

Relevé de décision du Comité Technique Auvergne

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE « AUVERGNE »

8 NOVEMBRE 2018 - IADT - CLERMONT-FERRAND

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance),

Eric SALIOU (responsable du service Desserte, infrastructures, matériel),

Guilhem BERTRAND (responsable du service Transports Interurbains et Transports Scolaires),

Services du siège et antennes: Marie-Paule BONMARTIN, Olivier CROUZET, Emmanuelle GENTIL-MAURY, Anne CASTANIE, Jean-Marc VALETTE, Aurélie GREGOIRE, Evelyne MILE, Stéphanie MASTERNAK, Nicolas de COCQUEREL

Services des départements :

Olivier PRADEILLES (Allier), Philippe SAVIGNAC (Puy de Dôme)

Experts SNCF

SNCF-Mobilités : Isabelle KUHNE, André JARSAILLON, Raoul PERA

SNCF-Réseau : Gérald CASTANO

SNCF Gares & Connexions : Mickael NIKOLOV

FNTV : Serge MONTAGNE

Associations d'usagers :

Usagers ligne TER Clermont-Volvic, Sylvain MARSY

Associations des Elus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Nîmes : Guy MALAVAL, Gabriel TONEL (**dont Cévenol team**)

Ensemble sur les rails, Philippe GUETTE

FNAUT AUTA (Association des usagers des transports d'Auvergne), Jean-Louis THEVENON

Comité de défense et de développement du rail en pays riomois, Jean-Claude JACOB

Introduction

Support de présentation – Voir pièce jointe

La Région introduit la réunion en précisant que le présent comité technique Auvergne s'inscrit dans le nouveau dispositif de concertation en Auvergne-Rhône-Alpes annoncé par la Vice-Présidente déléguée aux Transports, MARTINE GUIBERT, à l'occasion de la réunion du 21 juin 2018.

Celui-ci s'appuie donc sur 2 niveaux et est décliné autour de 4 territoires (Auvergne, Nord Vallée du Rhône, Sud Vallée du Rhône et Alpes) :

- des comités techniques préparatoires, tous modes, dédiés aux associations, afin de présenter les actions de la Région et connaître les remontées du terrain ;
- des comités de mobilité (associant l'ensemble des partenaires du transport public), tous modes, visant à présenter les actions de la Région et les perspectives à moyen terme.

La réunion a pour objet de :

- Présenter un point « à date » sur le transport en Région Auvergne Rhône-Alpes ainsi que sur les orientations 2019/2020 concernant le territoire Auvergne
- Echanger avec les associations au sujet de la mobilité régionale
- Identifier les sujets saillants pour les soumettre à la Vice-Présidente

Elle s'appuie sur **une présentation en 7 points** à l'issue desquels un temps d'échange est proposé :

1. Mise en place de la concertation et de la relation aux usagers
2. Bilan 2017/18 de la qualité de service
3. Desserte TER : Evolutions programmées aux services annuels 2019 et 2020
4. Les travaux sur l'infrastructure ferroviaire
5. Offre interurbaine (TITS) : bilan 2017 et orientations 2018
6. Services aux voyageurs
7. Les aménagements dans les gares et autres actions régionales

Présentation

- I. **NOUVEAU DISPOSITIF DE CONCERTATION : MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION ET DE LA RELATION AUX USAGERS (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les nouvelles dispositions mises en œuvre ou à l'étude concernant l'amélioration de la relation aux usagers ainsi que concernant le nouveau dispositif de concertation.

Temps d'échanges - questions :

<p>L'association Clermont-Volvic et la FNAUT AUTA : Avec ce nouveau format de concertation, se pose la question de la granulométrie de l'information. La manière dont les questions plus locales vont être abordées reste à préciser compte-tenu de l'arrêt de l'ancien dispositif des comités de lignes.</p>	<p>La Région indique que le nouveau dispositif de concertation a été acté par l'exécutif en juin dernier. Ce dispositif est différent des comités de ligne et pourra être ajusté. Les nouvelles instances doivent permettre d'identifier les sujets majeurs sans faire du cas par cas de détail (il y a d'autres moyens d'échanger pour ce type de demande). L'amélioration de la relation aux usagers est au cœur de ses préoccupations.</p>
<p>La FNAUT AUTA reconnaît qu'il y a des points positifs et qu'il faudra évaluer. Elle s'interroge sur les outils internet utilisés (Civocracy) au regard des personnes n'ayant pas accès à internet ou n'utilisant pas ces nouvelles technologies.</p>	<p>La Région répond que les courriers seront toujours bien entendu traités aussi en parallèle. L'attente de la Région est d'identifier les problèmes et de pouvoir focaliser sur les sujets de préoccupation majeurs relevant de son rôle d'autorité organisatrice.</p>
<p>M.PRADEILLES, pour le Département de l'Allier, s'interroge sur le fléchage des questions – réclamations pour les transports scolaires sur le site internet de la Région (qui renvoie vers chaque Département concerné) et exprime le souhait d'une porte d'entrée unique pour l'utilisateur.</p>	<p>La Région confirme que les questions des usagers concernant les cars « transférés » sont bien orientées soit vers les antennes régionales pour les Départements en gestion directe, soit vers les sites web des Départements pour ceux qui restent en délégation longue. Des ajustements ont eu lieu à l'automne.</p>
<p>M.MONTAGNE de la FNTV s'interroge sur le processus de traitement des réponses avec les transporteurs. La FNTV considère que le circuit site web Région – Département – opérateur est un peu long.</p>	<p>La Région explique qu'il existe de nouveaux outils internes de suivi des demandes (elle y travaille et souhaite raccourcir les délais de traitement). Pour les Départements, et l'organisation du traitement des domaines scolaires et interurbains, il y a une autre logique. Lorsque la Région est en gestion directe, les agents ont été maintenus sur place : pour la Savoie, à Chambéry ; pour la Haute Savoie, à Annecy, pour l'Ardèche, à Privas et pour la Drôme, à Valence. Pour les autres Départements, les équipes des Départements sont également au plus près du terrain, avec leur propre méthode de travail. Pour chaque Département, le souci est d'être au plus près des usagers. Les agents font le lien au niveau local avec les transporteurs avant de faire un retour à l'utilisateur. Il s'agit ici d'un axe clair de suivi et de progrès.</p>
<p>La FNAUT s'interroge sur l'articulation avec les « Commissions consultatives des services publics locaux » (CCSPL) qui traitent des cars locaux.</p>	<p>La Région précise que les CCSPL sont des instances de consultation réglementaire dans le cadre des procédures type marché/ délégation de service public (DSP). Les associations</p>

	<p>d'usagers y sont présentes pour émettre un avis. C'est la collectivité qui décide puis fait un retour sur l'exploitation, chaque année, à la commission. Le transporteur vient présenter les recettes/dépenses, les éventuelles subventions d'équilibre, etc...</p> <p>La CCSPL est à distinguer du dispositif de concertation qui est volontaire et s'adresse à un public élargi.</p>
<p>LA FNAUT s'interroge aussi sur l'absence de CCSPL sur ce le territoire du Puy de Dôme.</p>	<p>M SAVIGNAC, pour le Département du Puy de Dôme, indique qu'après une période de DSP entre 2007 et 2017, pour les lignes régulières, le Département passe désormais en marché. Cela permet de payer par rapport aux kilomètres produits avec une exigence sur la qualité de service et des pénalités. Ainsi, il n'y a plus eu de CCSPL sur ce territoire.</p>

II. **DESERTE TER : BILAN 2017/2018 QUALITE DE SERVICE (C. PHILIS – Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente les résultats TER 2017-2018. Après plusieurs années difficiles, 2017 a vu une hausse sensible de la fréquentation TER (+3,4%). Cette tendance s'est inversée début 2018, avec, au printemps, une chute significative du trafic du fait des mouvements sociaux. Les données de fin d'année 2018 seront décisives pour identifier l'impact sur le trafic dans la durée.

Les principales données relatives à la qualité de production sont exposées :

- Non réalisation de l'offre en opérationnel (Région) : 1% de trains supprimés en 2017
- Ponctualité des trains (à 5,59') (Région) : 87,7% en 2017
- Les données ponctualités spécifiques aux lignes de l'Auvergne sont également présentées, avec des bons résultats (>89%) pour l'ensemble des lignes sauf 3 axes plus détériorés : Aurillac-Toulouse / Clermont-Lyon / Clermont-Aurillac

Un point spécifique à « l'emport » (matériel roulant et surcharge) est réalisé par la SNCF :

La SNCF indique que 2018 a été marquée par des problèmes de matériel et de disponibilité. Post-été 2018, la situation s'est tendue avec une hausse des heurts (voitures, animaux, arbres...) qui ont entraîné une indisponibilité du matériel avec un afflux début septembre au technicentre de Vaise. A l'automne la situation s'est redressée mais les marges de manœuvre s'avèrent restreintes au regard du parc matériel régional.

La Région précise qu'elle travaille sur un schéma directeur pour le matériel roulant afin de rendre plus fiable l'offre de transport ainsi que sur un dispositif d'évaluation de la « conformité » du parc existant au plan de transport : ce dispositif sera expérimenté sur certains axes en 2019 et constituera un levier de progrès pour la SNCF.

Temps d'échanges - questions :

<p>La FNAUT demande si l'on a bien pris en compte toutes les substitutions par car. Concernant la réalisation de l'offre, elle fait remarquer que lorsque la fréquence est faible, un train qui ne circule pas est très pénalisant pour les usagers.</p>	<p>La SNCF répond qu'au cours des grèves, il y a eu une substitution partielle des trains supprimés, en fonction des moyens de la SNCF. Région et SNCF partagent le fait que sur les lignes à faible fréquence, une attention (et sensibilité) doit être plus forte pour trouver une alternative aux usagers.</p>
<p>L'association des Usagers ligne TER Clermont-Volvic insiste sur le même point sensible, surtout lorsqu'il s'agit du seul train de la matinée.</p>	<p>La Région précise que les pénalités conventionnelles sont majorées en heures de pointe afin d'inciter la SNCF à « corriger le tir ». L'ambition de la convention TER 2017-22 vise bien à relever le niveau de ponctualité (à moins de 5,59' minutes) et la Région travaille avec la SNCF à des solutions et actions correctives.</p>
<p>La FNAUT fait part de ses vives préoccupations concernant le parc matériel en Auvergne.</p>	<p>La Région indique qu'elle étudie actuellement une trajectoire de parc avec SNCF et qu'elle a bien connaissance de difficultés sur l'emport sur certains axes (dont Clermont-Roanne-Lyon).</p>

III. DESERTE TER : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AUX SERVICES ANNUELS 2019 ET 2020 (E. SALIOU et experts desserte – Région Auvergne Rhône-Alpes / SNCF-Mobilités R.PERA/I KHUNE / SNCF-Réseau G. CASTANO)

SNCF Réseau et la Région présentent le contexte des travaux programmés en gare de Lyon-Part Dieu. Ces travaux, lourds, portent sur la création d'une 12^{ème} voie pour fluidifier à terme la circulation des trains. Ces travaux se dérouleront de 2019 à 2022 avec des conséquences importantes sur l'ensemble des circulations ferroviaires de l'étoile Lyonnaise et par voie de fait, à l'échelle régionale.

La SNCF indique qu'une information large sera réalisée concernant le plan de transport mis en œuvre à compter du 9 décembre 2018. Le secteur Auvergne sera toutefois peu impacté, hormis sur l'axe Lyon-Clermont (horaires adaptés).

Au regard de ces éléments, la Région présente les principales évolutions identifiées au service annuel 2019 et 2020 (voir présentation en pièce-jointe) :

En 2019

- Lyon Clermont : adaptations en lien avec les travaux en gare de Part-Dieu
- Montluçon – Bourges – Vierzon – (Paris) : Organisation de la desserte ex TET en correspondance à Bourges avec un gain de temps de 10 mn minutes et du matériel moderne
- Clermont-Thiers – St Etienne : Nouvelle desserte Boën-Montbrison-St Etienne suite à la réouverture de la ligne entre Boën et Montbrison : 6 allers-retours ferroviaires
- Refonte des lignes routières (réorganisation des lignes) :
 - Déploiement d'un nouveau service par la SNCF
 - Restructuration globale des lignes pour une meilleur lisibilité de l'offre

En 2020

A l'échelle régionale

- Retour à un niveau d'offre comparable au service 2018
- Mise en service de l'offre Léman Express

Sur le périmètre du comité

- Offre renforcée sur Clermont – Thiers
- Etude optimisation de la desserte Vichy-Pont de Dore – Ambert
- Etude de la liaison Bordeaux – Clermont

Temps d'échanges - questions :

<p>L'association des Usagers ligne TER Clermont-Volvic fait part du souci des trains de retour Lyon-Clermont qui sont sous-dimensionnés autour de 17h30.</p>	<p>La SNCF a bien connaissance de ce problème entre 16h40 et 17h40 pour cause de manque de matériel. Cela reste variable d'un jour à l'autre.</p> <p>La Région a bien identifié ces problèmes d'emport : une expérimentation va être prochainement engagée afin de mieux évaluer – et pénaliser le cas échéant – la conformité entre « le programmé » et « le réalisé ».</p> <p>La SNCF indique qu'il suffit qu'un train soit supprimé sur Lyon-Roanne pour que le report sur un Lyon-Clermont génère une surcharge.</p>
<p>La FNAUT insiste sur la nécessité de mettre de l'ordre entre la ligne Vichy-Pont de Dore-Ambert et le Département. Elle souhaite aussi une densification des liaisons interurbaines (coût du carburant) et une meilleure coordination des offres autocars.</p>	<p>La SNCF indique que l'offre TER routière est construite en correspondances sur les trains TER et Intercités. Ainsi, certaines relations peuvent effectivement « doubler » avec des offres routières interurbaines.</p> <p>La Région indique qu'il y a un vrai travail de fond complémentaire à effectuer entre la Région et le Département (actuellement en gestion déléguée) pour les dessertes départementales et régionales. Par ailleurs des trous d'offre peuvent parfois exister (ligne Ambert-Clermont). M. Savignac précise en l'occurrence qu'une ligne express (via autoroute) a été mise en œuvre pour compléter la grille horaire.</p>
<p>L'association des Usagers ligne TER Clermont-Volvic s'interroge sur le desserte Bordeaux-Clermont via Montluçon: il y a un grand temps de parcours en passant par Montluçon. Cette liaison peut répondre à une demande (même si elle est minime).</p>	<p>La Région indique que la ligne « Bordeaux-Lyon » était précédemment réalisée par TET-Intercités. Toutefois il s'agissait bien plus d'une succession de liaisons locales que d'une offre bout en bout. Suite à la suppression de cette offre, la Région Nouvelle-Aquitaine a repris certaines circulations sur son périmètre propre.</p> <p>Les Régions AURA et Nouvelle Aquitaine étudie le prolongement de l'aller-retour Bordeaux-Montluçon à Clermont avec une correspondance à Riom sur les trains Clermont – Lyon.</p>

<p>M Montagne de la FNTV pointe un problème de lisibilité et d'information sur le réseau et pense que le client ne se préoccupe pas de savoir à qui appartient un car (sur la question de l'identification des différents types de cars). Il faudrait également simplifier la billettique et prévoir une harmonisation.</p>	<p>La Région indique qu'une étude actuellement en cours a diagnostiqué l'hétérogénéité des tarifications et systèmes. Il s'agira très clairement de leviers de progrès et champs de travail pour les années à venir.</p>
<p>La FNAUT s'interroge sur l'interopérabilité des systèmes et la possibilité d'ouvrir les services scolaires à l'ensemble de la population, comme dans d'autres départements ; ce serait une solution pour des personnes.</p>	<p>La FNTV juge ces expériences peu concluantes et signale qu'il peut y avoir un problème de capacité des cars. M SAVIGNAC, Département Puy de Dôme, rappelle que l'ouverture des lignes scolaires au public (ou inversement) se pratique avec diverses modalités. Toutefois les contraintes existent (ce ne sont ni les mêmes publics, ni les mêmes usages) et il s'avère que les réseaux communs scolaires/interurbains ne soient pas d'une grande efficacité.</p>
<p>L'Association des Elus pour la défense de la ligne des Cévennes réitère son vœu d'une meilleure concertation entre les deux Régions AURA et Occitanie. Elle regrette l'absence (ou la faiblesse) des échanges et leurs conséquences. Elle évoque aussi l'idée de réaffecter tout ou partie des financements prévus pour l'A45 pour la ligne des Cévennes. Enfin, elle souhaiterait qu'un seul support horaire existe pour la desserte « Cévenol »</p>	<p>La Région précise qu'il existe bien des relations entre AURA et l'Occitanie : ceci s'est d'ailleurs traduit par l'engagement commun d'études préliminaires en vue des travaux à réaliser. L'enjeu principal consistant bien à pouvoir maintenir l'infrastructure existante exploitable dans de bonnes conditions. En matière de documents d'information, il faut savoir qu'il y a différents types d'utilisateurs sur l'axe : périurbain Clermont-Ferrand ou Nîmes, et usagers qui souhaitent circuler sur l'intégralité du parcours ; il n'est dès lors pas opportun de produire une fiche horaires interrégionale pour chaque usage.</p>
<p>L'association Ensemble sur les rails - Thiers : se dit satisfaite de la proposition de la SNCF concernant la relation Clermont-Ferrand-Vertaizon-Thiers. Elle demande que les grilles horaires puissent être connues dès septembre pour les scolaires (et non pas seulement en décembre). Cela permettrait une cohérence pour caler les grilles horaires avec la rentrée scolaire (nombreux dans les trains...).</p>	<p>La Région indique que le changement de service annuel le 2^e dimanche de décembre est une norme européenne. Elle peut demander, en tant qu'Autorité organisatrice, l'édition d'horaires intermédiaires (par exemple en été), mais qu'à ce stade il n'est pas envisagé d'édition spécifique de supports pour la rentrée scolaire pour le TER.</p>

IV. LES TRAVAUX SUR L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (E. SALIOU - Région Auvergne Rhône-Alpes et G. CASTANO - SNCF-Réseau)

La Région présente le Plan de sauvetage des petites lignes soit une vingtaine d'opérations engagées (études et travaux) pour un montant total de 142M€ dont 74M€ pour la Région. Elle expose à titre d'exemple les travaux sur Boën-Montbrison qui permettront une réouverture de la ligne à compter de décembre 2019 ou des travaux urgents sur Issoire-Brioude.

En complément de cette approche, SNCF Réseau fait un point sur les travaux programmés en 2019 et leurs conséquences sur les plans de transports (Clermont-Nîmes, Langogne-Brioude, Aurillac-Brive etc..).

Temps d'échanges - questions

<p>L'association des Elus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Nîmes ne partage pas les priorités de programmation des travaux indiquée ; elle parle de sections limitées à 40 km/h où des travaux sont indispensables. Elle regrette que ces travaux ne soient qu'une rustine à court terme et indique l'avoir évoqué dans plusieurs courriers. Le souhait de l'association est de réunir tous les acteurs concernés autour d'une table.</p>	<p>La Région précise qu'il y a effectivement urgence à réaliser des travaux sur l'axe. En ce sens, l'engagement de l'Etat et de ses financements retardent la réalisation de travaux plus conséquents.</p> <p>A court terme, la Région AURA est bien en contact avec l'Occitanie pour maintenir l'offre (engagement des études préliminaires). Ces éléments ont bien été communiqués par retour de courrier à l'association. Au regard du nombre d'associations mobilisées sur le sujet de la ligne « Cévenol » il est également demandé aux membres présents de diffuser les retours formalisés : en effet, il est parfois difficile de répondre à tous dans des délais courts.</p>
<p>L'association des Usagers ligne TER Clermont-Volvic pose la question des investissements sur la ligne et s'exprime notamment au sujet d'un tronçon en mauvais état.</p>	<p>La Région répond que des travaux sont prévus en 2020.</p>
<p>La FNTV s'interroge sur le traitement des passages à niveau (PN). Pour ceux à risques, quels travaux sont prévus et quelle est la réflexion de la Région ?</p>	<p>La FNTV indique qu'elle a rappelé les règles de prévention aux exploitants de car (dont le droit de franchir des barrières fermées de PN en cas de danger).</p> <p>La Région indique qu'un plan de sécurisation des PN à l'échelle régionale vient d'être lancé (50 millions d'euros). L'Etat, le Département et la SNCF interviendront en co-financement.</p> <p>Les PN y sont classés en trois catégories par la SNCF : sensibles, inscrits au plan national de sécurité et normaux (dont difficiles à franchir). Une analyse spécifique concernant les dessertes scolaires a également été engagée afin d'identifier les PN sensibles (franchies par des lignes scolaires). Le référencement doit permettre de prioriser des travaux.</p>

V. **OFFRE INTERURBAINE (TITS) : BILAN 2017 ET ORIENTATIONS 2018 (G. BERTRAND - Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région rappelle le contexte du transfert de compétences des TI-TS des Départements aux Régions.

Elle présente différentes évolutions à venir (dont les suivantes) :

- Harmonisation en cours des livrées des cars (la Région explique qu'on a un besoin de visibilité ; cela aide aussi l'utilisateur à s'orienter pour savoir à qui s'adresser).
- Actions concernant la transition énergétique (il y a 5 plans de protection de l'atmosphère (PPA) en Rhône-Alpes)

Temps d'échanges - questions :

<p>La FNTV affirme qu'elle n'est pas hostile au transport avec le gaz (GNV/GNC). Elle attire l'attention sur le décalage entre l'approvisionnement des véhicules (il faudrait un développement des stations de ravitaillement) et la capacité d'investissement des entreprises (il faudrait lier la capacité d'investissement des entreprises avec le développement des stations). Enfin, elle estime qu'il y a un décalage entre l'ancienne Région Rhône-Alpes et l'ex. Auvergne concernant les stations (insuffisance en Auvergne).</p>	<p>La Région répond qu'il y a une étude par rapport aux stations visant à un déploiement (ou soutien au financement) de stations au gaz et aussi concernant les artisans utilisant des véhicules au gaz.</p>
<p>La FNAUT suggère de donner accès aux stations existantes à d'autres transporteurs. Elle mentionne sa participation au conseil d'administration d'AT2C : les stations sont au gaz pour une bonne partie de son réseau.</p>	<p>La Région prend note de la remarque.</p>

VI. **SERVICES AUX VOYAGEURS (M.DE COCQUEREL, Région Auvergne Rhône-Alpes)**

La Région présente brièvement les principales actions menées pour améliorer la qualité de service aux usagers du TER avec notamment :

- Le renforcement de l'intermodalité par l'extension de la communauté Oûra ! de 21 à 40 partenaires en 2019 dont l'extension à 7 AOM Auvergnates
- L'unification des 2 systèmes billettiques TER (Oûrà ! et Unikopass) en 2019, puis le déploiement de la billettique OûRA! sur les réseaux interurbains de l'Allier, du Cantal, de la Haute-Loire et du Puy-de-Dôme en 2020
- Tendre à moyen terme à un seul outil d'information en ligne (Oura.com) et au déploiement d'un appli mobile régionale Oûra! en 2019
- Soutenir l'animation du covoiturage régional et Mov'Ici

La SNCF expose également les nouvelles dispositions envisagées pour la régularisation à bord à compter de 2019.

Temps d'échanges - questions :

<p>L'association des Usagers ligne TER Clermont-Volvic et la FNAUT réagissent vivement sur les nouvelles dispositions de « régularisation à bord ». Elles interpellent la Région afin que les usagers de bonne foi ne soient pas pénalisés par le prix du billet plus cher lorsqu'il est pris à bord du train, alors même qu'il n'y a plus de guichet en gare.</p> <p>L'associations des Elus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Nîmes indique qu'il y a environ 20 arrêts sur la ligne des Cévennes dont 15 arrêts sans distributeurs.</p>	<p>La Région indique qu'il s'agit d'un dispositif national décidé par la SNCF. Sa position quant à au sujet n'est pas arrêtée. Dans tous les cas, il s'agira de veiller à ce que les usagers puissent prendre le train dans de bonnes conditions, ce qui induit d'en savoir plus sur les dispositions tarifaires concernant la « régularisation à bord ». Cette question se pose d'autant plus sur les lignes Auvergnates où les solutions de distributions sont parfois limitées.</p>
--	--

VII. AMENAGEMENTS DANS LES GARES (M. GARCIA, Région Auvergne Rhône-Alpes)

La Région présente les principales actions menées ou à venir sur les gares et pôle d'échanges en Auvergne : projet de PEM à Aurillac et PEM de Clermont-Ferrand. Les actions régionales pour les gares et la mobilité sont également présentées (SDAP, contrat gares, vidéoprotection, ...).

Temps d'échanges - questions :

<p>L'association des Elus pour la défense de la ligne des Cévennes demande si des investissements sont prévus pour l'accessibilité en gare de Brassac. Elle déplore les gares et guichets qui ferment et le « laisser-aller » dans certaines gares (bancs cassés, problème du distributeur Sélecta en gare de Langeac, ...) qui nuisent à l'image. Quelle est la vision de la Région à ce sujet ? Quelle action de la Région pour maintenir les guichets ouverts ?</p>	<p>La Région répond que la SNCF a une autonomie de gestion quant aux gares et à la distribution. Une vigilance est toutefois demandée à la SNCF afin que des alternatives soient proposées. La Région reste vigilante sur la qualité de service offerte aux usagers.</p>
<p>La FNAUT soulève la question de la mise en sécurité des vélos (très peu de gares sont équipées en Auvergne) et demande l'aménagement de consignes à vélo.</p>	<p>La Région demande de bien cibler les besoins selon les gares. Il est prévu de développer des équipements (abris sécurisés...).</p>

CONCLUSION

La Région note les points ci-dessous en synthèse des échanges afin de les relayer à la Vice-Présidente en vue du prochain comité de mobilité Auvergne :

- Une attente importante concernant **l'avenir de la ligne des Cévennes**
- Un besoin identifié visant à **mieux articuler les offres d'autocars TER et interurbains**
- **Un désaccord sur le dispositif SNCF de « régularisation à bord »** et le surcoût du billet pris à bord du train (dispositions nationales SNCF en matière de régularisation).

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle les invite à se saisir de la plate-forme contributive Civocracy qui sera prochainement ouverte pour déposer leurs propositions et remarques. Elle souligne, enfin, le rôle pivot/relais des associations afin d'identifier les sujets majeurs, étape indispensable à l'efficacité des nouvelles instances du dispositif de concertation.