



NOIRÉTABLE, LE 1ER AVRIL 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

LE 23 FÉVRIER 2021, LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES VOTAIT UN AMENDEMENT À L'UNANIMITÉ EN FAVEUR DE LA RÉOUVERTURE DE BOËN-THIERS, UN FAIT RARE. CET AMENDEMENT INTITULÉ *UNE AMBITION FORTE POUR LES MOBILITÉS SEMBLE ÊTRE EN CONTRADICTION AVEC UNE SOLUTION LÉGÈRE À L'ÉTUDE QUI CONDAMNERAIT LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE CLERMONT-FERRAND SAINT-ÉTIENNE.*

UNE AMBITION LÉGÈRE DONC !

Alors que le sort de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand Saint-Etienne (Lyon) va être scellé pour plusieurs dizaines d'années courant mai prochain avec la remise du rapport sur la réouverture du tronçon Thiers-Boën commandé par la région Auvergne Rhône Alpes, l'association LeTrain634269 vient de terminer son analyse concernant le futur service qui serait mis en place par la région et la SNCF.

Un groupe de travail a été créé au sein de l'association, composé d'experts ferroviaires et d'ingénieurs. Il rend ses conclusions dans ce communiqué. Elles arrivent au moment où certains sur le secteur du Forez s'interrogent à juste titre sur « Vers quoi s'attendre pour la réouverture? ».

Notre commission technique a analysé 2 cas :

- Celui d'une desserte des communes par des trains conventionnels, dits « trains classiques », des trains du type de ceux déjà en service sur les tronçons Clermont Thiers et Saint-Étienne Boën
- Celui d'une desserte par « trains très légers » nulle part en service en France à ce jour, projets tous expérimentaux tels que Ecotrain, Taxirail, Draisie, Flexy, Flexmove, SIG4LDFT, Urbanloop et autres) qui ne sont pas interoperables, donc cantonnés à des systèmes dédiés.

- 1. Service Thiers-Boën en trains classiques, X 73500, Coradia Liner Régiolis, autorails AGC et autres déjà en service sur le réseau TER régional.**



Autorail Régiolis © Yann Sonzogni



Autorails X73500 en gare de Boën (2022) - © LETRAIN634269

Coût : Zéro (le matériel existe déjà) Utilisation exclusive des rames circulant déjà entre Saint-Etienne et Boën et entre Clermont Ferrand et Thiers. Notre groupe d'experts a prouvé après étude qu'un cadencement du service à deux heures est parfaitement possible sans nouveaux investissements.

De plus les autorails X73500 dont la fin d'exploitation n'est pas prévue avant 2035, est bien le matériel qui nous paraît être la référence à prendre en compte pour reprendre les circulations. Ces autorails d'ailleurs sont à nouveau aptes à une circulation en unités simples, suite à des travaux finalement réalisés sur ces engins.

Cela redonne des marges à la Région pour ajouter des trains. Il était fréquent sur cette ligne de n'avoir qu'un élément X73500. L'interdiction de ce type de circulations en unités simples avait conduit à la contraction de l'offre.

Seule la remise à niveau de l'infrastructure (voies et ouvrages d'art) existante est nécessaire.

Celle-ci peut bénéficier très avantageusement du système de renouvellement déjà mis en place entre Mende et La Bastide, Narbonne-Bize en Occitanie de réutilisation de rails et traverses TGV. Le coût estimé s'élève entre 672 000 euros et 1,450 millions d'euros du kilomètre.

Et c'est même SNCF RÉSEAU qui en parle le mieux :

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

Avantages :

- Coût Zéro en ce qui concerne les trains,
- Utilisation de l'infrastructure et des équipements existants (gares, voies)
- Pas de correspondances à attendre pour le voyageur à Boën et Pont de Dore
- Achat d'un seul billet pour le trajet
- Optimisation de la ligne existante permettant des transports fret ou de nuit dans le schéma du réseau national et international.
- Solution plus rapide à mettre en place
- Billets facilement vendus sur les plateformes existantes
- Innovation : réemploi de voies et traverses

2. Service (Pont-de-Dore) Thiers (La-Monnerie-le-Montel) Boën en trains très légers.



Draisie © SNCF

Ces trains expérimentaux, souvent des projets issus des bureaux d'étude de partenaires de la SNCF lancés pour satisfaire les élus locaux qui rêvent de solutions originales à coûts qu'on leur laisse croire moindres, sont-ils adaptés aux conditions environnementales rudes de notre massif du Forez ?

Inconvénients :

- Aucun de ces trains très légers ne peut circuler sur le réseau ferré national.
- Deux correspondances obligatoires à Pont de Dore (ou Thiers) et Boën (ruptures de charge en terme ferroviaire)
- Disparition des systèmes de réservation de billets SNCF (surtout si le tronçon léger est géré par une collectivité autre que la Région Auvergne Rhône-Alpes)
- Une vitesse inférieure au train classique
- Moins de puissance et difficulté à monter les fortes pentes (on imagine mal un train très léger avec les feuilles mortes à l'automne en rampe de 25 pour 1000 (forte déclinaison pour le ferroviaire).
- Un service à l'arrêt lors des épisodes hivernaux (alors que là on a besoin d'un service fiable) avec les congères, le trop de neige, etc.
- La technologie pour construire et faire fonctionner un train très léger est coûteuse. Les coûts de développement, de construction, de maintenance et de remise à niveau d'infrastructure (voies) sont plus importants ou équivalents à la modernisation de l'existant qui sera de toutes façons indispensable. Sans oublier la mise à niveau de ces trains qui peut-être élevée, ce qui peut augmenter les coûts des billets pour les voyageurs.
- Le financeur et le nouveau gestionnaire vont « essayer les plâtres » :
 - coûts d'achat des rames non négligeables
 - coûts d'installation pas encore maîtrisés
 - coûts de fonctionnement pas du tout maîtrisés.
- Cherté de l'opération pour un service inférieur
- Impossibilité de faire du fret
- Service dégradé qui a de fortes probabilités d'être à terme abandonné par les usagers

En conclusion :

Si le choix se porte sur la solution « train très léger » nous allons assister, certes à un déballage d'argent public de financeurs toujours intéressés par « l'innovation », sauf que cette dernière va se faire aux dépens des voyageurs et des collectivités impliquées : service très dégradé, difficultés de billetterie, pas de fiabilité en hiver, échéance de la réalisation inconnue, puis abandon des usagers et du projet.

Pas convaincu ? Alors, nous vous rappelons nos récents articles sur le sujet :

20 mars 2023 :

<https://letrain634269.org/le-train-leger-entre-boen-et-thiers-cest-non-et-on-vous-explique-pourquoi-laurentwauquiez-fnaut-fr-fnaut-aura-autafnaut-jpfarandou-aguilera-fred-sncfreseau-beatriceleloup-orbimo/>

10 mai 2022 :

<https://letrain634269.org/ce-que-lon-pense-du-trainleger-auvergnerhalpes-jpfarandou-aguilera-fred-sncfreseau-ceremacom-djebbari-jb/>

Quelques liens supplémentaires :

Lien de l'amendement du 21 février 2021 :

<https://letrain634269.org/wp-content/uploads/2023/03/Amendement-petite-ligne-Boe%CC%88n-Thiers-AP-23-et-24-fe%CC%81vrier-2021-Conseil-Re%CC%81gional-AURA.pdf>

Que l'on se rassure, nos craintes sont certainement infondées puisque la **Communauté de Communes de Thiers Dore et Montagne** a voté la motion de soutien à la demande de réouverture du tronçon **Thiers-Boën EN ENTIER et de ligne Clermont-Ferrand Saint-Étienne le 16 octobre 2020** signée de son président **Tony BERNARD**. Cette motion ne laisse pas la place au train très léger.

Il serait incompréhensible et scandaleux que certains choisissent une autre solution pour satisfaire leurs intérêts personnels.

Le lien de la motion :

<https://letrain634269.org/wp-content/uploads/2023/03/16.10.20-CCTDM-Thiers-Dore-et-Montagne-Motion-ligne-SNCF.pdf>

LE SERVICE PRESSE DE L'ASSOCIATION LETRAIN634269

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-LEMPTY
LES SALLES-LA TUILIERE-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

