

Relevé d'échanges du Comité technique Auvergne

**COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE « AUVERGNE »
6 JUIN 2019 - REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES – CLERMONT-FERRAND**

Participants (présents)

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Cyril PHILIS, responsable du service Contrats et performance

Eric SALIOU, responsable du service Desserte, infrastructure et matériel

Services du siège et des antennes : Olivier CROUZET, Jonathan FOLLET, Anne CASTANIE, Aurélie GREGOIRE

Services de Départements :

Olivier PRADEILLES (Allier), Renaud FEDIT (Puy de Dôme)

Experts SNCF :

SNCF Mobilités : Alain DANCETTE, André JASAILLON, Isabelle KUHNLE, Raoul PERA, Corinne BAYET

SNCF Réseau : José TRULLENQUE

SNCF Gares & Connexion : Mickael NIKOLOV

Associations d'usagers :

Association citoyenne Thiers Nouveaux Mondes : Karine LEGRAND (présidente), Gérard de VALLEE

Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Nîmes : Guy MALAVAL (maire de Langogne - 48)

Cévenol team : Gabriel TONEL

CODERAIL : Claude LEMOINE (CODERAIL Montluçon), Daniel COFFIN

Collectif des usagers des transports du Haut Allier : Marc GOUTTEBROZE

Comité de développement du service public ferroviaire 63 : Arnaud EMORINE

Ensemble sur les rails : Philippe GUETTE

FNAUT AUTA : Pierre POMAREL, Jean-Louis THEVENON

Association Saint Germain en train : Michel GUYOT, André BESSEGE

Elus et leurs représentants :

Florence DOURIS, Daniel QUENIN, Gérard ST-ANDRE

Autres participants :

Syndicat CGT des cheminots : Stéphane FAUGERON

Introduction

Support de présentation-voir pièce jointe

La Région introduit la réunion en indiquant qu'elle a pour objet de préparer le Comité de la mobilité « Auvergne » qui se tiendra à l'automne 2019.

La réunion doit ainsi permettre :

- D'engager le cycle de concertation 2019
- De présenter les évolutions de services à venir
- De faire un point sur les contributions transmises (ou déposées sur Civocracy)

A l'issue de la réunion il s'agira d'identifier les sujets saillants pour suites à donner.

La Région s'appuie sur une présentation en 3 points :

I. Bilan 2018/19 TER

II. Infrastructures et desserte TER : évolutions programmées au service annuel 2020

III. Autres actions régionales

Préambule

Plate-forme Civocracy

La Région s'était engagée à mettre en ligne la plate-forme Civocracy. Cette plate-forme est ouverte à tous depuis février 2019. Des contributions (qui n'appellent pas de réponse) peuvent être déposées : elles alimentent les échanges en instances et permettent d'isoler les préoccupations des usagers.

Signaler un dysfonctionnement

La Région a dénombré 74 signalements depuis janvier 2019. Sans surprise ceux-ci portent sur la qualité de service (suppressions, retards, problèmes d'emport).

La Région apporte des **éléments de réponse concernant les sujets exposés en 2018** :

- **Dispositif « Régularisation à bord »** : la Vice-Présidente Martine GUIBERT s'était engagée sur des ajustements à ce dispositif souhaité par la SNCF : un Communiqué de Presse en début d'année traduit les décisions prises, à savoir que les usagers puissent acheter les titres à bord au tarif guichet et que la validité du titre TER soit maintenue à 7 jours.
- **Coordination des offres** : Plusieurs courriers réalisant un point à date ont été transmis fin 2018 et début 2019 aux associations. Des éléments complémentaires sont apportés en séance.
- **Avenir de la ligne « Cévenol »** : Des Travaux de maintenance vont avoir lieu sur Brioude – Langogne concomitant avec une coupure sur le périmètre Occitanie en 2019. Par ailleurs une expertise de l'infrastructure est en cours par SNCF Réseau (restitution courant 2019). Enfin une étude inter-régionale va démarrer pour préfigurer les dessertes futures et proposer des scénarios d'investissements correspondants. En 2020, des matériels roulants Régiolis seront affectés à la desserte de l'axe.

Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

1. TER : BILAN 2018 ET 1^{er} TRIMESTRE 2019

La Région présente :

- les résultats d'évolution du trafic
- les résultats relatifs à l'offre réalisée et aux suppressions
- les résultats relatifs à la ponctualité

La Région fait également un point concernant le programme **d'acquisition de matériels roulants TER acté pour un montant de 315M€** :

- 10 rames Régiolis Alstom à l'horizon 2020 à début 2021
- 19 rames Regio 2N Bombardier à l'horizon 2023

Synthèse des Echanges

<p>Le Collectif des usagers des transports du Haut Allier fait remarquer que les statistiques de l'Auvergne n'ont rien à voir avec Rhône-Alpes ; il souhaiterait des analyses spécifiques pour l'Auvergne.</p>	<p>La Région confirme que les 2 ex. régions ont effectivement des données hétérogènes. La Région a toutefois pris le parti de formuler des données globales accompagnés de statistiques plus ciblées par lignes (ponctualité). Cette logique a été déclinée sur les 4 territoires de concertation, ceci afin de partager une approche régionale et ne pas verser dans l'étude de cas.</p>
<p>La FNAUT demande si le matériel roulant X73500 (en unité simple) pourra revenir en Auvergne, afin d'assurer des dessertes.</p>	<p>La Région indique qu'elle ne dispose pas à ce jour de nouvelles informations sur le sujet. Il s'agit d'une restriction imposée par SNCF-Réseau suite au déshuntage de rames en 2015 : ce sujet n'avance toutefois pas vite.</p>

2. DESERTE TER : EVOLUTIONS PROGRAMMEES AU SERVICE ANNUELS 2020

Rappel du contexte des travaux par la Région. SNCF Réseau présente les travaux sur le réseau en 2020.

Suite à la demande des associations au Comité technique de 2018, la Région a transmis des grilles horaires en amont de la réunion. Il s'agit de grilles faisant l'objet d'une évolution significative en 2020. La Région précise qu'il s'agit à ce stade de projets, extraits de la commande sillon de début avril, qui restent à valider par SNCF Réseau.

Ces grilles sont :

- Clermont-Nîmes
- Lyon-Clermont
- Clermont-Thiers

La Région fait un zoom sur le Plan de sauvetage des petites lignes. Elle précise les analyses, études et travaux en cours ou programmés.

La présentation se poursuit avec les évolutions au Service Annuel 2020 ligne par ligne.

Synthèse des Echanges

<p>LA FNAUT regrette une faible lisibilité de l'offre pour les usagers sur Clermont-St-Etienne : trains omnibus, autocars directs, horaires qui varient suivant la semaine, etc.</p> <p>Elle estime qu'il faudrait améliorer la desserte de Thiers et propose de desservir le péage de Thiers avec des autocars.</p> <p>Elle note qu'il existe une offre BlaBlaCar significative entre St-Etienne et Clermont-Ferrand : le potentiel doit donc exister.</p>	<p>La Région indique que, suite à la fermeture de la section Thiers-Boën, l'offre sur l'axe Clermont-St-Etienne est décomposée en 3 « parties » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La section Clermont-Thiers (fer/route) - La section St-Etienne-Boën (fer/route), avec réouverture de la section Montbrison-Boën fin 2018 - Des offres transverses permettant de relier les 2 sections et villes principales. <p>De fait, sur les fiches horaires, ce cumul peut parfois être difficile à appréhender. Des efforts de lisibilité sont toutefois à poursuivre comme évoqué (moins de variantes, lisibilité fonctionnelle).</p> <p>La Région confirme que les flux existent. La concurrence de l'autoroute est toutefois très forte là où la ligne ferroviaire ne peut à ce stade rivaliser en temps de parcours de bout en bout.</p>
<p>Thiers Nouveaux Mondes souhaite savoir s'il y aura une réouverture de la section Thiers-Boën et une reprise des circulations vers St-Etienne.</p>	<p>La Région répond que la ligne a été suspendue depuis mi-2016 entre Thiers et Montbrison. Le Plan de sauvetage des petites lignes a déjà permis de rétablir les circulations entre Boën et Montbrison. Il n'est toutefois pas envisagé à ce stade de rouvrir la section Thiers-Boën, ceci notamment au regard des montants à mobiliser et des perspectives de fréquentation.</p>
<p>Thiers Nouveaux Mondes se félicite de la réouverture de la section Montbrison-Boën. Elle fait toutefois part de son souhait d'une meilleure coordination pour la relation Thiers-Clermont-Ferrand entre les offres TER et Transdôme. Elle présente également en séance une proposition de projet d'aménagement possible d'une nouvelle gare à proximité de Thiers (sur section de ligne suspendue) à La Monnerie. Elle suggère une régénération de la ligne sur 6 km ce qui permettrait de proposer une véritable alternative pour les besoins locaux (établissements scolaires et zones d'activités à proximité).</p> <p>Elle évoque également plusieurs pistes d'aménagement sur Thiers.</p>	<p>La Région confirme que la section Thiers-Clermont doit faire l'objet d'une meilleure articulation des offres avec Transdôme, tant sur l'offre que concernant la tarification. Ce travail est à mener dans dans le même temps que la réflexion sur la remise à plat de la tarification des services de cars régionaux actuellement en cours.</p> <p>Concernant la proposition émise, la Région est bien évidemment à l'écoute. Il sera toutefois difficile de s'engager sur une régénération, même partielle, de l'axe, au regard des contraintes exposées en séance.</p>
<p>Le Comité de développement du service public ferroviaire 63 et CODERAIL estiment que segmenter les petites lignes accentue la désertification et l'isolement. Le discours consistant à fermer des</p>	<p>SNCF Réseau rappelle un contexte de contraintes financières fortes décidées par l'Etat qui, de fait, pèse sur les lignes classées UIC 7 à 9. En ce sens, il y a un besoin de chercher des co-financements, avec une</p>

<p>lignes puisqu'elles sont peu fréquentées ne passe plus chez les usagers. Le renvoi de responsabilités entre l'Etat, SNCF Réseau et les Régions est lui aussi difficilement acceptable pour les territoires.</p>	<p>priorisation des actions au niveau des petites lignes.</p> <p>La Région entend les remarques émises. Il n'y a pas de solution simple, la Région a intensifié financièrement son action en faveur des infrastructures mais elle ne peut se substituer intégralement au retrait de l'Etat et de SNCF Réseau sur la maintenance de ces lignes. Le Plan de sauvetage répond aux urgences : il s'agira toutefois, avec les territoires, de trouver des solutions au « cas par cas ».</p>
<p>L'Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Nîmes, le Collectif des usagers des transports du Haut Allier et Cevenol Team font part de leurs plus vives interrogations sur l'avenir de la ligne Cévenol (qui fêtera ses 150 ans en 2020).</p> <p>Les 2 associations souhaitent avoir une visibilité sur les travaux programmés, l'avancement des études (notamment celle relative à l'état de l'infrastructure) et expertises. Elles soulignent que cette ligne était plus performante il y a 30 ans et qu'elle s'avère vitale pour les territoires. Pour exemple, si la ligne ferme, les associations affirment que le lycée desservant le bassin de Langogne fermera.</p> <p>Les Régions et les directions régionales SNCF Aura et Occitanie doivent se parler et se coordonner.</p>	<p>SNCF Réseau indique que les travaux de maintenance vont concerner pour l'essentiel le poste de Langeac, le remplacement de câbles, des travaux d'entretien sur 7 tunnels, la maintenance de filets détecteurs, le rechargement d'about et ballastage, ainsi que divers travaux d'entretien d'OA/OT et abords.</p> <p>La Région précise qu'une expertise a été commandée et a eu lieu en avril pour la voie (<i>et en septembre pour les ouvrages</i>). A priori, pas de suspension annoncée pour 2020 sous réserve de mener des travaux de survie de tunnels dont les modalités financières et techniques restent à préciser par SNCF-Réseau. Une étude interrégionale a également été engagée. Coût : 1,1 M€ (dont 46% Régions, Etat 46 % et SNCF Réseau 8,5 % (cadre CPER AuRA et Occitanie)). Le planning cible est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phase 1 : Diagnostic – 5 mois (fin 2019) - Phase 2 : Analyse de la performance actuelle, nominale et attendue, et assistance à la définition de scénarios – 4 mois (printemps 2020) - Phase 3 : Chiffrage et programmation des besoins d'investissement et analyse comparative des scénarii – 3 mois (rentrée 2020)
<p>Thiers Nouveaux Mondes et Cévenol Team regrettent la faible desserte du Puy-en-Velay, qu'il s'agisse de l'axe vers/depuis St-Etienne mais également depuis les territoires proches (Brioude/Langogne).</p>	<p>La Région répond que la priorité est donnée à la sauvegarde et optimisation de l'existant. S'il existe des possibilités d'offres complémentaires, elles pourront être étudiées.</p>
<p>Cévenol team considère que situation de la ligne des Causses (Aubrac – Neussargues-Béziers) est regrettable : sa visibilité et son avenir sont encore plus menacés que la ligne du Cévenol. Il demande quel est le souhait d'Auvergne-Rhône-Alpes.</p>	<p>La desserte sur cette ligne est constituée d'un A/R TET conjointement organisé par l'Etat et la Région Occitanie, ainsi que des circulations fret pour l'entreprise Arcelor Mittal de St-Chély-d'Apcher (pas de circulation TER ferroviaires sur la partie AuRA).</p> <p>La Région a sollicité l'Etat à plusieurs reprises ces derniers mois afin d'obtenir une visibilité sur l'avenir</p>

	<p>de cette ligne dont l'infrastructure est effectivement très dégradée et souhaite qu'une solution soit trouvée très rapidement, pour le maintien du fret ferroviaire qui représente un enjeu économique majeur.</p>
<p>Cévenol Team et la FNAUT estiment que l'offre Mende-St-Flour-Clermont mise en place par autoroute ne répond pas aux besoins, car n'assurant plus d'arrêts intermédiaires (elles citent la liaison Mende-Clermont-Ferrand qui a des flux (dont scolaires), ainsi que Clermont-Ferrand-Béziers (Aubrac). La Région subit la décision de la Région Occitanie.</p> <p>Cévenol Team évoque également un problème de distribution des titres de transport Paris-St-Flour pas encore à la vente avec la ligne des Causses (problème de visibilité et distribution de l'offre)</p>	<p>La Région indique que, suite au retrait des services de l'Occitanie, des liaisons directes ont été mises en place pour répondre aux liaisons perdues. Ces services seront reconduits en 2020.</p> <p>La SNCF prend note de la remarque afin d'ajuster le système de vente.</p>
<p>Concernant l'étoile d'Aurillac, et suite à l'incendie de la gare de Figeac, la FNAUT s'interroge sur l'opportunité, dans le cadre d'une rénovation de la gare, d'engager un projet visant à moderniser la signalisation sur l'axe.</p>	<p>La Région indique que dans l'immédiat, suite à cet incendie, l'offre de transport sera adaptée autour d'une offre mixte ferroviaire et routière. Concernant la modernisation de l'infrastructure, il s'agit d'un projet restant à financer.</p> <p>SNCF Réseau confirme et prend note de la remarque : à ce stade aucun financement n'est fléché à ce sujet.</p>
<p>Le CODERAIL se félicite de l'arrivée de matériel Régional sur la ligne Montluçon-Vierzon-Bourges-Paris mais indique que cela ne fait pas gagner de temps.</p> <p>Elle regrette le choix qui a été fait de confier les TET aux Régions car elles n'ont pas la même vision et le même intérêt que l'Etat (exemple : trains interrégionaux Paris-Montluçon). Cela génère de plus de la confusion sur l'autorité compétente (Région Centre Val de Loire ou AuRA ?) Dans le cas présent elle note les difficultés à réaliser la relation Montluçon-Paris en train (½ journée de déplacement) et pointe des dysfonctionnements concernant la tarification et la distribution.</p>	<p>La Région a bien identifié les difficultés sur Montluçon. Concernant la tarification et la distribution, les traitements et réponses sont en cours.</p> <p>Concernant l'offre, la reprise par la Région Centre des anciens TET a effectivement généré des difficultés, avec, sur l'axe, 2 Régions compétentes sur le territoire AURA (AuRA sur les TER, et Centre VdL sur ces trains ex-TET). Les régions AURA et CVdL travaillent à améliorer la desserte Montluçon/Paris mais les nombreux travaux à mener sur l'axe pour les prochaines années ne permettent pas d'envisager une amélioration à moyen terme</p>
<p>Le CODERAIL souhaite connaître l'échéance visée par la Région pour prolonger des trains de Montluçon à Lyon.</p> <p>Elle demande par ailleurs si la liaison Clermont-</p>	<p>La Région répond qu'à ce stade les relations Montluçon-Lyon ne sont pas à l'étude avant 2022. La demande est toutefois identifiée.</p>

<p>Ferrand-Bordeaux ne pourrait pas se faire via Ussel (Corrèze).</p>	<p>SNCF-Réseau indique la section de ligne entre Volvic et Laqueuille (Ussel en Nouvelle-Aquitaine) n'est plus ouverte aux transports de voyageurs. La relation ferroviaire vers Bordeaux est donc à privilégier via l'axe Montluçon-Guéret-Limoges-Bordeaux où des services existent.</p> <p>La Région précise que des études sont en cours sur cette liaison avec la Région Nouvelle-Aquitaine (suite à la reprise des TET par Nouvelle-Aquitaine).</p>
<p>L'association Saint-Germain en train propose de prolonger des Bordeaux-Montluçon vers Lyon (réactivation des ex-TET Bordeaux-Lyon) via Gannat-St-Germain des Fossés et fait remarquer que cela serait aussi utile à Moulins.</p> <p>L'association estime que cette absence de relation n'est pas un choix judicieux car cela prive le secteur de Moulins d'une correspondance avec Lyon (il faut actuellement 3 à 4 h pour aller de Moulins à Lyon...) ; elle pointe également l'absence de retour tardif vers Lyon depuis Clermont-Ferrand.</p>	<p>La Région répond qu'il n'y a pas aujourd'hui de perspective de prolongement sur Lyon : la piste envisageable serait de prolonger à Clermont les trains Bordeaux-Montluçon et d'organiser de bonnes correspondances pour aller à Lyon.</p>
<p>Le Comité de développement du service public ferroviaire 63 redoute de nouveaux travaux sur l'axe Clermont-Ferrand – Volvic ce qui risque de décourager des usagers</p>	<p>SNCF Réseau confirme des travaux sont bien prévus en 2020. Il s'agit toutefois d'une étape nécessaire pour fiabiliser la pérennité du service.</p>
<p>L'association Saint Germain en train fait remarquer qu'il existe des « trous de desserte » et un problème d'amplitude horaire sur la ligne Moulins-Vichy-Clermont-Ferrand.</p>	<p>La Région indique qu'une réflexion plus lourde de structuration de l'offre autour de Clermont est actuellement à l'étude avec SNCF Mobilités. Ce travail devrait pouvoir se traduire par des propositions d'évolution pour le service Annuel 2022 sur l'axe Moulins-Brioude.</p>
<p>L'association Saint Germain estime qu'il y a un problème de capacité sur Lyon-Clermont-Ferrand. Elle demande s'il serait possible d'adapter la desserte en ne desservant plus Tarare (desservi par d'autres trains) afin de gagner du temps et de la capacité. Elle pose également la question de revoir l'offre Lyon-Roanne.</p>	<p>La Région répond qu'elle a fait le choix d'avoir des arrêts sur la ligne Lyon-Clermont-Ferrand à Tarare et également d'allonger les compositions (mais pas d'enlever des arrêts). Par ailleurs, l'offre sur Lyon-Roanne est d'ores et déjà dense.</p> <p>Sur le fond les difficultés d'emport sur Lyon-Clermont-Ferrand sont plutôt au départ de Lyon. La SNCF suit en ce sens un « panier de trains » afin de vérifier la conformité des compositions aux besoins. La Région travaille également à la mise en œuvre d'un indicateur objectif permettant de suivre cet indicateur de « conformité à l'emport » dans le cadre contractuel avec SNCF-Mobilités.</p>

3. AUTRES ACTIONS REGIONALES

La Région présente les principales autres actions régionales :

- Les transports Interurbains et Scolaires,
- la démarche d'intermodalité OÙRA! et ses évolutions,
- le challenge mobilité régional du 6 juin,
- l'accessibilité PMR des offres régionales trains et autocars,
- les investissements en gares,
- le SRADDET.

Synthèse des Echanges

<p>Le Collectif des usagers des transports du Haut Allier s'interroge sur les dispositifs vélos dans les trains et aux abords des gares. Elle demande également si les Régionalis auront plus de capacité pour les vélos Elle fait part de la solution existante en Occitanie : des consignes à vélos en gare et une aide pour l'achat d'un 2^e vélo.</p> <p>Cévenol Team s'interroge dans le même sens et évoque le cas des flux touristiques sur Via Rhôna et sur le Cévenol (remorques derrière les cars ?)</p>	<p>La Région indique qu'il s'agit d'un sujet d'actualité pour les territoires. Plusieurs dispositions sont mises en œuvre :</p> <p><u>A bord des trains</u> : acceptation des vélos (plusieurs emplacements par rames (6 sur Régionalis par rames) sous réserve de disponibilité. En heure de pointe, la priorité est donnée aux usagers : c'est aux contrôleurs d'identifier s'il est possible ou non d'accepter les vélos, ce qui constitue effectivement un conflit d'usage possible entre usagers (il existe des réalités différentes selon les territoires en Auvergne-Rhône-Alpes) ;</p> <p><u>-A bord des cars Région</u> : possible de prendre le vélo en soute (sur réservation (ou non) et sans surcoût) ;</p> <p><u>- A bord des cars TER</u> : ce sera possible à partir du 1^{er} juillet 2019 ; toutefois, le conducteur pourra refuser suivant le nombre de vélos.</p> <p>A compter de septembre 2019, pour les départements en gestion directe (07, 26, 73, 74), le règlement offrira aussi la possibilité de mettre un vélo à bord des cars interurbains.</p> <p>En gare, des consignes ou abris à vélos existent dans certaines gares (un programme de mise à niveau des gares Auvergne est en cours jusqu'en 2023), avec parfois des vélos en libre-service en agglomération. La Région soutient ce type d'aménagement et vise à proposer différentes solutions, l'objectif consistant à privilégier la pose/dépose en agglomérations afin de limiter les flux à bord (information vélo en Région ici : https://www.auvergnerhonealpes.fr/346-velos.htm).</p>
<p>L'association Saint Germain en train souhaite savoir ce qu'il en est pour les cars de substitution : ceux-ci indiquent que les vélos ne sont pas acceptés.</p>	<p>La Région répond que les cars de substitution ne sont pas des cars de lignes régulières (et souvent non équipés de soutes) : leur mission consiste avant tout</p>

	<p>à pallier une adaptation du plan de transport ferroviaire pour cause travaux pour les voyageurs. L'acceptation de vélos à bord n'est donc pas à ce stade prioritaire : le sujet pourra être étudié à l'avenir.</p>
<p>La FNAUT aborde la question de l'ouverture des transports scolaires à l'ensemble des usagers Elle cite le cas du Puy de Dôme où cela existe (il faut s'inscrire à l'avance).</p>	<p>La Région indique que les services scolaires et interurbains ne répondent pas aux mêmes besoins. Une réflexion est là aussi en cours, suivant les services existant sur les 12 départements pour identifier les réseaux. Il n'est pas envisagé à ce jour de rendre accessible les cars scolaires à tous les publics.</p> <p>Les lignes scolaires ne sont en règle générale pas interdites de façon formelle aux usagers commerciaux. Certains circuits de type scolaire sont régulièrement empruntés par ce public (par exemple les adaptations scolaires en Haute-Savoie).</p> <p>En Savoie et Haute-Savoie, l'appréciation de l'ouverture est laissée aux autorités organisatrices de second rang.</p> <p>En pratique, les lignes scolaires s'avèrent tout d'abord en général peu attractives pour les usagers non scolaires au regard de la destination finale.</p> <p>Ensuite, dans l'organisation générale, il convient d'éviter la création d'un renfort de lignes déjà très fréquentées au motif d'une fréquentation d'usagers commerciaux qui peut s'avérer non pérenne.</p>
<p>Comité de développement du service public ferroviaire 63 souhaite connaître la date de généralisation du système Oûra.</p>	<p>La Région présente des éléments en séance. L'objectif consiste à pouvoir harmoniser Auvergne Mobilité et Oûra d'ici la fin de l'année sous un seul système (Oûra). Des difficultés techniques restent encore à surmonter (notamment sur Clermont-Ferrand) ce qui peut induire de maintenir Unikopass sur une période transitoire. A terme, le système Oûra sera étendue à l'ensemble d'Auvergne Rhône-Alpes.</p>
<p>La FNAUT et Cévenol Team renouvellent leurs vives craintes concernant la fermeture des guichets en gare, mais aussi des plages horaires d'ouverture Quelles sont les décisions prises et la position de la Région sur le sujet ?</p>	<p>La Région indique que ces ajustements relèvent de l'autonomie de gestion de SNCF-Mobilités. Toutefois le sujet est sensible et des décisions devraient être prochainement annoncées par l'exécutif régional (<i>Nota post-réunion : un « moratoire » a bien été signé le 27 juin dernier dans lequel « SNCF Mobilités prend l'engagement de ne pas fermer un point de vente en gare ferroviaire. La Région, avec l'appui de SNCF Mobilités, s'engage à proposer aux usagers et aux territoires des solutions alternatives de vente des titres de transport, avec un contact humain partout où cela sera nécessaire »</i>).</p>

<p>L'association Saint Germain en train souhaite connaître la position de la Région concernant l'ouverture à la concurrence.</p>	<p>La Région répond qu'elle n'a pas eu à ce stade consigne d'engager l'ouverture à la concurrence des services TER. Ceci n'empêche pas de suivre et étudier les dispositions à conduire, toutefois, à ce stade, le sujet n'est pas d'actualité en Région Auvergne-Rhône-Alpes.</p>
--	--

CONCLUSION

La Région a noté les sujets saillants suivants à retenir :

- **Vives préoccupations concernant le financement et le maintien des petites lignes, (Ligne des Cévennes, Ligne des Causses (Aubrac), Etoile d'Aurillac, Clermont-Thiers et Boën-St-Etienne) et articulation avec l'interrégional** (trains vers/depuis Paris (Région Centre Val de Loire), vers/depuis Limoges/Bordeaux (Région Nouvelle-Aquitaine) et vers/depuis Nîmes/Béziers (Région Occitanie))
- **Besoin de relations renforcées pour Montluçon (et Moulins) vers Lyon. Cohérence des offres et tarifications interrégionales.**
- **Fortes attentes concernant l'aménagement des gares pour l'usage des vélos** « du quotidien », mais également concernant le traitement des usages « récréatifs » et touristiques (vélos à bord).
- **Préoccupations concernant les fermetures de guichets.**

La Région remercie les participants pour leur implication. Elle invite les participants à se saisir de la plateforme contributive Civocracy pour déposer leurs propositions et remarques en vue des comités de mobilité de l'automne 2019. Elle souligne le rôle pivot/relais des associations afin d'identifier les sujets majeurs afin que la Région et les transporteurs puissent y apporter des réponses adaptées.