

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Ce document retrace les échanges des trois derniers comités de ligne (06/04/2011, 09/11/2011 + 09/12/12, 05/06/2012). Les indications en bleus concernent la vague de printemps 2012 (comité de ligne du 5 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 de l'offre	Usager	06/04/2011	En cas de plan de transports adapté, la gare de St Egrève est souvent "oubliée" dans la desserte routière de substitution	Ce point est noté et transmis à la SNCF pour être intégré dans les prochaines substitutions.		x
Ponctualité des trains, plan de transport adapté et non réalisation de l'offre	Usager	06/04/2011	Quelles sont les causes des problèmes de ponctualité connus en 2010 ?	La ponctualité a atteint 83,3% en 2010, contre 83% en 2009. Les problèmes de matériel début et fin 2010, les périodes de grève, ont notamment perturbé le trafic.  En 2011 la ponctualité sur les 3 premiers mois de l'année atteint le taux plus satisfaisant de 91,1%.  La Région, RFF et la SNCF souhaitent engager un contrat tripartite pour la qualité de service. Celui-ci préciserait les actions mises en oeuvre par chaque partenaire pour améliorer globalement la ponctualité.		x
	Usager	06/04/2011	Au vu des problèmes de ponctualité rencontrés en 2010, ne devrait-on pas plutôt réduire le nombre de trains que continuer à l'augmenter ?	La ponctualité s'est améliorée depuis début 2011 : 91,1%. La desserte mise en place en 2010 tient compte des nouvelles infrastructures de la ligne (saut de mouton de Moirans, doublements de voie...) et n'est pas "surdimensionnée" par rapport aux installations.		x
	Formulaire électronique	04/11/2011	Pourquoi en situation perturbée, ne pas transformer en "omnibus" de manière systématique les trains directs ou semi-directs Grenoble-Valence ou Grenoble-St Marcellin ?	La régulation SNCF établit des compromis en fonction des trains prévus ; lorsque cela est possible des arrêts sont ajoutés.		x
	Usager	09/11/2011	Comment se calcule le taux de ponctualité ?	Un train est considéré ponctuel s'il a, au plus, 5 minutes de retard, quelque soit la raison de ce retard.		x
	Usager	09/11/2011	Comment faire pour arriver à 100% de ponctualité ?	La SNCF rappelle que les retards peuvent être liés à trois types de causes : 1/3 des retards est lié à des raisons d'exploitation (matériel, organisation, ...), 1/3 à des problèmes de dérangement d'infrastructures, 1/3 à des causes externes (actes de malveillance, accident de Passage à niveau, ...). Il est impossible d'avoir des actions directes sur ce dernier tiers, d'où un taux de ponctualité de 100% impossible à atteindre.		x
Autres	Usager	09/11/2011	Pourquoi mettre en place une convention tripartite sans l'Etat ?	La convention tripartite permet d'améliorer la qualité de service ; l'Etat est présent dans cette convention à travers RFF.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

2.Fréquentation	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Fréquentation de la ligne	Usager	06/04/2011	A quoi peut-on attribuer la hausse plus forte sur l'axe qu'au niveau régional en 2010 ?	En 2010 l'axe a été cadencé, et 30% de trains supplémentaires ont été créés par rapport à 2009. La hausse de 4,57% s'explique par la nouvelle offre.		x
	Usager	06/04/2011	Comment expliquer la forte hausse de Moirans Galifette (+40%) et la baisse de Moirans Gare (-3%)	La gare de Moirans Galifette a vu en 2010 sa desserte fortement s'améliorer. Des usagers de Moirans-Gare ont dû se reporter sur Moirans- Galifette, plus proche du centre-ville de Moirans.		x
	Usager	09/11/2011	Pourquoi y a-t-il une baisse de la fréquentation entre Valence et Romans ?	Valence Romans Déplacements (VRD) a créé des services routiers entre Romans et Valence. Un report de clientèle a dû se produire.		x
Source de données	Usager	09/11/2011	Les statistiques de fréquentation prennent-elles en compte les validations de cartes OuRA ?	Les statistiques présentées prennent en compte les ventes et non pas les validations de cartes. Pour un abonnement mensuel, la SNCF compte une moyenne de 44 voyages par mois.		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	06/04/2011	Le train de 6h09 de Valence est très souvent surchargé le lundi, de même que le 17h09. N'est-il pas possible d'augmenter la capacité de ces trains ?	En pointe hebdomadaire, notamment le lundi matin, la totalité du matériel est engagée sur l'ensemble de Rhône-Alpes. Les matériels sont affectés au mieux en fonction des fréquentations constatées, mais certains trains restent sous-capacitaires.		x
	Usager	09/11/2011	Comment résoudre le problème de capacité le vendredi et le lundi, avec l'acheminement des étudiants ? Ce problème se rencontre aussi dans les cars.	L'arrivée d'un nouveau matériel électrique plus capacitaire, en 2014, devrait améliorer les conditions de voyages. Les étudiants, quant à eux, bénéficient déjà de services spécifiques, permettant de réguler la fréquentation des trains le lundi et le vendredi. Concernant les cars, le cas est plus particulier puisqu'il s'agit des cars de substitution mis en place pendant les mouvements de grèves ; la réserve de cars étant limitée, les problèmes de capacité sont plus prégnants.		x
	Formulaire électronique	03/11/2011	Peut-on prévoir une rame double les vendredis pour les nouveaux trains dits "de renfort en période de pointe" (exemple : départ de Grenoble à 17h03 pour Valence Ville) ?	Demande transmise à la SNCF	x	
Entretien et maintenance	Association	06/04/2011	Le matériel tracté type Corail n'est-il pas préférable au matériel automoteur, qui tombe souvent en panne ? La réflexion sur les matériels à déployer sur la ligne à l'avenir peut-elle prendre en compte cet aspect ?	En Rhône-Alpes le matériel le plus fiable est le "TER2N" électrique, automoteur, qui circule par exemple sur Lyon - Grenoble. L'objectif de l'électrification est notamment de faire bénéficier la ligne de matériels automoteurs électriques avec un très bon taux de fiabilité. La SNCF a également lancé un "plan froid" qui devrait permettre d'améliorer la fiabilité des matériels "BBGC" en période grand froid comme on a connu en 2010.		x
	Usager	09/11/2011	Comment cela va-t-il se passer cet hiver ? Va-t-il y avoir des problèmes de matériel ?	La SNCF a prévu de mettre en place un plan Grand Froid (allègement des dessertes, stationnement du matériel avec pantographe levé, conducteur à proximité de ce matériel stationné...), qui devrait prévenir des problèmes rencontrés les années précédentes.		x
	Usager	06/04/2011	Y aura-t-il en 2012 une rame de réserve à Grenoble pour pallier les éventuelles défaillances ?	L'objectif est bien de disposer d'une rame de réserve si le parc matériel le permet.		x
Accessibilité PMR	Association	09/11/2011	Les cars de substitution de 2013 seront-ils accessibles aux PMR ?	Les PMR bénéficient d'un service spécifique : si les personnes réservent 24h à l'avance, un service est mis à disposition pour les acheminer d'un point à un autre.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

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	06/04/2011	Quels sont les projets d'amélioration de la diffusion de l'information sur la ligne ?	La démarche qualité TER lancée par la SNCF vise notamment à améliorer la chaîne de diffusion de l'information. Par exemple : Des projets de localisation des trains par balise ou GPS sont en cours pour mieux alimenter le système d'informations voyageurs de la ligne. Les contrôleurs seront équipés de smartphones permettant d'échanger plus rapidement les informations.		x
	Syndicat	09/11/2011	Où en est l'unification des systèmes d'information ?	La SNCF précise que la loi séparant le gestionnaire d'infrastructure de l'exploitant, les bases de données ne peuvent pas être unifiées dans un même système.		x
	Usager	09/11/2011	A St Hilaire, il arrive parfois qu'un train soit affiché normalement mais qu'il n'arrive pas. L'information voyageur ne peut-elle donc pas être améliorée ?	Les retards de trains sont entrés manuellement depuis le poste SNCF de Chambéry. Si plusieurs incidents arrivent en même temps, il est possible que la régie se retrouve débordée.		x
	Formulaire électronique	04/11/2011	Peut-on améliorer l'information voyageur à St Egrève (messages incohérents, trains annoncés plusieurs fois, trains en retard supprimés des panneaux lumineux...)?	Demande transmise à la SNCF	x	
	Usager	09/11/2011	Peut-on recevoir les informations voyageurs par SMS ?	Le principe fonctionne déjà ; les personnes qui ne les reçoivent pas peuvent se rapprocher de la SNCF pour s'inscrire.		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	Usager	06/04/2011	Sillon Alpin Sud : Quelle est la durée des travaux prévue en 2013 ?	Dans le cadre des travaux, il est prévu de fermer la ligne ferroviaire pendant 1 an en 2013. En effet, pour réaliser les travaux du sillon alpin, RFF a besoin de 9 mois de fermeture de ligne (validés par six prestataires d'études indépendants) auxquels s'ajoutent 3 mois de mise en sécurité, de tests et de reprise de ligne par la SNCF.		x
	Syndicat Elu	09/11/2011	Sillon Alpin Sud : D'autres scénarios n'auraient-ils pas pu être envisagés (travaux de nuit, 2 fermetures de 6 mois sur deux années différentes...) ? Quels sont les gains d'une fermeture de ligne pendant un an ?	RFF a étudié différents scénarios dont deux fermetures de ligne pendant six mois et la réalisation de travaux de nuit. (éléments détaillés lors de la réunion du 9 décembre 2011). La coupure complète permet d'économiser 50 millions d'euros sur la partie Grenoble Chambéry et 60 millions d'euros sur la partie Grenoble-Valence, soit un total de 110 millions d'euros ; elle permet aussi de respecter une mise en service rapide à horizon 2014. Sans cette économie, le projet serait menacé.		x
	Syndicat	09/11/2011	La durée d'1 an de coupure entre Moirans et Valence en 2013 est très longue et préoccupante. Il n'y a pas eu de concertation sur cette question du principe de la coupure, alors que d'autres solutions pour faire les travaux auraient pu être investiguées. Une nouvelle réunion est nécessaire pour aborder ces questions.	Nouvelle réunion proposée le 9 décembre 2011. Les éléments suivants sont évoqués : le projet du sillon alpin et ses enjeux ; les travaux et les scénarios étudiés ; la substitution routière à l'étude et les modalités de concertation. (cf document en ligne sur le site de la Région)		x
	Elu	09/11/2011	Sillon Alpin Sud : Pouvons-nous disposer des évaluations budgétaires de chacun des scénarios proposés ?	Eléments présentés lors de la réunion complémentaire au comité de ligne du 9 décembre 2011 et disponibles sur le site internet de la Région (dans le document de présentation).		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Travaux d'infrastructure	Usager	09/11/2011	Sillon Alpin Sud : Y a-t-il eu une concertation publique sur le projet ?	Conformément à la loi, le projet a fait l'objet de deux enquêtes publiques, l'une en 2005 et l'autre en 2009. La concertation a eu lieu dans ce cadre et les documents afférents sont disponibles dans les mairies.		x
	Usager	09/11/2011	Sillon Alpin Sud : Quels sont les gains de ce projet ?	Le projet a déjà dans sa première phase permis d'augmenter de 55% le nombre de trains sur la ligne, d'améliorer l'aménagement des gares. La 2ème phase d'électrification permet de poursuivre les améliorations qualitatives (ponctualité, confort, diamétralisation à Grenoble), optimiser les temps de parcours grâce au futur nouveau matériel qui remplacera les rames RRR progressivement à partir de 2014-2015, et introduire un service GV vers la Méditerranée.		x
	Usager	05/06/2012	Sillon alpin sud: le raccordement de Valence TGV à la grande vitesse (à Château neuf sur Isère) est possible. Mais pourquoi n'est-il pas envisagé une liaison pour relier la ligne à grande vitesse pour St Exupéry, ce qui permettrait de maintenir des circulations TGV sur le bassin valentinois en cas de difficultés d'exploitation des TGV entre Moirans et Lyon ?	Seul un raccordement vers le sud de la France est programmé. Il n'y a pas de financement d'un raccordement vers le Nord, pour des missions depuis Grenoble vers Lyon puis Paris éventuellement. Ses fonctionnalités ne sont envisageables qu'à horizon du projet Lyon - Turin. Quant aux difficultés entre St Quentin Fallavier et l'entrée de Lyon expliquées par la saturation très forte, elles ne seront levées qu'avec un traitement sur cette ligne, qui n'est pas précisément programmé à ce jour.		x
	Association	05/06/2012	Pourquoi ne pas décaler le début des travaux au moment où l'extension de la voirie spécialisée partagée sera réalisée ?	Cette extension n'a été approuvée par décision ministérielle qu'en date du 4 juin. Un décalage de la coupure des trains en 2013 n'est pas envisageable. Les marchés nécessaires à la réalisation des travaux sont déjà lancés par les maîtres d'ouvrage sur la base d'un calendrier de début de chantier en décembre 2012. Par ailleurs, la circulation des trains n'a pas été commandée à RFF.		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
Localisation et équipement des points d'arrêt	Formulaire électronique	04/04/2011	Pourquoi y-a-t-il 2 gares à Moirans (Moirans-Gare et Moirans Galifette) ?	Les 2 gares de Moirans permettent à la fois de desservir le centre-ville (Moirans Galifette) et l'ensemble des quartiers et du sud du Pays Voironnais (Moirans-Gare).		x
Bâtiment, aménagement et équipements voyageurs / abords	Elu	06/04/2011	La traversée des voies n'est-elle pas trop dangereuse, avec notamment une pente proche de 20% ?	Le fonctionnement par pictogramme, avec traversée par passage planchéier, est déployé pour de nombreuses gares. Il ne s'agit pas d'un passage PMR. La solution la plus efficace pour tout type de traversée serait la création d'un passage dénivelé. RFF est prêt à travailler sur une telle hypothèse.		x
	Formulaire électronique	18/04/2011	Peut-on réaliser des goulottes le long des escaliers de la gare de Valence Ville ?	La mise en place de glissières métalliques pour faciliter le passage des vélos est prévue en entrée/sortie du souterrain sud de la gare (coté Rue Papin et Clos Gaillard) courant 2012.	x	
Autres	Association	06/04/2011	Est-il possible de trouver une solution pour loger dans le bâtiment voyageurs de Tullins la personne qui occupe la halle située sur le site, car elle joue un rôle certain dans la sécurisation du périmètre ?	Un accord a été trouvé : la personne refusant d'être relogée, RFF lui a proposé un autre emplacement sur le périmètre de la gare.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

7. Intermodalité	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Coordination des offres	Usager	09/11/2011	Est-il possible d'améliorer les correspondances entre les TER et les TGV à Valence TGV	Ce point d'amélioration figure dans le cahier des charges de la Région. A noter que les trains du sillon alpin subissent de nombreuses contraintes tout au long de leur parcours (jusqu'à Annecy ou Genève), leur horaire à Valence TGV ne peut malheureusement pas toujours correspondre exactement à une correspondance.		x
	Usager	09/11/2011	Est-il possible d'améliorer les correspondances entre VRD (Valence Romans Déplacements) et le train ?	Un travail partenarial avec la SNCF et Valence Romans Déplacements permet de coordonner au mieux les différentes offres de transport et d'améliorer les correspondances. Ce travail sera réalisé avec d'autant plus d'attention pour les dessertes de substitution en 2013.		x
8. Desserte	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
<b>Année 2012</b>						
Fréquence/Périodicité	Usager	06/04/2011	Pourquoi rajouter des trains en septembre 2011 si la ligne est fermée en 2013 ?	L'objectif en septembre est de valoriser l'investissement de la première phase du projet, correspondant à un investissement à hauteur de 160M€. Cela permettra d'apporter un service important aux territoires traversés par la ligne pendant 1 an et demi, avant en effet une coupure d'1 an. La communication autour du projet en tiendra compte.		x
	Formulaire électronique	03/11/2011	Peut-on ajouter un train direct Grenoble-Valence Ville départ 18h08 de Grenoble ?	La finalisation de la première phase du projet sillon alpin a permis de créer six relations directes supplémentaires entre Valence et Grenoble. Ces circulations ont été mises en place en septembre 2011. Les prochaines évolutions interviendront après la livraison de la seconde phase de travaux, soit en 2014.		x
Horaires et temps de trajet	Usager	09/11/2011	Est-il possible d'améliorer les temps de parcours ? En mettant en place des services plus directs par exemple ?	Les trains s'inscrivent dans le cadre d'une trame horaire. Il est difficile de sortir de cette trame, surtout sur un secteur saturé comme celui de Grenoble. Le temps de parcours des trains intercités pourra toutefois être amélioré à la mise en service du projet sillon alpin sud (2014)		x
Politique d'arrêts	Usager	06/04/2011	Pourquoi les trains de Valence desservent-ils Romans alors qu'une desserte Valence - Valence TGV - Romans est organisée par le nouveau réseau "VRD" (Valence Romans Déplacements) ?	L'objectif commun au nouveau syndicat mixte "Valence Romans Déplacement" et de la Région est d'offrir une complémentarité entre le réseau TER et le réseau local. Le TER dessert les 3 gares de Valence Ville, Valence TGV et Romans, et les relie au sillon alpin, et le réseau VRD complète la desserte locale de manière fine.		x
	Formulaire électronique	04/04/2011	Pourquoi les trains de maillage régional Valence - Grenoble ne desservent-ils pas Moirans ?	Le cahier des charges initial de la Région incluait l'arrêt des trains de maillage à Moirans. Les études techniques RFF et SNCF ont cependant montré l'impossibilité de réaliser cet arrêt en 2011 et en 2012. Moirans reste desservie par les trains périurbains vers Rives et ceux vers St Marcellin. Depuis septembre 2011, la gare est cependant aussi desservie par les 6 nouveaux trains intercités créés. Le cahier des charges des études pour 2014 demande bien l'arrêt à Moirans des trains de maillage, et non des intercités.		x
	Formulaire électronique	19/03/2011	Une amélioration des liaisons St Marcellin - Genève est-elle prévue en 2012 ?	Dans la grille horaire de 2012, 4 des 6 trains intercités Valence - Grenoble (s'arrêtant notamment à St Marcellin) sont prolongés jusqu'à Genève. La desserte est globalement améliorée.		x
	Formulaire électronique	04/04/2011	Une desserte matinale entre Vinay et St Marcellin est-elle prévue en 2012 vers 7h00 ?	La grille horaire prévue pour septembre 2011 inclut la création d'un train matinal de Grenoble vers Valence, arrivée 7h13 à Valence, desservant notamment Vinay et St Marcellin (6h29). Le suivant à Vinay, dans le sens vers St Marcellin, est à 7h50.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Correspondances	Formulaire électronique	18/04/2011	Les correspondances entre la Vallée du Rhône et le sillon alpin seront-elles améliorées en 2012 ?	Cette demande fait bien partie du cahier des charges d'études. La trame horaire 2012 est plus favorable aux correspondances : arrivée du sillon alpin toutes les heures à H+46, départ vers Montélimar à de nombreux horaires à H+04 ; arrivée de Montélimar à de nombreux horaires à H+56 et départ toutes les heures vers Grenoble à H+14.		x
-----------------	-------------------------	------------	---	--	--	---

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Année 2013 : substitution routière						
Organisation de la substitution routière	Usager et association	09/11/2011 et 05/06/2012	Comment sera organisée la substitution ?	La Région est bien consciente des désagréments occasionnés par une coupure longue, aussi elle veillera à ce que les solutions de substitution proposées par la SNCF soient efficaces. Le cahier des charges est précisé dans les présentations du 9 novembre et du 9 décembre 2011, ainsi que les principes de desserte à l'étude. Le projet de dessertes a été mis en ligne sur internet et est soumis à une concertation durant le premier trimestre 2012 (cf modalité sur la dernière page de la présentation du 9 décembre 2011).		x
	Usager	09/11/2011	La ligne ferroviaire va être fermée pendant un an en 2013. Comment allons-nous faire ? N'y aura-t-il pas de perte de clientèle ?	Une desserte de substitution par autocar sera mise en place par la SNCF. Entre mai et septembre pour la substitution routière entre Grenoble et Chambéry, seuls 10% des clients se sont détournés de l'offre TER.		x
	Usager Syndicat	06/04/2011 09/11/2011	Les cars de substitution en 2013 s'articuleront avec le réseau ferré à Moirans. Pourquoi ne pas ramener cette correspondance à Tullins, autrement dit faire circuler les trains jusqu'à Tullins ?	La solution a été étudiée dans le cadre du programme mais n'a pas été retenue car elle entraîne un surcoût de 5 à 7 millions d'euros non financés. Par ailleurs, ce scénario est complexe à mettre en place et ne permet pas de respecter le calendrier, et donc une mise en service en 2014. (cf présentation 9 décembre 2011).		x
	Elu	05/06/2012	Pourquoi avoir bâtie une offre de rabattement en autocar sur Moirans ?	Le principe fort de l'organisation de la coupure repose sur la constitution d'un pôle d'échange sur une gare de la ligne afin de privilégier un accès en mode ferré à Grenoble pour des questions de rapidité, de capacité et de commodité. Un afflux trop important d'autocars dans la ville de Grenoble n'est pas envisageable. Le choix s'est porté sur Moirans, pour répondre à plusieurs objectifs: assurer un temps de trajet fiable et stabilisé en mode ferroviaire en s'appuyant sur l'offre périurbaine grenobloise, notamment pour les très nombreux voyageurs de la ligne entre Moirans et Grenoble. Cette décision est arrêtée depuis près d'un an, reprise dans la concertation menée lors de la fin d'année 2011.		x
	Syndicat	09/11/2011	Comment la gare de Moirans pourra-t-elle accueillir autant de cars ?	La commune de Moirans, le Pays Voironnais, la SNCF, RFF et la Région Rhône Alpes travaillent de concert afin d'élaborer un agencement de l'espace public permettant une circulation, un stationnement et des manoeuvres fluides des autocars, tout en offrant un nombre de places de parking suffisant pour les voyageurs. Le dispositif pourra être présenté lors du prochain comité de ligne.	x	
	Usager	09/11/2011	Avez-vous tenu compte des travaux qu'il y aura dans Grenoble en 2013 ?	La Région et la SNCF travaillent en partenariat avec la Ville de Grenoble, la Métro et le CG38 sur le sujet ; tout sera étudié pour que la substitution fonctionne au mieux possible dans Grenoble. Option à l'étude : bande d'arrêt d'urgence puis entrée dans la Presqu'île par la Rue des Martyrs et accès et stationnement rue de la Frise.		x
	Usager	09/11/2011	Pendant la période de substitution, comment allez-vous gérer les aléas climatiques de l'hiver ?	La SNCF bénéficie d'une bonne expérience puisqu'elle a déjà mené une desserte de substitution sur des secteurs plus enneigés, pendant l'hiver, comme Bourg-Oyonnax. Ce point sera mis sous surveillance.		x
	Usager	09/11/2011	Quels seront les horaires des cars entre St Marcellin et Valence ?	En heure de pointe, il y aura un car par heure. Les horaires à l'étude figurent sur la grille disponible sur le site internet de la Région. <b>Le matin les horaires d'arrivée seront 7h35, 8h25 et 9h25.</b>		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Organisation de la substitution routière	Usager	05/06/2012	Avez-vous conscience de la difficulté que va représenter l'année 2013 pour le quotidien des voyageurs ? La concertation proposée n'est pas à la hauteur de l'enjeu, elle est insuffisante.	Jean-Michel Creisson répond que la Région, tout comme la SNCF et RFF, ont pleinement conscience des conditions de voyages dégradées que connaîtront les voyageurs, un passage obligé avant le service 2014 avec une ligne totalement électrifiée et permettant une amélioration de la qualité du service. Ce sera difficile, et il y aura des moments pénibles, c'est certain. Toutefois, il est faux de dire qu'il n'y a pas de concertation. En particulier, et pour un travail plus fin que dans le cadre d'un comité de ligne, des rencontres régulières se sont tenues avec les associations, donnant lieu à des ajustements de la grille horaires dans le sens des revendications portées par les voyageurs. Malheureusement, il n'est pas possible de donner une issue favorable à toutes les demandes.		x
	Formulaire électronique et Association	29/12/2011 et 05/06/2012	Quelles solutions sont prévues pour la problématique des vélos ?	L'objectif recherché est d'aménager un espace dans le parking EFFIA vers la rue de la Frise, dans le cadre d'un accord avec la Métro. L'offre de service se compose de deux volets: - Possibilité de stationner son vélo personnel (30 places disponibles); - Possibilité d'emprunter gratuitement une centaine de vélos.		x
	Syndicat cheminot de St Marcellin	05/06/2012	Quelles seront les missions de maintenance qui seront confiées aux agents SNCF? Quelles garanties de sécurité ?	Les 3 infrapôles de la SNCF seront mobilisés, et interviendront pendant la fermeture de la ligne pour effectuer la maintenance résiduelle, afin de permettre une mise en service pendant les 2 mois de tests entre octobre et novembre 2013. Le programme de maintenance est en cours de discussion entre la SNCF infra et RFF. Les infrapôles interviennent également en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, et à ce titre assureront des missions de vérifications techniques et d'essais systèmes. Les dispositifs de sécurités sont bien sûr à l'identique pour tous les travailleurs sur la ligne, personnel SNCF comme pour les entreprises du secteur privé.		x
	Associations et formulaire électronique	05/06/2012 et 20/01/2012	Est-ce que le tronçon de la voirie spécialisée partagée entre Voreppe et St Egrève sera bien ouvert en décembre 2012, dans le même temps que le début de la coupure ? Des négociations avec l'Etat sont elles engagées ? Si oui, est-ce que les chauffeurs seront habilités à utiliser la Voirie spécialisée partagée ? Si l'ouverture est en cours d'année, est-ce que la SNCF pourra revoir les horaires ?	L'ensemble des partenaires de l'opération, dont la Région Rhône Alpes, ont officiellement sollicité l'Etat ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure, notamment pour accélérer les procédures administratives requises, pour une mise en oeuvre la plus rapidement possible de l'utilisation de cette voirie spécialisée partagée. En parallèle, la demande d'habilitation des chauffeurs est en cours d'instruction.		x
	Usager	05/06/2012	Pourquoi y'aura-t-il un cumul à l'été 2013 avec la coupure sur Gières - Montmélian ?	La coupure juillet-août 2013 sur Gières - Montmélian sera réalisée pour des travaux de signalisation, après des travaux d'électrification au cours de l'été 2012. En 2013, les IC entre Valence et Chambéry et les PU entre St Marcellin et Chambéry auront le même mode d'alimentation d'un bout à l'autre.		x
	Formulaire électronique	15/01/2012	Sera-t-il possible de prendre la ligne car transisère 5200 avec un abonnement TER ?	Non, ce sujet a fait l'objet d'une analyse et n'a finalement pas été retenu.		x



**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Organisation de la substitution routière	Usager	05/06/2012	Par l'allongement du temps de parcours, ma qualité de vie sera dégradée. Est-ce qu'une participation financière peut-être apportée aux voyageurs ?	L'ensemble des partenaires et financeurs du projet ont arbitré lors d'un comité de pilotage tenu début juillet de ne pas proposer de réduction tarifaire concernant la coupure en 2013.			
	Usager	05/06/2012	L'année 2013 va être douloureuse, et va engendrer des coûts supplémentaires liés à la garde de mes enfants. Est-ce qu'une participation financière peut-être prise en compte par la SNCF?	Le cadre juridique, notamment au regard du respect du principe d'égalité de traitement, ne plaide pas pour cette décision. Le titre de transport en mode routier sera donc vendu au tarif du train, comme c'est le cas partout sur le territoire rhônealpin, en situation de travaux comme en situation de lignes mixtes. La coupure de la ligne relève d'une décision prise par l'ensemble des financeurs du projet, en s'appuyant sur les différents scénarii étudiés par RFF. La coupure d'un an est la seule solution pour éviter des retards et des surcoûts. Cette décision n'est pas attribuable à la SNCF.		x	
	Association	05/06/2012	L'utilisation de l'autoroute entre Tullins et Moirans est-elle prévue?	Oui, matin et soir			x
Place offerte / capacité	Usager	09/11/2011	Le nombre de cars à disposition sera-t-il suffisant ? Comment allez-vous faire les vendredis soirs et les lundis matins ? Les cars ne vont-ils pas être surchargés ?	Le nombre de cars sera adapté à chaque horaire en fonction des comptages. Des régulateurs déclencheront des demandes de cars supplémentaires si besoin. La Région Rhône Alpes rappelle une exigence forte: la qualité de service doit être au cœur du dispositif. En particulier, la Région est très attentive à ce que l'offre proposée permette à chaque voyageur: - de disposer d'une place assise; - de circuler aux horaires attendus (les temps de parcours doivent être fiables).		x	
	Usager Syndicats Associations	05/06/2012	Nous sommes inquiets concernant la capacité de l'offre autocar à répondre à tous les besoins. Pouvez vous nous transmettre des chiffres de montées et de descentes pour chaque gare aux heures de pointes, et le nombre d'autocars qui seront mis en face ? Les chiffres transmis en comité de ligne ne sont pas assez précis.	L'ajustement du nombre d'autocars adéquat aux besoins relève de la responsabilité de la SNCF, qui précise que 13 000 places seront offertes en car contre 9 000 voyageurs actuellement A partir de comptages, des volumes théoriques d'autocars sont anticipés sur chaque trajet, et des régulateurs seront chargés de traiter les difficultés en affrétant des cars supplémentaires pour répondre aux besoins (autocars de renforts)		x	
	Elus	05/06/2012	Votre analyse vous permet de mettre en place un besoin théorique traduit par des horaires et des trajets - mentionnés dans la grille horaire. Que se passera-t-il si la réalité est différente ?	La SNCF procédera à un suivi très fin dès les premiers jours. Un bilan sera réalisé, et des ajustements (nouveaux horaires, adaptation de la capacité par un nouvel autocar...) pourront intervenir sur la base de faits constatés et répétés.			x
	Usager	05/06/2012	Quelle est la garantie dont je dispose pour une place assise le soir au départ de Grenoble pour aller jusqu'à Romans, si toutes les places sont prises par des voyageurs se rendant à St Marcellin ?	Il est exact que pour répondre aux besoins d'offre rapide entre Grenoble et St Marcellin, des arrêts ont été positionnés sur les relations Valence - Romans - Grenoble. En s'appuyant sur l'expérience des années précédentes, la SNCF propose le principe suivant: les autocars qui sont complets partiront directement pour Romans. Les départs pour St Marcellin seront réalisés par un autre service. La bonne gestion des circulations sera assurée par les régulateurs présents en gare.			x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Place offerte / capacité	Formulaire électronique et usagers	15/01/2012 18/01/2012 et 05/06/2012	Comment s'assurer de disposer de places suffisantes à Tullins le matin avec toutes les montées de St Marcellin ?	L'offre périurbaine desservant St Marcellin, Vinay et Tullins à destination de Moirans est riche avec une fréquence au 1/4 d'heure en pointe. Les voyageurs au départ de St Marcellin pour Grenoble bénéficieront d'une offre directe beaucoup plus attractive que l'offre en correspondance. Ainsi, seuls les voyageurs de St Marcellin à destination finale de Moirans ou pour prendre une correspondance pour Voiron par exemple circuleront sur ces offres périurbaines. Les voyageurs de Vinay utiliseront l'offre périurbaine car une offre directe ne garantirait pas un temps de parcours amélioré de façon significative. Pour les voyageurs de Tullins, un dispositif particulier est mis en place, avec 3 offres dédiées pour Moirans à 7h25, 7h40 et 8h10.		x
	Formulaire électronique et association	30/01/2012 et 05/06/2012	Comment m'assurer que les voyageurs pourront monter à Vinay car les autocars seront pleins avec les montées à St Marcellin ?			
Horaires / desserte	Formulaire électronique	04/11/2011 et 10/08/2012	Lors de la coupure de la ligne ferrée, comment St Egrève sera-t-il desservi ? <u>Le trajet St Egrève Moirans sera-t-il possible durant la coupure ?</u>	Les circulations ferroviaires sont maintenues entre Grenoble et Moirans à hauteur de 4 trains par heure et par sens en heure de pointe. St Egrève bénéficiera de 2 arrêts par heure sur ces trains.		x
	Usager	09/11/2011	Pourquoi les cars de substitution ne passent-ils pas par St Hilaire Gare ?	La gare étant excentrée, sa desserte nécessiterait une hausse significative du temps de parcours (+10/12 mn). Les cars passeront donc à St Hilaire village, suite à concertation avec M. le maire de St Hilaire et avec des voyageurs.		x
	Association	05/06/2012	Si la congestion en entrée de Grenoble est plus forte que prévue et que les temps de trajets sont à revoir, les horaires seront-ils modifiés ?	Oui les horaires seront revus si les dysfonctionnements sont avérés. Le Président du comité de ligne demande la prise en compte de modalités de communication souples et adaptées pour répondre à cette demande.		x
	Association	05/06/2012	Comment s'assurer que les horaires fournis sur les grilles seront tenus ? Pourquoi les horaires sont différents selon les moments de la journée ?	Des tests ont été réalisés par la SNCF, en s'appuyant notamment sur des autocaristes locaux. Le transport routier est une composante essentielle du TER aujourd'hui. A titre d'illustration, plus de 600 autocars TER circulent chaque jour sur le réseau rhônealpin: la SNCF souhaite s'appuyer sur cette expérience.		x
	Usager Syndicats Associations	05/06/2012	Tout le monde souhaite qu'il y ait davantage d'offres autocars directes depuis toutes les gares, en complément de l'offre périurbaine.	Cette demande a bien été entendue, et des améliorations sont notables sur les trajets en relation avec Grenoble depuis St Marcellin, Romans et Valence (cf. grille jointe et les analyses mentionnées dans le relevé de décision) Mais, pour Vinay et Tullins, il n'est pas possible de recourir à de nouvelles offres directes pour cause de manque de place rue de la Frise à Grenoble. Le modèle retenu de l'offre périurbaine est de densifier l'offre. Les gains de temps de parcours en relation directe ne serait pas significatif.		x
	Usager Syndicats Associations et formulaire électronique	05/06/2012 et 30/01/2012	Pourquoi les offres directes entre St Marcellin et Grenoble sont-elles si peu fréquentes alors que les autocars omnibus jusqu'à Moirans sont tous les 1/4 d'heure en heures de pointe ? Pourquoi pas des cars directs de Vinay à Grenoble, ou au moins jusqu'à Moirans ?	Suite au comité du ligne du 5 juin, la concertation s'est poursuivie ainsi que le travail sur les grilles horaires, donnant lieu à de nouvelles propositions: - Le matin, il sera possible d'arriver à Grenoble directement depuis St Marcellin à 6h40, 7h30, 7h40, 8h30, 8h20 et 8h50 ; - Le soir, les départs de Grenoble sont prévus à 16h40, 17h10, 17h20, 17h40, 17h50, 18h20, 18h40 et 19h15. Les voyageurs de Vinay utiliseront l'offre périurbaine car une offre directe ne garantirait pas un temps de parcours amélioré de façon significative.		x
	Usager	05/06/2012	Romans - Grenoble: pourquoi les horaires de départs de Grenoble sont à la minute 15 alors qu'actuellement les départs sont à la minute 30, ce qui est plus confortable ?	Au regard des temps de parcours allongés par le recours au mode routier, l'heure d'arrivée au domicile reste un point déterminant pour les voyageurs (activités, loisirs, vie familiale, crèche...).		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Horaires / desserte	Usager	05/06/2012	Pourquoi pas de Romans - Grenoble directs alors qu'il ya des Valence - Grenoble direct ?	La grille définitive est jointe à cet envoi, elle est par ailleurs disponible sur le site internet de la Région Rhône Alpes. Plusieurs relations directes sont prévues pour rejoindre Grenoble depuis Romans, le matin pour une arrivée à 7h24, 8h24 et 9h00. Une arrivée à 6h40 est également prévue, avec un seul arrêt intermédiaire à St Marcellin. La grille SNCF ne prévoit plus de Grenoble - Valence directs en heure de pointe, pour cause de priorisation sur les marchés de déplacements des migrants les plus nombreux.		x
	Association	05/06/2012	Pour les départs à Valence TGV, le premier départ est trop tardif à 7h00 ? Est-il possible de procéder à un arrêt plus tôt ?	La demande est instruite, avec un arrêt à 6h20 positionné sur un autocar Valence - Grenoble, avec une arrivée à Grenoble à 7h40.		x
	Usager	05/06/2012	Pour faire du Valence - Moirans, on est obligé d'aller à Grenoble puis de revenir sur nos pas ?	Oui, il n'y a pas d'offre directe Valence - Moirans.		x
	Formulaire électronique	31/12/2011 11/01/2012	Quelle offre est prévue entre Romans et Valence ?	L'offre TER sera peu pertinente entre Valence et Romans durant la coupure 2013: seule une offre par heure est proposée. En fait, cette offre est réalisée sur des autocars venant de St Marcellin et permettant de faire des relations plus éloignées. L'offre Citéa proposée par Valence - Romans - Déplacement, pour un temps de parcours identique aux autocars TER, est plus importante. Dès 2014, le retour du train rendra attractif ce trajet en TER.		x
	Formulaire électronique	29/12/2011	Combien de bus partiront de Grenoble vers Valence aux heures de pointes ? Le trajet du matin prendra de Valence à Grenoble entre 1h30 et 1h40. Ces horaires prennent-ils en compte les très probables embouteillages sur l'autoroute et en entrée de ville ?	4 autocars avec arrêts à Valence TGV quitteront Grenoble le matin, permettant des arrivées à Valence Ville à 7h30, 8h00, 9h00 plus un autocar direct pour une arrivée à 8h30 Les horaires mentionnées dans les grilles horaires sont établis après des tests sur site réalisés par la SNCF.		x
	Formulaire électronique	25/01/2012	Quelles sont les solutions envisagées en remplacement des trains pour relier Grenoble et Valence ?	Globalement on note une offre chaque heure dans les 2 sens en heures creuses, et des renforts en heures de pointe permettant d'obtenir une fréquence à la demi-heure.		x
	Formulaire électronique	16/01/2012	Pourquoi les autocars omnibus partent de St Marcellin et pas de Tullins ?	Des besoins de déplacements entre St Marcellin et chacune des gares de Vinay, Tullins et Moirans sont répertoriés. En parallèle, l'accès à Moirans par les cars omnibus permet d'obtenir une correspondance sur la ligne jusqu'à St André le Gaz.		x
	Formulaire électronique	16/01/2012	Dans le projet de grille présenté lors du comité de ligne du 9 décembre, il n'y a pas d'offre après 21h15 au départ de Valence ville et à destination de Moirans et Grenoble, avec une desserte de St Marcellin et Romans. Pourquoi ?	Un départ à 22h05 sera possible.		x
	Formulaire électronique	12/02/2012	Peut-on rajouter un arrêt Moirans rue de la République au navettes Moirans Galifette - Moirans gare ?	Non, cette proposition n'est pas retenue.		x
Information / communication	Elus	05/06/2012	La communauté de communes du Royan ne reçoit pas suffisamment d'informations sur le projet.	RFF a organisé des rencontres pour présenter le projet dans chaque intercommunalité comprenant une gare. RFF reste disponible pour toute rencontre complémentaire. Des documents seront transmis à la communauté de communes du Royan.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Information / communication	Formulaire électronique	29/12/2011	Il aurait été souhaitable d'afficher les horaires en gare plutôt que sur le site internet de la Région, afin de recueillir l'avis des voyageurs.	C'est noté		x
Information / communication			Comment les voyageurs peuvent informer la SNCF s'ils constatent un dysfonctionnement ?	Les retours terrain sont précieux, et bien sûr la SNCF reste disponible et joignable. L'interlocuteur privilégié est la responsable de ligne. De plus, les associations de voyageurs ont également un rôle important, en centralisant les demandes pour plus d'efficacité.		x
			Est-ce qu'une communication sera faite auprès des employeurs, afin que tout le monde connaisse et identifie les difficultés de déplacement en 2013 ?	Oui, la responsable de ligne dispose d'un contact de près de 120 entreprises qui seront informées, tout comme les établissements scolaires. Une communication plus large est également prévue.		x
	Elus Associations	05/06/2012	A chaque comité de ligne, les grilles présentées évoluent et les informations sur les horaires manquent souvent de clarté. Soit la grille est proposée dans sa version globale comme en fin d'année 2011 la rendant peu lisible, soit des extraction sont projetées comme lors de ce comité de ligne, mais l'information n'est pas exhaustive. Il est important de fournir au plus vite tous les éléments, pour une information lisible et complète. L'objectif est une information gare par gare.	La grille horaire à jour est jointe à ce relevé de décision et disponible sur le site internet de la Région Rhône Alpes et sur le site du TER Rhône Alpes.		x

**Comité de ligne Grenoble-Valence**

Comité de ligne Grenoble-Valence						
Année 2014						
Fréquence/Périodicité	Formulaire électronique	04/11/2011	Dans les années futures, la desserte TER sera-t-elle réduite au profit de la desserte TGV ?	Les études sont en cours, et les horaires de ces relations à grandes vitesses permettant de rejoindre les principales villes du sillon alpin à l'arc méditerranéen ne sont pas encore définitifs.	x	
	Association, élus	05/06/2012	Quelle garantie pouvez-vous nous apporter concernant la circulations des futurs trajets entre Annecy et le sud de la France concernant la cohabitation avec les TER ? Par ailleurs, si ces TGV ont des fluctuations dans leur circulation, quelles sont les garanties pour que le TER ne soit pas retardé ? Une année de travaux pour laisser passer des TGV en retard sera très mal accueillie.	En tout état de cause, la Région reste très vigilante pour que les conséquences sur le TER soient les plus faibles possibles.  Le programme de travaux réalisé permettra d'améliorer la fiabilité de l'exploitation, et de procéder à une cohabitation harmonieuse entre les circulations à grandes vitesses et les trains TER.		
	Elu		Besoin d'une desserte périurbaine de Valence à St Marcellin, avec Romans et Valence TGV.	Repris dans les besoins pour 2014		
9.Politique de tarification	Origine de la question	Date de la question	Description de la question	Réponse apportée	Traitement	
					en cours	clos
Tarification multimodale	Usager	09/11/2011	Le parking de Valence TGV coûte très cher ; peut-il y avoir une réduction pour les usagers du TER ?	Le parking de la gare TGV est particulier car il est privé ; il appartient à Effia. L'étude de solutions est en cours. En attendant, il y a des alternatives comme le recours au réseau de bus VRD (Valence Romans Déplacements).	x	
Politique tarifaire SNCF	Elu	06/04/2011	Peut-on connaître l'évolution des tarifs SNCF sur la période 1997-2011 ?	Les éléments ont été communiqués lors du comité de ligne du 9 novembre 2011. Sur la base d'un titre plein tarif de 2nde classe, la majoration annuelle s'élève à +2,5%, depuis 1997. A titre d'exemple, un trajet Grenoble-St Marcellin coûtait environ 6,62 euros en 1997 et 8,9 euros en 2011.		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	Formulaire électronique	18/04/2011	Les chauffeurs ne distribuent pas de titre à Valence TGV. Est-il possible d'installer un distributeur plus proche des cars, ou de distribuer des titres à bord ?	La SNCF ne pratique en effet pas de vente à bord des cars pour les voyageurs montant dans une gare ferroviaire, dotée de guichet ou distributeur : question de ponctualité et charge de travail des conducteurs qui remplissent déjà plusieurs missions (conduite, contrôle, délivrance de billets là où il n'est pas possible d'acheter...) ; sommes d'argent que cela pourrait représenter car les arrêts concernés sont ceux où il y a le plus de fréquentation. Le parc de Distributeurs de Billets Régionaux (DBR) est limité, aucune nouvelle livraison n'est possible à court terme (marché SNCF terminé). Seul le déplacement d'un DBR ailleurs permettrait d'en mettre un supplémentaire à Valence TGV, à court terme.		x
				Les régulateurs pourront pré-contrôler sur les sites om ils sont présents, sinon c'est le contrôleur.		
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	Usager	09/11/2011	Est-il possible d'afficher le temps d'attente des usagers plutôt que le taux de ponctualité ?	Un indicateur de "ponctualité pondéré" est en cours d'étude pour tenir compte de la fréquentation des trains en retard (un retard d'un train de pointe serait alors plus valorisé qu'un retard d'un train de creux).		x