

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz						
1.Ponctualité et non réalisation de l'offre	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Ponctualité des cars, plan de transport adapté et non réalisation d'offre	Usager	01/12/2011	Les chiffres présentés ne tiennent compte que de la ponctualité mesurée sur les circulations ferroviaires. Quels sont les taux constatés sur les lignes routières ?	Les chiffres seront présentés lors du prochain comité de ligne.  => Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demande	X	
Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	Elus	10/03/2011	La qualité de service proposée par la SNCF est médiocre sur l'année 2010. Quels sont les outils dont dispose la Région pour inciter la SNCF à améliorer la situation ? Quelle est la stratégie du plan qualité mentionné dans la presse ?	La convention d'exploitation entre la Région et la SNCF prévoit différentes clauses incitatives pour améliorer la qualité de service à travers un dispositif de bonus/malus. Pour aller plus loin et inciter l'exploitant à de meilleures performances, la Région initie un travail partenarial tri-partite avec la SNCF et RFF qui sera présenté lors du prochain comité de ligne.		X
	Formulaire électronique	04/03/2011	Pourquoi certains trains (17h24 et 18h24 au départ d'Aix-les-Bains) sont systématiquement en retard ?	Une réponse sera apportée lors du prochain comité de ligne.	X	
	Usager et élus	10/03/2011	Les voyageurs ont l'impression d'une augmentation croissante du nombre de trains supprimés. Qu'en est-il ?	La SNCF indique que le taux habituel de suppressions de trains sur le réseau TER en Rhône Alpes est de 1 à 2% par an. Ce taux s'élève à 10% sur l'année 2010. Lorsque les retards s'accumulent, à partir d'un seuil de 45 mn environ, la circulation d'un train provoque trop de difficultés dans l'exploitation d'un système cadencé. La SNCF décide alors de ne pas faire circuler le train.		X
			Quelles sont les solutions pour améliorer la qualité de service ?	Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demande du printemps 2011. L'amélioration de la qualité de service est au cœur de la convention d'objectifs et de performance qui lie la Région Rhône Alpes, RFF et la SNCF		X
	Usager	10/03/2011	Quand un train est supprimé, les usagers de certaines gares sont doublement pénalisés si le train qui suit ne dessert pas ces gares. C'est le cas de Bourgoin Jallieu par exemple. Est-il possible de proposer des arrêts dérogatoires sur le train suivant dès qu'il y a une suppression de trains ?	Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demande du printemps. La SNCF répond que les adaptations sont réalisées en fonction de chaque perturbation, ce qui rend la systématisation de cette demande inapplicable.		X
	Usager	01/12/2011	Qu'est-ce qui explique une amélioration de la ponctualité de près de 10 points sur la ligne Annecy - Chambéry ?	La SNCF précise qu'un ensemble de raisons concourt à ces bons résultats. En particulier, est mentionné le respect strict de la trame horaire, bâtie sur l'organisation des croisements de trains en des points déterminés. A noter toutefois que cette organisation, qui fournit l'indispensable souplesse à la production, allonge le temps de parcours.		X
	Usager	01/12/2011	Quelle est la part dans les retards imputable à la configuration de la gare de la Part Dieu (exiguïté des quais et trains très chargés) et au manque de présence humaine d'agents de la SNCF pour optimiser la gestion dynamique des flux ?	La SNCF a procédé à un audit des lignes dites "malades" dont une restitution sera proposée lors du prochain comité de ligne.  => Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demande	X	
Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	Usager et élus	10/03/2011	Pourquoi les chutes de neige ont-elles autant créées de perturbation, sur un territoire pourtant habitué à ce type d'intempérie ?	La SNCF indique que l'année 2010 a été marquée par deux épisodes neigeux de grande importance, l'un en début d'année et l'autre en fin d'année. En début d'année, le choix a été de faire circuler l'ensemble des trains, mais les nombreuses pannes ont décimé le parc de matériel roulant. Par ailleurs, les trains qui circulent sur le secteur de ce comité de ligne sont aussi pour certains d'entre eux affectés sur d'autres lignes, moins habituées à des épisodes climatiques de cette ampleur, et donc moins fournies en moyens de déneigement par exemple. En retour d'expérience, lors de la seconde période de neige en décembre, la SNCF a choisi de limiter délibérément le nombre de trains ainsi que la vitesse commerciale.		X

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Anney / Culoz						
2.Fréquentation	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Fréquentation de la ligne	Usager	01/12/2011	Vous annoncez une hausse de la fréquentation de 31% entre Aix-les-Bains et Genève Comavin. Est-ce pour des motifs liés à l'accès au travail ou pour se rendre à l'aéroport ?	La SNCF précise qu'elle ne dispose pas de données par ligne ou par axe. A l'échelle du TER rhônalpin, la répartition était la suivante lors des années précédentes: 40% de voyageurs quotidiens, 30% de fréquents et 30% d'occasionnels. Depuis 2010, on assiste à une évolution avec une croissance des déplacements quotidiens et un tassement des déplacements fréquents et occasionnels.		X
	Association	01/12/2011	La hausse de fréquentation constatée sur certaines lignes est-elle liée à une croissance des abonnés ou des voyageurs occasionnels ?			
3.Matériel roulant	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
Capacité des TER	Formulaire électroniques	04/03/2011 et 10/03/2011	Que peut-on faire pour que les trains circulant en fin de semaine soient plus capacitaires ? Cette demande concerne : - le vendredi, les trains depuis Valence ; - le vendredi le train au départ d'Anney à 17h38.	Ces deux demandes sont reprises dans la synthèse hiérarchisée des demandes du printemps. La SNCF indique que le service 2012 sera réalisé dans des conditions difficiles puisque l'ensemble du parc matériel sera utilisé, ne permettant pas d'améliorations substantielles comparativement au service 2011.		X
	Formulaire électroniques	10/03/2011	Le train de 7h27 à Rumilly pour Anney est très souvent plein de même que le train au départ de Chambéry à 17h20. Pouvez-vous rajouter des rames ?			
	Elus	10/03/2011	Que compte faire la SNCF pour régler les problèmes de capacité de la ligne ?	La SNCF indique que le service 2012 sera réalisé dans des conditions difficiles puisque l'ensemble du parc matériel sera utilisé, ne permettant pas d'améliorations substantielles comparativement au service 2011.		
	Usagers	01/12/2011	Est-ce que des améliorations de capacité sont prévues entre Anney et Chambéry ?			
3.Matériel roulant	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
Choix de l'équipement	Elus	10/03/2011	Le matériel roulant actuel permet-il de faire face à la croissance de la demande pour le TER ?	L'ensemble des acteurs mesure les enjeux liés à la croissance du TER. La Région investit chaque année près de 100 M€ pour la rénovation et l'acquisition de matériel. A titre d'illustration, le prix d'une rame est compris entre 5 et 8 M€. La Région et la SNCF procèdent à des projections sur l'évolution de la demande pour dimensionner la commande la plus pertinente de nouvelles rames, devant répondre aux besoins actuels et futurs. Il est à noter le caractère structurant de ces acquisitions dont l'amortissement se réalise sur plusieurs décennies. Par ailleurs, il faut composer avec des délais de réalisation industrielle relativement longs, soit environ 5 ans entre la commande et la livraison. Les prochaines livraisons sont prévues à partir de 2014-2015.		X
Accessibilité PMR	Usager	10/03/2011	Pourquoi les autocars TER ne permettent-ils pas l'accès aux personnes en situation de handicap ? Quelles sont les solutions complémentaires de prise en charge ?	En application de la loi du 11 février 2005, la Région Rhône Alpes a voté à l'unanimité en 2009 son schéma régional d'accessibilité (disponible sur le site de la Région <a href="http://www.rhonealpes.fr">http://www.rhonealpes.fr</a> , rubrique transport). Ce document d'orientation prévoit entre autre, en partenariat avec SNCF et RFF, l'équipement progressif des gares, des quais et l'accessibilité du matériel ferroviaire et des autocars afin de favoriser l'autonomie la plus importante dans les transports collectifs. Depuis le vote du schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) en juin 2009, les partenaires continuent à travailler afin d'améliorer l'accessibilité du réseau régional TER : mise en accessibilité progressive des gares de niveaux 1 et 2, aménagement de 16 rames Corail soumis au vote de la commission permanente de décembre. Néanmoins, l'avancement s'avère plus long que prévu du fait de la complexité du sujet.		X

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz						
4.Information	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Information en situation perturbée	Usagers	10/03/2011	Il est très difficile d'obtenir une information fiable en situation perturbée, que ce soit auprès des contrôleurs, des chauffeurs de cars ou du personnel en gare. Quelles sont les pistes de solution ?	Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes du printemps. L'amélioration de la qualité de service est au cœur de la convention d'objectifs et de performance qui lie la Région Rhône Alpes, RFF et la SNCF. L'obtention d'une information fiable est un objectif essentiel recherché dans le cadre de ce dispositif tripartite.		X
Information en situation normale	Elus	10/03/2011	Sur la ligne entre Culoz et Chambéry, l'absence d'informations sur la circulation des trains représente un handicap pour les voyageurs. Quelles sont les solutions envisagées ?	L'amélioration de la qualité de service est au cœur de la convention d'objectifs et de performance qui lie la Région Rhône Alpes, RFF et la SNCF. L'obtention d'une information fiable est un objectif essentiel recherché dans le cadre de ce dispositif tripartite.		X
	Usager	10/03/2011	Pourquoi les fiches horaires sont-elles publiées aussi tardivement, alors que les habitudes de déplacement se prennent relativement tôt ? Pourquoi les fiches horaires ont-elles été éditées sous format provisoire ?	Le service TER 2011 a été considérablement impacté par le TGV du Haut Bugey puisque près de 40% des horaires ont été modifiés, générant un volume d'études considérable pour RFF concernant l'analyse des horaires et/ou la périodicité de chaque train. Ces retours définitifs ont été trop tardifs pour que les fiches horaires puissent les mentionner. D'où une publication tardive et une édition de fiches horaires provisoires.		X
5.Infrastructure et projets	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
Projet de rénovation ou de développement de l'infrastructure	Association	01/12/2011	Les difficultés d'exploitation sur la ligne en "Y" Lyon - Chambéry et Lyon - Grenoble nécessitent d'urgents travaux d'infrastructure en gare de St André le Gaz. Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?	Edouard SIMONIAN précise que ces travaux sont à mettre en perspective de l'audit mené par la SNCF sur la ligne sensible Lyon - Grenoble pour solutionner les problèmes de cisaillement. Il rappelle le refus de la Région de lier la réalisation de ces travaux au calendrier du projet Lyon - Turin. RFF précise que les études, au stade avant projet actuellement, se poursuivent. Le prolongement de la voie C reste une piste. La réalisation de travaux ne pourra intervenir avant 2014.		X
	Association	01/12/2011	Les associations ARDSL et ADTC regrettent que le programme d'étude ne propose pas un doublement de voie dès la sortie immédiate en gare d'Annecy, ce qui permettrait une amélioration significative des conditions d'exploitation.	L'ensemble des partenaires prend note de cette remarque.	X	
Stratégie politique et financière	Elus	10/03/2011	La capacité des infrastructures et leur état de maintenance permettent-ils de faire face à la croissance de la demande pour le TER ?	L'ensemble des acteurs mesure les enjeux liés à la croissance du TER. La Région contribue au financement de nombreuses infrastructures, dans le cadre des contrats Etats-Région, en complément des apports de RFF, gestionnaire du réseau.		X
6.Gares, points d'arrêt et abords	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
Bâtiment, aménagement et équipements voyageurs / abords	Usager	10/03/2011	Pourquoi le stationnement en gare de Aix-les-Bains est-il aussi contraint ?	La Région Rhône Alpes a missionné un bureau d'études pour faciliter l'aide à la décision. Le dimensionnement a été déterminé en fonction des grandes orientations de la politique de rabattement pour le TER, en favorisant l'accès à la gare par tous les modes, en particulier les déplacements doux (piétons, vélo, bus urbains)		X
					Mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt	Usager
Autres	Usagers et formulaire électronique	10/03/2011	Pourquoi les quais et les passerelles n'ont pas été déneigés ?	RFF assure la responsabilité de ces actions de déneigement.  => Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes.		X

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz							
7. Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement		
					en cours	clos	
Coordination des offres	Usagers et formulaire électronique	10/03/2011	Les correspondances ne sont pas performantes entre le TER et le réseau urbain de Aix-les-Bains. Quel est le type de coordination qui pourra être mené ?	Une rencontre entre la Région et la CALB a eu lieu durant l'été 2011, donnant lieu à quelques ajustements horaires du réseau ONDEA. L'approche partenariale sera poursuivie pour le service 2011.		X	
Orientation politique et projet	Usagers	10/03/2011	Quelles sont les orientations en termes de politique vélo en gare de Aix-les-Bains ?	La gare d'Aix-les-Bains illustre aujourd'hui parfaitement les enjeux d'intermodalités que doivent relever les gares. Concernant les vélos, les collectivités locales sont à l'initiative d'une station vélo d'une vingtaine de places dont le succès est tel qu'un agrandissement est prévu.		X	
	Usager	10/03/2011	Quel retour d'expérience la Région Rhône Alpes tire-t-elle de la politique vélo + TER ? Quel est le taux de remplissage moyen des consignes vélos et les perspectives ?	A l'échelle de la Région, le taux de remplissage des consignes individuelles est satisfaisant. Par ailleurs, la montée en puissance des consignes collectives est constatée, après les nécessaires délais d'appropriation.		X	
	Usager	01/12/2011	Un agrandissement de la vélo-station d'Aix-les-Bains est-il projeté ?	La CALB répond en séance qu'elle a budgété un agrandissement de 40 places, dont la mise en œuvre est conditionnée par l'accord de la SNCF, sous l'aspect sécurité du bâtiment notamment. Un accord devrait prochainement être trouvé. Parallèlement, une consigne collective préfabriquée sera installée ce printemps sur le parvis de la gare en lien avec la SNCF.	X		
8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement		
					en cours	clos	
Année 2011							
Correspondances	Usager	10/03/2011	Les correspondances à Chambéry avec les autocars mis en place durant la substitution pour travaux du sillon alpin seront-elles efficaces ?	Le plan de transport élaboré par la SNCF prend en compte cette fonctionnalité. Les retours d'expérience dressent un bilan satisfaisant.		X	
Autres	Usager	10/03/2011	Pourquoi le service TER est-il assuré avec davantage d'autocars depuis décembre 2010 ?	<p>Les évolutions de desserte du réseau TER Rhône-Alpes pour le service 2011 sont la conséquence directe de la mise en service de la ligne du Haut-Bugey. Cette dernière permet au TGV Paris – Genève un gain de temps de parcours de 18 minutes, mais a obligé en parallèle à modifier 40 % des horaires des TER Rhône-Alpes, afin de permettre l'insertion des TGV sur la section Bellegarde – Genève, et d'assurer des correspondances TGV – TER efficaces en gare de Bellegarde.</p> <p>Pour ce faire, cela a nécessité la modification des horaires de l'étoile d'Annemasse ainsi que ceux de Lyon–Chambéry. Cette réorganisation a touché en cascade les vallées savoyardes de Maurienne et de Tarentaise, puisqu'une partie de la desserte était réalisée en continuité des trains Lyon – Chambéry.</p> <p>L'ensemble de ces évolutions a pesé très lourdement dans le budget de la Région. C'est la raison pour laquelle le recours à certains autocars a été décidé pour que les fonctionnalités à l'échelle de la Région soient globalement maintenues.</p>		X	

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz						
8.Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Fréquence/Périodicité	Formulaire électronique	23/11/2011	Pourquoi y'a-t-il moins de relation en heures de pointes du matin et du soir pour les salariés de la CIAT ?	La relation entre Chambéry et Culoz est assurée chaque jours de semaine par - 6 AR ferroviaires sur la desserte de pays omnibus; - 1 A-R en mode routier; - 1,5 A-R ferroviaire sur la desserte intercity du sillon alpin; Le volume quotidien de 8,5 A-R est identique en 2011 et 2012.		
		14/12/2011	Les horaires mis en place pour 2012 entre Aix-les-Bains et Culoz ne sont pas satisfaisants: suppression du train à 6h46 le matin au départ de Aix-les-Bains et Culoz à 18h38. Pourquoi les horaires sont si rapprochés ? (2 départs le matin à 5h49 et 6h10, puis plus rien avant 7h50, avec une situation identique le soir)	S'agissant des dessertes de pays, la SNCF a procédé à un réajustement des horaires : le départ de Chambéry à 6h33 est décalé à 17h36, et le départ de Culoz à 18h38 est avancé à 17h52. Les horaires sur les trains intercity évoluent de quelques minutes seulement, et sont calés sur des besoins de l'ensemble du sillon alpin avec Genève: - arrivée à Culoz 6h35 en 2011 et 6h33 en 2012 pour une destination finale à Genève pour 7h30; - départ de Culoz à 17h43 (17h37 en 2011) et 19h48 (19h26 en 2011) calés sur des départs respectifs de Genève à 16h42 et 18h42.		X
Horaires et temps de trajet	Formulaire électronique	28/02/2011	Il y a deux départs le matin depuis St André le Gaz pour Chambéry : une arrivée en autocar à 7h00 puis un train à 7h38. Est-il possible de décaler l'un de ces deux horaires pour une arrivée idéale à 7h20, pour que les lycéens puissent être présents pour le début des cours à 8h00 au lycée du Granier à la Ravoire ou encore au lycée Louis Armand ?	<u>Réponse apportée post Comité de ligne :</u> La trame horaire est élaborée par RFF, en tenant compte des conditions de circulation en voie unique, ce qui rend périlleux tout changement d'horaire d'un train. Quant à l'horaire de l'autocar au départ de St André le Gaz à 6h00, il repart de Chambéry à 7h20 pour St André le Gaz. Un rapprochement avec Chambéry Métropole - autorité organisatrice du transport urbain - sera opéré pour identifier les modalités d'une coordination et correspondance efficace.		X
	Elus	01/12/2011	Pourquoi le trajet en train est-il si long le matin entre Rumilly 7h19 et Annecy 7h51?	La SNCF répond que ce train circule sur un sillon non cadencé afin de permettre une arrivée à Annecy avant 8h00, horaire très demandé. Or, les croisements avec des trains circulant sur des sillons attribués ralentissent considérablement le temps de parcours.		X
	Pétition		Demande pour le rétablissement du train de 7h30 Annecy - Rumilly à la place du départ de 7h38 en vigueur lors du service 2012.	Il s'agit de l'horaire prévu dans la trame élaborée par RFF: toute distorsion à cet horaire est préjudiciable pour la régularité et la qualité du service.		X
Horaires et temps de trajet	Usagers	10/03/2011	Est-il possible de disposer d'un retour plus tardif le samedi depuis Annecy ?	Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes du printemps. Une solution est mise en œuvre lors du service 2012 en mode autocar (départ d'Annecy à 20h38)		X
	Formulaire électronique	24/03/2011	Pourquoi le train au départ de Chambéry est reculé de 3 mn en 2012 (départ 7h36 contre 7h33), alors qu'il faudrait l'avancer de 15 mn pour une arrivée à Culoz en lien avec les besoins de travail ?	L'horaire de circulation en 2012 est basé sur un respect du catalogue de sillon établi par RFF, condition jugée essentielle par la SNCF sur l'ensemble du territoire rhônalpin pour assurer la meilleure régularité possible dans un contexte d'utilisation maximale du réseau ferroviaire.		X
	Formulaire électronique	24/11/2011	Pourquoi les relations Aix -les-Bains - Genève sont-elles aussi peu performantes ? Au départ d'Aix-les-Bains, le premier train de 6h14 est avancé à 6h10, alors que le train de 8h00 est retardé de 3 mn.  Le soir, il n'y a qu'un seul retour à 18h42 peu attractif en termes de temps de parcours.	La relation TER entre Aix-les-Bains et Genève Cornavin est réalisée prioritairement par les trains du sillon alpin, dont les horaires sont calés sur l'ensemble des relations du sillon alpin avec Genève. Le service 2012 a d'ailleurs vu l'offre croître de façon significative, puisque la Région Rhône Alpes a décidé la mise en oeuvre d'un 6ème A-R quotidien sur cet axe. En complément, des relations par correspondance à Culoz sont possibles entre les trains de desserte de pays Chambéry - Culoz et les trains Culoz - Genève en relation avec Lyon. Les changements d'horaires enregistrés entre Chambéry et Culoz sont commentés plus haut. S'agissant des retours du soir, il est utile de préciser que les départs de Genève se font à 16h42, 18h42 et 19h29 en correspondance à Culoz. Les temps de trajets à 16h42 et 18h42 en 1h20 (contre 1h03 sur les autres horaires) sont expliqués par l'arrêt utile pour le bassin de vie de Culoz.		X

Ce document retrace les échanges des deux comités de lignes tenus en 2011.

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz						
8.Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
<b>Année 2012</b>						
Politique d'arrêts	Association	10/03/2011	Les relations Culoz - Lyon sont pénalisées depuis décembre 2010, en particulier pour la desserte du bassin d'emploi de Culoz. Est-il possible de procéder à des arrêts à Culoz sur les trains Lyon - Annecy ?	Cette demande est mentionnée dans la synthèse hiérarchisée du comité de Ligne Lyon - Ambérieu - Culoz.  Solution mise en œuvre pour le service 2012: - Lyon Part Dieu 7h08 – Culoz 8h03; - Culoz 17h56 – Lyon Part Dieu 18h52.		X
	Usagers	10/03/2011	La suppression de l'arrêt à Bourgoin le matin en provenance de Chambéry est très pénalisante. Un retour à un arrêt ferroviaire est-il envisageable ?	La trame horaire ne le permet pas. Toutefois, la Région demande à la SNCF de procéder à l'étude de cette demande. Etude SNCF réalisée. - Impossible techniquement pour 2012. Demande d'une nouvelle étude pour 2013; - Une desserte routière sera organisée Chambéry 6h50 – Bourgoin Jallieu 7h50 pour 2012.		X
	Formulaire électronique	26/09/2011	Pourquoi le train au départ de Chambéry à 13h01 ne dessert pas la gare de St Béron ?	L'arrêt en gare de St Béron n'est pas prévu dans la trame horaire élaborée par RFF: toute distorsion à cet horaire est préjudiciable pour la régularité et la qualité du service.		X
Correspondances	Formulaire électronique	30/11/2011	Le train quittant Genève à 17h28 donnait correspondance à Culoz pour Chambéry: pourquoi ce train a-t-il été supprimé ?	Le train quittant Genève à 17h28 est à destination de Lyon, en desservant Culoz comme à chaque circulation de cette mission de train. En 2011, une correspondance était possible sur le train de desserte de pays quittant Culoz à 18h38. Cette correspondance n'est plus possible en 2012 (cf. point précédent)		X
Autres	Usagers	10/03/2011	Quelles sont les modalités d'accès aux différents TGV qui circulent sur la ligne comprise entre Annecy et Chambéry ?	Le dispositif en vigueur depuis 2009 donne accès aux TGV au départ de Aix les Bains à 17h06 et à celui au départ de Annecy à 17h32. Depuis décembre 2011, ce dispositif est élargi aux TGV au départ d'Annecy à 6h32, 12h32 et 18h32. La Région poursuivra son effort pour ouvrir ce dispositif à d'autres horaires TGV. Il est destiné aux abonnés TER, qui doivent en faire la demande auprès des guichets des gares de Aix-les-Bains ou Annecy. Un accès sous la forme d'une contre-marque leur est délivré gratuitement, il est valable 6 mois. Le dispositif fait par ailleurs l'objet d'une information dans les fiches horaires.		X
	Formulaire électronique	20/10/2011	Demande du maintien de l'accès au TGV de 17h32 au départ d'Annecy pour Chambéry.	Le TGV Annecy 17h31 - Aix 17h28 - Chambéry 18h12 reste accessible lors du service 2012 pour les abonnés de travail ainsi qu'aux élèves et étudiants.		X
<b>Année 2013</b>						
Fréquence/Périodicité	Formulaire électronique	30/11/2011	Les associations de voyageurs demandent la création d'un A-R supplémentaire en train entre Grenoble et Genève avec un départ à 20h dans les deux gares. Est-ce réalisable pour le service 2013 ?	= > cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes pour le service 2013.	X	
Horaires et temps de trajet	Formulaire électronique	17/10/2011 et 20/10/2011	L'autocar direct au départ de Chambéry à 7h55 est très pratique avec un temps de parcours en 45 mn. Pourquoi n'est-il pas conservé ?	= > cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes pour être de nouveau opérationnel lors du service 2013.	X	

Comité de ligne St André le Gaz - Chambéry - Annecy / Culoz						
9.Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Politique tarifaire SNCF	Association et formulaire électronique	10/03/2011 et 04/03/2011	Pourquoi les porteurs de carte OûRa dont les abonnements sont payés d'avance, n'ont pas de compensation dans le cas des grèves impliquant des suppressions de trains ? Quelles sont les démarches pour obtenir une indemnisation ?	Il revient à la SNCF de décider de l'attribution d'une indemnisation, dont elle juge l'opportunité si sa responsabilité est engagée dans les torts occasionnés aux voyageurs. La SNCF précise que les grèves de 2010 s'inscrivent dans un cadre de revendications nationales, et que par conséquent elle ne procède à aucune indemnisation. Le président du comité de ligne complète en indiquant que les remarques des usagers sont légitimes. La Région étudie les conditions d'un mode de paiement à la semaine ou à la quinzaine afin de minimiser les aléas en période de dysfonctionnements.		X
Validation des titres	Association	28/02/2011	Le contrôle des titres TER occasionne parfois des retards. Quelle est la méthode employée par la SNCF ?	Sur les lignes moyennes et longues distances, les contrôles sont effectués à bord de chaque train. Toutefois, sur les lignes de très courte distance du périurbain, comme Aix les Bains - Chambéry ou la ligne de Chautagne par exemple, le contrôle anti-fraude est effectué à la descente du train car le temps de parcours est insuffisant pour contrôler tout le monde.		X
10.Distribution et billettique	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
11.Organisation du comité de ligne	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Présentation des données	Association	10/03/2011	Les moyennes fournies cachent trop les particularités de chaque ligne et de chaque train. Un mode de présentation plus détaillé lors des prochains comités de ligne est-il possible ?	Le déploiement de ce type de demande à l'ensemble des 28 comités de lignes n'est pas prévu à ce jour.		X