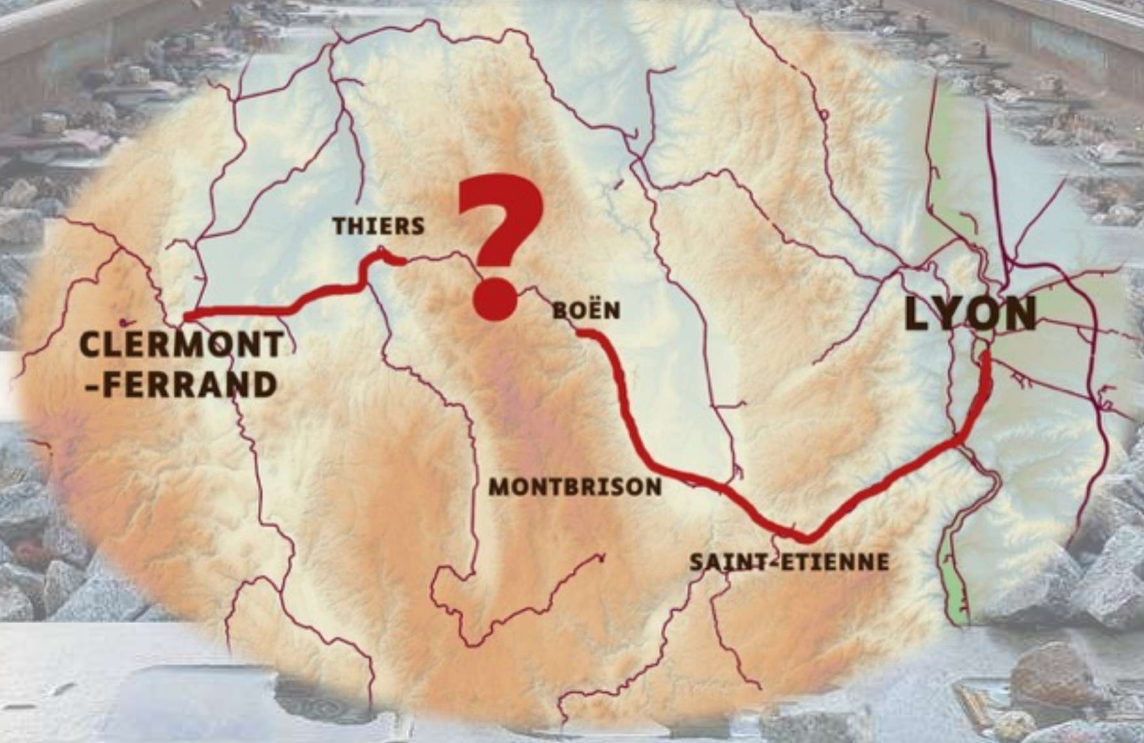
DOSSIER DE PRESSE



AVEC LE SOUTIEN DE:

AMBERT-ARTHUN-BOËN SUR LIGNON-CHABRELOCHE-CHAMPOLY-CHATELDON-CHAUSSETERRE COURPIERE-LA CHAMBA-LA MONNERIE LE-MONTEL-LA TUILIERE-LEMPTY-LEIGNEUX-LES SALLES-LEZOUX-NOIRETABLE-PESCHADOIRES-SAIL SOUS COUZAN-ST DIDIER SUR ROCHEFORT-ST LAURENT SUR ROCHEFORT-ST JUST EN CHEVALET-ST MARTIN LA SAUVETÉ-ST PRIEST LA VETRE-ST SIXTE-THIERS-TRELINS-VÊTRE SUR ANZON-VISCOMTAT VOLLORE MONTAGNE

21/08/2022

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION - CONTEXTE GENERAL page 3
2. PRESENTATION DE L'ASSOCIATION page 5
3. LES ENJEUX - LES BESOINS - LES SOUTIENS page 6
4. DEGRADATION DE L'OFFRE DEPUIS 1979 page 9
5. L'OFFRE AUTOCAR ACTUELLE page 10
6. AVANTAGES DE L'OFFRE TRAIN SUR L'AUTOCAR page 13
7. OPTIMISATION DU TEMPS DE PARCOURS page 14
8. PROJET DE CADENCEMENT 2007 page 15
9. AMENDEMENT DU 23 FEVRIER 2021 page 16
10. ÉTUDE SUR LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE page 17
11. COMMENT LA SNCF DETOURNE L'USAGER DU RAIL page 18
12. FERMETURE DE LIGNE CAR NON RENTABLE ? Page 19
13. ETUDE DE CAS: SCHWEINFURT-ERFURT Page 20
14. UN CAS D'ECOLE: MERANO-MALLES Page 21
15. REGENERATION DE LA LIGNE– COUT Page 22
16. SYNTHESE Page 23
17. LES MEDIAS PARLENT DE NOUS Page 24
18. CONTACT Page 25

1. INTRODUCTION - CONTEXTE GENERAL

Le transfert sur route de la liaison ferroviaire la plus courte entre les deux métropoles de Saint-Etienne et Clermont-Ferrand est sans doute la décision la plus inique de la hiérarchie ferroviaire française en ce début d'un XXIe siècle qui pourtant en a vu d'autres. Rappelons les faits concernant cette ligne de 145 km qui unit les plaines du Forez (où coule la Loire) et celle de la Limagne (où coule l'Allier), en franchissant la longue barrière des monts du Forez. Le 1er juin 2016, sous prétexte d'une « dilatation des rails » sous l'effet de la chaleur tout trafic était suspendu entre Montbrison, au pied des monts du Forez, et Thiers, côté Clermont-Ferrand, soit 56 km.

Saint-Etienne Clermont-Ferrand, une ligne réduite à deux moignons d'extrémités privés du trafic de transit

Actuellement, la ligne Saint-Etienne Clermont-Ferrand en est réduite à deux culs de sac, reportant le trafic de transit sur la route, un comble en cette époque où les autorités tympanisent la population sur l'urgence d'un report modal et alors que les deux métropoles appartiennent désormais à la même région. **L'exploitation en navette ferroviaire aux extrémités est coûteuse et empêche le cadencement et surtout l'augmentation des dessertes. Faire circuler moins de trains est finalement plus cher que l'inverse.** La réouverture du tronçon essentiel, en lien avec les nouvelles priorités de mobilité et la prise de conscience des populations locales de privilégier désormais ce mode de transport s'inscrit dans un véritable projet de développement du territoire.

Cette liaison ferroviaire, la plus directe et la plus courte (en temps de trajet) entre les villes de Clermont-Ferrand, de Saint-Etienne et de Lyon, offre une multiplicité de relations ferroviaires depuis Lyon et les nombreuses agglomérations situées entre Lyon et Saint-Etienne, d'une part, les monts du Forez et le bassin Clermontois de l'autre, ce que la relation Lyon-Clermont-Ferrand via Roanne ne permet qu'avec un allongement de la distance considérable et un effacement de multiples combinaisons d'origines-destinations.

Une fermeture formelle (sortie du catalogue du réseau ferré national) impliquerait une quasi-impossibilité de réouverture et un terrible contresens en matière d'aménagement du territoire mais aussi de mobilité pour les habitants (avec notamment le transfert inefficace par autocar). Les conséquences auraient un impact tant sur l'environnement que sur le développement économique avec les possibilités de relance en matière de fret avec certaines entreprises situées sur le territoire du Forez (ex: Groupe Combronde) sont demandeuses. La région Auvergne-Rhône-Alpes aura déjà connu au cours de ce mandat la suspension de circulation sur Saint-Claude-Oyonnax (commune avec la région Bourgogne-Franche-Comté), les menaces de neutralisation du nord de la ligne Béziers-Neussargues, de la partie centrale de la ligne Nîmes-Clermont-Ferrand (mitoyennes d'Occitanie) et de la ligne Grenoble-Veynes (mitoyenne de PACA), ces trois dernières évitées de justesse grâce à des engagements soit tardifs soit minimalistes des conseils régionaux et des collectivités locales concernés, et une participation financière parfois nulle de SNCF Réseau (sur les Cévennes entre Langogne et Saint-Georges-d'Aurac).

Une ligne de maillage du territoire à rétablir d'urgence

La ligne Saint-Etienne-Clermont-Ferrand, située dans une zone peuplée et active, reliant deux métropoles par le plus court chemin tout en desservant un chapelet de petites villes, est sans doute l'une des plus urgentes à rétablir dans le Grand Sud-Est. Sa réouverture pour un service cadencé entre les deux métropoles (voire trois avec Lyon) imposerait une réfection de la voie sur quelques 48km (Boën-Thiers), section de moyenne montagne dotée de 16 tunnels. Elle imposerait aussi l'installation d'une signalisation performante se substituant au cantonnement téléphonique assisté d'avant 2016.

La ligne Saint-Etienne-Clermont-Ferrand concerne directement 860.500 habitants, si l'on additionne les populations des intercommunalités et métropoles desservies.

Le « très grand Lyon » cumule trois millions d'habitants, le Puy-de-Dôme 655 000 habitants

Le potentiel est encore bien plus élevé si l'on estime que le très grand Lyon (Métropole de Lyon, Nouveau Rhône, ouest Ain, nord-Isère et Métropole de Saint-Etienne) compte près de trois millions d'habitants. De l'autre côté, le département du Puy-de-Dôme seul en compte 655 000. La ligne Saint-Etienne Clermont-Ferrand permet de relier Lyon et la préfecture du Puy-de-Dôme en 204 km contre 229 km via Roanne et Saint-Germain-des-Fossés, soit un raccourcissement de la distance de 25 km ou 11%. Quant aux relations Saint-Etienne Clermont-Ferrand, elles sont actuellement éclatées entre trois services de bus TER directs, de rares services de bus omnibus et quelques trains sur les deux moignons de ligne Thiers Clermont-Ferrand et Boën Saint-Etienne.

Les chiffres des populations desservies donnent une idée de la dimension considérable de la zone de chalandise de la ligne Saint-Etienne Clermont-Ferrand. Ces données semblent avoir échappé aux comptables parisiens des ministères des Finances, des Transports et de SNCF Réseau. Ensemble, ils préfèrent depuis 80 ans la liquidation à l'investissement productif et, pour les régions « périphériques », la route et ses accidents, au rail et sa sécurité.

De plus, la liaison fret directe entre Clermont-Ferrand et Saint-Etienne permettrait de gagner 67 kilomètres par rapport à l'itinéraire via Vichy et Roanne.

La relance de cette ligne offrirait une alternative remarquable à la voiture individuelle. Pour l'emprunt de sa voirie par un véhicule léger, le concessionnaire autoroutier facture 10,70 € **(1)** entre Saint-Etienne et Clermont-Ferrand, auquel il convient d'ajouter le coût moyen kilométrique du véhicule soit 79.46 €/145 km pour une 5 CV au barème kilométrique 2021, soit un total de 90,16 €. Le TER facture 25,90 € **(2)** en plein tarif, toutes charges comprises. Le transport public ferroviaire est un outil territorial et un outil social.

(1) Source: autoroutes.fr (au 28/02/2021)
(2) Exemple de tarif le moins cher (Mars 2021)

Traverses en croix à la sortie de la gare de Boën. La direction de Clermont-Ferrand est au fond.

©Collectif Ferroviaire

2. PRESENTATION DE L'ASSOCIATION

D'abord créé en Collectif le 25 septembre 2020 à la suite du Challenge Mobilités Auvergne Rhône-Alpes, celui-ci s'est transformé en association le 27 janvier 2022.

L'association se donne pour objectif :

– de promouvoir et défendre la réouverture dans sa continuité de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand Saint-Étienne, trait d'union des ex régions Auvergne et Rhône-Alpes, entre les départements de la Loire et du Puy-de-Dôme, colonne vertébrale des mobilités entre Thiers et Boën (tronçon suspendu à tout trafic depuis mai 2016) et d'assurer l'information, la représentation et la défense des usagers des transports de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne, cela suppose que le tronçon Thiers Boën soit rétabli.

- d'agir pour améliorer le service public afin de répondre aux besoins des usagers et des entreprises,

La section suspendue affiche une longueur de 48 km (sur les 145 km que compte la liaison Saint-Etienne/ Clermont Ferrand). Il s'agit de la liaison la plus courte pour relier Saint-Etienne à Clermont-Ferrand.
La fermeture de la section entre Boën et Thiers condamnerait tout retour d'une la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, 2 grandes métropoles de la Région Auvergne Rhône-Alpes cumulant près de 700 000 habitants.

En intégrant les populations le long de la ligne, c'est près d'un million d'habitants de la Loire et du Puy-de-Dôme qui sont concernés.

Plateforme de la ligne Saint-Etienne-Clermont-Ferrand, dans la montée depuis Boën vers Noirétable. La direction de Clermont-Ferrand est au fond.

©RDS

3. LES ENJEUX - LES BESOINS - LES SOUTIENS

La Région Auvergne-Rhône-Alpes par son plan de relance ferroviaire et les investissements passés sur le tronçon Montbrison/Boën répond à l'offre de mobilité de trains périurbains.

Nous invitons la région à compléter cette offre en rouvrant le tronçon (Clermont -Ferrand) Thiers - Boën (Saint Étienne - Lyon) afin de répondre aux besoins insatisfaits aux vus des éléments ci -dessous exposés.

Ces trains périurbains, dits "du quotidiens", TER et fret répondent à des enjeux environnementaux, sociétaux, démographiques, économiques, sécuritaires et patrimoniaux.

Cette ancienne voie romaine, transversale la plus courte entre 3 métropoles, reliant 3 départements et couvrant une aire urbaine d'environ 1 000 000 d'habitants en évitant un détour de 67 km par Roanne et Vichy répond à des besoins identifiés puisque sa régénération avait été programmée dans le Contrat de Plan État/Région 2015-2020.

Depuis, le contexte est encore plus favorable à sa régénération avec :

- L'accélération du changement climatique
- La baisse du pouvoir d'achat des ménages, notamment le prix des carburants, concrétisée par la mobilisation des "Gilets Jaunes".
- Les périodes de confinement contraint qui a développé le télétravail et qui provoque une migration de population vers les zones rurales.
- Le long du tronçon, plusieurs programmes ou plans ministériels accompagnent la redynamisation des territoires suivants : Noirétable « Petite ville de demain », Monnerie - Le Montel « Habiter autrement les centres bourgs », Thiers « Cœur de ville », Thiers/Ambert « Territoire d'industrie ».
  Depuis 2018, le territoire traversé par le tronçon entre Thiers et Boën est classé « Zone de Revitalisation Rurale ».
- Le réseau de bus (SMTUT) mis en place en septembre 2020 par l'Autorité Organisatrice des Transports urbains du bassin de Thiers.
- L'étude « Territoire de nouvelles mobilités durables » pour renforcer l'offre ferroviaire organisée par le Syndicat ferroviaire Livradois-Forez.
- Le trajet direct entre Saint-Étienne et Lyon en bus se fait en 1h45 alors qu'en train il pourrait être de 1h50 avec 6 arrêts intermédiaires (Thiers, Noirétable, Boën, Montbrison, Bonson, Saint -Etienne-La-Terrasse) selon l'étude de cadencement réalisée en 2007 par l'ex-région Auvergne.

Les besoins ont évolué et ont été exprimés :

- La Chambre de Commerce et d'Industrie (délégation d'Ambert/Thiers) a identifié que les entreprises de Lyon et Clermont-Ferrand ont besoin de se réunir dans une ville intermédiaire afin de ne pas privilégier un siège social par rapport à l'autre.
- FEROVERGNE, dont le siège est situé à Thiers a calculé que cette réouverture permettrait de diviser par 2 les coûts de transport des marchandises et bénéficierait à plusieurs transporteurs dont le groupe COMBRONDE ainsi qu'à des artisans, agriculteurs et entreprises le long du tronçon St Etienne/Clermont-Ferrand.
- Le nouvel exploitant ferroviaire RAILCOOP suit le dossier
- L'association "Les Monts qui Pétillent" a récolté plus de 400 vœux lors du festival des naissances auprès des habitants du Forez dont les problèmes de mobilité. Les jeunes, les actifs , les familles et les personnes âgées ont exprimé leurs besoins pour accéder aux soins (hôpitaux, spécialistes, planning familial,...), aux établissements scolaires (lycées, universités, IUT,...), aux bassins d'emplois de Thiers/St Etienne/Clermont, aux lieux de divertissement (musés, spectacles, sports,...), organisera en 2021 un évènement et une enquête sur "Les Mobilités"
- L'ADEME, direction régionale AUVERGNE RHONE-ALPES mobilités accompagne des projets mobilités dans le Forez.
- Le Parc du Livradois Forez a identifié un accroissement du nombre de maisons secondaires sur ce territoire et travaille actuellement sur des offres touristiques spécifiques et emblématiques accessibles en train.
- L'INSEE a rédigé des rapports qui démontrent la paupérisation et le vieillissement des populations de ce territoire intermédiaire entre 3 métropoles.

Un vœu de soutien pour rouvrir le tronçon ferroviaire Thiers/Boën a été adopté par:

- Les élus des Départements de la Loire et du Puy de Dôme,
- Les élus des Intercommunalités Thiers Dore & Montagne du Pays d'Urfé et Entre Dore et Allier.
- Clermont Auvergne Métropole

La communauté d'agglomération Loire Forez Agglomération a également montré son intérêt pour la réouverture du tronçon.

- **LES MUNICIPALITES SUIVANTES:**
  AMBERT-ARTHUN-BOËN SUR LIGNON-CHABRELOCHE-CHAMPOLY-CHATELDON-CHAUSSETERRE COURPIERE-LA CHAMBA LA MONNERIE LE MONTEL-LA TUILIERE-LES SALLES-LEMPTY-LEIGNEUX LEZOUX-NOIRETABLE-PESCHADOIRES-SAIL SOUS COUZAN-ST-DIDIER-SUR-ROCHEFORT-ST LAURENT SUR ROCHEFORT-ST JUST EN CHEVALET-ST MARTIN LA SAUVETE-ST PRIEST LA VETRE-ST SIXTE-THIERS TRELINS-VÊTRE SUR ANZON-VISCOMTAT-VOLLORE MONTAGNE

- **LES ASSOCIATIONS SUIVANTES:**
  - ENSEMBLE SUR LES RAILS (LEZOUX)
  - THIERS NOUVEAUX MONDE (THIERS)
  - LA MAISON DU PONT (CELLE SUR DUROLLE)
  - LES MONTS QUI PETILLENT (ARCONSAT)
  - ASSOCIATION DU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE ET DES VOYAGEURS (ANDREZIEUX)
  - ASSOCIATION DES TRANSPORTS DE SAINT-ETIENNE
  - ASSOCIATION ALTRO (ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST)
  - ORBIMOB'

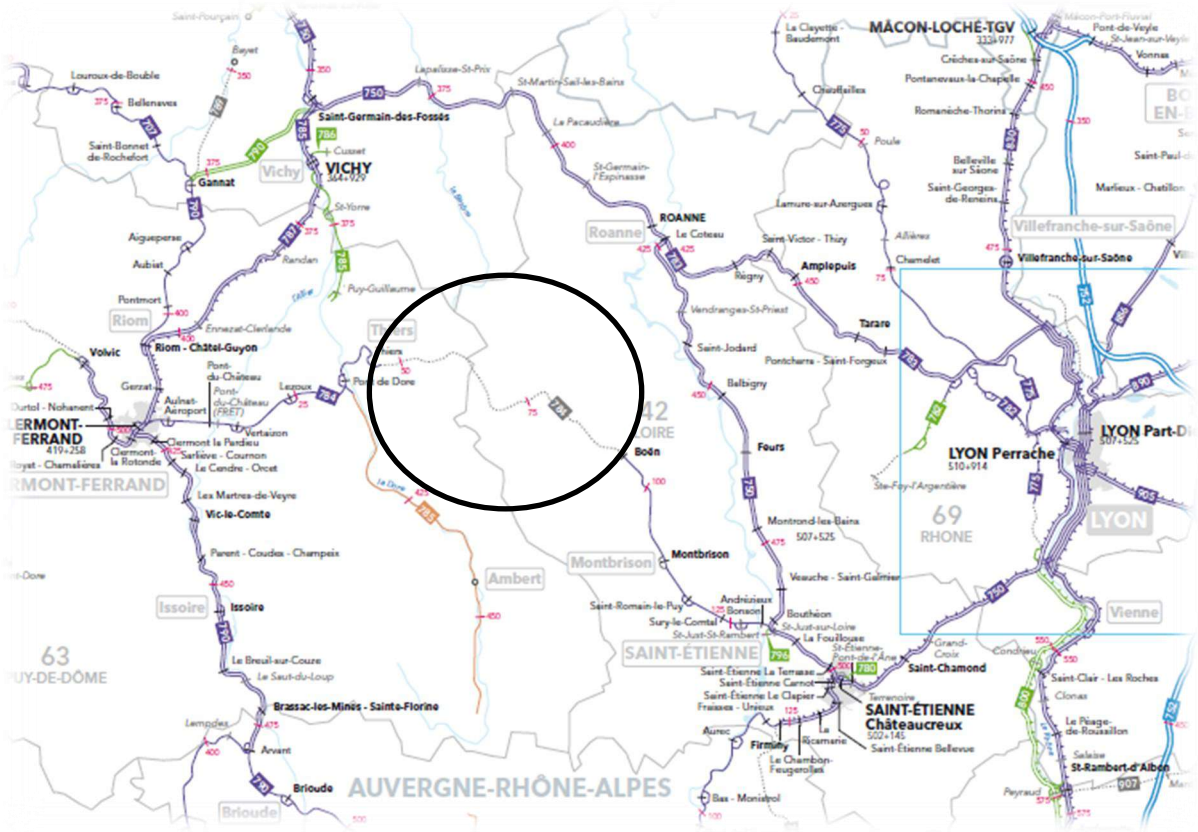
- <u>AINSI QUE:</u>
  L'ADEME, L'ASSOCIATION VOLVIC -LE MONT DORE, L'ASSOCIATION DES USAGERS DE LA SNCF DU GARD, L'ASSOCIATION « GARDONS LA LIGNE » DE LA BREVENNE, LES UNIONS LOCALES DE LA CGT ET CGT CHEMINOTS, LE COLLECTIF DES USAGERS DES TRANSPORTS DU HAUT-ALLIER, LA FNAUT ET FRANCE

Alors que beaucoup d'annonces publiques ont été faites depuis plus d'un an en faveur du maintien des petites lignes ferroviaires et des dessertes ferroviaires de proximité, engagements reformulés dans le cadre du plan de relance intégrant les 2 pactes ferroviaires pour Auvergne et Rhône-Alpes conclut récemment avec l'Etat, nous constatons que la remise en état de ce tronçon de 48 kms situé entre la ville de Thiers et Boën-sur-Lignon n'est aujourd'hui inclus dans aucun plan d'investissement et de régénération des voies malgré l'étude commandée le 23 février 2021 lors de la séance plénière de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Dans une correspondance adressée au Collectif datée du 21 juin 2021, le Président de la République par l'intermédiaire de son Chef de Cabinet a rappelé que le plan « France Relance » consacre 4.7 milliards d'euros à la reconquête du ferroviaire sur le territoire national.

De plus, le CPER 2015-2020 n'a pas été exécuté à 100%, notamment vis à vis du tronçon Thiers/Boën qui a été retiré de ce même CPER en 2016.

Les populations concernées, les associations, les élus demandent à la région Auvergne Rhône-Alpes à ce que soit inscrit au CPER 2021-2027, l'inscription de la régénération complète du tronçon ferroviaire Thiers/Boën, permettant son classement national avec un financement Etat-Région.



Saint-Etienne, métropole de 405.000 habitants et Clermont-Ferrand, métropole de 290.000 habitants, distantes de 145km, avec trois inter-communalités intermédiaires cumulant 165.500 habitants

©RDS

4. DEGRADATION DE L'OFFRE DEPUIS 1979

Un passé modeste mais parfois brillant d'une ligne régionale et interrégionale

A l'horaire 1992-1993, 3 allers-retours Clermont-Ferrand-Saint-Etienne étaient proposés, tous origine-destination Lyon-Perrache. Le temps de parcours par autorail était au mieux de 2h45 de Clermont-Ferrand à Lyon, de 1h57 de Clermont-Ferrand à Saint-Etienne. La relation Lyon-Clermont-Ferrand ainsi proposée affiche 204km contre 229km via Tarare, Roanne et Saint-Germain des Fossés. Cette dernière était proposée en 2h51mn au mieux par turbotrain, démontrant la supériorité de l'itinéraire *via* Saint-Etienne (sans parler des combinaisons entre principales gares intermédiaires, parmi lesquelles cette dernière).

A l'horaire 1956, 3 allers-retours étaient proposés sur Saint-Etienne-Clermont-Ferrand dont deux amorcés à Lyon-Perrache, relevant des correspondances de Genève et Marseille. Le flanc Ouest de la ligne proposait en plus 3 AR Thiers Clermont-Ferrand dont deux amorcés à Noirétable l'été et les fins de semaine. S'y ajoutait 1AR Pont-de-Dore Clermont-Ferrand amorcé à Saint-Etienne *via* Le Puy et Sembadel. Le flanc Est ajoutait 2 AR Saint-Etienne Montbrison et 1AR Bonson Saint-Etienne, amorcé à Sembadel et poursuivi jusqu'à Lyon. L'axe était aussi nourri de l'existence de lignes affluentes.

DÉGRADATION OFFRE **FERROVIAIRE relations directes** CLERMONT-FERRAND <> SAINT-ÉTIENNE

Autocar

			Service été **1979**			Service été **1988**					Service annuel **2014**						
CLERMONT-FERRAND			07h40	11h28	17h56	05h06	07h38		11h23	16h26	18h21	07h12	07h35	11h05	13h21	16h16	18h07	18h52
SAINT-ÉTIENNE			09h49	13h42	20h10	07h41	09h53		13h45	18h42	20h34	10h14		13h29	15h56	19h03	20h23	21h39
Villes intermédiaires desservies			10	13	13	17	8		13	7	10	> 9	> 9	> 5	> 9	> 2	> 5	> 2
Temps de parcours			2h09min	2h14min	2h14min	2h35min	2h15min		2h22min	2h16min	2h13min	3h02min	2h39min	2h24min	2h35min	2h47min	2h16min	2h47min
Circulation	Jours	Lundi	X	X	X	X	X		X		X	X		X	X	X		X
		Mardi, Mercredi, Jeudi	X	X	X		X		X		X	X		X	X	X		X
		Vendredi	X	X	X		X		X	X	X	X		X	X	X		X
		Samedi	X	X	X			X	X		X	X		X	X	X		X
		Dimanche	X	X	X			X	X		X			X	X	X	X	
	Particularité											été	sauf été					
Parcours direct LYON			X	X			X		X		X							

SAINT-ÉTIENNE			07h22	11h55	17h00	20h50	07h27	11h51	17h03	19h24	20h36	06h28	08h48	12h18	15h17	15h20	17h33	19h20
CLERMONT-FERRAND			09h37	14h06	19h09	23h22	09h34	14h06	19h15	21h37	22h46	09h08	11h35	14h39	17h52	18h07	20h14	21h43
Villes intermédiaires desservies			9	13	8	19	8	13	8	10	12	> 7	> 2	> 3	> 7	> 2	> 5	> 3
Temps de parcours			2h15min	2h11min	2h09min	2h32min	2h07min	2h15min	2h12min	2h13min	2h10min	2h40min	2h47min	2h21min	2h35min	2h47min	2h41min	2h23min
Circulation	Jours	Lundi	X	X	X		X	X	X			X	X	X		X	X	
		Mardi, Mercredi, Jeudi	X	X	X		X	X	X			X	X	X		X	X	
		Vendredi	X	X	X		X	X	X	X		X	X	X		X	X	
		Samedi	X	X	X		X	X	X			X	X	X		X	X	
		Dimanche	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X			X
	Particularité																	
Parcours direct LYON				X	X		X	X	X									

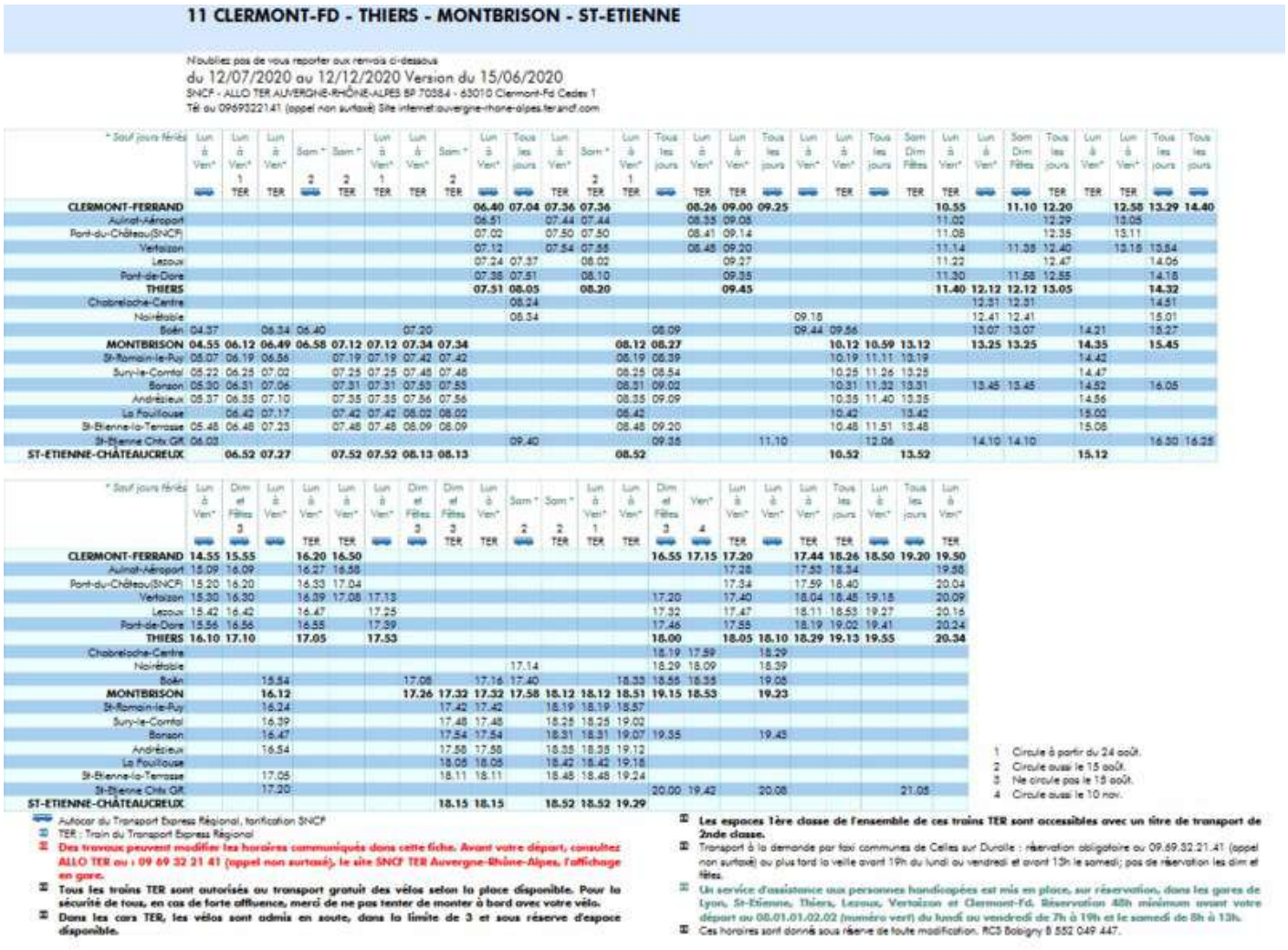
			Service janvier-mai **2016**				Service annuel **2021**										
CLERMONT-FERRAND			07h35	13h27	14h14	17h39	07h04	9h25	10h55		11h10	13h29	16h55	17h15	17h20		19h20
SAINT-ÉTIENNE			10h14	16h05	16h52	20h08	09h40	11h10		13h48	14h10	16h30	20h00	19h42		20h08	21h05
Villes intermédiaires desservies			10	15	15	11	5	0	11		8	9	9	4	11		0
Temps de parcours			2h39min	2h38min	2h38min	2h29min	2h36min	1h45min	2h53min		3h00min	3h01min	3h05min	2h27min	2h48min		1h45min
Circulation	Jours	Lundi			X		X	X	X			X			X		X
		Mardi, Mercredi, Jeudi			X		X	X	X			X			X		X
		Vendredi			X		X	X	X			X		X	X		X
		Samedi	X	X			X	X			X	X					X
		Dimanche		X		X	X	X			X	X	X				X
	Particularité		sauf été	été	sauf été	sauf été											
Corespondance Train/Autocar à THIERS									X						X		

SAINT-ÉTIENNE			08h08	12h16	16h35	19h28	7h20	10h20	12h20	13h25	14h50		16h32	17h20	18h20
CLERMONT-FERRAND			10h46	14h55	19h14	21h57	9h05	12h05	15h19	16h02		18h02	19h14	19h05	21h24
Villes intermédiaires desservies			15	15	15	11	0	0	9	4	15		7	0	9
Temps de parcours			2h38min	2h39min	2h39min	2h31min	1h45min	1h45min	2h59min	2h37min	3h12min		2h42min	1h45min	3h04min
Circulation	Jours	Lundi	X				X	X	X		X		X	X	X
		Mardi, Mercredi, Jeudi	X				X	X	X		X		X	X	X
		Vendredi	X				X	X	X	X	X		X	X	X
		Samedi		X	X		X	X	X				X	X	X
		Dimanche		X		X	X	X	X				X	X	X
	Particularité			sauf été	sauf été	sauf été									
Corespondance Train/Autocar à THIERS											X				

5. L'OFFRE AUTOCAR ACTUELLE

Les autocars de substitution sont lents, bardés de parcours tronqués et d'exceptions de circulation

L'étude des horaires de transport publics de substitution est édifiante. Actuellement, la desserte de Chabreloche vers Thiers et Clermont-Ferrand est assurée par de rares autocars TER bardés de parcours tronqués et d'exceptions de circulation (deux allers-retours directs quotidiens) et par des autocars du réseau ex-départemental Transdôme, plus fréquents avec 9 rotations par jour.



11 CLERMONT-FD - THIERS - MONTBRISON - ST-ETIENNE

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

du 12/07/2020 au 12/12/2020 Version du 15/06/2020

SNCF - ALLO TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES BP 70384 - 63010 Clermont-Fd Cedex 1

Tél au 0969322141 (appel non surtaxé) Site internet:auvergne-rhone-alpes.terangf.com

* Sauf jours fériés	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Sam *	Sam *	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Sam *	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Sam *	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Tous les jours	Sam Dim Fêtes	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Sam Dim Fêtes	Tous les jours	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Tous les jours	Tous les jours
		1		2	2	1		2				2	1																	
		TER	TER		TER	TER	TER	TER				TER	TER									TER								
CLERMONT-FERRAND								06.40	07.04	07.36	07.36				08.26	09.00	09.25						10.55		11.10	12.20		12.58	13.29	14.40
Aulnat-Aéroport								06.51		07.44	07.44				08.35	09.08							11.02			12.29		13.05		
Pont-du-Château(SNCF)								07.02		07.50	07.50				08.41	09.14							11.08			12.35		13.11		
Vertaizon								07.12		07.54	07.55				08.45	09.20							11.14		11.38	12.40		13.15	13.54	
Lezoux								07.24	07.37		08.02					09.27							11.22			12.47			14.06	
Pont-de-Dore								07.36	07.51		08.10					09.35							11.30		11.58	12.55			14.18	
THIERS								07.51	08.05		08.20					09.45							11.40	12.12	12.12	13.05			14.32	
Chabreloche-Centre									08.24															12.31	12.31				14.51	
Noirétable									08.34										09.18					12.41	12.41				15.01	
Boën	04.37		06.34	06.40			07.20												09.44	09.56				13.07	13.07		14.21		15.27	
MONTBRISON	04.55	06.12	06.49	06.58	07.12	07.12	07.34	07.34						08.12	08.27					10.12	10.59	13.12		13.25	13.25		14.35		15.45	
St-Romain-le-Puy	05.07	06.19	06.56		07.19	07.19	07.42	07.42						08.19	08.39					10.19	11.11	13.19					14.42			
Sury-le-Comtal	05.22	06.25	07.02		07.25	07.25	07.48	07.48						08.25	08.54					10.25	11.26	13.25					14.47			
Bonson	05.30	06.31	07.06		07.31	07.31	07.53	07.53						08.31	09.02					10.31	11.32	13.31		13.45	13.45		14.52		16.05	
Andrézieux	05.37	06.38	07.10		07.35	07.35	07.56	07.56						08.35	09.09					10.35	11.40	13.35					14.56			
La Fouillouse		06.42	07.17		07.42	07.42	08.02	08.02						08.42						10.42		13.42					15.02			
St-Etienne-la-Terrasse	05.48	06.48	07.23		07.48	07.48	08.09	08.09						08.48	09.20					10.48	11.51	13.48					15.08			
St-Etienne Cnts GR	06.03								09.40						09.35			11.10			12.06			14.10	14.10				16.30	16.25
ST-ETIENNE-CHÂTEAUCREUX		06.52	07.27		07.52	07.52	08.13	08.13						08.52						10.52		13.52					15.12			

* Sauf jours fériés	Lun à Ven*	Dim et Fêtes	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Dim et Fêtes	Dim et Fêtes	Lun à Ven*	Sam *	Sam *	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Dim et Fêtes	Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*	Tous les jours	Lun à Ven*
		3					3	3		2	2	1		3	4							
				TER	TER			TER	TER		TER	TER	TER			TER		TER	TER			TER
CLERMONT-FERRAND	14.55	15.55		16.20	16.50									16.55	17.15	17.20		17.44	18.26	18.50	19.20	19.50
Aulnat-Aéroport	15.09	16.09		16.27	16.56											17.28		17.53	18.34			19.56
Pont-du-Château(SNCF)	15.20	16.20		16.33	17.04											17.34		17.59	18.40			20.04
Vertaizon	15.30	16.30		16.39	17.08	17.13								17.20		17.40		18.04	18.45	19.15		20.09
Lezoux	15.42	16.42		16.47		17.25								17.32		17.47		18.11	18.53	19.27		20.16
Pont-de-Dore	15.56	16.56		16.55		17.39								17.46		17.55		18.19	19.02	19.41		20.24
THIERS	16.10	17.10		17.05		17.53								18.00		18.05	18.10	18.29	19.13	19.55		20.34
Chabreloche-Centre														18.19	17.59		18.29					
Noirétable										17.14				18.29	18.09		18.39					
Boën			15.54				17.08		17.16	17.40			18.33	18.55	18.35		19.05					
MONTBRISON			16.12				17.26	17.32	17.32	17.58	18.12	18.12	18.51	19.15	18.53		19.23					
St-Romain-le-Puy			16.24					17.42	17.42		18.19	18.19	18.57									
Sury-le-Comtal			16.39					17.48	17.48		18.25	18.25	19.02									
Bonson			16.47					17.54	17.54		18.31	18.31	19.07	19.35			19.43					
Andrézieux			16.54					17.58	17.58		18.35	18.35	19.12									
La Fouillouse								18.05	18.05		18.42	18.42	19.16									
St-Etienne-la-Terrasse			17.05					18.11	18.11		18.48	18.48	19.24									
St-Etienne Cnts GR			17.20											20.00	19.42		20.08			21.05		
ST-ETIENNE-CHÂTEAUCREUX								18.15	18.15		18.52	18.52	19.29									

1 Circule à partir du 24 août.
2 Circule aussi le 15 août.
3 Ne circule pas le 15 août.
4 Circule aussi le 10 nov.

Autocar du Transport Express Régional, tarification SNCF

TER : Train du Transport Express Régional

Des travaux peuvent modifier les horaires communiqués dans cette fiche. Avant votre départ, consultez ALLO TER au : 09 69 32 21 41 (appel non surtaxé), le site SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes, l'affichage en gare.

Tous les trains TER sont autorisés au transport gratuit des vélos selon la place disponible. Pour la sécurité de tous, en cas de forte affluence, merci de ne pas tenter de monter à bord avec votre vélo.

Dans les cars TER, les vélos sont admis en soute, dans la limite de 3 et sous réserve d'espace disponible.

Les espaces 1ère classe de l'ensemble de ces trains TER sont accessibles avec un titre de transport de 2nde classe.

Transport à la demande par taxi communes de Celles sur Durolle : réservation obligatoire au 09.69.32.21.41 (appel non surtaxé) au plus tard la veille avant 19h du lundi au vendredi et avant 13h le samedi; pas de réservation les dim et fêtes.

Un service d'assistance aux personnes handicapées est mis en place, sur réservation, dans les gares de Lyon, St-Etienne, Thiers, Lezoux, Vertaizon et Clermont-Fd. Réservation 48h minimum avant votre départ au 08.01.01.02.02 (numéro vert) du lundi au vendredi de 7h à 19h et le samedi de 8h à 13h.

Ces horaires sont donné sous réserve de toute modification. RCS Bobigny B 552 049 447.

Horaires des dessertes par autocars TER sur l'axe Saint-Etienne-Clermont-Ferrand, complétés aux extrémités par des trains Thiers-Clermont-Ferrand et Boën-Saint-Etienne. Une grille illisible qui allie l'hétérogénéité des modes, la dissociation des dessertes, l'isolement d'un flanc de la ligne par rapport à l'autre, les exceptions de circulation, triste spécialité française.

Les cars TER effectuent les 59 km séparant Clermont-Ferrand-Gare SNCF et Chabreloche en 1 h 20 mn, les cars Transdôme en 1 h 50 mn, soit des vitesses commerciales respectivement de 44 km/h et de 32 km/h. Il est à noter que les arrêts et la tarification des deux services ne sont pas identiques. Les seuls cars franchissant la frontière inter-départementale Loire-Puy-de-Dôme tout en desservant Chabreloche et Noirétable sont les deux cars TER sus-mentionnés. Les autres liaisons directes Clermont-Ferrand-Saint-Etienne (3 par jour) empruntent l'autoroute A89 avec un temps de parcours de bout en bout de 1 h 45 mn pour 145 km (vitesse commerciale de 82km/h) **mais sans la moindre desserte intermédiaire.**

Pour mémoire, les trains les plus rapides entre les deux villes à l'horaire 1992 effectuaient le même parcours en 2 h 09 mn, mais avec huit arrêts intermédiaires. Or les deux cars TER quotidiens évoqués plus haut, qui effectuent la liaison de bout en bout avec seulement cinq arrêts intermédiaires affichent des temps de parcours de 2 h 36 mn. Ils ne permettent par exemple pas à un habitant de Thiers ou de Chabreloche de rejoindre Boën ou Montbrison car… ils ne s'y arrêtent pas. Il lui faudrait subir une correspondance car-car à Noirétable pour rejoindre Boën, plus une correspondance car-train à Boën pour atteindre Montbrison.

303 NOIRÉTABLE ▷ BOËN ▷ FEURS

Correspondance impossible à quelques minutes près...
Correspondance risquée et sportive
Correspondance avec temps d'attente INDÉCENT

Commune	Point d'arrêt	TOUTE L'ANNÉE HORS VACANCES SCOLAIRES										
		L M Me J V									L M Me J V	
NOIRETABLE	Collège Robert Schuman	-	-	-				-			16.40	-
	Ecole Primaire	-	-	-				-			16.42	-
	Place du Haut Forez	6.35	7.05	8.20				13.20			16.45	18.20
	L'Etang	6.37	7.08	8.22				13.22			16.47	18.22
VÉTRE-SUR-ANZON	St-Julien La Pras	6.38	7.09	8.23				13.23			16.48	18.23
	St-Julien Valette Haute	6.39	7.10	8.24				13.24			16.49	18.24
	St-Julien Bourg	6.41	7.12	8.26				13.26			16.51	18.26
	St-Julien Passafol	6.43	7.14	8.27				13.27			16.53	18.27
	St-Julien Les Ruines	6.44	7.15	8.28				13.29			16.55	18.28
	St-Thurin Bourg	6.48	7.19	8.32				13.32			16.59	18.32
	St-Thurin Le Pont	6.50	7.21	8.34				13.34			17.01	18.34
	St-Thurin Le Perrier	6.50	7.21	8.34				13.34			17.01	18.34
SAINT-LAURENT-ROCHEFORT	Collet	6.53	7.24	8.36				13.36			17.04	18.36
L'HÔPITAL-SOUS-ROCHEFORT	Croisement RD 1089 - RD 21	6.56	7.27	8.40				13.40			17.10	18.40
SAINT-SIXTE	Les Varennes	6.59	7.30	8.43				13.43			17.13	18.43
	Porte	7.00	7.32	8.45				13.45			17.14	18.45
	La Fabrique	7.02	7.35	8.47				13.47			17.16	18.47
BOËN	L'Argentière	7.03	7.36	8.48				13.48			17.17	18.48
	Mairie	7.05	7.40	8.50				13.50			17.18	18.50
		❶❷	❸	❹				❺❻			❼	❽
BOËN	Parc de la Sabliere	-	❶	❷❸	❹	-	11.20	❺	❻❼	16.05	❼	❽
	Mairie	6.10	7.03	7.41	9.30	10.30	11.25	13.38	15.35	16.19	17.09	18.55
	Le Parc du Lignon	6.12	7.05	7.43	9.32	10.32	11.27	13.40	15.37	16.12	17.02	18.57
	Cité Scolaire (l'Astrée)	-	↓	7.46	↓	-	-	13.43	↓	16.18	17.08	↓
THELINS	Cave Coopérative	6.14	7.09	7.51	9.34	10.34	11.29	13.48	15.39	16.23	17.13	18.59
MARCOUX	Chemin de Marcoux	6.16	7.11	7.53	9.36	10.36	11.31	13.50	15.41	16.25	17.15	19.01
	La Tuilerie	6.17	7.12	7.54	9.37	10.37	11.32	13.51	15.42	16.26	17.16	19.02
MARCILLY-LE-CHÂTEL	Bourg	6.20	7.15	7.56	9.40	10.40	11.35	13.54	15.45	16.29	17.19	19.05
	Corbe (RD 8)	6.21	7.16	7.57	9.41	10.41	11.36	13.55	15.46	16.30	17.20	19.06
PRALONG	Les Daguets	6.23	7.18	7.58	9.43	10.43	11.38	13.57	15.48	16.32	17.22	19.08
CHAMPDIEU	La Corée	6.25	7.20	8.00	9.45	10.45	11.40	13.59	15.50	16.34	17.24	19.10
	La Rotonde	6.26	7.21	8.01	9.46	10.46	11.41	14.00	15.51	16.35	17.25	19.11
	Les 3 Ponts	6.27	7.22	8.04	9.47	10.47	11.42	14.01	15.52	16.36	17.26	19.12
	Tournel	6.28	7.23	8.05	9.48	10.48	11.43	14.02	15.53	16.37	17.27	19.13
MONTBRISON	Zone de la Vaure	6.30	7.25	8.07	9.50	10.50	11.45	14.04	15.55	16.39	17.29	19.15
	Les Jacquins	6.31	7.26	8.08	9.51	10.51	11.46	14.05	15.56	16.40	17.30	19.16
	Louis Braille - Madeleine	6.33	7.28	8.10	9.53	10.53	11.48	14.07	15.58	16.42	17.32	19.18
	Lycée Beauregard	6.34	7.29	8.11	9.54	10.54	11.49	14.08	15.59	16.43	17.33	19.19
	Place Bouvier	6.36	7.31	8.13	9.56	10.56	11.51	14.10	16.01	16.45	17.35	19.21
	Place Eugène Beaune	6.38	7.33	8.15	9.58	10.58	11.53	14.12	16.03	16.47	17.37	19.23
	La Diana	6.42	7.37	8.17	10.01	11.01	11.56	14.15	16.06	16.50	17.40	19.26
	Avenue A. Lorraine - Gare	6.45	7.40	8.20	10.05	11.05	12.00	14.20	16.10	16.55	17.45	19.30

LIGNE 112 CHALMAZEL → MONTBRISON

		L M Me J V				L M J V	Me	L M Me J V				
MONTBRISON	Avenue A. Lorraine - Gare	7.15	8.00	8.40	10.05	11.15	11.15	12.00	14.30	16.15	17.00	18.00
	La Diana	7.20	8.05	8.45	10.10	11.20	11.20	12.05	14.34	16.20	17.05	18.05
	Place Eugène Beaune	7.23	8.08	8.50	10.15	11.25	11.25	12.10	14.39	16.23	17.10	18.10
	Lycée Beauregard	7.25	8.10	8.52	10.17	11.27	11.27	12.12	14.41	16.25	17.13	18.13
	Place Bouvier	7.27	8.12	8.54	10.19	11.29	11.29	12.14	14.43	16.27	17.15	18.15
	Louis Braille - Madeleine	7.31	8.16	8.58	10.23	11.33	11.33	12.18	14.47	16.31	17.20	18.20
	Les Jacquins	7.33	8.18	9.00	10.22	11.35	11.35	12.20	14.49	16.33	17.22	18.22
	Zone de la Vaure	7.35	8.20	9.02	10.23	11.37	11.37	12.22	14.51	16.35	17.24	18.24
CHAMPDIEU	Tournel	7.37	8.22	9.04	10.25	11.39	11.39	12.24	14.53	16.37	17.26	18.26
	Les 3 Ponts	7.38	8.23	9.05	10.26	11.40	11.40	12.25	14.54	16.38	17.27	18.27
	La Rotonde	7.39	8.24	9.06	10.27	11.41	11.41	12.26	14.55	16.39	17.28	18.28
	La Corée	7.40	8.25	9.07	10.28	11.42	11.42	12.27	14.56	16.40	17.29	18.29
PRALONG	Les Daguets	7.42	8.27	9.09	10.30	11.44	11.44	12.29	14.58	16.42	17.31	18.31
MARCILLY-LE-CHÂTEL	Corbe (RD 8)	7.43	8.28	9.10	10.31	11.45	11.45	12.30	14.59	16.43	17.32	18.32
	Bourg	7.44	8.29	9.11	10.32	11.46	11.46	12.31	15.00	16.44	17.33	18.33
MARCOUX	La Tuilerie	7.45	8.30	9.12	10.33	11.47	11.47	12.32	15.01	16.45	17.34	18.34
	Chemin de Marcoux	7.46	8.31	9.13	10.34	11.48	11.48	12.33	15.03	16.46	17.35	18.35
THELINS	Cave Coopérative	7.47	8.32	9.14	10.35	11.49	11.49	12.34	15.04	16.47	17.36	18.36
BOËN	Cité Scolaire (l'Astrée)	7.52	8.37	-	-	-	-	-	-	-	17.40	18.40
	Le Parc du Lignon	7.55	8.40	9.16	10.37	11.51	11.51	12.36	15.06	16.49	17.43	18.43
	Mairie - Salle des Fêtes	7.58	8.43	9.20	10.41	11.55	11.55	12.40	15.10	16.53	17.47	18.47
	Parc de la Sabliere	8.03	-	9.25	10.46	12.00	-	-	15.15	-	-	-

Commune	Point d'arrêt	L M Me J V	Me	L M Me J V	L M J V
BOËN	Cité Scolaire (l'Astrée)	-	12.33	17.30	18.30
	Le Parc du Lignon	-	12.36	17.35	18.35
	Mairie - Salle des Fêtes	7.26	12.37	17.37	18.37
	L'Argentière	7.37	12.49	17.49	18.39
SAINT-SIXTE	La Fabrique	7.38	12.50	17.50	18.40
	Porte	7.40	12.52	17.52	18.42
	Les Varennes	7.43	12.55	17.55	18.45
L'HÔPITAL-SOUS-ROCHEFORT	Croisement RD 1089 - RD 21	7.46	12.58	17.58	18.48
SAINT-LAURENT-ROCHEFORT	Collet	7.50	13.02	18.02	18.52
VÉTRE-SUR-ANZON	St-Thurin Le Perrier	7.53	13.05	18.05	18.55
	St-Thurin Le Pont	7.53	13.05	18.05	18.55
	St-Thurin Bourg	7.55	13.07	18.07	18.57
	St-Julien Les Ruines	7.58	13.09	18.09	18.59
	St-Julien Passafol	7.59	13.10	18.10	19.00
	St-Julien Bourg	8.01	13.11	18.11	19.01
	St-Julien Valette Haute	8.03	13.13	18.13	19.03
	St-Julien La Pras	8.04	13.14	18.14	19.04
NOIRETABLE	L'Etang	8.05	13.15	18.15	19.05
	Place du Haut Forez	8.08	13.18	18.18	19.08
	Ecole Primaire	8.10	-	-	-
	Collège Robert Schuman	8.15	-	-	-

Horaires des dessertes par autocars entre Noirétable et Feurs avec des correspondances impossibles voire très difficiles entre différents autocaristes.

Retour d'expériences d'usagers entre Noirétable et Saint-Etienne:

« Certains trains vont directement de Noirétable à St Etienne sans desservir les gares intermédiaires, mon arrêt étant Bonson …

Achat d'un voyage St Etienne _ Noirétable avec train jusqu'à Boën puis bus mais le train a pris du retard et à l'arrivée à Boën le bus était parti.

Je prenais le TIL jusqu'à Boën puis le ter mais à la lecture des horaires cela ne me semble plus possible.

Malgré un temps déplorable, l'attente des bus TER doit se faire aux 4 vents à côté de la gare autant à Boën où la gare est fermée aux voyageurs que dans les autres gares où l'arrêt bus est éloigné de la gare (ex : St Etienne)

Dans le bus Les bagages doivent rester en soutes, manger, boire, se déplacer sont interdits, l'accès aux WC n'est pas possible. Monter dans un bus, pour une personne à mobilité réduite, en fauteuil roulant, avec poussette est au mieux difficile voire impossible »

Centre ville de Thiers.
28 mai 2021

ARTICLES DE PRESSE AU SUJET DE L'OFFRE AUTOCAR ACTUELLE

(DECEMBRE 2021)

À 80 ans, elle louait son appartement à des prostituées

MONTBRISON. Paule disait faire confiance au site Airbnb. Elle a fini jeudi au tribunal.

LE PAYS

FOREZ - CŒUR DE LOIRE

Hausse de 30 % de la Teom : vous jetiez ? Payez maintenant !

5,5 millions d'euros pour une résidence seniors d'ici 2023

Le centre de vaccination double le nombre d'injections

105 restaurateurs et barmen prêts à fêter la Sainte-Barbe

Voyage à bord du train fantôme

BOEN-THIERS. Coupée en son milieu depuis cinq ans, la ligne TER Saint-Étienne-Clermont dispose d'un (petit) service de bus en limite départementale.

TESTÉ POUR VOUS. Le Pays s'est offert l'aller-retour de Montbrison à Thiers pour constater le quotidien d'usagers délaissés par la SNCF.

LE PAYS

ROANNAIS

reportage

À bord du train fantôme

TRANSPORT Le Pays a testé pour vous le voyage en train, puis en car, de Montbrison à Thiers : édifiant

L'abominable ligne Thiers-Boën

En car sur la RN89 à proximité de l'ancienne voie ferrée

IRONIQUE

REPÈRES

LA MONTAGNE

LA MONTAGNE À LA UNE VIE LOCALE SPORTS LOISIRS ÉCONOMIE

S'ABONNER

L'OFFRE DU JOUR

Transport

De Boën-sur-Lignon (Loire) à Thiers (Puy-de-Dôme), le long de la terrible ligne SNCF

Article réservé aux abonnés

LA GAZETTE Article rédigé par La Gazette de Thiers et d'Ambert

S'ABONNER À LA GAZETTE

Liens des articles:

https://www.lamontagne.fr/thiers-63300/actualites/de-boen-sur-lignon-loire-a-thiers-puy-de-dome-le-long-de-la-terrible-ligne-sncf_14057969/

https://www.le-pays.fr/boen-sur-lignon-42130/actualites/labominable-ligne-thiers-boen_14053767/

6. AVANTAGES DE L'OFFRE TRAIN SUR L'AUTOCAR

Les services de trains du côté de Boën vers Saint-Etienne ne fonctionnent ni les samedis, ni les dimanches. Les services de bus de complément ou de remplacement exigent 20 mn de plus entre Boën et Saint-Etienne. Les services de bus directs Saint-Etienne Clermont-Ferrand trois fois par jour ne desservent aucune agglomération intermédiaire mais mettent presque autant de temps que les trains supprimés qui effectuaient plusieurs arrêts. Les rares bus de desserte fine de bout en bout affichent des temps de parcours interminables : trois heures pour 145 km ! Une déstructuration de la trame horaire, des fiches illisibles et des fréquences dignes d'un pays du tiers-monde : on déplore sur cet axe ce que la « multimodalité », cache-sexe du désengagement ferroviaire dans les territoires abandonnés avec transfert majoritaire sur route, peut faire de pire.

Voyages entre CLERMONT-FERRAND et SAINT-ÉTIENNE

Selon le projet de cadencement étudié en 2007 par l'ex-région Auvergne mais jamais mis en place par la SNCF, le temps de parcours optimal (incluant travaux de régénération complète de l'infrastructure pour un rétablissement des vitesses nominales) avec maintien des 6 arrêts (Saint-Étienne-La-Terrasse, Bonson, Montbrison, Boën, Noirétable & Thiers) les plus fréquentés est de 1h50min.

Avantages de l'offre « train » par rapport à celle de l'autocar

*Desserte des villes intermédiaires avec temps de parcours identique aux 2 seuls allers-retours quotidiens sans arrêts proposés en autocar n'assurant donc, eux, aucune desserte fine du territoire entre les métropoles stéphanoise et clermontoise.

*Temps de parcours garanti car éliminant les aléas de circulation routière à l'approche des agglomérations.

*Plus de confort (places assises et toilettes spacieuses appréciées des personnes âgées en particulier, trajets supportables avec enfants en bas âge car déplacements possibles dans les couloirs, personnes souffrant du dos ne pouvant pas supporter les vibrations sur de longues distances, tablettes avec prises électriques, etc...).

*Plus de services (transport des vélos, bagages volumineux, système de vente des billets intégré au concept TER donc horaires et correspondances indiqués dans les serveurs informatiques SNCF, aide & prise en charge incluse des personnes handicapées dans les gares).

*Plus de sécurité en cas de neige et/ou verglas entre Boën et Pont-de-Dore (parcours en secteur montagneux).

*Les animaux de compagnie sont autorisés dans les trains, pas dans l'autocar.

*Les toilettes sont accessibles dans un train, pas dans l'autocar (certains trajets en autocar entre Clermont-Ferrand et Saint-Etienne durent plus de 3 heures).

7. OPTIMISATION DU TEMPS DE PARCOURS

Historiquement, d'après renseignements obtenus par le Collectif auprès d'associations ferroviaires, le meilleur temps de parcours **déjà pratiqué** était de **1h55min** avec **6 arrêts**.

Selon le **projet** de cadencement étudié en **2007** par l'ex-région Auvergne mais jamais mis en place par la SNCF, **le temps de parcours optimal** (incluant travaux de régénération complète de l'infrastructure pour rétablir les vitesses nominales) avec **6 arrêts** (Saint-Etienne-La-Terrasse, Bonson, Montbrison, Boën, Noirétable & Thiers) est de **1h50min** donc quasi identique à celui de l'autocar qui, lui, abandonne un vaste territoire* car sans arrêt intermédiaire dans les villes situées sur le parcours !

- Temps de parcours possible d'un **train sans arrêt entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne**:

Avec les capacités d'accélération et de freinage des matériels actuels, compter 10min de moins avec suppression de 6 arrêts soit un total de seulement **1h40min** (marge minimale incluse de 3min/100km, règle habituelle à la SNCF) donc là encore record battu et **l'autocar ne peut pas tenir la comparaison face au train en terme de temps de parcours.**

Il est même possible d'optimiser les vitesses sur le tronçon de la plaine du Forez où la vitesse nominale est de 120km/h (section Boën - Andrézieux 35km) et sur le tronçon montagneux où la vitesse nominale était de 80km/h (section Thiers - Boën 48km).

À savoir, augmenter les vitesses nécessite un entretien un peu plus coûteux puisqu'il faut augmenter l'armement de la voie c'est à dire diminuer l'espacement entre les traverses donc plus nombreuses. Ce choix n'est également bénéfique que si les arrêts commerciaux sont suffisamment espacés évidemment (freinages et accélérations répétés trop fréquemment n'apportent quasiment aucun gain de temps sur de courtes distances...).

Le Collectif propose de passer :

* de 120 à 140 km/h entre Boën et Marcilly-le-Pavé (environ 6 km) car cette section comporte quelques courbes de 600 mètres de rayon donc on ne peut guère espérer mieux) et de 120 à 160 km/h de Marcilly-le-Pavé à Bonson (environ 25 km). Après calcul théorique le gain de temps ne serait que de 3min30s si pas d'arrêt à Montbrison...

* de 80 à 85 km/h entre Boën et Thiers (48 km) ce qui est tout à fait possible avec des courbes de 300 mètresde rayon, c'est d'ailleurs le choix effectué récemment entre Saint-Georges-d'Aurac et Darsac (ligne Clermont-Ferrand - Le Puy-en-Velay) après régénération pour tenter d'atteindre un temps de parcours symbolique de 2h00 min que souhaitait l'ex-région Auvergne.

Après calculs théoriques le gain de temps n'est que de 2min...

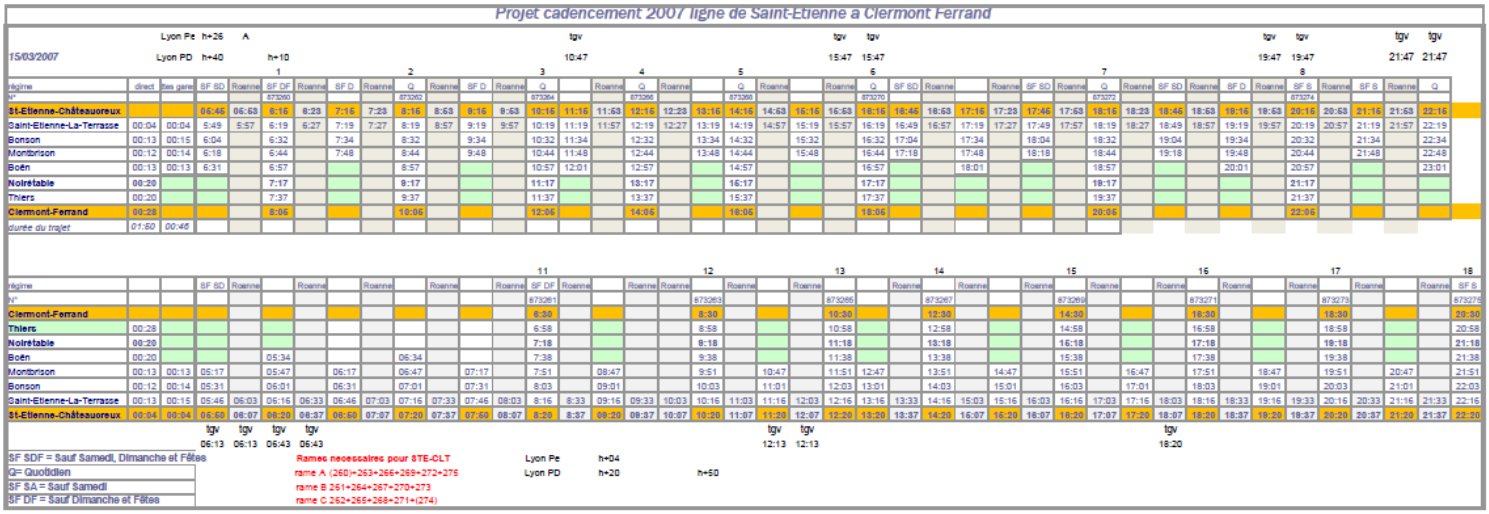
Il est donc plus raisonnable dans un premier temps de viser l'objectif fixé en 2007 par l'ex-région Auvergne avec beaucoup d'avantages et de confort ! Pour rappel, Clermont-Ferrand - Saint-Étienne : 1h50 et 6 arrêts pour les relations directes de bout en bout.

Évidemment d'autres dessertes fines doivent compléter l'offre sur les sections exploitées actuellement côté Saint-Étienne depuis Boën et côté Clermont-Ferrand depuis Thiers.

Sur la section actuellement suspendue, l'autocar propose un temps de parcours de 1h13 avec un arrêt à Noirétable alors que le projet de cadencement proposait 40 minutes soit un gain de temps de 45% !

8. PROJET DE CADENCEMENT 2007

Projet de cadencement élaboré par l'ancienne région Auvergne mais jamais mis en place par la SNCF. Trois rames seraient nécessaires pour assurer une fréquence d'un train toutes les deux heures de bout en bout, soit 145 kilomètres reliant le bassin de Saint-Etienne et la plaine du Forez avec le bassin de Clermont-Ferrand et la Limagne, tout en desservant les principales localités intermédiaires et en les mettant en communication entre elles: Montbrison, jadis préfecture de la Loire, Boën, Noirétable au sommet de la ligne, Thiers.



Projet cadencement 2007 ligne de Saint-Etienne à Clermont Ferrand

régime	direct	fles gare	SF SD	Roanne	SF DF	Roanne	SF D	Roanne	Q	Roanne	SF D	Roanne	Q		Roanne	Q	Roanne		Q	Roanne		Roanne	Q	Roanne	SF SD	Roanne		Roanne	SF SD	Roanne	Q	Roanne	SF SD	Roanne		Roanne	SF D	Roanne	SF S	Roanne	Q
N°					872260				872262				872264			872266			872268				872270						872272										872274			
St-Etienne-Châteauoreux			06:46	06:53	6:16	6:23	7:16	7:23	8:16	8:53	8:16	9:53	10:16	11:16	11:53	12:16	12:23	13:16	14:16	14:53	15:16	16:53	16:16	16:46	16:53	17:16	17:23	17:46	17:53	18:16	18:23	18:46	18:53	19:16	19:53	20:16	20:53	21:16	21:53	22:16		
Saint-Etienne-La-Terrasse	00:04	00:04	5:49	5:57	6:19	6:27	7:19	7:27	8:19	8:57	9:19	9:57	10:19	11:19	11:57	12:19	12:27	13:19	14:19	14:57	15:19	15:57	16:19	16:49	16:57	17:19	17:27	17:49	17:57	18:19	18:27	18:49	18:57	19:19	19:57	20:19	20:57	21:19	21:57	22:19		
Bonson	00:13	00:15	6:04		6:32		7:34		8:32		9:34		10:32	11:34		12:32		13:34	14:32		15:32		16:32	17:04		17:34		18:04		18:32		19:04		19:34		20:32		21:34		22:34		
Montbrison	00:12	00:14	6:18		6:44		7:48		8:44		9:48		10:44	11:48		12:44		13:48	14:44		15:48		16:44	17:18		17:48		18:18		18:44		19:18		19:48		20:44		21:48		22:48		
Boën	00:13	00:13	6:31		6:57				8:57				10:57	12:01		12:57			14:57				16:57			18:01				18:57				20:01		20:57				23:01		
Noirétable	00:20				7:17				8:17				11:17			13:17			16:17				17:17							19:17						21:17						
Thiers	00:20				7:37				9:37				11:37			13:37			15:37				17:37							19:37						21:37						
Clermont-Ferrand	00:28				8:06				10:06				12:06			14:06			16:06				18:06							20:06						22:06						
durée du trajet	01:50	00:46																																								

régime			SF SD	Roanne		Roanne		Roanne		Roanne		Roanne	SF DF	Roanne		Roanne				Roanne				Roanne				Roanne				Roanne				Roanne				Roanne	SF S
N°													873261					873263				873265			873267				873269				873271				873273				873275
Clermont-Ferrand													8:30					8:30				10:30			12:30				14:30				16:30				18:30				20:30
Thiers	00:28												6:58					8:58				10:58			12:58				14:58				16:58				18:58				20:58
Noirétable	00:20												7:18					9:18				11:18			13:18				16:18				17:18				19:18				21:18
Boën	00:20				05:34				06:34				7:38					9:38				11:38			13:38				15:38				17:38				19:38				21:38
Montbrison	00:13	00:13	05:17		05:47		06:17		06:47		07:17		7:51		08:47			9:51		10:47		11:51	12:47		13:51		14:47		15:51		16:47		17:51		18:47		19:51		20:47		21:51
Bonson	00:12	00:14	05:31		06:01		06:31		07:01		07:31		8:03		09:01			10:03		11:01		12:03	13:01		14:03		15:01		16:03		17:01		18:03		19:01		20:03		21:01		22:03
Saint-Etienne-La-Terrasse	00:13	00:15	05:46	06:03	06:16	06:33	06:46	07:03	07:16	07:33	07:46	08:03	8:16	8:33	09:16	09:33	10:03	10:16	11:03	11:16	12:03	12:16	13:16	13:33	14:16	15:03	15:16	16:03	16:16	17:03	17:16	18:03	18:16	18:33	19:16	19:33	20:16	20:33	21:16	21:33	22:16
St-Etienne-Châteauoreux	00:04	00:04	06:59	06:07	06:29	06:37	06:59	07:07	07:29	07:37	07:59	08:07	8:29	8:37	09:29	09:37	10:07	10:29	11:07	11:29	12:07	12:29	13:29	13:37	14:29	16:07	16:29	16:37	16:29	17:07	17:29	18:07	18:29	18:37	19:29	19:37	20:29	20:37	21:29	21:37	22:29

tgv 06:13 tgv 06:13 tgv 06:43 tgv 06:43 — tgv 12:13 tgv 12:13 — tgv 18:20

SF SDF = Sauf Samedi, Dimanche et Fêtes
Q= Quotidien
SF SA = Sauf Samedi
SF DF = Sauf Dimanche et Fêtes

Rames necessaires pour STE-CLT
rame A (260)+263+266+269+272+275
rame B 261+264+267+270+273
rame C 262+265+268+271+(274)

Lyon Pe h+04
Lyon PD h+20 h+50

Un service de qualité fiable et régulier sur une voie rénovée peut constituer un outil de transport puissamment valorisant pour cet axe et les populations concernées. Cette étude menée par l'ex-région Auvergne mais jamais appliquée par la SNCF estimait que sur une voie de qualité la relation Saint-Etienne-Clermont-Ferrand pouvait être proposée en 1 h 50 et Saint-Etienne-Boën en 46 mn. Elle proposait un service aux deux heures de bout en bout, soit huit trains par sens et par jour assurés par trois rames, complétés par des rotations Saint-Etienne-Montbrison et/ou Boën offrant un cadencement à l'heure sur cette partie orientale.

©Collectif Ferroviaire

©Collectif Ferroviaire

9. AMENDEMENT DU 23 FEVRIER 2021

Le 23 février 2021, une première avancée a été obtenue avec le vote à l'unanimité par le Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes d'un amendement qui pose les fondations de la réouverture de la ligne Clermont-Ferrand Thiers Boën Saint-Etienne Lyon.

Session plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

Mardi 23 et mercredi 24 février 2021

Amendement présenté par l'Exécutif

SECTION DE LIGNE FERROVIAIRE BOËN - THIERS

Rapport n° AP-2021-02 / 17-10-4868 - Une Ambition forte pour les mobilités

Exposé des motifs

Cette section de ligne appartient à l'ensemble des « petites lignes » du réseau national (lignes classées UIC 7 à 9, dénommées également « petites lignes de desserte fine du territoire »).

Faute d'avoir réalisé les investissements nécessaires, les circulations ferroviaires sont suspendues depuis mi-2016 par SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure nationale, dont l'Etat est propriétaire.

La Région souhaite que soit étudiée la possibilité de rétablir la continuité ferroviaire entre Boën et Thiers, en reliant Saint-Etienne et Clermont-Ferrand.

Amendement

Dans le préambule de la délibération, après le 1er item « de prendre acte des volets ferroviaires… figurant dans le document en annexe 0 », ajouter un deuxième item, rédigé comme suit :

La Région demande à l'Etat et à SNCF Réseau :

- ***de ne pas procéder au déclassement de la section de ligne Boën - Thiers,***
- ***d'en préserver les installations,***
- ***de compléter les accords Etat – Région pour la relance du ferroviaire par une étude portant d'une part, sur le potentiel réel de fréquentation et, d'autre part, sur le coût de « régénération » estimé en 2016 à plus de 50 M€, étude dont la Région est prête à prendre en charge le financement à hauteur de 300 K€.***

10. ÉTUDE SUR LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE

Présenté le 21 mars 2022 à L'Hôtel de ville de Clermont Ferrand en présence de Monsieur Frédéric AGUILERA vice-président délégué à la mobilité de la région Auvergne Rhône-Alpes le cahier des charges de l'étude fixe le contour de cette dernière.

L'étude comprendra 2 volets :

Le premier volet sera confié à SNCF RÉSEAU (maitre d'ouvrage, gestionnaire de l'infrastructure), qui chiffrera le coût de régénération de la section Thiers Boën (évalué en 2016 à environ 50 millions d'euros).

Le deuxième volet sera confié au CEREMA (Établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique) qui évaluera l'opportunité de la réouverture de la section centrale Thiers Boën en 3 étapes :

- **L'analyse des dynamiques territoriales** des territoires traversés par la ligne
- **La réalisation d'un diagnostic** portant sur l'infrastructure, les offres de mobilité et leurs usages, et l'estimation du potentiel d'usage de la ligne
- **La définition et l'évaluation de scénarios multimodaux** de la desserte entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne

Les résultats sont attendus fin 2022.

ETUDE RELATIVE A LA LIAISON
CLERMONT-FERRAND – THIERS – BOËN – SAINT-ETIENNE

1ère REUNION DE PRESENTATION
21 mars 2022
Hôtel de Région – Clermont-Ferrand

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

SNCF RÉSEAU

Cerema CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

11. COMMENT LA SNCF DETOURNE L'USAGER DU RAIL

Recette SNCF pour FERMER rapidement une LIGNE FERROVIAIRE

L'astuce : Pourrir la vie de l'usager et jouer l'usure !

*Supprimer les services (fermeture des guichets, suppression des fiches-horaires)
- Organiser la désinformation
- Isoler l'usager, surtout celui s'obstinant à rester hors des sentiers numériques

*Supprimer les postes d'agents de sécurité dans les gares pour limiter les points de croisement
- Organiser le manque de régularité des circulations (retards) sur voie unique
- Habituer l'usager aux possibles ruptures de correspondances

*Désheurer les circulations encore trop fréquentées
- Supprimer les possibilités de correspondances aux extrémités de la ligne
- Obliger l'usager occasionnel effectuant des voyages au long cours à trouver un autre moyen de transport

*Mettre en place des ralentissements faute d'entretien courant
- Rendre le temps de parcours dissuasif
- Habituer l'usager effectuant des trajets « pendulaires » à utiliser son véhicule personnel

*Placer les technicentres loin du front
- Fragiliser l'entretien du matériel, le rendre plus souvent indisponible et multiplier les pannes
- Habituer l'usager aux possibles suppressions de circulation

*Limiter drastiquement le nombre de dessertes et créer des sillons horaires épisodiques
- Laisser subsister une offre non attractive, n'existant plus que sur le papier et ne générant aucune recette
- Présenter aux organismes financeurs et aux élus un bilan économique catastrophique

*Fermer la ligne en catimini, officiellement pour raison de sécurité
- Ne rien anticiper sur travaux urgents, laisser pourrir l'infrastructure et ne surtout pas prévenir organismes financeurs ni élus

***Tronçonner un itinéraire en barreaux indépendants**
- Afin qu'aucun convoi ne relie ses deux extrémités, et rendre toute correspondance entre les barreaux impossible ou hasardeuse. C'est le cas de la transversale Bordeaux – Lyon, où plus personne ne se risque ne serait-ce qu'à relier deux départements voisins

Idée reçue sur la faible fréquentation de la ligne en 2016 avant sa fermeture:

La ligne « transportait environ trente personnes par jour ». Un chiffre évidemment biaisé, puisqu'il comptabilisait la fréquentation de cette section au crépuscule de son exploitation ferroviaire début 2016 alors qu'une partie était déjà basculée sur route, que la fréquence, de l'ordre d'un train par jour, était squelettique et que les vitesses avaient dû être réduites.

12. FERMETURE DE LIGNE CAR NON RENTABLE ?

La rentabilité pour le Rail n'existe déjà que sur le long terme quand tout est commercialement bien géré et fait pour attirer la clientèle.

L'exemple Corse est assez frappant, suite à l'éviction de la SNCF : en 2 ans seulement doublement de la fréquentation par une politique commerciale adaptée et une meilleure régularité.

Meilleure répartition des équipes et collaboration active entre service.

Tous les quais ont depuis été remis aux normes. Ravalement des bâtiments. Réseau entièrement régénéré. Vitesses optimisées, matériel climatisé et beaucoup mieux entretenu.

La Conseil régional de Corse a beaucoup réinvesti après avoir écarté a SNCF.

Jusqu'en 2011, La collectivité Corse versait 20 M€/An à la SNCF. En 2011, la SNCF a demandé 51 M€/an.

Au 1er janvier 2012, la SNCF n'assure plus le service commercial du réseau, la collectivité territoriale ayant choisi de confier l'exploitation à une société d'économie mixte (SEM) constituée à cet effet. 5 ans après le départ de la SNCF, l'offre a augmenté de 30% avec 71% de voyageurs/an. Le tout pour 20M€/an...

La SNCF ne considère jamais les recettes indirectes induites dans les territoires liées au fonctionnement d'une ligne. Commerces, lycées, pouvoir d'achat amélioré pour les pendulaires par rapport à la voiture sans parler même de la santé, emplois locaux induits par un client fret. Seul le prix du coût interne est annoncé aux collectivités...

La SNCF a raison sur un point: la réouverture d'une ligne doit s'accompagner d'une aide de développement économique des territoires traversés.

Rentabilité et utilité publique

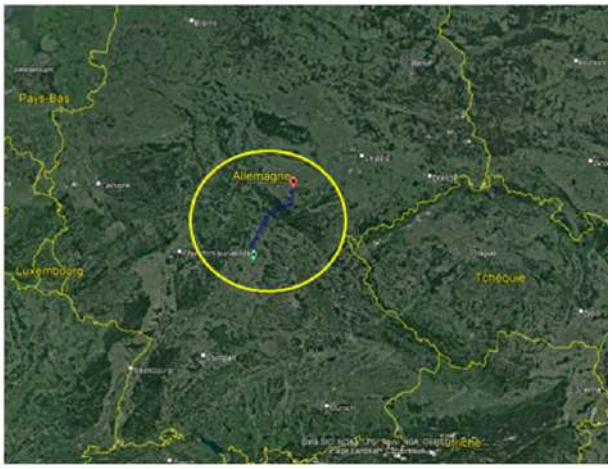
L'argument de la rentabilité n'est pas forcément recevable par tout le monde car ce sont des lignes qui sont utiles à la population.

©Collectif Ferroviaire

13. ETUDE DE CAS: SCHWEINFURT-ERFURT

Une ligne située dans le centre de l'Allemagne (entre Bavière et Thuringe) dont la longueur, profil, temps de parcours, et potentiel de trafic sont identiques à Clermont-Ferrand Saint-Etienne.

	Saint-Etienne Clermont-Ferrand	Schweinfurt Erfurt
Voie	Voie unique	Voie unique
Ecart altitude min. max.	433 mètres	680 mètres
Circulations ferroviaires	**AUCUNE**	La ligne est parcourue par des rames pendulaires en mission *Regional Express* cadencée aux 2 heures, et par des missions locales en sus
Temps de parcours train	**Etude SNCF 2007 : 1h50 avec 6 gares desservies**	**1h50**
Environnement routier	Autoroutes A89 A72 (147 km: 1h41 en voiture)	Autoroute A71 (157 km: 1h44 en voiture)
Topographie	La ligne traverse un massif de moyenne montagne: Les Bois Noirs dans les Monts du Forez	La ligne traverse un massif de moyenne montagne: La forêt de Thuringe
Densité démographique estimée (2015)	289 habitants/km2	189 habitants/km2
Population des villes aux extrémités (2019)	319 823 habitants	267 731 habitants



Populations des villes aux extrémités

Schweinfurt : 54 032 hab. (2019)
Erfurt : 213 699 hab. (2019)

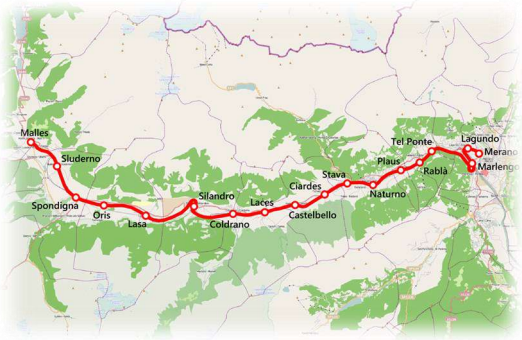
14. UN CAS D'ECOLE: MERANO-MALLES

La réouverture au trafic de la ligne de montagne Merano-Malles, dans le Haut-Adige italien près de Bolzano, est aujourd'hui considérée dans le milieu des transports comme une sorte d'exemple quasi iconique de réussite de relance ferroviaire.

Fermée en 1990, elle incarne un exemple de relance d'une ligne dite condamnée.

Cette ligne de montagne à voie unique de 60 kilomètres, ouverte en 1906 quand la région faisait partie de l'Empire austro-hongrois, avait été fermée en 1991 par les FS, l'exploitant historique national italien, qui avait achevé la partie terminale de la ligne en 1925 après en avoir repris la gestion en 1919.

Rachetée dans les années 90 par la province autonome de Bolzano, elle a été rouverte en 2005 par la région, qui en a repris l'exploitation grâce à la mobilisation des élus et associations locales via une société ad-hoc associant des lignes de trains régionaux et un vaste réseau d'autocars quadrillant les vallées.



La recette du succès ? Modernisation, nouveaux matériels et nouvelle desserte. La région a investi 120 M€ pour rénover la voie, acquis 10 rames pour offrir une desserte ambitieuse avec un train par heure dans chaque sens, de 5 h à 23 h, au lieu de 4 ou 5 allers-retours journaliers avant 1991.

Résultat : 1 million de voyageurs la première année d'exploitation.

En 2010, la ligne accueillait 2,7M de voyageurs, soit près de 7000 par jour pour une ligne de 60 km parcourus en 1h09 avec 16 arrêts.

En décembre 2014, le gouvernement régional a approuvé le projet d'électrification, écarté au début à cause des coûts de construction, pour augmenter la capacité avec un nombre de circulations passant à la cadence de 30 minutes, pour réduire les coûts d'entretien et l'impact environnemental, pour 66 M€. Mise en service prévue début 2022, l'électrification permettra d'avoir des services directs jusqu'à Bolzano. En 2018, la ligne se hisse à la première place des lignes secondaires italiennes pour la qualité. **Succès commercial indéniable.**

La réouverture de cette ligne a coûté 120 M€ pour la modernisation de 60 km de voie unique parcourable à 100km/h… et l'acquisition du matériel roulant de 12 rames à fortes accélérations (35 M€) : 85 M€ pour 60km de voie, soit 1.4 M€ du km

Rappelons que la ligne Clermont-Ferrand Saint-Etienne suspendue depuis 2016 irrigue une aire urbaine de près d'1 million d'habitants de Clermont-Ferrand à Saint-Etienne. Son potentiel est considérable.

15. REGENERATION DE LA LIGNE– COUT

La section suspendue n'est pas en très mauvais état mais que si on veut proposer un service performant (1 h 50 entre Clermont et Saint-Etienne avec six arrêts, voire 1 h 40 sans arrêt) il va falloir prévoir une RVB (un renouvellement voie-ballast) complète sur les 48 kilomètres.

La partie Thiers-Clermont est armée pour 160 km/h, performance qu'une réouverture de la totalité du parcours permettrait de rentabiliser.

A raison d'un million d'euros par kilomètre, soit 48 M€, la facture pourrait être réduite « d'environ 30 % » grâce aux techniques de régénération modernes. Soit un prix cible de quelque 35 millions d'euros.

En Allemagne, un RVB plus signalisation sur voie régionale est actuellement tarifé à moins d'un million d'euros par kilomètre (700.000 euros/km sur Osnabrück-Diesen Bad Rothenfelde avec voie acceptant 20 tonnes par essieu, dans les années 2000).

Il reste néanmoins à chiffrer le coût d'une signalisation automatisée. Le cadencement aux 2 heures avec 8 AR et croisement systématique a Noirétable est parfaitement connu depuis 2006. Il faudrait que cet évitement soit télécommandé de St Etienne pour être exploitable toute la journée sans contraintes. Un deuxième croisement pourrait être envisageable à La Monnerie-Le Montel entre Thiers et Boën.

Quelques voûtes de tunnels devraient être l'objet de reprises légères, et 2 ponts sur la Durolle qui posent problème, ainsi que les mises aux normes des quais, la vérification des murs de soutènement et ouvrages d'art.

Depuis 2016, de nombreuses communes de long du tronçon suspendu ont demandé à SNCF RESEAU de procéder aux travaux d'entretien nécessaires à la conservation de la voie ferrée. Depuis, des riverains ont porté plainte contre la SNCF pour non-entretien de la végétation sur la voie ferrée, qui envahit des propriétés privées.

Gare de Boën. La direction de Clermont-Ferrand est au fond.

©RDS

16. SYNTHESE

Pendant des décennies et ce depuis les années 80, il y a eu un sous entretien massif du réseau ferré Français jusqu'à un manque d'investissement criant de SNCF RESEAU qui aujourd'hui n'investit presque plus.

Les Français sont attachés au train qui est perçu dans l'imaginaire collectif comme un service public. Ils en réclament le retour.

Aujourd'hui la dynamique autour du train est retrouvée, sa fréquentation est en hausse et la demande augmente. Cette demande augmentera si l'offre est fiable et régulière avec des abonnements subventionnés par exemple.

Remplacer un train par un autocar, et inversement, ce n'est pas la même chose, il ne s'agit pas du même service. En effet, le ferroviaire est perçu comme un mode de transport uniquement alors que c'est faux, sans se poser la question du positionnement de marché et du confort incomparable apporté par le train.

Aujourd'hui, il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble et de valoriser les effets induits générés par les externalités positives économiques et humaines que peut apporter le train, ce qu'aucun autre mode de transport ne peut apporter avec autant d'atouts. La SNCF ne tient pas compte de ces éléments et ne regarde que les frais de fonctionnement suivant une logique purement comptable.

La rénovation de cette ligne est indispensable pour les transports du quotidien. De nombreuses personnes peuvent l'utiliser pour se rendre au travail (travailleurs pendulaires) et améliorant ainsi leur pouvoir d'achat par rapport à la voiture, tout comme pour les étudiants qui vont se former (les communes de Boën-sur-Lignon, Noirétable, Thiers possèdent un lycée général, technologique et/ou professionnel). Sans oublier les personnes non-véhiculées, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduites.

Il est également possible de monétiser les bénéfices des territoires traversés sur la vie locale et les commerces sans parler même de la santé, des bénéfices écologiques, de la baisse des nuisances sonores du trafic routier, ainsi que les emplois locaux induits par un client fret. Les avantages sont multiples.

A ce titre, les Régions ont un rôle important, une réelle dynamique peut se créer autour du train à condition d'avoir une infrastructure performante et de reconstruire une offre globale autour des territoires. **Une ligne de train est structurante pour toute une région à condition que l'offre soit performante, alors la demande suivra.** Par exemple l'offre horaire doit être en phase avec la demande de l'usager.

De nouveaux opérateurs ferroviaires comme RAILCOOP ou des régies privées proposent un modèle économique différent de celui de la SNCF avec des coûts d'exploitation moindres. Ces nouveaux acteurs permettent d'oxygéner l'économie ferroviaire et contribuent à sortir du système monopolistique de la SNCF.

A l'heure où l'individualisme prend une part prépondérante, le train est le symbole de l'intérêt commun en permettant de rapprocher les **citoyens.** **Il est un puissant vecteur d'aménagement du territoire** et de développement touristique entre le Forez et la Montagne Thiernoise. Le transport par train permet de rapprocher 2 des 5 plus grandes métropoles de la Région Auvergne Rhône-Alpes car il créée de la vie grâce à une desserte fine essentielle au territoire.

17. LES MEDIAS PARLENT DE NOUS

Les articles 👉 https://letrain634269.org/category/presse/

18. CONTACT

Association **Letrain634269**

Déclarée en sous-préfecture de Montbrison (Loire) sous le n° W421008300 - N° SIREN 909 873 549 - CODE APE-NAF 9499Z

- **Contact:** 06.95.07.65.73
- **Mail:** contact@letrain634269.org

  Adresse postale: Mairie, 1 rue Claude Peurière 42440 Noirétable
- **Notre site web** https://letrain634269.org/
- **Notre page** LeTrain634269
- **Notre compte** letrain634269
- **Notre chaine** Le Train 63 42 69.

Documentation : http://raildusud.canalblog.com/ massifcentralferroviaire.com et Collectif Ferroviaire

Ensemble sur les Rails (Lezoux) // Association du développement du FRET Ferroviaire et des Voyageurs (Andrézieux)

Collectif des Usagers des Transports du Haut-Allier