

## **Relevé d'échanges du Comité de Mobilité Auvergne**

**28 novembre 2023 - 9h/12h – Salle d'assemblée – Clermont-Ferrand**

### **Participants (59 présents) :**

#### **REGION Auvergne-Rhône-Alpes (10) :**

Elus : Frédéric AGUILÉRA (Vice-Président délégué aux Transports), Brice BERNARD (Conseiller régional)

Services : Anne CASTANIE, Valérie CEYSSAT, Marie-Pierre COGNARD, Raphaëlle JENIN, Emmanuel LENGAIGNE, Catherine MURATET, Stéphanie TEXIER, Romain TUET-BUSSEUIL

**SNCF VOYAGEURS (4) :** Corinne BAYET, Karine CHANY, Sébastien HERVIER, Raoul PERA

**SNCF Réseau (2) :** Blandine CHEMELLE, Anne FULCHIRON

**SNCF Gares & Connexions (2) :** Angélique AMAIL-PALANDRE, André DEBOST

**DREAL (3) :** François GRANET, Sébastien MATHIEUX, Sébastien THIER

#### **Elus et leurs représentants (21) :**

Départements : Véronique POUZADOUX (Allier)

Agglomérations : Thibault GAILLARD, Leslie ROBERT et Gilles SABATIER (Communauté d'agglomération du Pays d'Issoire), Sandro CARLETTI et Jean-Marc GERMANANGET (Vichy Agglomération), Laure PLANCHET (Agglomération du Puy-en-Velay), Julien GIVORD (Montluçon Communauté), Priscillia PIRES (RLV), Christian MELIS (RLV Mobilité)

Communautés de communes : Eric BRUGIERE (CC Dôme Sancy Artense), Jean-Pierre BUCHE (Billom Communauté), Jean-François CASSIER (CC Sancy), Elisabeth DE SOUSA (CC Dôme Sancy Artense), Mathilde FAVERGON, Pascal GAULON et Annabelle MONNERON (CC Chavanon Combrailles et Volcans),

Syndicats : Jean-Yves BECHLER (SMTTC), Christophe CASTANIE (Syndicat mixte des transports urbains du bassin thiernois)

Structures intercommunales : Mickael GRENOUILLOUX (Mond'Arverne Communauté)

Organismes : Samuel EVRARD (Objectifs Capitales)

#### **Associations d'usagers (17) :**

Philippe BLONDEAU et Kévin MERCIER (ADELIFPALY), Alain CASSIN et Michel GUYOT (Saint Germain en train), Daniel COFFIN et Christian PENAIN (CODERAIL), Alexandre DAVID et Marc GOUTTEBROZE (Collectif d'usagers du Haut Allier), Karine LEGRAND et Jean-François MARTIN (Le Train 63 42 69), Pierre POMMAREL et Jean-Louis THEVENON (FNAUT), Christian ROY (AVH).

\*\*\*\*\*

Le Vice-Président Frédéric AGUILÉRA souhaite la bienvenue à l'ensemble des personnes présentes et les remercie de leur participation à ce temps d'échange.

Frédéric AGUILÉRA précise le déroulé de réunion qui s'organisera en 5 points ponctués de temps d'échanges :

1. Feuille de route Mobilités Positives du quotidien : cap sur 2035
2. Ouverture à la concurrence du TER
3. Nouvelle convention TER 2024-2033
4. Bilan TER et perspectives
5. Actualités et autres actions régionales pour la mobilité

Un rapide tour de table est fait pour présenter les participants de cette réunion.

## **1. FEUILLE DE ROUTE MOBILITÉS POSITIVES DU QUOTIDIEN : CAP SUR 2035**

Frédéric AGUILÉRA présente la feuille de route telle que présentée en Assemblée Plénière de décembre 2023 qui se décline en trois grandes orientations :

- 1- Générer un choc d'offre
- 2- Décarboner les mobilités
- 3- Avoir une concertation renforcée

La Région prévoit des investissements dans le ferroviaire à hauteur de 5,7 milliards d'€ d'ici 2035 dont 3 pour le matériel. Il s'agit d'un montant inégalé.

Le cap à court terme prévoit un choc d'offre pour le TER, passant de 220 000 voyageurs/jour à 300 000 voyageurs/jour soit 30 % d'offre en plus, 130 nouvelles rames (60 000 places supplémentaires). L'objectif est également d'atteindre 10 000 places de stationnement sécurisées pour les vélos en gare et un parcours d'achats simplifiés entre TER et les autres réseaux grâce à Oûra.

Un zoom sur le matériel prévoit la répartition suivante :

- Acquisition pour environ 1,5 milliards d'€ : 36 nouvelles rames de 2024 à 2027 et une centaine de rames de 2028 à 2035
- Entretien et modernisation : environ 1,5 milliards d'€

## **2. OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TER**

Les sujets Feuille de route, nouvelle convention TER et ouverture à la concurrence sont étroitement liés.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes n'est pas la première région à ouvrir le TER à la concurrence. Elle a une position modérée sur le sujet ; puisque la Région est l'une des plus grandes, le sujet est dense. Les délais de mise en concurrence permettent également d'observer et d'étudier ce qui est mis en place dans d'autres régions qui ont déjà engagé le processus.

Il convient de démutualiser le moins possible pour éviter les surcoûts.

La Région prévoit de reprendre la propriété du matériel pour faciliter le transfert du matériel.

La mise en concurrence se réalisera sur une décennie, lot par lot, au vu de la complexité.

- Lot Auvergne
- Lot Etoiles de Chambéry et de Grenoble
- Lot dit « longues distances »
- Lot Haute-Savoie et transfrontalier
- Lot Etoile ferroviaire (EF) lyonnaise.

Certains lots sont plus « simples » à appliquer (exemple du lot Auvergne) ; d'autres sont plus complexes (exemple de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise) en raison du nœud ferroviaire, de l'arrivée du RER, des sujets juridiques, etc...

Le 6<sup>ème</sup> lot fonctionnel est consacré à la gestion de la relation aux voyageurs. C'est une première en France. Il est important de consacrer un lot sur ces sujets pour éviter les différences de traitement entre les usagers.

Le Vice-Président précise qu'aucune ligne ne sera coupée en deux : exemple de la ligne Clermont/Lyon rattachée au lot de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise.

### 3. NOUVELLE CONVENTION TER 2024-2033

La nouvelle convention s'étend sur une durée de 10 ans. Les lots ouverts à la concurrence seront retirés au fur et à mesure du champ de la convention.

La convention est en augmentation sur le plan financier.

Objectifs :

- renforcer la qualité du service (pénalités, information voyageurs ; etc)
- proposer un meilleur reporting, etc.

**Relevé des questionnements :**

*Quel est le devenir des réouvertures de lignes ?*

**Région : La lettre de cadrage de l'Etat indique que le CPER ne financera pas la réouverture de lignes. 300 à 400 M€ seraient nécessaires pour assurer la réouverture des lignes en Auvergne (représente 50% du CPER pour Auvergne-Rhône-Alpes dans son ensemble).**

**Mais il faut préserver les emprises pour anticiper de possibles changements de posture dans le futur.**

*Les lignes vont fermer d'elles-mêmes. Le report des voyageurs est fait sur la route. Les lignes ne seront pas en état de constituer une alternative crédible.*

**Région : Malheureusement l'Etat par le CPER, propose 30M€. Or, il en faudrait 600 à 700 M€ pour les petites lignes. La Région demande 200 à 250 M€ dans le CPER pour « rafistoler » les lignes afin d'éviter les fermetures, car il est très difficile de rouvrir une ligne. Ce contexte n'est pas satisfaisant.**

*Le développement du ferroviaire devra-t-il attendre 2029 pour avoir un développement de l'offre ?*

**Région :** La Région est favorable à une augmentation de l'offre qui sera enclenchée dès le Service Annuel (SA) 2027. Dans un premier temps (Service Annuel 2027), la desserte de la plaque Auvergne sera restructurée afin de maintenir les accroches horaires sur les Trains d'Equilibre du Territoire Paris/Clermont. En 2029, l'ouverture à la concurrence pourrait générer un choc d'offres. En parallèle, l'étude sur l'étoile ferroviaire va amener des perspectives de service type RER pour le moyen et le long terme.

*L'Etat doit faire quelque chose pour nos aménagements, des travaux d'infrastructure en vue de faciliter le report modal et réduire les émissions de gaz à effet de serre.*

**Région :** Le choix est fait de décarboner de façon intelligente. Aujourd'hui, les trains roulants au diesel polluent. Il faut y aller intelligemment, avec l'expérimentation des trains à batterie et des trains à l'hydrogène. Cela prend du temps (réalité industrielle). Les lignes ferroviaires actuelles dans les grandes métropoles sont en saturation ; or c'est là que le report modal sera massif. Il y a un débat contradictoire car on veut plus de trains mais il y a une opposition forte contre la création de nouvelles lignes. Il faut donc décarboner également la route et la flotte des autocars et lutter contre l'autosolisme qui rejoint les conclusions du GIEC.

*Le ferroviaire est cependant le transport qui dégage le moins de gaz à effet de serre.*

**Région :** Effectivement, c'est la raison pour laquelle il faut changer les carburants (Batterie et Hydrogène).

*En Auvergne, le problème n'est pas de doubler les lignes mais plutôt de faire circuler les trains sur les lignes existantes. Exemple pour la ligne des Cévennes pour laquelle il est proposé qu'un train matinal soit mis en place à moins de développer une offre correcte de 3 ou 4 AR.*

**Région :** C'est bien noté, en effet l'offre est perfectible. Le travail est à mener avec la Région Occitanie en lien avec les perspectives d'évolution évoquées ci-avant.

#### **4. BILAN TER ET PERSPECTIVES**

Monsieur Sébastien HERVIER de SNCF Voyageurs présente le Bilan du TER. Monsieur Emmanuel LENGAIGNE présente la partie Matériel roulant et installation de maintenance. Madame Valérie CEYSSAT la partie liée à la production de l'offre TER et à la ponctualité (conformément au support joint).

##### **A. BILAN TER ET 1<sup>ER</sup> SEMESTRE 2023**

Une augmentation des abonnés est constatée. Il y a plus de 2 000 voyageurs réguliers supplémentaires par rapport à l'année dernière. Le nombre des usagers occasionnels est en augmentation.

**Relevé des questionnements :**

*Une remarque est faite sur la différence de tarif entre le train et le car. Par exemple sur la ligne Clermont/Thiers et St Etienne/Boën, le trajet en train coûte 10,60€ contre 3€ en car. Ces différences de prix sont à considérer dans la fréquentation des trains.*

**Région : Sur la liaison Clermont/Thiers, il n'y a pas de désertification des trains en faveur du car puisque la fréquentation est importante. Les jeunes bénéficient de tarifs réduits et ne payent donc pas 10,60€. La ligne de cars est gérée par l'antenne régionale du Puy de Dôme et ne bénéficie pas de la même tarification. Une harmonisation est en cours pour améliorer les connexions routières et ferroviaires et la remise à plat des offres en vue d'une bonne complémentarité.**

## **B. MATÉRIEL ROULANT**

**Relevé des questionnements :**

*La rénovation des matériels 73500 est-elle prévue ?*

**Région/SNCF Voyageurs : Ce type de matériel a une durée de vie portée au moins jusqu'en 2035. Il a une vingtaine d'années. Les rames sont plus légères et sont moins sollicitées. La modernisation entreprise ces dernières années est plus légère que des opérations mi-vie.**

*D'où va provenir l'hydrogène prévu pour les futures rames ?*

**Région : Un marché est en cours de négociation pour la création d'une station d'avitaillement. Il sera lancé en 2024. La mention sur la provenance géographique est interdite. Un électrolyseur est prévu au technicentre.**

*En Allemagne, les rames Hydrogène n'ont pas rencontré le succès escompté. Les autorités se sont davantage tournées vers le train à batterie.*

**Région : Effectivement, mais les problématiques sont différentes. La Région part sur une expérimentation des deux modes. En Auvergne, le train hydrogène semble plus pertinent car il n'y a que 80 km d'autonomie pour les trains à batterie à date.**

*La FNAUT n'est pas favorable aux rames hydrogène du fait de la provenance (issu du méthane) et des problèmes de rendement global. En matière de décarbonation, le train électrique paraît plus vert. Il convient de privilégier cette possibilité. D'autre part, si on veut réellement décarboner, il convient d'augmenter l'offre.*

**Région: c'est la raison pour laquelle la Région mentionne une augmentation de 30% de l'offre. La Région optera pour l'hydrogène le plus vert possible.**

*L'Auvergne est un territoire d'expérimentation avec des succès souvent discutables, en pointant les exemples du tramway à pneu ou de l'Ouverture à la concurrence.*

**Région : l'ouverture à la concurrence est une démarche nationale qui est imposée aux Régions.**

*La ligne Clermont/Le Mont Dore est volontaire pour expérimenter le train H2.*

## C. SERVICES ANNUELS TER 2024 ET 2025 : TRAVAUX PROGRAMMÉS, ÉVOLUTIONS DE DESSERTES

### Relevé des questionnements :

*Les travaux entre Bourges et Montluçon sont très longs. A priori, il y a des retards. Entre Montluçon et Lapeyrouse, des travaux sont prévus mais non financés. S'il n'y a pas de financement, une exploitation en voie unique serait envisagée.*

**SNCF Réseau : Une limitation temporaire de vitesse est prévue à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2024. Entre Montluçon et Commentry, les travaux sont prévus en 2025.**

**Région : Il y a un véritablement enjeu sur cette ligne de voyageurs : fret, lithium. C'est une opportunité pour accélérer les investissements majeurs.**

*La ligne Gannat /St Germain-des-Fossés doit rouvrir. On gagnerait 1h de temps de trajet. Sur la ligne Gannat/St Germain-des-Fossés, si on investit sur le fret, cela n'a pas de sens de faire circuler des trains de voyageurs. Il faudrait que les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine demandent que la ligne Bordeaux/Lyon redevienne une ligne de Trains d'Equilibre du Territoire, en appui avec les 8 départements et les agglomérations traversées.*

**Région : le Vice-Président approuve et s'est d'ailleurs déjà exprimé sur ce sujet. Il s'agit d'un enjeu majeur, qui a d'autant plus de sens que Railcoop connaît des difficultés. Le lithium est une belle opportunité. La ligne est électrifiée.**

*Lors du comité de suivi Lyon/Nantes, la DGITM a rappelé que cette ligne ne relevait pas de l'Etat.*

**Région : effectivement, c'est la raison pour laquelle il faut faire évoluer la position de l'Etat.**

*L'adaptation horaire du car Moulins/Paray-le-Monial de 19h37 est appréciée car elle permet de faire une correspondance avec le train précédent Clermont-Ferrand/Moulins de 18h33.*

*Qu'en est-il de la situation en gare de Lamure ?*

**SNCF Réseau : la situation est compliquée à Lamure, car l'agent de circulation n'est plus en poste depuis le 11 décembre.**

*Sur la liaison Lyon/Tours, le temps de trajet le week-end en 2024 sera de 7h.*

**SNCF Réseau : prend note de la question et apportera une réponse ultérieurement. Il s'agit a priori de difficultés liées à des problèmes de croisement et de stationnement.**

## D. PERSPECTIVES

### Relevé des questionnements :

*Le SMTC souhaite avoir le cahier des charges de l'étude sur l'étoile ferroviaire clermontoise.*

**SNCF Réseau : se renseigne sur la faisabilité. Il s'agit d'un document d'expertise interne.**

**Région : si un accord de confidentialité est signé, il n'y a pas de raison à ne pas transmettre le cahier des charges. Il est important que les financeurs l'aient en possession.**

**SNCF Réseau : une clause de confidentialité est possible, mais le document sera amputé d'éléments techniques.**

*Est-ce que la liaison Clermont/La Bourboule sera comprise dans cette étude ?*

**Région : A l'heure actuelle, l'étude prend en compte les lignes circulées uniquement.**

*Comment faire partie du comité de pilotage de cette étude ?*

**Région : Il n'est pas prévu d'élargir le comité de pilotage, mais un point d'étape pourra être réalisé 1 à 2 fois par an, et ceci dans les 18 mois.**

*Initialement, cette étude visait uniquement le ferroviaire, aujourd'hui les transports interurbains sont intégrés. Les dessertes fines sont oubliées, c'est inquiétant.*

**Région : Intégrer les transports interurbains dans les réflexions a du sens. Mais ce n'est pas les réflexions sur les SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) qui vont financer la ligne du Mont-Dore par exemple.**

*La ligne Clermont-Ferrand/St Etienne sera-t-elle intégrée dans l'étude ?*

**Région : Le sujet est différent ; il ne s'agit pas d'une étude sur l'Auvergne mais sur la métropole clermontoise. Les mobilités quotidiennes vont jusqu'à Thiers et non pas jusqu'à St Etienne.**

*Quand vont être mis en place les bassins de mobilité ?*

**Région : le dispositif est envisagé à partir de la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2024.**

## **5. ACTUALITÉS ET AUTRES ACTIONS RÉGIONALES**

### **A. TRANSPORTS INTERURBAINS**

L'expérimentation du système Nudges est faite en Isère pour inciter les gens à utiliser le parking pour favoriser / inciter la population à emprunter les transports en communs. A reproduire si l'expérience est concluante.

#### **Relevé des questionnements :**

*C'est un enjeu majeur pour les territoires qui n'ont pas de gare. Seul le Cantal voit son offre augmenter. Il existe un problème de qualité sur le réseau existant : en gare d'Aurillac ou St-Flour, il n'y a aucune information voyageur ni aucune information des nouveaux services créés auprès du public et des maires.*

*En gare de Thiers, il manque des fiches horaires, le panneau d'affichage ne suffit pas.*

**Région : l'objectif de la feuille de route est de doubler les dessertes de transports interurbains. Sur la diffusion des fiches horaires en général, un document global est en réflexion afin que les horaires de trains et de cars figurent dans un seul et même document (papier et si possible internet). La Région cherche à harmoniser et à uniformiser les choses.**

## B. ACCESSIBILITÉ

### Relevé des questionnements :

*Les nouvelles rames en rénovation seront-elles équipées de l'aide au repérage des portes ?*

**Région : Les nouvelles rames en cours de livraison n'en seront pas équipées. Le dispositif est coûteux et demande des délais de mise en oeuvre. Une réflexion est en cours pour faire appel à des start-up pour mettre en oeuvre des systèmes plus rapides à déployer. Des efforts sont faits sur le matériel roulant pour disposer du matériel nettement plus accessible que les anciens matériels.**

*Les lignes de cars sont-elles toutes accessibles aux personnes en fauteuil roulant ?*

**SNCF Voyageurs : Le service Accès TER permet de prendre en charge ces personnes, qui peuvent parfois être orientées sur des zones de rabattement, car il n'est pas possible de les prendre en charge dans toutes les gares.**

**Région : les cars Région sont tous accessibles ; cependant tous les quais ne le sont pas.**

*L'arrêt de car du Vauriat n'est pas accessible.*

**Région : prend bonne note, et va voir les améliorations possibles.**

*S'agissant de l'accessibilité, le délai des 9 ans prévu par la loi arrive à échéance. Cependant, il reste encore beaucoup de travail à faire pour rendre les transports accessibles en totalité.*

*La gare de St-Germain des Fossés va-t-elle pouvoir être mise en accessibilité ?*

**La gare de St-Germain-des-Fossés ne remplit pas les critères requis. Mais elle bénéficie cependant du service Accès Ter.**

## C. AUTRES ACTUALITÉS RÉGIONALES

### Relevé des questionnements :

*Des autorités organisatrices souhaitent être impliquées dans la concertation et sont prêtes à participer. A quelle date cela sera-t-il possible ?*

**Région : L'évolution du dispositif de concertation sera mise en oeuvre à partir de la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2024. Ce sujet fait d'ailleurs l'objet d'une délibération en assemblée plénière de décembre 2023.**

Frédéric AGUILÉRA remercie les participants au comité de mobilité. Il indique qu'il reviendra prochainement vers les participants à l'occasion du prochain cycle de concertation 2024.

Nota : l'ordre du jour a été adapté aux sujets abordés en séance de manière à favoriser les échanges. Tous les sujets figurant dans le support n'ont pu être abordés en totalité. Aussi, le support de présentation a été adressé aux invités à la suite de la réunion. A noter que supports et comptes-rendus seront diffusés et déposés sur <https://www.laregionvustransporte.fr/contenus/la-concertation>.