

## Relevé d'échanges du Comité de Mobilité Auvergne

16 novembre 2021

### **Participants (présents) :**

#### **Région Auvergne-Rhône-Alpes :**

Elus : Frédéric AGUILERA (Vice-Président aux transports), Martine GUIBERT, Yannick BONY, Elisabeth BRUSSAT, Sylvain DURIN,

Services : Cyril PHILIS, Eric SALIOU, Raphaëlle JENIN, Stéphane KONZOLLA, Jonathan FOLLET, Valérie CEYSSAT, Romain TUET--BUSSEUIL

SNCF Voyageurs : Sébastien HERVIER ; Corine BAYET, Karine PEYRAUD, Raoul PERA

SNCF Réseau : Nicolas MEYNIER, Blandine CHEMELLE,

DREAL : Gilles CHEVASSON, Christophe MERLIN

FNTV : Christophe GAZET

CESER : Christophe MARCAGGI

#### **Elus et leurs représentants :**

Députés : Julien BRUGEROLLES (représentant de Mr CHASSAIGNE), Laurence VANCEUNEBROCK (+ collaborateur)

Consulaires : Patrice BONNIN (Chambre d'Agriculture 03), Pierre DELUDET (CCI 03)

Départements : Corine AUBERT (Puy de Dôme), M. CARDINALE (Allier)

Agglomérations : Sébastien PRAT (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac), Thibault GAILLARD (communauté d'Agglomération du Pays d'Issoire), Mr CARLETTI (Vichy Communauté)

Communautés de communes : Mr GRENOUILLOUX (Mont d'Averne Communauté), Manon ARNAUBEC (Communauté de Communes du Pays de Saint Eloy), Tony BERNARD (Communauté de Communes Thiers Dore et Montagne)

Syndicats : François RAGE (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise), Christophe CASTANIE (Syndicat Mixte des Transports du Bassin Thiernois) ;

#### **Associations d'usagers (ou autres) :**

Mr VOLDOIRE (Transport MENOT), Mr JEANNEROT (KEOLIS), Gabriel TONEL (Cevenol Team), Eugène CHARLERY (2RATL6), Patrick BUISSIERE et Mireille CHIROL (AVH), Claude LEMOINE et Daniel COFFIN (Coderail), Marc GOUTTEBROZE (Collectif des usagers du transport du Haut-Allier), Karine LEGRAND et François MARTIN (Collectif ferroviaire Thiers – Boën – Saint Etienne – Lyon), Pierre POMMAREL et Jean Louis THEVENON (FNAUT), Jean-Jacques ORFEUVRE (FNE 43), Michel GUYOT et Alain CASSIN (Saint Germain en Train), Christophe GUERREIRO (De l'Ombre à la Lumière)

\*\*\*\*\*

## **Introduction**

### **Support de présentation – Voir pièce jointe**

**Frédéric AGUILERA** souhaite la bienvenue à tous les participants. Il remercie les élus des territoires et de la Région présents à la réunion.

Il indique qu'il a souhaité rester sur ces modalités de concertation avec les quatre grands « comités de mobilité » en place avant de réfléchir une éventuelle modification : la Région devra s'interroger autour de sa compétence d'AOML dans un certain nombre de territoires.

Avec le Président WAUQUIEZ, il a été décidé d'élaborer une feuille de route à horizon 2035, que la Région finalisera pour l'été 2022. Ces comités de mobilité sont une occasion importante de prendre connaissance des enjeux, même si nous proposons aussi d'autres formes d'échanges et de concertation. Cette feuille de route aura **deux axes majeurs** :

- **Réfléchir à une augmentation de l'offre de mobilité**, en territoire dense pour décongestionner, comme dans les territoires peu denses pour offrir des vraies solutions
- **S'inscrire dans la stratégie de décarbonation** des Accords de Paris afin qu'à l'horizon 2050, et si possible avant, la Région puisse produire des investissements massifs sur ce sujet.

Ces grands objectifs seront travaillés bassin par bassin, les besoins et problématiques et approches stratégiques étant très différents selon les territoires.

La réunion se déroulera en trois parties principales, avec alternance d'exposés et de temps d'échanges :

- Un bilan sur les transports interurbains et actualités
- Un bilan sur les Ter et perspectives
- Une présentation des actions régionales pour la mobilité

\*\*\*\*\*

## **Présentation**

### **1. Bilan transports interurbains et actualités**

Frédéric AGUILERA souligne que, en intégrant l'ensemble des départements, la Région a doublé le nombre de voyageurs pris en charge par ses services, soit aujourd'hui 220 000 voyageurs. C'est un grand défi qui a été relevé ; il a représenté un travail majeur d'harmonisation, pour lequel il reste des perspectives d'amélioration, notamment de coordination à l'échelle de cette grande région. Il tient également à noter que le département du Puy-de-Dôme est celui qui a connu le plus de difficultés lors de la rentrée scolaire.

**Temps d'échanges :**

<p><b>Mme Yannick BONY, Conseillère régionale, maire de Tortebesse</b> un arrêt ne peut être créé pour moins de 5 enfants : elle demande s'il peut être envisagé qu'une équipe se déplace pour venir constater les difficultés</p> <p>Elle souligne que la communauté de communes de Chavanon, Combrailles et Volcans, qui a repris la compétence, est en attente de la convention de subdélégation.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b></p> <p>Souligne que plus on multiplie les arrêts, plus on allonge la durée du trajet global. Il entend aussi que pour certains lieux, cela puisse créer des difficultés</p> <p><b>Frédéric AGUILERA</b> précise que la Région a conventionné à ce jour avec environ 70 AOML sur les 95. Le travail est encore en cours.</p>
<p><b>FNAUT</b> demande si les transports scolaires pourraient être ouverts à l'ensemble des voyageurs et souligne que cette question est posée tous les ans.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> indique que cela fait partie des sujets d'harmonisation, certains territoires ayant ouvert le service, d'autres non. Il estime qu'il faut tendre vers cette ouverture, en portant toutefois une attention particulière au mélange du public adultes/enfants qui peut poser problème à des parents en termes de responsabilités.</p>
<p><b>Collectif des usagers des transport du Haut Allier</b> souligne que la Haute-Loire a un réseau très peu étoffé. L'ouest (le Haut Allier notamment) ne voit aucun car passer durant des semaines ; seuls quelques cars scolaires que les adultes ne peuvent pas prendre passent. Le Collectif demande si la Région prévoit d'améliorer le service dans cette zone de montagne.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> répond que la Région a bien l'intention d'améliorer l'offre, à la fois dans les territoires denses et dans les territoires peu denses. C'est l'objectif de la feuille de route 2035 de prévoir la méthode et le calendrier. En gardant bien à l'esprit que le réseau soit cohérent, avec des articulations complexes à mettre en œuvre. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes TER, il conviendra de raisonner sur la mobilité globale sur les territoires et de trouver des opérateurs pour l'assurer</p>
<p><b>FNE</b> insiste sur l'ouverture des bus scolaires au public des adultes afin de diminuer l'empreinte carbone et de prendre en compte les personnes isolées en zone rurale.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> confirme qu'il entend cette demande mais que cela n'est pas toujours possible ni adapté aux besoins : les transports scolaires fonctionnent le matin et le soir, et hors vacances scolaires. Il faudrait développer aussi des transversales régulières. <b>Frédéric AGUILERA</b> souligne le fait qu'il ne croit pas non plus à la fin de la voiture individuelle dans les zones rurales : jamais les lignes de cars ne pourront couvrir tout le territoire ; même en termes de décarbonation cela ne serait sans doute pas souhaitable. Le train peut lui aussi avoir un mauvais bilan carbone s'il est trop peu fréquenté (rapport de l'ADEME de 2019).</p>
<p><b>Collectif Cévenol</b> estime que les résultats de fréquentation des trains estivaux « Cévenols » mis en œuvre en 2021 sont encourageants.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> confirme que cette expérimentation sera reconduite en 2022. Le bilan de la fréquentation est aujourd'hui de 45 personnes par jour en moyenne, ceci dans un contexte d'absence de communication sur cette ligne (période électorale). Il y a donc encore de la marge de progression.</p>

<p><b>FNAUT</b> souhaite qu'une large concertation soit prévue avec les usagers pour la feuille de route.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> indique qu'il y aura des consultations avec les associations, des réunions départementales avec les élus, EPCI, etc à compter de début 2022. La feuille de route va s'enrichir et se structurer progressivement en tenant compte des études (par exemple sur l'étoile ferroviaire de Clermont où l'offre peut être augmentée). Elle fixera un cap et des objectifs. C'est aussi le rôle des comités de mobilité que d'en discuter chaque année.</p>
---	---

## 2. Bilan TER et évolutions programmés aux services annuels 2022 et 2023

- La Région présente le bilan de l'offre TER 2016-2020 ainsi que les points remontés par les associations d'usagers lors du Comité technique du printemps
- SNCF Voyageurs présente les impacts de la crise sanitaire et les dernières évolutions sur les usages du TER
- SNCF Réseau présente la carte des principaux travaux programmés pour 2022
- La région présente les principales évolutions programmées au SA 2022 ainsi que les principales évolutions prévues au SA 2023

La Région présente les principaux projets et études concernant le territoire Auvergne qui s'inscriront dans la feuille de route 2035 :

- **Etoile ferroviaire clermontoise** : engagement d'une démarche partenariale en 2022
- **Schéma directeur Lyon – Clermont** : lancement en 2022
- **Poursuite des opérations d'amélioration de la ligne TET Paris- Clermont** : financements au titre du plan de relance jusqu'à fin 2025
- **Etude de la réouverture de Thiers-Boën** : résultats avant fin 2022
- **Poursuite du sauvetage des petites lignes en Auvergne**

**Temps d'échanges :**

<p><b>FNAUT</b> s'interroge sur la multiplication des travaux sur les lignes ferroviaires en Auvergne, notamment sur la ligne Clermont-Aurillac (2023) et souhaite savoir quand ces travaux très pénalisants pour les usagers seront « stabilisés ».</p>	<p><b>SNCF Réseau</b> reconnaît que l'année 2022 est particulièrement riche en travaux pour le sud Auvergne en particulier. Ces coupures sont malheureusement indispensables pour régénérer les lignes. Un investissement en 2022 de 60 M€ doit permettre la pérennisation de la section Aurillac-Arvant. Cela ne sera pas la dernière opération d'ampleur (renouvellement de voie, ouvrages d'art, tunnels, parois rocheuses). Mais il ne devrait plus y avoir de coupures significatives de cette ligne à minima sur les 3 prochaines années post 2022.</p>
--	---

<p><b>Collectif des usagers des transports du Haut-Allier</b> demande ce qu'il en est de la ligne des Cévennes.</p>	<p><b>SNCF Réseau</b> souligne l'investissement massif nécessaire pour pérenniser les circulations : les études donnent une estimation de l'ordre de 250M€. Les travaux de sauvegarde se poursuivront bien en 2022 et 2023 avec des coupures temporaires de la ligne au printemps comme ces dernières années.</p> <p><b>La Région</b> souligne l'aspect interrégional de cette ligne. Une réflexion a lieu entre l'Etat et les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. Deux études sont en cours (l'une confiée au CEREMA, commune avec la ligne de l'Aubrac, et l'autre à SNCF Réseau (étude préliminaire)).</p> <p><b>Frédéric AGUILERA</b> souligne que l'investissement de la Région vient compenser un abandon de la part de l'Etat de ces lignes, qui reste responsable du réseau ferroviaire.</p>
<p><b>Association des élus pour la défense de la ligne Clermont-Nîmes</b> : souhaite une équité de desserte dans le Massif central et la poursuite de la dynamique des Régions.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> précise que la Région est dans des négociations avec l'Etat sur ces lignes qui relèvent d'un aménagement du territoire national.</p>
<p><b>Mme VANCEUNEBROCK, député de l'Allier</b> souligne que la ligne TER Montluçon-Bourges relève de la compétence de la Région ; elle souhaite voir des actions pour améliorer les conditions de transport et savoir si l'on peut compter sur un partenariat, y compris avec la Région Centre Val de Loire. Cette ligne est délaissée depuis 40 ans.</p> <p>Elle demande de faire un travail en concertation, en organisant un déplacement sur le terrain.</p> <p><b>CODERAIL</b> souligne le très mauvais état de la ligne Montluçon-Bourges. Les différentes tranches de travaux prévues ne sont pas financées. Le risque est de voir une augmentation du temps de trajet entre Montluçon et Paris d'année en année.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> souligne que Montluçon-Paris est une ligne d'aménagement du territoire sur laquelle la Région investit massivement ; ce sera notamment le cas dans le cadre du Plan de relance pour des travaux en 2023-2024.</p> <p>La Région œuvre pour sa pérennisation, en concertation avec la Région Centre-Val-de-Loire et l'Etat. Le principe d'un comité de ligne dédié a été demandé au Préfet de Région.</p>
<p><b>Mr BUISSIERE, de l'Association VALENTIN HAÛY</b> regrette que, depuis les travaux en gare de Clermont, les balises sonores aient été supprimées. Des réunions et visites de gares ont eu lieu avec la Région. Souhaite un aboutissement. Il y a des endroits sur les lignes où le réseau ne permet pas d'appeler le numéro destiné à l'accompagnement des handicapés.</p>	<p><b>La Région</b> précise que l'étude sur le déploiement des balises sonores à l'entrée des gares est en cours conformément aux demandes faites par les associations PMR lors du GT SDAP Handicap visuel. Concernant la gare de Clermont-Ferrand, les balises sonores vont être installées en début d'année 2022, bien avant l'étude de déploiement des balises en entrée de gares. Lors de la visite sur l'accessibilité de la gare avec la VP Sandrine CHAIX le 4 mai dernier, les associations (dont l'AVH 63) ont demandé de nouvelles poses de balises sonores (dans le souterrain et à la sortie côté parking), qui ont été analysées et intégrées dans le dispositif expliquant le report des travaux de quelques mois.</p>

	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> confirme l'effort conséquent de la Région en faveur de l'accessibilité (quais, ascenseurs, etc.). Il note de transmettre le calendrier de déploiement précis des balises sonores d'entrée de gares régionales quand celui-ci sera défini.</p>
<p><b>CODERAIL</b> regrette que Montluçon reste une région sinistrée sur le plan ferroviaire. Demande pourquoi les guichets de la gare de Montluçon ne sont pas ouverts au moment du passage des trains et notamment le matin.</p>	<p><b>SNCF Voyageurs</b> rappelle que les guichets ne sont qu'un canal de distribution parmi d'autres : 6 billets sur 10 sont achetés en digital. Pour Clermont- Ferrand, il y a un grand nombre d'abonnés qui n'ont pas besoin de guichets chaque jour. Les voyageurs longue distance de Montluçon pour Paris anticipent souvent l'achat de leurs billets via les automates notamment</p>
<p><b>Mr MARCAGGI, du CESER</b>, s'étonne que le TER direct, sans arrêts intermédiaires, Clermont vers Lyon n'existe plus. Il s'inquiète de l'absence de réseau Télécom dans le train à partir de Roanne, voire des prises de courant qui ne fonctionnent pas.</p> <p><b>Mr MARCAGGI</b> pose également le problème de l'accessibilité à Lyon et du dernier horaire du soir (19h27) et du surstationnement à Part-Dieu sur le train du matin ; confirme qu'il y a une vraie réflexion à mener sur cette ligne transversale</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> remercie d'aborder cette question de la ligne directe. Il rappelle que la ligne Clermont-Lyon bénéficie toujours d'un service direct à raison d'un A-R quotidien en semaine. Toutefois, vu que la moitié des voyageurs montent aux arrêts intermédiaires, ils ne doivent donc pas être négligés.</p> <p><b>SNCF Voyageurs</b> répond que le train direct existe toujours le matin au départ de Clermont (7h) et le soir de Parti Dieu (19h) ; souligne le fait que la connectivité est l'affaire des opérateurs privés. Le Nœud ferroviaire lyonnais est saturé ; les mouvements entre Perrache et Part Dieu sont très nombreux et les temps de stationnement dans les gares s'en ressentent.</p> <p><b>Frédéric AGUILERA</b> insiste sur les 18 minutes d'attente le matin entre Part Dieu et Perrache, alors qu'il s'agit de relier deux bassins économiques importants.</p> <p><b>SNCF Voyageurs</b> travaille à raccourcir ce temps avec Réseau pour 2023.</p>
<p><b>Communauté Agglomération du Bassin d'Aurillac</b> regrette que la préfecture de l'Allier n'ait des guichets ouverts seulement l'après-midi. Souhaite que les gares ne soient pas déshumanisées. Sur les travaux Aurillac-Clermont, elle regrette le sous-investissement conséquent ; les usagers voient que le service n'évolue pas et ne s'améliore pas. Le Cantal sera très attentif à l'offre ferroviaire. Sans soutien public, elle ne voit pas comment les 3 lignes ferroviaires pourront être maintenues ; est inquiète de la mise en concurrence.</p> <p><b>Association d'usagers Ligne ferroviaire Montluçon et CODERAIL</b> soulignent à nouveau le délaissement de Montluçon et de sa gare.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> rassure sur les intentions de la Région et le fait que l'ouverture à la concurrence des TER ne visera pas à diminuer l'offre de lignes rurales. Concernant la gare de Montluçon, des travaux de mise en accessibilité vont être menés en 2023 (installation d'ascenseurs et de mise aux normes des quais notamment).</p>

<p><b>Collectif Clermont Saint Etienne Lyon</b> remercie d'avoir pris en compte les demandes des usagers et des élus locaux qui se sont fortement mobilisés depuis un an, et du rendez-vous courant décembre où pourront être évoquées les problématiques du tronçon Thiers-Boën manquant. Sur le tronçon Clermont-Thiers, il souligne les remontées d'usagers sur les correspondances avec Vichy et avec Clermont. Il les transmettra par courriel.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> prend note des attentes émises qui pourront être précisées lors du prochain RDV programmé.</p>
<p><b>Saint Germain en train</b> regrette la suppression du guichet à Saint Germain-des Fossés alors qu'il y avait 40% des usagers qui prenaient leurs billets au guichet. Il y avait au moins une personne présente ; ce jour dans la gare, il n'y a plus personne l'après-midi pour accueillir les usagers et régler les problèmes, notamment de retard.</p> <p>Concernant Clermont-Paris, il rappelle qu'en 199,2 le temps de parcours était de 3h21, en 2021 3h27... malgré l'électrification, quelques kms en V200 et en ayant supprimé l'arrêt à St Germain. Même chose sur Clermont-Lyon (2h51). L'association et le maire de Saint Germain demandent à améliorer ces services et dessertes. L'accès PMR pose également problème à Saint Germain.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> souligne l'importance de la gare de Saint Germain-des Fossés, notamment pour les voyageurs qui viennent de Riom, pour éviter d'entrer dans le cœur urbain de Vichy.</p> <p>Il rappelle que le 3<sup>ème</sup> AR Lyon Nantes desservira St Germain des Fossés pour aller à Lyon.</p> <p>Il indique que les montants mobilisés au CPER visent précisément à rétablir une qualité de service qui n'est, effectivement, pas à la hauteur sur Clermont-Paris actuellement.</p>
<p><b>La FNAUT</b> Est-il prévu une convention avec Railcoop pour accepter les usagers abonnés à bord des trains, comme pour les services entre Marseille et Nice ?? Elle demande s'il existe au sein de l'ARF des groupes de travail sur les mobilités</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> confirme qu'une convention permettant l'accès des abonnés Ter à bord des trains Railcoop sera étudié et mise en œuvre.</p> <p>Il indique par ailleurs qu'il existe plusieurs groupes de travail au sein de Régions de France et que ces groupes se réunissent tous les mois.</p> <p>La prochaine réunion de la commission transport de RDF aura lieu en présence de M Farandou président de la SNCF.</p>
<p><b>CODERAIL</b> demande des précisions sur l'étude Montluçon-Vallon.</p>	<p><b>SNCF Réseau</b> confirme que des études de projet et de consultation des entreprises pour un régénération quasi générale du tronçon Montluçon-Vallon sont en cours, travaux prévus à l'échéance 2023-2024.</p>
<p><b>Association des élus pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris - Clermont-Ferrand – Nîmes</b> remercie de l'engagement de la Région pour la section des Gorges de l'Allier et soutien la mise en place du 4eme Aller-Retour l'été</p> <p>Elle souligne que cette ligne a le pouvoir de désenclaver les territoires de montagne. Elle demande si la Région pourrait contractualiser dans la convention TER l'amplitude horaire de l'ouverture des guichets. Elle souhaite des actions commerciales et tarifaires.</p>	<p><b>Frédéric AGUILERA</b> confirme l'intérêt du déploiement de ces nouveaux sur l'axe Cévenol.</p> <p>Concernant la distribution, la SNCF dispose d'une autonomie pour la gestion des guichets. Depuis 2019, le moratoire permet le maintien des guichets existants. Des discussions ont également lieu concernant les amplitudes d'ouvertures en fonction des usages.</p> <p>Concernant les actions commerciales, les idées sont bonnes à prendre.</p>

### 3. Actions régionales pour la mobilité

La Région présente projets relatifs au matériel roulant ainsi que les actions menées pour le développement des services aux voyageurs, l'accessibilité et l'usage du vélo.

\*\*\*\*\*

A l'issue de ces échanges, **Frédéric AGUILERA** dresse un point sur la prise de compétence « AOM-locales » par la Région à la suite des dispositions de la loi LOM. Il indique que sur 107 communautés de communes concernées, 95 ont fait le choix de transférer tout ou partie de leur compétence mobilité à la Région. Ce transfert ainsi que l'organisation de la concertation associée conduiront la Région à formaliser des propositions d'organisation en lien avec les territoires courant 2022. A ce titre, les comités de concertation pourront évoluer vers des comités des partenaires. Des rencontres seront organisées entre la Région et les élus locaux pour mettre en œuvre ces nouvelles dispositions.

\*\*\*\*\*

### Conclusion

**Frédéric AGUILERA** remercie les participants au comité de mobilité. Il indique qu'il reviendra prochainement vers les participants à l'occasion de l'établissement de la feuille de route 2035 ainsi qu'à l'occasion du prochain cycle de concertation 2022.