

**COMITÉ DE LIGNE
CLERMONT-FERRAND/AURILLAC
CLERMONT-FERRAND/SAINT FLOUR
NEUSSARGUES/BORT
AURILLAC/BRIVE
AURILLAC/FIGEAC
AURILLAC/BORT LES ORGUES**

AURILLAC- 26 MAI 2008 -

Introduction par Madame Christiane LAIDOUNI : le rôle de la Région, de la SNCF et de RFF ; le TER est le 1er budget du Conseil Régional d'Auvergne (100 M€ en 2007 : 1/6eme du budget total).

L'effort est considérable mais les améliorations doivent se poursuivre en matière de :

- développement de desserte,
- développement du TAD (Transport à la demande),
- gares à rénover.

Deux difficultés à prendre en compte :

- Les ralentissements liés à l'état de l'infrastructure. Une remise à niveau complète des infrastructures nécessiterait un budget de 600 M€. Le Président SOUCHON a demandé un plan d'urgence pour l'Auvergne auprès de l'Etat et de RFF, qui n'a pas reçu de réponse favorable. Cette demande a été réitérée.
- La Région connaît des contraintes budgétaires liées aux transferts de compétence qui ne sont pas suffisamment compensés par l'Etat .

Présentation de l'état et des évolutions du secteur par la SNCF et RFF.

CPER 2007/2013 : Maîtrise d'ouvrage RFF avec le financement de l'Etat, de la Région et de l'Europe.

La massification des travaux au cours de l'été 2008 va perturber le trafic :

- Aurillac-St Flour : du 9 juin au 14 août,
- Neussargues-Arvant : du 7 juillet au 14 août,
- Viescamp-Lamativie (vers Brive) : mai/juin.

Du 9 juin au 6 juillet, tous les trains sont remplacés par des cars entre Aurillac et Neussargues.

La réduction des temps de parcours des TéoZ entre Clermont-Ferrand et Paris entraîne un repositionnement des trains Aurillac- Clermont-Ferrand pour assurer la correspondance à Clermont-Ferrand et bénéficier de cette réduction de temps de parcours depuis Aurillac.

Principaux points abordés

Thèmes	Remarques	Eléments de réponse
Dessertes	Suppressions d'arrêts sur la commune de PERS il y a 3 ans pour accélérer le train Aurillac-Toulouse. On est passé de 10 voyageurs/jour à 3.	SNCF - Les ajouts ou les suppressions d'arrêt permettent de croiser les trains. Pour mémoire, les arrêts supprimés correspondaient à une fréquentation nulle ou d'une personne. En attendant la réforme des péages, la Région paie le Droit d'Arrêt en Gare : 20€ par arrêt correspond à environ 10 000€ par an.
	Les grilles de desserte actuelles ne permettent pas les déplacements domicile/travail et étude vers Aurillac depuis Murat. Avant la suppression du train de nuit, entre Murat et Aurillac, des abonnés empruntaient ce train. L'hiver, le potentiel augmente en en lien avec des conditions climatiques difficiles.	La SNCF a étudié une arrivée à Aurillac à 7h30 depuis Murat et au-delà. Nécessite un parcours à vide pour positionner le train. Potentiel de 20-30 personnes. Cette proposition a été jugée trop coûteuse par la Région.
	Il est proposé de faire monter des X73500 en unité multiples jusqu'à Murat ou Neussargues pour qu'une unité simple descende ensuite sur Aurillac.	SNCF - Cette solution ne résout pas le problème du personnel, qui représente le poste de dépense le plus important (mobilisation d'une journée mécanicien ou conducteur).
		Région - Approche du SRIT : redéployer les moyens au regard d'un budget qui n'est pas extensible. Le projet de centrale de mobilité intègre une réflexion sur la politique des transports entre autorités organisatrices.
	Les trains ne répondent pas aux besoins. Notons que les temps de parcours en train entre Aurillac et Brive sont concurrentiels avec la voiture.	
	Quel avenir pour la ligne de l'Aubrac ?	SNCF - Pas de changement.

Dessertes routières	Transfert des lignes Mauriac/Bort/Clermont-Ferrand et Aurillac/Mauriac/Bort entre le Département et la Région.	Région - Transfert réalisé à la demande du Conseil Général du Cantal pour régulariser le périmètre de compétence. Ce dernier précise que de légers ajustements auront lieu sur Bort-les-Orgues/Aurillac. Le transfert de lignes est soumis à une procédure d'appel d'offres quelle que soit l'autorité organisatrice qui en a la compétence.
	Justification du transfert non établie. Information insuffisante.	Le Conseil Régional et le Conseil Général recevront les élus qui le désirent pour discuter de ce transfert de ligne.
	Transfert de ligne = marché moins important, met en danger l'emploi des transporteurs. Quelle pérennité de ces marchés ?	Le transfert n'entraîne pas une diminution des services sur Aurillac/bort et Mauriac/Clermont.
	Le site internet de la Région indique la suppression de Ally-Pleaux.	Région – Un transport à la demande sera mis en place.
	Plusieurs maires dénoncent l'abandon du transport des lycéens par la Région.	Le Conseil général finance les transports scolaires de la maternelle jusqu'aux lycées (compétence CG).
Tarifification	Les modalités d'obtention du Billet S.	Selon les conditions de ressources.
	Au départ de certaines gares, les billets s'achètent auprès des contrôleurs à bord des trains, il n'est pas rare que le contrôleur n'ait pas la monnaie.	
	Etalement des périodes blanches désormais le matin et le soir en semaine. Les bénéficiaires de certaines cartes n'y ont pas accès. La Région doit faire pression auprès de la SNCF nationale pour supprimer ces périodes blanches.	
Exploitation	Pendant les travaux, les cars Aurillac Brive sont en rupture de correspondance = cars seront vides.	SNCF – Le problème des temps de parcours plus importants en car n'a pas été réglé.
	Sur Clermont-Ferrand/Aurillac, le dernier train a rattrapé un retard de 20 minutes (attente du Téoz depuis Paris pour correspondance vers Aurillac). Cela pose la question des temps de détente sur cet axe.	SNCF – Ce dernier train n'a pas de croisement, ce qui permet l'accélération. Des marges de régularité sont prévues dans les horaires de train et les tracés sont réalisés selon les performances des anciens matériels.
Communication	Au regard des travaux qui modifieront l'offre cet été, il est demandé de mieux communiquer sur les nouveaux horaires des cars de substitution.	SNCF - Ces modifications feront l'objet d'affichage en gare, de « banquetage », information donnée sur le site internet et par les machines de vente.

Infrastructures	Rétablir des croisements entre Aurillac et Arvant.	RFF - projet abandonné car onéreux en termes de signalisation = l'objectif étant de pérenniser les vitesses en lignes avant d'optimiser le système.
	Sur Brive/Aurillac, les trains circulent à 30km/h sur certains tronçons, ce qui entraîne des ruptures de correspondances de deux minutes.	