

**Comité de ligne St Etienne - Montbrison - Clermont Ferrand**

Ce document retrace les échanges des trois derniers comités de ligne (29 mars 2011, 5 décembre 2011 et 22 juin 2012) . Les indications en bleus concernent la vague printemps-été 2012 (comité de ligne du 22 juin 2012) ou amendement des réponses concernant 2011.

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	29/03/2011 05/12/2011 22/06/2012	Quelle est la situation de la ligne ?	<p>Les problèmes de régularité en octobre et novembre 2010 sont des problèmes de circulation (patinage) causés par les feuilles sur la voie. En décembre 2010, le cumul des grèves et des intempéries a déclenché 22 jours de plan de transport adapté. Sur l'année 2010, 90% des suppressions de trains sont dues aux mouvements sociaux. Au total sur l'année, 20% des trains ont été supprimés mais seulement 1,2% relèvent d'un problème d'exploitation au sein de la SNCF (problème de matériel et de gestion de personnel). Les vols de cuivre sont inclus dans la catégorie "Intempéries, accidents, obstacles malveillance". Les problèmes de signalisation sont comptés dans les causes infrastructure.</p> <p>La ponctualité des principaux trains migrants à fin octobre 2011 est : Train de 6h31 au départ de Boën : 82,8% Train de 7h16 au départ Montbrison : 92% Train de 16h27 au départ ST Etienne : 98,5% Train de 17h27 au départ ST Etienne : 93,3% Train de 17h07 au départ ST Etienne : 96,6% Train de 17h59 au départ ST Etienne : 95%</p> <p>La ponctualité de l'année 2012 est représentée dans le support de présentation de la réunion du 22 juin. La ponctualité sur les 5 premiers mois de l'année 2012 est de 94%. Le nouveau matériel a permis de simplifier le croisement à Saint Roamin le Puy et d'améliorer la régularité du train de 6h31 au départ de Boën (92,4%)</p>		x
	usager	29/03/2011	Pourquoi l'absence du controleur est-elle une cause de suppression du train ?	La SNCF précise que le controleur n'assure pas que des missions commerciales. Il est également responsable de la sécurité du train.		x
	Usager Formulaire electronique	29/03/2011 12/05/2012 22/06/2012	Pourquoi les services de substitution par autobus ne marquent-ils pas les mêmes arrêts que les trains (cas par exemple de La Fouillouse) ?	<p>Le plan de transport adapté mis en place par la SNCF peut être de 3 niveaux suivant l'amplitude de la perturbation : Niveau A : les services de substitution représentent au minum 30% de l'offre de desserte en pointe. Dans cette situation l'infrastructure ferroviaire est fermée et les services réalisés sont exclusivement routiers. Niveau B : les services de substitution représentent au minum 50% de l'offre de desserte en pointe. Niveau C : Les services de substitution représentent au minum 70% de l'offre de desserte en pointe.</p> <p>Pour offrir un temps de parcours raisonnable en mode routier, la SNCF réduit le nombre de points d'arrêt en tenant compte de la fréquentation des gares, son objectif étant de ne pas pénaliser d'un coté 98% des voyageurs pour en satisfaire 2%. En application de cette règle, la Fouillouse n'est pas desservi par les cars de substitution. Les cars partent pleins de St Etienne et ne peuvent pas faire monter les voyageurs de la Terrasse. La SNCF leur demande de se rendre à St Etienne par les transports urbains. La SNCF précise que le nombre limité de véhicules disponibles sur la région Rhône Alpes contraint le contenu du plan de transport adapté et ne permet pas de créer des relations directes ou spécifiques.</p>		x
usager	22/06/2012	Les travaux prévus en 2013 en Auvergne vont-ils nécessiter des services de substitution par car ?	La SNCF organisera des trains jusqu'à Montbrison.		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	usager	22/06/2012	Pendant les 3 jours de grèves de février 2012, pourquoi l'axe de Roanne a-t-il bénéficié de circulations ferroviaires mais pas l'axe de Montbrison ?	Le plan de transport a été adapté suite au mouvent social interprofessionnel européen du 28 février au 1er mars 2012. Tout dépend de la catégorie d'agents grévistes. Sur une ligne à voie unique (cas de St Etienne Montbrison), il n'est pas autorisé de faire circuler des trains sans agents de circulations.		x
	usager	22/06/2012	Le plan de transport adapté de l'été 2012 est-il suffisamment dimensionné ?	Le car n'est jamais aussi capacitaire que le train.		x
2. Fréquentation	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Fréquentation régionale	Usagers	29/03/2011	A quoi correspond l'indicateur sur le taux de remplissage moyen ?	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 St Etienne - Montbrison - Clermont 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	Présidente du comité de ligne	29/03/2011	Comment évolue la fréquentation de la ligne ?	La baisse de fréquentation est exceptionnelle. Les causes sont conjoncturelles : * Les cars de substitution mis en place pendant la période de travaux s'accompagnent d'une augmentation de la fraude et créent une perte de fréquentation car la performance du car est inférieure à celle du train. * les intempéries et les grèves interprofessionnelles nationales contre la réforme de la retraite ont conduit à supprimer de nombreux trains. Les premières tendances 2011 sont encourageantes.		x
	Usager	29/03/2011	Pourquoi la fréquentation depuis Boën n'est-elle plus présentée ?	La fréquentation de l'origine St Etienne Boën est présentée dans le support de la réunion du 22 juin		x
	Usager	05/12/2011	A quoi est due la baisse de fréquentation sur La Terrasse ?	La clientèle de La Terrasse s'est reportée sur St Etienne Chateauxreux . La Terrasse a perdu de l'attrait pendant les travaux sur la ligne en 2010 car elle n'est pas desservie par les cars de substitution dans le sens St Etienne Clermont.		x
	FNAUT	29/03/2011 22/06/2012	Les habitudes basées sur "le tout automobile" reprennent à la moindre difficulté. Que font la SNCF et la Région pour palier à cette situation ? Les usagers ne sont-ils pas prêts à abandonner la voiture si le service est réalisé ?	Par expérience, un client perdu met du temps à revenir. Suite à une situation perturbée conjoncturelle, il faut près de 10 mois pour reconquérir la clientèle. En outre la ligne ferroviaire est fortement concurrencée par l'autoroute. Les facteurs externes peuvent aider à reconquérir la clientèle comme par exemple le cours du pétrole. La SNCF doit aussi agir sur les facteurs internes en améliorant la fiabilité et la qualité de service.		x
	Elu Présidente du comité de ligne	29/03/2011 22/06/2012	Comment reconquérir la clientèle perdue ?	La SNCF porte son action sur l'amélioration de la qualité de la production du service.		
	Elu	29/03/2011	La baisse de la fréquentation ne révèle-t-elle pas un problème structurel sur la ligne ?	Sur les trois premiers mois de l'année 2010, la fréquentation a progressé de 1 à 2% par rapport à 2009. La chute de la fréquentation sur le mois d'avril 2010 (grève) est de 16% par rapport à 2009. Ces données confirment qu'il s'agit d'une baisse conjoncturelle.		
	Usager Elu	29/03/2011	La moyenne n'est pas révélatrice de la fréquentation de la ligne en situation normale. Comment évolue la fréquentation mois par mois ?	La baisse de la fréquentation n'est pas spécifique à la ligne. Il ne faut pas en déduire que la ligne est à bout de souffle. Les difficultés conjoncturelles ont impacté tout le réseau TER.		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 Elu	29/03/2011	La capacité offerte est-elle suffisante ?	La SNCF a mené en 2009 un travail en commun avec la Région Auvergne sur les trains du vendredi et du dimanche. Les capacités ont été doublées sur deux trains dès le service 2010. Des problèmes de capacité persistent sur des portions de trajet sur les trains de pointe mais la SNCF n'a pas la possibilité avec le parc de matériel d'ajouter systématiquement des rames. La SNCF précise que le matériel RRR présente l'avantage d'être très capacitaire. Il faudra 3 rames de 73500 pour remplacer un RRR. L'exercice est complexe mais l'objectif est d'atteindre en 2012 le même volume de places offertes.		x
	Usagers	05/12/2011	Les nouveaux matériels affectés à la ligne en 2012 seront-ils suffisamment capacitaires ?	Les rames de matériel 73500 et 81500 n'offrent que 80 places assises, soit 160 places en composition double. Une circulation en rames 3R offrirait 250 places.  La SNCF subit en 2012 des contraintes fortes sur le parc de matériel suite au retard de livraison du matériel tram-train.		X
Entretien et maintenance	Usager	29/03/2011	Quelle est l'espérance de fiabilité du matériel 73500 ?	La fiabilité du matériel 73500 est bien supérieure au matériel RRR (en bout de vie). Sur l'ouest lyonnais où le matériel 73500 circule, la SNCF a constaté très peu de pannes.		x
Choix de l'équipement	Usager	29/03/2011 05/12/2011	Le matériel 73500 reviendra-t-il totalement ou progressivement sur la ligne St Etienne-Montbrison ?	En décembre 2011, la SNCF a radié les matériels RRR. Leur taux de fiabilité était trop critique. L'ensemble des circulations de la ligne est réalisé en 2012 avec du matériel neuf et climatisé.		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	05/12/2011	Pourquoi l'information sur les circulations est-elle partielle en gare de La Terrasse ?	La gestion de l'information sur les quais de la gare de la Terrasse est complexe car cette gare est desservie par les trains en provenance de Roanne et de Montbrison. un tableau d'information dynamique sur les 10 prochains trains a été ajouté du côté Tramway.		X
Information en situation perturbée	Usager	05/12/2011	Pourquoi les SMS sont-ils payants ?	Le club fidélité offre des solutions de communication gratuite.		X
	Usager	29/03/2011	Une application sur le site SNCF permet de connaître en temps réel la circulation des trains. Cette application sera-t-elle étendue à toutes les gares ?	La SNCF confirme son objectif d'étendre le nombre de gares qui pourront bénéficier de l'application "gares en mouvement" pour informer le plus en amont possible l'utilisateur du train. Cette application reproduit le tableau d'affichage de la gare. La SNCF a développé également l'application "Flash TER Trafic" qui permet de recevoir des SMS sur la situation perturbée. Cette application s'adresse aux abonnés du TER et fonctionne par abonnement annuel.		x
	Usager	29/03/2011	La fiabilité des SMS n'est pas totale. Pourquoi ?	Ponctuellement, l'accident à Balbigny a pu perturber le système d'information. En outre les motifs de suppression utilisent des termes génériques pas toujours compréhensibles de l'utilisateur.		x
	Elu	05/12/2011	Pourquoi y-a-t-il un décalage entre les circulations annoncées dans le plan de transport adapté 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	22/06/2012	Toutes les situations perturbées ne sont pas annoncées sur le site internet. Comment s'informer quand la situation se produit ?	Les agents d'accueil en gare sont à même de renseigner.		x

5. Infrastructure et projet	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Performance de l'infrastructure	Présidente comité de ligne	29/03/2011	Faut-il agir sur la maintenance de l'infrastructure (ressource humaine) ou investir dans l'infrastructure pour améliorer le temps de parcours ?	Le budget d'entretien est défini par RFF qui mandate la SNCF pour maintenir le réseau. La principale ressource du budget d'entretien est issue des péages perçus par RFF (3€ du train.km). Sur la ligne, RFF précise que la solution n'est pas dans le renfort des équipes affectées à la maintenance mais dans la mise en place d'un plan de rattrapage de maintenance. L'exploitation du réseau a besoin de personnel sur certaines gares lorsque les installations ne sont pas automatisées et que la ligne est à voie unique, cas de la ligne St Etienne Montbrison Clermont. Dans cette configuration, les trains doivent se croiser à des endroits bien précis et le débit par heure est bien inférieur à ce qui peut être obtenu sur de l'infrastructure automatisée (un train toutes les 4mn sur la ligne St Etienne Lyon). Pour gagner en vitesse et développer l'offre, il faudrait multiplier les points de croisements avec un coût prohibitif en investissement et en exploitation. Il faudrait également électrifier la voie. Ces choix relèvent de la responsabilité de RFF qui a par ailleurs l'obligation de ne pas investir à perte. Tout investissement doit être équilibré et les enjeux de déplacement sur la ligne ne sont pas suffisants pour justifier un tel investissement.		x
	FNAUT	29/03/2011	Le réseau souffre de 50 ans de sous investissement. Les 7 M€ injectés par RFF en 2009 et 2012 vont-ils permettre de lever les ralentissements et développer l'offre ?	Pour augmenter la capacité d'une ligne, RFF précise qu'il faudrait doubler la ligne et moderniser la signalisation. Les règles d'équilibre imposées par les statuts de RFF ne permettent pas d'envisager de tel investissement. Les limitations de vitesse sont dues à l'état de l'infrastructure. Le rattrapage de maintenance a démarré en 2009 et va se poursuivre en 2012 et devrait permettre de lever ces limitations.		x
	Usager Elu	29/03/2011	Quel est le lien entre l'entretien des voies et les temps de parcours ?	La maintenance ne suffit plus à maintenir la voie. Il faut maintenant remplacer les voies, investir dans le renouvellement des constituants de la voie, ce qui devrait simplifier la maintenance et réduire le nombre d'interventions d'urgence. RFF a investi 3M€ en 2009 et prévoit d'investir 4 M€ en 2012 en plus de la maintenance habituelle, pour financer ce renouvellement des voies.		x
Projet de rénovation ou de développement de l'infrastructure	Pays d'Astré	29/03/2011	Y a-t-il un projet de modification de la signalisation ?	RFF indique qu'aucun projet de modification de la signalisation n'est inscrit au programme.		x
	Pays d'Astré	29/03/2011	Y a-t-il un risque de fermeture de la ligne entre Montbrison et Thiers ?	RFF indique qu'il n'y a pas de projet de fermeture. La desserte de Boën est maintenue. Il y a une volonté politique de la Région de maintenir l'offre en volume et en fonctionnalités.		x
	Présidente comité de ligne Elus	29/03/2011	Comment s'opère le lien entre les enjeux de transport définis dans le SCOT du territoire du Forez et les choix de RFF ?	RFF précise que la modernisation de l'infrastructure n'est pas le seul paramètre pour transporter plus de voyageurs. Il est aussi possible d'agir sur l'augmentation de la capacité des trains. Le comité de ligne peut apporter des éléments de réponse sur le court terme mais n'a pas vocation à faire de la prospective. Le SCOT est voté et il est important de faire le lien entre le court, le moyen et le long terme.		x
	Elu	29/03/2011	Le bassin stéphanois n'est-il pas laissé pour compte comparé au sillon alpin, à Chambéry et Grenoble ?	Les travaux d'électrification de la partie Grenoble-Chambéry sont programmés depuis plus de 5 ans. Les décisions d'aujourd'hui mettront également plusieurs années à se mettre en œuvre. Il est important de réfléchir à la prospective mais l'exercice reste fragile car les capacités de financement restent limitées.		x
	Usager	29/03/2011	Le plan de renouvellement des voies est-il aussi en prévision du projet de Tram Train ?	RFF précise que le plan de renouvellement permettra de retrouver un fonctionnement correct de la ligne et n'est pas en lien avec le projet de Tram Train de l'étoile stéphanoise à échéance de 2025.		x
	usager (collectif écologie)	22/06/2012	Le projet de tram Train peut il permettre de gagner des parts de marchés .	Les études préliminaires du schéma multimodal stéphanois, conduites par RFF, ont permis d'expertiser la faisabilité de l'insertion de tram-train pour compléter l'offre TER et de modéliser l'évolution des déplacements multimodaux. Les travaux sur le PDU de St Etienne génèrent aussi une actualisation de l'outil de modélisation des déplacements.		x

5. Infrastructure et projet	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Travaux d'infrastructure	usager	29/03/2011	Les circulations vont-elles être perturbées en 2011 par des travaux ?	Une plage travaux est prévue du 11 avril au 13 mai. Deux trains St Etienne Clermont seront supprimés en milieu de journée la première semaine et substitués par autocars. A compter du 18 avril, 3 trains périurbains seront également substitués par des cars en milieu de journée. Des correspondances seront mises en place à Noiretable pour les relations avec Auvergne. Le plan de transport sera diffusé en gare.		x
	usager	29/03/2011	Des travaux sont-ils prévus en juillet et aout 2011 ?	RFF confirme que la seule période de travaux en 2011 est du 11 avril au 13 mai 2011.		x
6. Gares, points d'arrêt et abord	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Service en gare	Usager	29/03/2011	Pourquoi les toilettes de la gare de St Etienne Chateauxreux ne sont-elles pas accessibles ?	La SNCF indique que des toilettes payantes sont accessibles, aile droite de la gare.		x
Localisation et équipement du point d'arrêt	FNAUT	05/12/2011	Pourquoi ne pas étudier la relocalisation de la halte de Surry le Comtal ?	Cette perspective s'inscrit sur le long terme et engendrerait un coût conséquent et difficilement compatible avec le nombre d'usagers bénéficiaires (60 usagers).		x
Batiment, aménagement et équipement voyageurs/abords	Elu	05/12/2011	Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas installé de tableau d'information à Surry le Comtal ?	Cette halte est à l'extérieur de la ville, en zone isolée. Le risque de vandalisme est trop fort. Il n'y a pas de prévisions d'équipement à ce jour.		x
	Elu	05/12/2011	Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas installé de tableau d'information à Boën ?	Cette gare bénéficie d'une présence humaine organisée en 3/8, ce qui explique le report d'installation du système d'information dynamique. Il n'y a pas de prévisions d'équipement à ce jour.		x
Mise en accessibilité des gares et points d'arrêts	usager Elu	29/03/2011 05/12/2011	La hauteur des quais de Montbrison est problématique. Quels sont les travaux envisagés ?	Le schéma directeur régional d'accessibilité du service TER pour les personnes à mobilité réduite, adopté par la Région en juin 2009, a classé les gares TER en 3 niveaux. Le réhaussement des quais inférieurs à 55 cm n'est prévu que sur les gares de niveau 1 (cas de Montbrison). Les travaux seront réalisés à l'horizon 2020. Dans la période transitoire, une aide humaine sera mise en place et la Région organisera un service de substitution pour rabattre sur la gare accessible la plus proche ou directement à la gare/point d'arrêt de destination pour les trajets courts. Un point global sur l'accessibilité de l'axe et sur les aménagements envisagés sur l'axe sera inscrit à l'ordre du jour du prochain comité de ligne.  La SNCF précise que le problème est également lié au matériel RRR et qu'il devrait être moins important avec les 73500.  Pour information, un quai dont la hauteur est comprise entre 38,5cm et 55 cm est admissible d'après les critères RFF. Les remarques en comité de ligne peuvent conduire RFF à réviser ses critères d'admissibilité.  Un diagnostic PMR conduit par RFF est en cours.		x
7. Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Orientation politique et projets	Usager Elu	29/03/2011 05/12/2011 22/06/2012	Une convention entre le département de la Loire et la Région peut-elle s'envisager pour offrir un service de substitution plus dense ?	<a href="#">Cette question est inscrite dans la synthèse hiérarchisée des demandes.</a>	x	
Coordination des offres	usager	22/06/2012	Pourquoi les cars TER ne s'arrêtent-ils pas aux arrêts TIL ?	La légitimité du car TER est de desservir les gares pour compléter les circulations TER. Sous réserve du respect de ce principe, une meilleure coordination des arrêts pourra être recherchée.	x	

8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Fréquence et périodicité	Pays d'Astré Elus	29/03/2011	L'offre de transport va-t-elle évoluer pour accueillir l'accroissement de population sur certains arrondissements de la Loire tels que Montbrison et St Etienne ?	La SNCF rappelle que la fréquence de l'offre TER est à la 1/2 heure en heure de pointe sur les flux migrants. Cette fréquence correspond au standard de desserte périurbaine. L'accompagnement du développement du territoire ne nécessite pas un accroissement de la fréquence mais une augmentation des places offertes aux heures de pointe.		x
Horaires et temps de trajet	Présidente de comité de ligne	29/03/2011	Quelles sont les nouveautés dans la grille ?	La SNCF a conduit sa réflexion en ayant pour objectif d'accroître la robustesse et la qualité de service en 2012. Sur la ligne, les rames RRR seront remplacées par du matériel 73500. Les trains de maillage régional avec l'Auvergne changent de positionnement horaire et un train supplémentaire desservira la gare de Boën en 2012 : départ 7h32.		x
	usager	29/03/2011	Est-il prévu de rétablir la circulation du train (Clermont)-Montbrison-St Etienne-Lyon ?	Non, cette circulation ne serait pas compatible avec le cadencement.		x
	Usager	29/03/2011	La faisabilité du croisement à Noiretable entre le train de 19h14 au départ de Clermont et le train de 19h30 au départ de St Etienne a-t-elle été vérifiée ? Ce train de 19h30 est déterminant pour le centre de formation forestière.	La circulation du dimanche et fête est finalement positionnée à 19h37 au départ de St Etienne.		x
	usagers	29/03/2011	Quel sera le gain de temps de parcours avec le matériel 73500 ?	Les temps de parcours sont définis par la trame horaire établie par RFF. La marche de référence est calculée en fonction de la performance du matériel affecté à la ligne mais ce n'est pas le seul paramètre qui agit sur le temps de parcours. L'état de l'infrastructure et les modalités d'insertion dans la gare de St Etienne Chateaux conditionnent également les temps de parcours.		x
	Formulaire électronique	03/08/2011	Qu'est-ce qui justifie la suppression des arrêts périurbains sur le train de 16h30 au départ de St Etienne ?	Le train périurbain de 16h30 n'était pas sur un sillon périurbain en 2011. A compter du 11 décembre 2011, le sillon est utilisé par une circulation à destination de Clermont Ferrand. Il n'est donc plus omnibus entre St Etienne et Montbrison..		x
	Formulaire électronique	13/10/2011	Pourquoi avoir retardé d'1 heure le train origine Clermont et qui desservait Noiretable à 17h23 ?	Cette relation est en co construction avec la Région Auvergne qui a fait le choix de passer à une offre plus cadencée. Ce choix répond au besoin du plus grand nombre tant sur le territoire Auvergnat entre Clermont Ferrand et Thiers que sur le territoire de Rhône Alpes entre Montbrison et St Etienne. Il convient également aux déplacements interrégionaux.		x
Année 2012						
Année 2012						
8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Correspondances	FNAUT	29/03/2011 05/12/2011	Le fonctionnement des correspondances à St Etienne ne peut pas s'apprécier à l'échelle d'un comité de ligne. Une réunion sur l'étoile stéphanoise peut-elle être organisée ?	La réunion s'est tenue le 14 novembre 2011.		x
	FNAUT Eiu	29/03/2011 22/06/2012	Le jeu des correspondances ne fonctionnent pas à St Etienne pour se rendre sur Lyon Part Dieu et vice versa. Les correspondances sont indispensables pour ouvrir le montbrisonnais au reste de la France. Le projet de grille a complètement marginalisé le besoin de correspondance à St Etienne. Quelles sont les marges d'adaptation pour 2012 ?	La SNCF reconnaît que les correspondances avec Lyon Part Dieu ne sont pas bonnes. Elles sont meilleures sur Perrache. La grille proposée est l'application de la trame horaire nationale et la reconduction des fonctionnalités de 2011. Le besoin de correspondances avec Lyon (en volume de voyageurs concernés) reste faible. Des adaptations au cas par cas peuvent être étudiées mais l'infrastructure est contrainte avec des problématiques de croisement et la moindre adaptation peut bousculer la grille dans les deux sens. Le décalage des horloges de 3 minutes peut aussi avoir pour conséquence de supprimer un arrêt pour rattraper le sillon dans le parcours.  <a href="#">Un travail sur la trame horaire 2014 est en cours. La demande est inscrite dans la synthèse hiérarchisée des demandes.</a>	x	

8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Année 2012						
Autres	Présidente du comité de ligne	29/03/2011	Quel est le contexte 2012 ?	Le cadencement est en place en Rhône Alpes depuis décembre 2007. Les régions Bourgogne et Paca sont déjà cadencées mais l'Auvergne et la Franche Comté, également à la frontière de notre Région, ne l'étaient pas. Le cadencement national 2012 est lié à la livraison d'une nouvelle infrastructure, la ligne à grande vitesse du futur TGV Rhin Rhône. Ce cadencement modifie les horloges d'arrivée à Part Dieu et le positionnement des trains avec nos régions voisines, notamment la Région Auvergne.		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 TER	usager	29/03/2011	La Région s'alignera-t-elle sur la tarification du Conseil général, à savoir 2 € le trajet?	Les études tarifaires sont en cours.	X	
Politique tarifaire SNCF	usager	22/11/2011	La SNCF a-t-elle prévu de dédommager les usagers suite au mouvement de grève en cours depuis novembre 2011?	La SNCF a mis en place courant décembre 2011 une mesure commerciale en offrant aux usagers 50% de réduction sur l'abonnement de Janvier 2012.		X
10. Distribution et billetterie	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Canaux de distribution des titres	usager	22/06/2012	Pourquoi le distributeur DBR de la gare de St Romain le Puy a-t-il été retiré ?	La SNCF a pris cette décision après avoir rencontré le maire. A la place, un appareil Novater est déployé dans un bureau de tabac ouvert 7 jours sur 7.		X
	usager	22/06/2012	Quel est le coût d'entretien d'un DBR ?	Un DBR coûte 15 000 € par an d'entretien.		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
Présentation des données	Elu FNAUT	05/12/2011	Les enquêtes ménages et enquêtes déplacement peuvent-elles être présentées en comité de ligne ?	La communauté de communes du pays de St Galmier a présenté son étude transport/mobilité le 22 juin 2012.		X
Invitations	Fnaut	22/06/2012	Les organisations syndicales sont-elles toujours invitées au comité de ligne ?	Le comité de ligne est ouvert aux organisations syndicales. Les représentants des syndicats de cheminots peuvent exprimer leur point de vue en comité de ligne. Ils sont d'ailleurs systématiquement invités.		X