

# COMITÉ DE LIGNE LE PUY/CLERMONT-FERRAND ET LE PUY/SAINT-ÉTIENNE

MONISTROL SUR LOIRE – 16 JUIN 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.

Madame LAÏDOUNI insiste sur le caractère spécifique de ce comité de ligne qui réunit pour la première fois, l'Auvergne et Rhône-Alpes, SNCF et Conseils régionaux, afin de mettre à plat les problèmes rencontrés sur la ligne Le Puy/ Saint-Étienne et d'essayer de trouver des solutions.

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

Thème	Remarques	Eléments de réponse
Gares	L'absence de personnel à Vorey et l'insuffisance d'abris voyageurs rendent la gare dangereuse (beaucoup de scolaires traversent les voies lorsqu'arrive le train). Les jeunes longent le quai et débouchent en toute insécurité sur le passage à niveau.	SNCF : Les pictogrammes permettent d'assurer la traversée en sécurité. Les agents de la SNCF assurent ponctuellement des temps de présence dans cette gare pour canaliser les jeunes. Il est possible de clôturer le quai pour éviter que les jeunes cheminent jusqu'au passage à niveau.
	Le projet d'aménagement de la gare de Bas-Monistrol n'est pas assez ambitieux (parking insuffisant). Le guichet est peu ouvert.	Région : la convention a été signée. Elle prévoit un agrandissement du parking. Un agrandissement supplémentaire est possible dans un deuxième temps.
	Gare d'Aurec : l'aménagement de la cour de gare reste prioritaire.	

<b>Dessertes</b>	Ligne Le Puy/Lyon : il n'y a plus de directs (changement à Saint-Etienne). Il faut rétablir les directs, construire des temps de parcours plus performants et augmenter l'offre.	SNCF : la Région Rhône-Alpes a cadencé son TER. Le matériel utilisé entre Lyon, Saint-Etienne et le Puy n'est pas suffisamment capacitaire en heure de pointe, ce qui a amené à mettre en place des correspondances à Saint-Etienne. Pour réduire les temps de parcours, différents leviers : mettre du matériel plus performant (c'est fait), relever les vitesses (difficile), ou supprimer des arrêts....
	Dans la vallée de l'Ondaine et à Saint-Étienne il y a de nombreux arrêts (or il existe des transports urbains), ce qui rallonge le temps de parcours pour les usagers du Puy, en majorité des salariés.	La Région Auvergne précise que les Régions Auvergne et Rhône-Alpes ont des points de vue différents concernant la politique des arrêts sur la vallée de l'Ondaine. La Région Rhône-Alpes a mis en place des arrêts supplémentaires, rallongeant ainsi les temps de parcours entre Le Puy et Saint-Etienne, en réponse à une demande forte des élus de l'Ondaine d'assurer davantage d'arrêts. Il est peut-être nécessaire de retravailler la desserte en créant des trains spéciaux interrégionaux (avec moins d'arrêts). La Région Rhône-Alpes indique qu'elle a investi pour électrifier la voie entre Firminy et Saint-Étienne.
	Il y a beaucoup de retards sur Lyon/Saint-Étienne et des correspondances non assurées à Saint-Étienne, ce qui rend encore plus préjudiciable la suppression des liaisons directes Lyon/Le Puy.	
	A quelle échéance la ligne Le Puy/Saint-Etienne bénéficiera t-elle de croisements supplémentaires ?	Ce sont des travaux qui ne seront pas réalisés dans 2/3 ans. On travaille sur des échéances plus lointaines, dans le cadre du prochain CPER (2014-2020) mais d'ores et déjà les études pour l'amélioration de la ligne sont inscrites au CPER 2007-2013.
	Dans le sens Le Puy → Saint-Etienne, avancer le train qui arrive à 9h09 de 20 minutes.	Région : Cette demande récurrente est connue et légitime, mais elle n'est pas techniquement réalisable (problème de croisement en voie unique).
	La capacité des cars de substitution mis en place lors des travaux n'est pas suffisante.	
	Beaucoup de retards sur les trains Retournac → le Puy, retards dommageables pour les scolaires. Le train qui arrive à 7h41 au Puy est souvent composé d'une seule voiture (problème de surcharge).	SNCF : Le train qui arrive au Puy à 7h41 a effectivement connu des retards liés à sa formation à Saint-Étienne et au déclenchement des filets de sécurité. Ce train est composé de 2 voitures, mais arrive parfois avec une seule (problème de disponibilité de matériel à Saint-Etienne).

		Les services de la SNCF et des Conseils régionaux des 2 Régions vont travailler sur le problème des dessertes pour essayer d'améliorer la relation malgré des contraintes techniques très fortes.
<b>Infrastructure</b>	Quel avenir pour la ligne Firminy/Dunières ?	La Région précise que 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.
<b>Intermodalité</b>	Il est nécessaire de mettre en place des transports de rabattement sur la gare de Bas-Monistrol.	La coordination des différentes autorités organisatrices est encouragée par la Région (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports).
	Nécessité de mettre en place des navettes entre la gare et les établissements scolaires du Puy.	
<b>Tarifification</b>	Créer un produit tarifaire combiné TER Auvergne, TER Rhône Alpes et transports urbains de Lyon.	La Région a mis en place l'abonnement de travail interrégional +75 km et la réciprocité avec Rhône Alpes. Monter un produit tarifaire avec les transports urbains de Lyon nécessite de travailler sur les dispositions techniques et financières de la billettique.
<b>Information</b>	Manque d'information, notamment lors des situations perturbées.	