

Comité de ligne Lyon - Bourg en Bresse 2011

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 trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	Association	23/02/2011	Pourquoi le train au départ de Bourg à 6h40 est-il toujours en retard ? Demande d'une amélioration pérenne de la régularité de ce train.	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 23 février 2011. Les travaux du pôle d'échange de Bourg ont pour conséquence de modifier le remisage du matériel en gare. Ce train a dû être assuré en traction diesel, moins performante que la traction électrique. La SNCF indique que la ponctualité de ce train mesurée sur les 10 premiers mois de l'année 2011 est de 87%, en amélioration de 13 points par rapport à 2010.		X
	Usager	03/11/2011	Quel est le taux de ponctualité des trains en période de pointe?	La SNCF indique que la ponctualité de ces trains est de 88,6% (contre 90,6% pour l'ensemble).		X
	Association	03/11/2011	Pourquoi ne pas faire évoluer l'indicateur de la ponctualité des trains en prenant en compte le nombre de voyageurs impactés par les retards?	La SNCF indique qu'elle utilise un indicateur conventionnel. Un indicateur combiné et pondéré avait déjà été testé par le passé. Il prenait en compte l'occupation moyenne du train. Les résultats obtenus avec l'indicateur pondéré ont montré qu'ils étaient inférieurs de 5 points mais suivaient la même tendance que l'indicateur conventionnel.		X
	Usager	03/11/2011	Quelles seront les améliorations apportées notamment en termes de ponctualité sur les trains dits "malades"?	La SNCF explique qu'il existe plusieurs catégories de trains dits "malades" qui nécessitent un traitement différent : - Les trains "malades" du fait de l'exploitant (montage ou roulement inadapté en termes de personnel ou de matériel) → La SNCF a la volonté d'améliorer ces situations - Les trains "malades" du fait de l'infrastructure: Le noeud ferroviaire lyonnais connaît actuellement une importante saturation. Des études sont en cours pour trouver des solutions notamment en gare de Lyon Part Dieu. Par ailleurs, la Région souhaite que les moyens, mis en oeuvre ces dernières années, puissent produire un meilleur service notamment au niveau qualitatif. L'objectif est d'apporter un meilleur service TER à volume constant.		X
Autres	Association	03/11/2011	La convention d'objectifs et de performance sur la qualité de service TER est-elle publique et disponible?	Cette convention tripartite (RFF, SNCF et Région) a été adoptée le 23 septembre 2011 par une délibération du conseil régional Rhône-Alpes. Elle est actuellement en cours de mise en oeuvre.		X

2. Fréquentation	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Fréquentation de la ligne	Élus	23/02/2011	Quelle est la fréquentation des gares de Servas et des Echets? Peut-on disposer de la fréquentation des gares de l'axe ?	<p>⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 23 février 2011.</p> <p>La SNCF indique que la fréquentation du trajet Bourg-Servas est de 30 000 voyages en augmentation de 14 % entre 2010 et 2009.</p> <p><u>Fréquentation des gares en 2010 (JOB) :</u> Bourg en Bresse : 5750 voyages / jour Servas-Lent : 160 voyages / jour St Paul de Varax : 190 voyages / jour Marlieux Châtillon : 250 voyages / jour Villars-les-Dombes : 1420 voyages / jour St Marcel en Dombes : 180 voyages / jour St André de Corcy : 700 voyages / jour Mionnay : 830 voyages / jour Les Echets : 240 voyages / jour Sathonay : 750 voyages / jour</p>		X
Source de données	Usager	03/11/2011	Comment est calculée le volume de fréquentation?	C'est une moyenne annuelle liée aux ventes divisée par le nombre de jours ouvrables.		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	Usager	03/11/2011	Les trains de 6h37 et 7h03 qui circulaient en 2011 étaient constamment surchargés. En 2012, ils sont respectivement décalés à 6h42 (direct Lyon Part Dieu) et 7h14. A-t-on prévu quelque chose en termes de capacité sur ces trains?	<p>La SNCF indique que le train de 6h42 vient de Lons le Saunier et est composé de neuf voitures corail.</p> <p>⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 3 novembre 2011.</p>		X
	Usager	03/11/2011	Pourquoi durant l'été 2011 le train de 07h03 de Bourg en Bresse ne comportait qu'une seule rame? De ce fait, le train était saturé dès St Paul de Varax.	En attente d'éléments SNCF	X	
	Usager	03/11/2011	Doit-on s'attendre à une généralisation de la saturation des trains en 2012?	<p>La SNCF indique qu'il n'y aura pas de matériel supplémentaire en 2012 pour la ligne. Les prochains arriveront en fin d'année 2013. La situation très tendue en 2012 est liée à la radiation d'une partie du matériel ainsi qu'à l'arrivée tardive du tram-train sur l'Ouest lyonnais. La mise en service des trams-trains apportera certainement une légère amélioration car une partie du matériel utilisé actuellement pourra être redéployé sur d'autres lignes.</p> <p>La SNCF précise toutefois que la progression du trafic n'est pas uniforme toute la journée. On note surtout une augmentation des migrants journaliers.</p>		X

Confort et propreté	Usager	23/02/2011	Le bruit du nouveau matériel au freinage est extrêmement désagréable. Y a-t-il des solutions envisagées pour le réduire ?	C'est la fréquence qui est désagréable pour l'oreille humaine davantage que le volume sonore. Il n'y a pas de correction prévue.		X
	Association	03/11/2011	Est-ce qu'à proximité d'une caténaire, les trains bi-courants peuvent éviter d'utiliser une énergie thermique? Cela engendre diverses nuisances, surtout à l'arrêt (odeurs, pollution)	RFF indique que l'instruction du changement de mode de traction est en cours. Il est question que les trains circulent en électrique de Lyon à Sathonay puis en thermique au-delà. Les procédures autorisées aujourd'hui nécessitent un train à l'arrêt pour passer d'un mode à l'autre. Mais certains trains ne marquent pas l'arrêt à Sathonay. Pour que le changement de mode puisse se faire en ligne, avant la gare, RFF et SNCF sont en train de constituer un dossier de sécurité auprès de l'EPSF. RFF indique que les délais sont relativement longs. Par ailleurs, la convention tripartite sur la qualité de service comprend un volet développement durable avec une thématique "électrification et matériel roulant".		X
4. Information	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Information en situation perturbée	Usager	23/02/2011	En situation perturbée, les usagers en gare de Bourg attendent de manière récurrente sur les quais sans qu'une information leur soit donnée. Pourquoi les agents SNCF ne viennent-ils pas informer les usagers ?	La SNCF est consciente que l'information des voyageurs en situation perturbée est une piste de progrès importante mais complexe à mettre en œuvre.		X
	Usager	03/11/2011	Les contrôleurs ne pourraient-ils pas expliquer ce qu'il se passe en cas de problèmes de capacité et/ou travaux?	La SNCF indique que lorsqu'il y a un matériel manquant, le contrôleur doit en annoncer la cause. Pour ce qui est des travaux, il est demandé aux contrôleurs de faire des annonces une semaine avant le début du chantier.		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	Association	23/02/2011	A quels trains profitera le nouveau quai en gare de Part-Dieu ?	Le nouveau quai permet un redéploiement de l'affectation des trains aux quais de Part-Dieu. Il servira directement ou indirectement aussi bien aux TGV Rhin-Rhône, qu'aux nouveaux services TER Lyon St Etienne, qu'à la dédramétralisation des trains Lyon-Dijon et Lyon-Grenoble.		X
	Usager	03/03/2011	Face au constat de la saturation de la gare de Lyon Part Dieu, quels seront les moyens mis en œuvre pour ne pas qu'il y ait une dégradation de la qualité de service de la ligne en 2012?	Des études ont été menées sur le nœud ferroviaire lyonnais, sous l'égide de l'État. RFF indique qu'il sera difficile de répondre à l'amélioration de la qualité de service par l'infrastructure à court terme. L'objectif pour 2012 est surtout de fiabiliser le service au niveau de la gare de la Part Dieu en assurant le départ des trains à l'heure. Il est notamment question de mettre en place plus de moyens au niveau des gestionnaires de gares.		X
Projet de rénovation ou de développement de l'infrastructure	Association	23/02/2011	Qu'en est il du doublement de la voie jusqu'à Bourg en Bresse ?	RFF indique que la ligne a fait l'objet d'investissements importants. Il faut traiter également les autres lignes de Rhône-Alpes et les capacités d'investissements sont fortement sollicitées. Ce besoin n'est pas oublié.		X

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

6. Gares et Abords	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Bâtiment, aménagement et équipements voyageurs / abords	Association	23/02/2011	Pourquoi les travaux du parking de Sathonay sont ils aussi longs ?	SNCF indique que les travaux ont pris du retard suite à une livraison de bordure non-conforme. Les nouvelles bordures sont livrées. L'échéance de livraison du parking fixée au 30 avril sera respectée.		X
	Usager	23/02/2011	Les nouveaux abris avec le toit végétalisé sont très beaux mais n'abritent pas les usagers.	Il ne s'agit pas d'un abri mais d'un aménagement marquant l'entrée de la halte, proposant de l'information et permettant la validation des titres de transport. Les abris sont sur les quais mais il n'y en a pas pour la direction Lyon.		X
	Usager	03/11/2011	Peut-on nous assurer et nous préciser l'accès des usagers du TER au pôle d'échanges multimodal de Bourg en Bresse dans le cadre de la nouvelle organisation du stationnement et des aménagements de la gare?	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 3 novembre 2011.		X
7. Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Orientation politique et projet	Usager (formulaire Internet)	20/10/2011	Y a-t-il une concertation avec la mairie sur un éventuel plan de circulation des cycles à Bourg en Bresse? Pourrait-il y avoir un impact sur les accès de la future gare?	Un plan cyclable à échelle intercommunale est en cours de définition par Bourg-en-Bresse Agglomération. L'accès à la gare sera favorisé.		X
	Usager (formulaire Internet)	20/10/2011	A-t-on prévu une capacité suffisamment adaptée pour le parking à vélos de la future gare de Bourg en Bresse?	Le projet du Pôle d'Échanges Multimodal prévoit d'une part la mise en place d'une vélostation au sein du bâtiment voyageurs (prévue pour 2012 / 2013), d'autre part, des consignes à vélos de 72 places côté Rue du Peloux (ouverture en mai 2012) et 48 places côté Avenue P. Sémar (ouverture en 2014).		X
8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2011						
Politique d'arrêts	Usager	03/11/2011	Pourquoi les cars ne marquent pas l'arrêt à St Marcel le week-end?	Il n'est pas prévu qu'ils s'y arrêtent afin de conserver un temps de parcours correct entre Lyon et Bourg (1h actuellement contre plus d'1h30 si les cars marquaient tous les arrêts)		X
Autres	Usager	03/11/2011	Quel acteur décide de mettre en place un complément de desserte en car?	L'autorité organisatrice (la Région) définit la consistance du service et le finance. C'est la SNCF qui le met en œuvre.		X
Année 2012						
Horaires et temps de trajet	Association	23/02/2011	La grille ne mentionne aucune circulation routière. Sont-elles supprimées ?	Les services cars seront ajoutés en complément.		X
	Association	23/02/2011	Les choix proposés pour les horaires ne conviennent pas, notamment les départs de Lyon Part-Dieu à la minute 50. Il faut revoir complètement ces horaires.	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 23 février 2011 : Étude en cours pour le service 2014. RFF rappelle cependant que les contraintes seront également importantes en 2014 ; les possibilités seront donc mineures.		X

Horaires et temps de trajet	Usager	23/02/2011	Le positionnement horaire à H+43 au départ de Bourg ne convient ni pour les lycéens ni pour les actifs. Il manque des éléments d'appréciation pour trancher entre les alternatives proposées.	La SNCF a réalisé des enquêtes à bord des trains durant le service 2011. Il s'est avéré que 78% des personnes interrogées souhaitaient pour 2012 un service entre 18h et 18h15 pour pallier à la suppression du TER de 18h03. La SNCF a donc mis en place un car à 18h10 au départ de Bourg-en-Bresse.		X
	Usager, Élu	03/11/2011	Est-il possible de mettre en place un service TER à 17h15 au départ de Bourg dès 2012 et ainsi mettre à disposition un meilleur service pour les scolaires?	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 3 novembre 2011.		X
Politique d'arrêts	Élus	23/02/2011	Si on enlève les arrêts des gares périurbaines en heure creuse, saura-t-on les rétablir ?	Les deux solutions sont techniquement faisables, on peut donc rétablir la desserte omnibus si cela devenait nécessaire.		X
	Association	23/02/2011	L'arrêt à Sathonay est-il responsable du décalage horaire du train de maillage régional Lyon Bourg ? Les arrêts à Sathonay ne doivent pas péjorer le temps de parcours des usagers entre Lyon et Bourg.	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 23 février 2011 RFF informe que c'est l'évolution de la trame horaire nationale qui est responsable du positionnement horaire. RRA indique que cet arrêt était demandé en comité de ligne et que le temps de parcours n'est pas péjoré par cet arrêt, le temps de parcours est en effet de 53 mn avec l'arrêt. Les arrêts Sathonay sur le train de maillage régional ont été conservés seulement lorsqu'ils reproduisent une fonctionnalité existante en 2011.		X
	Usager, Elu	03/11/2011	La desserte de St-Marcel-en-Dombes se dégrade avec les nouveaux horaires de 2012 (augmentation des temps de correspondance à Villars). Le train de 17h43 au départ de Bourg ne peut-il pas marquer l'arrêt à St Marcel et assurer un service pour les scolaires terminant vers 16h50 à Bourg?	La SNCF annonce qu'une navette sera mise en place à 18h12 au départ de Villars les lundis, mardis, jeudis et vendredis scolaires, pour St-Marcel-en-Dombes. Par ailleurs, le car de 18h10 au départ de Bourg a été rajouté pour le service 2012. Il permet de mieux répondre aux besoins des scolaires terminant à 17h45 et il assure une desserte sur St-Marcel-en-Dombes. La SNCF mettra en place le nombre de cars nécessaires pour acheminer l'ensemble des voyageurs.		X
9. Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
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