

Conseil du Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne
Mercredi 5 janvier 2022 à 17 heures
En visioconférence

Étaient présents les délégués dont les noms suivent :

Mesdames Claire BRIEU, Marion CANALES, Florence DUBESSY, Blandine GALLIOT
Messieurs Dominique ADENOT, Frédéric AGUILERA, Claude BARBIN, Nicolas BONNET,
Frédéric BONNICHON, Jean-Claude BRAT, Sylvain CASILDAS, Jean-Christophe
CERVANTES, Jean-Michel CHARLAT, Jacques DE CHABANNES, Éric DERSIGNY,
Charles-André, DUBREUIL Louis GISCARD D'ESTAING, Henri GISSELBRETCHT, Gérard
GUILLAUME, Jean-Sébastien LALOY, Roger-Jean MEALLET, Christian MELIS, Gilles
PAULET, Daniel PEYNON, Serge PICHOT, Pascal PIGOT, François RAGE, Claude
RAYNAUD, Marc REGNOUX, François SENNEPIN, Jean-Luc VACHELARD

Délégués titulaires ayant donné pouvoir :

Monsieur Olivier BIANCHI représenté par François RAGE

Étaient excusés :

Madame Odile VIGNAL,
Messieurs Bertrand BARRAUD, Tony BERNARD, Jean-Pierre BRENAS, Éric BRUN, Marc
CARRIAS, Charles-André, DUBREUIL, Romain, LOPEZ, Stéphane RODIER

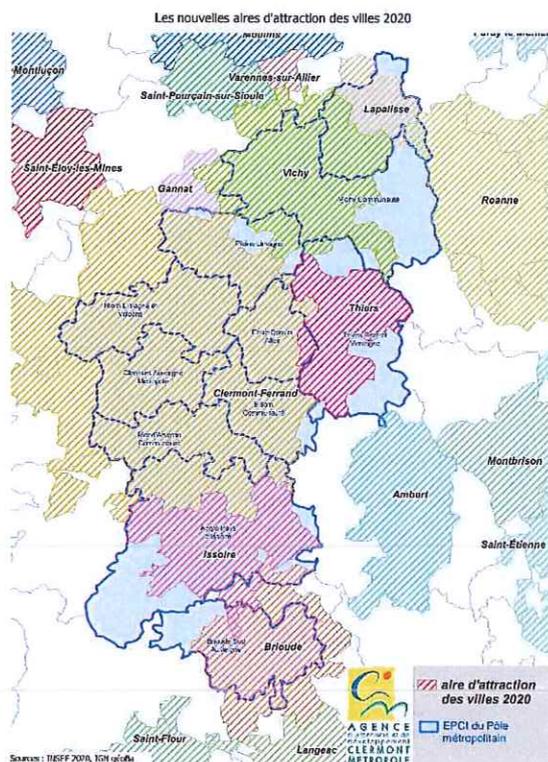
Défi Mobilité

Programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise

1/ Cadre de l'étude portée par SNCF Réseau sur l'étoile ferroviaire clermontoise :

Un objectif principal : développer l'usage du train pour promouvoir une mobilité décarbonée pour les navetteurs « longues distances »

Face aux enjeux climatiques, le recours plus massif à une mobilité durable est nécessaire pour les déplacements du quotidien à la fois pour réduire l'emprunte carbone de nos déplacements, mais aussi pour proposer des alternatives aux populations des couronnes périurbaines et limiter le risque de précarité énergétique.



En effet, aujourd'hui l'aire d'attraction de Clermont-Ferrand dépasse très largement le périmètre de la Métropole, impliquant de nombreux déplacements qui s'effectuent très majoritairement en voiture.

Ainsi, dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, 67% des déplacements se font en voiture. Ceci est proche de la moyenne nationale (64%) mais son usage est plus élevé que dans les autres métropoles de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon : 54% / Grenoble : 61% / St-Etienne : 63%).¹

Au-delà, des enjeux consommation énergétique / pollution liés au trafic routier, cela pose des questions de précarité énergétique. Dès 2016, une étude du CEREMA² estimait qu'environ 10% des ménages du Grand Clermont étaient en situation de vulnérabilité aux coûts de la mobilité. Avec un prix du pétrole qui s'est renchéri depuis, la question de proposer des services de mobilités accessibles à tous reste un enjeu fort.

¹ ADETEC – Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises - 2021

² CEREMA – Vulnérabilités des ménages aux coûts des transports au sein de l'aire clermontoise - 2016

Dans ce contexte, la Loi d'Orientation des Mobilités (24 décembre 2019) ambitionne un doublement de l'usage des trains du quotidien. Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes (adopté le 20 décembre 2019) a bien identifié l'objectif de renforcer les dessertes autour des grandes métropoles avec des trains fréquents (toutes les ½ heure voire tous les ¼ d'heure).

Au regard des réalités d'échanges entre territoires et de la structuration du réseau ferroviaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes réfléchit à une densification et une diamétralisation³ des dessertes sur les axes Moulins – Brioude et Thiers – Volvic. Cela appelle à un rôle accru des gares⁴, comme lieux de rabattement (intermodalité) mais aussi des hub de vie (densification urbaine, maillage commercial...). Cette future organisation visant à proposer des services de mobilités plus attractifs, en particulier pour les « navetteurs longues distances » (personnes effectuant plus de 40 km par jour).

Dans ce contexte, concevoir une offre de mobilité multimodales s'appuyant sur un RER dans le bassin clermontois constitue une opportunité à long terme pour un territoire durable, attractif et compétitif.

Un objectif spécifique : améliorer la desserte ferroviaire sur la longue et moyenne distance pour d'autres usages

Cette question de l'usage quotidien renforcé du train dans le bassin clermontois est interpellée par des enjeux supra, dont :

- La nouvelle grille de l'axe Intercités Paris – Clermont-Ferrand à horizon 2026 (1 train toutes les 2 heures avec un temps de parcours réduit), impliquant de revoir les horaires et les correspondances de la plupart des circulations ferroviaires touchant Clermont-Ferrand,
- L'intensification de l'usage de l'infrastructure ferroviaire en sortie Ouest de Lyon, pouvant peser sur la liaison Clermont-Ferrand – Lyon, du fait :
 - Du renforcement de l'axe Intercités Nantes – Lyon couvrant 2 trains par jour mais visant à passer à 3 (dès 2023), voir 4 (à long terme),
 - La venue d'un nouvel entrant (Railcoop) – dès fin 2022 – pour relancer l'axe Bordeaux – Lyon avec 2 trains par jour,
 - Des enjeux de renforcement de desserte périurbaine sur l'axe Lyon – Tarare.

C'est pourquoi l'étude étoile ferroviaire clermontoise intègre spécifiquement la liaison Clermont-Ferrand – Lyon. De plus, les enjeux de connexions aux villes de Nîmes, Nevers, Montluçon, Aurillac et Le Puy sont intégrées au titre des axes en correspondance. De même la problématique de la compatibilité avec des circulations fret est nécessaire (maintien voire développement de la fréquence des trains de fret touchant les grands sites industriels comme les usines d'eaux ou les dépôts pétroliers).

Un programme d'études est donc proposé pour répondre à ces enjeux (cf. convention portée par SNCF Réseau en annexe). Ce programme s'inscrit dans le plan de relance signé par la région et l'État le 16

³ Principe d'exploitation visant fusionner 2 dessertes passant par une gare centrale. Exemple de desserte diamétralisée : les trains Moulins – Vic-le-Comte, qui transitent par Clermont-Ferrand.

⁴ Cf. étude sur la valorisation de la croix ferroviaire et des gares du grand Clermont (<https://drive.google.com/file/d/1OfqHcW1ESsQORGsABAdqPecab55X5ubx/view>)

janvier 2021 consacré à la relance du ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes et destiné à financer les études et les investissements sur la période 2021-2022.

Les attendus du programme d'études sur l'étoile ferroviaire clermontoise (déplacements du quotidien bassin clermontois + axe Clermont-Ferrand – Lyon)

L'objectif de ce programme d'études est de définir une armature partagée de la mobilité des personnes adaptée au territoire en s'appuyant sur tous les modes de transport. Elle s'appuie sur une offre de service ferroviaire cadencée TER de type « RER » pour répondre aux besoins de déplacements locaux et quotidiens des secteurs urbains, périurbains et ruraux du territoire. Cette offre a pour ambition de répondre aux enjeux suivants :

- Un cadencement, au quart d'heure en heures de pointe sur la partie centrale de l'aire clermontoise,
- Le maintien de la performance des TER moyenne et longue distance,
- L'amélioration de la robustesse et de la régularité des circulations ferroviaires sur le périmètre de l'étude.

L'étude fera l'objet d'un cahier des charges proposé par SNCF Réseau et validé par les signataires de la convention de financement du programme d'études.

Elle est décomposée en 4 volets.

Volet 1 : Diagnostic des besoins de mobilité et enjeux

- ✓ Caractérisation des besoins de mobilité et des enjeux territoriaux – appui sur des enquêtes existantes et études mises à disposition,
- ✓ Valorisation des enseignements tirés du modèle de trafic régional,
- ✓ Analyse adéquation de l'offre ferroviaire / besoins,
- ✓ Analyse des complémentarités avec d'autres offres de mobilités : lignes régionales interurbaines et scolaires, services de mobilité développés par les AOM, lieux d'intermodalité,
- ✓ Analyse tarifaire et billettique, afin d'apporter des produits adaptés pour les voyageurs réguliers comme les occasionnels, qu'ils circulent sur le seul réseau TER ou qu'ils empruntent aussi des réseaux locaux (Clermont-Ferrand, Riom, Thiers, Vichy),
- ✓ Scénarios d'offres de mobilité multimodaux, articulés autour d'un RER clermontois.

→ Identifie un potentiel de clientèle pour le ferroviaire et des pistes d'amélioration de l'offre de transport global.

Volet 2 : Diagnostic de l'exploitation existante et modélisation de nouvelles trajectoires de développement des lignes de l'étoile ferroviaire clermontoise

- ✓ Présentation des offres de mobilités ferroviaires et leurs évolutions,
- ✓ Volumétrie par axe / nombre de dessertes / fréquences, services,
- ✓ Affectation matériel roulant,
- ✓ Aménagement de l'infrastructure (plan de voie, alimentation électrique...).

Cette étape consolidera, pour chaque scénario, les coûts d'investissement à dire d'experts et estimera l'ordre de grandeur des coûts d'exploitation associés au développement d'une offre ferroviaire.

→ Identifie un schéma de desserte pour l'exploitation des lignes à horizon 2026 / 2030 /2035*

* les horizons :

2026 : Mise en service de la nouvelle ligne Intercités Paris – Clermont-Ferrand. Recomposition des offres TER avec peu ou pas d'intervention sur les infrastructures,

2030 : Optimisation du schéma 2026, intégrant de possibles interventions sur les infrastructures,

2035 : Horizon de la « feuille de route Mobilités » (exercice de prospective au niveau de la Région).

Volet 3 : Prévion de trafic

- ✓ Évaluation pour chaque horizon des gains de fréquentation sur le réseau ferré et la part modale des transports collectifs pour chaque horizon.

Volet 4 : gares et haltes

- ✓ Opportunité de nouvelles gares et haltes,
- ✓ Localisations envisagées,
- ✓ Prévion de fréquentation,
- ✓ Préprogramme d'aménagement avec estimation de l'investissement et des calendriers de réalisation.

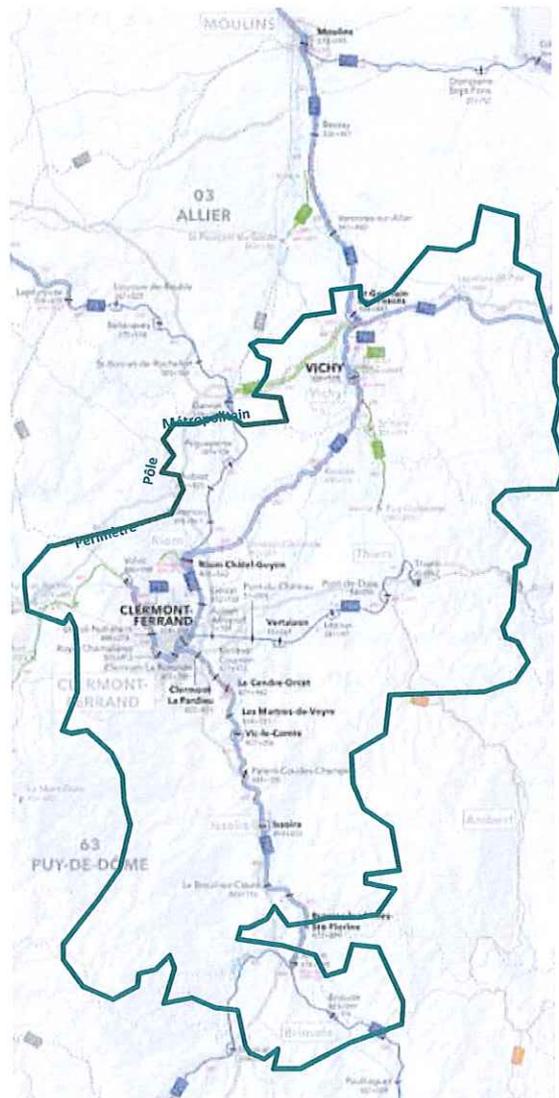
Périmètre

Les gares identifiées comme « tête de ligne » sont Gannat / Moulins au Nord, Thiers à l'Est, Brioude au Sud et Volvic à l'Ouest.

Pilotage

L'Etat et la Région confient la maîtrise d'ouvrage de cette étude à SNCF Réseau. SNCF Gares et Connexions, SNCF Voyageurs seront associés également

Conformément aux autres études régionales en cours sur les projets d'étoiles ferroviaires, la gouvernance décisionnelle de cette étude serait portée par un comité de pilotage, appuyé par un comité technique préparatoire, représentant les financeurs : Etat,



Région et Pôle métropolitain. En tant que de besoin, les communes concernées par les créations des haltes ferroviaires pourront être associées.

La gouvernance partenariale de cette étude serait portée par une instance ad-hoc représentant les acteurs territoriaux suivants :

- ✓ Les EPCI non couverts par le Pôle métropolitain et disposant d'une gare dans le périmètre de l'étude : CA Moulins communauté (gares de Moulins et de Bessay), CC Saint-Pourçain, Sioule, Limagne (gare de Gannat), CC Entr'Allier, Besbre et Loire (gare de Varennes)
- ✓ Les syndicats AOM, pour lesquels les ECPI leur ont confié la compétence mobilités (SMTC, SM-TUT)
- ✓ Départements (Allier, Haute-Loire, Puy-de-Dôme)
- ✓ Agglomérations de l'ex-Auvergne (Aurillac, Montluçon, Le Puy)

Coût

Le coût total de l'étude est de 500 000€ HT courants. Il correspond au financement des volets suivants :

VOLET	MONTANT
Volet Enjeux de Mobilité	100 000 €
Volet Exploitation	250 000 €
Volet Prévision de trafics	50 000 €
Volet Aménagement des Haltes	100 000 €
TOTAL	500 000 €

Calendrier

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 18 mois, à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau.

Il est impératif de disposer des conclusions de l'étude au 3^{ème} trimestre 2023, afin de préparer le plan de transport du service annuel 2026 (à compter de la mi-décembre 2025), dans la mesure où les créneaux de circulation se réservent avec 2 ans d'avance.

2/ Étude de l'étoile ferroviaire clermontoise : proposition de positionnement du Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne :

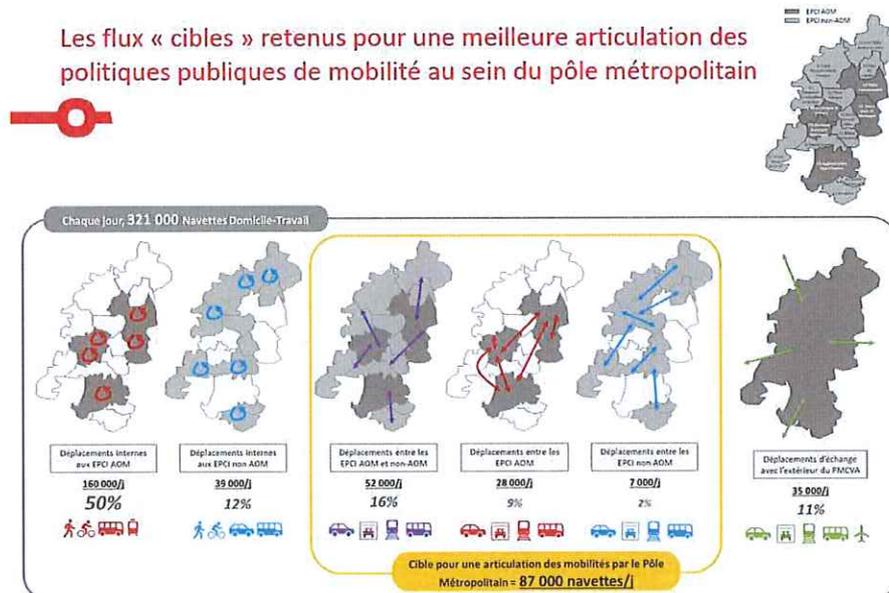
Le Pôle métropolitain, porteur d'une vision trans-territoriale des mobilités

Le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne souhaite œuvrer à la fluidité des mobilités en interne de son territoire, afin de rendre plus aisés les déplacements quotidiens, les échanges, ou encore l'activité économique. Faciliter les mobilités internes, c'est faciliter toutes les interdépendances au sein de ce territoire.

A ce titre le Pôle est garant d'une connaissance transverse des différentes politiques publiques de mobilités, au travers :

- ✓ Des SCoT / PLUi des différents EPCI,
- ✓ Des plans de mobilités (Assises des mobilités de Thiers, Dore et Montagne / Plan de Déplacements Urbains du SMTC...),
- ✓ De grands projets comme Inspire (Bus en site propre – Lignes B & C).

Aussi le Pôle métropolitain a mené en 2016/2017, une étude pour une meilleure articulation des politiques publiques de mobilité au sein de cet espace. Pour rappel cette étude a mis en avant l'importance des échanges entre communautés de communes, pour lesquels les alternatives au « tout-voiture » restent modestes.



Ainsi, la présente étude sur l'étoile ferroviaire clermontoise constitue une opportunité à proposer aux navetteurs des solutions de mobilité plus faciles par le train (meilleure cadence, intermodalité avec les services locaux...). Cette meilleure attractivité du train aura pour incidence d'apporter des réponses alternatives aux navetteurs se déplaçant sur 20 à 50 km, avec des conséquences positives sur l'environnement et le budget mobilité des ménages.

Le périmètre de l'étude « de Moulins à Brioude » dépasse certes le périmètre du Pôle métropolitain, mais l'essentiel des échanges de la zone de l'étude se produisent sur le bassin Clermont / Vichy / Thiers / Issoire – Brioude.

Implication du Pôle métropolitain dans la gouvernance de l'étude de l'étoile ferroviaire clermontoise

Pilotage

Le Pôle métropolitain est le représentant des 11 EPCI adhérents pour suivre cette étude.

Afin d'assurer un rôle de dialogue avec les différents EPCI adhérent au pôle, il est proposé le montage d'une commission ad-hoc afin de s'assurer du partage, de la diffusion des informations ainsi que faire remonter les attendus des différents territoires du pôle. Il conviendra à veiller notamment à faire valoir les concepts du « Service Express Métropolitain » (cf. Annexe), qui ont conduit le pôle à s'engager dans cette démarche.

Caractéristique d'un « Service Express Métropolitain »



Sources : SNCF Réseau / Agence d'urbanisme Clermont Métropole

Coûts

Le montant du cofinancement apporté par le Pôle métropolitain sera de 20% du coût total des études. Les 80 % de cofinancements restants sont à la charge de l'État et de la Région.

Ceci correspond à octroyer un financement de 100 000 € courants HT, décliné sur 2 exercices budgétaires.

De plus, l'Agence d'urbanisme va assurer une mission d'AMO, pour garantir le suivi technique de cette étude, ainsi qu'un dialogue avec les EPCI partenaires sur l'avancement de la démarche. Outre, ce rôle de dialogue, l'Agence d'Urbanisme pourrait également produire des expertises complémentaires de type armature urbaine en lien avec cette future offre de mobilité. Ces éléments seront à intégrer dans le programme de travail mutualisé de l'Agence d'urbanisme pour 2022 et 2023.

Compte-tenu de ces éléments, il est proposé aux membres du Conseil de :

- ✓ D'engager le Pôle métropolitain comme partenaire du programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise, proposé dans ladite note.
- ✓ D'approuver la convention de financement entre l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne et SNCF Réseau relative au programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise.
- ✓ D'affecter une subvention plafonnée à 100 000 € correspondant à 20% des dépenses éligibles de 500 000 euros.
- ✓ D'attribuer cette subvention à SA SNCF Réseau pour la réalisation du programme d'étude de l'étoile ferroviaire du bassin clermontois.
- ✓ De mettre en place une commission ad-hoc afin de s'assurer un rôle de dialogue avec les différents EPCI adhérent et AOM du pôle.
- ✓ Définir le représentant du Pôle à la gouvernance décisionnelle de cette étude.

Annexe : le concept de « Service Express Métropolitain »

La Loi d'orientation des mobilités (fin 2019) entend favoriser la réalisation de projets de RER métropolitains pour aller vers un doublement de l'usage du transport ferroviaire du quotidien. Le 9 octobre 2020, SNCF Réseau a remis gouvernement son plan pour développer de nouveaux services métropolitains s'apparentant au concept de RER développé en Ile-de-France, partir des années 1960 / 1970. Ce rapport national, intitulé « Etoiles ferroviaires et Services Express Métropolitains », identifie 28 territoires pour lesquels un SEM potentiel pourrait voir le jour. La métropole clermontoise est citée dans ce rapport comme présentant « un potentiel modéré de développement de SEM ».

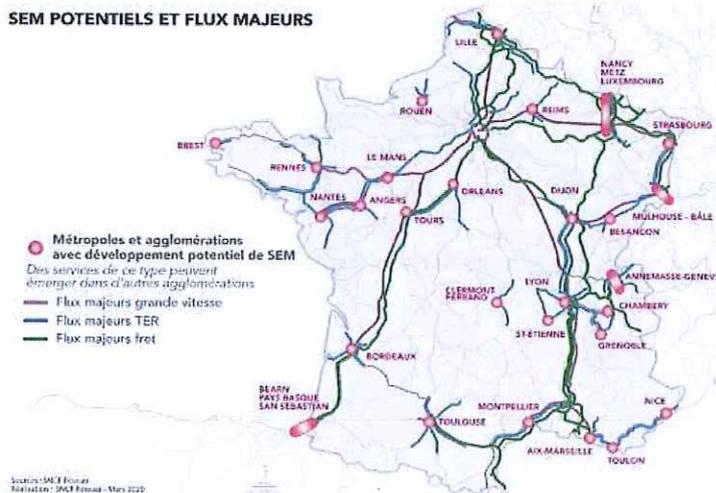


ETILES FERROVIAIRES ET SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS
SCHÉMA DIRECTEUR

au
à



SEM POTENTIELS ET FLUX MAJEURS



Il s'agit de proposer :

- ✓ Un service ferroviaire plus ambitieux en termes d'amplitude et de fréquences et offrant des arrêts fréquents
- ✓ Un service intégré avec celui de la Métropole (intégration tarifaire, gares intermodales...)
- ✓ Un développement urbain articulé autour des gares.

Pour chacun des sites potentiels, il convient de s'interroger sur le périmètre, les objectifs de service, les caractéristiques d'exploitation des trains ou encore les besoins d'adaptation de l'infrastructure.

Plusieurs métropoles sont engagées dans cette démarche. La Métropole de Genève-Annemasse dispose depuis fin 2019 de ce type de service. Les Métropoles de Bordeaux ou Strasbourg déploient actuellement des Services Express Métropolitains. Bordeaux se caractérise par un périmètre très large et l'engagement progressif de nouveaux services (trains supplémentaires). Strasbourg a une approche plus resserrée territorialement et proposera à court terme (2023) des dessertes beaucoup plus fréquentes (nombre de trains en hausse de 40%), même sur des axes disposant déjà d'un service toutes les 20 à 30 minutes.

Sur la base des éléments présentés en séance, et annexés, soit la proposition d'étude intitulée « un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise », et la proposition de Convention relative au financement d'un programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise, pour le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne, lors du Conseil du 5 janvier 2022, il est proposé aux membres du Conseil de :

- ✓ D'engager le Pôle métropolitain comme partenaire du programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise
- ✓ D'approuver la convention de financement entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne et SNCF Réseau relative au programme d'études pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise.
- ✓ D'affecter une subvention plafonnée à 100 000 € correspondant à 20% des dépenses éligibles de 500 000 euros.
- ✓ D'attribuer cette subvention à SA SNCF Réseau pour la réalisation du programme d'étude de l'étoile ferroviaire du bassin clermontois.
- ✓ De mettre en place une commission ad-hoc afin de s'assurer un rôle de dialogue avec les différents EPCI adhérent et AOM du pôle.
- ✓ Définir comme représentant du Pôle à la gouvernance décisionnelle de cette étude, Monsieur Frédéric BONNICHON, président du Pm-CVA.

Nombre d'électeurs inscrits :	40
Nombre de votants :	31
Nombre de pouvoirs :	1
Nombre total des voix exprimées :	32
Pour : Mesdames Claire BRIEU, Marion CANALES, Florence DUBESSY, Blandine GALLIOT. Messieurs Dominique ADENOT, Frédéric AGUILERA, Claude BARBIN, Olivier BIANCHI, Nicolas BONNET, Frédéric BONNICHON, Jean-Claude BRAT, Sylvain CASILDAS, Jean-Christophe CERVANTES, Jean-Michel CHARLAT, Jacques DE CHABANNES, Éric DERSIGNY, Charles-André DUBREUIL, Louis GISCARD D'ESTAING, Henri GISSELBRETCHT, Gérard GUILLAUME, Jean-Sébastien LALOY, Roger-Jean MEALLET, Christian MELIS, Gilles PAULET, Daniel PEYNON, Serge PICHOT, Pascal PIGOT, François RAGE, Claude RAYNAUD, Marc REGNOUX, François SENNEPIN, Jean-Luc VACHELARD	32
Contre :	0

**Pour ampliation certifiée conforme
Le Président du Pôle métropolitain
Clermont Vichy Auvergne**



Frédéric BONNICHON

ANNEXE

