

Association Dauphinoise des Usagers du Train
1285, route de la croix St Marc
38440 Ste Anne sur Gervonde
E-mail : adut.ter.ra@gmail.com
Blog : <http://adut.20minutes-blogs.fr>

Rapport moral

Faits marquants de Novembre 2017 à Octobre 2018

Perspectives 2019-2021

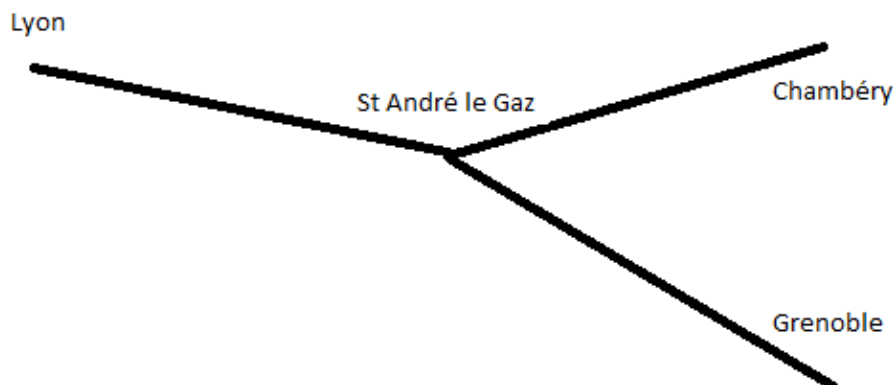
Sommaire

1. Rôle de l'ADUT	1
2. Objectifs de l'ADUT	2
3. Retour sur 2018, année la pire vécue depuis longtemps	3
3.1. 2018, année de travaux sur la ligne.....	3
3.2. 2018, grève perlée	4
3.3. 2018, relation avec l'AOM	4
3.4. 2018, poursuite des transformations des gares en haltes.....	5
3.5. 2018, comme 2017, année de transition pour l'ADUT	5
4. Services à venir 2019 à 2021	7
5. Travaux dans les gares	7
6. 2019 se profile à l'horizon avec les très gros travaux de Lyon Part-Dieu	8
7. Orientations pour 2019.....	9
8. Associations d'usagers partenaires au cours de cette année	10

1. Rôle de l'ADUT

L'ADUT, Association Dauphinoise des Usagers du Train, est une association loi 1901, gérée par des usagers du TER Auvergne-Rhône-Alpes, bénévoles, sans aucun lien avec la SNCF ou le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.

L'ADUT a été créée le 19 décembre 1979. Le périmètre de l'association est représenté par la ligne ferroviaires en Y « Lyon-Grenoble/Chambéry » avec la jonction à St André-le-Gaz (SAG).



Bien entendu, les actions effectuées par l'ADUT se font en coordination avec l'ensemble des autres associations et collectifs d'usagers présents sur la ligne et avec la FNAUT à laquelle l'ADUT est adhérente (cf. paragraphe 8).

2. Objectifs de l'ADUT

L'objectif essentiel de l'ADUT est l'amélioration des conditions de transport de l'ensemble des usagers de la ligne « Lyon / Saint-André-le-Gaz / Grenoble – Chambéry », sans parti pris pour les uns ou pour les autres, quelles que soient leurs gares d'origine et leurs gares de destination, avec un focus particulier sur les pendulaires qui représentent la grande majorité des usagers de ma ligne (plus de 80%).

La réalisation de cet objectif passe

- par une connaissance, toujours à améliorer, du vécu quotidien de la ligne, des contraintes et faiblesses réelles de notre ligne, du point de vue infrastructure, matériels roulants, personnel à bord, gestion des gares aux extrémités, Lyon Part-Dieu, Lyon Perrache, Grenoble et Chambéry,
- par notre présence dans les médias,
- par notre relation avec la SNCF via les responsables de la ligne ou de territoire, et avec la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est donc essentiel pour connaître au mieux la réalité quotidienne des trains en circulation et la vie des gares, pour avoir plus de poids auprès des médias, de la presse écrite, des radios ou de la télévision régionale, que le nombre d'adhérents de l'association soit élevé.

Ces adhérents couvrent pratiquement l'ensemble des gares ou haltes de la ligne et utilisent pratiquement toutes les directions, des petites gares aux 4 gares d'extrémité de la ligne, ou de petites gares à petites gares, mais aussi tous les horaires et tous les types de matériels roulants.

Nous avons bien entendu de très nombreux contacts avec les associations d'usagers et collectifs d'usagers présents sur la ligne ou aux 3 extrémités de celle-ci. Nous soutenons les collectifs d'usagers qui peuvent se créer au niveau local pour faire face à des difficultés ponctuelles ; nous pouvons citer le groupe citoyen de Virieu et de la vallée de La Bourbre, et les collectifs des usagers de Voreppe et de Réaumont, voir paragraphe 8.

L'ADUT veut pour les usagers un service de Qualité répondant à leurs besoins :

- pour aller travailler tous les jours de la semaine, week-end compris, qu'ils travaillent en rythme journalier ou en 2*8,
- pour leurs loisirs, soirées à Lyon, Grenoble ou Chambéry, départs en vacances, en week-end, à la montagne, à la mer.

Le train doit rester une alternative au « tout voiture ».

Cela sous-entend une Qualité de service avec :

- un nombre de trains, et/ou de rames, suffisant pour les transporter correctement (i.e. assis en conditions normales, hors perturbations),
- avec une fréquence suffisante pour ne pas considérer la voiture comme plus « intéressante »,
- bien entendu en assurant une ponctualité adéquate avec un nombre de trains supprimés réduits aux aléas inhérents à un transport public.

Ces objectifs nécessitent des pré-requis, et pour lesquels nous sommes en phase avec la direction régionale de la SNCF :

- une ligne fiable,
- un matériel roulant entretenu,
- un personnel dans une organisation solide,

A l'heure qu'il est, il est malheureusement évident que les travaux présentés après l'audit réalisé par la SNCF et ex-RFF de la ligne en Y « Lyon / Saint-André-le-Gaz / Grenoble – Chambéry », considérée comme une des 12 lignes malades par M. Guillaume PEPY, directeur de la SNCF, en janvier 2011, qui ont été réalisés : les renouvellements voie-ballast (RVB) de 2012 à 2015 et renouvellements d'appareils de voie (RAV) en 2016 et 2017, et tous finalisés en 2018 sont insuffisants au vue de la qualité de service de la ligne. C'est logique, car comme la SNCF l'a rappelé plusieurs fois, ces renouvellements ont pour but d'éviter une dégradation de la ligne et non pas une amélioration !

Pour l'ADUT, l'amélioration de la Qualité de la ligne ne doit pas être synonyme de réduction d'offre de service, suppression d'arrêts, trains en composition réduite, suppressions de trains et transformations de gares en haltes.

L'ADUT note avec crainte l'absence de communication de la région Auvergne-Rhône-Alpes avec les associations d'usagers au sujet de la nouvelle convention qui a été présentée le 13 novembre et craint le pire en ce qui concerne l'offre (cf. les propos de M. PEPY de remettre à plat avec la Région les horaires pour que ceux-ci soient conçus de façon plus robustes) et la qualité de service requise par l'AOM. Les 4 rencontres organisées par M. Patrick MIGNOLA et Mme Martine GUIBERT, 2 fois par an, avec les associations d'usagers ne permettent pas d'aborder les détails de chaque ligne. Est-ce que les 4 Comités de Mobilité et leurs réunions de préparation vont permettre de répondre aux besoins des associations ? Attendons pour voir, mais comme notre ligne sera concernée par 2 Comités de Mobilité « Alpes » à Chambéry et « Rhône Nord » à St Etienne, il ne sera pas facile de faire entendre les besoins des voyageurs !

L'ADUT veut aussi que la communication de la SNCF soit fiable en conditions d'aléa pour que les usagers puissent s'organiser et prévenir leurs proches ou leurs entreprises. Alors que la SNCF indique mettre en place des plans d'action, cette communication en cas d'aléas n'est toujours pas au niveau attendu par les usagers et souvent incohérente selon les nombreux canaux de communication mis en place.

3. Retour sur 2018, année la pire vécue depuis longtemps

3.1. 2018, année de travaux sur la ligne

Les renouvellements voie-ballast (RVB) et appareils de voie (RAV) de la totalité de la ligne est maintenant réalisé !

En effet, les travaux de RVB commencés en 2011 entre Lyon et Grenoble ont été finalisés cette année en 2 phases. De même, pendant l'été, le RVB de la ligne unique entre St André le Gaz et Chambéry a aussi été réalisé.

Mais contrairement aux années précédentes, les voyageurs déjà pénalisés par des services adaptés mis en place par la SNCF l'ont été par des aléas multiples conduisant à des suppressions de trains et de dessertes inopinées !!!

SA2018 – RENOUELEMENT DE VOIES



2018 est aussi l'année de la suppression du passage à niveau 11 (PN11) à St Pierre de Chandieu ! Depuis le temps qu'on attendait cela ! Pourvu que d'autres PN soit supprimés dans les années à venir !

3.2. 2018, grève perlée

Le seul point de positif de 2017 concernait le nombre très faible de jours de grèves qui pénalisent les voyageurs. Dans le rapport Moral 2017, nous nous posions la question de savoir si enfin la direction de la SNCF et les syndicats représentant les salariés avaient compris que les jours de grève ne pouvaient qu'être négatifs pour leur intérêt commun !

2018 a affiché clairement la réponse : Non ! La grève perlée qui a duré 3 mois, d'avril à juin 2018, a été un enfer pour les voyageurs qui ont dû se rabattre sur les routes avec leur voiture et souvent s'organiser en co-voiturage.

Le faible dédommagement de 50% des 3 mois d'abonnement n'a pas compensé les surcoûts subis par tous les voyageurs, pendulaires ou occasionnels, salariés ou étudiants !

3.3. 2018, relation avec l'AOM

Les seuls échanges constructifs que nous avons eus en 2018 avec le service Transport de la région AURA ont concerné les projets mis en place au niveau national et que la région a dû décliner :

- [Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée des services de transport régional de voyageurs pour les personnes à mobilité réduite](#) (SDA-Ad'AP). Notre référent handicap, M. Michel VERDEL qui est aussi maintenant le référent handicap de la FNAUT AURA, a participé aux réunions et à la mise en place des actions prévues.

Les 2 rencontres organisées par Mme Martine GUIBERT, VP en charge des transports à la région, sont des grand-messes de communication où il est impossible de rentrer dans le détail pour améliorer les conditions de transport des voyageurs.

Espérons que les 4 Comités de la Mobilité qui vont être mis en place en novembre et décembre, mais surtout les réunions de préparation auxquelles 2 représentants par association vont participer, auront plus d'efficacité.

Notre ligne sera concernée par 2 Comités de la Mobilité :

- « Alpes » qui aura lieu à Chambéry et qui concerne l'ensemble des Alpes et la totalité de notre ligne hors Lyon,

- « Rhône Nord » qui aura lieu à St Etienne et qui concerne notamment Lyon.

3.4. 2018, poursuite des transformations des gares en haltes

La SNCF, avec l'accord tacite de la région AURA, continue la transformation des gares en haltes sur la ligne :

- Après St Quentin-Fallavier au cours de l'été 2017,
- C'est la gare de l'Isle d'Abeau qui a été transformée en halte au cours de l'été 2018.

Le principe est invariable :

- la réduction de la plage d'ouverture des guichets,
- associée à la mise en place d'automate et d'achats ou d'abonnements sur internet ou par prélèvement automatique, et à la mise en place des applications donnant les horaires,
- associée au fait que le personnel SNCF présent n'a pas d'autres missions que de vendre des titres de transport ou répondre aux peu nombreuses questions des voyageurs

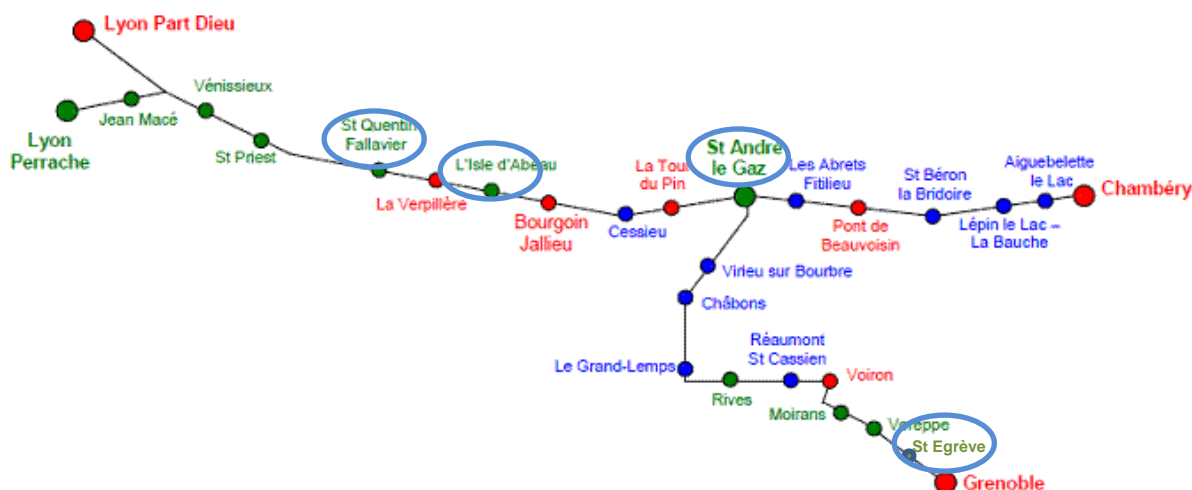
conduit à une baisse du chiffre d'affaires du guichet concerné, et donc à la fermeture du guichet.

Mais cette fermeture a 2 conséquences pour les voyageurs :

1. en cas d'intempéries, le hall où se trouvait le guichet n'est plus accessible pour se mettre à l'abri, et surtout en cas de retard des trains,
2. il n'y a plus souvent qu'un seul automate pour acheter son titre de transport. Les voyageurs sans carte bancaire sont alors pénalisés. Et en cas de panne de cet automate (cf. les cas de Le Grand Lemps à l'automne 2017 ou à L'Isle d'Abeau en septembre 2018), les voyageurs montent dans les trains sans titre de transport au risque de se faire verbaliser ou au risque de devoir payer un titre de transport plein tarif.

Quelle sera la prochaine gare concernée en 2019 ?

Une gare dont le guichet n'a pas d'autres services que la vente de titres de transport ou l'information aux voyageurs : Rives, Moirans, La Verpillière, La Tour du Pin ou Pont de Beauvoisin !!!



Sur le graphique ci-dessus les gares devenues des haltes sont entourées en bleu.

3.5. 2018, comme 2017, année de transition pour l'ADUT

Alors que nous voulions poursuivre les actions engagées les années précédentes, nous n'avons pas pu le faire par manque de disponibilité. Les membres du bureau sont tous des salariés ayant en plus de leurs contraintes professionnelles des contraintes familiales comme la plupart des usagers.

Nous avons donc limité nos actions, à une seule campagne d'adhésion en début 2017, à une diffusion d'informations mensuelles, et à pas suffisamment de relances pour rencontrer les communautés de communes et d'agglomération.

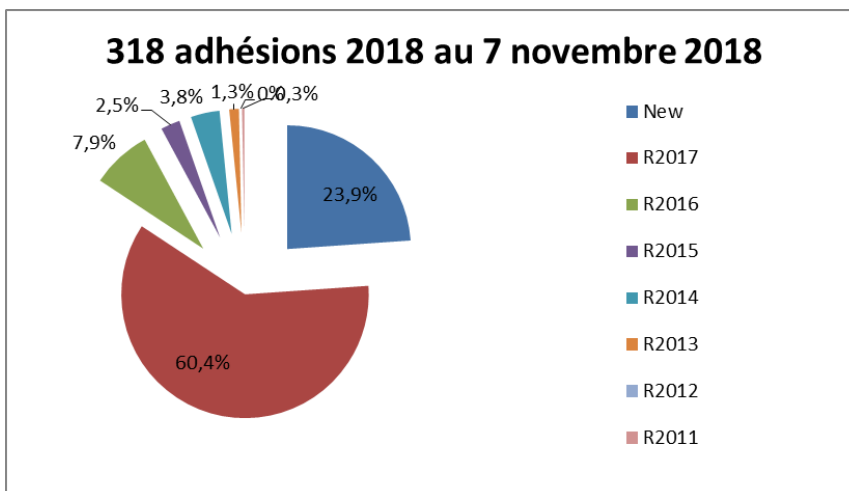
Néanmoins, nous avons réussi à maintenir la communication de l'ADUT par notre blog, grâce à M. Eric GALLET, et par notre adresse électronique en répondant aux sollicitations des adhérents et des voyageurs de la ligne, voire d'autres lignes : Grenoble/Chambéry, Grenoble/Valence, Tarare/Lyon, Ambérieu en Bugey/Lyon, et même la gare de Valence TGV.

Mais nous continuons à rencontrer les élus ou les services techniques de transport : CAPI, CC des Vals du Dauphiné, CC Bièvre Est.

Adhésion - Nombre d'adhérents à l'ADUT

Le tarif de l'adhésion à l'ADUT est de 5 euros. Ce tarif reste inchangé depuis plusieurs années.

Le nombre d'adhérents a légèrement augmenté cette année. Du fait de nos actions et de la communication sur ces actions, des adhérents qui n'avaient pas adhéré depuis plusieurs années ont ré-adhéré.



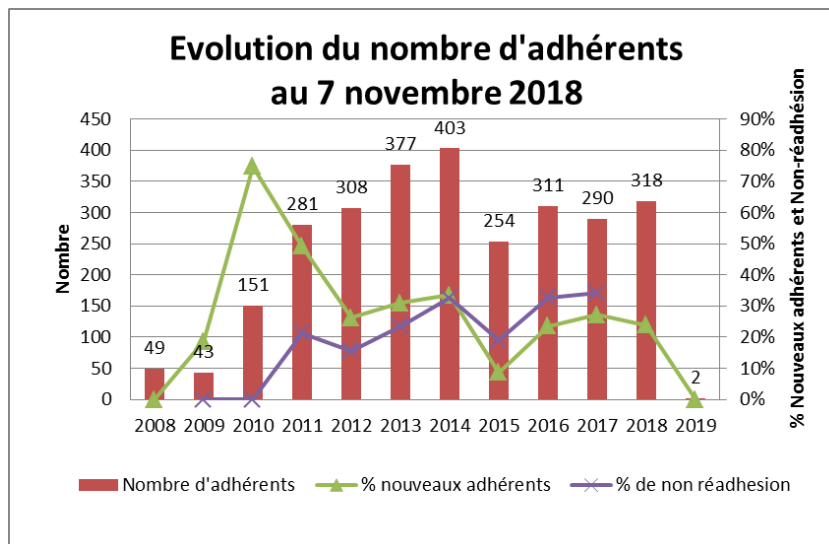
On le voit ci-dessus, de nombreux adhérents n'adhèrent pas chaque année, mais tous les 2, voire 3 ans.

Globalement, on peut donc considérer que l'ADUT a, à ce jour, 518 adhérents.

Il faut noter qu'en moyenne 3% de nos adhérents arrêtent de prendre le train chaque année.

Les usagers doivent prendre conscience qu'ils doivent adhérer à l'association pour que celle-ci ait plus de poids pour se faire entendre et donc les défendre.

Au jour de l'AG, le nombre d'adhérents 2018 est de 318 dont 23,5% de nouveaux adhérents alors que plus de 34% des adhérents de 2017 n'ont pas ré-adhéré en 2018 (ils étaient 40% le jour de l'AG en 2017)).



Les campagnes d'adhésions, les actions à mettre en place et la gestion de l'ADUT requièrent des bénévoles !

4. Services à venir 2019 à 2021

Comme annoncé par la SNCF depuis 1 an, le Service annuel (SA) 2019 va être très impacté par les travaux à venir dans la gare de Lyon Part-Dieu (cf. paragraphe 6) par rapport aux années précédentes et ceci pour toutes les lignes TER et TGV desservant cette gare.

Initialement prévue à -30%, la réduction de la capacité de la gare de Lyon Part-Dieu devrait être de -20% en 2019 (cf. les propos de la SNCF lors de la rencontre du 21 juin 2018 organisée par la région AURA). Mais il nous sera impossible de vérifier ce chiffre, surtout que les perturbations annoncées pour notre ligne et pour les autres paraissent beaucoup plus importantes, notamment pas qu'en heures de pointe là où les quais sont sur-occupés mais aussi en heures creuses.

Est-ce que la SNCF ne profite pas de ces travaux pour réduire fortement la voilure en termes d'offre afin d'essayer d'obtenir une qualité de service améliorée et donc en phase avec les objectifs imposés par la région AURA ?

L'impact pour les voyageurs de la ligne va être conséquent avec :

- Une réduction très importante des circulations Lyon Part-Dieu/SAG/Chambéry puisque les 14 AR quotidiens passent à 2 AR quotidiens.
 - De même les circulations entre St André le Gaz et Chambéry sont réduites. Pourquoi ? Est-ce pour faire circuler + facilement les TGV et/ou pour remonter le niveau de la ponctualité de la ligne ?
 - L'ADUT a demandé dans son courrier du 26 octobre que la SNCF apporte des modifications pour améliorer les correspondances et la sécurisation des circulations entre Lyon/Bourgoin/SAG/Chambéry.
 - L'ADUT s'associe au Collectif d'usagers de l'avant-pays savoyard pour améliorer l'offre proposée par la SNCF qui ne nous paraît pas en phase avec seulement les travaux de Lyon Part-Dieu ...notamment avec la disparition des trains après 17h50 au départ de Lyon et 18h44 au départ de Chambéry.
- 50% des circulations Lyon Part-Dieu/Grenoble sont détournées sur Lyon Jean Macé et Lyon Perrache. A la demande de l'ADUT, les 50% des trains demeurant avec O/D Lyon Part-Dieu auront 3 UM au lieu de 2 UM actuellement pour augmenter l'emport car l'affluence va être considérable, de nombreux voyageurs ne voulant pas payer un abonnement TCL supplémentaire.
 - Le 21 juin, la FNAUT AURA a demandé la mise en place d'abonnement TCL gratuit pour les voyageurs concernés.
 - Le 17 juillet, l'ADUT a rappelé ses exigences en termes de sécurité et d'information sur les quais de Lyon Jean Macé et de sécurité pour la traversée des boulevards, car de nombreux trains supplémentaires vont s'y arrêter.
 - Du fait des circulations Lyon Part-Dieu/Grenoble détournées sur Lyon Jean Macé et Lyon Perrache, les voyageurs de La Verpillière n'auront plus qu'un train par heure en heures de pointe pour aller sur Lyon Part-Dieu. L'ADUT a demandé dans son courrier du 26 octobre que la SNCF étudie des modifications de sillons pour faire arrêter à La Verpillière les 2 AR Lyon/SAG/Chambéry.

M. Alain THAUVETTE a confirmé le 21 juin 2018 que les travaux de percement des quais vont durer au moins 3 ans. La situation dégradée que nous allons vivre en 2019 va donc perdurer en 2020 et 2021, avec néanmoins une petite amélioration en 2020, mais 2021 sera au niveau de 2019.

5. Travaux dans les gares

Les aménagements de la gare de Chambéry sont en cours de finalisation. Mais la sécurisation de ces travaux ont nécessité l'intervention de l'ADUT en janvier 2018 dans les médias afin que cela soit réalisée.

La Tour du Pin a vu enfin le remplacement de ses 2 ascenseurs.

La mise en place de la passerelle à Bourgoin-Jallieu va débuter en semaine 50 pour une fin prévue au cours de l'été 2019 (ce qui correspond au début des travaux d'aménagement PMR (projet Sd'AP) dans la région AURA). La pose de la passerelle nécessitera la coupure complète des circulations pendant plusieurs jours.

Mais attention 2019 se profile à l'horizon avec les très gros travaux de Lyon Part-Dieu, voir paragraphe 6.

Les travaux lourds de rénovation du quartier de la gare de à Bourgoin-Jallieu avec la modification des parkings, de la gare routière, etc (Parkings silo payants à venir au nord sur l'ancienne zone de fret).

St André le Gaz aussi se modernise. Le programme des travaux prévus en gare de St André le Gaz initialement en 2020 pour 21 M€, projet poussé par M. MIGNOLA quand il était VP en charge des transports au conseil régional et par les élus de Chambéry, est avancé :

- La 1ère phase avec le découpage des blocs commencée en 2016 se finira en 2017,
- La 2ème phase des travaux, concernant la modification des voies, débutera en novembre 2018

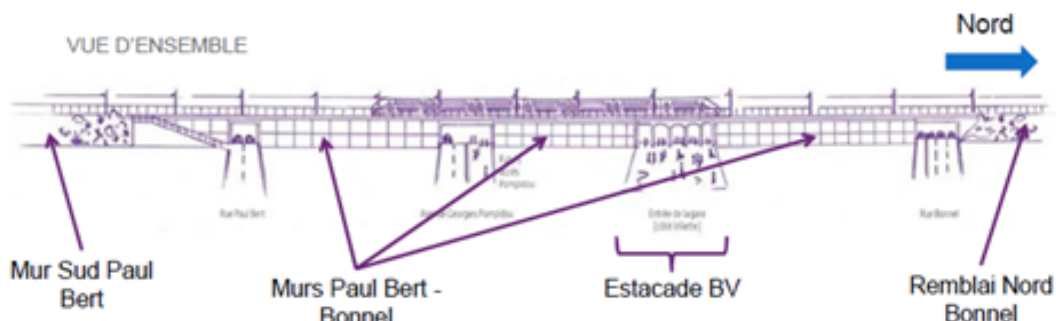
Et après pour St André le Gaz ? Est-ce que la mise en place d'une gare de correspondance entre des navettes, poussées par les élus de Chambéry, entre SAG et Chambéry, avec les péri-urbains allant sur Lyon Perrache et sur Grenoble et avec les inter-cités Grenoble / Lyon Part-Dieu qui s'y arrêteraient, va avoir lieu ? Dans cette hypothèse, est-ce que la desserte de la gare de St André le Gaz ne va pas entraîner la suppression de la desserte des inter-cités à La Tour du Pin, dont la situation est trop exiguë pour la SNCF.

6. 2019 se profile à l'horizon avec les très gros travaux de Lyon Part-Dieu

Le projet de Service avec une réduction du nombre de trains de 18% sur Lyon Part-Dieu.

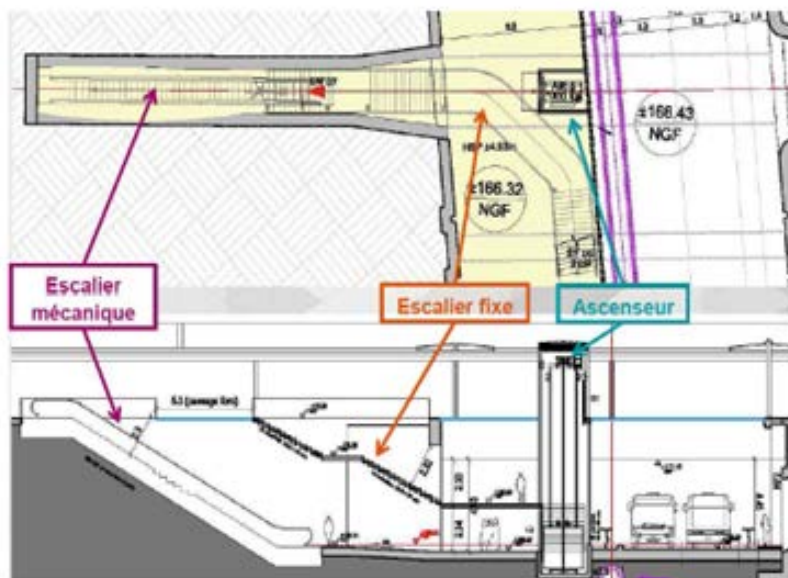
Rappel des travaux à venir :

Création de la voie L (100 M€)



- 2018-2021 : Travaux de Génie Civil Voie L
 - 2018 : Blindage de nuits : fermeture de la voie K de nuit
 - 2019 : fermeture de la voie K sur le service annuel et de la voie J pour 8 mois, mutualisation avec Pompidou et tunnel de Caluire
 - 2020 : fermetures de nuits
 - 2021-2022 : Equipements ferroviaires

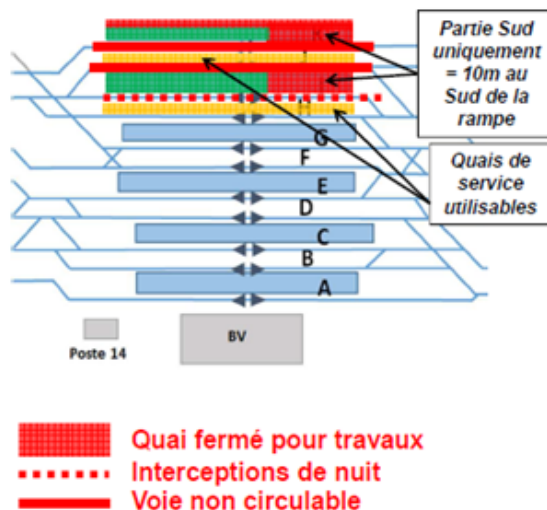
Accès avenue Pompidou 50 M€:



- 3 ans de travaux
- 2 quais par an
- Quais accessibles de jours durant les travaux
- Réduction des longueurs utiles
- Voies interceptées de nuit
- Début par quais I/J et K/L

Phasage Travaux 2019

IMPACT VOIE L ET ACCÈS POMPIDOU QAIS I/J ET K/L



- Voie K fermée toute l'année
- Voie J fermée 8 mois
- Voie I interceptée de nuit
- Quais K et I/J fermés partie Sud (arrêt trains courts uniquement)
- Réouverture des quais en situation initiale à Noël (Mobiliers, équipements et info voyageurs à l'identique avant travaux)

7. Orientations pour 2019

Les principales orientations de l'ADUT seront :

- Les 4 thèmes récurrents :
 - La qualité du service pour tous les usagers
 - La fiabilité de l'information aux usagers lors des aléas
 - La non-réduction des dessertes pour les « petites gares » dans la vallée de la Bourbre, la Bièvre, Réaumont et Cessieu
 - L'accès des gares et stationnements voiture et vélo
- L'offre de service pour les années 2019 à 2021 du fait des travaux de la gare de Lyon Part-Dieu
- Rester vigilant sur les dossiers à long terme que sont
 - La Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon Turin (NLFLT)

- Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) puisqu'associée au doublement des voies entre Grenay et St Fons,
- L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) qui risquerait d'engendrer plus de circulations sur la ligne : risque de saturation supplémentaire, d'aléas supplémentaires,
- Reprendre le déploiement de l'ADUT dans les gares de la ligne, en nombre d'adhérents, en nombre de relais et en nombre de membres du CA pour mieux pouvoir répondre aux attentes des voyageurs de la ligne.

8. Associations d'usagers partenaires au cours de cette année

- Association des Usagers du TER de la Vallée du Rhône - AUTERVV
- Association du Développement des Transports en Commun - ADTC Grenoble
- Association du Développement des Transports en Commun - ADTC Savoie
- Association des usagers de la ligne Grenoble Valence – ASULGV
- Collectif des usagers de la gare de Réaumont
- Collectif des usagers de Voreppe
- Groupe Citoyen Virieu Vallée de la Bourbre
- Association pour la défense des usagers des transports de l'axe Lyon/Ambérieu – ADULA
- Association de Défense des Usagers de Lyon-Saint-Etienne – ADULST
- Association Rail Dauphiné Savoie Léman – ARDSL
- Collectif Transports du Val de Saône – CTVS
- Collectif des Usagers de la ligne Lyon/Dijon
- Comité de Défense et de développement du Rail en Pays Riomois
- FNAUT et son service de médiation
- FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes

Usagers, c'est par votre adhésion à l'ADUT que l'ADUT pourra obtenir des conditions de transport améliorées pour vous.

Adhérez !