



Table ronde du 24 juin 2009

Les gares TER en Rhône-Alpes



La politique régionale des gares

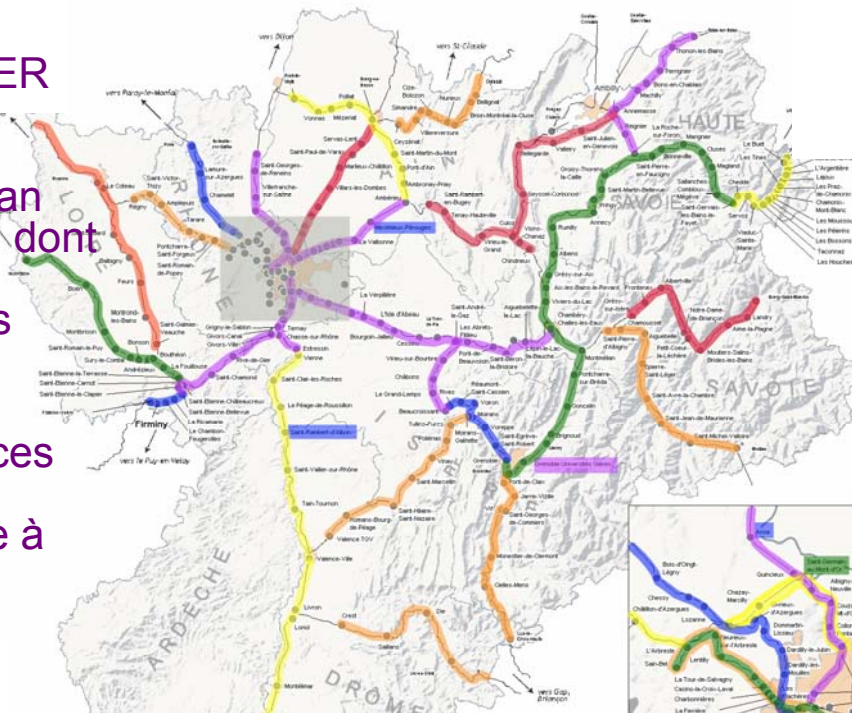
La politique régionale des gares comprend trois axes d'interventions :

- **La mise en place de plans pluriannuels d'amélioration du service pour l'ensemble des gares** : remise à niveau des gares, système d'informations voyageurs, plans vélos....
- **Une intervention ciblée sur les points stratégiques du réseau**, sur la base de la typologie des gares régionales : pôles d'échanges CPER, réseau PMR, vente multimodale. L'objectif est de définir et mettre en œuvre un référentiel de services qui pourra ensuite être modulé sur les autres gares
- **Une politique de droit commun pour les plus petites gares**, en accompagnement des initiatives locales ou des projets d'infrastructures



Le plan pluriannuel de remise à niveau (travaux légers)

- La convention d'exploitation du TER cible un montant d'investissements annuels de 7,5M€/an sur espaces SNCF dont 6 affectés à des programmes légers (75% Région, 25% SNCF).
- Une extension de ces programmes au domaine RFF reste à prévoir.



Kit d'accès



Ravalement 18/09



Peinture



Attente sur quai



Intérieurs

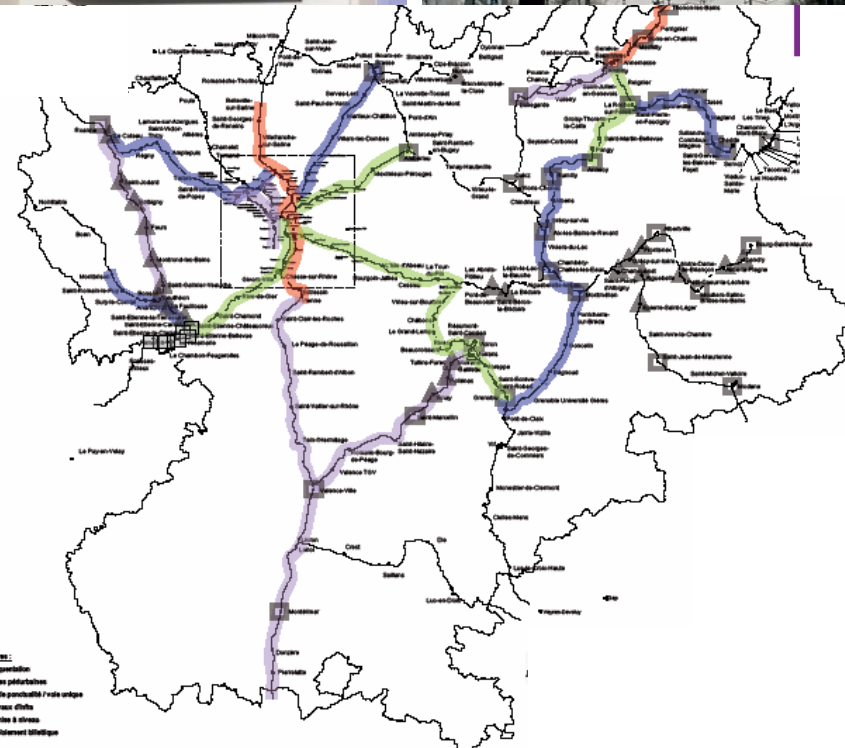
Mise en place de consignes sécurisées dans l'ensemble des gares

- ➔ 4,6M€ sur trois ans, dont 2,3 pour la Région, 1M€ pour la SNCF, 1,3M€ FEDER



Mise en place d'un système d'informations voyageurs sur 165 gares

- ➔ 8,5M€ sur 4 ans



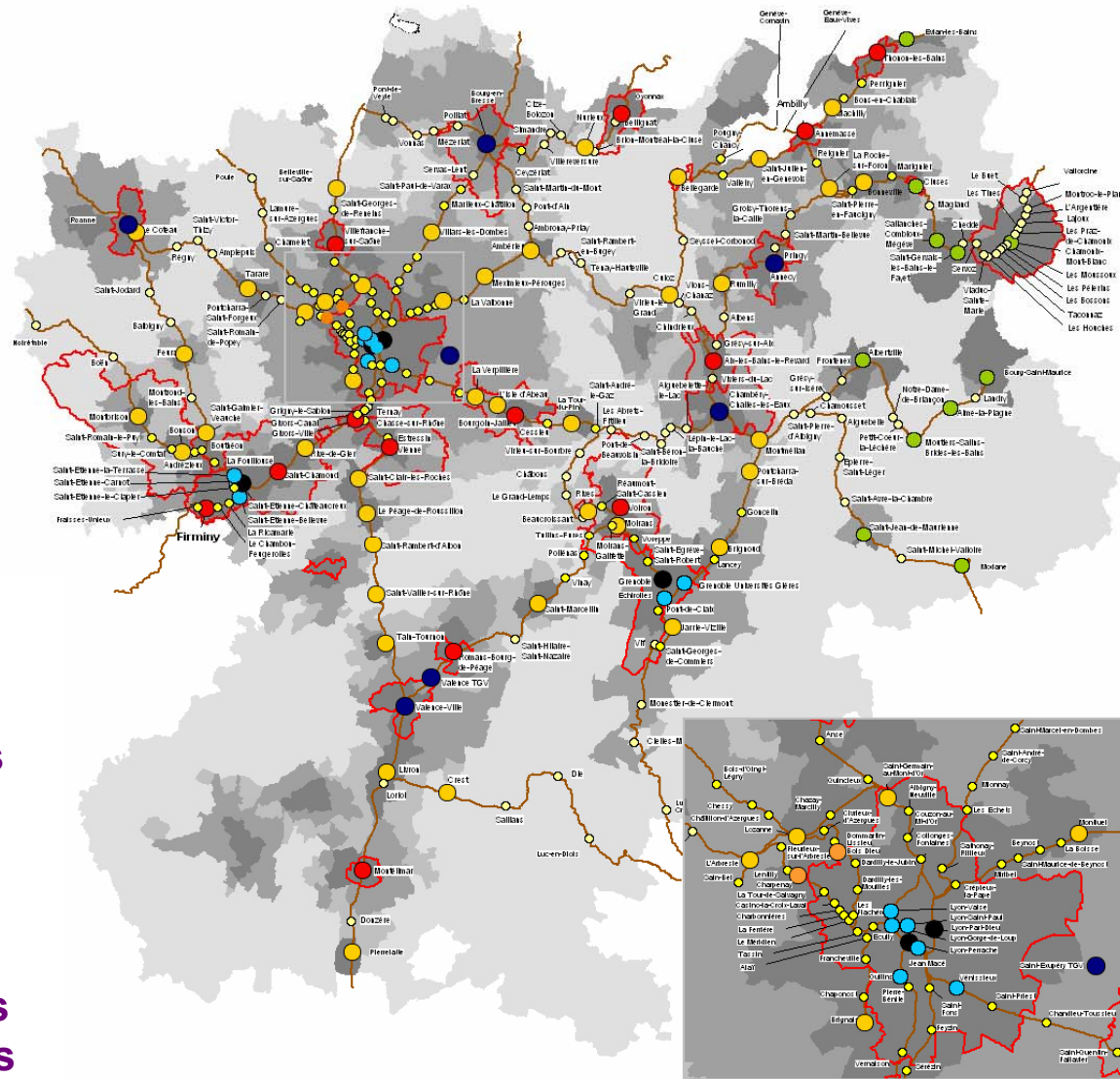
Un service ciblé en fonction du rôle de la gare dans le territoire

Types d'espaces (INSEE RGP 1999)

- commune appartenant à un pôle urbain
- commune appartenant à une couronne périurbaine
- commune multipolarisée
- commune de l'espace à dominante rurale

Typologie des gares

- Grand pôle d'échanges de métropole (Ly, Gre, St Et.)
- Grand pôle d'échanges (villes >40.000 hab)
- Pôle d'échanges de villes moyennes (villes >15.000 hab)
- Pôle d'interconnexion TER / TCU lourd
- Pôle de rabattement (ville <15.000, zone chal >20.000)
- Pôle d'échanges touristique
- Gare périurbaine de proximité



La typologie des gares a été établie sur la base des bassins démographiques situés à moins de 20 mn de la gare, et tient compte du rôle particulier de certains points (interconnexion TCSP, tourisme). Elle servira de base à la mise en place de plans de services adaptés aux besoins

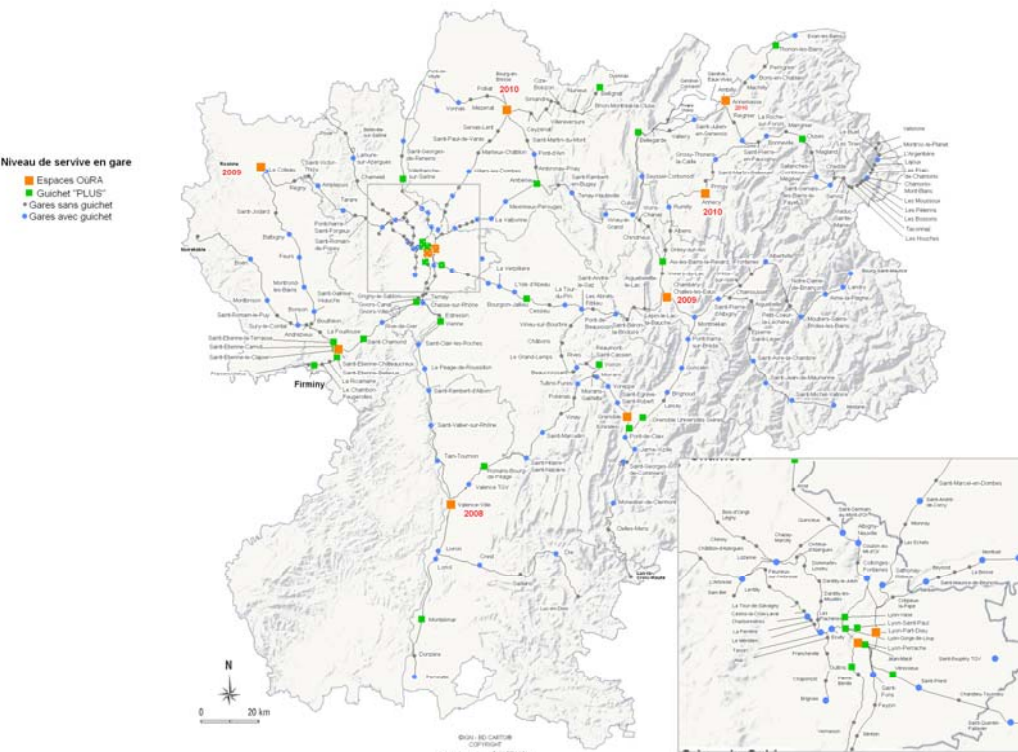
La typologie et les politiques de service

Espaces OÙRA et « guichets + »

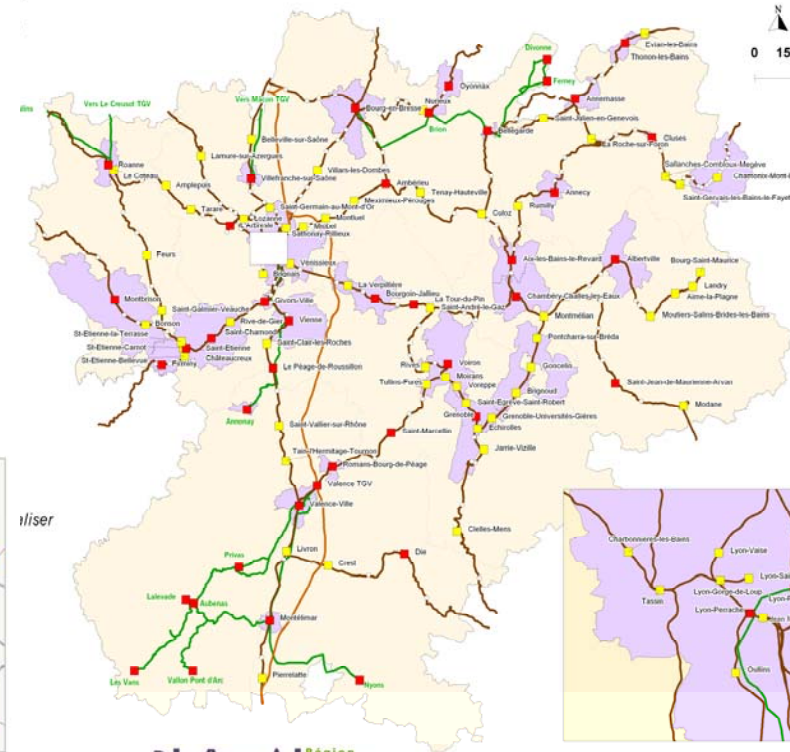
→ La Région souhaite développer des guichets et espaces multimodaux dans les pôles d'échanges, en lien avec la billetterie interopérable OÙRA.

Réseau de gares accessibles

→ Les gares à rendre accessibles en priorité dans le cadre du Schéma Directeur Régional d'Accessibilité correspondent aux pôles d'échanges de la typologie, auxquelles ont été ajoutées quelques gares assurant le maillage du territoire.



DTCL/Unité RCP/Édition : 30 juillet 2008



Rhône-Alpes Région

Fond de carte issu de la BD Carthage
© IGN - PARIS Autorisation N° 5
Reproduction interdite



Des services innovants en gare

- La Région et la SNCF se sont engagés dans le cadre de la convention d'exploitation à améliorer le service en gares.
- Un travail est en cours avec Gares et Connexions et TER pour définir le référentiel de services sur les pôles d'échanges de la typologie. L'accueil, l'information en temps perturbé, la distribution multimodale y seront examinés
- Cela suppose également de l'innovation. C'est pour cela que la Région appuie la démarche d'appel à projets « revitalisation » lancé par la SNCF sur 14 gares. Les concessionnaires qui seront retenus s'engagent, au-delà de leur activité propre, à apporter certains éléments de service aux usagers.

appel



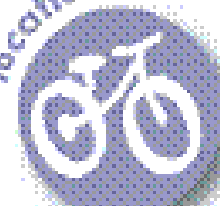
connection @



point rencontre



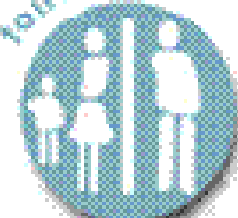
location



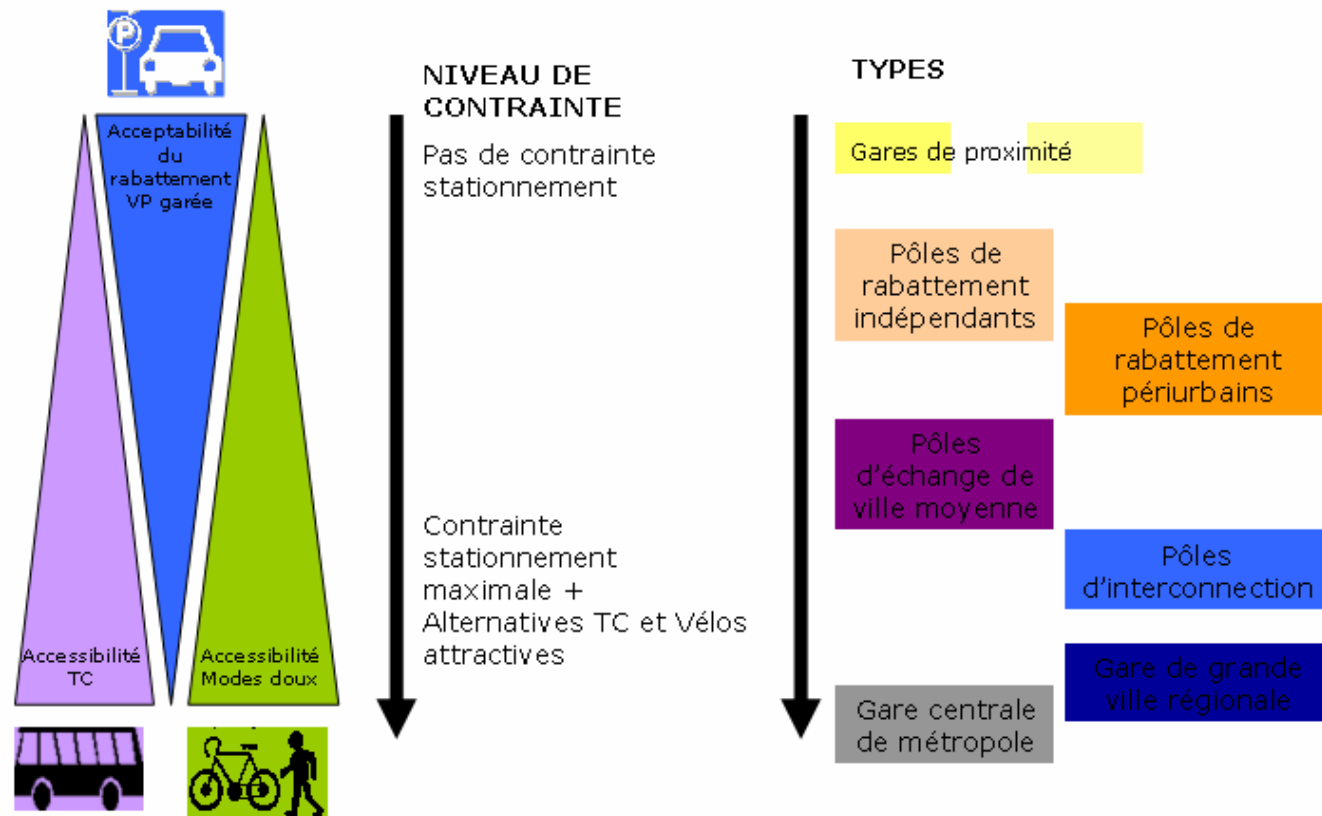
prêt de parapluie



toilettes

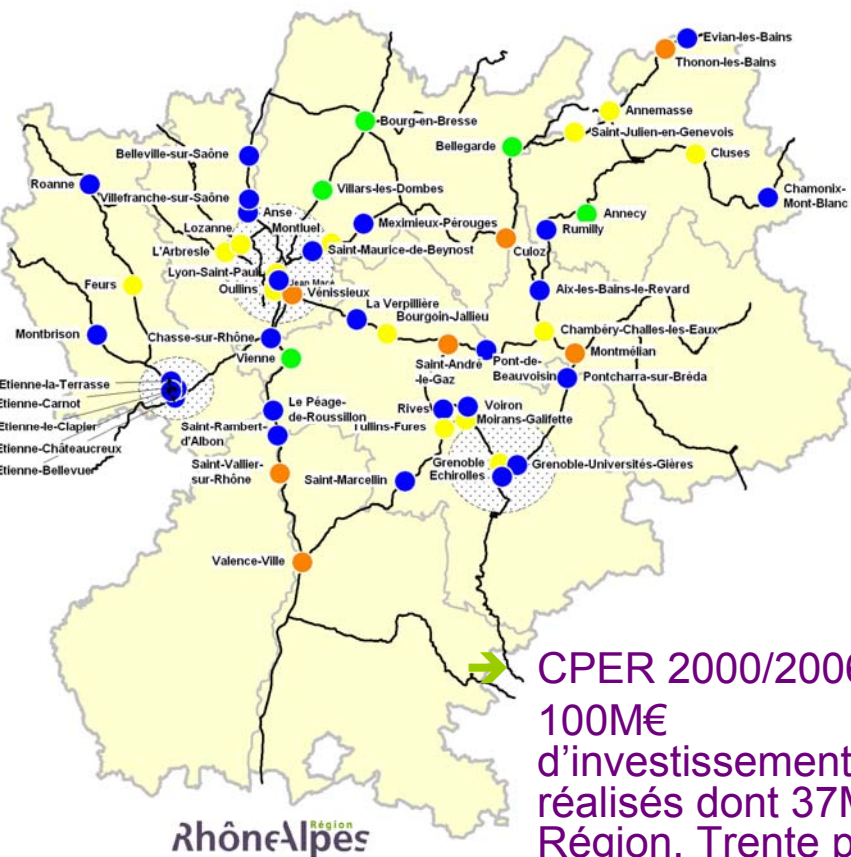


La typologie comme support d'une politique de rabattement

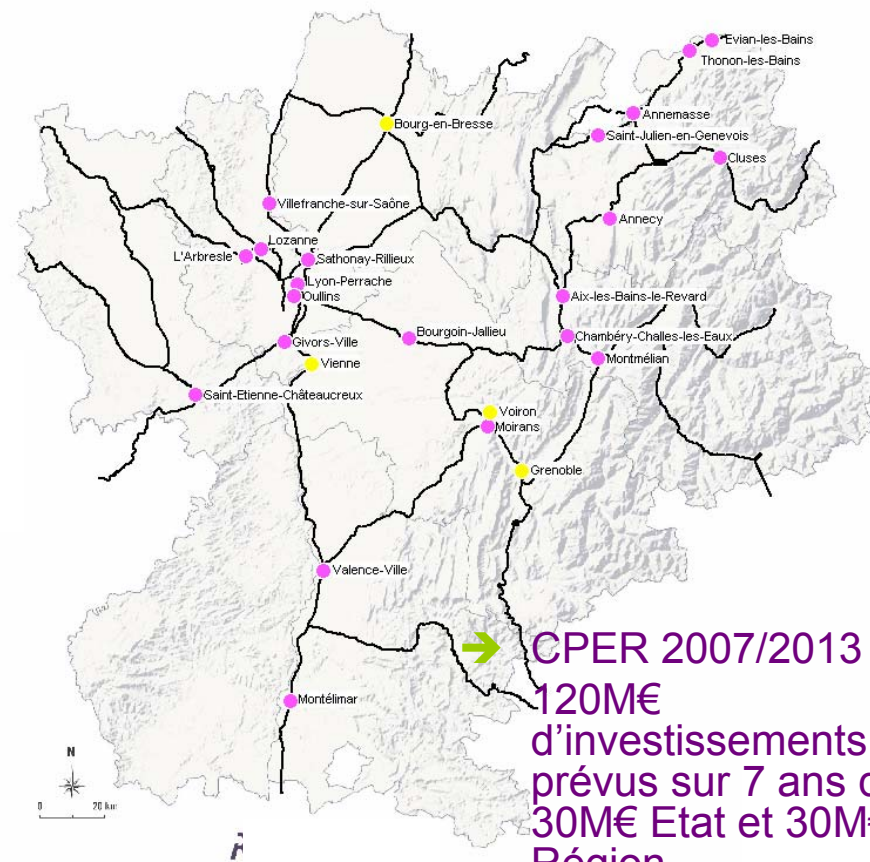


La stratégie de rabattement est déclinée par type de gares et par bassins, en partenariat avec les agglomérations. L'objectif principal est de promouvoir de façon plus volontariste le recours aux modes doux et aux transports en commun pour l'accès à la gare

Intervention ciblée sur les pôles d'échanges à enjeux : les CPER 2000/2006 et 2007/2013



→ CPER 2000/2006
100M€
d'investissements
réalisés dont 37M€
Région. Trente pôles
ont fait l'objet de
travaux.



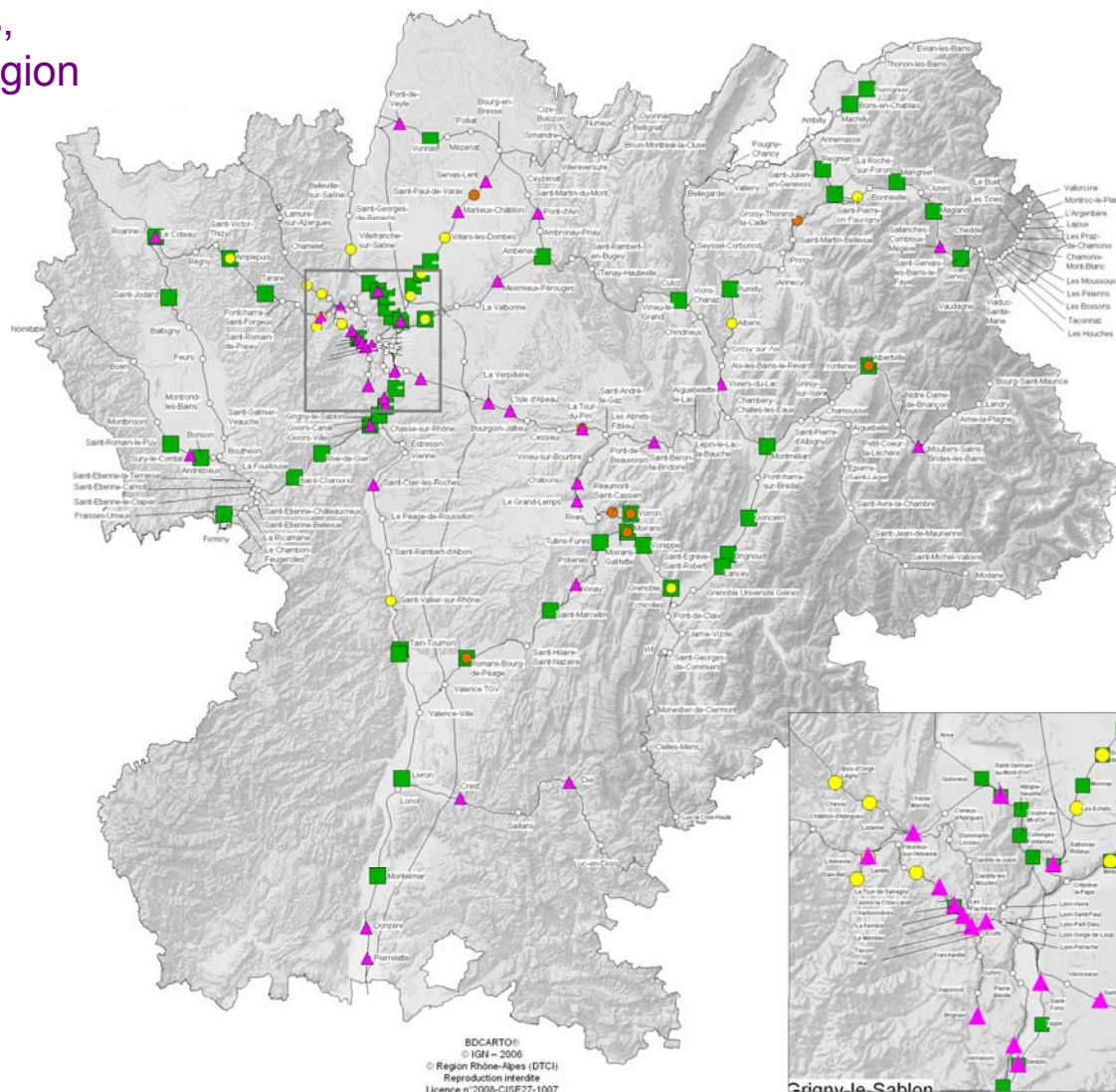
→ CPER 2007/2013
120M€
d'investissements
prévus sur 7 ans
30M€ Etat et 30M€
Région.

Région : le contrat d'aménagement de gares

→ 30M€ en 10 ans,
dont 12,6M€ Région

Etat d'avancement des projets
(situation janvier 2009)

- CAG travaux réalisés
- CAG votés, travaux engagés
- CAG votés, travaux non engagés
- ▲ CAG en projet



Edition 26/02/2009

BDCARTO®
© IGN - 2006
© Région Rhône-Alpes (DTCI)
Reproduction interdite
Licence n°2008-CISE27-1007



Les retours d'expérience des réalisations récentes et les propositions d'évolutions

- **La question du foncier est un facteur de complexité dans les projets.** Un assouplissement des positions des acteurs ferroviaires sur les petites gares, où les enjeux fonciers sont peu importants, est souhaité, tout comme la généralisation des schémas directeurs ferroviaires sur les grandes gares
- **La maîtrise des coûts et le respect des délais** restent à améliorer,
- **La capitalisation des expériences et la professionnalisation des acteurs sont fondamentales :** en quelques années, la pratique a fait évoluer nos politiques, notamment en terme d'intermodalité. La Région, impliquée dans une trentaine de comités de pôles, peut avoir un apport méthodologique dans les agglomérations de taille moyennes ou dans les petites communes.
- **L'organisation comité de pilotage/comité technique semble adapté pour les projets hors grandes agglomérations,** dès lors que les maîtrises d'œuvres et d'ouvrage s'organisent (groupements de commande par exemple),
- **Dans les grandes agglomérations, de nouvelles organisations sont à étudier.** Les collectivités locales, la Région, les acteurs ferroviaires, mais également l'Etat en temps qu'autorité organisatrice et tutelle des entreprises ferroviaires doivent en être partie prenante

Programmation des investissements

Au global, environ 60 M€ sont investis chaque année sur les gares TER de Rhône-Alpes, la contribution de la Région atteignant 20M€.

- Les enjeux financiers sont très importants dans la prochaine décennie :
- besoins liés à la progression de la fréquentation, (20M€/an sur équipements et abords)
 - grands projets en émergence : Lyon-Part-Dieu, Grenoble et Chambéry, (plus de 350M€)
 - problèmes de capacité dans les nœuds du réseau,
 - mise en accessibilité du réseau (98M€ sur les gares de la Région)

De nouvelles sources de financement seront à trouver, afin de permettre la poursuite des projets de développement.

Stratégie générale		avancement	2009	2010	2011	2012	2013
Rabattement	vote juin 2009	→					
Déclinaison du plan 2015							
PMR	vote juin 2009	→					
TER + vélos	juin/juillet 2009	→					
Création de nouvelles haltes (études)		→					
Référentiel aménagement							
Service							
Remise à niveau	vote	→					
Système d'information voyageurs	vote	→					
Revitalisation des gares, 15 sites	en cours	→					
Mise en place TER+vélos							
consignes individuelles	vote	→					
consignes collectives	en cours	→					
Mise en place d'espaces Ourà/gares plus	à affiner	→					
Grands Projets							
Ouest lyonnais	en cours/voté	→					
Sillon alpin sud	en cours/voté	→					
Rive droite du rhône	envisagé	→					
CEVA							
Lyon/Trévoux	envisagé	→					
Pôles d'échanges							
Aix-les-BainsRoanne, Jean Macé, St Paul, Gorge de Loup, Grenoble PMR	vote	→					
Bellegarde, Vienne, l'Arbresle, Villefranche sur Saône, Voiron, Bourg en bresse, Annecy, Chateaufort PMR,	vote	→					
Cluses, Lyon Perrache,	à l'étude	→					
Annemasse, Bourgoin J,	à l'étude	→					
Thonon, Oullins,	à l'étude	→					
Grenoble-ville, Chambéry, Part Dieu, Valence TGV	à l'étude	→					

