

Comité de ligne n° 18
Saint André le Gaz – Chambéry
– Culoz / Annecy

15 mai 2012

Espace Rhône-Alpes
Aix-les-Bains

Ordre du jour

- ▶ Actualité : fréquentation, ponctualité
- ▶ Suivi de la synthèse hiérarchisée des demandes du précédent comité de ligne
- ▶ Desserte (2013 & 2014)
- ▶ Tarification
- ▶ Actualité: présentation de l'audit « lignes sensibles »

L'ACTUALITE DE LA LIGNE

FRÉQUENTATION ET QUALITÉ DE SERVICE

INFORMATION VOYAGEURS TER

www.ter-sncf.com

Zoom sur SNCF La Radio

“ La première radio d’info trafic mobile à disposition des clients”



Pour y accéder :
<http://laradio.sncf.com>

Le flash trafic régional est diffusé de 6h à 22h, tous les 1/4 d’heure. Ce flash de 1 minute 30 est constamment mis à jour par les journalistes.

Il démarre par la météo puis se poursuit par 60 secondes d’information sur le trafic de la région concernée.



TER EN ACTION LORS DES FORTS TRAFICS

Les week-ends de forts trafics neige (principalement les samedis – avec un point culminant les 25 et 26 février),
TER et SNCF :

➤ Ajoutent des voitures ou des rames, afin de proposer davantage de places assises (le nombre de places offertes est doublé dans les trains TER)

➤ Renforcent l'accueil dans les gares et sur les quais

Pour la Haute- Savoie

- le Chablais : 6 trains au départ de Lyon pour 1756 places offertes (vs. 440 habituellement).
- l'Arve : 6 trains au départ de Lyon pour 2712 places offertes (vs. 440 habituellement).
- Soit 3588 places supplémentaires en liaison direct avec Lyon (sans correspondance à Bellegarde).

Pour la vallée de la Maurienne

- 6 trains au départ de Lyon (vs. 3 trains habituellement) et 2 trains au départ de Chambéry pour un total de 4408 places offertes (vs. 2292 habituellement).
- C'est 2116 places supplémentaires les week-ends de fort trafic.

Pour la vallée de la Tarentaise

- en haute saison : 7 trains au départ de Lyon pour 5760 places offertes (vs. 4 trains de Lyon et 3 de Chambéry pour 2596 places offertes habituellement).
- C'est 3164 places supplémentaires les week-ends de fort trafic.

FREQUENTATION

Quelques chiffres clés de votre territoire

Fréquentation régionale (Nb de voyages par jour 2011) : **137 000**

Évolution 2011 / 2010 : **6,3%**

Fréquentation de la ligne (Nb de voyages par jour) : **8 589**

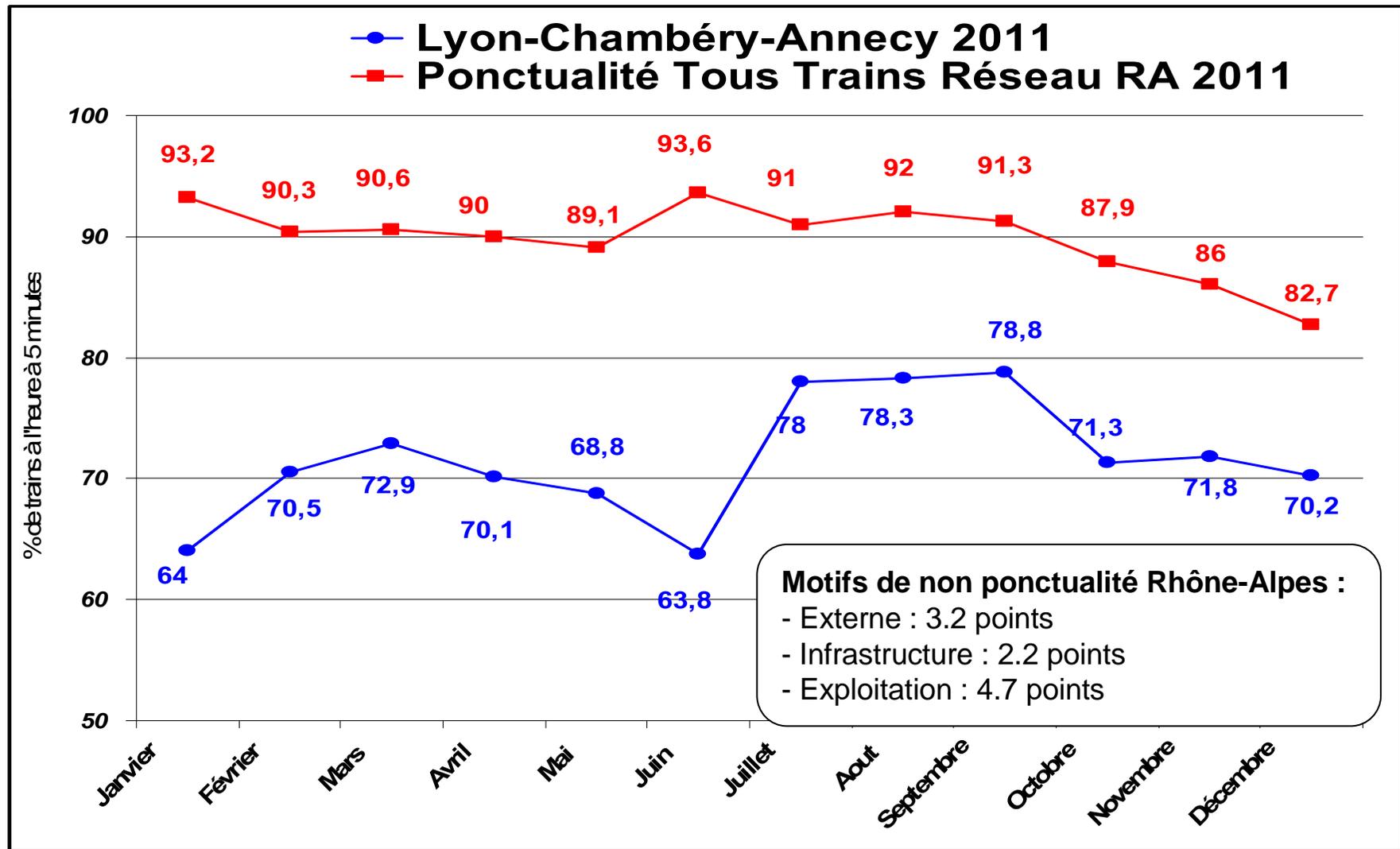
Évolution 2011 / 2010 : **5,3%**

		Fréquentation quotidienne	Évolution 2011 / 2010
CHAMBERY	AIX LES BAINS – LE REVARD	1 609	5,3%
ANNECY	RUMILLY	1 169	3,7%
CHAMBERY	LYON	1 164	5,6%
ANNECY	LYON	886	10,8%
CHAMBERY	ANNECY	578	4,8%
ANNECY	AIX LES BAINS – LE REVARD	428	0,0%
CHAMBERY	PONT DE BEAUVOISIN	355	1,2%

PONCTUALITE TOUS TRAINS 2011

Lyon - Chambéry - Annecy : 71.6%

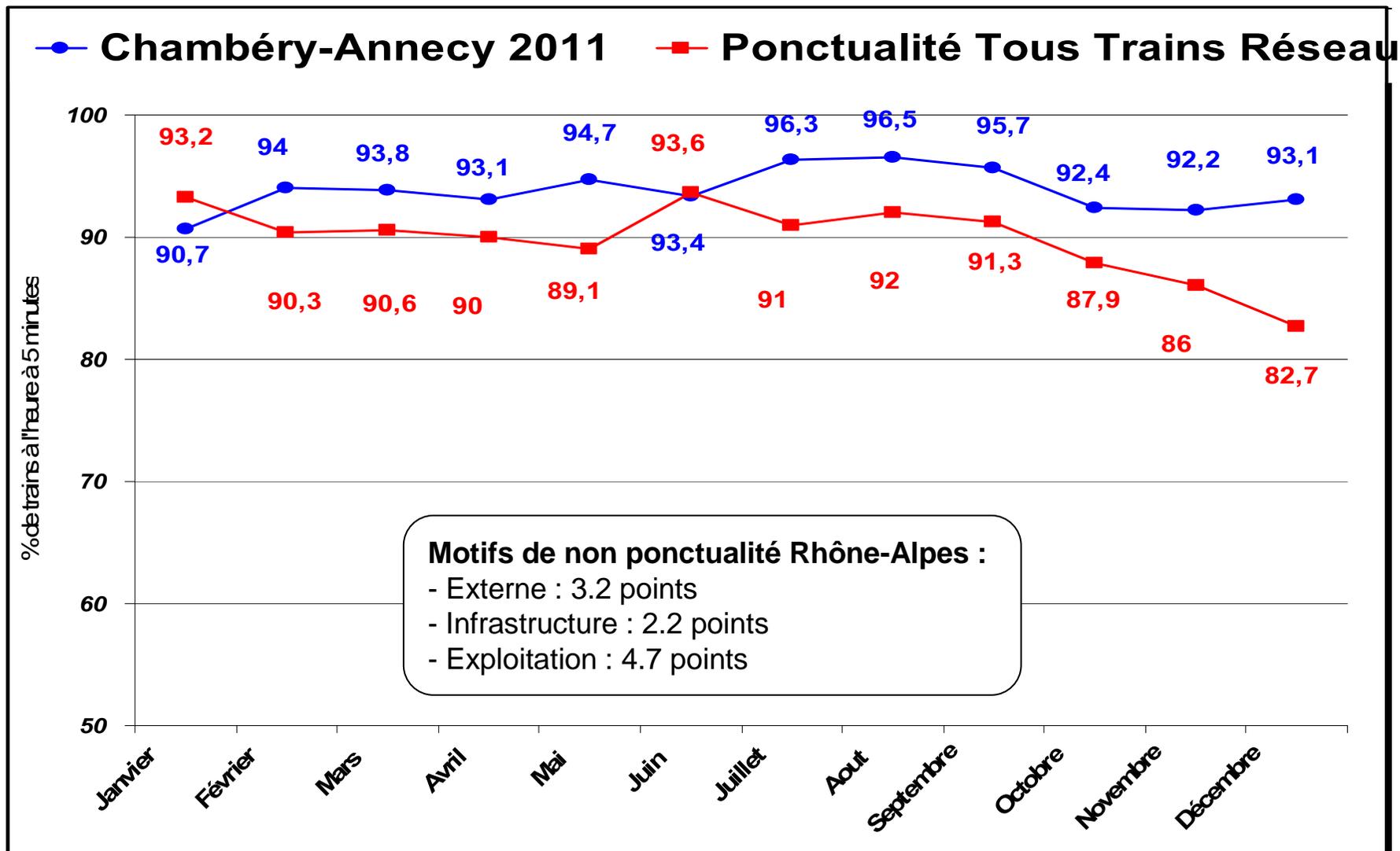
Rhône-Alpes : 89.9%



PONCTUALITE TOUS TRAINS 2011

Chambéry - Annecy : 93.9%

Rhône-Alpes : 89.9%



REALISATION DE L'OFFRE 2011

Offre trains Rhône-Alpes réalisée : 97%

**Motifs de non réalisation de l'offre
Rhône-Alpes :**

- Externe : 0.2 point
- Infrastructure : 0.1 point
- Mouvements sociaux : 2.4 points
- Exploitation : 0.3 point

Sur la ligne « Lyon – Chambéry – Annecy », les motifs externe (x5)
ont une valeur supérieure à celle enregistrée en Rhône-Alpes.

SUIVI DE LA SYNTHÈSE HIERARCHISEE DES DEMANDES

Synthèse des demandes du comité de ligne du 1er décembre 2011

Thématiques	Rappel demandes comité de ligne	Réponse
Desserte	Proposer une offre supplémentaire le dimanche soir au départ d'Annecy pour Lyon	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Proposer un aller-retour supplémentaire entre Genève et Grenoble desservant Chambéry, avec un départ vers 20h00 pour ces deux circulations.	Non retenu pour le service 2013. Cette demande est mise à l'étude pour le service 2014, une fois l'ensemble des travaux du sillon alpin terminés.
	Limiter les trous d'offre de 2 heures le samedi entre Aix et Chambéry	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Étendre l'amplitude horaire entre Aix et Chambéry avec des départs vers 22h00	Demande mise à l'étude pour le service 2013.

Synthèse des demandes du comité de ligne du 1er décembre 2011

Thématiques	Rappel demandes comité de ligne	Réponse
Desserte	Créer un autocar direct depuis Chambéry pour arrivée à Annecy vers 8h40	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Proposer une offre TER au départ de Culoz vers 18h35	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Étendre l'amplitude le soir au départ d'Annecy	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Favoriser un temps de parcours plus attractif pour l'arrivée à Annecy à 7h50	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
	Ouvrir l'accès TGV pour les abonnés entre Annecy, Aix-les-Bains et Chambéry à plus de circulations.	Demande soutenue par la Région Rhône Alpes

Synthèse des demandes du comité de ligne du 1er décembre 2011

Thématiques	Rappel demandes comité de ligne	Réponses
Desserte	Faire circuler l'autocar au départ de Chambéry à 19h00 le dimanche	Demande mise à l'étude pour le service 2013.
Ponctualité/capacité/plan de transport adapté	Présenter la ponctualité des autocars dans les statistiques des comités de ligne	
Aménagement des gares/services en gare	Procéder aux aménagements nécessaires en gare de Culoz pour permettre l'arrêt des trains intercités su sillon alpin desservant Genève Cornavin;	Pour être efficace, cette demande nécessite des travaux importants dont la réalisation de quais en courbe. A ce jour, il n'y a pas d'études lancées, et cette opération n'est pas identifiée au titre du CPER. Cette proposition pourra être soumise à arbitrage pour inscription au prochain CPER, sous réserve d'acceptation par l'ensemble des partenaires (Région, RFF et Etat)

Synthèse des demandes du comité de ligne du 1er décembre 2011

Thématiques	Rappel demandes comité de ligne	Réponses
Travaux d'infrastructure	Présenter le calendrier des travaux 2013 et les conséquences pour les voyageurs.	Cf. la présentation dédiée plus loin
	Présenter les résultats de l'audit réalisé par la SNCF sur les « lignes sensibles » et les recommandations préconisées.	Cf. la présentation dédiée plus loin

DESSERTE DES SERVICES 2013 et 2014

Planning de préparation du Service 2013

- ▶ Présentation des orientations en Comités de Ligne + recueil des demandes d'études complémentaires : fin 2011
- ▶ Commande de sillons par la SNCF à RFF : fin mars 2012
- ▶ Réponse RFF : été 2012
- ▶ Publication de l'horaire de service par RFF : septembre
- ▶ Mise en forme fiches horaires et distribution en gare : fin octobre
- ▶ Mise en service : 9 décembre 2012

Rappel du contexte de préparation du Service 2013

- ▶ Stabilité des horaires nationaux après deux années de fortes évolutions dues à des mises en service de LGV
- ▶ De nombreux travaux en 2013 : maintenance (Lyon – Grenoble / Chambéry, ...) et modernisation (sillon alpin sud, étoile d'Annemasse, St Gervais Vallorcine)
- ▶ Organisation en direct par la Région de 6 liaisons TER entièrement routières

RVB Lyon – Grenoble : généralités

- **Ambitieux programme de travaux de RVB (Renouvellement Voie Ballast) entre Lyon et Grenoble sur la période 2012 / 2014.**
- **Au cours de ces 3 ans, RFF aura investi environ 175 M€ pour renouveler près de 165 km cumulés de voie.**
- **Ces travaux de RVB s'effectueront grâce à une Suite Rapide. C'est un train « usine » qui permet une mécanisation de certaines tâches (ex : dégarnissage, remplacement de traverses, pose des rails ...) et donc un meilleur rendement.**

RVB Lyon – Grenoble : 2013 (en cours d'étude)

■ Travaux entre Lyon et SAG :

- Travaux connexes de S02 à S09 en plages de 6h de nuit en simultanée entre 22h et 5h.
- Travaux principaux de S09 à S26 (de début mars à fin juin) :
 - 1^{ère} partie sur Lyon/Grenay
 - 2^{ème} partie sur Grenay/SAG
 - Travaux en 7h30 de nuit en simultanée de 22h à 5h30 sauf les nuits de vendredi à samedi où les plages sont de 8h30
 - Limitation Temporaire de Vitesse de jour



Note : l'organisation du chantier est toujours en cours d'étude et sera finalisée d'ici fin juin.

Cahier des charges Région (1/5)

▶ Cahier des charges initial: Lyon – Chambéry

- Prise en compte des mesures validées conjointement avec la Région issues des diagnostics / audits prévus de la convention d'objectifs et de performance relative à la qualité du service TER en Région Rhône Alpes.

- Organisation d'un plan de transport lisible et efficace, maintenant les fonctionnalités de la desserte ferroviaire pendant les périodes de travaux. Les perturbations doivent être limitées au maximum, et la conception des plans de transport doit être anticipée et concertée avec les différents partenaires

- Étude du rétablissement d'un arrêt à Bourgoin depuis Chambéry du train arrivant à Lyon à 8h20

-> *impossibilité technique : proposition de maintien du car 39702 (Chambéry 6h50 – Bourgoin – Jallieu 7h50).*

Cahier des charges Région (2/5)

▶ Cahier des charges initial: Lyon – Annecy et Chambéry – Annecy

Reconduction du service à l'identique:

- en prenant en compte l'intégration d'adaptations ponctuelles de desserte lorsqu'elles sont possibles et ne dégradent pas la qualité du service

- en assurant le maintien des correspondances TER/TGV et TER/TER notamment pour les dessertes routières

Cahier des charges Région (3/5)

► Demandes complémentaires: Lyon – Chambéry

- Etude de l'amorce à la Tour du Pin de l'autocar au départ de Saint André le Gaz à 7h04 en direction de Chambéry

-> impossibilité technique : Car de 7h04 à St André le Gaz est alimenté par le car qui part d'Aiguebelette à 5h49, pour une arrivée à SAG à 6h30. Prolongement impossible pour offrir une arrivée à Chambéry à 8h15.

- Etude de desserte routière au départ de Chambéry à 17h00 pour la Tour du Pin

-> proposition maintien de l'existant : train au départ de Chambéry à 17h15, correspondance à St André le Gaz, arrivée à La Tour à 18h24.

- Étude de circulation le dimanche du train au départ de Chambéry à 19h02

-> à l'étude pour le service 2013 en mode fer (problématique matériel).

Cahier des charges Région (4/5)

▶ Demandes complémentaires: Lyon – Annecy

- Etude de desserte pour une offre supplémentaire au départ d'Annecy à 20h00 le dimanche soir

-> à l'étude en mode routier, sous réserve de validation des comptages, avec desserte d'Aix et proposition de retour Lyon 22h08-Aix 23h35-Annecy 23h59

▶ Demandes complémentaires: Culoz – Chambéry

- Etude de desserte d'une offre au départ de Culoz vers 18h30

-> étudiée avec nécessité de relève de la correspondance en provenance de Genève (arrivée Culoz 18h23).

Proposition Chambéry 16h55 -> Culoz 17h55, et retour Culoz 18h30 – Aix les Bains 19h05 – Chambéry 19h30.

Cahier des charges Région (5/5)

► Demandes complémentaires: Annecy – Chambéry

- Création d'une offre directe depuis Chambéry pour une arrivée à Annecy à 8h40.
-> proposition d'un aller retour en mode routier Annecy 6h55 - Chambéry 7h45 et retour Chambéry 7h55 - Annecy 8h40.
- Limiter les trous d'offres de 2 heures le samedi entre Aix et Chambéry
-> entre 16h25 et 18h25. Etude de l'avancement du car de Culoz casserait le cadencement Culoz-Chambéry et supprimerait une correspondance Bellegarde-Culoz.
- Etendre l'amplitude horaire entre Aix et Chambéry (départ à 22h00)
- Proposer un départ plus tardif au départ d'Annecy
-> Proposition : suivi de la montée en charge de l'autocar créé au SA2012 : Annecy 20h38 – Aix 21h36 – Chambéry 21h58 : comptages à confirmer.

Planning de préparation du service 2014

- ▶ Stabilisation de la trame horaire de desserte 2014 RFF (« catalogue de sillons ») : Été 2012
- ▶ **Présentation des orientations + recueil des demandes d'études complémentaires : Comités de Ligne du printemps 2012**
- ▶ Études SNCF : septembre 2012 – mars 2013
- ▶ Commande de sillons par la SNCF à RFF : fin mars 2013
- ▶ Rendu de l'attributions des sillons par RFF : été 2013
- ▶ Mise en service : 14 décembre 2013

Orientations pour l'évolution du service 2014

- ▶ Stabilité globale des horaires
- ▶ Développement d'offre sur les lignes concernées par des projets, et sur les axes enregistrant de fortes hausses récentes de fréquentation
- ▶ Stabilité du volume de l'offre sur le reste du réseau au profit d'une amélioration de sa qualité
- ▶ Organisation en direct par la Région de 10 liaisons TER entièrement routières (4 nouvelles lignes en 2014)

Recueil des demandes d'études

- ▶ Expression de la salle

TARIFICATION

Tarifification

- ▶ Objectif : une gamme tarifaire régionale plus simple et plus lisible
- ▶ Actions :
 - Modification de noms de certains tarifs, sans modification de ceux-ci
 - Création d'un nouveau tarif :
 - « illico ANNUEL » : abonnement tout public annuel
- ▶ Mise en œuvre le 20 mars
- ▶ Étude en cours pour la création d'un abonnement « illico mensuel Jeunes »

LA GAMME TARIFAIRE

	LES + TER FREQUENTS	LES + TER OCCASIONNELS	LES + TER JEUNES FREQUENTS	LES + TER JEUNES OCCASIONNELS
TER RHONE-ALPES	<ul style="list-style-type: none"> ➔ ABONNEMENT DE TRAVAIL (< 75 km) ➔ ILLICO MENSUEL (> 75 km) ➔ ILLICO ANNUEL 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ ILLICO LIBERTE (carte de réduction) ➔ ILLICO EVENEMENT ➔ CARNETS DE BILLETS (6 billets à -20%) ➔ ILLICO SOLIDAIRE 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ ASR ➔ AIS ➔ AEEA (Abonnement Elèves Etudiants Apprentis) 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ ILLICO LIBERTE JEUNES (cartes de réduction) ➔ ILLICO EVENEMENTS ➔ CARNETS DE BILLETS (6 billets à -20%) ➔ ILLICO SOLIDAIRE
TER + URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> ➔ ABONNEMENTS COMBINES TER + URBAINS* 		<ul style="list-style-type: none"> ➔ ABONNEMENTS COMBINES TER + URBAINS* REDUITS 	

* Abonnements combinés urbains disponibles sur Genève, Grenoble, Lyon, St-Etienne ou Valence



Un nouveau service dans la gamme tarifaire régionale « illico »



- ▶ **Abonnement annuel** (engagement sur 12 mois, reconductible) avec un **service de prélèvement automatique mensuel**
- ▶ Utilisable sur un trajet en Rhône-Alpes (gares de Genève et Mâcon incluses)
- ▶ Par son engagement annuel, l'abonnement offre **chaque mois une réduction par rapport à un abonnement mensuel** (jusqu'à 45 jours offerts)
- ▶ Donne droit à des **réductions supplémentaires** sur d'autres trajets TER : 25% la semaine pour le titulaire et 50% le week-end pour le titulaire et jusqu'à 3 personnes l'accompagnant.
- ▶ Tarif disponible en guichet SNCF à compter du **20 mars 2012** (uniquement sur carte OÙRA!)

ILLICO ANNUEL

Exemple d'OD	Prix mensuel actuel -75 km : abonnement de travail +75 km : illico Fréquence	Prix mensuel avec le tarif illico annuel (à partir d'avril 2012)
Albens <-> Chambéry	57,40 € <i>57,40*11=632*</i>	52,30 € <i>52,30*12=628*</i>
Lyon <-> Chambéry	172,60 € <i>172,60*11=1 899€ *</i>	153,10 € <i>153,10*12=1 837 € *</i>
Aix <-> Lyon	189,70 € <i>189,70*11=2 087€</i>	168,30 € <i>168,30*12= 1 960€ *</i>
Culoz <-> Chambéry	71,40 € <i>71,40*11=785€ *</i>	64,70 € <i>64,70*12=776€ *</i>

* Les chiffres ont été arrondis à l'entier supérieur

ACTUALITES

Audit « lignes sensibles » SNCF

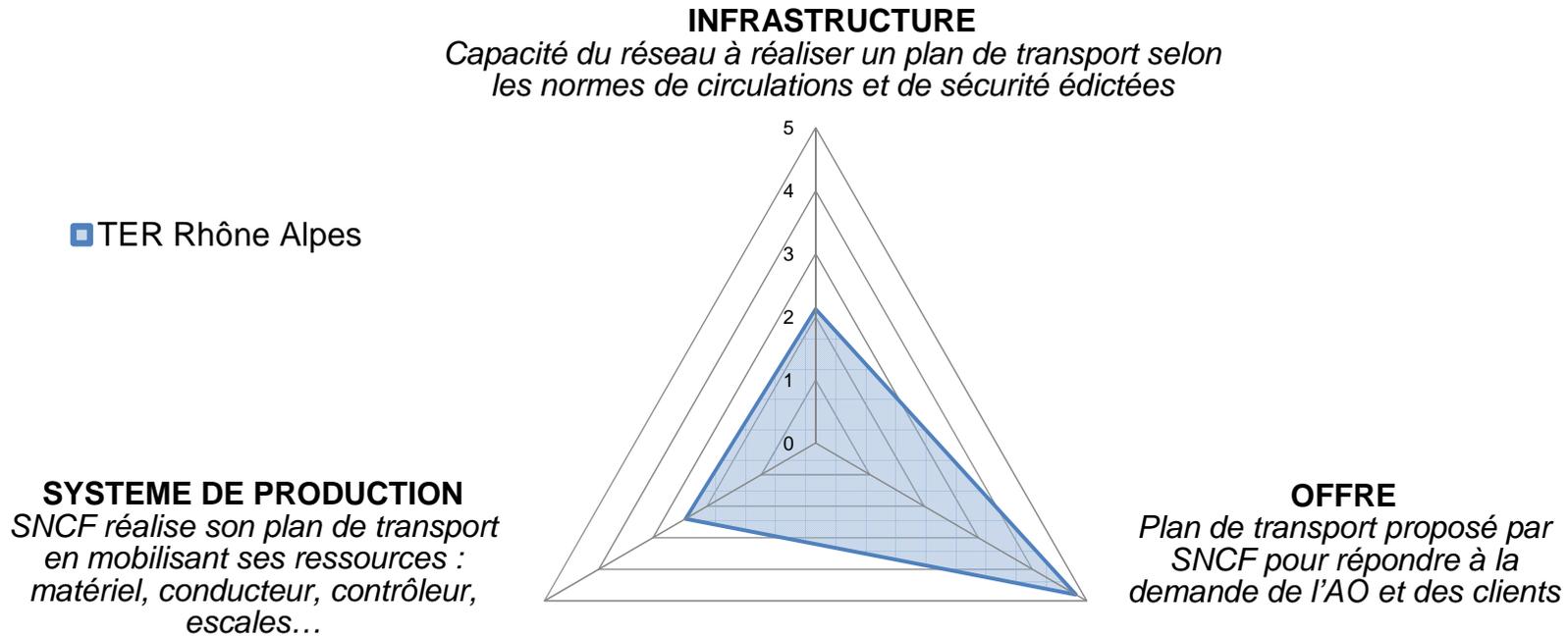
Audit de lignes Démarche qualité TER Rhône-Alpes



Synthèse du diagnostic de l'Audit Lignes Sensibles :

- **Lyon Part Dieu :**
 - une gare voyageurs sous dimensionnée (35 000 personnes versus 135 000) et conçue pour être une gare de passage (200 TER journaliers sont origine ou terminus)
 - un graphique d'occupation des voies saturé (au-delà de la limite recommandée de **67%**)
- **Infrastructures du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) saturées**
 - **20% des sillons techniques ne sont pas tracés** au graphique de circulation en cours
 - Les TER de Grenoble et Chambéry **perdent** en moyenne **5 points de régularité à l'entrée du NFL**
 - **Densité de circulation** avec effet amplificateur : norme RFF **d'espacement minimal à 3'** trop souvent appliquée à la limite
- Point Positif : La **Commande Centralisée Réseau** de Lyon Part Dieu **est une force du système** avec une vision globale.
- Point Positif : Matériels majoritairement récents et réversibles
 - mise en place d'une surveillance technique de flotte opérationnelle qui permet de mieux anticiper la disponibilité du matériel en intégrant les spécificités des 17 séries différentes
- **Télésurveillance des passages à niveau** (Vénissieux) : facteur significatif d'irrégularité. Impact estimé : **1,7 point.**
- **Saint André le Gaz (SAG) : site peu performant** (manque de souplesse du plan de voie)
- **Infrastructures du site de Grenoble** peu adaptées à l'offre à réaliser
- **Circulation dense sur la voie banalisée entre SAG et Chambéry.** 42 trains/jour croisant chacun de 1 à 3 trains de sens contraire :
 - **4 points de régularité perdus dans le sens SAG-Chambéry**
 - **15 points perdus dans le sens Chambéry-SAG**
- **Une forte hétérogénéité de desserte** (**14 types de dessertes différents** Lyon – Grenoble) qui ne permet pas de standardisation de la production et n'offre pas une lisibilité optimale pour le client.

Les difficultés de la production proviennent principalement du déséquilibre du système ferroviaire



- L'étude macroscopique du système démontre que les contraintes structurelles sont trop importantes pour réaliser l'offre au niveau de qualité attendu par la clientèle.
- Les actions à court terme sur le système de production sont peu nombreuses ou déjà identifiées et auront des impacts limités sur la régularité sans une intervention radicale sur l'offre et les infrastructures

Actions proposées :

Sur le Système de Production :

- Renforcer le **pilotage de la production opérationnelle sur Lyon Part-Dieu et Chambéry**
 - Améliorer l'assemblage des ressources (contrôleurs, conducteurs et matériels) à l'aide des ressources spécifiques mises en place à l'été 2011
- Rendre plus efficaces les **organisations dédiées à l'adaptation du Plan de Transport et à la gestion des situations perturbées**

Sur l'Infrastructure :

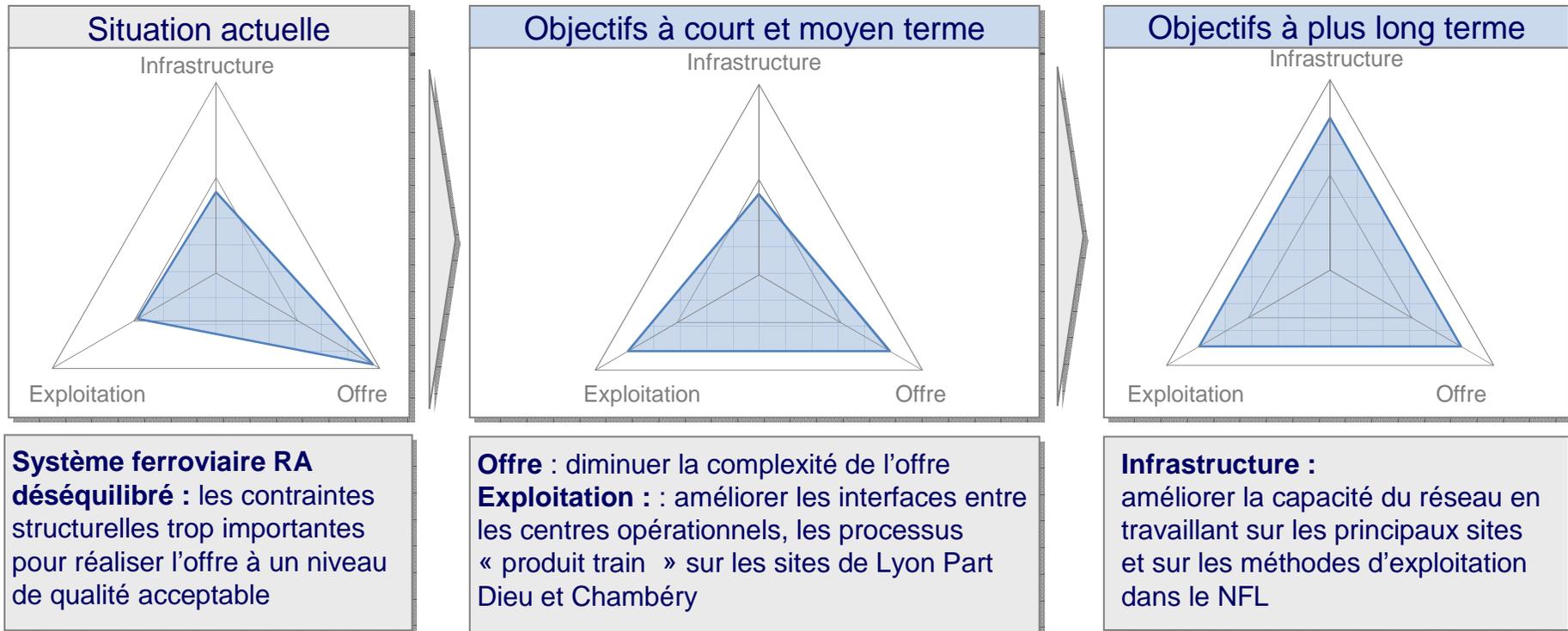
- Elaborer un **schéma cible pour la gare St André le Gaz** en intégrant les besoins futurs
- **Améliorer** la performance du **site de Grenoble** :
 - Mise en place **d'outils de suivi des circulations à Grenoble (SAAT)**
 - Finalisation d'un schéma directeur de la gare
- Poursuivre les **études sur le NFL** suite à l'étude Meaux pour élaborer un **schéma cible** du NFL et trouver un **meilleur équilibre** entre le **nombre de sillons et la capacité de l'infrastructure**.

Sur l'Offre :

- **Rationalisation de l'offre et standardisation des dessertes** : adéquation de l'offre aux infrastructures existantes et à la fréquentation.
- **Amener une réflexion globale sur les gares de Lyon Perrache et Lyon Part-Dieu** : correspondance, temps de parcours avec des transport en commun (tramways)
- Création de **diamétrales courtes**

Travail à mener AO/RFF/SCNF pour une efficacité sur le moyen et long terme

Conclusion : Pour améliorer la régularité, les actions portant sur l'offre et l'exploitation sont à réaliser en premier lieu



- Les actions sur l'exploitation sont les plus accessibles mais ne suffiront pas pour se rapprocher de l'objectif conventionnel régularité de 92%. Seules des optimisations structurelles sur l'offre 2013 et 2014 et l'amélioration des infrastructures le permettront.
- Le rééquilibrage de la capacité de chaque axe doit permettre à long terme une amélioration notable de la régularité.
- Une induction de trafic pourra être attendue grâce à cette amélioration de la qualité de service.

SERVICES CLIENTS : EN DIRECT ET EN PROXIMITES

Pour tout renseignement sur les horaires, les tarifs, les services ou toute autre information :

- Par internet : www.ter-sncf.com / région Rhône-Alpes

Des informations mises à jour 7j/7 et 24h/24 (notamment en situations perturbées)

- Par téléphone : ALLO TER - 0891 67 68 00 (0.22€/min)

Une équipe de télé conseillers dédiés du lundi au samedi de 07h00 à 19h00

- Par courrier :

Service Clientèle SNCF TER Rhône-Alpes

TSA 61001

69268 LYON Cedex 02



Conclusion

- ▶ La synthèse hiérarchisée des demandes
- ▶ Documents de présentation et relevé de décisions disponibles sur www.comitesdeligne.rhonealpes.fr
- ▶ Fiches horaires disponibles sur le site TER Rhône-Alpes : www.ter-sncf.com/rhone_alpes/