

Relevé d'échanges du Comité technique « Auvergne »

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE LA MOBILITE Auvergne

2 JUILLET 2020- VISIOCONFERENCE

Participants (présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Cyril PHILIS (responsable du service Contrats et Performance)

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

Services du siège et des antennes : Valérie CEYSSAT, Sandra MAZÉ, Anne CASTANIE, Aurélie GREGOIRE, Evelyne MILE, Camille DELARBRE, Sandrine DURAND

CD63 : Florence VERDIER

SNCF Voyageurs : Sebastien HERVIER, Raoul PERA

SNCF Réseau : Gerald CASTANO

FNTV : Alexandre GEOFFROY

Associations d'usagers :

FNAUT AURA : Jean-Louis THEVENON

ADTLS : Gisèle PEYRE

CODERAIL : Claude LEMOINE

CODERAIL Montluçon : Daniel COFFIN

Association Thiers Nouveau Monde : Karine LEGRAND, Jean-François MARTIN

Association Saint Germain en Train : Laurent COURTADON, Evelyne GOULFERT

Usagers de la ligne Clermont-Volvic : Sylvain MARSY

FNE 63 : René BOYER

Association Valentin HAÛY : Bernard LUCEAU

FNATH

Collectif Départemental du Puy-de-Dôme pour l'Inclusion des Personnes en situation de Handicap : Jean-Claude MONTAGNE

Introduction

Support de présentation- voir pièce jointe

La Région introduit la réunion qui se tient exceptionnellement en format de visio-conférence.

Elle en précise les objectifs à savoir :

- d'engager le cycle de concertation 2020
- de faire un point à date à la sortie de la crise sanitaire sur le contexte du transport régional
- de présenter les évolutions de services à venir (SA 2021) et projet SA 2022
- d'identifier les points saillants de préoccupations pour suites donner

Le comité Auvergne se déroule sur une séance de 3h.

L'ordre du jour de la présentation est décomposé en 4 points :

1. Plans de reprise TER et transports interurbains
2. Bilan 2019 TER
3. Service Annuel TER 2021 et orientations pour le Service Annuel 2022
4. Autres actions de la Région – pour information

Préambule

La Région engage ce comité technique en dressant un bref point sur le contexte « extraordinaire » de ce cycle de concertation en rappelant notamment :

- L'année exceptionnelle pour le TER de janvier à novembre 2019
- Les mouvements sociaux (grèves) lourdes de décembre 2019 et janvier 2020
- Le confinement et l'urgence sanitaire du 16 mars au 11 mai 2020
- La sortie de confinement et remise en place progressive du service TER depuis le 11 mai 2020.

Elle précise enfin les très fortes incertitudes qui entourent le système ferroviaire et les inévitables impacts qui ne pourront être mesurés que dans les mois ou années à venir.

Présentation (voir éléments en pièce-jointe)

1. PLANS DE REPRISE TER ET TRANSPORTS INTERURBAINS

Éléments relatifs au plan de reprise des transports

<p>L'AMH regrette que de nombreuses gares ne soient pas accessibles : la gare du Cendre (passerelle d'un quai à l'autre), et la gare de d'Aigueperse (alors qu'il y a un établissement de non-voyants). Elle note le problème de la signalétique dans les gares, pour l'ensemble des usagers avec ou sans.</p> <p>AMH demande s'il est possible d'insérer Montluçon dans le cadre des visites prévues dans le SDAP par la vice-présidente Mme CHAIX. Note qu'il reste un problème d'accessibilité dans les trains</p> <p>AMH souligne le travail qui reste à accomplir sur la prise en compte des PMR dans les gares ; les personnels ne sont souvent pas bien formés et ne se mettent pas facilement à disposition.</p> <p>Pour les personnes sourdes, nombre de gares ne sont pas équipées de boucles à induction magnétique</p> <p>S'agissant des autobus : reste des impossibilités d'accès (marches).</p> <p>Dans le cadre du SDAP, AMH indique qu'un travail reste à faire sur l'aménagement des quais et l'accompagnement vers les quais (transport à la demande de qualité).</p> <p>Le collectif départemental est prêt à travailler notamment pour le département du Puy de Dôme.</p>	<p>La Région rappelle qu'elle réunit régulièrement des groupes de travail thématiques avec les usagers dans le cadre du SDAP.</p> <p>Pour l'aménagement de la signalétique dans les gares du Cendre et Thiers, la Région va organiser deux journées de visite dans les gares aménagées pour évaluer avec les usagers les problèmes d'accessibilité, en présence de Madame CHAIX et des représentants des associations (fin septembre-octobre prochains). Pour la visite de la gare de Montluçon, la Région rappelle que les gares concernées sont des gares classées prioritaires au SDAP et rendues accessibles. Elle contactera les associations pour leur expliquer le périmètre de ces visites. Montluçon n'entre pas dans le périmètre car cette gare n'a pas encore fait l'objet de travaux d'accessibilité et Montluçon est une gare nationale sans financement Région sur l'accessibilité PMR</p> <p>Par ailleurs, suite au diagnostic 2019 sur l'accessibilité par rapport au handicap psychique et mental, la Région a pris l'engagement d'un marché d'étude et de conception pour la signalétique. Ce marché est en cours de notification et va débiter dans les prochaines semaines. Les associations seront également associées. Des tests seront effectués.</p>
<p>Association Valentin Haüy insiste sur le fait que, depuis le retrait de la plupart des contrôleurs dits agents d'accompagnement dans la plupart des TER, les PMR sont le plus souvent seules dans les TER, ce qui pose problème pour leur sécurité.</p> <p>FNATH insiste sur l'accueil et la réception qui ne sont pas fiables selon les gares.</p>	<p>Sur la question des contrôleurs, la Région répond que le carnet de voyage ou d'autres solutions sont à l'étude.</p> <p>L'accueil, la réception et la formation des personnels représentent bien une obligation. La Région travaille avec les transporteurs, SNCF et les transporteurs routiers. Un retour sera fait. Le problème est plutôt lié à la formation des personnels.</p>
<p>Association Valentin Haüy insiste pour connaître les personnes à contacter dans le train</p>	<p>La Région indique 2 numéros : le 3117, numéro d'urgence à bord des trains ainsi que Allo TER : le 08 01 01 02 02 (réservation de billets et assistance TER)</p>

2. BILAN 2019 TER

Echanges relatifs au bilan TER 2019

<p>FNAUT demande si la Région ne pourrait pas aller négocier un service minimum fixe aux heures de pointe en cas de grève.</p>	<p>La Région indique qu'elle n'a pas contractualisée de service minimum avec SNCF-Voyageurs.</p> <p>SNCF Voyageurs précise que, dans son rôle d'exploitant, le service minimum évoqué se traduit dans les faits par une priorité donnée aux déplacements entre les zones périurbaines et les grandes agglomérations, donc aux trains de pointe pour les déplacements quotidiens.</p>
<p>FNATH regrette que lors des incidents liés aux travaux sur les lignes l'utilisateur n'ait pas d'information.</p>	<p>SNCF Voyageurs a bien conscience des difficultés relatives à l'information en situation perturbée (ndlr : sujet qui ressort clairement des enquêtes de satisfaction usagers). Elle essaie de donner ces informations y compris sur la suite et le retard ou les correspondances, et des axes de progrès internes sont engagés.</p>
<p>FNAUT souhaite savoir si la Région a connaissance du taux de non ponctualité au train.</p>	<p>La Région confirme qu'elle dispose de ce type d'information. Un reporting mensuel production transmet les données au train le train : dans un souci de lisibilité, ces données sont toutefois restituées en concertation par un taux de non ponctualité agrégé à la ligne.</p>
<p>Saint Germain en train s'interroge sur le faible taux de ponctualité Clermont-Lyon. Est-ce qu'avant, avec l'arrêt à Saint Germain les Fossés il y avait moins de retard.</p>	<p>La Région indique que la ponctualité est indépendante de la non desserte de Saint Germain des Fossés. Le temps de parcours a par ailleurs été amélioré.</p>

3. SERVICE ANNUEL TER 2021 ET ORIENTATIONS POUR LE SERVICE ANNUEL 2022

La Région a transmis les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2021 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant au SA 2020, avant la réunion. Ces grilles horaires sont des documents de travail : ce ne sont pas des fiches horaires voyageurs définitives. Elles constituent toutefois un support pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

Echanges relatifs aux évolutions de desserte programmées

<p>Saint-Germain-en-train regrette que les usagers de Saint-Germain-des-Fossés n'aient plus de liaison pour se rendre à Vichy. L'offre crée la demande. Il n'y a pas d'offre de service public. Les usagers n'ont pas eu le temps de s'organiser.</p>	<p>SNCF Voyageurs rappelle que des trains (plusieurs dizaines par jour) circulent entre Clermont-Moulins et desservent la relation St-Germain-Vichy.</p>
--	---

<p>AVH souligne le trou d'offre entre Saint Germain des Fossés et Clermont le dimanche, sauf un en fin d'après-midi</p>	<p>SNCF Voyageurs rappelle que des cars avaient été mis en place, mais constat a été fait qu'ils n'étaient que très peu fréquentés.</p>
<p>FNE Puy de Dôme pose la question des acheminements de tôle pour savoir s'ils ont lieu par camions</p>	<p>SNCF Réseau répond qu'une partie se fait par trafic routier et l'autre par le trafic fer. Le parcours final se termine en camion.</p>
<p>CODERAIL demande quand il y aura une programmation précise des travaux au-delà de ce qui était prévu dans les programmations CPER, pour Montluçon-Clermont-Ferrand-Gannat et Montluçon-Bourges-Vierzon. Y aura-t-il un volet ferroviaire dans le prochain CPER ?</p>	<p>La Région indique qu'une phase de discussions avec l'Etat et SNCF Réseau est en cours. La mission du Préfet Philizot en 2019 n'a pu être finalisée avant la crise sanitaire. Les échanges reprendront sans doute à la rentrée avec un cadrage de la part de l'Etat en vue du (probable) prochain CPER et de son volet ferroviaire.</p>
<p>CODERAIL s'interroge sur l'avenir de la ligne Montluçon-Bourges-Vierzon Demande quelles sont les demandes précises émises par Régions AURA et Centre Val De Loire concernant les travaux à réaliser sur cette ligne.</p>	<p>La Région souligne le caractère stratégique de cette ligne, notamment pour Montluçon et l'accès à Paris. La ligne figure bien dans le Plan de sauvetage des petites lignes. Les travaux en 2019 ont été faits dans l'urgence et ne permettent pas complètement de s'affranchir des ralentissements. Il y a eu des ruptures de rail qui sont traitées au cas par cas par SNCF Réseau. Il s'agit de travailler de manière partenariale pour 2023. En attendant, il s'agit de sauvegarder l'existant avec des performances les moins dégradées possibles.</p>
<p>CLERMONT-SAINT-ETIENNE</p>	
<p>Association Thiers Nouveau Monde est surpris par rapport à la carte présentée. Elle s'alarme de la suspension du tronçon ferroviaire Thiers Boën.</p> <p>L'association indique que, dans l'ancien CPER, la Région RA avait indiqué que cette ligne devait être régénérée. Des échanges locaux sont actuellement en cours pour proposer des services fret sur l'axe. SNCF Réseau avait répondu qu'une recherche d'entreprise d'insertion était en cours.</p> <p>L'association est donc surprise que la Région ait renoncé à la régénération de cette ligne. Elle relaiera des courriers émis par les élus locaux sur l'enjeu de ce tronçon ferroviaire.</p>	<p>La Région rappelle que dans le cadre du retrait de financement de SNCF Réseau concernant les « petites lignes », elle a dû mettre en place, dans l'urgence, un plan de sauvetage des petites lignes. Toutes les lignes n'ont pu être retenues au niveau des tours de table.</p> <p>A ce stade, aucun investissement n'est prévu dans le cadre du plan de sauvetage pour régénérer le tronçon Thiers-Boën, tout en sachant que l'effort régional a déjà permis de rouvrir la section Boën-Montbrison en 2019.</p> <p>La Région attend la position de l'Etat pour le futur CPER : en fonction des marges de manœuvre le sujet pourra, le cas échéant, se reposer.</p>
<p>CODERAIL demande s'il y a des procédures de déclassement engagées sur l'ensemble du territoire.</p>	<p>La Région répond qu'elle n'en a pas connaissance.</p> <p>La vice-présidente Martine GUIBERT reste particulièrement attentive sur ces sujets. La mission PHILLIZOT dont les conclusions sont attendues fin 2020 doit donner une orientation pour construire la nouvelle contractualisation.</p>

<p>La FNAUT insiste en indiquant que cette ligne relie deux métropoles de plus de 400 000 habitants, et doit en conséquence avoir un potentiel. D'après les informations qu'elle a eu de SNCF Réseau, des travaux d'entretien des abords sont prévus mais aucun pour envisager une circulation éventuelle.</p>	<p>La Région confirme les propos précisés ci-avant.</p>
<p>LYON-NANTES</p>	
<p>FNE 63 demande si le train Lyon-Nantes continuera de transiter par Nevers, indiquant que cela n'est pas optimal pour la desserte en temps de parcours. Souhaite une desserte via Saincaize.</p> <p>FNAUT est favorable au passage par Nevers</p>	<p>La Région répond que pour cette desserte c'est l'Etat qui est autorité organisatrice et qu'il y a eu une concertation avec les territoires traversés. Pour le moment, l'itinéraire se fait via Nevers.</p>
<p>CLERMONT-LYON</p>	
<p>FNAUT indique que, pour l'amélioration du temps de parcours comme pour éviter la saturation des trains entre Roanne et Lyon, il serait préférable d'envisager la suppression de l'arrêt à Tarare</p>	<p>La Région répond qu'il n'est pas envisagé de supprimer l'arrêt à Tarare : il y a de très nombreux voyageurs qui montent à Tarare pour aller à Lyon.</p>
<p>CLERMONT-THIERS</p>	
<p>L'association Thiers Nouveau Monde est étonnée du programme pour 2021. Avait été annoncés 9 AR et 5 cars sur ce tronçon, et en fait cela se réduirait à 8 AR.</p>	<p>La Région indique que l'offre de transport qui a fait consensus à l'automne 2019 a été stabilisé à 8 AR/jour avec des régimes revus pour permettre des liaisons complémentaires le week-end. Des fréquences supplémentaires entre Clermont et Vertaizon ainsi que des compléments routiers en jours semaine sont mis en œuvre entre Thiers et Clermont. Des cars marquent également des arrêts sur le territoire traversé.</p>
<p>Valentin HAÛY évoque une réunion avec le SMTC où il aurait été annoncé qu'il envisagerait de reprendre la gestion de la ligne Clermont-Thiers à SNCF.</p>	<p>La Région indique qu'il n'y a aucun échange à ce sujet à date. Elle a toutefois connaissance des souhaits (ou projets) de plusieurs grandes agglomérations en Région qui souhaiteraient voir leur compétence étendue. A ce stade, c'est bien la Région qui est compétente pour ces services.</p> <p>SNCF Voyageurs explique que, pour faire circuler les trains, il faut une licence d'opérateur ferroviaire, ce qui n'est pas le cas du SMTC. Sur la partie routière, ils n'ont pas la compétence jusqu'à Thiers ; ce sont des services interurbains, donc eux aussi sous compétence de la Région.</p>

<p>FNAUT relève que les horaires Clermont-Thiers sont particulièrement compliqués en liaison avec Clermont-Saint-Etienne : les dessertes coupées à Vertaizon, notamment pour les cars à Noiretable, sans correspondances ou avec correspondances longues. Elle demande à simplifier les horaires de ce secteur.</p>	<p>SNCF Voyageurs répond qu'on ne peut passer davantage de trains sur Clermont-Thiers, étant donné qu'il s'agit d'une voie unique.</p> <p>Les différents OD concernant les autocars viennent de leur fonctionnalité : des autocars qui vont jusqu'à Saint Etienne sont terminus à Noiretable pour des utilisations scolaires.</p> <p>Sur Clermont Vertaizon Thiers des circulations origines-terminus à Vertaizon ont été ajoutées pour répondre aux besoins plus importants de cette 1^{ère} couronne urbaine.</p>
<p>FNE précise que les études révélaient qu'un car express Billom-Pérignat-Cournon-Lyon et Clermont en 35 minutes était pertinent et qu'il y avait un potentiel humain pour le prendre. Se dit étonné que l'on soit obligé de refaire une étude de navette routière.</p>	<p>La Région répond qu'elle affine un des scénarios de l'étude sans reprendre l'ensemble.</p> <p>Billom Communauté étudie le fait de prendre ou non la compétence « mobilité ».</p>
<p>CLERMONT-NIMES-LIGNE DES CEVENNES</p>	
<p>FNAUT demande ce qui justifie la coupure à Langogne pour le 4^{ème} AR proposé sur la ligne « Cévenol ».</p>	<p>SNCF Voyageurs répond qu'il n'a pas été possible de proposer le 4^{ème} AR de bout en bout compte-tenu des contraintes techniques (moyens matériel roulant et enchaînement). Chaque Région conventionne sa partie. Une correspondance avec le TER « complémentaire » d'Occitanie est à l'étude. Le service est pour le moment proposée en 2021 samedi et dimanche durant la période estivale</p>
<p>LYON-BORDEAUX</p>	
<p>CODERAIL demande s'il n serait pas possible de rétablir correspondance à Montluçon pour Clermont sur les trains Bordeaux-Lyon (ou ce qu'il en reste).</p>	<p>La Région indique avoir fait le choix de privilégier Lyon-Montluçon le matin. Ajuster la correspondance à Montluçon viendrait à perdre une relation avec Lyon.</p> <p>Elle précise également qu'elle a eu une réponse défavorable de la Région Nouvelle-Aquitaine suite à des propositions formulées pour optimiser les liaisons existantes.</p>
<p>CODERAIL interroge le positionnement de la Région sur l'arrivée d'une entreprise privée pour exploiter un service Bordeaux-Lyon.</p>	<p>La Région indique que la Vice-Présidente rencontré Railcoop pour discuter du projet. Elle soutient leur initiative.</p>
<p>ETOILE DE MONTLUÇON</p>	
<p>CODERAIL regrette que les usagers ne puissent pas acheter les titres pour aller d'une Région à une autre. Le bassin de Montluçon représente plus de 80 000 habitants.</p>	<p>La Région a été particulièrement attentive à Montluçon concernant la tarification, via les accords de réciprocité. Pour la Région CVDL, l'étude est en cours. L'objectif est de faire voter aux prochaines Commissions Permanentes (sept-octobre ou décembre au plus tard) des conventions de réciprocité tarifaires qui lèveront ces difficultés.</p>

CODERAIL demande s'il y a des informations sur les dessertes à destination de Paris qui transitent par Bourges ce qui occasionne un allongement de trajet. Demande si la Région ne peut discuter de ce sujet avec la Région CVDL.	La Région indique qu'il y a bien eu des changements de correspondances du côté CVDL qui peuvent pénaliser les usagers AURA. Elle a tenté de travailler avec CVDL pour raccourcir les correspondances. Pour l'instant le temps de correspondance n'a pas pu être raccourci.
ETOILE D'AURILLAC	
FNE regrette l'arrivée tardive du nouveau train proposé au départ d'Aurillac à 10h07 sur Clermont	La Région répond que le train a deux vocations : desservir le Lioran tôt pour des raisons touristiques (la station ouvre à 9h) et assurer une correspondance avec le Clermont-Paris. Ainsi, il est difficile de proposer un horaire plus tôt à Clermont (les fonctionnalités visées ne sont pas celles-ci).
FNAUT demande ce qu'il en est des travaux à Figeac sur l'axe Aurillac-Toulouse, suite à l'incendie	SNCF Réseau n'a pas d'éléments nouveaux par rapport aux annonces faites l'année dernière, à savoir une remise en service pour le SA 2024.
FNAUT demande si le premier car Aurillac-Clermont de 5h50 sera maintenu	La Région confirme positivement.
Usagers de la ligne Clermont-Ferrand-Volvic-Les Ancizes se réjouit de la confirmation des travaux. Pose la question d'une desserte fluide en fin de journée. Le dernier AR quotidien Clermont-Volvic se fait en autocars. Le temps de parcours est multiplié par deux. Cela pose toujours la question du matériel supplémentaire. Les usagers souhaitent le retour au train.	SNCF Réseau indique que la levée de la mesure n'est pas envisagée. Ainsi, pour le moment, le retour aux trains n'est pas possible.
CLERMONT-MOULINS- BRIOUDE	
FNAUT souhaite, comme pour d'autres liaisons en Région, la possibilité d'avoir un dernier départ train à 21h30/22h sur Clermont-Moulins.	La Région a bien entendu cette demande : elle génère toutefois de nouveaux coûts. Elle sera prise en compte pour des projets d'évolutions à l'étude sur l'axe.

4. AUTRES ACTIONS DE LA REGION

FNAUT souligne que, pour Clermont-Le Mont Dore, le fret (transport d'eau) est menacé. Quelle est la position de la Région.	La Région confirme qu'il y a un vrai risque à court terme sur cette section de ligne. Actuellement la Région n'a pas la réponse, d'autant qu'elle n'est pas compétente sur le Fret. Des échanges doivent toutefois avoir lieu entre l'entreprise en question et SNCF-Réseau pour formaliser des propositions.
---	--

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 Vallée du Rhône Nord qui se tiendra à l'automne 2020 :

Des sujets généraux à l'échelle du comité :

> le besoin de disposer de **fréquences plus tardives au départ des grandes agglomérations**, et dans le cas présent, depuis Clermont-Ferrand.

Des sujets territorialisés :

- Souhait de Réouverture de la ligne Thiers-Boën et de son inscription au futur CPER
- Poursuite des projets d'amélioration de l'accessibilité en Auvergne
- Amélioration des correspondances à Montluçon, des accords tarifaires avec CDVL et optimisation des relations vers Lyon et Paris.
- Desserte de St-Germain des Fossés
- Besoin de visibilité sur les travaux sur Montluçon/Vierzon et plus largement sur les petites lignes du territoire Auvergne.

La Région remercie les participants pour leur implication. 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.

Un compte-rendu des échanges est envoyé par courriel aux participants et est déposé sur la plateforme Civocracy.