



NOIRÉTABLE, LE 17 MAI 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

À L'INVITATION DE FREDERIC AGUILERA, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES EN CHARGE DES MOBILITÉS, L'ASSOCIATION « LE TRAIN 634269 » S'EST RENDUE A CLERMONT-FERRAND LE 15 MAI DERNIER POUR ASSISTER A LA REUNION DE RESTITUTION DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE CONCERNANT LA POSSIBILITÉ DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE CLERMONT-FERRAND – SAINT-ÉTIENNE VIA THIERS ET BOËN-SUR-LIGNON.

Commandée à SNCF Réseau il y a un an, la partie portant sur le potentiel de fréquentation et l'analyse des dynamiques territoriales a été confiée au CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

L'ensemble des acteurs présents, représentants de la région compris, s'accordent à reconnaître que l'offre actuelle est peu lisible, non cadencée, inadaptée aux besoins, improductive et faiblement attractive. Or, le tronçon central répond à un **besoin d'aménagement du territoire** au bénéfice de la population et des entreprises avec la nécessité d'y appliquer une politique de l'offre, essentielle dans le domaine ferroviaire.

Lors de cette présentation il a été rappelé par SNCF Réseau que les ouvrages d'arts (tunnels et viaducs) étaient encore en bon état mais que la voie ferrée était à reprendre en intégralité et qu'un point de croisement envisagé à Noirétable augmenterait sensiblement les coûts de rénovation (+ 45 M€ !).

Plusieurs scénarios d'amélioration de l'offre de mobilité entre les deux métropoles ont été présentés :

Le scénario A consiste à conserver les modes de transport actuels en renforçant la fréquence des TER sur les sections actuellement circulées en train (Clermont-Ferrand – Thiers d'une part et Boën – Saint-Étienne d'autre part) avec un cadencement à l'heure et même à la ½ heure selon les jours ou périodes de la journée. La section centrale quant à elle, sera renforcée avec 14 allers-retours en bus (cadencement à l'heure). S'y ajouteront 6 allers-retours en autocar express par autoroute, sans arrêt entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne.

Cependant, l'association considère que cette offre ne correspond pas aux attentes de l'usager : difficultés voire pas d'accès aux personnes à mobilité réduite et personnes âgées, problème de fiabilité des horaires et de respect des correspondances en cas de difficultés de trafic routier ou autoroutier, réduction de l'empreinte carbone. Elle ne résout pas le problème de temps de parcours pour relier la zone du Haut-Forez aux métropoles avec de surcroît une rupture de charge à Thiers et à Boën, comportant donc un risque de manquement des correspondances entre bus et trains ce qui entraîne habituellement une fréquentation inférieure de 30% par rapport aux besoins réels. **Cette offre**, peu ambitieuse en matière de report modal et de transition écologique **n'est pas et ne sera jamais satisfaisante** quelle que soit sa fréquence sur la partie centrale.

Le scénario B reprend la base du scénario A mais avec la réouverture partielle de la ligne ferroviaire sur un peu plus de 5km, entre Thiers et La Monnerie-St-Rémy coté ouest.

Cette première étape pourrait être intégrée à un phasage en vue d'une réouverture complète de la section Thiers – Boën à plus long terme mais elle **ne fait que déplacer les problèmes évoqués dans le scénario A**.

Le scénario C consiste à rétablir une desserte ferroviaire directe entre les 2 métropoles en 2h28 avec 16 arrêts intermédiaires, cadencée aux 2 heures, tout en conservant le cadencement à la ½ heure ou à l'heure sur les sections Clermont-Ferrand – La Monnerie-St-Rémy et Montbrison – Saint-Étienne. Ce scénario, avec réouverture complète de la section centrale, remporte l'adhésion de la Région qui s'appuie notamment sur le fait qu'il est le moins onéreux en terme de coût d'exploitation avec une offre 100% ferroviaire. Techniquement, il s'agit aussi du scénario privilégié par l'association.

À l'issue cette réunion, les éléments présentés ainsi que les perspectives d'avenir appellent plusieurs observations de la part de l'association :

- La région Auvergne-Rhône-Alpes est **la seule région de France à ne pas vouloir investir dans l'infrastructure ferroviaire** elle-même, dans la perspective d'une réouverture de ligne. Pourtant il est bon de rappeler qu'au-delà d'un simple investissement sur l'infrastructure, il s'agit au final d'un investissement pour le désenclavement d'un territoire en devenir et lutter contre l'isolement de sa population !
- La qualité des travaux effectués par le CEREMA mérite d'être saluée malgré plusieurs réserves exprimées auparavant, lors du rendu intermédiaire de septembre 2022.
- L'utilisation possible de matériaux de réemploi (ballast, traverses et rails) n'a pas été intégrée au chiffrage par SNCF Réseau alors que cette solution technique permet de réduire significativement le coût des travaux, dont l'estimation est désormais comprise dans une fourchette allant de 115 à 160 M€ selon les options choisies contre seulement 50M€ en 2016 lors de l'abandon de cette ligne ferroviaire.

Le réseau ferroviaire étant un bien commun, l'abandon de cette ligne va finalement coûter beaucoup plus cher aux contribuables ! En effet, sa remise en état 7 ans après, suite à la décision regrettable de l'État et de la Région à l'époque, de refuser de maintenir cette liaison ferroviaire, pourtant essentielle pour affronter les enjeux climatiques, économiques et sociaux de demain voit son chiffrage multiplié par trois !

- Le scénario C, 100% ferroviaire, est le celui le moins cher en terme de coût d'exploitation et il doit être privilégié, ce qui prouve que l'association avait raison au départ, malgré une réserve exprimée ci-après en rapport avec le scénario de desserte optimisée qu'elle propose. En effet, bien que CEREMA ait intégré la notion de cadencement sur l'ensemble de la ligne, à l'identique d'une première étude réalisée en 2007 par l'ancienne région Auvergne, avec son renforcement sur les sections péri-urbaines **il n'est pas acceptable** de constater que la **relation directe envisagée entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne nécessite un temps de trajet de presque 2h30 en imposant un très grand nombre d'arrêts !** Le meilleur temps de parcours en train était descendu à 1h53 en 2004-2005. **Avec son scénario de desserte optimisée, l'association aboutit à une desserte en 2h04 et seulement 8 arrêts intermédiaires** tout en intégrant le cadencement renforcé à proximité des deux métropoles et sans nécessité de rétablir un point de croisement.
- On ne peut que se réjouir que les études en cours concernant les étoiles ferroviaires de Clermont-Ferrand et Saint-Étienne vont dorénavant intégrer la liaison inter-métropoles.

L'association rappelle que pour être attractive, une offre de transport doit répondre à 5 critères: rapidité, prix, fréquence, confort et amplitude horaire.

Justement, une offre de transport ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne est possible en 2 heures environ, de manière sécurisée et confortable (pour lire, se reposer et travailler) tout en assurant une desserte fine du territoire. Alors que l'autocar, qui ne dessert aucune ville intermédiaire par l'autoroute, ne propose pas le même service en 1h45, sans oublier que la congestion automobile à l'approche des agglomérations peut mettre à mal la régularité et la fiabilité d'une correspondance « train » au terminus. De plus, la liaison autoroutière s'avère souvent dangereuse voire impossible par le col de Cervières (A89) en cas d'aléas climatiques, en hiver notamment.

Lors d'une interview au journal La Montagne le 16 mai dernier, le vice-président de la région Auvergne-Rhône-Alpes en charge des Mobilités indique que sur le tronçon central « *la ligne étant à voie unique, on ne pourra pas aller au-delà de 8 allers-retours par jour en train contre 14 en bus* ». Or, 8 allers-retours quotidiens avec le train peuvent suffire à l'aménagement du territoire sur la zone du Haut-Forez. La qualité du service n'étant pas la même entre le train et le bus, il n'y pas de comparaison possible.

Enfin, celui-ci déclare que « *la ligne n'étant pas électrifiée, le bilan carbone est meilleur en train mais de peu. Choisir le train est un acte militant* ». Non, choisir le train **quand il est bien exploité avec une offre étoffée et suffisamment cadencée donc attractive**, n'est pas qu'un acte militant, c'est aussi un **acte responsable** pour les générations futures. Il répond en effet à une forte attente des citoyens en faveur du report modal vers le ferroviaire, preuve en est l'augmentation de 34% de fréquentation des TER en Auvergne-Rhône-Alpes entre 2021 et 2022 selon les chiffres de la direction régionale de la SNCF. Le transport ferroviaire, puissant vecteur d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et d'amélioration du pouvoir d'achat, permet bien de faire face aux enjeux du changement climatique.

L'association se félicite que la Région et SNCF Réseau s'engagent à préserver la plate-forme ferroviaire et à maintenir les ouvrages d'art en bon état pour ne pas entraver la possibilité d'une réouverture à plus ou moins court terme. Cependant, l'association « Le Train 634239 » reste vigilante car elle a pu constater récemment que **SNCF Réseau n'a pas tenu ses engagements** vis à vis d'opérations de dévégétalisation sur des ouvrages d'arts prévues l'an dernier, suite au signalement de risques sévères de dégradation par plusieurs observateurs.

Il est donc vital de relier les bassins de mobilités du Forez et de la Limagne afin de créer un troisième pôle générateur de richesses et d'échanges. Le transport ferroviaire ayant toujours joué un rôle structurant en reliant les territoires. La réouverture de la ligne Clermont-Ferrand Saint-Étienne permettra de créer ce troisième territoire, offrant ainsi davantage d'opportunités économiques. Une synergie réelle sera ainsi créée. Les liaisons ferroviaires jouant un rôle essentiel et structurant en facilitant le lien entre les métropoles régionales et les zones rurales, notamment pour l'accès aux soins hospitaliers ou aux centres universitaires.

Il est crucial de maintenir cette péréquation en matière de services publics entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, les deux seules métropoles en Auvergne Rhône-Alpes qui ne soient pas directement reliées par le train. **Cette situation fait d'elles un cas unique en France.**

Dans le cadre des prochaines négociations du Contrat de Plan État-Région 2021-2027 volet mobilité l'État et la Région Auvergne Rhône-Alpes doivent donc prendre leur responsabilité en y appliquant le principe de l'égalité de traitement des citoyens en matière de mobilités et d'équité territoriale comme le rappelle La Loi d'Orientation des Mobilités.

LE SERVICE PRESSE DE L'ASSOCIATION LETRAIN634269

➤ Liens utiles - sources :

[Restitution étude 15 Mai 2023 - SNCF RESEAU - CEREMA](#)

[Scenario de desserte optimisée LeTrain634269 sans point de croisement supplémentaire](#)

[Matériaux de réemploi LeTrain634269](#)

[Étude cadencement 2007](#)

[Avantages du train sur l'autocar LETRAIN634269 2020](#)

<https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/sujet/materiaux-voie-ressource-durable-valoriser>

Le train, colonne vertébrale des mobilités, puissant vecteur d'aménagement du territoire entre 3 grandes métropoles de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et levier incontournable de la transition écologique et sociale.

ASSOCIATION LETRAIN634269

Mairie - 1 rue Claude Peurière, 42440 NOIRETABLE
contact@letrain634269.org - 06.95.07.65.73

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

Avec les soutiens de :

AMBERT-ARTHUN-BOËN SUR LIGNON-CHABRELOCHE-CHAMPOLY-CHATeldon-CHAUSSETERRE-COURPIÈRE-LA CHAMBA-LA MONNERIE LE-MONTEL-LEIGNEUX-LEMPY
LES SALLES-LA TUILLIERE-LEZOUX-NOIRÉTABLE-PESCHADOIRES-SAIL SOUS COUZAN-SAINT 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

