

Comité de ligne Lyon - Villefranche - Macon

Ce document retrace les échanges des deux comités de lignes tenus en 2011. Les indications en bleus concernent la vague de l'automne ou amendent des réponses concernant la vague du printemps.

1.Ponctualité et non réalisation d'offre	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	Présidente du comité de ligne	21/02/2011 15/12/2012	Quels sont les trains les plus problématiques en ponctualité et les actions correctives mises en place en 2011?	<p>Six trains sont suivis en comité stratégique SNCF.</p> <p>Dans le sens Macon Lyon, la SNCF surveille particulièrement les trains de 6h46, 7h12 et 7h46 au départ de Macon. Depuis le début de l'année 2011, les actions mises en place avec Dijon en décembre donnent de bons résultats.</p> <p>Dans le sens Lyon Macon, un plan d'action est en cours avec Chambéry pour le train de 17h22 afin de maîtriser les problèmes de croisement sur la section Chambéry-St André le Gaz. Une étude est également en cours pour solutionner le problème de réversibilité des rames corail à Chambéry, source d'irrégularité. Une action sur les roulements à Perrache devrait permettre d'améliorer la ponctualité du train de 17h39 Perrache (17h52 Part Dieu).</p> <p>Sur la ligne Lyon Villefranche, des contrôles précis au niveau des départs des trains périurbains sont réalisés pour améliorer la ponctualité.</p> <p>La saturation du nœud de Part dieu est importante. Le nouveau quai à Part Dieu pourra sans doute donner un peu "d'oxygène" en 2012.</p> <p>Le choix pris en décembre 2007 de diamétraliser les trains Dijon-Macon-Lyon avec les trains Lyon - Grenoble et Lyon - Chambéry entraîne depuis sa mise en oeuvre de vrais problèmes de qualité de service.</p> <p>La dé-diamétralisation de ces trains en 2012 devrait permettre de fiabiliser la desserte Lyon part Dieu/Macon/Dijon. La ligne sensible est localisée sur l'axe de Grenoble Chambéry.</p>		X
	Usager	15/12/2011	Pourquoi la ponctualité est-elle complexe à rétablir ?	La SNCF précise que 319 trains circulent quotidiennement par jour entre Macon et Lyon dont 168 trains de fret. Les aléas d'exploitations sont nombreux et ne sont pas tous de la responsabilité de la SNCF.		X
	Usager	15/12/2011	Comment sont comptabilisés les trains supprimés dans la mesure de la ponctualité ?	Les trains supprimés ne font pas partie de la base de calcul. La SNCF précise que la suppression représente 1,5% de perte ponctualité.		X
	Usager	15/12/2011	Pourquoi les chiffres de ponctualité ne sont-ils pas donnés sur les trains les plus fréquentés et sur les heures de pointe ?	La mesure de la ponctualité réalisée suivant les règles fixées dans la convention d'exploitation se base sur les heures de pointe. Elle pourrait être présentée en comité de ligne si c'est le choix pour tous les comités de ligne. La SNCF confirme que la ponctualité du train de 17h20 (départ Lyon Part Dieu) a été catastrophique. Ce train n'a pas dépassé 20% de ponctualité en novembre 2011. Un usager ajoute que ce train n'a été que 20 fois à l'heure sur toute l'année 2011.		X
	Usager	15/12/2011	Que signifient les motifs "acheminement du personnel" et "préparation du train" ?	Les retards peuvent être liés au roulement du personnel qui est affecté à plusieurs lignes.		X
	formulaire électronique	09/12/2011 29/11/2011 10/11/2011 03/11/2011	Pourquoi la SNCF a-t-elle choisi de supprimer des trains d'heures de pointe jusqu'au 7 janvier 2012 ?	Le plan de transport est volontairement réduit par la SNCF entre le 11 décembre 2011 et le 7 janvier 2012, de façon à « rôder » le service 2012. Une cinquantaine de trains seront supprimés par jour sur Rhône Alpes parmi lesquels 14 circulation périurbaines Villefranche Lyon et 2 circulations entre Lyon et Macon.		X
	formulaire électronique	07/12/2011	Pourquoi les trains sont supprimés faute de contrôleurs ?	C'est l'application des règles de sécurité. Très peu de matériels sont habilités à circuler sans accompagnement systématique du contrôleur.		X

1.Ponctualité et non réalisation d'offre	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	formulaire électronique	09/12/2011	Pourquoi le train de 17h54 au départ de Lyon est-il systématiquement en retard ?	Le problème de conception devrait être résolu avec le nouveau service 2012.		X
	CTVS Formulaire électronique	21/02/2011 14/02/2011	La situation 2010 a été catastrophique. 53 heures cumulés de retards sur le seul mois de décembre 2010. Une amélioration du service 2011 n'est que légitime.	La SNCF confirme qu'il n'y a eu que 6 jours normaux de circulation sur 31 en décembre 2010. Les principales causes sont la neige, les conflits sociaux, les incidents, les vols de cuivre.		x
1.Ponctualité et non réalisation d'offre	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Autres	formulaire électronique	11/02/2011	Y a-t-il des pénalités reçues par la Région?	Le montant des pénalités sur l'année 2010 est estimé à 3 M€. Cette somme sera réinvestie dans un plan qualité TER en cours d'élaboration par la Région, la SNCF et RFF, pour une amélioration concrète et rapide du service.		x
2. Fréquentation	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Fréquentation régionale	CTVS Cheminot	21/02/2011	Le taux de remplissage moyen des trains du réseaux est surprenant. N'y a-t-il pas eu une hausse de la fréquentation plus forte que celle de l'offre entre 2004/2008?	Ce chiffre est le résultat d'une moyenne globale réalisée à partir des taux d'occupation des trains TER sur l'ensemble du réseau rhônalpin. Cette moyenne recouvre des situations très disparates. Elle indique que certains trains sur la Région circulent à vide. Elle ne reflète pas la réalité de la ligne Lyon-Villefranche-Macon mais permet d'apprécier globalement l'équilibre économique du service public de transport régional de voyageurs et son évolution dans le temps.		x
Fréquentation de la ligne	Région	21/02/2011	Quels sont les résultats de fréquentation de la ligne ?	En complément des diapositives projetées, la SNCF relève la forte fréquentation de la gare d'Albigny, très attractive par l'offre de desserte sur Lyon Part Dieu. Les chiffres de fréquentation de la gare de Belleville inscrits dans la diapositives sont sans doute en dessous de la réalité au regard de l'évolution du nombre de voitures garées. La halte Jean Macé fonctionne bien puisqu'elle accueille 4400 voyages/jours.		x
Source de données	Cheminot	21/02/2011	Le coût du car km ne prend pas en compte les coûts externes et l'impact écologique. Comment sont calculés les ratios présentés?	Les chiffres sont issus du compte d'exploitation du réseau, hors investissement. Il n'existe pas de méthode de mesure du coût global.		X
3. matériel roulant	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Capacité des TER	CTVS	21/02/2011 15/12/2011	Quelles sont les solutions pour augmenter la places offerte aux voyageurs, dans les trains intercity ?	La dé-diamétralisation des trains permet en 2012 un renfort de capacité des rames corail. Un nouveau matériel capacitaire, le Régio 2N, a été comandé par la Région. Il sera disponible en 2014.		X

4. Information	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Information en situation normale	CTVS	15/12/2012	Pourquoi y a-t-il toujours un décalage entre l'horaire affiché et l'horaire réel ?	La SNCF indique que tous les trains sont suivis par des balises qui mesurent l'horaire réel de passage du train. La Région a déjà fait réaliser un audit pour contrôler la fiabilité des statistiques de ponctualité de la SNCF. Cet audit a confirmé l'exactitude des mesures de ponctualité produites par la SNCF.		X
	Usager	15/12/2012	Pourquoi l'information sur les quais de Part Dieu est-elle donnée au dernier moment ?	Le graphique d'occupation des voies est saturé. 200 TER quotidiens sont origine ou terminus Part Dieu.		X
Information en situation perturbée	Usager	21/02/2011	Que fait la SNCF pour améliorer l'information des usagers ?	La SNCF met en place de nouveaux agents opérationnels au poste de commande, de nouveaux correspondants dans les établissements pour améliorer l'information en situation perturbée. Les contrôleurs seront équipés de smart phone pour diffuser plus rapidement l'information.		X
	Usager	21/02/2011	Le tableau d'information à Anse n'annonce pas les situations perturbées	Le problème est identifié. La SNCF envisage de redéfinir le fonctionnement du système d'information Catiter. Il est envisagé de repositionner son centre d'alimentation à Villefranche. La Présidente du comité de ligne réaffirme que l'amélioration de l'information en situation perturbée est une priorité de la Région.		x
	Collectif de Belleville	21/02/2011	La SNCF ne peut-elle pas afficher une charte en situation perturbée grave pour expliquer aux voyageurs ce qu'ils doivent faire ?	En attente de la réponse de la SNCF	x	
	CTVS Usager	21/02/2011 15/12/2011	L'information SMS ne fonctionne plus depuis quelques mois.	Le client doit se réabonner tous les ans pour recevoir l'information SMS.		x
	Usager	15/12/2011	Pourquoi y-a-t-il un décalage entre les circulations annoncées dans le plan de transport adaptés et les informations sur les sites SNCF ?	La SNCF précise que l'affichage en gare est une prévision à J - 24h tandis que l'information sur l'application gare en mouvement est mise à jour en temps réel.		X
	Usager	15/12/2011	Pourquoi les circulations de Bourgogne ne sont-elles pas affichées à Villefranche ?	Un travail commun aux deux Régions est en cours pour réunir sur une même affiche les circulations de Rhône Alpes et Bourgogne.	X	
5. Infrastructure et projets	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Performance de l'infrastructure	Usager	15/12/2011	Quelle marge de manœuvre existe sur la capacité du nœud ferroviaire lyonnais ?	RFF rappelle qu'un travail continu est réalisé pour augmenter la capacité sur l'infrastructure. La capacité augmente en 2012 avec l'ajout d'un quai sur la voie K à Part Dieu. Un rapport de mission établi par Marie Line Meaux en octobre 2011, Inspectrice générale de l'administration et du développement durable, sur le nœud ferroviaire lyonnais propose des améliorations. Un travail de fond est engagé.	X	

5. Infrastructure et projets	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Projet de rénovation ou de développement de l'infrastructure	Cheminot	21/02/2011	Quels sont les projets d'investissement pour augmenter les voies à Part Dieu?	L'aménagement de la voie K est le dernier investissement "facile" sur le site de Part Dieu. Le projet de cadencement 2012 a donné l'occasion de repenser l'exploitation de Lyon Part Dieu pour améliorer sa robustesse (avec notamment la suppression de la diamétralisation des trains de Dijon/Lyon/Grenoble/Chambéry). RFF réfléchit, avec les collectivités et la SNCF, au devenir du noeud lyonnais à horizon 2020. Des scénarii long terme seront élaborés et seront soumis à débat public.		x
	Usagers	janvier 2011 03/02/2011 15/12/2011	Où en est l'étude terminus périurbain à Belleville?	L'étude terminus périurbain est en cours. Elle est pilotée par des structures spécifiques avec les partenaires concernés (comité technique et comité de pilotage). Le comité de pilotage ne s'est pas encore réuni. La Région ne s'est donc pas encore positionnée.	x	
	CTVS	21/02/2011	Comment faire face à la forte progression de la fréquentation de la gare d'Albigny qui pose des problèmes de parking et de consignes vélos? Une des solutions serait de réouvrir la ligne Rive Gauche mais ce n'est pas au programme compte tenu des résultats de l'appel à projet.	Communiqué de presse de JJ Queyranne joint au relevé de conclusions.		x
	CTVS	21/02/2011 05/12/2012	Le projet Lyon Trévoux n'ayant pas été retenu, que prévoit la Région? Pourquoi le projet est-il devenu inelligible au Grenelle de l'environnement?	Le projet Lyon Trévoux n'a pas pu être inscrit au contrat de projet Etat Région 2007/2013. Le dossier est porté par la Région depuis plusieurs années. Les études de réouverture ont été menées sans l'Etat. Le dossier n'a pas été retenu alors qu'il répondait aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Les études d'avant projet sont inscrites au CPER 2007/2013. Le comité de pilotage se réunira le 14 février 2012.	x	
	Cheminot	21/02/2011 15/12/2012	Des gares sont fermées sur d'autres lignes. C'est le cas de Chasselay/les Chères. Cette situation crée des rabattements voiture sur Saint Germain au Mont d'Or. Pourquoi ne pas étudier la réouverture de la gare Chasselay/Les Chères?	Une navette du Sytral offre un rabattement sur St Germain au Mont d'Or. La demande est inscrite dans la synthèse la synthèse du relevé de conclusions de la réunion du 15 dcembre 2012.		x
	Usager	15/12/2012	Une voie souterraine à Part dieu est-elle envisagée ?	La réflexion est en cours. RFF recherche des solutions sur le moyen terme (2025) compatibles avec des scénario long terme (2030 et au-delà). Les études d'avant projet ne sont pas finalisées. La difficulté sera de trouver des financements.		x

6. Gares, points d'arrêt et abords	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Service en gare	CTVS	21/02/2011	Qu'est-il prévu pour proposer une attente "au chaud" à Albigny?	La SNCF et la Région travaillent ensemble sur un programme d'ouverture du bâtiment voyageurs. La demande pour Albigny est à nouveau inscrite dans la synthèse du relevé de conclusions de la réunion du 15 décembre 2011.	X	
	usager (formulaire électronique)	17/02/2011	Quand seront rétablis les horaires d'ouverture de la gare de St Germain au mont d'Or?	La fermeture de l'accueil était temporaire. L'agent a été déplacé le temps de travaux à Villefranche et Belleville.		X
	Usager	15/12/2011	Pourquoi la gare de Collonges a-t-elle été provisoirement fermée ?	La SNCF précise qu'il s'agissait d'une fermeture exceptionnelle liée à une absence du personnel pour cause de maladie.		X
Localisation et équipement du point d'arrêt	usager	15/12/2012	La SNCF peut-elle préciser la localisation de l'arrêt des cars TER à St Germain au Mont d'Or ?	Une information sera mise en place en gare prochainement.	X	
Bâtiment, aménagement et équipement voyageurs/abords	usagers/élus	21/02/2011	Quels sont les travaux engagés par la SNCF sur les gares et haltes de la ligne?	La SNCF programme une intervention à Albigny pour les problèmes d'infiltration, une intervention à St Germain au Mont d'Or pour remettre des vitres et repeindre les abris.		X
	Elu	15/12/2011	Une solution provisoire ne peut-elle pas être mise en place pour améliorer la voie d'accès au parking de la gare de St Germain au Mont d'Or ?	Un projet est en émergence entre RFF et le Grand Lyon. L'aménagement du parking est à mettre en perspective avec ce projet global.	X	
	Elu	15/12/2011	Un projet d'extension du parking de St George de Reneins peut-il être étudié ?	Le maire doit adresser sa demande par écrit à la Direction Transport de la Région.		X
	formulaire électronique	30/11/2011	L'arrêt de Couzon au Mont d'Or semble délaissé par la Région et la SNCF. Qu'est-il prévu pour le mettre au même niveau que Collonges ?	En attente de réponse	X	
Mise en accessibilité des gares et points d'arrêts	Usager	15/12/2011	Qu'est-il prévu pour la prise en charge des handicapés à Belleville ?	Le programme de mise en accessibilité des gares est en cours de réalisation. Il se conforme au schéma régional d'accessibilité. L'accessibilité avec présence humaine est le service cible pour les gares de niveau 2. Seules les gares de niveau 1 seront accessibles en automotomie.		X
7. Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos

8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Fréquence/périodicité	CTVS	21/02/2011 15/12/2011	Peut-on espérer une augmentation d'offre sur la ligne?	La saturation du nœud ferroviaire lyonnais ne permet pas d'envisager à court terme un accroissement d'offre sans risquer des dégradations sur la qualité de service. La solution sera d'augmenter la capacité offerte. Un train supplémentaire dans le sens Macon - Perrache, départ 7h35 est ajouté à l'offre 2012. Ce train a eu dès ses premiers jours de circulation un taux d'occupation de 95% . Ce train donne de la respiration aux trains encadrants.		X
	usager	21/02/2011 15/12/2011	Les premières circulations vers Lyon seront-elles toujours en cars TER? Le temps de parcours est réductible.	Les circulations de 5h00 au départ de Macon et 5h15 au départ de Villefranche sont toujours prévues en cars TER en 2011. La fréquentation de ces circulations ne justifierait pas l'engagement d'un train mais l'étude sera conduite pour le service 2013. La demande est inscrite dans la synthèse du relevé de conclusions pour la circulation de 5h15.	X	
	formulaire électronique	22/07/2011 20/07/2011 18/07/2011 11/07/2011	Les allègements d'été pénalisent les usagers sur des horaires de pointes. Les circulations peuvent-elles être rétablies ?	La demande est inscrite dans les études pour 2013.		
	Collectif de Belleville	21/02/2011 15/12/2012	Le train de 18h52 n'est pas prévu dans le projet. Pourquoi?	Ce train hors système a été étudié pour 2011. Il n'est pas compatible avec les recommandations de l'audit des lignes sensibles. La gare de Lyon Part Dieu est saturée au-delà de la limite recommandée de 67% (en taux d'occupation des voies)		X
Horaires et temps de trajet	formulaire électronique	06/12/2011 16/12/2011	Qu'est-il prévu pour compenser la suppression du train corail Lyon Metz de 6h35 au départ de Lyon qui permettait d'arriver à Macon avant 8h ?	Ce train est remplacé par une circulation TGV, départ 6h00 de Lyon Part Dieu, arrivée 6h34 à Macon.		X
	usagers	21/02/2011	Les nouveaux horaires vont générer de nouveaux problèmes de capacité. A Anse, l'écart entre le train périurbain et le train rapide Perrache est de 3 minutes contre 10 minutes en 2011.	C'est le résultat de l'application de la trame horaire. Il y a 500 places offertes dans les trains de maillage régional.		X
	Usagers Formulaire électronique	21/02/2011 24/02/2011 08/12/2011	Les repositionnements horaires réduisent les amplitudes de travail et ne conviennent plus aux étudiants. Ne peut-on pas conserver les horaires 2011?	C'est la conséquence d'un départ 8 minutes plus tard le matin et 2 minutes plus tôt le soir. Ces horaires sont imposés par la trame établie par RFF.		X

8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Politique d'arrêts	Usagers Formulaire électronique	21/02/2011 15/03/2011	Le projet 2012 ne prévoit plus l'arrêt à Albigny pour le train de 17h25 départ Perrache. Peut-il être rétabli ?	Ces arrêts sont maintenus en 2012.		X
Correspondances	Usager	21/02/2011	N'y a-t-il pas moyens d'améliorer les correspondances avec les premiers TGV?	La correspondance avec les TGV n'est pas exclusivement sur Lyon Part Dieu. Les services TER Villefranche Macon Loché offrent aussi un choix de correspondances pour les TGV de Paris.		X
	formulaire électronique	22/08/2011	Les nouveaux horaires ne permettent plus de prendre le train à St Germain au Mont d'Or pour relever la correspondance avec le TGV de 7h00 à destination de Paris? Quelle solution peut être proposée?	La circulation origine Macon (5h53) est décalée de 9 minutes et arrive à Part Dieu à 7h01. Les TGV pour Paris partent à la minute 04 et 36 de Part Dieu et à la minute 23 et 51 de Perrache. La correspondance avec le TGV reste possible via Perrache (arrivée TER à 6h45 et départ TGV à 6h51).		
	Usagers	21/02/2011 15/12/2011	La dé-diamétralisation pose des problèmes de correspondance à Part Dieu. Que prévoit la SNCF ?	La priorité est d'améliorer la robustesse. La diamétralisation sur des trains de trop long parcours ne permet pas de résorber les incidents de parcours. La voie unique entre St André le Gaz et Chambéry, les incidents aux passages à niveau créent des effets boule de neige au moindre problème d'irrégularité.		X
Autres	Usager	15/12/2011	Les trains privés impactent-ils la desserte TER ?	Le risque est potentiel compte tenu de la réglementation européenne qui donne la priorité aux trains internationaux.		X
	Usager	15/12/2011	Pourquoi avoir créé une diamétrale Paris/Dijon Lyon ? N'y a-t-il pas un risque de dégradation des trains Dijon Lyon ?	La SNCF précise qu'en cas de problèmes sur le tronçon Paris Dijon, une circulation peut être activée à Dijon pour ne pas rompre le cadencement.		X
9. Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Politique régionale de tarification	Usagers	21/02/2011	Arrivera-t-on à terme à avoir un tarif identique entre le réseau départemental et le réseau régional? Le tarif à 2€ proposé par le département est très attractif par rapport au tarif ferroviaire.	<p>Les études de tarification zonales sont portées par la RUL (Région Urbaine de Lyon) et l'objectif initial était fin 2009, dans le cadre de REAL .</p> <p>En 2009, le CG69 et le CG01 n'ont pas signé le protocole RUL, ce qui reporte la mise en oeuvre du projet. Le développement des tarifications de type zonales restent par ailleurs un objectif, lequel nécessite néanmoins un accompagnement politique en termes de gouvernance locale.</p> <p>Les orientations tarifaires à venir sont à l'étude. Une tarification combinée TER+TCL pour les utilisateurs occasionnels pourraient être une réponse à la situation décrite.</p> <p>La réflexion que conduit le département sur son réseau va dans le sens d'une meilleure coordination et complémentarité des deux réseaux. Elle aboutira à horizon de septembre 2012.</p>		X

9. Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Poloitique régionale de tarification	Collectif de Belleville	21/02/2011	Quelle est la règle qui autorise les usagers titulaires d'un abonnement en 2ème classe à voyager en première classe?	La Règle s'applique sur les trains périurbains uniquement. Les trains autorisés sont signalés dans la fiche horaire. La demande d'élargissement du champ d'application est inscrite dans la synthèse des demandes du comité de ligne.		x
Politique tarifaire SNCF	Collectif de Belleville	21/02/2011	Pourquoi l'indemnisation n'est-elle pas la même sur toutes les lignes?	Les mesures commerciales qui peuvent être prises à l'égard des usagers suite aux mouvements sociaux relèvent de la responsabilité de la SNCF. La SNCF précise qu'aucun dédomagement n'aura lieu pour cette période. En complément, des choix d'indemnisation peuvent être étudiés par la Région sur propositions SNCF lorsque la cause est structurelle. Dans ce cas les indemnisations sont fonction des résultats de qualité de service (ponctualité et taux de non réalisation d'offre).		x
	Usagers	21/02/2011 15/12/2011	Pourquoi ne pas autoriser les usagers du TER à utiliser les TGV Macon-Lyon	La demande est inscrite dans la synthèse du relevé de conclusions du comité de ligne.	x	
	Formulaire électronique	07/12/2011	La SNCF envisage-t-elle d'indemniser les usagers pour toutes les suppressions de trains subies ?	La SNCF ne prévoit pas d'indemnisation pour les usagers de la ligne Lyon Villefranche Macon		x
10. Distribution et billettique	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Canaux de distribution des titres	formulaire électronique	24/11/2011	Pourquoi n'est-il pas possible de prendre un abonnement de travail interrégional sur un distributeur de Bourgogne ?	Concernant les déplacements interrégionaux, afin de ne pas pénaliser les « frontaliers » avec les limites géographiques administratives imposées par la loi, les région Rhône Alpes et Bourgogne ont mis en place des accords de réciprocité tarifaires (valable uniquement pour les TER) entre certains tarifs régionaux. En conséquence, les rhônalpins peuvent choisir un parcours entre Rhône-Alpes et Bourgogne pour leur abonnement mensuel illico Fréquence et les bourguignons peuvent faire de même avec leur abonnement Bourgogne Fréquence et ainsi bénéficier de la réduction de 75% prise en charge par les Régions. Toutefois, le système de vente SNCF est également contraint et ne permet pas aujourd'hui de proposer sur les distributeurs de billets régionaux l'ensemble des tarifs de chaque Région pour l'ensemble des parcours possibles entre Régions.		
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	CTVS	21/02/2011	Pour que la réunion soit plus efficace, les diapositives sur la qualité de service ne doivent pas être découverte en séance.	La région formule la même demande auprès de la SNCF.		x
	Présidente du comité de ligne	15/12/2011	Comment améliorer le suivi de la ponctualité ?	Un zoom pourrait être donné sur les trains sensibles et sur des créneaux horaires particuliers.	x	