

## Compte rendu de la réunion REVV-SNCF

Sujet: La gare de Valence Ville et les cyclistes

Date : mardi 20 mai 2014 à 15h

Lieu : Direction départementale Drôme Ardèche, 2 rue du clos Gaillard à Valence

### Présents :

Marc PIBO, Directeur SNCF Drôme et Ardèche

Marie-Françoise BRUN, Directrice des gares Drôme et Ardèche, Gare & Connexions

X responsable de l'exploitation TER Rhône Alpes

Y responsable du projet de stationnement vélo en gares de Rhône Alpes

Z du service Gare & Connexions

Jean-Martin FEISTHAUER, membre du CA de REVV

Lucien ALESSIO, président d'honneur de REVV

Nicolas MARTIN, président de REVV

## Contexte

L'appellation usuelle « SNCF » recouvre trois entités séparées :

La SNCF proprement dite (les trains...)

Gares & Connexions

Réseau Ferré de France (RFF)

Ces séparations ont été décidées au niveau européen, en principe pour faciliter la concurrence...

Par ailleurs la Région et ses TER représente un quatrième partenaire qui interfère avec les trois autres. Nos interlocuteurs ont pris grand soin de ne pas faire apparaître de clivage sur ce point bien que les discussions soient toujours tendues entre eux (cf. le dernier gag sur la largeur des nouvelles rames...).

La politique générale de la SNCF n'est pas de faciliter l'accès des vélos dans les trains ! La Région Rhône-Alpes gère l'existant et se félicite d'accepter les vélos dans les TER, mais apparemment ne souhaite pas augmenter l'offre. Les nouvelles rames TER vont accepter moins de vélo que les précédentes ? Disparition des crochets de suspensions. Les nouvelles rames comportent un espace pour mettre 3 vélos côte à côte.

De fait il existe un problème incontournable, c'est la difficulté d'embarquer en périodes d'affluence. Essentiellement par manque de place (1 cycliste à vélo = 3 places assises) et à un degré moindre à cause du temps d'embarquement plus longs qui peut entraîner des retards.

Il nous apparaît nécessaire de prévoir des wagons modulables avec des sièges rabattables pour accepter plus ou moins de vélos. Mais notre suggestion tombe à plat...

Depuis 1996 au moins (courrier d'Annie Agier présidente) REVV réclame une consigne à vélo à la gare de Valence ! Nous avons également monté deux projets de création d'une consigne avec gestion associative en 2000 et 2002. Le service des gares s'y était opposé pour réserver les locaux disponibles pour des activités commerciales qui n'ont pas vu le jour ou qui n'ont pas été pérennisées.

Nos interlocuteurs étaient au courant de notre proposition de Vieux Clou Rouillé. C'est peut-être ce qui explique leur nombre et notamment la présence de la responsable des gares.

## 1 Consigne à vélo

- La SNCF nous a expliqué comment s'est passé mise en place des consignes à vélos dans les gares de la région Rhône Alpes. Le projet a démarré en 2009.  
Financement de la région, maîtrise d'œuvre de la direction d'exploitation TER SNCF.  
Les consignes en acier (50 m<sup>2</sup>) ont fait l'objet d'un appel d'offre sur la base d'un cahier des charges élaboré avec l'aide d'associations locales (Grenoble et Lyon). A noter les traitements de surface agréés de

protection de l'environnement sans incidence sur les coûts. La SNCF a retenu un fournisseur local, Altinova installé à proximité de St Étienne.  
La SNCF a aussi installé des box individuels.  
Coût d'investissement : 3.6 millions d'euros  
Coût d'achat par consigne : 55000 euros  
Coût moyen total par consigne (achat + installation) : 80000 euros  
Au total 45 consignes ont été installées  
Coût d'exploitation annuel pour Rhône Alpes : 160 000 euros  
Recettes annuelles : 14 0000 euros

Aucune consigne n'a été installée à Valence ville faute de place (la seule gare de R-A sans consigne !).  
La SNCF a fait plus de 6 demandes de permis de construire sur le parvis de la gare.  
Opposition de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Apparemment la construction d'une boutique immobilière sur le parvis et les nombreux stationnements sauvages ne le gêne pas !  
Opposition des taxis, qui craignaient que la consigne ne masque leur voie réservé et couverte.  
Opposition de Q-Parc concernant la possibilité d'un stationnement souterrain.  
Si comme nous le pensons la Ville de Valence a bien les moyens d'imposer ses vues, in fine c'est bien elle qui a bloqué le dossier.

- Consigne proposée par le département dans des locaux Frantour:  
Consigne provisoire de 18 places.  
25 000 euros d'investissement département.  
35 000 euros d'investissement SNCF pour contrôle d'accès par carte Ourà.  
Local propriété de la ville, usufruit au département, la SNCF devrait le louer au département (situation administrativement inédite).  
Devanture en verre pas idéal pour la sécurité, en conclusion la SNCF n'est pas très motivée !  
Le projet a pris du retard, puis en 2014 le département renonce officiellement car le budget n'est plus disponible.
- Consigne dans le bâtiment principal de la gare :  
Gare & Connexions demande un loyer trop élevé par rapport au budget de fonctionnement pour la région. G&C ne peut pas adapter ses tarifs pour un exploitant SNCF car elle doit rester impartiale vis-à-vis d'autres opérateurs non nationaux.  
G&C espère trouver un prestataire d'ici fin 2014.  
Il y a déjà eu plusieurs propositions qui n'ont pas aboutit car il faut que le prestataire investisse beaucoup d'argent pour les travaux or la convention d'occupation est limité dans le temps.
- Il est encore possible d'installer une consigne du même type que celles installées ailleurs en Rhône Alpes, à condition d'obtenir l'autorisation sur le parvis de la gare. La balle est dans le camp de la ville de Valence. Il faut que nous rencontrions le nouveau Maire.  
  
Autre piste : d'ici fin 2014 le local anciennement Pub Irlandais au RDC de la gare devrait trouver un prestataire. Il est possible qu'il reste un peu de place pour une consigne.
- Valence TGV. A noter que la « SNCF » n'a pas été sollicitée pour l'équiper d'une consigne vélo. Ni par un canal officiel ni par le biais des remarques des usagers (aucune remarque dans ce sens).

## 2. Accès aux quais (goulottes)

- Marie-Françoise BRUN nous a expliqué que les goulottes actuelles pour l'accès au passage sous-terrain n'ont pas été posées par la ville mais par la SNCF, le passage étant partagé entre la ville et la SNCF. L'entretien est géré par la SNCF, les frais partagés avec la ville.
- Ce qui bloque l'équipement des escaliers d'accès aux quais c'est la largeur trop étroite des lieux (1,80 m). Nous argumentons que dans tous les cas la sécurité est mieux assurée si les vélos sont canalisés sur le côté par une goulotte plutôt qu'au milieu des escaliers.

Il nous est proposé d'installer une goulotte "expérimentale" sur un des escaliers, d'ici fin 2014, pour voir

comment ça se passe et si c'est généralisable aux autres escaliers.

Nous leur avons proposé une démonstration avec notre goulotte, RDV pris le vendredi 4 juillet à 17 heures.

## Conclusion

Réunion ouverte et constructive. La SNCF décide :

- De relancer une demande de permis de construire sur le parvis.
- D'examiner la possibilité de retrouver un espace libre dans les locaux de la gare dans l'hypothèse où il n'aurait pas été trouvé d'ici fin 2014 de candidat pour ouvrir une activité commerciale.  
Dans cette hypothèse il resterait le problème du loyer trop élevé pour le gestionnaire !

Il nous faut obtenir le soutien de la ville pour une consigne sur le parvis.

On maintient la candidature au clou rouillé pour Gare & Connexion par rapport à sa politique tarifaire qui conduit à des espaces inoccupés dans la gare, donc non rentabilisés alors que la consigne correspond à un vrai besoin.

Opération "Consigne provisoire" : Vu que c'est la ville qui a bloqué, donc qui serait visée, il faudrait rencontrer le nouveau Maire avant et lui poser la question. Report en septembre à discuter au prochain CA.