



COMITÉ DE LIGNES

**Dijon - Mâcon
Chalon-sur-Saône
17 novembre 2011**



Ordre du jour

Chapitre I : le TER Bourgogne en quelques chiffres clefs

Chapitre II : construction d'une grille horaire et enjeux du cadencement

Chapitre III : les lignes du secteur concerné

- Fréquentation
- Régularité
- Evolution de la desserte en 2012
- Perspectives d'évolution de la desserte en 2013
- Infrastructure et travaux

A decorative graphic at the top of the slide features a yellow horizontal bar with rounded ends. Above the bar, there are various transportation-related icons in a light yellow color, including a car, a person in a wheelchair, a train, a suitcase, and a person. The text 'CHAPITRE I' is centered within the yellow bar.

CHAPITRE I

Le TER Bourgogne en quelques chiffres clefs

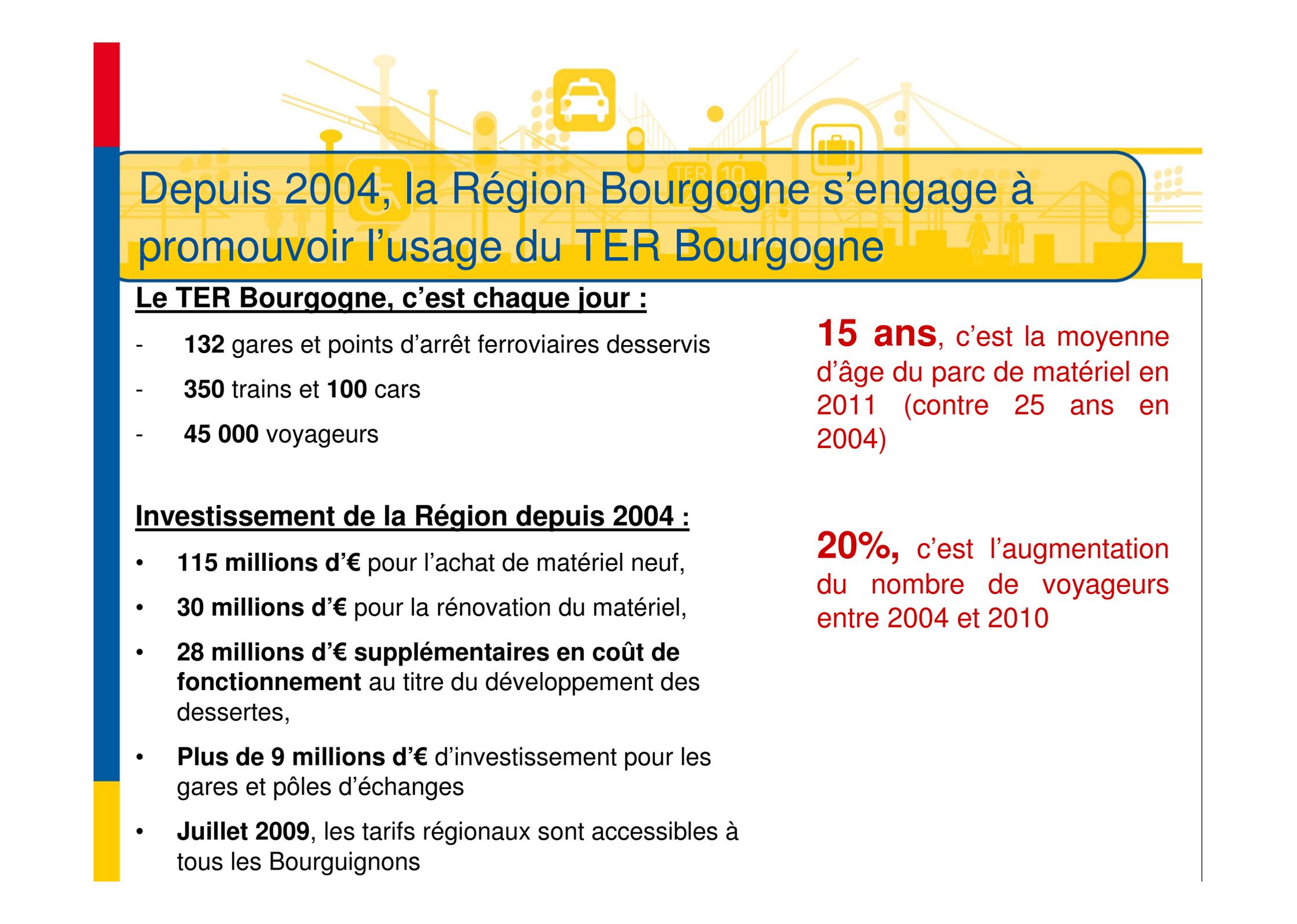


Répartition des compétences

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports TER Bourgogne, définit les obligations de services publics liées aux dessertes, à la tarification régionale, au matériel roulant, à la qualité de service et à l'information de l'utilisateur.

La SNCF, en tant qu'exploitant du service TER pour le compte de la Région Bourgogne assure la réalisation du service : production, distribution, information aux voyageurs.

RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national exploite, entretient, modernise et développe le réseau avec l'appui de la SNCF, alloue les capacités pour la circulation des trains et pour les travaux, est maître d'ouvrage des opérations d'investissement.



Depuis 2004, la Région Bourgogne s'engage à promouvoir l'usage du TER Bourgogne

Le TER Bourgogne, c'est chaque jour :

- **132** gares et points d'arrêt ferroviaires desservis
- **350** trains et **100** cars
- **45 000** voyageurs

15 ans, c'est la moyenne d'âge du parc de matériel en 2011 (contre 25 ans en 2004)

Investissement de la Région depuis 2004 :

- **115 millions d'€** pour l'achat de matériel neuf,
- **30 millions d'€** pour la rénovation du matériel,
- **28 millions d'€ supplémentaires en coût de fonctionnement** au titre du développement des dessertes,
- **Plus de 9 millions d'€** d'investissement pour les gares et pôles d'échanges
- **Juillet 2009**, les tarifs régionaux sont accessibles à tous les Bourguignons

20%, c'est l'augmentation du nombre de voyageurs entre 2004 et 2010



La desserte

La Région Bourgogne a augmenté l'offre d'environ 20% (1.6 millions de tkm) depuis 2007, avec la mise en place progressive du cadencement sur ses principaux axes.

Décembre 2007 : cadencement de la Bourgogne Sud avec la mise en place des premières liaisons cadencées sur le réseau ferré national (Dijon-Lyon et Paray-Lyon) en même temps que la Région Rhône – Alpes. Création de 771 000 tkm.

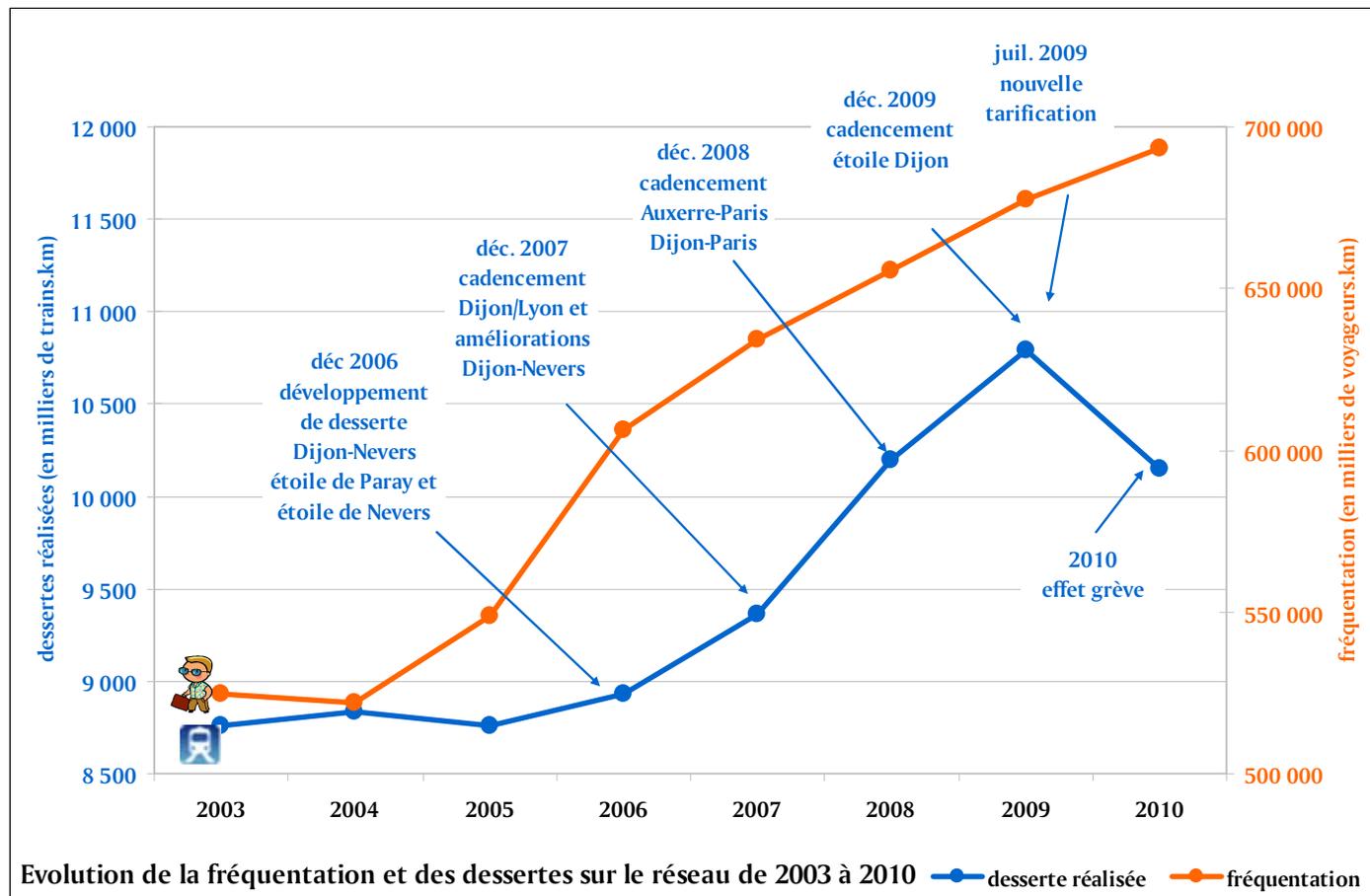
Décembre 2008 : cadencement de la Bourgogne Nord en même temps que la ligne R du Transilien. Création de 608 000 tkm.

Décembre 2009 : cadencement périurbain de Dijon. Création de 165 000 tkm.

Décembre 2011: cadencement généralisé de l'ensemble de la Bourgogne

Le cadencement est un levier fort pour développer l'utilisation du train tout en optimisant l'utilisation du réseau.

Evolution de la fréquentation et des dessertes sur le réseau de 2003 à 2010



Quelques ordres de grandeur financiers

Charges d'exploitation et de péages sur le réseau TER Bourgogne (11 millions de tkm) :

1 train.km = environ 18€ en moyenne

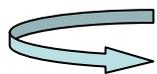
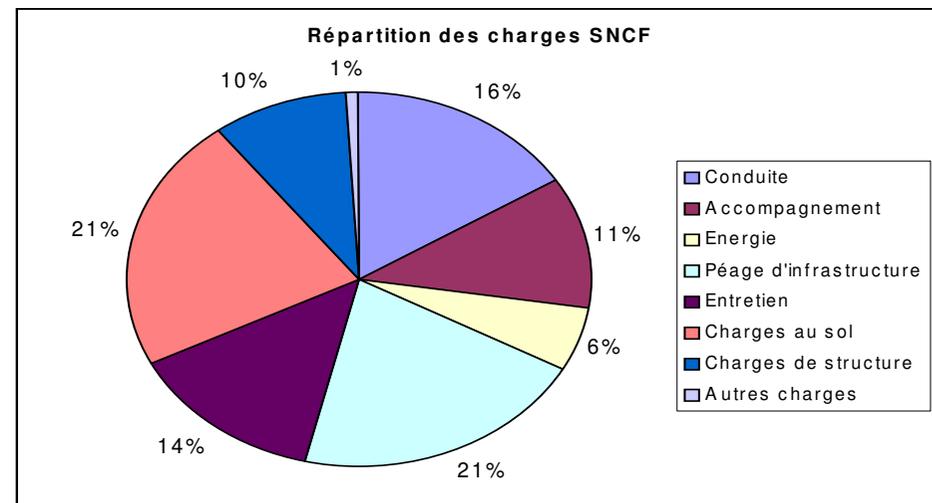
1 car.km = environ 2€ en moyenne

Pour un train Dijon - Chalon

quotidien : de l'ordre de 300 000 €/an

Pour un train Chalon - Mâcon

quotidien : de l'ordre de 250 000 €/an



En 2010, la contribution financière de la Région pour l'exploitation du service TER s'est élevée à 146 M€ contre 83,5M€ en 2004.



La tarification

Afin d'attirer toujours plus de voyageurs vers le train, la Région continue de développer son offre tarifaire

Nouveaux accords tarifaires en 2011

- Depuis le 1er janvier 2011, les détenteurs de la carte « Bourgogne Liberté » peuvent bénéficier des réductions prévues par la carte sur les liaisons interrégionales Bourgogne – Rhône-Alpes. Cet accord remporte un vif succès : le nombre de cartes vendues en Côte d'Or et Saône-et-Loire a été « boosté » et plus de 5000 billets vendus dès les 4 premiers mois.

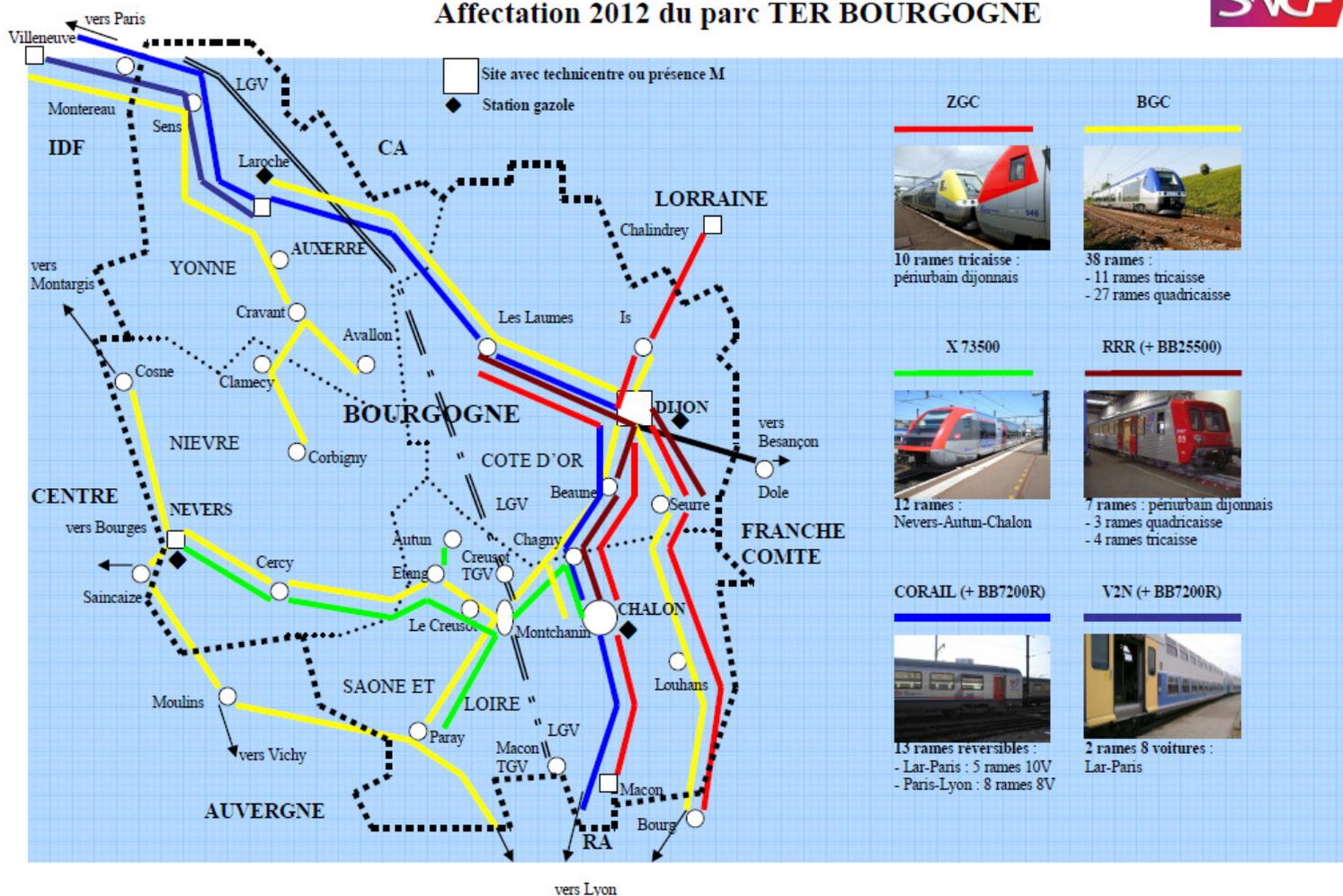
Nouveau tarif de groupe en 2012

A compter de janvier 2012, la Région Bourgogne souhaite commercialiser deux nouveaux tarifs applicables sur les TER Bourgogne à destination des groupes à partir de 10 personnes.

- La premier tarif s'adresse aux groupes « tout public » et offre 50 % de réduction sur le prix des billets plein tarif.
- Le second tarif s'adresse aux groupes « enfants et scolaires » et offre 75 % de réduction sur le prix des billets plein tarif.

Le matériel roulant

Affectation 2012 du parc TER BOURGOGNE



vers Lyon



Les gares

Depuis 2004, la Région a participé, au-delà de ses compétences obligatoires initiales, à la remise à niveau générale des gares TER (environ 4 millions de subventions régionales), en les rendant plus accueillantes, modernes et confortables.

La Région participe également:

➤ aux projets d'accessibilité des gares (environ 800 k€ de subventions régionales)

• SDRA (schéma directeur régional d'accessibilité)

Réalisation à Decize et à Chauffailles (PIMM'S)

Etudes préliminaires réalisées sur 4 gares

Etudes préliminaires en cours sur 7 gares dont **Nuits-Saint-Georges, Beaune et Chagny**

Etudes préliminaires en cours sur le périmètre RFF à **Dijon et Chalon-sur-Saône**

➤ aux réalisations de Pôles d'Echanges Multimodaux (plus de 4,5 M€ de subventions régionales)



L'information voyageurs

Le voyageur utilisant les services TER Bourgogne dispose de nombreux outils d'information mis en place par la Région Bourgogne et la SNCF :

- La centrale d'information Mobigo!
 - Un site internet
 - Une centrale d'appel
- Sites internet : **TER Bourgogne** (fiches horaires, calculateur d'itinéraire, informations tarifaires), **Mobigo !** (calcul d'itinéraire, référentiel d'informations sur plusieurs réseaux de transport en Bourgogne), **Conseil Régional de Bourgogne** (comités de ligne, tarifs...)
- SMS : Service TER Flash Trafic pour des informations sur votre ligne en situation perturbée
- Fiches horaires : disponibles dans les gares et sur le site internet du TER Bourgogne
- Comités de ligne (deux vagues par an)

La Région met dans ses priorités pour 2012 l'amélioration de cette information, en particulier dans les situations perturbées.

Un nouveau service sur Mobigo!



Présentation de la centrale de covoiturage régionale

mobigo!
Covoiturage



Les services de la centrale de covoiturage

L'objectif est de mettre en relation des covoitureurs pour des trajets:

Réguliers

Dans le cadre de déplacements domicile-travail ou étude.

→ Le site propose des groupes partenaires offrant la possibilité de covoiturer entre salariés d'une même entreprise, d'une même administration, d'une même zone d'emploi.

Occasionnels

Pour des déplacements liés au loisirs

→ Le site propose de covoiturer pour des événements particuliers (festivals, événements culturels, sportifs...)



Modalités pratiques d'utilisation du service

- Un service accessible depuis internet sur le site de Mobigo!

→ www.mobigo-bourgogne.com

afin de compléter l'offre de transport public

et depuis un Smartphone.

- Gratuit pour tous
- Ouvert depuis début octobre 2011

Version malvoyant

Recherche OK

Trajet Tarifs Réseaux Infos trafic Transport à la demande Vélo Visites-Loisirs Contact **Mon Covoiturage**

mobigo!

Covoiturage

Bienvenue sur le site du **covoiturage en Bourgogne !**

S'inscrire gratuitement !

Mon espace

Email :

Mot de passe :

S'identifier

Mot de passe oublié ?

Le site : mode d'emploi

Le covoiturage c'est quoi ?

Je fais des économies

Suis-je assuré ?

Charte de bonne conduite

Ils nous ont rejoints

Contactez-nous

FAQ

Retrouvez Mobigo sur votre iPhone et sur Android !

Passager, je recherche un trajet :

Ville de départ :

Ville d'arrivée :

Lancer la recherche Recherche détaillée

Conducteur, je propose un trajet

Les prochains événements en Bourgogne

150ème vente des vins des hospices de Beaune

Dates : du 19/11/2010 au 21/11/2010
Lieu : Beaune

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas vulputate tincidunt orci, ac ornare risus fringilla non. Nullam hendrerit mauris vel tortor hendrerit in hendrerit eros egestas. Maecenas tempus consectetur risus, nec posuere justo auctor at.

Dijon - Beaune	Passager
Paris - Beaune	Passager
Saint-Florentin - Beaune	12€
Dijon - Beaune	Passager
Paris - Beaune	Passager
Saint-Florentin - Beaune	12€

Voir tous les trajets

Festival aux Zarbs

Dates : du 19/11/2010 au 21/11/2010
Lieu : Beaune

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Maecenas vulputate tincidunt orci, ac ornare risus fringilla non. Nullam hendrerit mauris vel tortor hendrerit in hendrerit eros egestas. Maecenas tempus consectetur risus, nec posuere justo auctor at.

Dijon - Beaune	Passager
Paris - Beaune	Passager
Saint-Florentin - Beaune	12€
Dijon - Beaune	Passager
Paris - Beaune	Passager
Saint-Florentin - Beaune	12€

Voir tous les trajets

Tous les événements

Mode d'emploi du covoiturage en Bourgogne

Pour le travail **OU** Pour les loisirs

La page d'accueil :

Les menus centraux permettent de:

- Déposer un trajet
- Rechercher un trajet
- Se rendre en covoiturage à un événement
- Accéder au mode d'emploi

A gauche, d'autres menus permettent de:

- S'inscrire gratuitement
- S'identifier dans son espace personnel
- D'accéder à différentes rubriques d'informations (charte de bonne conduite, mode d'emploi, partage des frais, éco-calculatrice, questions liées aux assurances, contact en cas de problème...)

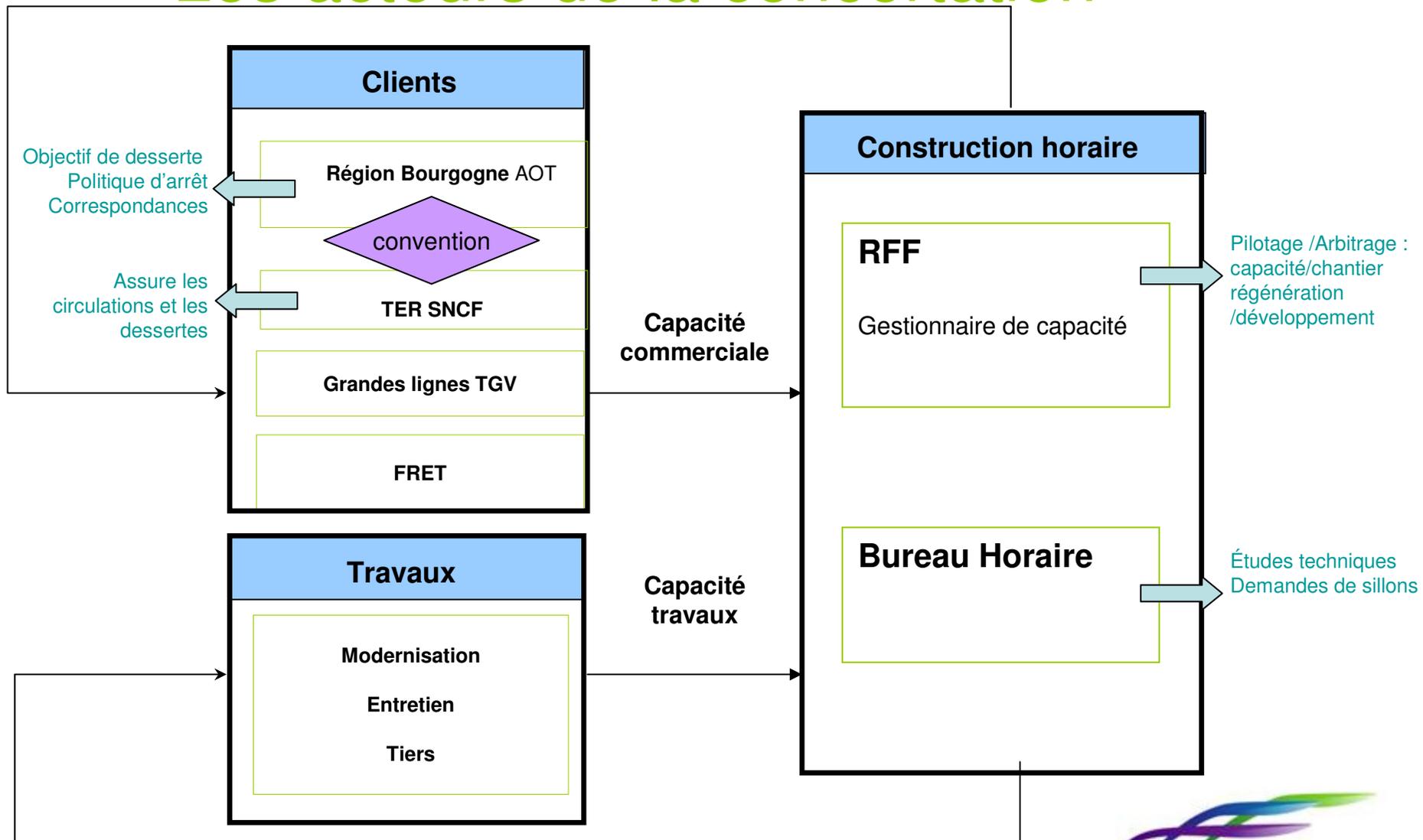


CHAPITRE II

Construction d'une grille horaire et enjeux du cadencement

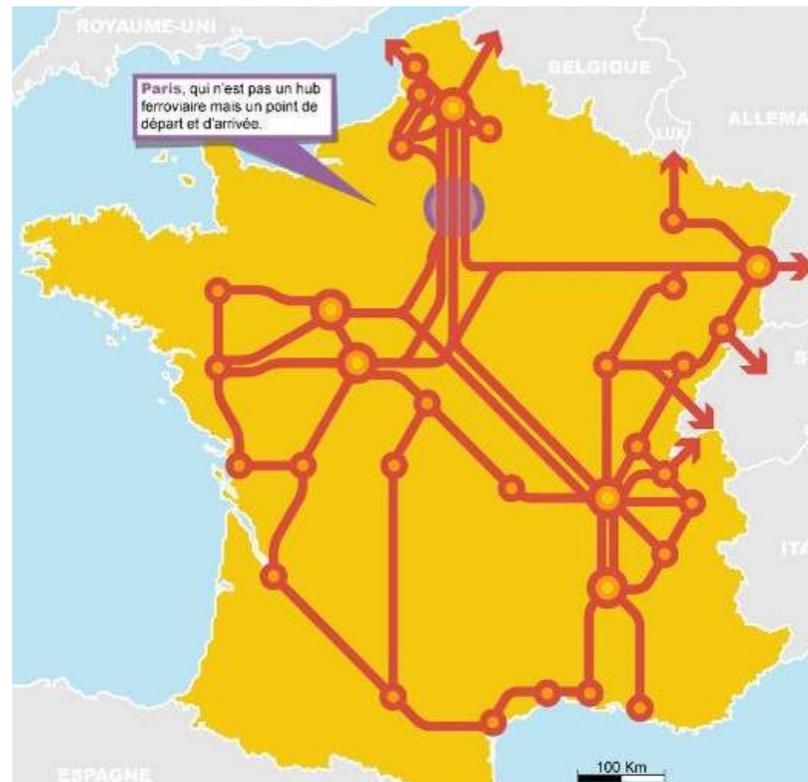
Construction de la grille horaire :

Les acteurs de la concertation



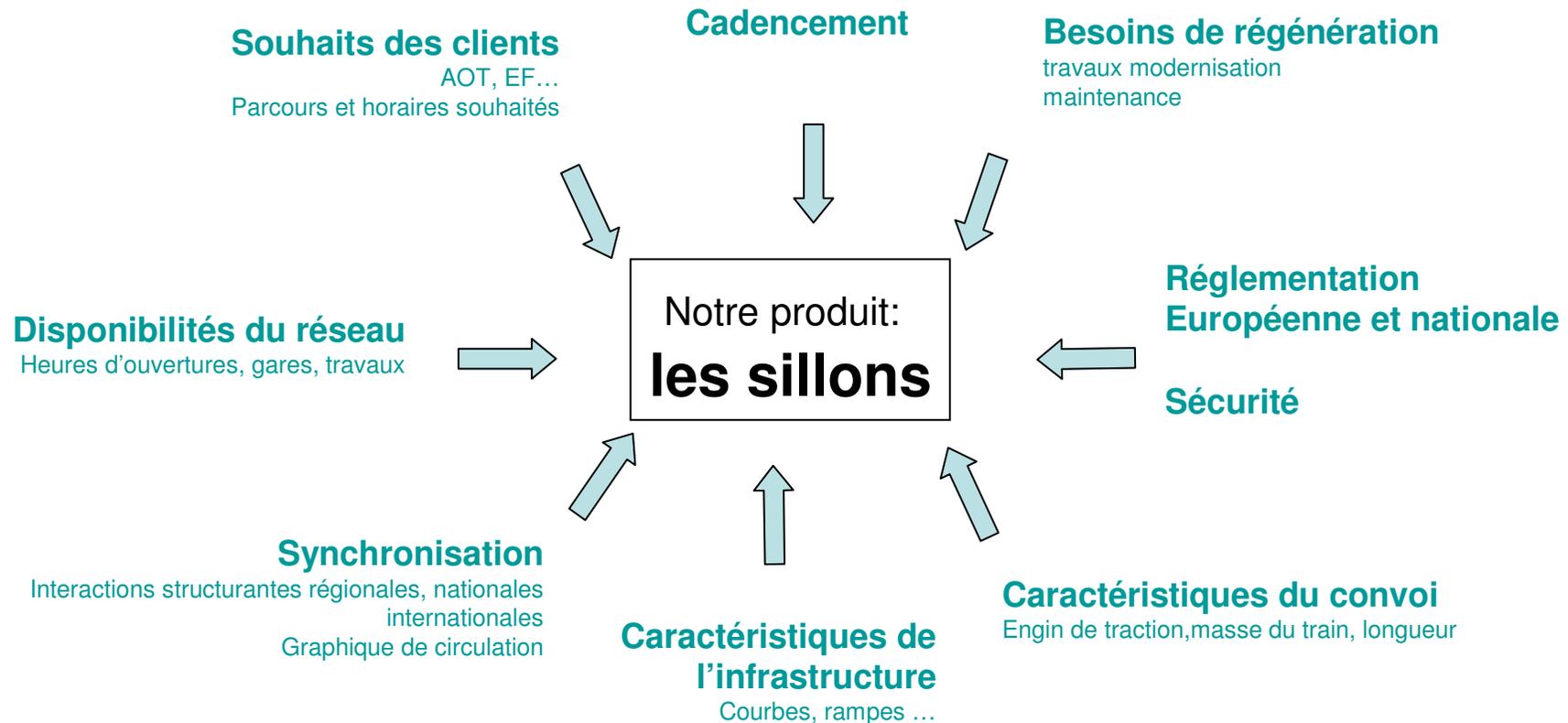
Construction de la grille horaire :

Une grille régionale dans un contexte national et international



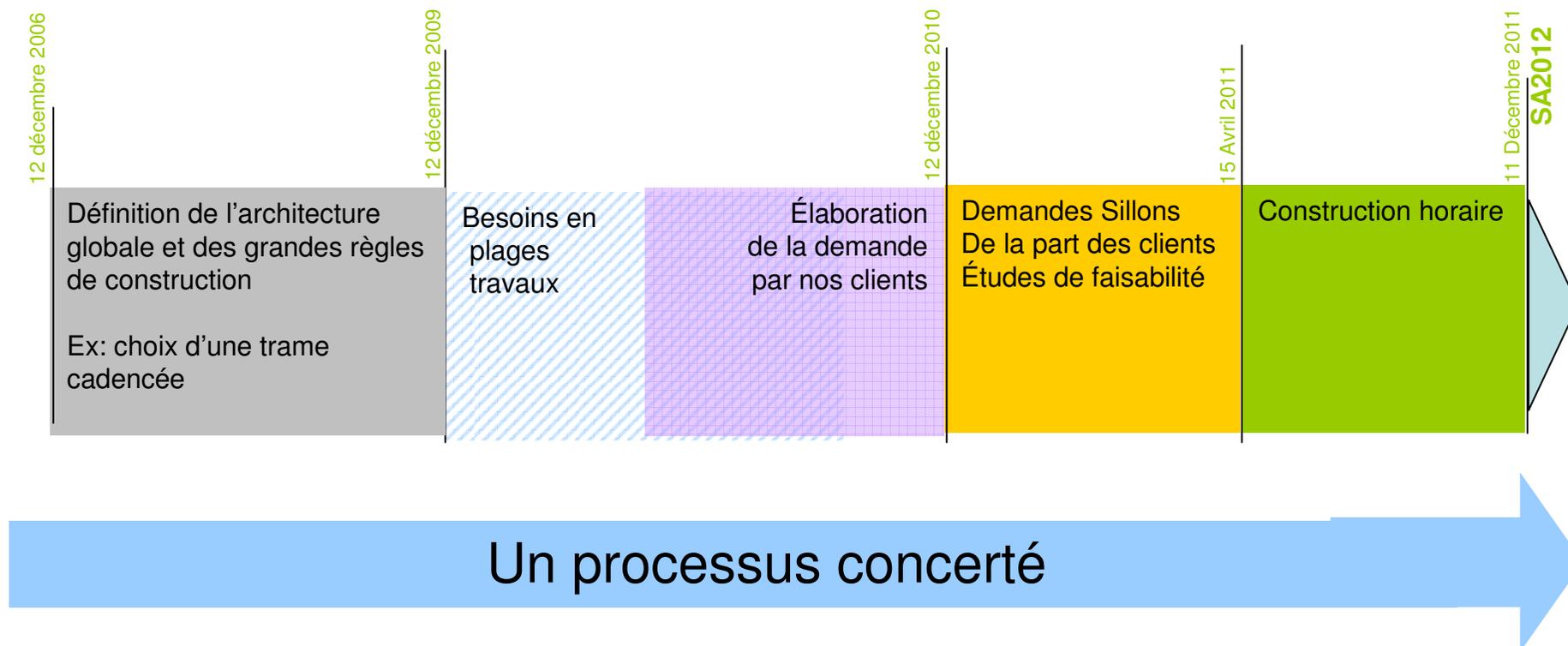
Construction de la grille horaire :

Les paramètres de construction



Construction de la grille horaire :

Les grandes étapes de la concertation





Etapes de la construction d'un service

N = année de mise en service

Juin N-1 : Expression des besoins par la Région qui tient compte des paramètres suivants :

- le taux de fréquentation
- maintien des correspondances des gares principales
- cadencement des horaires
- retour des comités de ligne et des usagers

Juillet N-1 à Décembre N : Période de concertation et d'étude de faisabilité entre la Région, la SNCF et RFF

Avril N : Commandes des sillons par la SNCF auprès de RFF

Mai N : Présentation des projets de grilles horaires

Juillet N : Retour RFF et demandes par la Région d'adaptations réalisables suite aux comités de ligne

Septembre N : Validation définitive des horaires par RFF

Octobre/Novembre N : Présentation et communication des horaires définitifs de l'année N et des orientations du service N+1

Décembre N : Mise en service

Le contexte du transport ferroviaire : un essor incontesté dans les années à venir

- Forte **augmentation du nombre de voyageurs** d'ici 2030
- Demande croissante de **se déplacer plus vite** tout en disposant d'un maillage territorial fort
- Conscience citoyenne pour privilégier les **modes de transports doux**
- Exigence forte de se déplacer en **sécurité**
- Volonté affirmée de développer le Fret ferroviaire (Grenelle de l'environnement)
- **Ouverture à la concurrence** et donc arrivée de nouveaux acteurs

Face à ce développement, une réorganisation de grande ampleur s'impose

- RFF et SNCF aux côtés des collectivités territoriales et de l'Etat se mobilisent ensemble pour **mettre progressivement en place une nouvelle circulation ferroviaire**
- Autour d'une ambition commune : **rendre les trains et le réseau plus fiables pour les voyageurs et les marchandises**
- Autour d'un engagement partagé : **en faire plus pour le train**

Enjeu n°1 : fiabiliser et moderniser le
réseau

Un réseau qui, aujourd'hui, bénéficie
d'un investissement sans précédent

- **13 milliards d'euros** prévus entre 2008 et 2015
- **6 240 kilomètres** de voies renouvelées à terme
- **2 420 appareils** de voies remplacés

Politique industrielle d'organisation des travaux :

RFF met en place une nouvelle organisation des travaux sur le réseau progressivement à partir de 2012 en généralisant au maximum la mise en place de fenêtres spatio-temporelles répétitives dans lesquelles s'inscriront tout type de travaux :

- ⇒ **Industrialiser les travaux**
- ⇒ **améliorer la régularité des circulations**
- ⇒ **stabiliser et préserver les circulations**
- ⇒ **Augmenter l'offre sillons**

Réseau structurant ex : axe Dijon Lyon et ligne de la Bresse

Définition de capacité travaux répétitive réservée à l'avance (aux mêmes horaires et même positionnement géographique) identiques d'un service à l'autre

Les graphiques de circulations sont tracés autour de ces fenêtres permettant de définir des plans de transports **stables sur toute l'année**

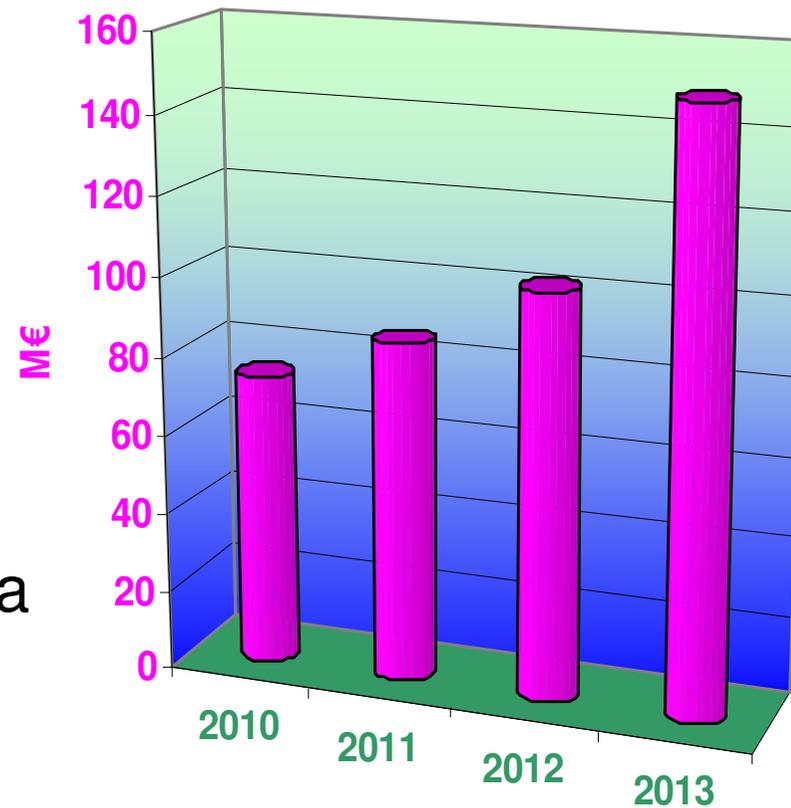
Réseau régional ex : Chagny Montchanin

Mise en place d'une politique de cycle de fermetures de ligne pour concentrer les travaux de modernisation et de maintenance dans des périodes de moindre circulations dans la mesure du possible.

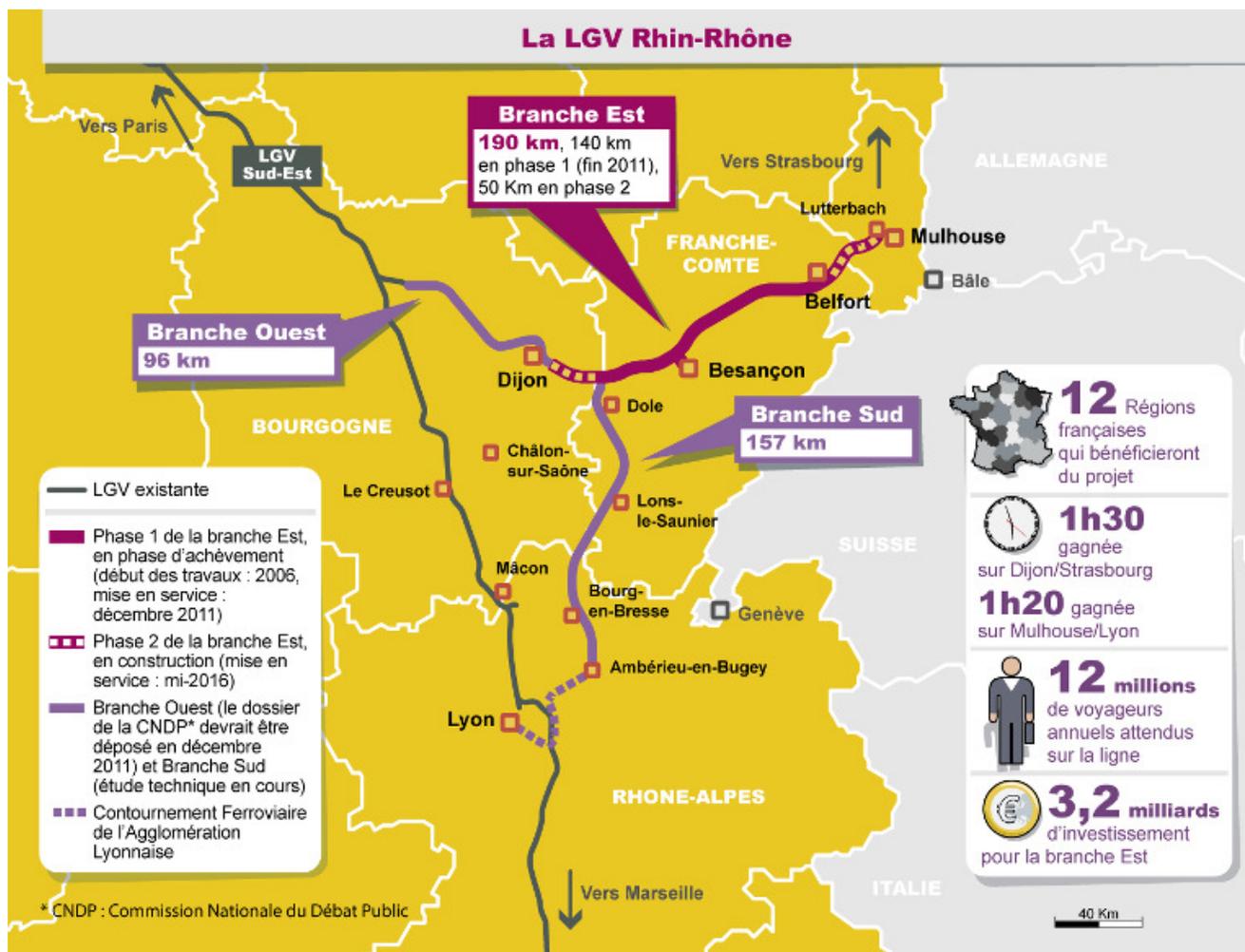
- **En Bourgogne le rythme de fermeture est tous les 4 ans (1 ligne/an) en évitant de perturber plusieurs années de suite nos clients (des itinéraires de détournement sont prévus)**
- Entre les années de fermeture les travaux de maintenance sont réalisés dans des périodes de moindre trafic en utilisant au maximum les **capacités naturelles** entre les circulations.
- Quelques travaux plus conséquents sont maintenus de jour.

Moderniser le réseau en Bourgogne

- Doublement des investissements sur la période 2010 - 2013



Enjeu n°2 : mettre en service de nouvelles lignes à grande vitesse



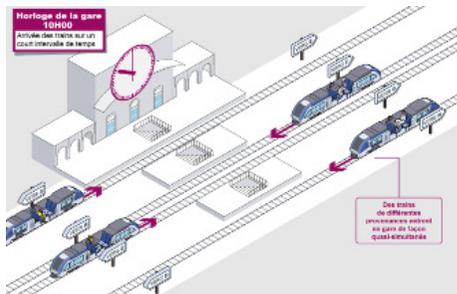
TGV Rhin-Rhône : un nouveau chapitre dans l'histoire de TGV

C'est la première fois qu'une LGV permet de structurer deux axes de dessertes. TGV Rhin-Rhône aura un fort impact sur l'aménagement et le dynamisme des régions de l'Est de la France :

	MEILLEURS TEMPS ACTUEL	MEILLEURS TEMPS TGV RHIN-RHONE	GAINS DE TEMPS
Dijon ⇄ Belfort	2h00	0h50	1h10
Dijon ⇄ Mulhouse	2h25	1h05	1h15
Dijon ⇄ Strasbourg	3h40	2h00	1h40
Dijon ⇄ Zurich	4h10	2h25	1h45
Strasbourg ⇄ Lyon	4h45	3h40	1h05
Lille ⇄ Mulhouse	5h05	4h00	1h05

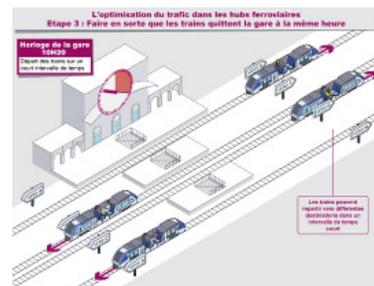
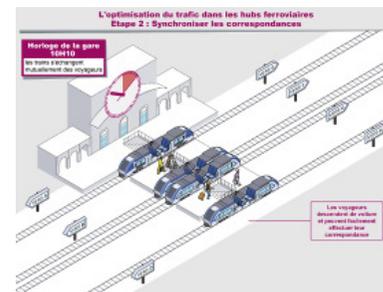
Enjeu n°3 : faire évoluer l'offre de sillons et les horaires

Optimisation du trafic dans les hubs ferroviaires



- Faire en sorte que les trains arrivent en gare à la même heure

- Synchroniser les correspondances



- Faire en sorte que les trains quittent la gare à la même heure et favoriser l'intermodalité

Enjeu n°3 : faire évoluer l'offre de sillons et les horaires

Cadencement 2012 : principes de la nouvelle offre TER Bourgogne

- **Répondre aux besoins des voyageurs du quotidien**, en particulier en horaire de pointe (matin et soir) sur tous les axes
- **Améliorer les correspondances Nord <-> Sud à Dijon** (avec notamment la création de 6 A/R Paris/Dijon/Lyon) et **Optimiser les hubs de correspondances** à Dijon, Laroche et Montchanin
- **Suppression de l'imbrication des dessertes avec l'axe Lyon-Savoie**, facteur d'irrégularité
- **Mettre en correspondance** les dessertes **Nevers/Dijon avec l'Est et la Suisse**
- **Améliorer la desserte Paris/Yonne** avec une vraie alternative à la 1/2heure entre la gare de Bercy et la gare de Lyon
- Sur l'axe sud, **maintenir les correspondances entre dessertes périurbaines et « intercités »** Mâcon/Lyon et **améliorer les correspondances avec TGV**

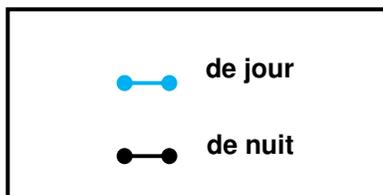
Pour permettre le **développement du transport de voyageurs**
=> Modernisation de la ligne PLM entre Dijon et Lyon :

Basculement des travaux de jour à nuit à partir de 2012
(y compris la maintenance) + quelques coupures complètes de
WE en Octobre, Novembre et Décembre 2012

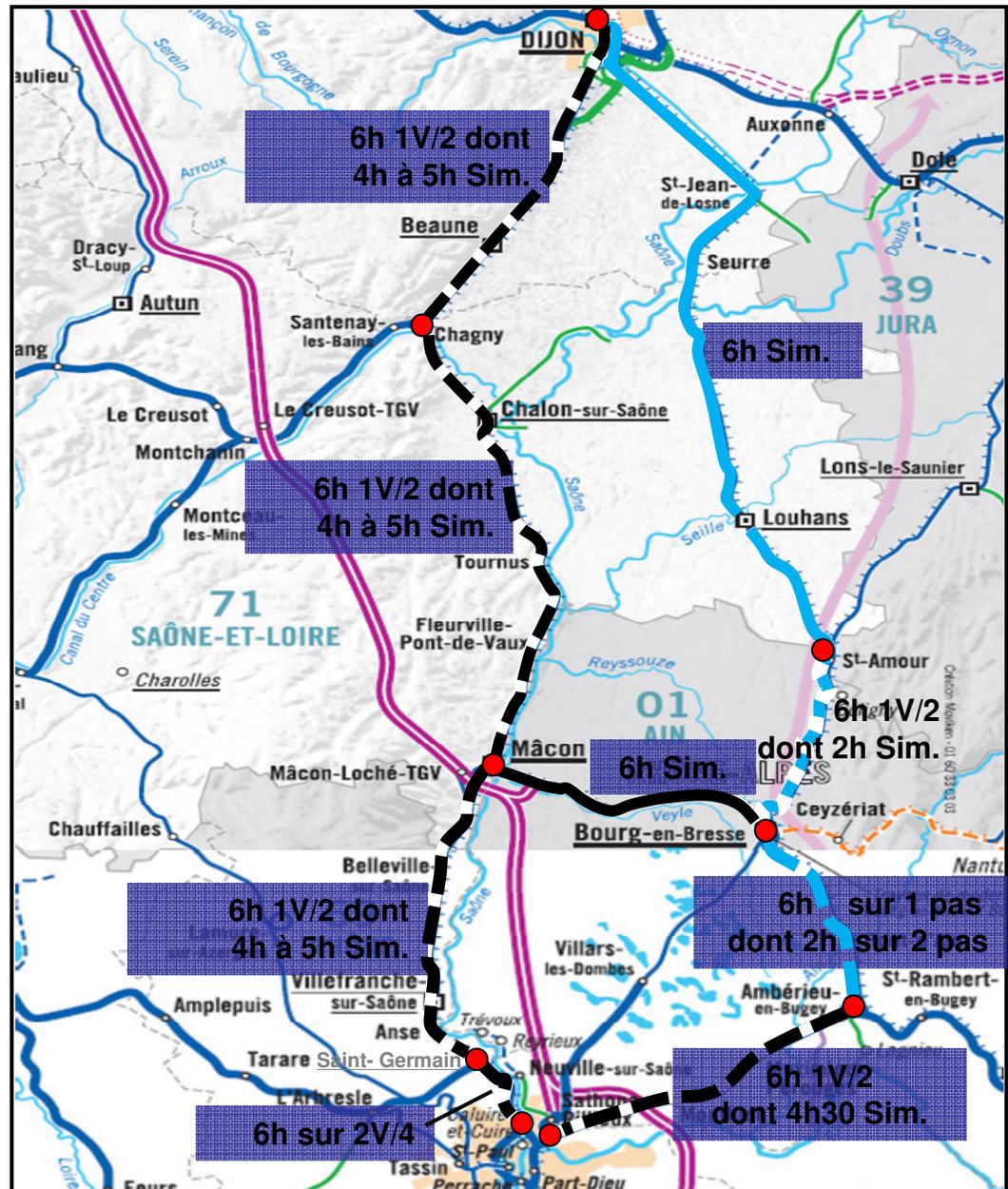
D'importants travaux jusqu'en 2018

Fenêtres travaux 2012 et 2013 sur les axes

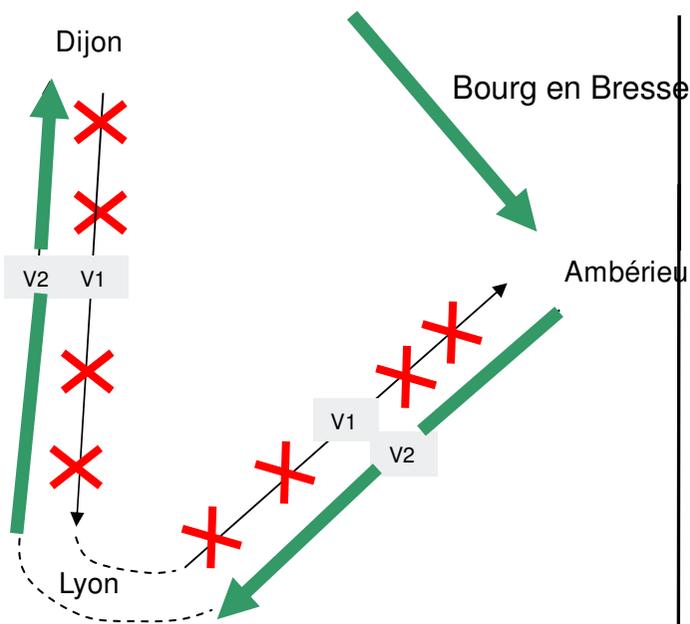
Dijon - Mâcon
Dijon - Bourg en Bresse



Itinéraires alternatifs

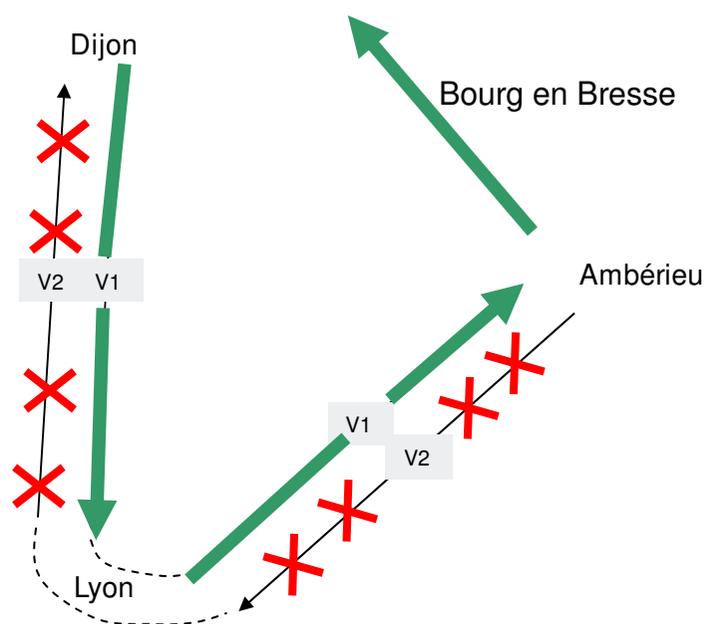


Organisation des circulations entre Dijon et Lyon selon les fenêtres de travaux concernées



Option n°1 :

Si travaux sur V1 entre Dijon et Lyon, alors le trafic Nord-Sud doit pouvoir s'écouler par :
Dijon->Louhans->Bourg->Ambérieu->Lyon.



Option n°2 :

Réciproquement, si travaux sur V2 entre Dijon et Lyon, alors le trafic Sud-Nord doit pouvoir s'écouler par :
Lyon->Ambérieu->Bourg->Louhans->Dijon.

Travaux prévus sur l'axe Dijon Mâcon

2012

Modernisation des installations de signalisation et de la voie entre Chalon et Mâcon (travaux prévus jusqu'en 2013). Ces nouvelles installations faciliteront l'exploitation de la ligne en :

- facilitant l'écoulement du trafic en situation dégradée
- facilitant les circulations pendant les interventions de maintenance et les travaux

Modernisation de la voie en gares de Tournus et Uchizy
Travaux de maintenance et d'entretien courant

2013

Modernisation des installations de signalisation et de la voie entre Gevrey et Chagny
Finalisation de la modernisation Chalon-Mâcon
Étanchéité des Ponts Rails
Poursuite des travaux de modernisation de la ligne
Mise en place d'un système de communication moderne
Travaux de maintenance et d'entretien courant

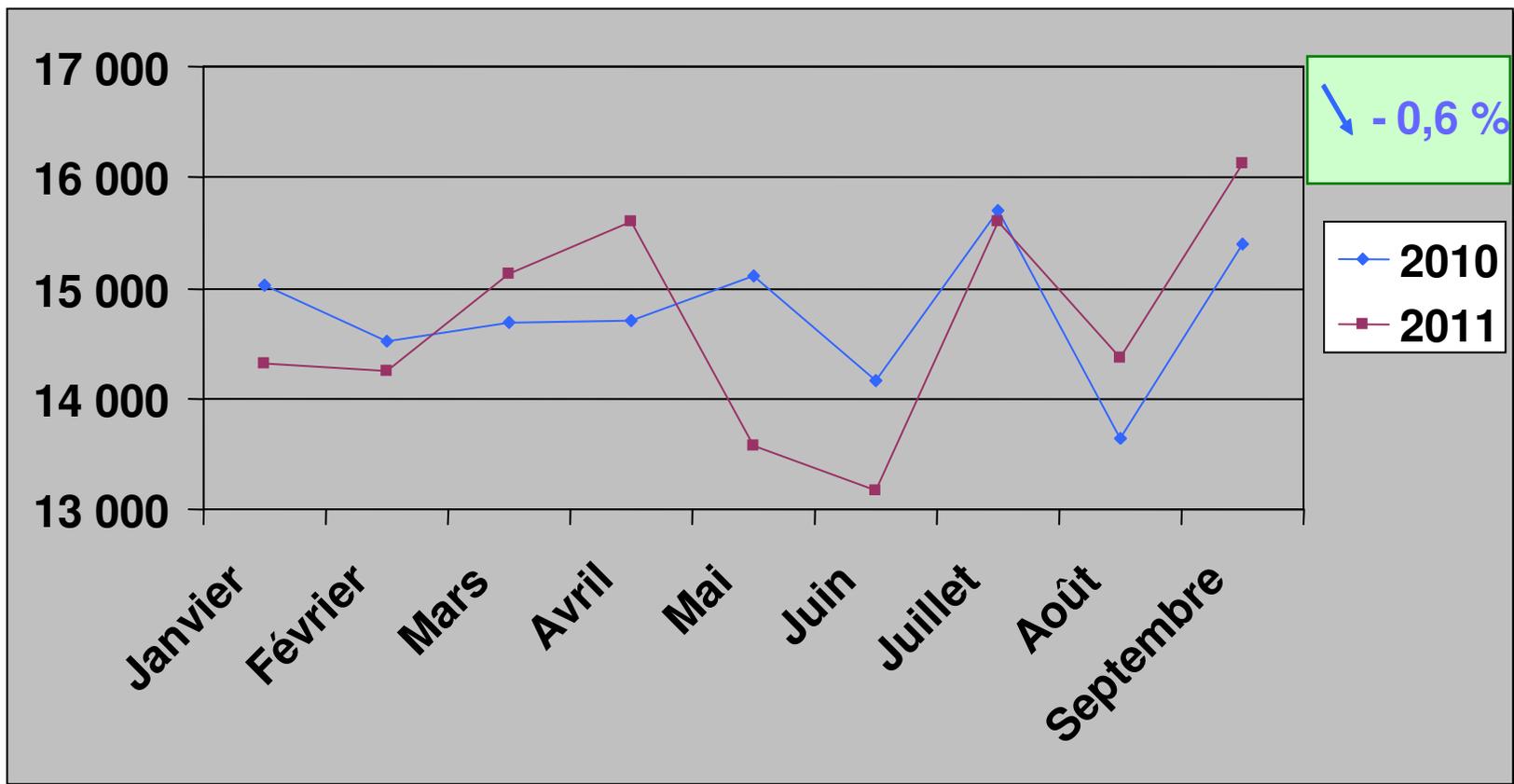
Des études sont en cours pour la mise en accessibilité PMR des gares du Val de Saône : Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Chagny, Nuits-saint Georges.



CHAPITRE III

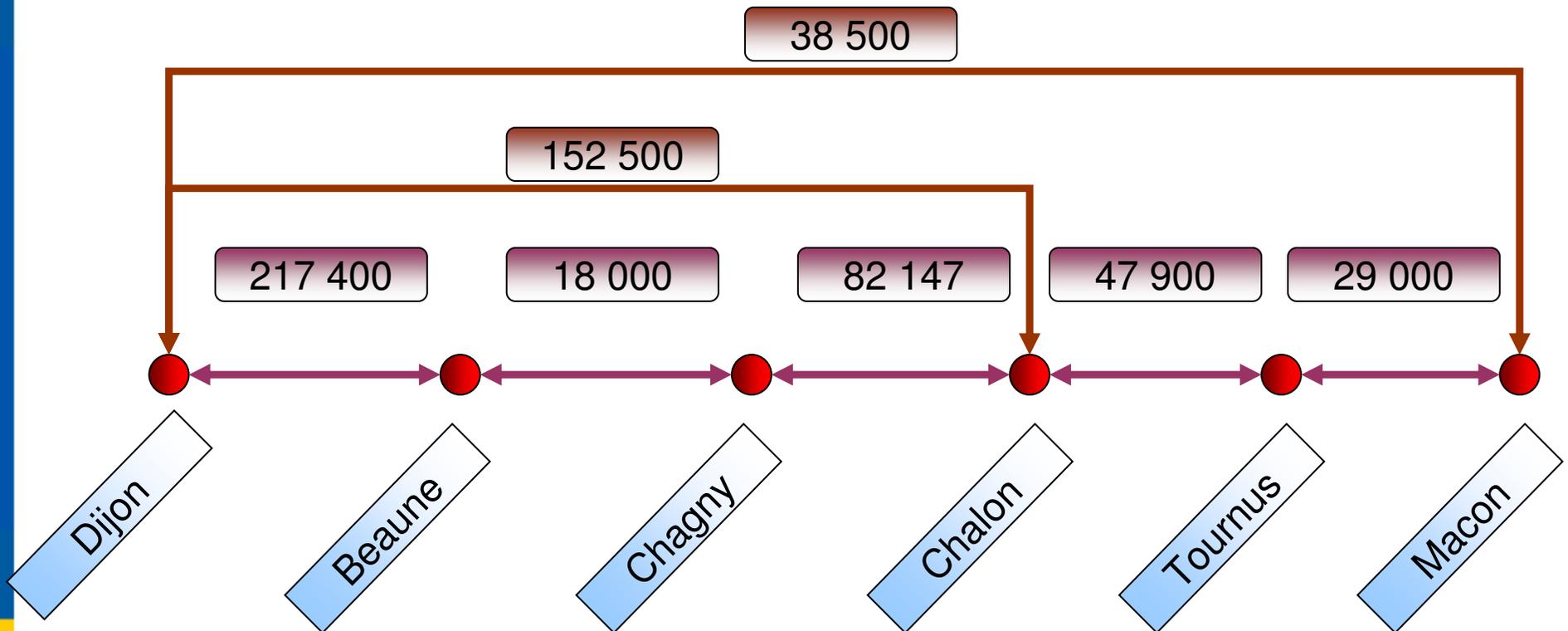
Les lignes du secteur concerné

Evolution du trafic (en milliers de Voyageurs/Kilomètres)



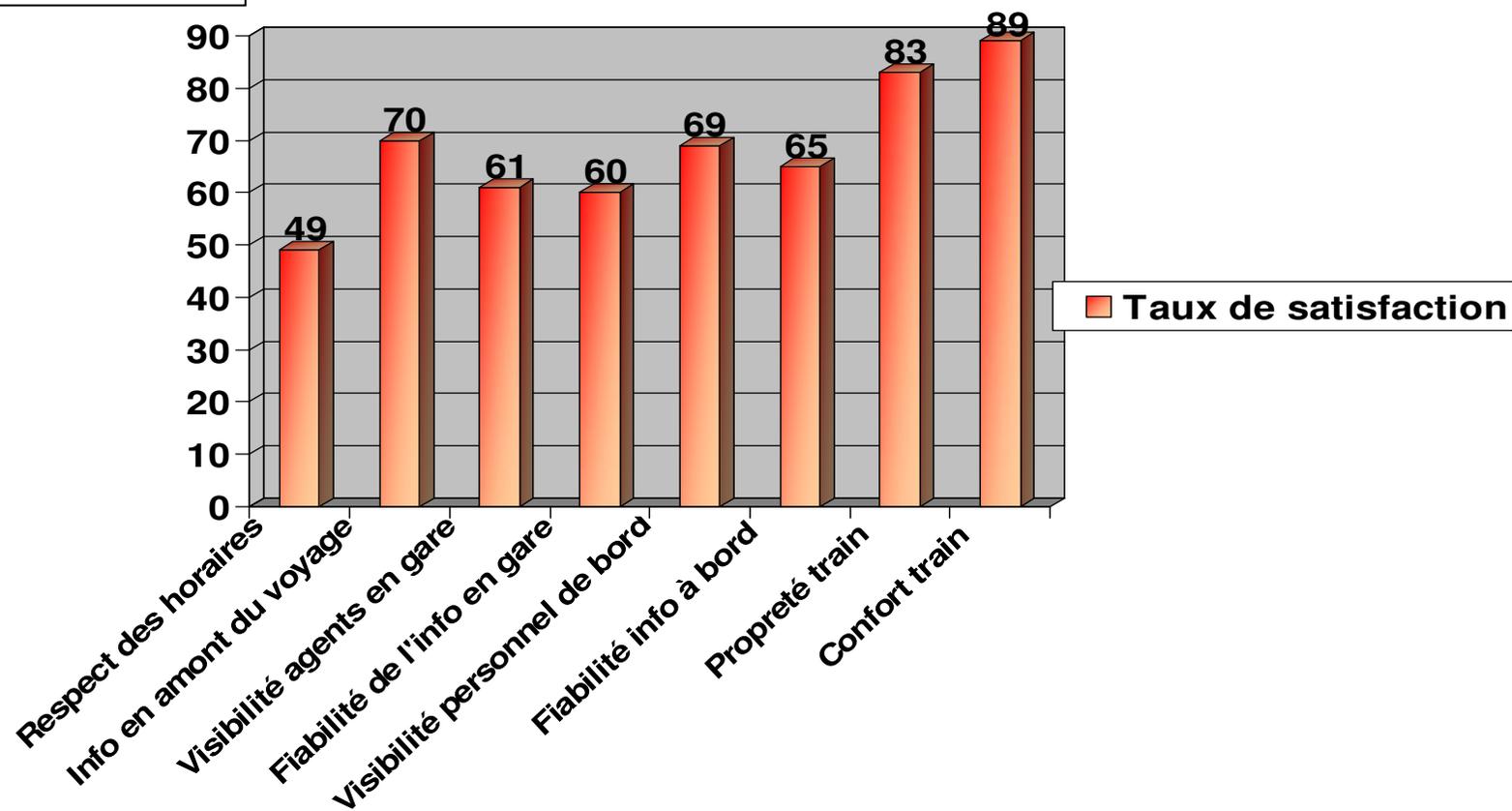
Répartition des flux par relations (en nombre de voyages annuels)

Source : Extraction Aristote 2010



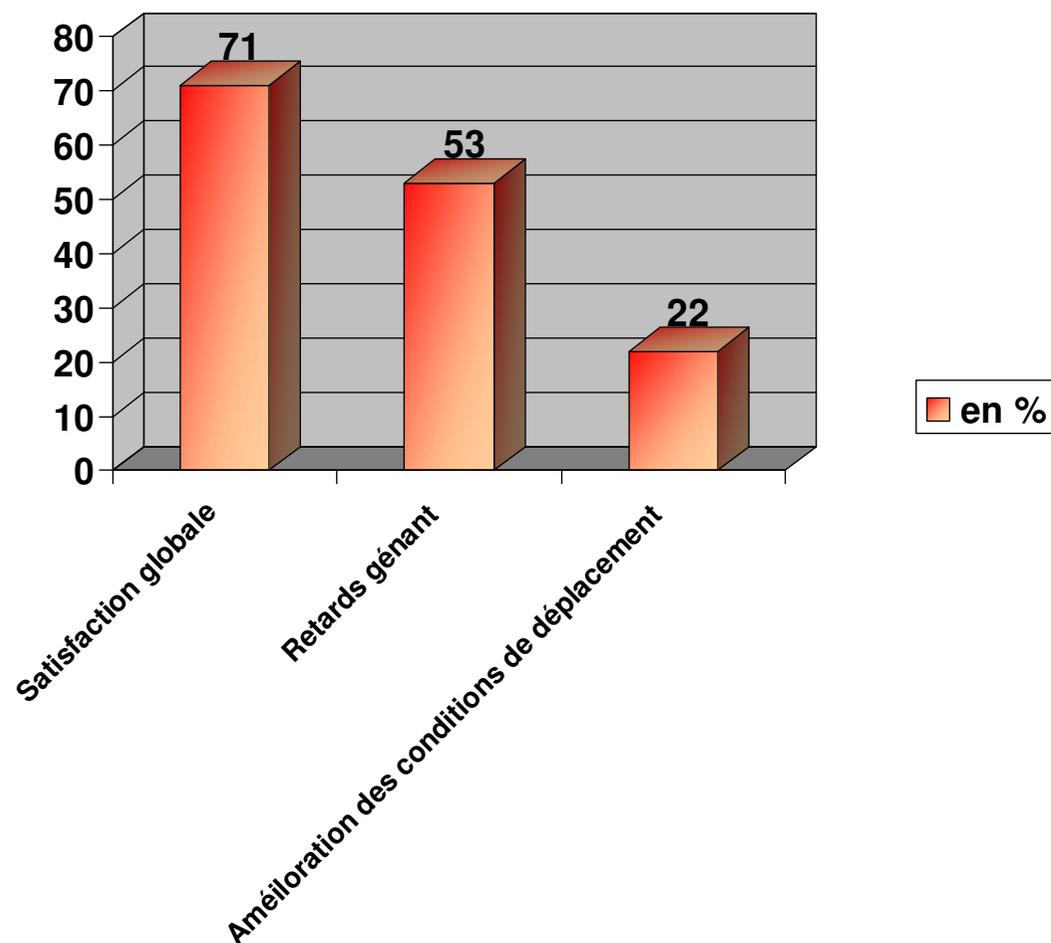
Baromètre de satisfaction

Résultats mois de septembre
2011



Baromètre de satisfaction (Expérience vécue au cours des 7 derniers jours)

Résultats mois de septembre
2011





Régularité de la ligne

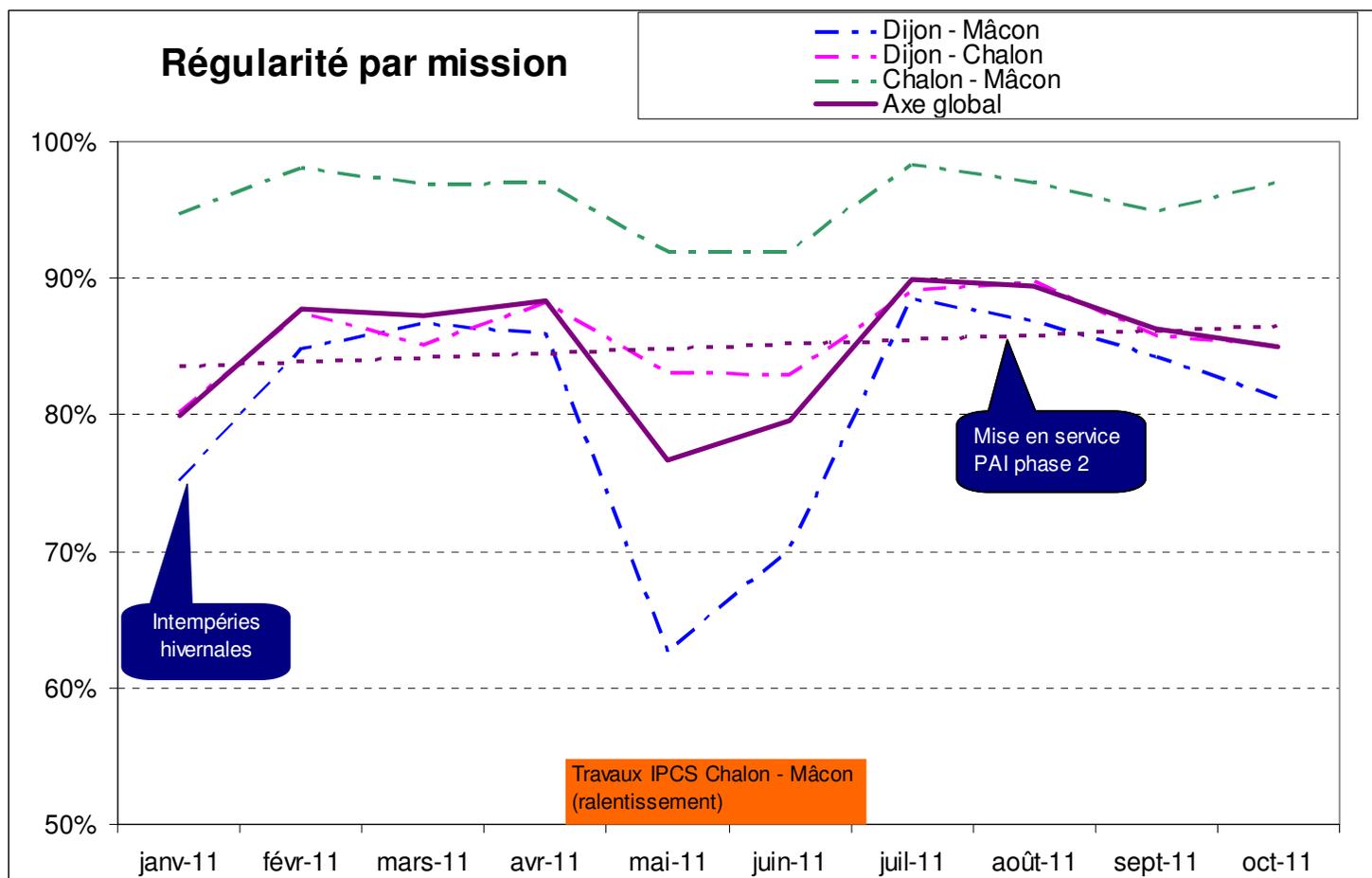
	2010	2011 (à fin octobre)	Migrants 2011
Dijon - Mâcon	84,00%	85,20%	84,70%

La régularité contractuelle n'est pas celle vécue par nos clients au quotidien.

Aux chiffres « bruts », on déduit les retards supérieurs à 30 mn et les causes exonératoires.

L'offre non réalisée intègre les trains supprimés et les trains ayant subi un retard supérieur à 30 mn.

Régularité de la ligne par famille de trains





Régularité de la ligne – Points clé

L'offre Intercité Dijon – Lyon – Grenoble/Chambéry

En analysant les trains en retard dans les deux sens de circulation, il apparait :

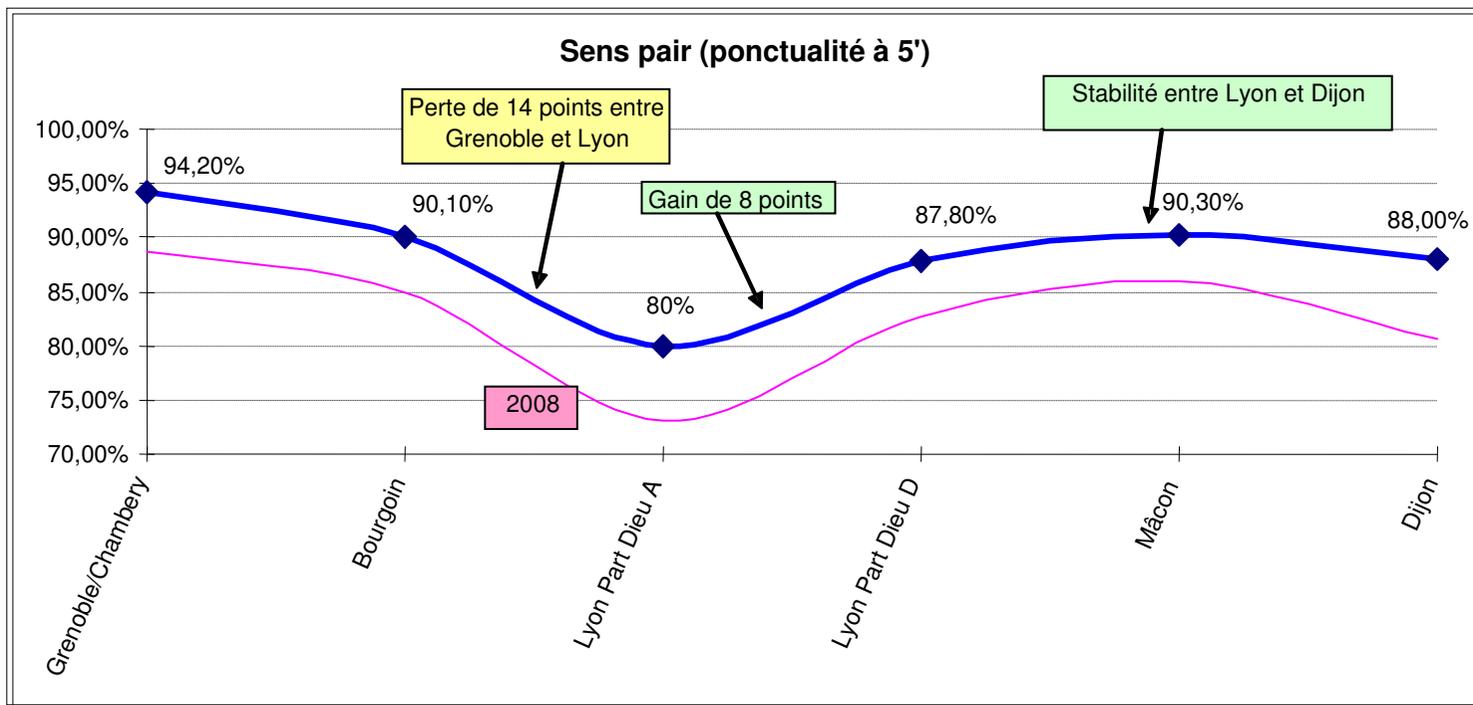
➤ *Dijon Mâcon (en direction de Lyon – Grenoble/Chambéry) :*

- le retard moyen est autour de **10'**,
- **2/3** des trains ont entre **6 et 10'** de retard
- **moins de 5%** des trains ont **plus de 30'** de retard.

➤ *Mâcon – Dijon (en provenance de Lyon – Grenoble/Chambéry) :*

- le retard moyen est de **30'**,
- **1/3** des trains a plus de **30' de retard**
- A peine **1/3** des trains a entre **6 et 10'** de retard.

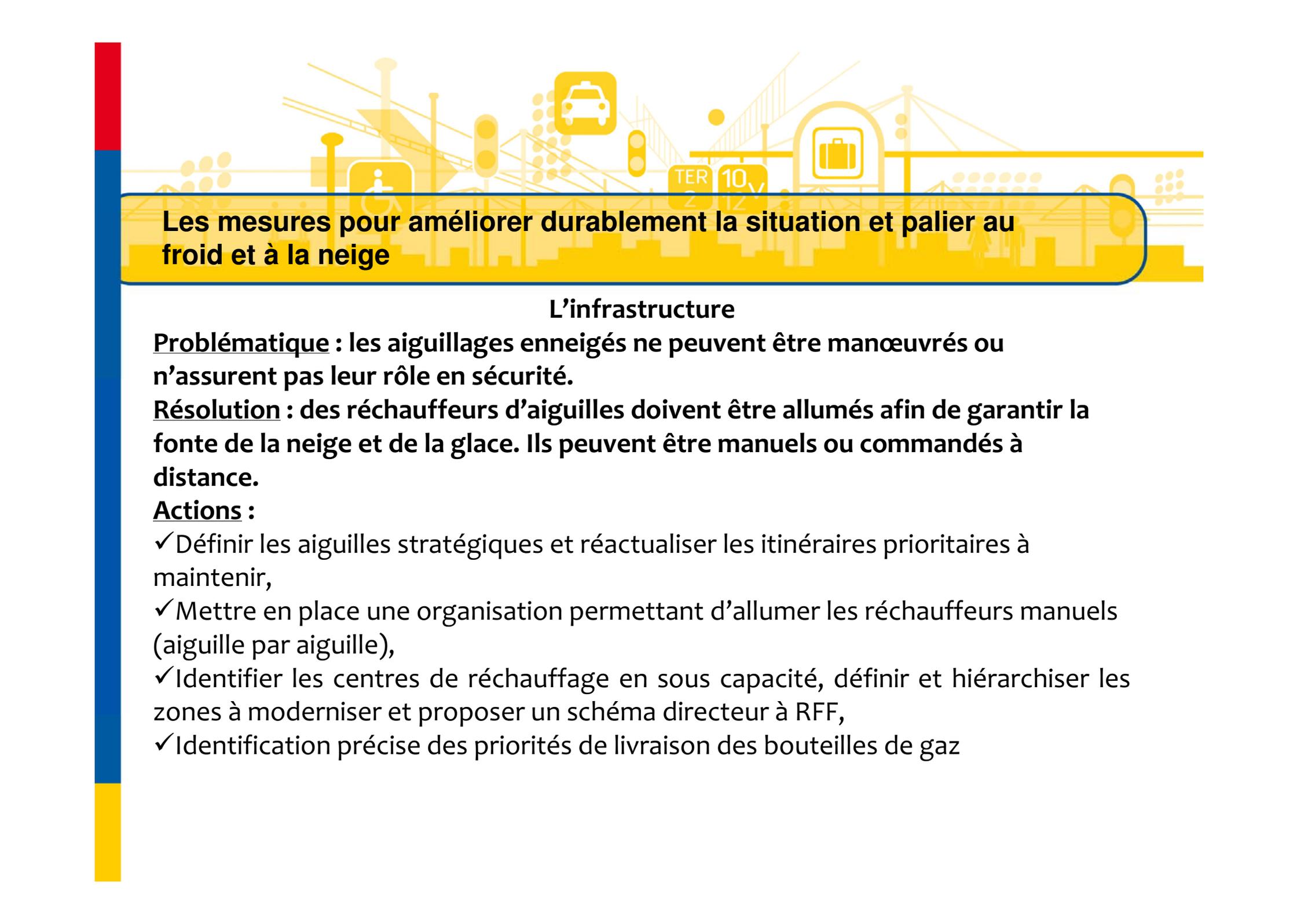
Régularité de la ligne – Points clé





Les 3 principales causes de retard : 65% des causes de retard

N°1 – L'infrastructure	<p>2 nœuds ferroviaires très chargés de part et d'autre de la ligne (Dijon et Lyon PD).</p> <p>Les possibilités de dépassement sur la ligne sont limitées (très contraignant en cas d'incident).</p> <p>Des travaux d'infrastructures importants avec des ralentissements non intégrés dans les horaires.</p> <p>De nombreux dérangements d'installations</p>
N°2 – Le matériel	<p>La question de la réversibilité reste problématique et induit de nombreux dysfonctionnements en ligne.</p> <p>Pannes touchant des systèmes de sécurité (portes, freins...)</p> <p>Défaillance des installations de confort (chauffage, climatisation, toilettes...)</p>
N°3 - Les causes TER Bourgogne	<p>Utilisation de matériel ne permettant pas de respecter la marche du train.</p> <p>Des arrêts en gare courts, générant des pertes de temps suite à l'affluence.</p> <p>Une forte influence de la mauvaise qualité de service de l'axe Grenoble/Chambéry – Lyon.</p>



Les mesures pour améliorer durablement la situation et palier au froid et à la neige

L'infrastructure

Problématique : les aiguillages enneigés ne peuvent être manœuvrés ou n'assurent pas leur rôle en sécurité.

Résolution : des réchauffeurs d'aiguilles doivent être allumés afin de garantir la fonte de la neige et de la glace. Ils peuvent être manuels ou commandés à distance.

Actions :

- ✓ Définir les aiguilles stratégiques et réactualiser les itinéraires prioritaires à maintenir,
- ✓ Mettre en place une organisation permettant d'allumer les réchauffeurs manuels (aiguille par aiguille),
- ✓ Identifier les centres de réchauffage en sous capacité, définir et hiérarchiser les zones à moderniser et proposer un schéma directeur à RFF,
- ✓ Identification précise des priorités de livraison des bouteilles de gaz



Les mesures pour améliorer durablement la situation et palier au froid et à la neige

Le matériel (1/2)

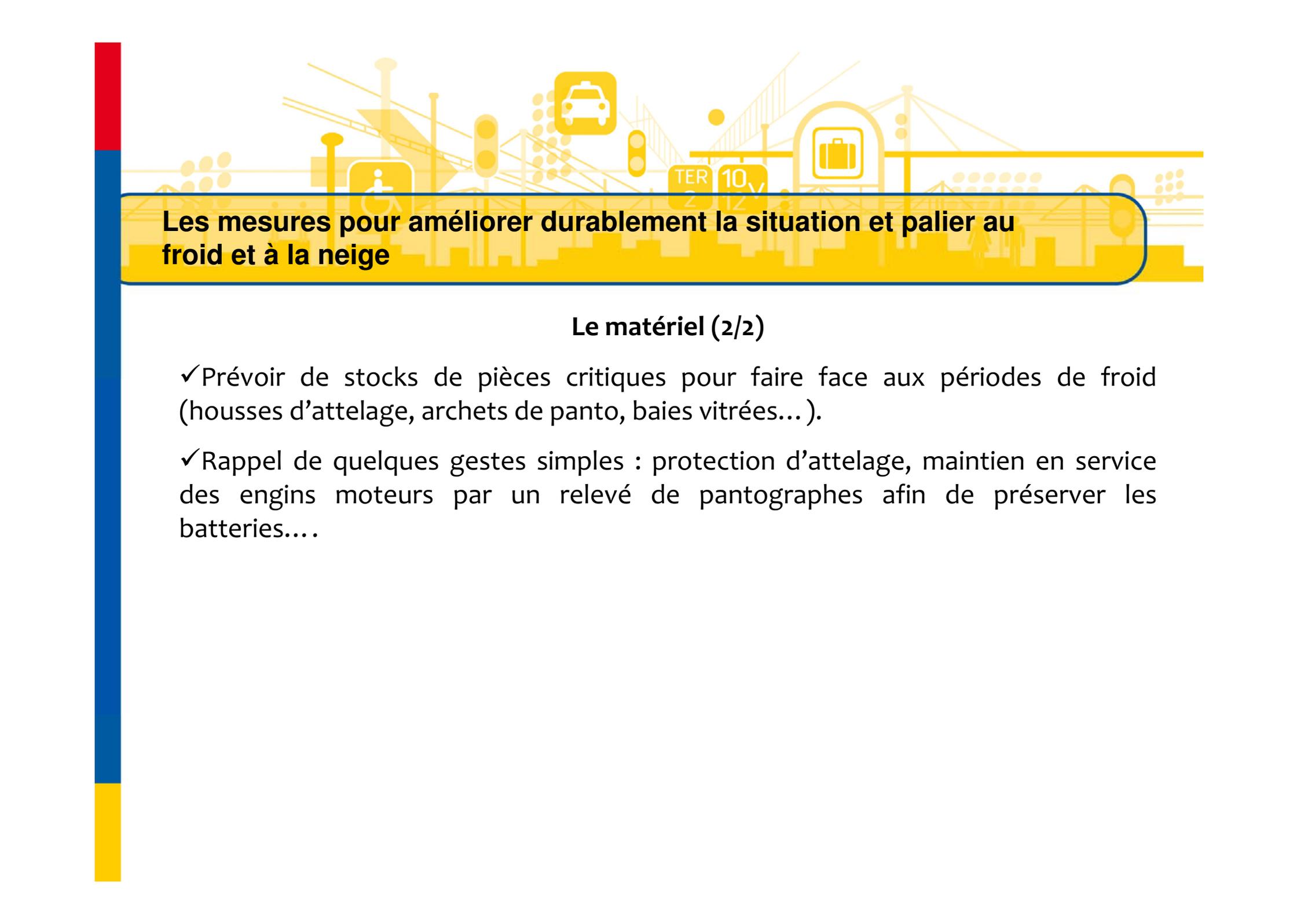
Problématique : certaines séries, plus fragiles, sont sensibles au froid et à la neige (non démarrage, accumulation de neige ou de glace sur certains organes de sécurité...). C'est notamment le cas des AGC ou des Z2 (non présentes sur l'axe).

Concernant les rames Corail, les projections de glace lors de croisements occasionnent de multiples bris de vitres.

Actions :

✓ Concernant les AGC, « l'hivernisation » des engins a débuté et devrait être terminée pour mi-décembre 2011 : mise en protection des sifflets et de la jupe avant et modification des valves de nivellement. D'autre part, une nouvelle version du logiciel de cette série de matériel permettra de le faire circuler à 120 km/h (70 km/h aujourd'hui) les engins dont les suspensions sont isolées.

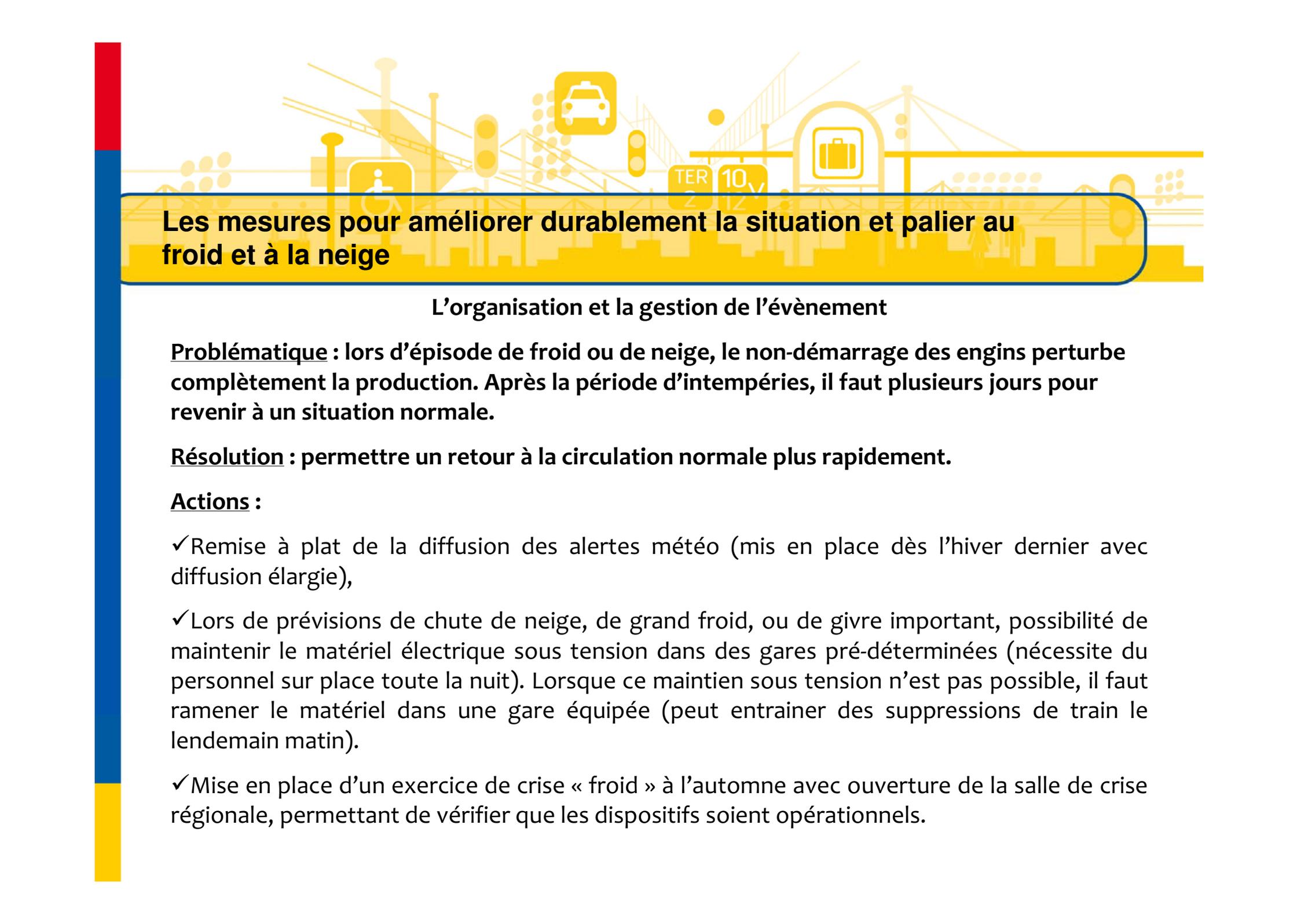
Ces modifications nécessitent l'immobilisation (dans un Technicentre équipé d'installations) de chaque pendant 2 jours.



Les mesures pour améliorer durablement la situation et palier au froid et à la neige

Le matériel (2/2)

- ✓ Prévoir de stocks de pièces critiques pour faire face aux périodes de froid (housses d'attelage, archets de panto, baies vitrées...).
- ✓ Rappel de quelques gestes simples : protection d'attelage, maintien en service des engins moteurs par un relevé de pantographes afin de préserver les batteries....



Les mesures pour améliorer durablement la situation et palier au froid et à la neige

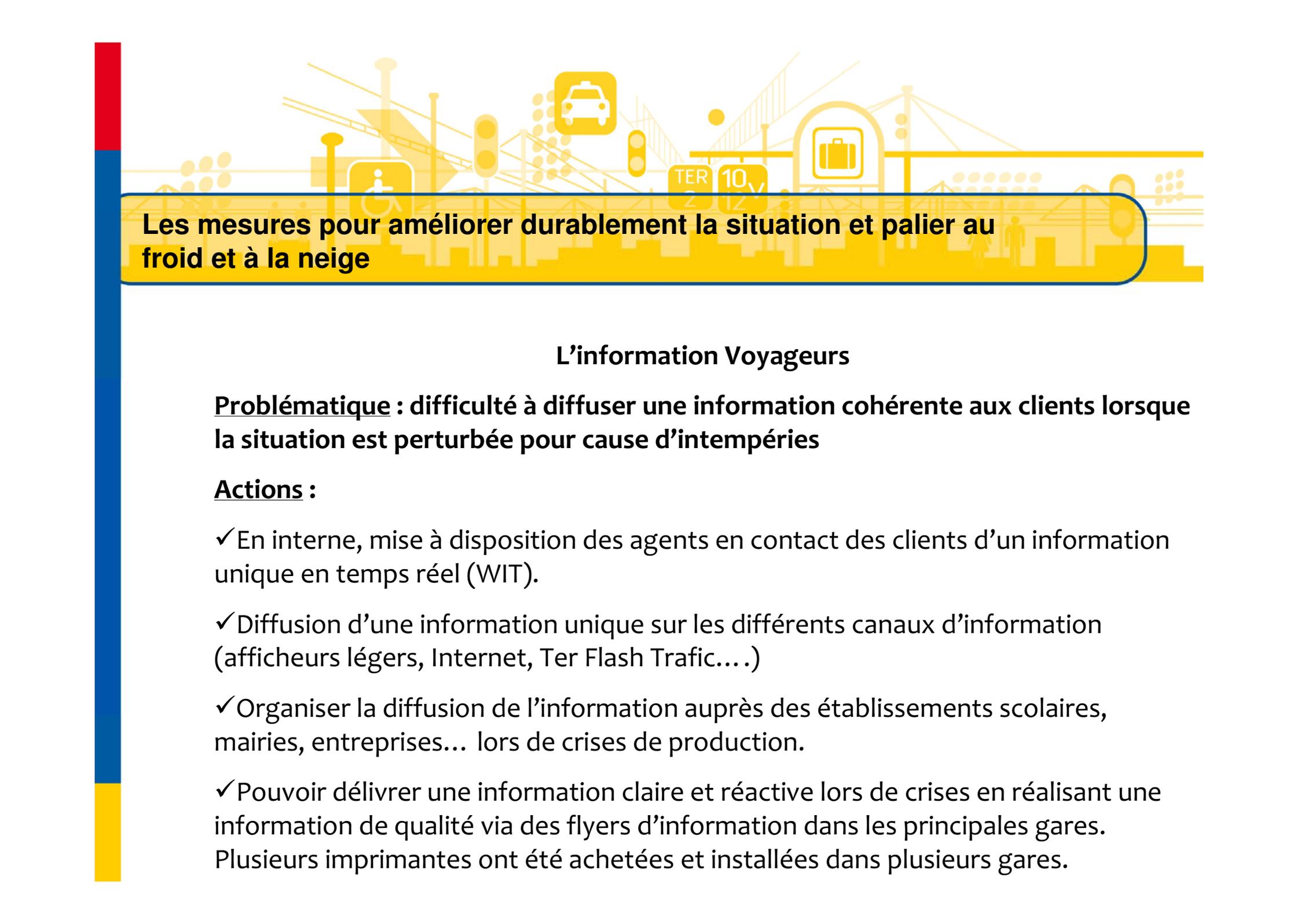
L'organisation et la gestion de l'évènement

Problématique : lors d'épisode de froid ou de neige, le non-démarrage des engins perturbe complètement la production. Après la période d'intempéries, il faut plusieurs jours pour revenir à un situation normale.

Résolution : permettre un retour à la circulation normale plus rapidement.

Actions :

- ✓ Remise à plat de la diffusion des alertes météo (mis en place dès l'hiver dernier avec diffusion élargie),
- ✓ Lors de prévisions de chute de neige, de grand froid, ou de givre important, possibilité de maintenir le matériel électrique sous tension dans des gares pré-déterminées (nécessite du personnel sur place toute la nuit). Lorsque ce maintien sous tension n'est pas possible, il faut ramener le matériel dans une gare équipée (peut entraîner des suppressions de train le lendemain matin).
- ✓ Mise en place d'un exercice de crise « froid » à l'automne avec ouverture de la salle de crise régionale, permettant de vérifier que les dispositifs soient opérationnels.



Les mesures pour améliorer durablement la situation et palier au froid et à la neige

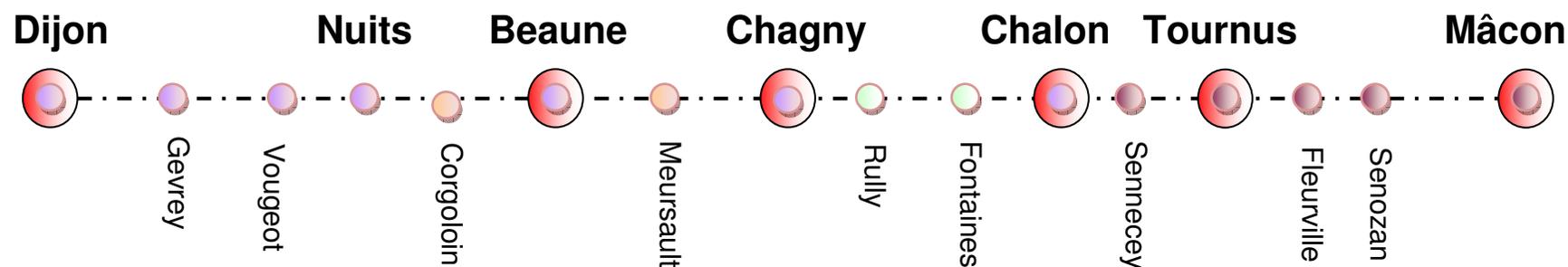
L'information Voyageurs

Problématique : difficulté à diffuser une information cohérente aux clients lorsque la situation est perturbée pour cause d'intempéries

Actions :

- ✓ En interne, mise à disposition des agents en contact des clients d'une information unique en temps réel (WIT).
- ✓ Diffusion d'une information unique sur les différents canaux d'information (afficheurs légers, Internet, Ter Flash Trafic....)
- ✓ Organiser la diffusion de l'information auprès des établissements scolaires, mairies, entreprises... lors de crises de production.
- ✓ Pouvoir délivrer une information claire et réactive lors de crises en réalisant une information de qualité via des flyers d'information dans les principales gares. Plusieurs imprimantes ont été achetées et installées dans plusieurs gares.

L'offre TER en 2012



 Gares desservies par trains inter cités à destination de Lyon, : 16 Allers / 16 Retours en semaine dont 6 A/R Lyon-Dijon-Paris Bercy.

Gares desservies par trains péri urbains :

- Dijon - Chalon :  16 Allers / Retours en semaine.
-  10 Allers / 10 Retours en semaine
-  7 Allers / 6 Retours en semaine
- Chalon - Macon :  5 Allers / Retours en semaine.



Principales adaptations depuis le comité de ligne du mois de mai (1/2):

- Problèmes identifiés à compter du 11 décembre 2011 :

- absence de TER périurbain au départ de Chalon et en direction de Dijon au-delà de 19h00.

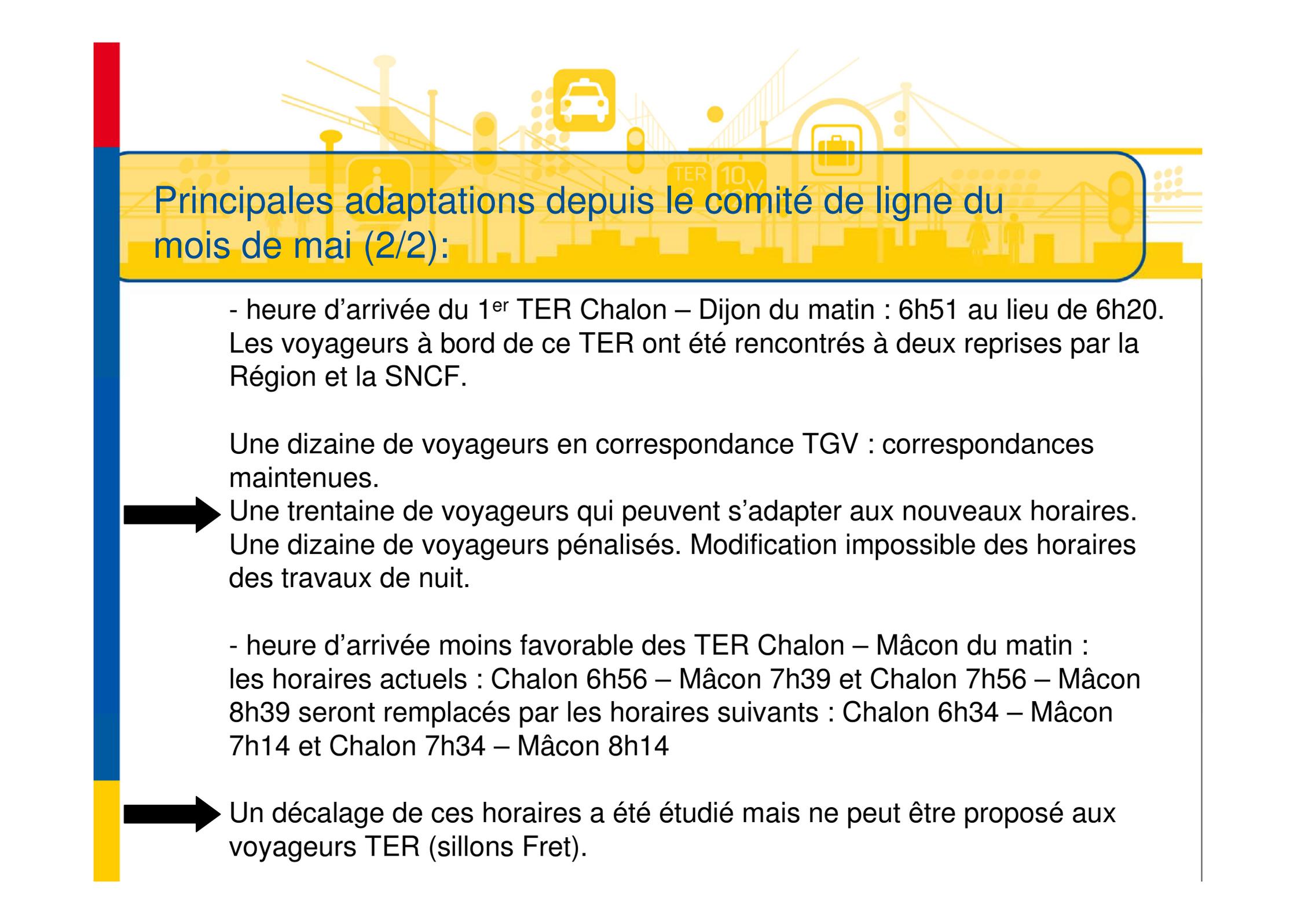


- modification proposée : le TER Chalon 18h42 – Dijon 19h34 circulera les samedi, dimanche et fêtes et le TER Chalon 19h18 – Dijon circulera du lundi au vendredi.

- départ tardif du TER périurbain au départ de Dijon et en direction de Chalon dans la tranche horaire 19h00-20h00 (Dijon 19h50 – Chalon 20h43)



- modification proposée : le TER Dijon 19h50 – Chalon circulera les samedi, dimanche et fêtes et le TER Dijon 19h25 – Chalon 20h15 circulera du lundi au vendredi.



Principales adaptations depuis le comité de ligne du mois de mai (2/2):

- heure d'arrivée du 1^{er} TER Chalon – Dijon du matin : 6h51 au lieu de 6h20. Les voyageurs à bord de ce TER ont été rencontrés à deux reprises par la Région et la SNCF.

Une dizaine de voyageurs en correspondance TGV : correspondances maintenues.

→ Une trentaine de voyageurs qui peuvent s'adapter aux nouveaux horaires. Une dizaine de voyageurs pénalisés. Modification impossible des horaires des travaux de nuit.

- heure d'arrivée moins favorable des TER Chalon – Mâcon du matin : les horaires actuels : Chalon 6h56 – Mâcon 7h39 et Chalon 7h56 – Mâcon 8h39 seront remplacés par les horaires suivants : Chalon 6h34 – Mâcon 7h14 et Chalon 7h34 – Mâcon 8h14

→ Un décalage de ces horaires a été étudié mais ne peut être proposé aux voyageurs TER (sillons Fret).



Evolution de l'offre envisagée au service 2013

- Reconstitution de l'offre 2012
- Stabilité des horaires
- Allongement des temps de parcours de 4 minutes pendant 28 semaines
- Allongement des temps de parcours de 8 minutes pendant 24 semaines



Etude de réouverture de la ligne Chalon – Saint-Marcel

Rendu en 2011 d'une étude d'éclairage sur le réseau ferroviaire capillaire bourguignon. Etude cofinancée par l'Etat, la Région Bourgogne et Réseau Ferré de France.

Principale conclusion : opportunité d'approfondir la réouverture aux voyageurs de cette section de ligne.

Quelles suites ?

1. Lancement en 2012 d'une étude préliminaire en vue de la réouverture (suppression de passages à niveau, voie, signalisation, électrification, création de deux haltes : ZI Sud et Saint-Marcel)



Contacts

Conseil régional de Bourgogne

Christophe Richard : Correspondant TER Bourgogne Sud
Mèl : crichard@cr-bourgogne.fr

SNCF

Philippe Maître : Responsable de ligne
Mèl philippe.maitre@sncf.fr

RFF

rff.fr