

Comité de ligne Lyon - Bourg en Bresse 2011

Le document retrace les échanges des trois derniers comités de ligne (23 février 2011, 3 novembre 2011 et 24 mai 2012) . Les indications en bleus concernent la vague du printemps 2012 (comité de ligne du 24 mai 2012) ou amendent 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 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.	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 diésel, 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
	Association	24/05/2012	Les trains de 6h42 au départ de Bourg et le retour de 17h34 de Lyon sont souvent en retard et étaient sous observation pour améliorer la situation. Quelles réponses avez vous à nous donner ?	Au mois de mai, le 6h42 a eu un retard maximum de 12 minutes. Son taux de ponctualité est : - à 5 min : 82,35% - à 10 min : 94% - à 15 min : 100 % Par ailleurs, il faut savoir que ce train arrive de Lons le Saulnier (Région Franche Comté) et il est plus complexe de travailler sur la régularité quand la ligne est partagée entre 2 régions TER.		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

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	Usager	24/05/2012	Pourquoi une panne de la veille a des conséquences sur le lendemain ? Pourquoi la SNCF ne peut pas gérer ce genre de situation (travail exceptionnel de soirée ou de nuit ?)	En attente d'éléments SNCF.	X	
	Association	24/05/2012	La courbe de régularité est toujours la même chaque année : en hiver on a une dégradation de la régularité. Donc, même si aujourd'hui (mois de mai) la situation est meilleure, on peut s'attendre aux mêmes problèmes quand va venir l'automne ?	Pour toute la région, on retrouve le même phénomène : en automne les arbres perdent leurs feuilles qui viennent gêner la circulation des trains malgré tous les efforts menés par l'infra pour entretenir les voies.		X
	Association	24/05/2012	Pourriez-vous nous confirmer que vous avez changé des éléments structurels de façon tangible pour que l'amélioration que nous constatons au mois de mai ne soit pas simplement le phénomène conjoncturel habituel ?	Pour certains points, la SNCF a travaillé conjointement avec Franche Comté pour améliorer les choses. Par contre, on ne peut pas garantir que la météo ne sera pas sans conséquence sur les installations plus tard dans la saison. Pour améliorer durablement la régularité, il faudrait de gros travaux qui entraînent des investissements lourds et un étalement dans le temps très long.		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 œuvre.		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 ?	⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 23 février 2011. La SNCF indique que la fréquentation du trajet Bourg-Servas est de 30 000 voyages en augmentation de 14 % entre 2010 et 2009. <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		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?	La SNCF indique que le train de 6h42 vient de Lons le Saunier et est composé de neuf voitures corail. ⇒ Repris dans la synthèse des demandes du CDL du 3 novembre 2011.		X
	Usager	03/11/2011	Doit-on s'attendre à une généralisation de la saturation des trains en 2012?	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. La SNCF précise toutefois que la progression du trafic n'est pas uniforme toute la journée. On note surtout une augmentation des migrants journaliers.		X
	Usager	24/05/2012	Adaptez-vous le nombre de rames à la fréquentation ? (le vendredi soir le train de 16h31 est bondé avec les retours des scolaires)	L'adaptation de la composition des trains à la fréquentation est une préoccupation constante de la SNCF. Cependant, il existe des périodes de tension fortes sur tout le territoire Rhône Alpes : le vendredi soir et le lundi matin en font partie. A ces moments là, tout le parc est engagé et il est impossible de rajouter des rames sur une ligne sans enlever à une autre et créer d'autres problèmes.		X
	Elu	24/05/2012	Les projections démographiques prévoient 1000/1500 foyers supplémentaires sur les communes des Dombes (Mionnay, St André, Villars) soit une estimation de 2000 voyageurs. Quand allez-vous commander du nouveau matériel ?	Des acquisitions sont prévues par la Région pour l'ensemble du territoire. Par ailleurs, il faut comprendre que le délai entre la décision et la réelle arrivée du matériel est très long, à cause de la technicité et des coûts engagés.		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
	Usager	24/05/2012	Pourquoi ne double-t-on pas la voie entre Villars et Bourg pour raccourcir le temps de trajet ?	Le doublement de voie entre Bourg et Villars ne changera pas la durée du trajet. En effet, le problème vient plus du nœud ferroviaire lyonnais qui est saturé et sur lequel plusieurs projets sont en cours pour améliorer la situation.		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
	Usager	24/05/2012	Comment choisissez vous les lignes que vous allez doubler ou pas ?	Il existe 2 types d'investissement pour RFF : - investissement en propre pour rénovation et maintenance du réseau - investissement partenarial pour amélioration et développement. Pour ces derniers, les choix sont fait sur l'ensemble du territoire rhonealpin, avec les partenaires financiers que sont les collectivités territoriales et l'Etat.		X
	Usager	24/05/2012	Où en est-on du projet Sathonay Trévoux ?	La ligne n'a pas été circulée par des trains de voyageurs depuis longtemps. Il faut donc la remettre à niveau, notamment les passages à niveau qu'il faut sécuriser avant de ré-ouvrir la ligne. Comme les gros projets, celui-ci est encours de discussion avec les partenaires financiers. => demande reprise dans la synthèse hiérarchisée des demandes	X	

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?	Le Pole multimodal de Bourg en Bresse a été présenté pendant le comité de ligne du 24/05/2012 par Mme Chêne (Bourg-en-Bresse Agglomération).		X
	Usager	24/05/2012	Pourquoi la numérotation des quai a changé à Bourg en Bresse ? Avant, numérotation claire de 1 à 7, maintenant numérotation compliquée de 1 à 4 puis de A à C.	La signalétique a été renforcée pour éviter les problèmes suite à ce changement. Il a été réalisé pour des raisons d'exploitation. A l'infra (poste d'aiguillage), les voies sont numérotées 1 2 3 4 puis A B C D. Plus loin au triage, elles sont numérotées de 6 à 20. Après plusieurs incidents de communication entre ces différents acteurs, il a été décidé de revenir à l'ancien système de numérotation. TER se plie donc aux règles de l'infra pour des raisons de sécurité.		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. Séward (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
	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
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

Année 2013						
Fréquence/Périodicité	Usager	24/05/2012	Le matin entre Lyon et Bourg, l'offre est très réduite : un train à 7h12 et un train à 7h19 régulièrement supprimé. Pourrait on avoir plus de trains ?	=> demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées		X
	Usager	24/05/2012	Pourrait-on positionner des retours de Lyon le samedi soir entre 18h et 21h35, par exemple 20h, comme précédemment ?	La fréquentation du train de 20h étant faible, il avait été décidé de supprimer le service. '=> demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées	X	
Horaires et temps de trajet	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?	Les départs à la minute 15 ont été étudiés pour le service 2013 et seuls les trains de 18h43 et 19h43 peuvent être décalés à 18h17 et 19h17. Un service de car sera donc mis en place à 17h17 pour les scolaires notamment.		X
	Elu	24/05/2012	Les lycéens qui empruntent la ligne pour aller aux lycées de Bourg arrivent en retard car les horaires ne correspondent pas aux horaires du lycée.	Mme Bouzidi promet de soulever ce point au prochain conseil d'administration pour avoir des éléments précis et ainsi étudier la demande. => demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées	X	
	Usager	24/05/2012	Il existe une perte de correspondance à Villars le matin entre les 2 parties de la ligne. Pourrait on résoudre ce problème ?	=> demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées	X	
Politique d'arrêts	Usager	24/05/2012	Pourrait-on refaire l'arrêt de 9h à Sathonay sur le train Bourg Lyon de 8h14 car il y a un trou d'offre entre 8h38 et 9h25 à Sathonay?	Cet arrêt est hors système sur la trame 2013 et cette demande ne sera donc pas possible.		X
Année 2014						
Fréquence/Périodicité	Association	24/05/2012	Pour 2014 nous avons demandé à participer à l'instruction de la desserte ? Qu'en est il ?	La région précise que la parole est donnée à la salle pendant ce comité de ligne pour recueillir les demandes. RFF informe par ailleurs qu'ils sont en train d'étudier la desserte de Bourg à la demi-heure dans la trame 2014.		X
Autres	Association	24/05/2012	Nous aimerions revoir les fonctionnalités de la ligne concernant les services. Trois types de train ont déjà été demandés lors de précédents comités de ligne : - des services rapides entre Lyon et Bourg - des services plus lents car desservant toutes les gares - trains desservant toutes les gares jusqu'à Villars dans un sens ou toutes les gares jusqu'à Villars dans l'autre sens	=> demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées Cette demande sera étudiée dans le cadre de la révision de la trame en 2015.	X	

9. Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Autres	Association	24/05/2012	Dans le cadre de la mise en place du pôle d'échanges multi-modaux de Bourg en Bresse, est ce que le parking sera gratuit lorsqu'on est abonné du TER ?	Bourg en Bresse Agglomération répond que les parkings seront gérés par EFFIA et la SNCF précise que les parkings seront payants, comme c'est le cas aujourd'hui pour les parkings existants. Cependant il existe des réflexions pour créer un abonnement (tarif préférentiel) avec carte OURA!. BBA précise par ailleurs que l'ensemble des collectivités du territoire mettent tout en œuvre pour faciliter les accès à la gare en mode doux (vélo station, transport en commun etc..)		X
	Association	24/05/2012	Pourrait-on avoir la position de la SNCF concernant les parkings ? Où en est-on des réflexions pour des tarifs préférentiels (abonnés ou non) ?	L'activité parking sur les sites SNCF est confiée à EFFIA et comme toutes les gares, le parking le plus près de la gare, offrant un vrai service aux usagers, est souvent payant comme dans toutes les autres gares. Le niveau de prix fixé dépend de l'équilibre économique entre les charges de construction-entretien-maintenance et les recettes issues de l'exploitation du parking. Par ailleurs, lorsqu'elle a contribué au financement de certains parkings de gare, la Région a pu négocier un droit à réservation de places pour les abonnés et parfois une diminution du prix, proportionnelle à sa part de financement sur la durée du vie du parking, mais cette politique n'est pas systématique. => demande reprise dans la synthèse des demandes hiérarchisées		X
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