la semaine le week-end. Des remerciements sont formulés pour la bienveillance des contrôleurs. Il est suggéré d'instaurer des pictogrammes piétons/vélos et une optimisation de l'espace intérieur.

SNCF Voyageurs : Les pictogrammes vélos et les emplacements sont bien matérialisés. SNCF Voyageurs travaille sur des pistes pour mieux répartir les voyageurs sur l'ensemble des rames.

Région : reçoit de nombreux courriers, notamment de PMR qui ne peuvent pas accéder au train à cause des vélos à bord. C'est un problème majeur. La réflexion doit intégrer le cyclotourisme et le vélo du quotidien. Certaines lignes très fréquentées nécessitent une approche spécifique.

- Existe-t-il des wagons partagés PMR/vélos ? Y a-t-il des rames spécifiques vélos ?

Région : Créer des rames spécifiques induirait un rallongement des temps de trajet, voire un impact sur la régularité : il faut en effet des temps d'arrêt plus importants en gare pour que les usagers puissent monter/descendre leur vélo du train s'ils sont en nombre important. Beaucoup de pays européens ont opté pour des garages à vélos en gare (un vélo pour le trajet domicile-gare et un autre pour le trajet gare-travail).

BILAN TER A FIN AOUT 2025

- Sur la ligne Annecy–Grenoble, la régularité est de 74 %, mais lorsqu'il y a un problème à Poliénas ou Vinay, les suppressions impactent des usagers dans les trains les plus chargés, ce qui n'apparaît pas dans les données de qualité.

- Chambéry–Grenoble : il est constaté deux ou trois suppressions par semaine, ce qui est pénible. Beaucoup de passages à niveau dysfonctionnent et il y a des accidents de personnes. Le temps d'attente est conséquent en cas de problème, sans amélioration notable.

- Train de nuit Paris–Briançon : le retour est très positif côté usagers, avec des trains à l'heure. - Grenoble–Briançon : la liaison assurée par car n'est pas jugée satisfaisante. Pour les Jeux-Olympiques et Paralympiques (JOP), il faudrait améliorer les conditions d'exploitation.

SNCF Réseau : la situation est complexe : il y a nécessité d'ouvrir les postes de nuit plus longtemps, si bien que le nombre de trains est limité sur cette ligne.

- Si on installait une télécommande sur cette ligne, on ne serait plus limité à 16 trains par jour ?

SNCF Réseau : la fin de la phase 2 du projet est prévue avant 2030.

- Dans le cadre du CPER, il n'y a pas de fermeture de ligne ? Exemple : Grenoble–Veynes. Si tous les trains s'arrêtent à Clelles, est-ce que la ligne serait considérée comme non fermée ?

Région : aucune fermeture de ligne définitive n'est prévue pendant la durée du CPER (hors travaux). Sur la ligne Grenoble-Veynes, la Région travaille avec l'État pour un protocole de financement afin qu'elle soit exploitée pour les JOP. Des travaux seront nécessaires.

- SNCF Réseau a-t-il des pénalités en cas de retard ?

Région : Oui, c'est l'objectif de la convention de performance entre la Région et SNCF Réseau.

- Exemple gare de Clelles : le matin même, il n'y a qu'une seule rame, pas d'espace vélo, des jeunes assis sur leurs valises dans l'allée, et il est impossible d'accéder aux toilettes. Ces conditions de transport sont récurrentes. Il y a besoin de perspectives pour les usagers ruraux.

Région : n'attend pas 2030 pour agir. Elle remercie pour la transmission de ces éléments. Ce n'est pas normal que cela se produise régulièrement. L'inadéquation de l'emport aux fréquentations attendues est sanctionnée par un malus dans la convention TER entre Région et SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs : Normalement, il y a des trains composés de deux éléments. Il a dû y avoir un problème ponctuel. SNCF Voyageurs va vérifier la composition.

- Un incident est signalé au sujet d'une dame avec poussette refusée dans un car faute de siège bébé pour son enfant. Elle a attendu 4 h en gare de Grenoble. Ne serait-il pas possible de prévoir des sièges bébés dans les cars ?

Région : Le Code de la route prévoit une exception importante : « L'utilisation d'un système homologué de retenue pour enfant n'est pas obligatoire pour tout enfant transporté dans un taxi ou dans un véhicule de transport en commun. En d'autres termes, dans ces véhicules, la responsabilité de l'enfant reste à la charge des parents. Une sensibilisation des conducteurs est nécessaire afin d'éviter ce type d'incident et de garantir un accueil adapté des familles.

- Affrètement autocar TER : la ligne Valence–Grenoble a été fermée pendant deux jours. Des autocars de substitution ont été mis en place, mais l'un des chauffeurs ne connaissait pas le chemin. Il a demandé si des passagers voulaient aller à Poliénas, personne n'a répondu, donc le car n'y est pas passé. Si des usagers attendaient à Poliénas, ils sont restés sans solution.

3. PERSPECTIVES 2026-2027

TRAVAUX PROGRAMMES

- Quelle est la politique en matière de plages de surveillance ?

SNCF Réseau : Il s'agit d'un sujet national. Les fenêtres de surveillance sont obligatoires pour garantir la sécurité du réseau. Elles doivent être réalisées à pied et en journée, ce qui rend leur planification complexe, notamment sur certaines lignes. Un travail est en cours pour intégrer ces contraintes dans les réflexions des SERM. Des groupes de travail explorent des solutions alternatives pour réduire l'impact, comme l'utilisation de drones ou de systèmes d'éclairage (ballons lumineux).

- Flyer sur l'obligation d'élaguer les arbres : les chutes d'arbres ont un impact important sur le trafic. Le flyer de SNCF Réseau est jugé bien conçu.

- Ligne des Alpes : budget de 90 M€. Est-ce lié aux JOP ? Peut-on enchaîner les travaux pour limiter les interruptions ?

SNCF Réseau : Non, ce ne sont pas des travaux de même nature. Contraintes liées au personnel, à la saison, etc.

Région : travaille dans le cadre du CPER pour compléter les financements.

A. EVOLUTION DE DESSERTE TER

- Il est demandé une remise en service du train du soir Genève–Grenoble pour les retours universitaires, avec la possibilité de correspondances via Évian ou Bellegarde.

Région : l'étude a été réalisée, mais les conditions économiques proposées ne sont pas accessibles.

EVOLUTION DES TRANSPORTS INTERURBAINS ET SCOLAIRES

- Des cars Isère sont en concurrence avec des lignes ferroviaires autour de Grenoble. Pourrait-on privilégier des lignes de rabattement ?

Région : Les réflexions sont en cours dans le cadre du projet de SERM mais il ne faut pas voir les mode routier et ferroviaire comme concurrents, mais plutôt comme complémentaires. Il en est ainsi de l'expérience du lien Voiron / Grenoble depuis 15 ans.

AMENAGEMENTS DANS LES GARES

- Gare de Vinay : des ascenseurs sont en panne depuis 5 mois, suite à des problèmes de sécurité et de vandalisme. Des actions sont à mener.

SNCF Gares & Connexions : les cellules spécialisées ont été avisées

- Un parallélisme est fait entre les gares de Gières et de Vénissieux : à Gières, tous les trains s'arrêtent, mais pas à Vénissieux alors qu'il y a un potentiel important du fait du métro.

- Pont-de-Claix : les usagers sont satisfaits de la nouvelle gare, mais sur le plan réseau, celle-ci apparaît à son ancien emplacement.

Participants (39 présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes (8) :

Vice-Président chargé des transports : Frédéric AGUILERA

Direction des Mobilités Ferroviaires et Aériennes

Service Pilotage des Contrats et du Matériel : Emmanuel LENGAIGNE, Stéphanie TEXIER, Romain
TUET-BUSSEUIL

Services aux Mobilités : Quentin NEUROHR

Service Desserte et Infrastructures Ferroviaires : Alexis LECLERC, Eric SALIOU

Direction des Mobilités Territoriales Interurbaines et Scolaires : Gilles GALLAND

SNCF Voyageurs (4) : Emmanuel GREBEL, Sébastien HERVIER, Astrid MAILLARD, Alexia SAMMARTINO,

SNCF Réseau (2) : Hamid BAKHOUCHE, Blandine CHEMELLE,

SNCF Gares & Connexions (1) : Corinne FAURE COLLINAEUX

Etat (3) : Fabrice CULOMA, Rémi RIOU, Eric VALLA

Elus (1) :

Députée Isère : Sandrine NOSBE

COLLECTIVITES (8) :

SYMOS : Matthias KOCHER

SMAAG : Vincent CAILLE, Pierre HIRIGOYEN

DEPARTEMENT 73 : Bernard BARNEOUD

Grand Chambéry : Alain CARACO, Juliette DASTEL

Communauté de communes Haute Maurienne Vanoise : Nathan CLOUET

Pays de Maurienne : Julie RAUX

Associations d'usagers (10) :

FNAUT : Bertrand CHRISTIAN, Alexis GRABIT, François LEMAIRE, Nathalie TEPPE

AEDTF : Renaud CORNU-EYMIEUX, William LACHENAL

ADUT : Jean-Claude TERRIER

ADTC : Jérôme REBOUG

Etoile de Veynes : Eric GILBERT, Marc-Jérôme HASSID

Syndicats de salariés (2) :

CGT : Antoine FATIGA

CF-CGC : Nathalie MILANETTI