ACTION 4-2 FIABILISER ET OPTIMISER LES GRILLES HORAIRES DES DESSERTES FERROVIAIRES

Les échanges entre le ressort territorial du SMTC-AC et les territoires voisins correspondent à des distances parcourues ultra-majoritairement en voiture particulière et induisent donc nuisances environnementales et congestion. Les services ferroviaires existants constituent une alternative à développer à cette échelle dans un cadre financier et contractuel contraint (convention TER). L'enjeu de cette action est donc de pérenniser et d'optimiser de l'existant en matière ferroviaire.

SUIVI DES RÉALISATIONS

En retard

non démarré
en cours
opérationnel/terminé

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Engager une étude d'optimisation de la grille à l'échelle du bassin de vie (pôle métropolitain)	≤ 2022	- fin 2021/début 2022 : validation par l'État, la Région et le Pôle Métropolitain d'une convention financière pour la réalisation d'une étude sur l'étoile ferroviaire clermontoise (maîtrise d'ouvrage : SNCF RESEAU). - 2022 : préparation du cahier des charges de l'étude
b Mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'offre de service	2022-2025	- 2019 : révision de l'offre pour Clermont–Thiers, nouvelle grille horaire mise en application en mars 2020 (pour le ressort du SMTC-AC, cela concerne Aulnat et Pont-du-Château). Pas encore de retour sur la fréquentation (situation faussée avec la période crise sanitaire). - 2020 : réalisation de travaux d'urgence sur l'axe Clermont–Volvic et annonce par la Région du lancement à venir d'une étude préliminaire pour la ligne (investissements nécessaires pour pérenniser la ligne) ; des scénarios de desserte pourront être étudiés dans ce cadre. - 2021 : lancement d'une étude préliminaire d'ouverture de 3 nouvelles haltes ferroviaires sur le territoire régional au-delà de 2025. Pour le territoire de la Métropole de Clermont, l'étude porte sur la halte au lycée hôtelier à Chamalières (délibération du 4 juin 2021). - 2022 : lancement d'une étude d'opportunité de la ré-ouverture de la liaison Thiers–Boën

ÉVALUATION/CONSTATS

Évolution de l'offre TER : vers un changement d'approche

Jusqu'ici, la Région n'a pas travaillé la question de l'optimisation de l'offre à l'échelle du bassin de vie mais selon une logique de ligne tout en tenant compte du maintien des correspondances entre les services TER et les lignes longues distances structurantes (Clemont-Paris, Clermont-Lyon, Clermont-Nîmes...).

Mais depuis le début des années 2020, les questions liées au Train d'Équilibre du Territoire (TET) Nantes-Lyon (mise en place d'un 3e aller/retour dès 2023) et au TET Clermont-Paris (« accroches horaires », mise en place du 9e aller/retour quotidien, nouveau matériel roulant ...), ainsi que les nouvelles offres des Services Librement Organisés (SLO), comme Railcoop dès 2023 entre Lyon et Bordeaux, se précisent. Elles conditionnent fondamentalement le travail de coordination des horaires sur toutes les lignes locales liées au bassin clermontois. **La Région en concertation avec l'État et le Pôle Métropolitain** a donc décidé fin 2021 d'engager une étude à l'échelle du territoire du Pôle Métropolitain afin d'avoir une vision globale de l'exploitabilité et des capacités actuelles de l'étoile ferroviaire. Cette approche globale se rapproche beaucoup plus des dispositions du PDU que les approches par ligne qui prévalaient jusqu'ici. Le démarrage prévisionnel de cette étude, fixé initialement à septembre 2022 a été reporté à début 2023, compte-tenu notamment du plan de charge de SNCF réseau, chargée de réaliser l'étude.

Cependant, depuis l'approbation du PDU la desserte ferroviaire a connu quelques évolutions notables.

Une nouvelle offre pour la ligne Clermont-Thiers a été mise en place au service annuel 2020 : elle apporte un service plus équilibré sur la journée, plus étoffé les week-end et renforce ainsi l'offre péri-urbaine sur le bassin Clermont-Vertaizon. La crise sanitaire a empêché de mesurer en 2021 les retombées et l'adéquation de la nouvelle grille horaire avec les besoins (fréquentation pas représentative). L'année 2022 a permis de corriger cette situation et des ajustements pourront être étudiés, éventuellement dans le cadre de l'étude étoile ferroviaire clermontoise, pour le service annuel 2025 ou 2026 pour tenir compte du retour d'expérience.

Également sur la branche Est de l'étoile ferroviaire, au-delà de Thiers, il faut signaler également la réalisation en 2022 d'une étude d'opportunité de la ré-ouverture de la section Thiers-Boën, dont les circulations ferroviaires sont suspendues depuis 2016. Différents scénarios rail et/ou route sont étudiés. Une restitution sera proposée aux acteurs territoriaux en 2023 en vue de proposer des améliorations sur cette section et plus largement sur la liaison Clermont-Ferrand-Saint-Etienne.
Concernant la ligne Clermont-Volvic, des travaux d'urgence ont dû être réalisés à l'automne 2020. La Région a également informé ses partenaires fin 2020 de l'intention de l'État et de la Région de conduire une étude préliminaire portant sur les besoins d'investissements nécessaires pour pérenniser la ligne au-delà de ces travaux. Des scénarios de desserte pourront être étudiés dans ce cadre et pourraient, en fonction des besoins en investissements (infrastructure), conduire ensuite à des mesures d'adaptations de l'offre. L'étude reste cependant à lancer véritablement. Initialement prévue pour 2022, cette étude a été reportée pour pouvoir intégrer les conclusions d'une étude globale de redéfinition de l'offre à l'échelle de l'« étoile ferroviaire » de Clermont-Ferrand dont le démarrage est prévu au 1er semestre 2023. En attendant le lancement de ces études, une vigilance doit être apportée au maintien de l'état de l'infrastructure de cette ligne, qui reste en partie vétuste. Pour cela, SNCF Réseau devrait proposer en 2023 une nouvelle opération de sauvegarde de la ligne à réaliser vers 2026 mais dont le financement reste à négocier.
En parallèle, suite à des premières études menées en 2014 puis à une étude de faisabilité technique en 2019-2020, une étude préliminaire d'ouverture, au-delà de 2025, de 3 nouvelles haltes ferroviaires a été lancée en juin 2021. Pour le territoire de la Métropole de Clermont, l'étude porte sur la halte au lycée hôtelier à Chamalières située sur la ligne Clermont-Volvic. Les conclusions de l'étude seront finalisées au cours du 1er trimestre 2023.

Un travail technique relatif à l'offre pour l'axe Moulins-Brioude a été amorcé en 2020 mais devra être mis à jour pour tenir compte des données de l'étude « étoile ferroviaire » et des futurs horaires des trains Intercités Clermont-Paris à horizon 2026. Quelques aménagements de l'offre à la marge seront étudiés à l'occasion du service annuel 2024 mais l'essentiel des changements aura lieu plus certainement pour le service annuel 2026 (en cohérence avec les horaires du Clermont-Paris et du Clermont-Lyon notamment).

POUR LA SUITE...

- **Lancer et suivre l'étude « étoile ferroviaire Clermontoise » :** tenant compte des évolutions du TET Paris Clermont (9 allers/retours à compter du service annuel 2027/2028, cadencement aux deux heures), et sur la base d'une vision globale de l'exploitabilité et des capacités actuelles de l'étoile ferroviaire, cette étude devra projeter des évolutions de dessertes des lignes régionales, par exemple conforter la diamétrale Nord-Sud (axe Moulins-Clermont-Brioude) et évaluer l'opportunité de la diamétrale Est-Ouest (Thiers-Volvic). Le CCTP est à finaliser dans le courant du premier trimestre 2023.
- **Préparer et mettre en œuvre les évolutions marginales de l'offre envisagées dans les études sectorisées :** à compter de juillet 2023, réouverture du poste d'aiguillage de Figeac et remise en service des dessertes Toulouse-Aurillac-Clermont ; pour le service annuel 2024, finaliser les évolution des offres des lignes Clermont-Lyon, Clermont-Gannat, Clermont-Vichy et Clermont-Montluçon, enfin, en vue du service annuel 2025, préparer l'évolution de l'offre pour Clermont-Volvic.
- • **Stabiliser une nouvelle opération de sauvegarde de la ligne Clermont-Volvic** : à la suite de l'étude étoile ferroviaire, entamer l'étude préliminaire infrastructures pour des travaux à réaliser vers 2026.

COÛTS

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

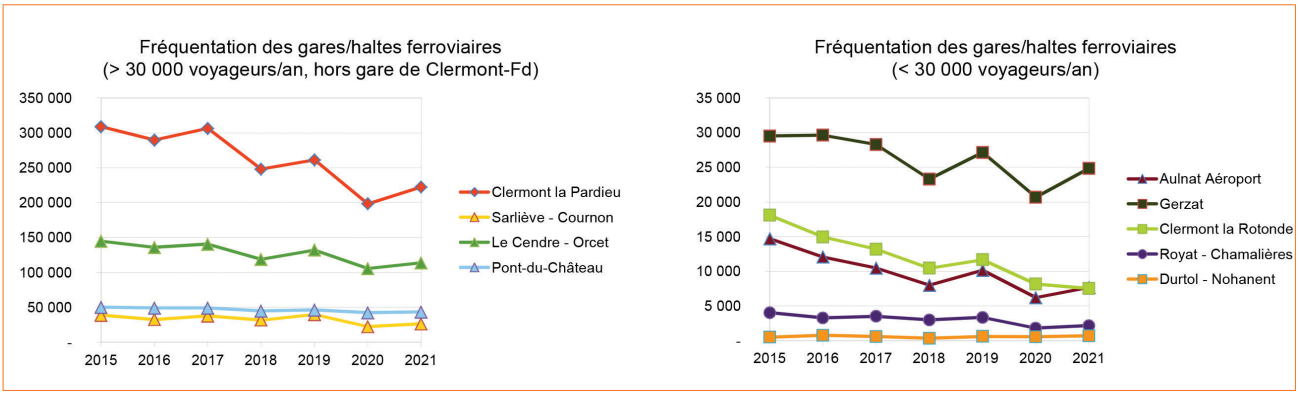
4,6 M€ déjà investis (travaux de sauvetage Clermont-Volvic)
Financement au titre du plan de sauvetage des petites lignes (Région 65 %)

630 000 € engagés (étude 3 nouvelles haltes ferroviaires)
Financement Région (100 %)

500 000€ programmés (étude étoile ferroviaire clermontoise)
Financement Etat (45 %), Région (35 %), Pôle Métropolitain (20 %)

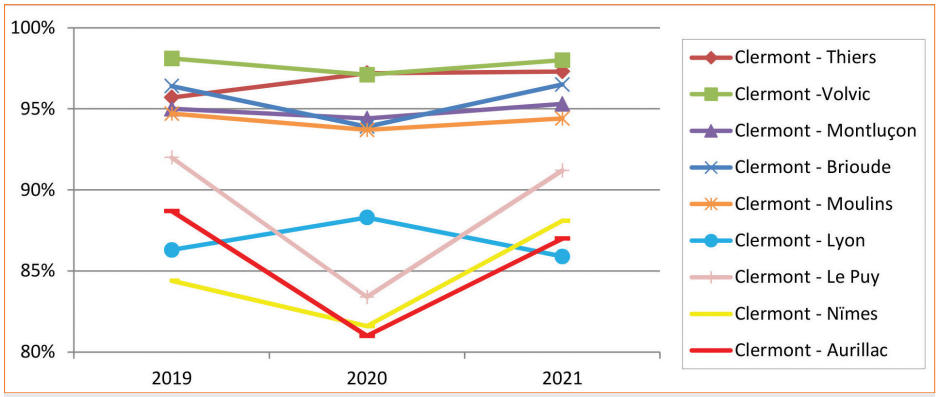
INDICATEURS

Fréquentation des gares & haltes du ressort territorial



(source : SNCF Gares et Connexions via data.sncf.com. Dernières données disponibles : 2021)

Fréquentation des gares et haltes du ressort territorial



(Source : Région Auvergne Rhône Alpes. Dernières données disponibles : 2021)

En matière de fréquentation, la tendance en 2021 est nettement orientée dans le sens d'un redressement après la crise sanitaire, et ce malgré d'importantes perturbations liées à la COVID-19 pendant la première moitié de 2021. Les chiffres 2022 ne sont pas disponibles à l'heure du bilan, mais la tendance devrait être confirmée et même amplifiée en 2022, avec des chiffres attendus supérieurs à ceux de 2019, en raison notamment de la hausse des prix des carburants/crise énergétique.

Concernant l'offre, après des années d'érosion progressive, la tendance est à une stabilisation de l'offre théorique train au niveau de l'année 2019. Des kilomètres train supplémentaires ont été injectés en sus depuis 2020 mais ceux-ci ne concernent que le service Léman Express et pas TER.
Un décalage important entre l'offre théorique et l'offre réalisée existe (la différence étant les trains supprimés). De ce point de vue, après 3 années très difficiles entre 2018 et 2020, la situation s'est nettement améliorée en 2021 au niveau régional.