

COMITÉ DE LIGNE CLERMONT-FERRAND/MOULINS/LYON

MOULINS – 8 DECEMBRE 2008 -

Christiane LAÏDOUNI, Vice-Présidente du Conseil régional chargée des transports, introduit la réunion en rappelant les missions des comités de ligne et les compétences de chaque acteur du ferroviaire (RFF, SNCF, Conseil régional). Jean-Paul BOURNAZEL, responsable de l'offre à la direction déléguée TER, présente ensuite les caractéristiques des lignes.

Le débat est ensuite lancé, et les principaux points abordés ont été regroupés par thématique.

Thème	Remarques	Eléments de réponse
Gares	Le projet de pôle d'échange intermodal de Moulins a-t-il avancé ?	Ville de Moulins : ce projet relève de la responsabilité de l'agglomération. Les études sont en cours de réalisation, mais c'est un dossier complexe.
Dessertes	La desserte Moulins/Lyon va-t-elle connaître des évolutions ? Quel avenir pour les trains CIC ?	SNCF : la desserte TER Moulins/Lyon n'est pas amenée à évoluer. De même pour les CIC. Durant les travaux d'électrification, l'activité CIC a, pour des raisons techniques, limité à Saint-Germain des Fossés/Lyon les trains Tours/Lyon.
	Nécessité d'un TER entre Moulins et Clermont-Fd à partir de 19h.	SNCF : Circule le train TER au départ de Moulins à 19h56. Entre 18h28 (Téoz) et 19h56 ne circule effectivement aucun train. La création d'un train supplémentaire se justifie par un volume de clientèle suffisant. Région : la création d'un train engendre des coûts supplémentaires pour la Région. Il faut être vigilant à la bonne utilisation des deniers publics. Ces dernières années, plusieurs trains ont été créés sur l'axe Vichy/Moulins.

<p>Est-il raisonnable de faire circuler des autocars très peu fréquentés ?</p>	<p>Région : les dessertes routières sont des dessertes de substitution ou de rabattement. Etant du service public, on ne peut pas raisonner en terme de rentabilité. Si l'on constate une fréquentation de 2/3 personnes, on peut alors envisager de supprimer le service ou de mettre en place un TAD, ou de travailler avec les Conseils Généraux pour mettre en commun des lignes et éviter ainsi des doublons. Il est nécessaire de rechercher la concertation avec les différentes autorités organisatrices pour rechercher une certaine cohérence (objectif du SRIT).</p>
<p>Développer la desserte Lyon/Nantes.</p>	<p>SNCF : tant que les travaux d'électrification ne sont pas terminés, CIC ne peut pas remettre de trains. Toutefois, CIC rénove actuellement ses corails, signe optimiste pour l'avenir de la desserte.</p>
<p>Sur les transversales et les grandes lignes, que font les Régions pour obliger la SNCF à faire des efforts ?</p>	<p>Région : sur Bordeaux/Montluçon/Lyon, un accord a été signé entre les 4 Régions concernées et la SNCF pour mettre à disposition du matériel (amélioration du temps de parcours) et maintenir certains arrêts. Sur Clermont/Paris, la Région n'a pas de pouvoir particulier sur le maintien d'arrêts. Aller plus vite et desservir les territoires sont deux problématiques qui se confrontent.</p>
<p>Est-il raisonnable d'investir 45 M€ sur Paris/Clermont-Ferrand pour gagner seulement 3 minutes sur le temps de parcours ?</p>	<p>RFF : le meilleur temps de parcours passe effectivement de 3h09 à 2h59. Les aménagements financés ont permis de relever la vitesse, mais également d'améliorer la qualité de la voie et de supprimer 10 passages à niveau.</p> <p>Région : si l'on raisonne de façon mathématique, la minute gagnée est effectivement chère. Au titre du CPER, la Région investit 21M€ sur Clermont/Paris, mais aussi 4M€ sur Clermont/Aurillac, 11M€ sur Clermont/Le Puy, et 3M€ sur le périurbain clermontois. Dans le cadre du plan rail, la Région consacre 60M€ aux lignes secondaires.</p> <p>Il ne faut pas opposer le réseau des grandes lignes au réseau TER.</p>

Infrastructure	La réouverture de la ligne Moulins/Montluçon est-elle en cours d'étude ?	Région : la réouverture de cette ligne n'est pas prioritaire pour l'instant, vu l'état général du réseau auvergnat, et la nécessité d'engager des travaux sur la plupart des lignes (plan rail).
	La politique de massification des travaux génère des difficultés pour les usagers (retards, substitution routière).	RFF : ce fonctionnement permet d'optimiser les coûts de travaux. SNCF : les cars de substitution offrent la même desserte que le ferroviaire, avec le plus souvent des temps de parcours dégradés. Parfois, la desserte routière est plus performante (exemple : Clermont/Ussel).
	Le TER Auvergne dispose de matériels électriques. Pourquoi ne sont-ils pas davantage utilisés ? Pourquoi les matériels électriques sont cédés à d'autres Régions ?	SNCF : les premiers matériels bi-modes modernes ne pouvaient circuler que sur des lignes de 1500 W. L'option 25000 W n'était disponible. Or, la ligne Clermont/Moulins est à 25000 W, et l'électrification de la ligne Clermont/Issoire a été abandonnée. Les prochains matériels seront bi-mode et bi-courant. SNCF : 3 matériels électriques sont effectivement cédés à la Région Haute-Normandie, en échange de matériel thermique. Ces transferts permettront d'avoir un parc de matériel homogène en Auvergne, avec une exploitation plus facile.
Matériel	La SNCF peut-elle communiquer le taux d'indisponibilité du matériel ?	SNCF : l'atelier de maintenance de Clermont-Fd est opérationnel. Il a permis d'améliorer le taux de disponibilité du matériel. Pratiquement l'ensemble du matériel est utilisé en heure de pointe actuellement.
	Patinage des trains : le phénomène n'est pas près de disparaître, car les trains laveurs circulent de moins en moins.	SNCF : le train laveur passe régulièrement, mais le patinage est un phénomène récurrent (feuilles d'automne). Les AGC sont lourds (17 tonnes à l'essieu), et nettoient mieux les rails que d'autres matériels plus légers (X73500).
Information	La faible représentation des usagers à ce comité de ligne traduit le manque de communication.	SNCF : les abonnés reçoivent un courrier d'invitation. Normalement, des affiches sont disposées en gare ; pour ce comité de ligne, les affiches n'ont pas été installées. Des encarts presse ont eu lieu et le blog de ligne signale la tenue du comité de ligne.

	La Région envisage-t-elle d'expérimenter la mise en concurrence des lignes TER, comme l'envisage la Région Alsace ?	La Région tient à l'opérateur historique, mais celui-ci doit répondre à l'exigence de qualité de service qu'attendent les usagers et l'autorité organisatrice. Pour l'instant, la Région est défavorable à l'expérimentation de la mise en concurrence.
Divers	A t-on un retour d'expérience sur les actes de malveillance ?	SNCF : Le vandalisme a tendance à augmenter avec l'évolution du coût des métaux (arrachage et vol de câbles). A Clermont, certaines installations sont protégées, mais la SNCF n'a pas les moyens de surveiller l'ensemble des installations. Il existe des solutions, comme la télésurveillance. Les tags sur les matériels sont récurrents, notamment lorsque ceux-ci sont stationnés dans des lieux non surveillés.
	Les suppressions de postes sont dues à la Région.	Région : la SNCF est une entreprise, et à ce titre, elle peut faire des gains de productivité pour que ses coûts soient moindres. Mais cela relève uniquement de la responsabilité de la SNCF, au titre de son autonomie de gestion. La Région n'a pas à valider les décisions internes de la SNCF. SNCF : à aucun moment, la Région n'a été mise en cause par la SNCF. Nous ne demandons pas l'aval de la Région pour ces questions précises.