

Comité de ligne Culoz - Bellegarde - Genève

Ce document retrace les échanges des trois derniers comités de lignes (22/02/2011, 05/12/2011, 26/06/2012) . Les indications en bleus concernent la vague du printemps 2012 (comité de ligne du 26 juin 2012) ou amendement des réponses concernant 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 cars, plan de transport adapté et non réalisation d'offre	Usager	05/01/2012	Quel est le taux de suppression de l'offre routière entre Bellegarde et Divonne ?	La SNCF précise que le taux de suppression se limite à un car par mois, chaque jour comprenant 18 circulations.		X
	salle	22/02/2011	Pourquoi les trains ne respectent-ils pas l'horaire prévu ? Pourquoi tant de retard?	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
	Associations	22/02/2011	Regret que les PTA soient organisés sur la section Lyon - Bellegarde exclusivement en mode routier (trou horaire de 5h à 6h à certains moments)	Le PTA est réalisé en fonction des contraintes de fermeture de la voie, en particulier la durée.		X
	Usager	22/02/2011	Quelles sont les principales causes de retards ? Quelles sont celles sur lesquelles la SNCF dispose d'un moyen d'action?	Le détail des retards sur les différents axes traités dans ce comité de ligne est très hétérogène (chiffres année 2010): 96% sur la ligne autocar Bellegarde - Divonne, 77% sur les trains intercity Lyon - Genève (retour à plus de 90% sur le début d'année 2011), 91% sur la ligne RER Bellegarde - Genève. Concernant la non réalisation de l'offre, le chiffre de 10% en 2010 doit être observé comme une valeur inhabituelle: les années précédentes, le taux oscillait entre 1 et 2%. Sur ces dysfonctionnements, 1/3 relèvent de la responsabilité de l'exploitant (panne, absence d'un agent, mouvements sociaux internes à la SNCF...), 1/3 sont expliqués par les infrastructures (obsolescence, voie unique..) et 1/3 par des causes extérieures (vols, dégradations, suicides, mouvements sociaux nationaux...)		X

Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	usager	05/12/2011	Est-ce que des actions spécifiques seront menées en 2012 permettant d'atteindre un niveau de ponctualité durablement satisfaisant ?	<p>La SNCF présente les principales orientations issues de la réalisation d'un audit sur les lignes sensibles, dont Lyon – Ambérieu. Les lignes Lyon – Annecy et Lyon – Genève sont également concernées par des processus d'exploitations à optimiser.</p> <p>Les actions correctives suivantes seront mises en place:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression des trains à tranches Lyon – Haute Savoie (desserte 2012) ; - Utilisation de matériel CORAIL pour diminuer la source d'irrégularité liée aux problèmes de capacité. Cette mesure permet également une meilleure gestion des flux en gare (desserte 2012); - Mesure d'exploitation en gare de Bellegarde: Suppression des manœuvres de raccordement et mise en place de correspondances quais à quais (desserte 2012) ; - Création de trains origine-destination Perrache (desserte 2012) ; - Renforcement de l'escale de Part Dieu, avec pour objectif de mieux assembler les différentes ressources du train en gare ; - Rajeunissement progressif du parc de locomotives CORAIL : baisse attendue des pannes. 		X
	Association	05/12/2011	Les statistiques présentées concernant la régularité concernent-elles les trains qui ne circulent pas ?	La SNCF répond que seuls les trains qui ont circulé sont comptabilisés. Ces données sont à comparer avec les chiffres de réalisation de l'offre.		X
	Usager	05/01/2012	Quels sont les moyens dont dispose la SNCF pour connaître précisément les retours des voyageurs sur le TER ? Pour beaucoup de gens, l'impression manifeste est une dégradation du service .	<p>La SNCF convient que l'année 2010 a été particulièrement médiocre en termes de qualité de service. Depuis, la situation a évolué avantageusement. A titre d'illustration, 12% des trains programmés en Rhône Alpes n'avaient pas circulé. Ce taux a chuté à un niveau plus conforme à un 1% sur l'année 2011.</p> <p>La présence humaine dans les gares ou à bord des trains est essentielle pour recueillir l'opinion des voyageurs.</p> <p>En complément, des études qualitatives sont organisées à l'instar du baromètre de satisfaction clients mené sur l'étoile de Lyon. Il en ressort notamment que 78% des voyageurs enquêtés se déclarent satisfaits de leur voyage TER, sur les 7 jours qui précèdent l'enquête (cf. pages 7 et 8 du support de présentation). Cette enquête s'est déroulée durant 12 jours en octobre 2011 sur un panel de 6 400 voyages.</p> <p>Une enquête complémentaire sur les Lyon – Bellegarde sera menée afin d'apprécier l'appropriation des nouvelles conditions de circulation du service 2012 pour se rendre à Genève ou en Haute Savoie, trajet qui nécessite dorénavant une correspondance obligatoire.</p> <p>La Présidente du Comité de ligne demande qu'une restitution puisse être</p>		X
	Association et Usager	05/01/2012	Est-il possible de disposer de chiffres des retards par tranche horaire, et particulièrement durant les heures de pointe ?	La SNCF précise que ce découpage n'est pas réalisé de façon systématique. La dernière étude compilant des données à l'échelle du réseau TER en Rhône Alpes, a été réalisée en 2009, avec une pondération des retards par la fréquentation. L'indicateur obtenu, la régularité moyennée par le nombre de voyageurs, fournissait des chiffres similaires à ceux présentés en Comité de ligne.		X

	Elu	22/02/2011	Comment peut-on placer le niveau de performance, la fiabilité et le niveau de service proposés par la SNCF, en les comparant aux autres pays européens?	La SNCF indique que la Suisse reste le pays où les performances du ferroviaires sont les plus remarquables, en notant que c'est le fruit d'efforts financiers constants depuis des décennies. Les comparaisons sont plutôt à rechercher avec les réseaux allemands, voir sur certaines ligne en Grande Bretagne. Le réseau italien, quant à lui, présente des résultats prometteurs.		X
	Association	26/06/2012	Peut-on disposer d'un détail de l'analyse par train sur la régularité des Lyon-Genève qui est très mauvaise (70%)? Certains trains du matin et du soir sont toujours en retard à Culoz (17h38;18h38 par exemple). Pourquoi?	La SNCF suit de près les trains "malades" et "sous capacitaires".		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	Association	26/06/2012	Quels sont les chiffres de fréquentation sur Chambéry et Grenoble-Genève?	Ces relations sont traitées dans le comité de ligne du sillon alpin		X
	Association	26/06/2012	Comment améliorer la part modale sur Bellegarde-Genève qui est déjà bonne (23%)?	L'offre est bonne. En revanche la principale faiblesse est l'accès à la gare de Bellegarde avec un parking à la fois sous dimensionné et cher.		X
	Association	26/06/2012	Les chiffres présentés sont-ils fiables ? Comment est intégrée la clientèle Suisse qui achète des billets en Suisse ?	Les chiffres présentés n'intègrent pas la clientèle ayant acheté un billet en Suisse à un guichet non SNCF. Ils sont donc partiels et restituent mal la fréquentation de loisir ou d'affaire de la clientèle suisse.		X
3.Matériel roulant	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
	Usager	22/02/2011	Le train de Bellegarde à 18h00 en direction de Lyon le dimanche est très régulièrement plein: quelles solutions peuvent-être apportées?	La desserte Lyon - Genève, desservant Bellegarde, est réalisée aux deux heures. Le départ de 20h semble un peu tardif, d'où une sur-utilisation du départ à 18h00. En fonction des besoins, des autocars complémentaires peuvent être affrétés, en relation directe pour maintenir un temps de parcours bout en bout presque identique à celui du mode ferré. A noter qu'en 2012, un départ à 19h00 en complément de l'offre apparaît comme une solution adaptée à cette problématique.		X

Capacité des TER	Usager	22/02/2011	Globalement, les trajets de fin de semaine, à des horaires intéressants pour les étudiants, sont trop souvent effectués en position debout par manque de place. Que comptez-vous faire ? A quelle échéance ?	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. S'agissant des relations avec Lyon, on notera la suppression des trains à tranches Lyon - Haute Savoie. Par ailleurs, ce dispositif est complété par différentes mesures qui devraient soulager les trajets compris entre Bellegarde et Genève.		X
	Formulaire électronique	19/07/2011 et 27/11/2011 et 5/12/2011	Pourquoi est-il si difficile d'accéder à des places assises en heures de pointes sur la section Bellegarde - Genève ou en fin de semaine sur les trains en relation avec Lyon ? Quelles sont les solutions proposées pour le service 2012	En premier lieu, le recours à du matériel CORAIL capacitaire à certains horaires est une première réponse. Ensuite un A-R supplémentaire en fin de semaine à des horaires pertinents: - au départ de Lyon Part Dieu, la création du train à 20h36 direct pour la Haute Savoie, permettra de soulager les offres encadrantes, y compris sur la section Lyon - Bellegarde; - il en est de même le dimanche avec le train arrivant à Lyon Part Dieu à 20h28.		X
	Association	26/06/2012	Pourquoi ne met-on pas des rames corail systématiquement sur Lyon-Genève qui sont plus capacitaires que les AGC.	Le déploiement des rames corail est limité par la volonté de desservir les gares de l'Albarine (Tenay-hauteville et St-Rambert en Bugey). Les rames corail sont moins performantes en exploitation et ne peuvent respecter les temps de parcours en s'arrêtant dans ces gares. Une réflexion est à mener sur l'adéquation choix du matériel/politique d'arrêts.	X	
Choix de l'équipement	Association	26/06/2012	Pourquoi la Région radie du matériel ancien (notamment les corails) alors qu'il y a un manque de parcs sur la Région?	La Région a conservé 60% de son parc corail mais a décidé de radier le matériel ancien lorsque le coût de modernisation et de transformation est supérieur à celui de l'achat de matériel neuf. La modernisation des rames corail nécessite de mettre en réversibilité et en accessibilité la rame, ce qui peut s'avérer sur la durée aussi cher que l'achat de matériels neufs. Par ailleurs, les rames corails sont moins performantes en exploitation que les matériels neufs (temps d'échange voyageurs plus longs en station et performances d'accélération moins bonnes), ce qui limite les possibilités d'arrêts intermédiaires.	X	
	Association	26/06/2012	Pourquoi ne pas mettre une locomotive à chaque extrémité de la rame comme en Suisse?	Post réunion: La SNCF le fait dans des conditions d'exploitation très spécifiques sur les trains lourds de fret. La procédure n'est pas extrapolable sur les trains commerciaux de voyageurs au regard des règlements actuellement en vigueur. Il faudrait aussi acquérir un parc de locomotives supplémentaire.		X
	Association	26/06/2012	Pourquoi ne remet-on pas des UM3 d'AGC entre Lyon et Genève?	La SNCF a analysé cette solution. Toutefois, elle estime que cette solution nécessiterait d'engager 3 rames supplémentaires alors que le parc de matériel est déjà tendu.		X

	Usager	26/06/2012	Pourquoi mettre si souvent des cars alors que leur confort et les temps de trajet sont plus longs?	L'offre car est complémentaire à celle des trains lorsqu'il n'y a pas de ligne ferroviaire (Bellegarde-Divonne) ou lorsqu'il y a des plages travaux par exemple.		X
Confort	Association	26/06/2012	Pourquoi les toilettes sont souvent condamnées? Pourquoi pas d'installations à la gare de la Part Dieu?	La SNCF a eu des difficultés avec ses installations. La situation devrait s'améliorer. Il y a des installations à la gare de la Part Dieu.	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	Usager	22/02/2011	Comment expliquer la cacophonie relative aux horaires du train au départ de Genève à 18h30, finalement programmé à 18h57? Même les contrôleurs n'étaient pas informés.	Cela résulte de la mise en place d'une nouvelle procédure de commande de sillons internationaux, avec un retard dans la transmission des éléments entre RFF, SNCF et CFF infra. L'attribution du sillon demandé à 18h27, n'a pu être accordée du fait de la circulation d'un train fret, ensuite solutionné, puis à la disponibilité des quais attribués à la circulation TER en gare de Genève Cornavin. Pour le prochain service 2012, CFF infra, RFF et SNCF assureront des rencontres préparatoires de coordination pour éviter cette difficulté.		X
Information en situation perturbée	Usager	22/02/2011	La salle déplore un manque d'information claire, homogène et fiable sur tous les canaux SNCF (personnels en gare, contrôleurs, fiche horaires, site internet, Allo TER...)	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 tri-partite.		X
	Usager	26/06/2012	Pourquoi aussi peu d'information lorsqu'il y a des retards ou des trains sous capacités?	La SNCF essaye d'améliorer ce point		X
5.Infrastructure et projets	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Travaux d'infrastructure	Association	22/02/2011	Les travaux réalisés la journée sur l'axe Lyon - Culoz sont très pénalisants pour les circulations. Pourquoi ne peut-on pas les réaliser la nuit ?	Cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée établie au printemps 2011. Réponse RFF: en 2012, tous les travaux seront faits de nuit.		X
	Association	26/06/2012	Quelle stratégie pour limiter la gêne pour les usagers pendant les travaux programmés entre Lyon et Ambérieu ou Genève-Bellegarde en 2014?	C'est une préoccupation de la Région qui a demandé à RFF une planification.	X	
	Association	26/06/2012	Pendant les travaux sur Lyon-Ambérieu, pourrait-on détourner les trains par la ligne des Dombes et celle du Haut Bugey?	L'itinéraire serait plus long et la ligne du Haut Bugey est limitée en nombre de sillons.		X

	Usager	26/06/2012	Pourquoi autant de secousses sur la voie entre Ambérieu et Lyon?	La voie doit être renouvelée en 2014.		X
Stratégie politique et financière	Association	26/06/2012	Ne pourrait-on pas utiliser les fonds frontaliers pour financer le changement de tension entre la Plaine et Bellegarde ?	Cette possibilité est en cours d'examen par les différents partenaires.	X	
	Association	26/06/2012	Pourquoi ne pas étendre les services périurbains Genève-Bellegarde jusqu'à Culoz ?	Cela compliquerait le projet CEVA. Actuellement la priorité porte sur Genève-Bellegarde.		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
Bâtiment, aménagement et équipements voyageurs / abords	Usager	22/02/2011	Des travaux ont-été réalisés en gare de Seyssel, avec des cablages réalisés permettant installation d'un Système d'information voyageurs, mais celui-ci n'a pas été déployé. A quelle échéance le sera-t-il ?	<u>Réponse apportée post Comité de ligne.</u> Les travaux s'inscrivent dans un programme de remise à niveau consacré au bâtiment voyageurs. Le déploiement du SIV dans cette gare est en cours d'analyse.		X
7.Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Coordination des offres	Formulaire électronique	27/11/2011	Peut-on améliorer les correspondances avec la ligne Y à Val -Thoiry ?	A ce jour, un maximum de correspondances avec la ligne Y et F des TPG est recherché. Celles-ci peuvent être encore améliorées, sous contrainte de ne pas pénaliser les fonctionnalités des correspondances à Bellegarde avec les TER en relation avec Lyon et les TGV avec Paris. A voir également dans quelles mesures l'offre urbaine peut évoluer.		X
	Elus	05/12/11	Demande de coordination en gare de Pougny entre les horaires TER et l'offre TPG.	Le service 2013 prévoit une stabilisation de l'offre. A voir donc dans quelles mesures l'ajustement avec l'offre urbaine peut évoluer.	X	
	Association	26/06/12	Pourquoi ne pas améliorer le rabattement TC sur la gare de Bellegarde? 5 propositions sont faites : -améliorer les transports urbains -mettre en place un TAD sur le pays de Bellegarde -améliorer la ligne du CG74 Frangy-Bellegarde -améliorer les correspondances TER-TGV -mettre en place une offre TER Bellegarde-Nantua	La commune a mis en place un réseau de transport urbain en correspondances sur les trains.Les autres propositions relèvent soit du CG74 (lignes routières départementales) soit d'évolutions à plus long terme (réouverture TER ligne Bourg-Bellegarde)		X
8.Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						

Fréquence/Périodicité	Association	22/02/2011	-mettre en place une offre TER Bellegarde-Nantua	Cette demande a été reprise dans la synthèse hiérarchisée établie lors du comité de ligne du 22 février 2011. Une solution a été mise en œuvre pour le service 2012 - Lyon Part Dieu 7h08 – Culoz 8h03; - Culoz 17h56 – Lyon Part Dieu 18h52.		X
	Association	22/02/2011	Pourquoi le premier train au départ de Lyon ne circule pas le dimanche dans le projet 2012 ?	Cette demande a été inscrite dans la synthèse hiérarchisée des demandes lors du CDL du 22 février 2011, mais n'a pas été retenue pour le service 2012.		X
	Association	22/02/2011	Geneve n'est pas qu'un bassin d'emploi, mais également une concentration d'activités culturelles, notamment le samedi soir. Pourquoi le TER ne répond pas à ce besoin ?	Pour le service 2013, il est demandé une étude sur la création d'un train au-delà de l'offre actuelle à 19h29.	X	
	Usager	22/02/2011	Pourquoi le service 2012 ne permet-il pas de maintenir 9 A-R entre Lyon et Genève, en passant à 8?	Cette demande a été reprise dans la synthèse hiérarchisée établie lors du comité de ligne du 22 février 2011. Mis en œuvre pour le service 2012		X
	Usager	22/02/2011	A quelle échéance la Région envisage-t-elle un niveau de service entre Genève et Grenoble se montant à 6 allers-retours?	Cette demande a été reprise dans la synthèse hiérarchisée établie lors du comité de ligne du 22 février 2011. Une solution a été mise en œuvre pour le service 2012 - Genève 11h59 – Chambéry 13h20 – Grenoble 14h05; - Valence 6h41 – Grenoble 7h54 – Chambéry 8h42 – Genève 9h57.		X
	Usager	22/02/2011	Dans le sens Bellegarde - Genève, les retours le soir sont plus tardifs que dans l'autre sens, ce qui représente une situation surprenante à contre sens des flux dominants. Pourquoi ne pas mettre en oeuvre un rééquilibrage traduit par une offre plus tardive de Genève ? Le dernier départ de Genève devrait être quotidien.	Cette demande a été inscrite dans la synthèse hiérarchisée des demandes lors du CDL du 22 février 2011. S'agissant des circulations de fin de semaine, une réponse positive a été apportée lors du service 2012 avec la mise en œuvre d'une circulation ferroviaire au départ de Genève à 20h59, circulant notamment le dimanche. Pour 2013, il est mis à l'étude la création d'un train plus tardif le samedi (dernier départ actuellement à 19h29) La demande pour les commerces du jeudi n'a pas été retenue pour le service 2012, qui est mise à l'étude pour 2013.		X
	Usager	22/02/2011	Demande pour un départ plus tardif de Genève à destination de Bellegarde en priorité les jeudi, jour de fermeture plus tardive des commerces.			

Horaires et temps de trajet	Association	22/02/2011	En complément, pourquoi ne pas utiliser le train de nuit Genève 20H44 - Lyon qui circule les vendredi, dimanche et vacances scolaires, en desservant Bellegarde et Culoz ?	La SNCF indique que les besoins des nocturnes étant principalement situés le jeudi, cette ouverture seulement le vendredi ne rendrait pas nécessairement les services escomptés.		X
	Usager	22/02/2011	Demande pour le rétablissement d'une offre ferrée au départ de Genève à 18h30, desservant Seyssel, Culoz et Bellegarde.	Le rétablissement de ce train est prévu pour le service 2012. Il s'agit d'un train du sillon alpin qui circule dans un horaire non cadencé, afin de répondre à ces besoins de type périurbain. Il convient de noter que ce dispositif allongé de fait le temps de parcours sur l'ensemble du trajet jusqu'à Grenoble. <u>Information SNCF post réunion:</u> l'horaire qui sera commandé à RFF est un départ à 18h42.		X
	Association	05/12/2011	Pourquoi le premier train Genève - Bellegarde est à 4h50 à un horaire si tôt ? Dans le même temps, les frontaliers doivent attendre une heure supplémentaire avant de disposer d'une offre (départ de Bellegarde à 5h49). Quant au soir, il est curieux de constater qu'on peut quitter Bellegarde à 22h00 alors que le dernier départ de Genève est à 21h00.	La SNCF répond que ces horaires sont positionnés suite à la prise en compte de différentes contraintes. Les trains omnibus sont exploités par les CFF, qui ne souhaitent pas que le matériel soit rangé la nuit à Bellegarde. De plus, ils ne pratiquent pas le système des "découchés pour les conducteurs". C'est pourquoi le train au départ de Genève à 4h50 sert à l'acheminement du matériel. Effectué avec une double rame, il permet de réaliser les départs de Bellegarde à 5h49 et 6h19. Le soir, c'est l'inverse.		X
	Formulaire électronique - Usager	23/02/2011	Pourquoi la relation La Plaine - Bellegarde a été supprimée lors du service 2011 ?	<u>Réponse post réunion:</u> La Région est autorité organisatrice des transports des relations intercity avec Lyon et le sillon alpin, et aucune de ces relations ne dessert la Plaine. La Région est autorité organisatrice des transports avec le Canton de Genève des relations RER Bellegarde - Genève. Or, la trame horaire ne permet pas d'arrêt à La Plaine sur ces trains.		X
	Usager	22/02/2011	Pourquoi la desserte de Seyssel évolu2-t-elle en 2012?	La desserte de Seyssel est réalisée sur les trains intercity aux 2 heures Lyon - Genève, permettant la relation Lyon - Seyssel (35 voyages / jours) et Lyon - Genève (90 voyages / jours) Concernant les flux tournés vers Genève Cornavin, une offre hors catalogue est réalisée en complément avec un arrêt sur les trains du Sillon Alpin en heure de pointe du matin et du soir, desservant également Bellegarde dont la fréquentation avec Seyssel se monte à 20 voyages / jours. Le catalogue de sillons établi par RFF ne permet pas de desservir simultanément Seyssel, Tenay et Virieu, car seuls 2 arrêts sont possibles. Il y a donc une baisse du nombre d'arrêts en gare mais: - avec un maintien du nombre de relations en heures de pointes avec Genève; - des arrêts mieux positionnés dans la journée pour les relations avec Lyon, avec un arrêt sur le départ de Lyon à 17h38, améliorant ainsi la coupure de 4 heures entre 16h34 et 20h34 du service 2011.		X

Politique d'arrêts	Formulaire électronique	27/11/2011	Pourquoi n'y a-t-il pas davantage d'arrêts à Zimeyza aux heures de pointes ?	<p>Trois missions de trains TER circulent entre Bellegarde et Genève:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les trains intercités Lyon - Genève (arrivée à Genève à mn 27, départ de Genève à mn 29); - les trains intercités du sillon alpin (arrivée à Genève à mn 00, départ de Genève à mn 59); - les trains périurbains omnibus Bellegarde - Genève (arrivée à Genève à mn 57, départ de Genève à mn 02) <p>Seuls les trains omnibus desservent Zimeyza et Pougny Chancy. Les trains intercités permettent d'effectuer des trajets sur de longues distances: par conséquent le nombre d'arrêt est restreint pour que l'offre reste performante. Cette politique d'arrêt est prévue dans la trame élaborée par RFF: toute distorsion à cet horaire est préjudiciable pour la régularité et la qualité du service.</p> <p>A noter qu'en complément des TER, deux autres type de circulations ferroviaires coexistent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les trains omnibus Genève - La Plaine dont le Canton de Genève est autorité organisatrice unique; - les TGV. 		X
	Elus	05/12/11	Comment peut-on densifier la desserte de Pougny-Chancy ?			
	Formulaire électronique	27/11/2011	Pourquoi certains autocars de la ligne Bellegarde - Divonne ne desservent-ils pas Thoiry Village, surtout aux heures scolaires ? De même, pour le premier bus depuis Divonne et le dernier bus depuis Bellegarde. Pourquoi la desserte ne prévoit pas des	<p>L'objectif assigné à la ligne TER repose sur l'accès au réseau TER ferroviaire à Bellegarde. Il a été fait le choix lors de la remise à plat de la ligne en décembre 2006 de distinguer deux missions complémentaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un itinéraire rapide entre Divonne et Bellegarde et desservant Gex en 1heure; - un itinéraire omnibus entre Ferney et Bellegarde. <p>La ligne omnibus est calée sur les horaires des établissements scolaires et répond actuellement bien à ces besoins.</p> <p>Pour maintenir les dessertes des communes au nord de Ferney, certains services sont prolongés vers les communes de Versonnex, Ornex et Sauverny, pour leur permettre d'avoir un accès à Bellegarde, et non une desserte fine prolongée jusqu'à Divonne.</p> <p>Il est à noter que la reconfiguration de la ligne a permis une amélioration significative de sa lisibilité, gage de son succès avec une augmentation de 50% de fréquentation en 5 ans. Cela passe notamment par une stabilité des horaires au cours de la journée. Ainsi, une desserte de Val Thoiry village limitée à certains moments de la journée ne répondrait sans doute pas à cette logique.</p> <p>En conclusion, il convient de rappeler que la ligne routière ne peut donc répondre à tous les besoins, certains pouvant être antagonistes. Le TER s'appuie sur des missions de base, et le complément peut être réalisé par les autres autorités organisatrices de transport.</p>		X
	usager + élus	05/12/2011	Quelle est la logique inhérente à la ligne routière ? Elle ne semble pas répondre à tous les besoins, notamment en termes de desserte fine.			
usager	05/12/2011	Quelle décision sera prise concernant la desserte de la commune de Léaz ?	<p>La Région et la SNCF ont rencontré Monsieur le maire de Léaz au cours de l'automne 2011. Le nouvel arrêt au bourg du village, à proximité de la route départementale sera proposé dès que le gestionnaire de voirie (CG 01) procèdera aux aménagements nécessaires pour en limiter le caractère accidentogène.</p>	X		

Correspondances	Usager	22/02/2011	Pourquoi le service 2012 ne prévoit plus de tranches sur les trains en relation avec Lyon?	<p>Le système élaboré pour le service 2012 prévoit la fin des trains à tranches entre Lyon, Genève et la Haute Savoie.</p> <p>Une première évolution a été opérée lors du service 2011 avec le passage d'un système où circulaient des trains composées de trois tranches à un système avec deux tranches, complétées par des correspondances à Annemasse.</p> <p>Une seconde phase interviendra dès décembre 2011, avec mise en place de correspondances obligatoires et systématiques en gare de Bellegarde avec la Haute Savoie. A noter toutefois que le temps de parcours bout en bout restera similaire à l'offre 2011.</p> <p>Toutes ces évolutions tendent vers un but unique : améliorer la ponctualité des trains et favoriser une capacité suffisante dans les trains. A noter que des relations directes sont maintenues en fin de semaine et en haute saison touristiques.</p>		X
Autres	Association	22/02/2011	<p>Comment sont établis les sillons ferroviaires? Est-ce une prérogative de RFF qui est imposée à Région et SNCF?</p> <p>Il est indispensable que la trame réponde aux besoins, en particulier pour les pendulaires: ce ne peut être aux travailleurs ou étudiants de s'adapter.</p>	<p>RFF précise que l'élaboration de la trame horaire suit un processus qualifié autour de deux mots-clés: concertation et anticipation. La Région et la SNCF sont partenaires dans l'élaboration des trames, très en amont, avec en particulier une l'expression de besoin formulée par la Région. La SNCF s'exprime quant à elle sur la faisabilité en termes d'exploitation de ces trames horaires.</p> <p>S'agissant de besoins de la trame à rapprocher au plus près des besoins pendulaires, cette demande est reprise dans la synthèse hiérarchisée établie au printemps.</p>		X
			<p>La reprise des services routiers en direct par la Région favorisera-t-elle l'arrivée d'opérateurs privés ?</p> <p>Tous les trajets SNCF seront-ils vendus ?</p>	<p>Les nouveaux contrats seront lancés par appel d'offre et tous les transporteurs pourront répondre, y compris la Régie de l'Ain qui assurait cette ligne pour le compte de la SNCF. Quel que soit l'opérateur, il sera toujours possible d'acheter un titre de transport Paris - Divonne (TGV Paris Bellegarde puis offre routière). Le système ne présentera pas de changements notables pour l'usagers.</p>		X
	Elus	05/12/2011	<p>Quelles sont les modalités pour un retour des circulations ferroviaires dédiées au transport de personnes sur la ligne Bellegarde - Divonne ?</p>	<p>Les réouvertures de ligne au trafic voyageur représentent un sujet sensible tant pour Réseau Ferré de France, propriétaire de l'infrastructure que pour les co-financeurs potentiels, dont fait partie la Région Rhône-Alpes. Elles s'accompagnent le plus souvent de travaux conséquents en termes d'infrastructure, pour rattraper le retard d'investissement. Par ailleurs, une réouverture signifie un complément d'offre à la charge de la seule autorité organisatrice.</p> <p>Toutefois, la démarche préconisée par la Région consiste à ce que les territoires se saisissent de cette demande, bâtissent dans le cadre d'un projet partenarial des éléments tangibles (offre, fréquence, infrastructure, coûts...) sur la base des besoins de déplacements du territoire.</p>	X	

Année 2013						
Politique d'arrêt	Association	26/06/2012	Pourquoi ne pas reporter sur les trains Chambéry-Ambérieu les arrêts des gares de l'Albarine et organiser à Culoz un pôle de correspondance ?	Cette solution est actuellement étudiée par les services de la Région pour les prochains services (à partir de 2014 ou 2015)	X	
9.Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Tarification multimodale	Formulaire électronique et élus	27/11/2011 05/12/2011	Est-il possible de procéder à une intégration du secteur du pays de Gex (depuis Collonges par exemple) dans la tarification UNIRESO avec Genève, permettant un billet unique pour les TER et les lignes TPG O, Y et F ?	Il est actuellement possible d'avoir un seul et même support (carte OÙRA !) et de voyager entre le réseau TER du pays de Gex et le réseau UNIRESO grâce au tarif combiné TER+UNIRESO qui permet de voyager sur un trajet TER spécifique et sur l'intégralité du réseau UNIRESO. La Région n'est aujourd'hui pas décisionnaire sur l'intégration d'un nouveaux territoire au sein de la Communauté Tarifaire Intégral UNIRESO. Des réflexions menées par UNIRESO sont en cours, la Région est un partenaire.		X
	Elus	05/12/11	Quelles sont les modalités pour faire évoluer le zonage UNIRESO de la gare de Pougny Chancy de la zone 4 à la zone 3 ?	La Région n'est aujourd'hui pas décisionnaire sur l'intégration d'un nouveaux territoire au sein de la Communauté Tarifaire Intégral UNIRESO. Des réflexions menées par UNIRESO sont en cours, la Région est un partenaire.	X	
Politique tarifaire SNCF	Formulaire électronique - Usager	17/02/2011	Par rapport aux grèves d'octobre 2010, peut-on prétendre à un geste commercial?	<u>Réponse post réunion</u> Il revient à la SNCF de décider de l'attribution d'une indemnisation dans ces cas.		X
	Usager	26/06/2012	Pourquoi ne peut-on pas accéder aux TGV entre Genève et Bellegarde comme entre Annecy et Aix les Bains?	Il s'agit des TGV Lyria. Ils ont leur propre politique. La question se pose sur d'autres axes de la Région. La situation entre Aix et Annecy a été négociée car les TGV prenaient les sillons des TER.		X
10.Distribution et billettique	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Points de vente	Association	22/02/2011	Pourquoi n'est-il pas possible de procéder à des ventes de titres de transports TER en gare de Cornavin? Cela représente un véritable obstacle pour le TER.	Traitement en cours par SNCF	X	
11.Organisation du comité de ligne	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos