

RER métropolitain clermontois



Étude exploratoire des potentialités

Frédéric Faucon

Juillet 2023



Introduction

Ce rapport constitue une première approche de la notion de Réseau Express Métropolitain appliqué au territoire de la métropole clermontoise. Il intervient dans un contexte volontariste de l'État de mise en place de services ferroviaires plus performants dans les métropoles du territoire français.

Quatre parties permettent de faire un point sur ce contexte français en matière de politique ferroviaire, de définir la notion de RER métropolitain, d'effectuer un premier état des lieux sommaire du système ferroviaire actuel autour de la métropole clermontoise, et d'envisager différentes perspectives d'évolution.

Ce rapport ne constitue pas un avant-projet qui nécessiterait des études détaillées à la fois systémique et par segment. En revanche, il propose un certain nombre de pistes d'études à réaliser autour de différentes thématiques.

Afin qu'il soit largement diffusable, sont exclusivement utilisées des données publiques (open datas).

Il s'appuie également sur une approche cartographique et synthétique afin d'être rapidement lisible.

Sommaire

I – Contexte français de la politique ferroviaire et de ses financements

II – Problématique du développement des RER métropolitains

- Contexte général de la métropolisation
- Origine et définition et origine de la notion de RER

III – Etat des lieux du système ferroviaire de l'étoile clermontoise

- Dynamiques de population
- Physionomie générale du réseau ferroviaire

IV – Potentialités de développement de l'étoile ferroviaire clermontoise

- Principes généraux
- Propositions pour un RER métropolitain clermontois

I – Contexte français de la politique ferroviaire et de ses financements

Depuis 2019, le sujet des dessertes ferroviaires périurbaines a été au centre de nombreuses réflexions. Une succession d’annonces et de décisions politiques ont permis d’accélérer, pour entrer rapidement dans une phase de mise en œuvre de réseaux express métropolitains ou services express régionaux métropolitains.

- En janvier 2018, un rapport du Conseil d’Orientation des Infrastructures rappelle que le mode ferroviaire est propre, partagé, maillé, adapté au fort trafic du quotidien dans les zones urbaines et périurbaines (mass transit) et à l’intermodalité. Ce rapport est un des éléments qui va servir à la rédaction de la Loi d’Orientation des Mobilités.
- La loi LOM du 24 décembre 2019, vise à améliorer les transports du quotidien en recherchant des alternatives à l’automobile, notamment ferroviaires, dans un contexte d’urgence environnementale et climatique.

Elle se décline en 5 piliers. Dans le quatrième pilier, il est mentionné que « *La désaturation des grands nœuds ferroviaires doit aussi permettre de donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien autour des métropoles, et dans les liaisons avec les villes moyennes* ».

L’objectif est de doubler la part modale du ferroviaire autour des grands pôles urbains.

- Suite à cette volonté affichée dans la loi LOM, l’État commande un rapport à SNCF réseau afin d’étudier les potentiels ferroviaires dans les métropoles françaises. La direction de la stratégie de SNCF réseau remet en octobre 2020 ce rapport intitulé « *Étoiles ferroviaires et services express métropolitains schéma directeur* ». Dans cette étude, SNCF réseau recense 28 « *Métropoles et agglomérations pouvant faire l’objet de développement de SEM* » (Fig. 1). Il est rappelé qu’en 2019 75 % de la population vit dans les 241 aires urbaines, et 50 % dans les 22 plus grandes. Les projections démographiques montrent que d’ici 2050, leur population augmentera entraînant ipso facto un accroissement des déplacements et de l’ensemble des problèmes induits (pollution, congestion routière, coûts pour l’usager et les collectivités).

Le rapport mentionne également que la plupart de ces métropoles possèdent un réseau ferroviaire bien maillé permettant une desserte des territoires. Cependant, ces systèmes sont la plupart du temps saturés ou en voie de

saturation, parfois anciens ou vétustes et nécessitent des investissements pour parvenir à un niveau de service de type RER.

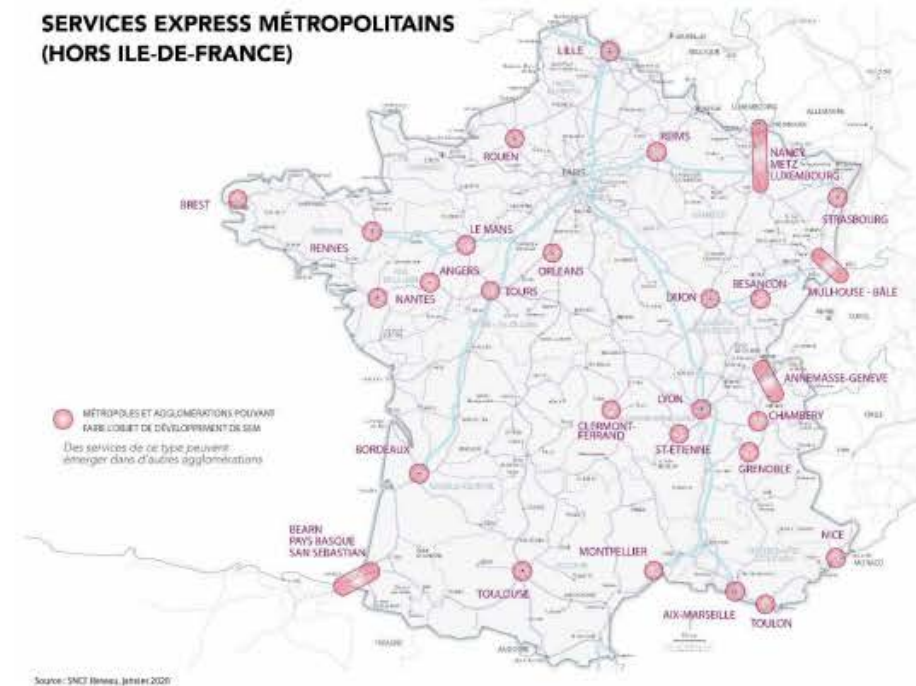


Fig. 1 : Carte SNCF réseau. Octobre 2020

Si la métropole clermontoise fait bien partie de la liste, elle n'apparaît pas comme prioritaire dans le rapport où il est écrit : « *Du fait de la situation socio-démographique et des contextes locaux des mobilités, les métropoles de Brest, Clermont-Ferrand, Orléans et Saint-Etienne font apparaître des besoins de mobilité moins polarisés sur ce type de services que les espaces précédents.* »

- Le 13 juillet 2022, Jean Pierre Farandou, PDG du groupe SNCF met face à ces documents et ces ambitions, une réalité financière et estime la France très en retard dans ses investissements ferroviaires ; on estime à 100 milliards d'euros sur 15 ans, la dépense à réaliser. Celle-ci est à comparer aux 170 milliards investis par les Italiens sur une période comparable, et aux 86 milliards sur 10 ans de l'Allemagne.

Dans ces 100 milliards, 13 seraient à consacrer aux RER métropolitains pour 13 agglomérations jugées prioritaires.

- Déclaration du Président de la République

Dans une vidéo, intitulée « *Je réponds à vos questions sur l'écologie* », postée sur sa chaîne YouTube, Emmanuel Macron a répondu, le 27 novembre dernier, aux internautes, au sujet des enjeux écologiques. Au détour d'une question sur

le développement du transport ferroviaire comme alternative à l'usage de la voiture individuelle, le président de la République a envisagé le développement d'un service de type RER dans dix métropoles françaises.

- Le 24 février 2023, le COI remet à Elisabeth Borne, première ministre, un rapport intitulé « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition ». Le gouvernement annonce à cette occasion un plan de financement de 100 milliards d'euros supplémentaires d'ici 2040. Ce plan s'appuie sur l'un des trois scénarios proposés par le COI, scénario dit de « planification écologique » qui prévoit un investissement de 84,3 milliards d'euros de 2023 à 2027. Les financements seront répartis à raison de 60 % pour les collectivités locales et 40 % pour l'État via les CPER.
- Le 19 juin 2023 une proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, est adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée par le gouvernement. Elle précise les contours de ce que peuvent être les SERM (juridiques et financiers). Elle introduit la Société du Grand Paris comme maître d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles du réseau ferré national inclus dans le périmètre des services express régionaux métropolitains
Cette loi est actuellement renvoyée à la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

La réponse adoptée sur les dernières décennies a principalement consisté en la création de nouvelles infrastructures routières et de stationnement. Cependant les milieux urbains ne comportant pas de l'espace disponible à l'infini, ce processus a une fin. Vient alors un second niveau de réponse dans un contexte d'urgence et face à la pollution et la congestion routière immédiate qui consiste en l'instauration de systèmes exclusifs voire punitifs (interdiction des centres-villes, ZFE...) qui vont agir surtout sur les populations les plus périurbaines et les plus pauvres, mais sans véritable possibilité de report modal dans la mesure notamment où le système ferroviaire ne se situe pas à un niveau de service capable d'absorber ce report.

Pour rompre avec ces processus non satisfaisants, il est nécessaire d'apporter un troisième niveau de réponse, beaucoup plus complexe, consistant à revoir les modèles d'urbanisme en les articulant davantage avec des modes de transports collectifs lourds et interconnectés, et à repenser le système de transport, afin de basculer vers des modes plus vertueux tels que le ferroviaire. Cela suppose des choix d'investissements modaux en limitant ceux dirigés vers le routier pour privilégier massivement et rapidement le mode ferroviaire autour des métropoles.

Ceci est d'autant plus justifié que depuis les années 1990, il est démontré dans de nombreuses études que les différents modes de transports ont des impacts différents à la fois par les dépenses réalisées par l'individu qui se déplace que par les externalités qu'il génère. Le graphique (Fig. 3) présente ces externalités et montre que le mode ferroviaire est de loin le plus vertueux.

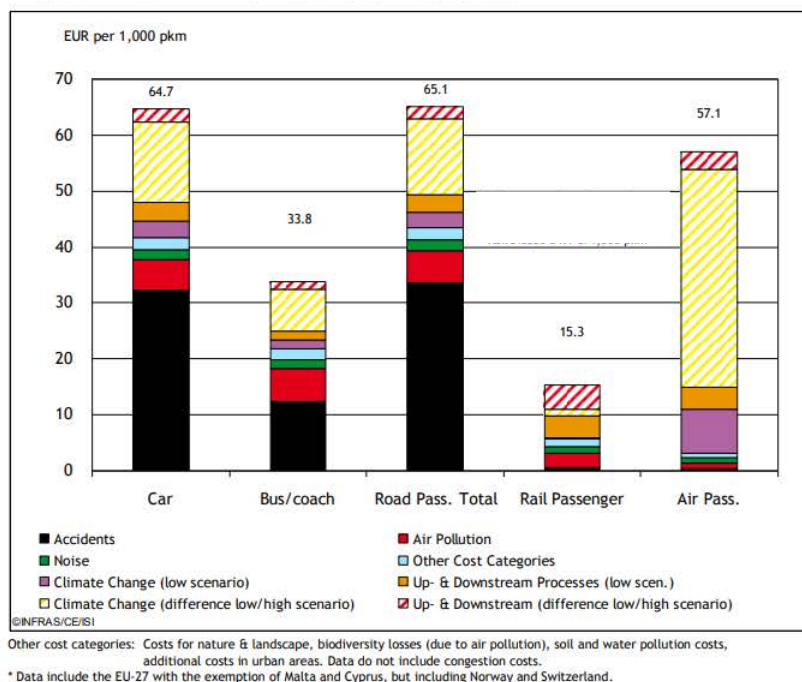


Fig.3 : Externalités selon les modes de transport

- **Origine et définition de la notion de RER**

- ✓ **Origine de la notion**

L'idée de desservir les métropoles grâce à un réseau ferroviaire performant remonte aux années de l'entre-deux-guerres. Depuis les années 1930 les Allemands utilisent le terme S-Bahn abréviation du mot *Stadtschnellbahn* « train express urbain ».

Après la Seconde Guerre mondiale, et surtout à partir des années soixante, les métropoles européennes connaissent des processus similaires de croissance, de périurbanisation et d'étalement urbain.

De nombreuses villes allemandes développent alors des réseaux ferroviaires rapides, avec toujours pour objectifs une bonne intégration avec les transports en commun déjà existants et une tarification unique (Verbundstarif).

Ce système fait école et se généralise. En Autriche et en Suisse où l'on garde la dénomination de S-Bahn. En Belgique, on utilise la notion de trains suburbains (offre S), au Danemark de S-tog (*S-train*) ou de Cercanías en Espagne

La figure 4 montre la répartition de ces réseaux à l'échelle européenne en 2023. On notera le retard de la France dans ce domaine. Seule l'agglomération parisienne a connu le développement d'un tel réseau à la fin des années 1960. Cette situation est le résultat de 60 ans d'hyper développement des réseaux routiers et autoroutiers autour des métropoles régionales françaises sans réflexion symétrique et simultanée autour des réseaux de transports collectifs lourds.



Fig.4 Réseaux RER en Europe

✓ **Principes d'organisation**

Un service ferroviaire rapide autour d'une métropole présente plusieurs principes nécessaires à sa mise en place :

- Un réseau ferré en site propre avec des équipements permettant des débits importants (nombre de voies, signalisation) ;
- Des horaires cadencés tout au long de la journée avec de fortes fréquences ;
- Du matériel capacitair permettant d'absorber les pointes de trafic ;
- Des points d'arrêt rapprochés permettant d'irriguer le territoire ;
- Une tarification simplifiée (et le plus souvent unifiée avec les autres modes de transports collectifs et les parcs de stationnement) ;
- Une bonne interconnexion avec les autres modes de transports collectifs et les P+R ;

III – État des lieux du système ferroviaire de l'étoile clermontoise

Il paraît important d'avoir une photographie du contexte métropolitain clermontois tant du point de vue des dynamiques de population que de la structuration du réseau ferroviaire.

- **Dynamiques de population**

La répartition et la quantité de population présente sur le territoire sont un élément déterminant pour appréhender l'échelle pertinente de mise en œuvre d'un RER métropolitain clermontois.

À la lecture de la carte fig. 5, on perçoit assez facilement un certain nombre de discontinuités territoriales.

- Une première couronne comprise dans un quadrilatère de l'ordre de 25 kilomètres de côté centré sur Clermont-Ferrand montre de fortes densités de population.
- Une seconde couronne se développe du nord au sud, entre Vichy et Issoire sur 80 kilomètres, et de l'ouest vers l'est, entre Volvic et Thiers, sur 50 kilomètres. Notons que la présence de la chaîne des Puys / faille de Limagne limite considérablement l'urbanisation vers l'ouest, et donc les densités de population. En revanche, ces espaces constituent des points de forte attractivité touristique, et peuvent donc être générateurs de flux.
- Une troisième couronne essentiellement orientée nord-sud, selon l'axe du val d'Allier, s'étale sur 150 kilomètres environ entre Brioude et Moulins.

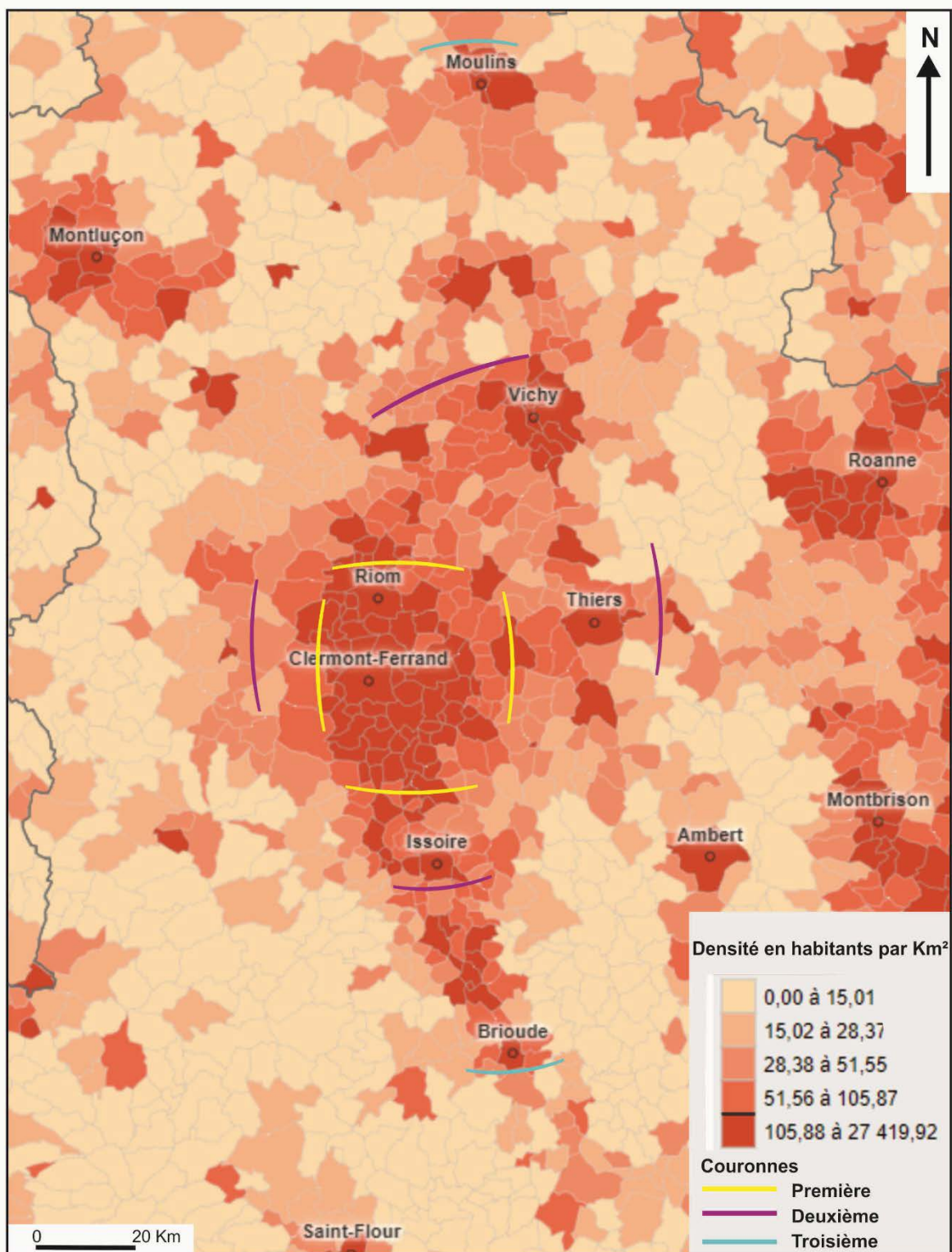


Fig. 5 : Métropole Clermontoise, densités de population en 2019

On observe sur la fig. 6 que sur ces trois couronnes, les dynamiques de population sont globalement positives. On notera les évolutions les plus fortes au nord de Riom, au sud et à l'est de Clermont-Ferrand et autour de

l'agglomération d'Issoire. Le corolaire de cette observation est une augmentation des flux de personnes qui parcourent le territoire.

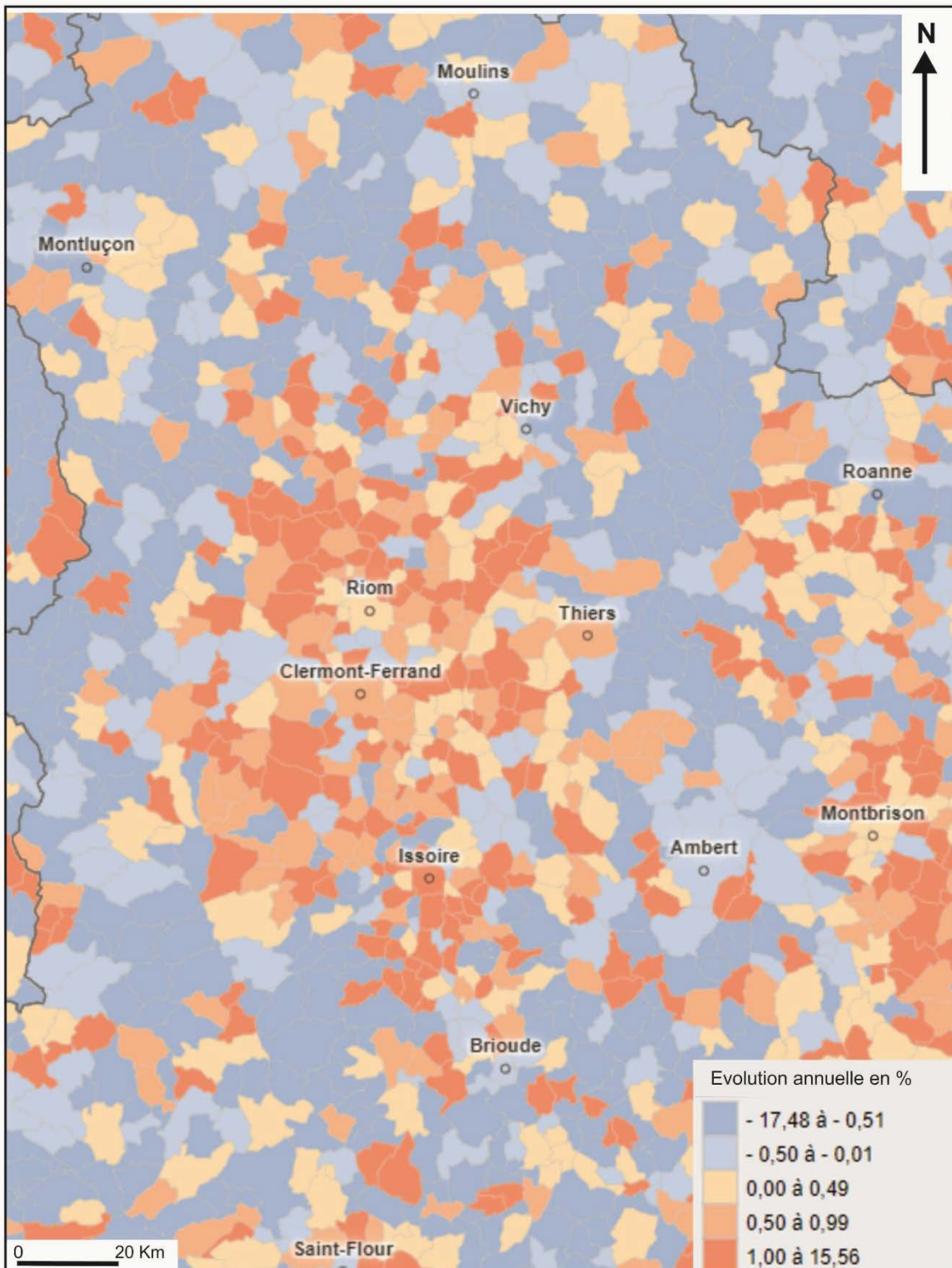


Fig. 6 : Évolution annuelle de la population entre 2013 et 2019

Un des premiers facteurs de mobilité est lié à l'emploi. Près de 75 % des Français résident dans une commune différente de celle où ils travaillent. Cette proportion est moindre dans les centres-villes des grandes métropoles et plus élevée dans les espaces périurbains, où elle peut monter à 90 %. Les déplacements domicile-travail constituent des mouvements massifs, réguliers et pendulaires. Clairement identifiables, ils sont donc particulièrement intéressants dans l'optique d'un report modal de la voiture vers les transports collectifs. Ils génèrent également des flux induits tels que les achats, les loisirs, etc...

L'exploitation des fichiers INSEE de flux domicile-travail, permet de se rendre compte des dynamiques pour la zone étudiée.

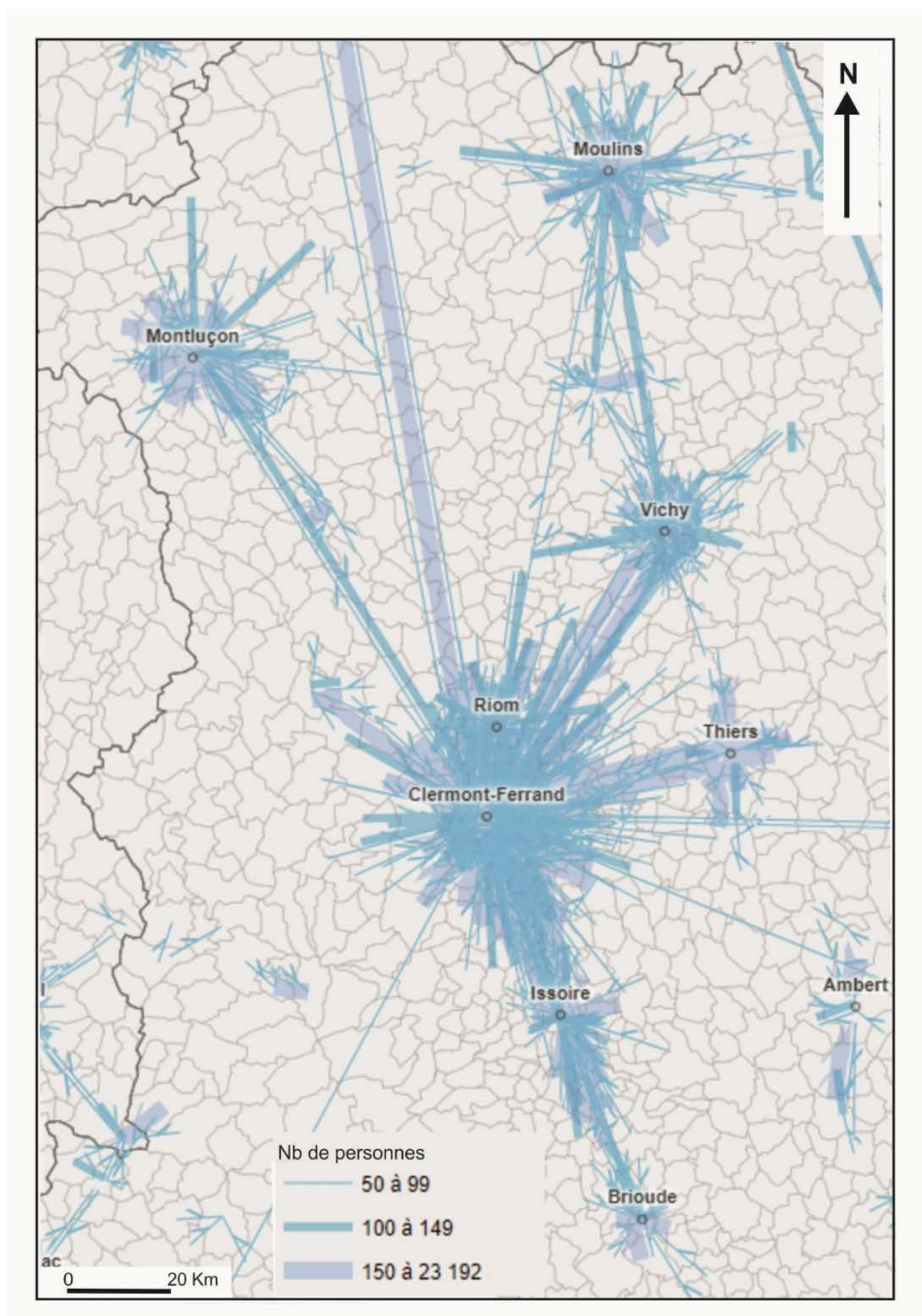


Fig. 7 : Mouvements domicile – travail 2019

Une première carte (Fig.7) à l'échelle de l'ensemble de l'aire étudiée permet d'observer des flux domicile-travail importants qui peuvent se hiérarchiser en deux catégories :

- Flux à courte distance, de et vers le centre de la métropole. Ces flux sont importants. Exemple : les Martres de Veyre - Clermont-Ferrand 664 personnes, ou Gerzat - Clermont-Ferrand 1841 personnes). Leur acheminement par un transport collectif lourd est particulièrement pertinent.
- Flux à moyenne distance vers les villes petites et moyennes, jusqu'à une centaine de kilomètres. Un peu moins consistants que les premiers, ils représentent encore des volumes tout à fait intéressants dans le cadre d'un RER. Le tableau fig. 8 en montre quelques exemples. Attention : ces flux représentent les déplacements de commune de résidence à commune du lieu de travail. Pour des flux d'agglomération à agglomération, il serait nécessaire de faire la somme de l'ensemble des communes concernées. Par exemple, en ce qui concerne Vichy vers Clermont, il faudrait ajouter Bellerive, Cusset, etc.

Relation	Nombre de personnes
Vichy – Clermont-Fd	354
Clermont-Fd - Vichy	208
Issoire – Clermont-Fd	739
Clermont-Fd Issoire	422

Figure 8 : Exemple de mouvements domicile – travail entre la métropole et des villes moyennes

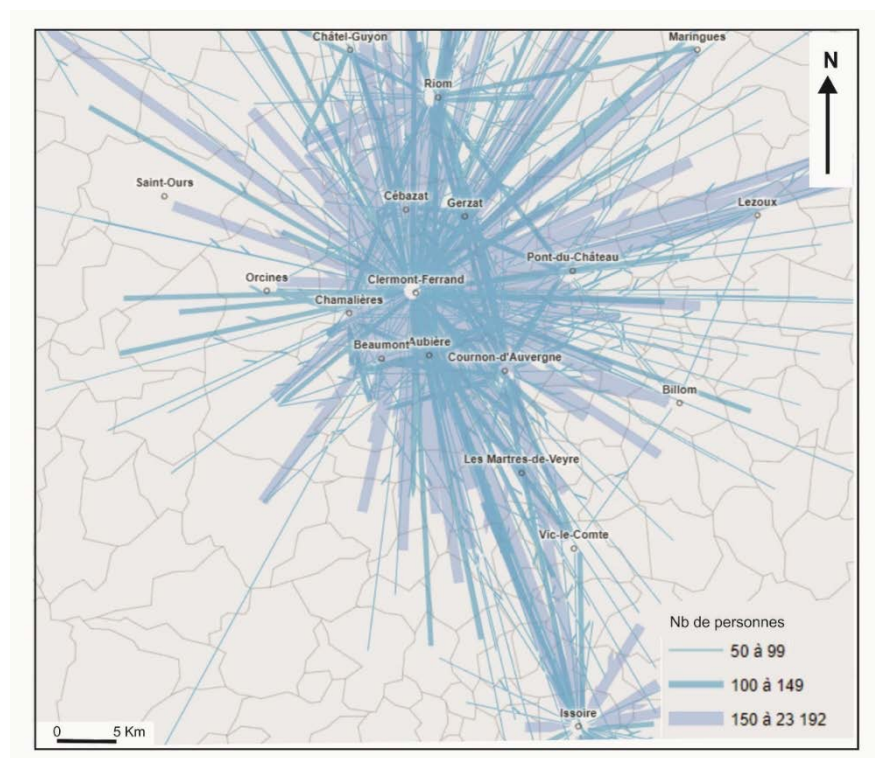


Fig. 9 : Mouvements domicile – travail 2019

Une seconde carte fig. 9 fait zoom sur l'agglomération clermontoise. Elle montre qu'il existe également des flux de périphérie à périphérie de l'agglomération. Compte tenu de l'organisation du réseau ferroviaire (voir § infra) certaines relations de périphérie à périphérie sont consistantes et bien orientées. Le tableau fig. 10 en montre quelques exemples.

Relation	Nombre de personnes
Cournon - Chamalières	91
Chamalières - Cournon	151
Gerzat - Cournon	129
Cournon - Gerzat	156
Pont-du-Château - Riom	136
Pont-du-Château - Gerzat	151

Figure 10 : Exemple de mouvements domicile – travail

De périphérie à périphérie

Ces éléments démographiques montrent un dynamisme évident, tant du point de vue de la quantité de population en présence, de son évolution que des flux quotidiens domicile – travail. Cette approche permet de circonscrire un périmètre pertinent pour le développement d'un RER métropolitain.

- **Physionomie générale du réseau ferroviaire**

La structure du réseau ferroviaire existant est le résultat d'héritages de lignes construites essentiellement au XIXe siècle, époque à laquelle les besoins n'étaient pas nécessairement les mêmes que ceux actuels.

Il existe donc une forte inertie et des adaptations lourdes nécessitent rapidement d'importants investissements ou/et l'introduction de technologies innovantes moins coûteuses mais permettant au système de gagner en efficacité.

- ✓ **Structure du réseau**

Le réseau ferroviaire dans le périmètre étudié, présente des caractéristiques assez disparates, allant de segments bien équipés à d'autres non circulés.

Trois éléments principaux vont conditionner la capacité à absorber un service de type RER :

- Le nombre de voies ;
- les types de signalisation ;

Au nord, la section de Moulins à Clermont-Ferrand est à double voie électrifiée. Entre Saint-Germain-des-Fossés et Riom, existe un second itinéraire non électrifié via Gannat. A double voie dans sa partie nord, il n'est plus circulé que par des trains de fret. Il est à voie unique dans sa partie sud, entre Gannat et Riom. Notons que sur cette section, la plateforme est prévue pour la double voie, celle-ci ayant été déposée dans les années 1990 par mesure d'économies.

A Riom se greffait une antenne vers Châtel-Guyon, dont une partie est conservée et électrifiée, pour desservir l'embranchement des eaux de Volvic, les deux derniers kilomètres étant déposés.

Au sud de Clermont, la double voie existe jusqu'à Arvant en traction autonome, puis en voie unique jusqu'à Brioude. Là encore, la plateforme est prévue pour la double voie entre Arvant et Brioude mais n'a jamais été posée.

Depuis Clermont vers l'est, une voie unique non électrifiée, se dirige vers Thiers. Au-delà, en direction de Saint-Just-sur-Loire et Saint-Etienne, elle n'est plus circulée. Sur cette ligne se greffe une courte antenne entre Vertaizon et Billom. Elle n'est plus circulée et ne fait pas partie du réseau ferré national (RFN). Elle appartient au Département du Puy-de-Dôme.

Vers l'ouest une section à double voie non électrifiée se dirige vers Volvic. Au-delà divergeaient deux lignes : une vers Lapeyrouse actuellement non circulée, une vers Eygurande actuellement ouverte partiellement au fret.

- **Signalisation**

La signalisation (Fig. 12) est une seconde composante importante, car elle va définir la capacité d'une ligne à écouler des circulations. La figure 12 présente les types de signalisation en service.

Les sections en double voie sont en principe bien équipées. C'est le cas entre Moulins et Issoire, dotée de Block automatique lumineux. Cette signalisation automatique permet d'écouler un grand nombre de trains. Des équipements supplémentaires comme les installations permanentes de contresens (IPCS) ou la voie banalisée présentes entre Moulins et saint-Germain ou entre Riom et Clermont assurent un maximum de fluidité, en permettant par exemple la circulation simultanée de deux trains de même sens sur chacune des voies de la double voie.

Les autres sections sont équipées de Block automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) qui comme son nom l'indique possède des capacités moindres.

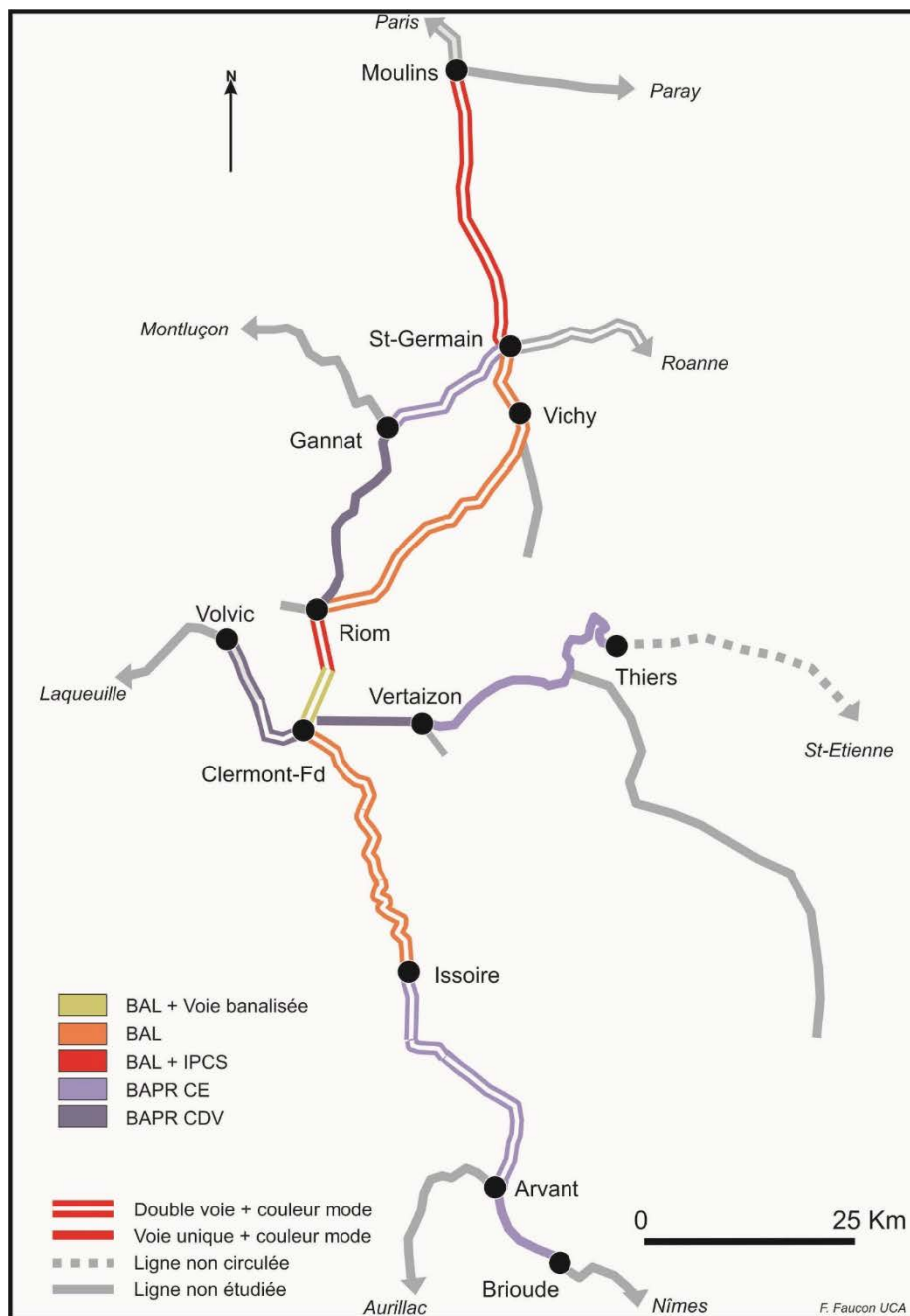


Fig. 12 : Structure du réseau, types de signalisation

- Points de croisement et points d'arrêts

S'ajoute un troisième facteur limitant important en voie unique, la longueur des cantons et la possibilité de faire se croiser des trains. Comme le montre la figure 13, il existe en voie unique des cantons particulièrement longs qui seront difficilement compatibles avec des dessertes cadencées à forte fréquence. Exemples : Riom et Aigueperse, 10,7 km ou

Aigueperse – Gannat, 16,4 km, Vertaizon - Lezoux 9,1 km ou Lezoux - Pont-de-dore 9,9 km.

Le nombre de gares permettant d'effectuer des retournements et des garages est également limité en voie unique comme en double voie, et va restreindre les têtes de services en certains points. Exemples Vic-le-Comte, Riom, Volvic, Vertaizon.

Enfin, en voie unique les possibilités de croisements ou de dépassements sont limitées à certaines gares.

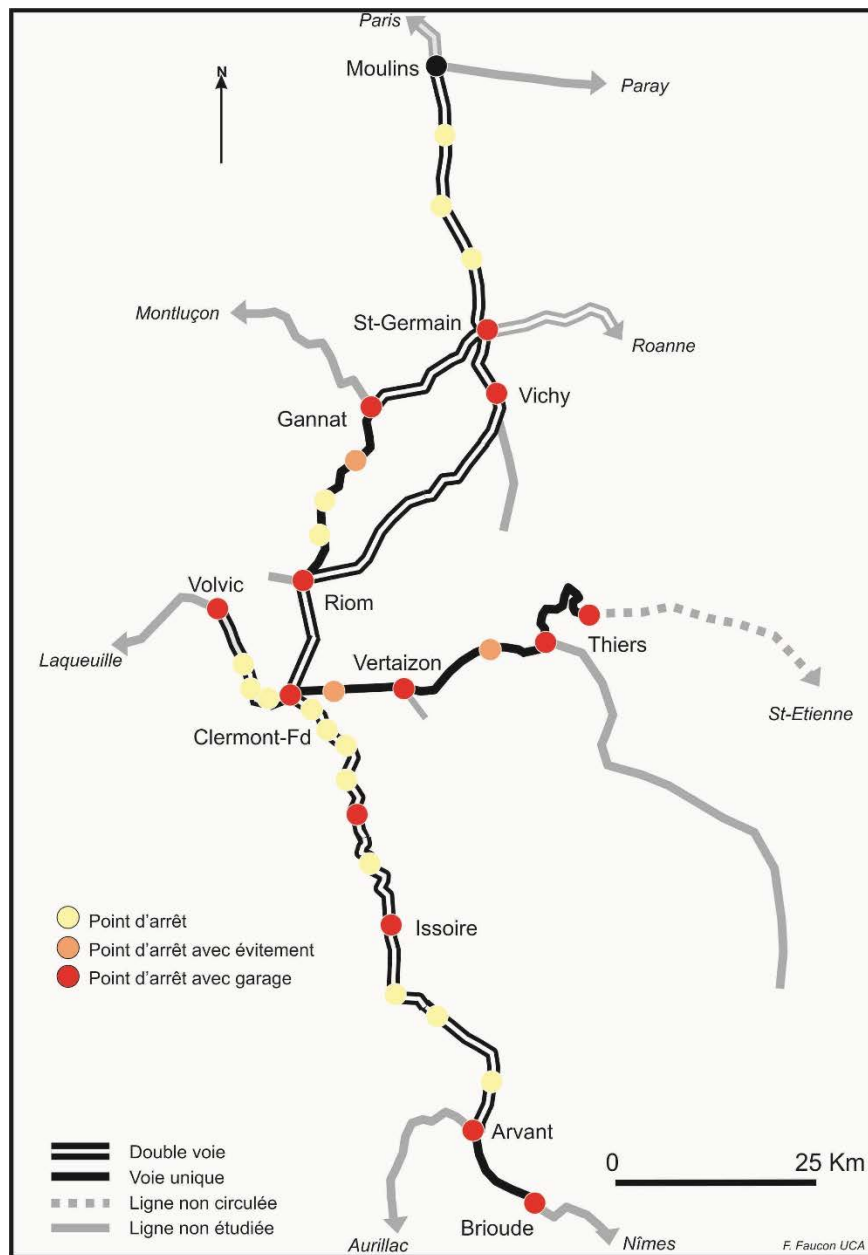


Fig. 13 : Typologie des points d'arrêt

- **Vitesses**

Les vitesses ne sont pas un handicap important pour un RER, dans la mesure où les arrêts sont fréquents. Du fait des temps d'accélération et de freinage, il n'est pas possible d'atteindre ou de maintenir longtemps les vitesses nominales. Globalement, ces vitesses sont assez élevées comme la montre la figure 14, sauf en ce qui concerne la branche vers Volvic.

Toutefois, sur des sections chargées, comme Clermont – Riom, il existe un delta de vitesse entre des trains de fret, des trains rapides de voyageurs sans arrêt, et des TER à arrêts fréquents. La coexistence de ces trains tout en maintenant une bonne régularité, diminue la capacité d'une section et peut poser des problèmes lors de la construction d'un horaire cadencé.

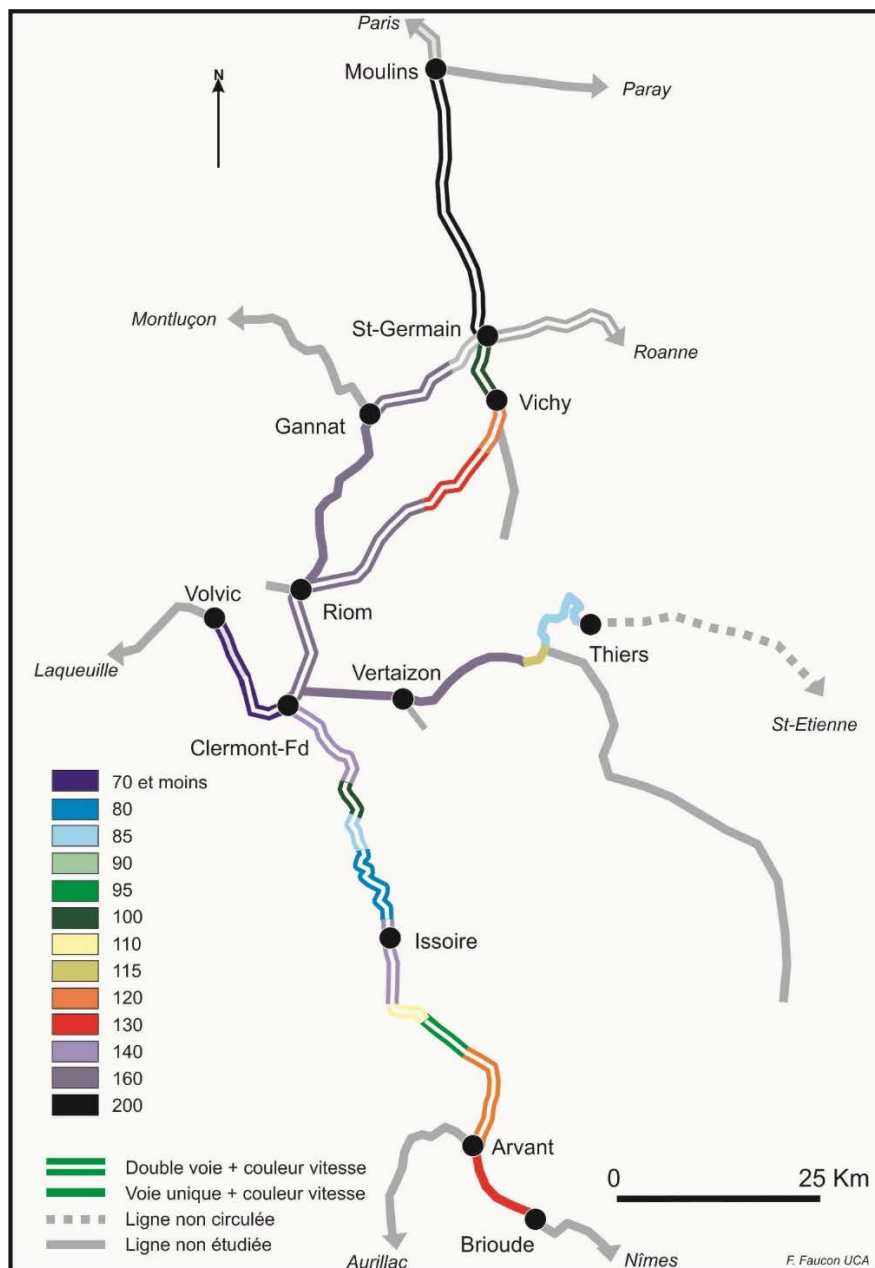


Fig. 14 : Typologie des points d'arrêt

✓ **Trafics sur le réseau ferroviaire**

- **Nombre de circulations**

SNCF réseau fournit annuellement des statistiques du nombre de circulations sur le réseau. Elles sont exprimées en trafic moyen journalier annuel (TMJA) qui correspond au nombre de trains ayant circulé dans l'année divisé par 365 jours. Ces données sont exprimées pour l'ensemble des types de trains et par catégorie.

La figure 15 montre l'ensemble de ces circulations à l'échelle de l'Auvergne. On se rend compte que les flux restent relativement modestes. La figure 16 montre dans ce total la forte part des circulations TER et la figure 17 le nombre restreint de

circulations fret. Il existe donc sur la plupart des segments une marge de capacité permettant d'absorber un nombre de circulations supplémentaire.

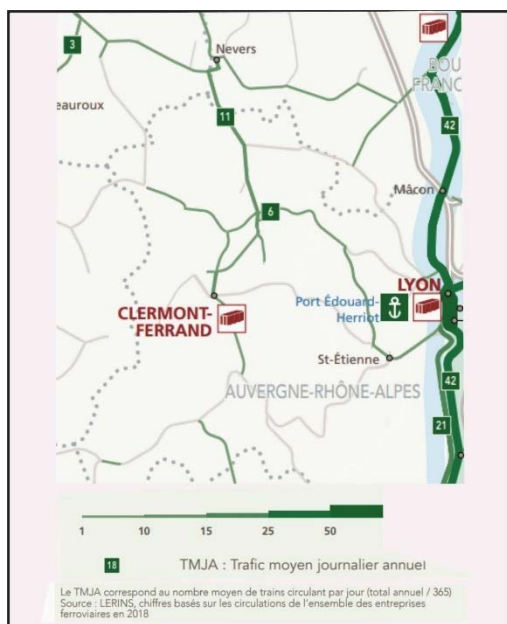
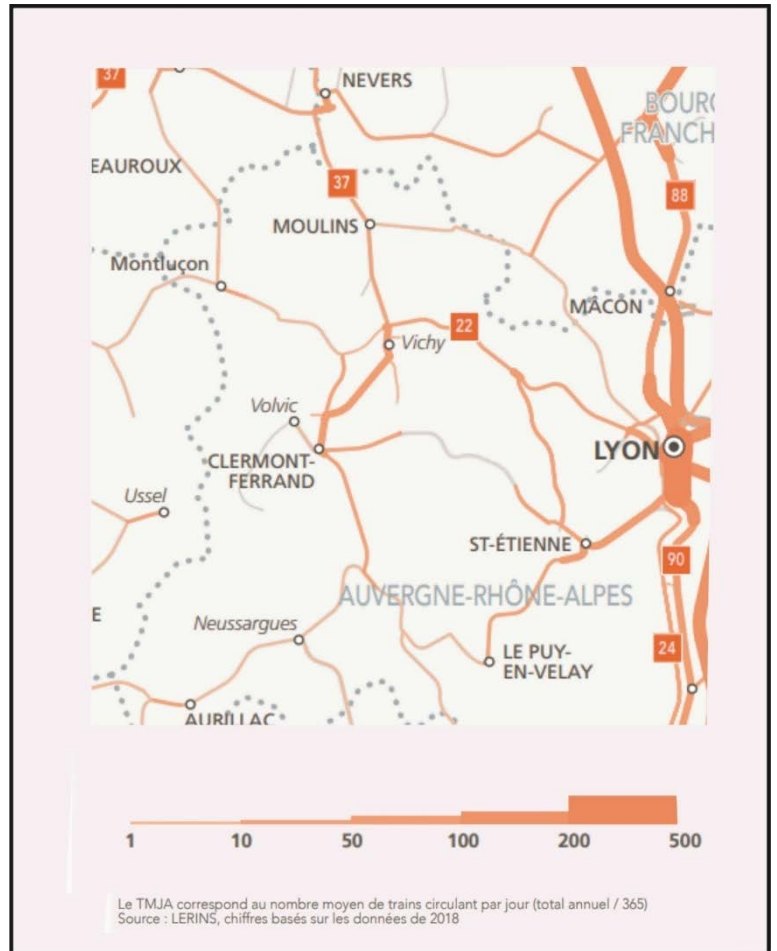
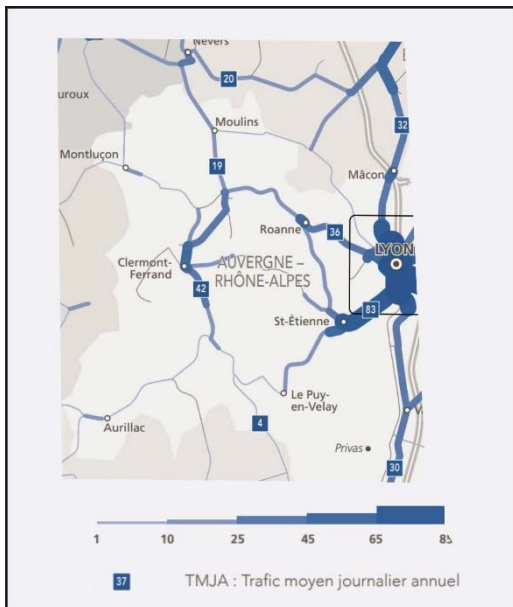


Fig. 15 à droite : nombre total de circulations ;
Fig. 16 en haut à gauche : nombre de circulations TER
Fig. 17 en bas à gauche : nombre de circulations fret

- **Réticulaires**

La figure 18 présente une synthèse réticulaire de l'offre sur les axes étudiés.

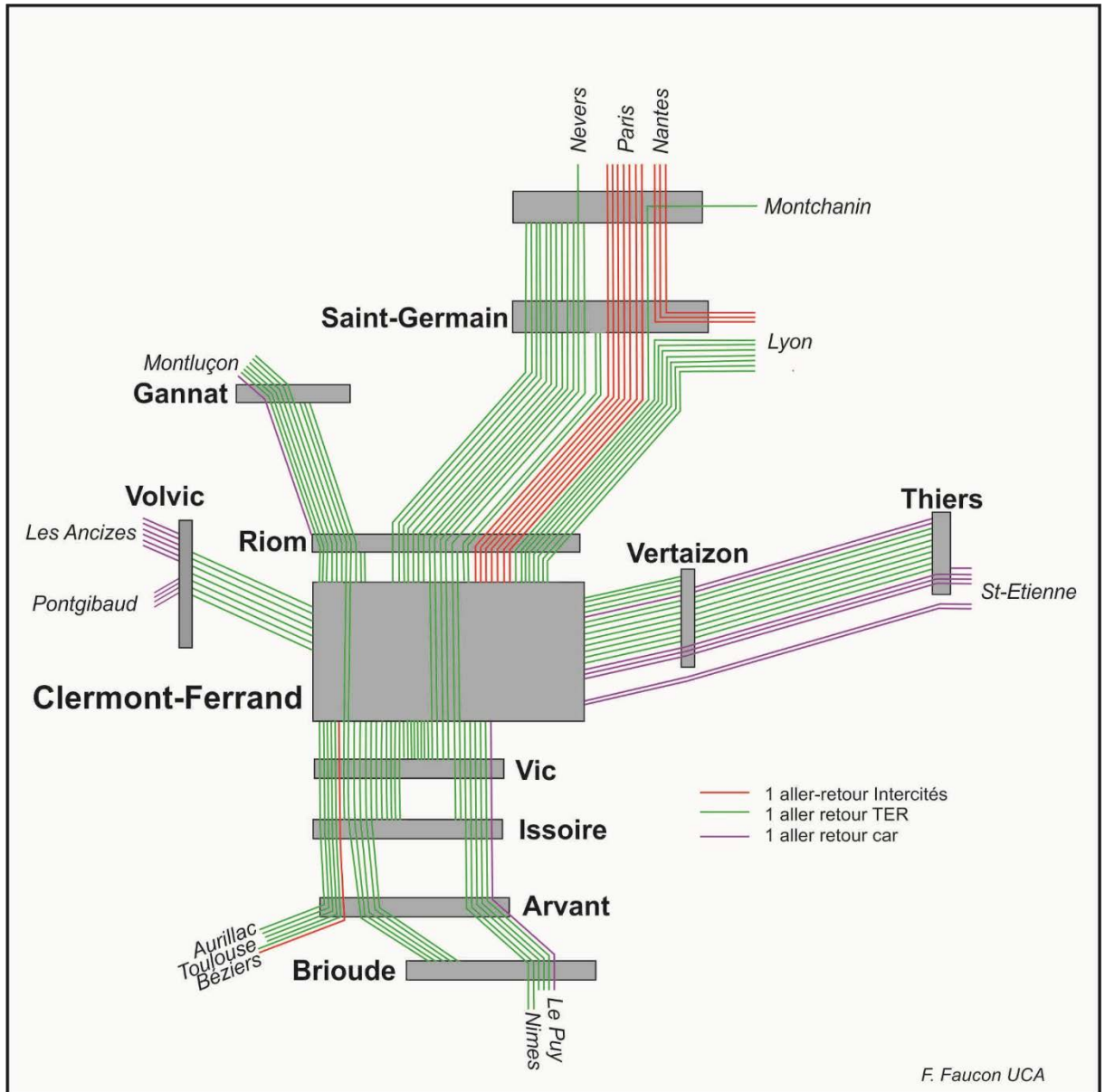


Fig. 18 : Réticulaire 2023

Cette synthèse montre une offre assez complexe où les dessertes se complètent en mêlant TER interurbains, les intercitys, et TER de proximité de la métropole clermontoise.

La trame horaire est correcte sur l'axe nord – sud ; elle est en revanche bien plus faible sur l'axe est – ouest, notamment en direction de Volvic, où l'on ne compte que 7 allers-retours dans la journée.

Sur l'ensemble des relations, existe une desserte plus ou moins rythmée, mais pas de desserte cadencée. Des blancs, dans la trame horaire peuvent atteindre une amplitude de plusieurs heures ; c'est notamment le cas sur la branche ouest.

Quelques trains « passe Clermont » existent sur l'axe nord-sud mais pas d'ouest en est.

Le montage de la trame horaire fait également appel à des autocars aux heures les plus creuses, renforçant cette impression de complexité.

Le lecteur pourra consulter les annexes 1 & 2 présentant les réticulaires pour l'ensemble de l'Auvergne pour les années 2009 et 2015. Ils montrent une évolution plutôt défavorable ces dernières années, fruit à la fois de la contraction du réseau avec plusieurs fermetures de lignes et de la réduction de l'offre sur la plupart des relations en raison de la vétusté de certaines installations et par mesures d'économies. Ceci est à mettre en relation avec les évolutions de trafic des gares.

- **Trafic des gares**

La figure 19 montre à la fois la fréquentation des gares auvergnates en 2019 et son évolution sur la période 2017-2019. Les données sélectionnées couvrent une période permettant d'éviter l'impact de la crise du Covid 19 sur la fréquentation des gares. On remarque globalement un large déséquilibre de fréquentation des gares.

Les axes nord-sud Moulins Brioude et Gannat - Riom connaissent globalement une évolution positive avec toutefois une dichotomie entre la partie nord (Moulins – Clermont) au trafic relativement stable et la partie sud (Clermont-Brioude) en très forte hausse.

La branche ouest vers Volvic reste également stable, tandis que la branche est est en hausse dans sa première moitié jusqu'à Vertaizon et en baisse au-delà vers Thiers

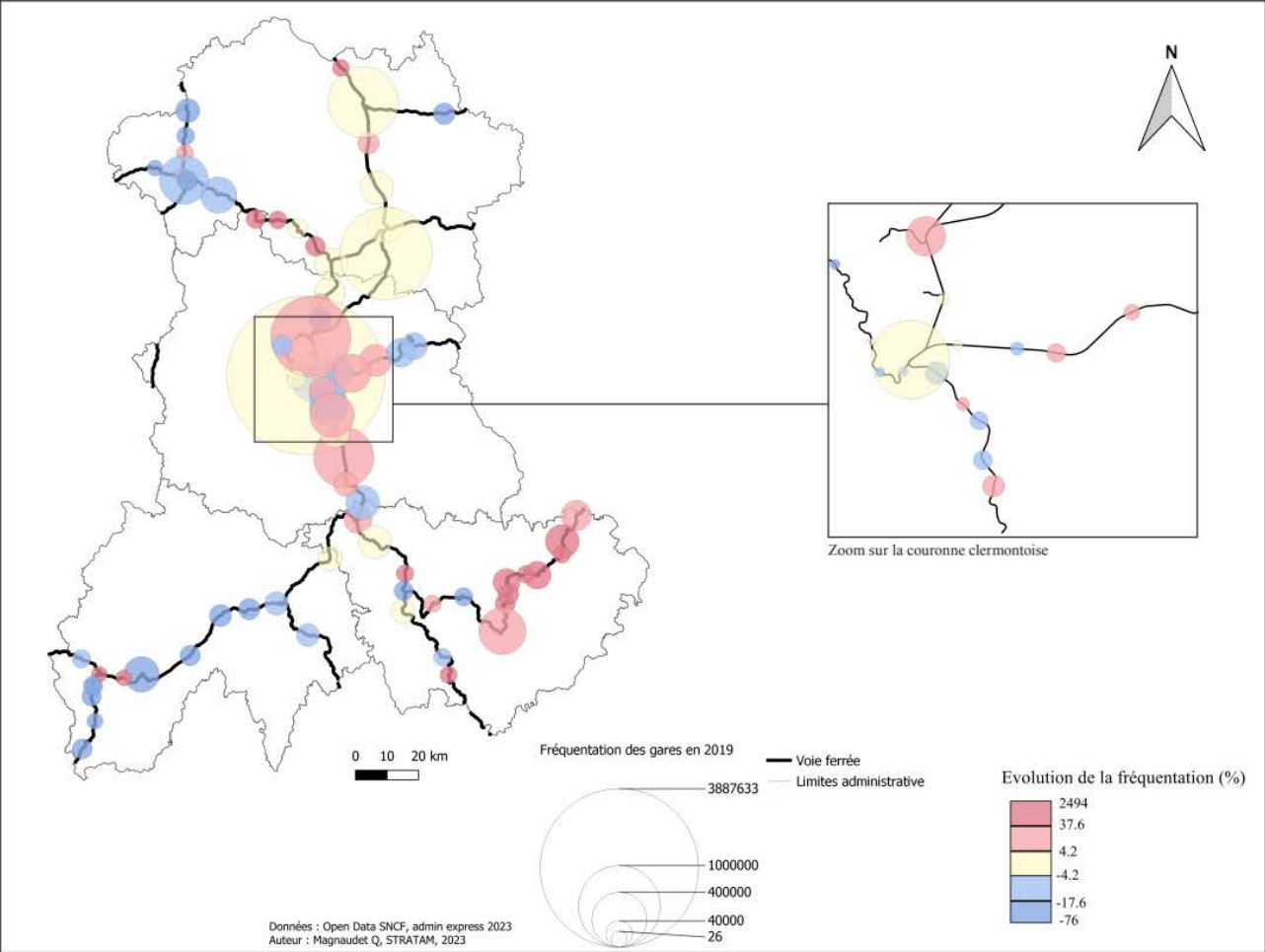


Fig. 19 : trafic des gares 2019 et évolution 2017 - 2019

IV – Potentialités de développement de l'étoile ferroviaire clermontoise

- **Principes généraux**

Transporter par le mode ferroviaire dans la sphère de l'agglomération clermontoise en escomptant un transfert massif de la route vers le rail, c'est prévoir de déplacer plusieurs dizaines de milliers de voyageurs uniquement en trafic RER.

Quelques principes généraux peuvent être retenus :

- ✓ **Un véritable cadencement**

Le cadencement consiste à faire partir et arriver des trains toujours aux mêmes quantités de l'heure, afin que l'utilisateur puisse retenir facilement les horaires et n'ait plus à réfléchir à quel moment circule le prochain train. (Exemple 17h08, 17h38, 18h08, 18h38...).

Une fréquence à 30 minutes constitue déjà un niveau de service intéressant à l'échelle d'une agglomération comme Clermont-Ferrand. Cependant, on peut imaginer dans une première couronne très proche de l'agglomération (Volvic, Riom, Vertaizon, Vic-le-Comte) une fréquence plus élevée de l'ordre de 20 minutes à certaines heures de pointe.

Quelques points sont à éviter notamment en regard de la trame horaire actuelle :

- Des « blancs de service », c'est-à-dire des périodes de la journée où l'on ne peut pas se déplacer faute de service
- Une trame horaire peu lisible mêlant trains, car, bus avec parfois des changements de mode sur un même itinéraire ; c'est aujourd'hui l'exemple sur Clermont-Ferrand – Thiers
- Une amplitude horaire trop réduite. Un réseau performant doit embrasser l'ensemble des migrations pendulaires (par exemple 5h30 – 20 h30)
- La trame RER doit être étudiée pour s'intercaler entre les missions TER à plus longue distance (Le Puy, Aurillac, Montluçon) afin d'assurer également un bon niveau de service à l'échelle régionale, sans qu'il y ait conflit horaire et concurrence entre les deux niveaux de service.

La fig. 20 montre un exemple de ce qui pourrait être réalisé au sud de Clermont Fd.

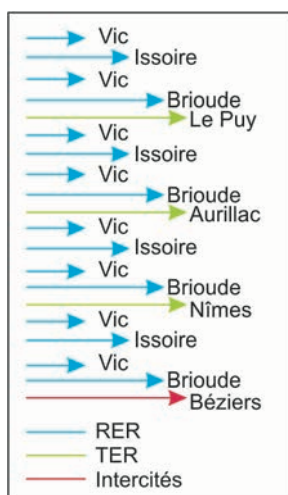


Fig. 20 : Exemple de trame RER

Sur l'ensemble de l'espace géographique, concevoir un tel service implique d'étudier finement les capacités des lignes (cantons pour l'espacement et la succession des trains, croisements en voie unique) afin d'obtenir suffisamment de sillons, et une bonne robustesse horaire.

✓ **Des dessertes traversant la gare centre**

Si les flux de et vers Clermont-Ferrand sont importants, il faut également prendre en compte les flux « traversants ».

Il existe deux possibilités, la diamétralisation ou le recouvrement.

- **La diamétralisation** consiste en des missions de périphérie à périphérie. Comme le montre la figure 21, la configuration du réseau clermontois permet une diamétralisation selon 6 possibilités. Quatre sont simples à mettre en œuvre, deux sont plus complexes (Moulins-Thiers, et Brioude-Volvic) car elles nécessitent un rebroussement en gare de Clermont.

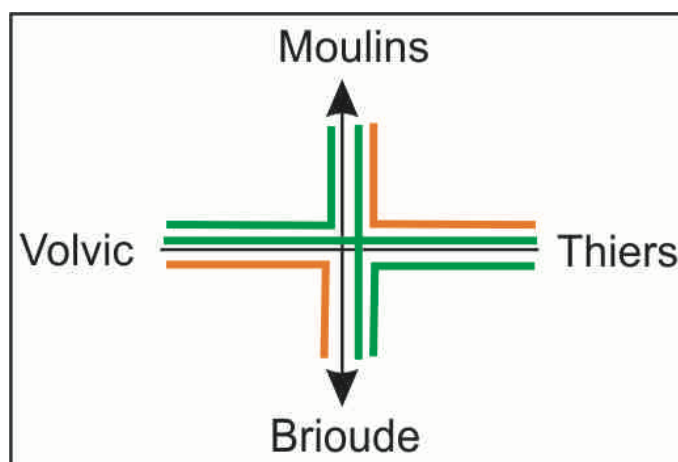


Fig. 21 : Clermont-Ferrand : possibilités de diamétralisation

Cependant, cela est purement théorique, car d'une part, certaines de ces relations ne seraient pas pertinentes compte tenu du volume des flux, et d'autre part les flux sont rarement symétriques. Le risque est donc de faire circuler des trains sur certaines branches et à certaines heures à l'inverse des besoins.

Toutefois, ce système n'est pas totalement à négliger car il permet par un passage rapide des trains de ne pas saturer les quais de la gare de Clermont, au centre du dispositif, et de procurer aux voyageurs des possibilités de desserte directe sans correspondance entre différentes périphéries.

- Une seconde méthode consiste en une Exploitation **en recouvrement**

Ce système permet de trier les missions (périurbain proche, ville de seconde couronne et de troisième couronne, dessertes de niveau régional). Il a pour avantage de rendre possibles des correspondances intermédiaires tout en accélérant certaines missions.

La fig 22 montre un l'exemple d'une exploitation en recouvrement au sud de Clermont.

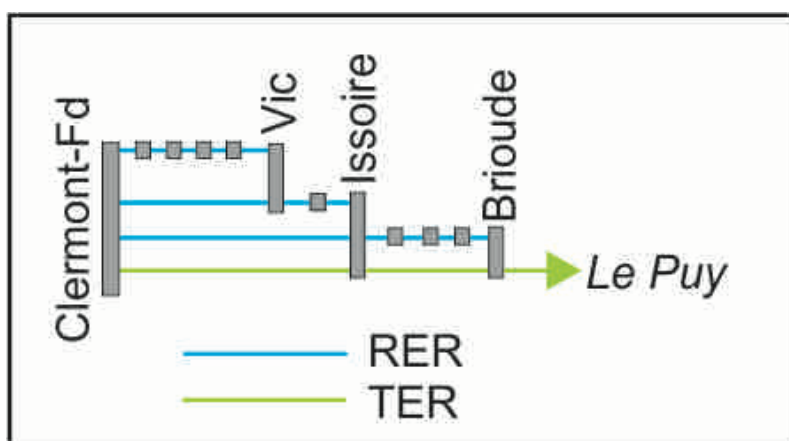


Fig. 22 : Clermont-Ferrand : possibilités d'exploitation en recouvrement

Le montage du système de RER clermontois serait vraisemblablement un composé de ces deux méthodes d'exploitation.

✓ Régularité

La régularité est un élément essentiel d'un réseau express métropolitain. Dans un horaire cadencé, chaque retard provoque des effets dominos, à la fois à l'intérieur du système ferroviaire, puis par contagion à toute la chaîne d'intermodalité.

On sait par ailleurs combien « les trains en retard » sont mal perçus du public. Un réseau trop souvent perturbé est de nature à faire renoncer une partie des voyageurs au transport collectif pour retourner à la voiture individuelle. Un objectif de 95 % de ponctualité minimum est à envisager dans un système performant.

Un système fiable repose sur des techniques modernes déjà très présentes voire quasiment généralisées dans différents pays d'Europe. La France accuse un

certain retard dans ce domaine et ces systèmes ne sont pas présents pour l'instant sur l'étoile clermontoise. Cependant cette situation est amenée à évoluer à plus ou moins brève échéance selon les sections de lignes considérées.

Parmi ces techniques, on citera :

- La commande centralisée du réseau (CCR). Il s'agit de remplacer l'ensemble des postes d'aiguillage (1500) par 16 postes à l'échelle française. Ce système permet grâce à l'informatique de mieux anticiper l'ordonnancement des trains et d'éventuels conflits ainsi que les risques d'incidents de circulation. Les équipes rassemblées en un même lieu sont plus réactives. Cette gestion permet d'augmenter le trafic et la qualité du service notamment en améliorant l'information aux voyageurs en temps réel. Ce système est en cours de déploiement à l'échelle française.

- L'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) est une signalisation standard européenne qui permet à chaque train de se positionner par rapport aux autres sur une même voie. Son déploiement en cours permettra une uniformisation de la signalisation en remplacement de nombreux systèmes plus anciens. En outre, il permet des gains de capacités sur les lignes pouvant atteindre 40 % supplémentaires par rapport à un système classique.

- 2 TMV. « Ce système appelé 2 trains sur la même voie » permet de désaturer les gares les plus importantes et d'augmenter l'offre. Il sera expérimenté à Rennes à partir de septembre 2024 et permettra d'augmenter de 20 % l'offre TER.

✓ **Matériel roulant**

Le matériel roulant d'un service métropolitain doit permettre d'absorber un flux important de voyageurs aux heures de pointe, avec des montées et des descentes rapides, afin de réduire les temps de stationnement au maximum. Cela est d'autant plus vrai lorsqu'est promue une politique intermodale « train + modes doux », où les voyageurs se déplacent avec leur vélo ou trottinette.

Le matériel doit posséder de fortes capacités d'accélération et de freinage afin de cumuler arrêts nombreux et fréquents, et vitesse moyenne élevée.

Enfin, il doit pouvoir circuler sur des sections aux caractéristiques différentes (électrifiées ou non), en utilisant des énergies les plus respectueuses de l'environnement (électricité, hydrogène).

Aujourd'hui des matériels répondant à ces critères sont proposés sur catalogue par les constructeurs européens.

Des déclinaisons nombreuses concernent la capacité d'emport, la configuration des aménagements intérieurs, ou les types de motorisations. Ils correspondent aux besoins de dessertes des différents types de territoires

Parmi ces types de matériel on citera les Régiolis, les Coradia ou les Régio 2N ;

Le tableau (Fig 23.) présente l'exemple des Régiolis dans leurs différentes versions. Les deux dernières lignes correspondent aux besoins d'un RER métropolitain.

<i>Version & longueur</i>	<i>Bogies</i>	<i>Capacité</i>	<i>Nombre de portes</i>
Intercités 6 caisses (110 m)	8 (3 moteurs)	267 places assises (1 ^{ère} et 2 ^{ème})	6 par face
Interville 4 caisses (71,8 m)	5 (2 moteurs)	202 places assises (1 ^{ère} et 2 ^{ème})	4 par face
Interville 6 caisses (110 m)	8 (3 moteurs)	328 places assises (1 ^{ère} et 2 ^{ème})	6 par face
Régional 3 caisses (56,4 m)	4 (2 moteurs)	162 places assises (2 ^{ème} classe)	3 par face
Régional 4 caisses (71,8 m)	5 (2 moteurs)	220 places assises (2 ^{ème} classe)	4 par face
Régional 4 caisses (71,8 m)	5 (2 moteurs)	220 places assises (16 en 1 ^{ère} , 204 en 2 ^{ème} classe)	4 par face
Régional 6 caisses (110 m)	8 (3 moteurs)	354 places assises (2 ^{ème} classe)	6 par face
Périurbain 4 caisses (71,8 m)	5 (2 moteurs)	180 places de 2 ^{ème} classe (+ 221 debout)	6 par face
Périurbain 6 caisses (110 m)	8 (3 moteurs)	294 places de 2 ^{ème} classe (+ 351 debout)	10 par face

Fig. 23 : Exemple de configurations du matériel Régionalis

✓ **Intermodalité**

L'intermodalité est un des éléments clefs des RER métropolitain.

Sur le territoire étudié, force est de constater qu'elle n'est pas encore assez développée que ce soit pour la connexion avec des transports collectifs, ou les modes doux (réseaux cyclables, marche).

Quatre types d'espaces se distinguent pour lesquels un diagnostic précis devait être fait

- La gare de Clermont-Ferrand
- Les gares périurbaines
- Les gares des villes moyennes
- Les gares des petites villes et des zones rurales

En effet, le système RER métropolitain ne peut fonctionner que s'il entre en profondeur dans les territoires. Il est important d'observer pour chaque point d'arrêt ce qui est déjà réalisé, mais aussi et surtout, quels sont les stratégies et les projets locaux en matière d'urbanisme et de mobilités. L'annexe 3 présente 3 exemples de points d'arrêts analysés, correspondant à chaque type de territoire hors Clermont-Ferrand.

Ces fiches permettent de manière synthétique de percevoir les potentialités du territoire dans une sphère proche de la gare et d'analyser le discours stratégique affiché localement par rapport au mode ferroviaire et à l'intermodalité dans les documents de planification (SCOT, PLU, PADD).

Une analyse pourrait également être menée sur des points d'arrêts à créer.

✓ **Tarifification**

La tarification constitue un autre élément de réussite.

La première condition est une tarification intégrée, valable pour l'ensemble des modes, sur le territoire considéré. La transparence du passage d'un mode à l'autre, est à la fois une condition de fluidité du système et de son attractivité.

À l'échelle nationale existent des dispositions tarifaires en vigueur dont bénéficient certaines catégories de populations. On citera par exemple, la prise en charge par l'employeur d'une partie du déplacement domicile-travail.

De nombreuses expériences sont menées par les autorités organisatrices du transport, et notamment les régions.

On citera par exemple la région Occitanie pionnière dans ce domaine. Celle-ci a lancé en 2022 une tarification dégressive pour les moins de 26 ans et les seniors, selon le principe, que « plus on voyage, moins on paye ». À partir du 1^{er} août 2023, elle introduit de nouvelles technologies avec une application sur smart phone (dont 95 % des voyageurs sont équipés) ; celle-ci permet de dématérialiser les titres de transport, et surtout en même temps, de calculer le prix du billet en fonction du déplacement et de la géolocalisation. L'utilisateur paye a posteriori, à la fin du mois, avec un plafonnement à 90 €, quel que soit le nombre de trajets réalisés. Une dégressivité s'applique jusqu'à 90 % à partir de 30 trajets. Dans cette région la politique tarifaire a dopé le trafic.

Un parangonnage de ces systèmes tarifaires et notamment ceux utilisant des technologies permettant une transparence du déplacement, sera à étudier afin de voir ce qui serait transposable au RER clermontois.

✓ **Gouvernance**

Mi-juin 2023, l'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi faisant de la Société du Grand Paris une société de grands projets. Fort de son savoir-faire sur l'agglomération francilienne ses prérogatives ont été élargies par la loi. Elle est pressentie pour assurer la maîtrise d'ouvrage directe ou déléguée des Services express régionaux métropolitains et d'élaborer les plans de financement.

Si l'on observe la gouvernance autour des projets de RER métropolitains on rencontre la plupart du temps l'État, la région, le département, la métropole.

La forme juridique pourrait prendre la forme d'un Groupement d'Intérêt Public.

- **Propositions pour un RER métropolitain clermontois**

La carte figure 23 présente la morphologie de ce que pourrait être un RER métropolitain.

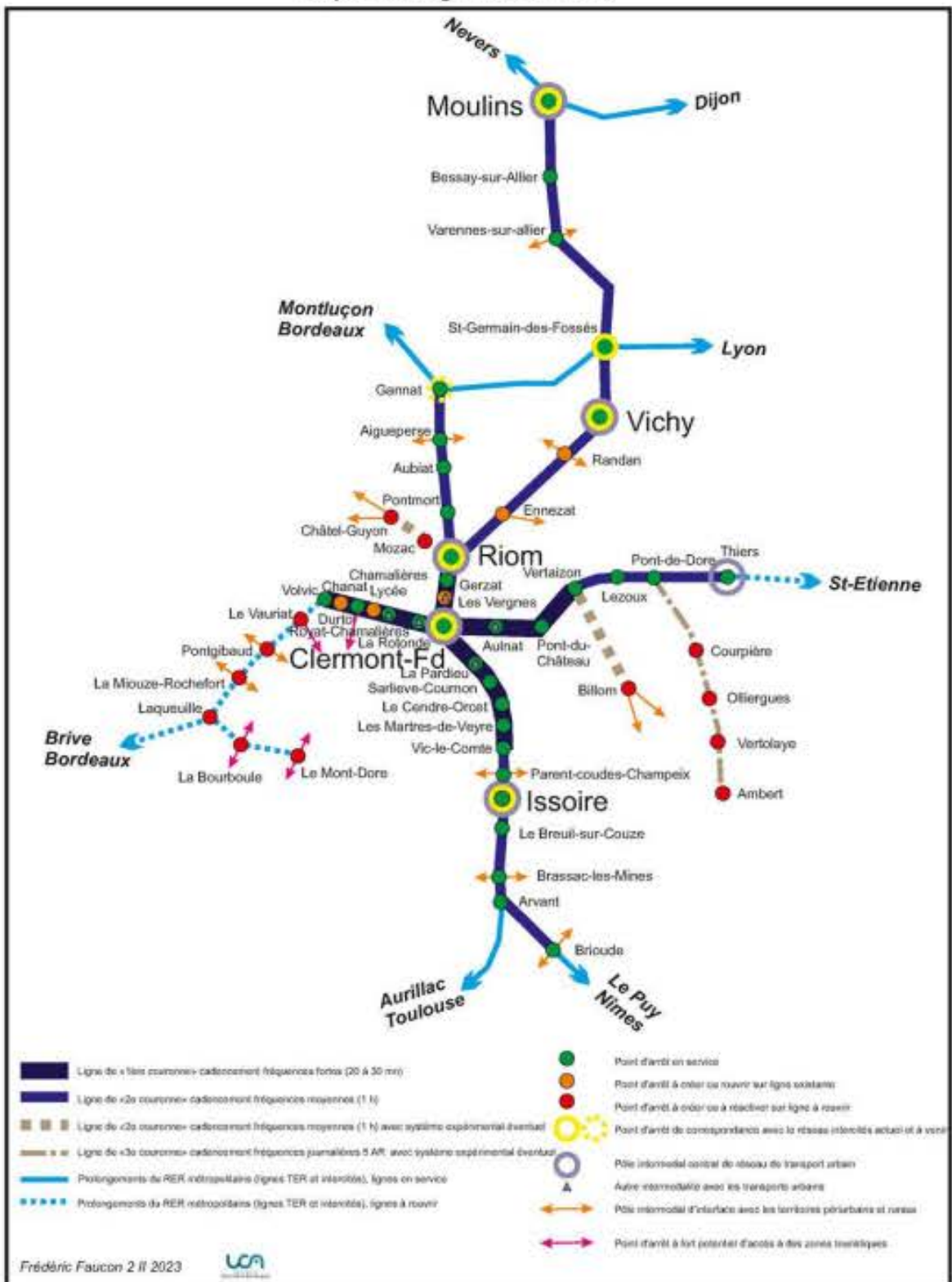


Fig. 23 : Esquisse de morphologie d'un futur RER clermontois

La morphologie du réseau potentiel est basée sur un système en couronnes (1^{ère}, 2^e, 3^e).

- La première couronne comporte 4 branches de Clermont jusqu'à Riom, Volvic, Vertaizon, et Vic-le-Comte. Ces segments possèdent des fréquences fortes à 30 mn voire à 20 mn aux heures de pointe.

Un premier enjeu important est d'assurer une très bonne connexion aux réseaux urbains à partir des haltes existantes et d'autres à créer.

Un second enjeu est constitué par la chaîne des Puys et son attractivité touristique. Une connexion aux grands sites (Vulcania, train du Puy-de-Dôme) à partir de la gare de Volvic est à étudier.

- La seconde couronne comporte des fréquences moins élevées (à l'heure, voire à 40 mn aux heures de pointe). Elle dessert le grand territoire sous influence de la métropole clermontoise de Moulins et Gannat à Brioude et de Clermont à Thiers.

Sur cette seconde couronne, plusieurs points d'arrêt seraient à créer, afin de mieux mailler le territoire, notamment entre Riom et Vichy. Sur l'ensemble des territoires traversés, une intermodalité vertueuse (transports collectifs, modes doux et parkings) est à mettre en place ou à renforcer.

Il est possible d'envisager un prolongement des services ferroviaires sur une antenne vers Billom et une autre vers Châtel-Guyon. Il s'agirait à la fois de desservir ces petites villes, mais aussi et surtout de créer des interfaces intermodales de desserte de territoires ruraux, en utilisant le mode ferroviaire suffisamment en amont pour limiter l'entrée des flux automobiles venant de ces territoires, dans les agglomérations de Riom et de Clermont-Ferrand.

- Une troisième couronne pourrait être envisagée le long de l'axe de la Dore afin d'aller desservir les petites villes de la vallée. Cet axe qui n'est plus dans le RFN, mais qui appartient au syndicat mixte du Livradois Forez pourrait faire l'objet d'un système expérimental de train léger connecté au RFN en gare de Pont-de-Dore.

Au-delà de ce réseau, se pose la question des continuités à maintenir ou à restaurer. Beaucoup de liaisons sont fragiles (vers Nîmes & Béziers), d'autres sont suspendues (Saint-Etienne, Le Mont-Dore, Brive), d'autres encore n'existent plus en tant que telles (Bordeaux – Lyon via Montluçon). Ce réseau qui s'est fortement restreint ces 15 dernières années contribue à faire de la métropole clermontoise un isolat ferroviaire. Il faut noter qu'un projet de RER métropolitain est certes alimenté principalement par des flux endogènes, mais le système est aussi nourri par des arrivées exogènes qui le fortifient ; c'est seulement vrai si le réseau est suffisamment maillé, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Se pose donc la question de la réouverture de certaines sections qui seraient à étudier.

Afin d'aller plus en détail dans les perspectives de développement. Les pages suivantes proposent une analyse Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces par

section de ligne (AFOM). Ces tableaux permettront de d'envisager des études sectorielles précises et différents scénarios.

Section de ligne	Clermont – Moulins 106,1 Km
Atouts	Ligne à double voie de Moulins Clermont Signalisation performante Ligne électrifiée Vitesses élevées
Faiblesses	Nombre de circulations importante TMJA > 60 entre Clermont et Saint-Germain et coexistence entre intercités, trains de fret et TER qui peut présenter des conflits horaires à certaines heures Peu de points d'arrêts ouverts (7) (espacement moyen 15,1 km) Aucun point d'arrêt entre Riom et Vichy (40 km) Intermodalité avec des transports collectifs limitée voire absente dans la plupart des gares et mauvaise irrigation du territoire par les transports collectifs
Opportunités	Zone traversée densément peuplée et population en augmentation. Possibilité de réouverture de haltes : Randan, Ennezat-Clerlande Possibilité de création de haltes : Les Vergnes nord-Clermont proche du tram. Potentiel de population important sur une isochrone de 15 mn autour des gares existantes ou à créer à condition de mettre en place des intermodalités en transports collectifs ou/et modes doux. Exemple : Saint-Pourçain-sur-Sioule > 5000 hab.
Menaces	-

Section de ligne	Clermont – Brioude 69,8 Km
Atouts	Ligne à double voie de Clermont à Arvant 11 points d'arrêts ouverts (espacement moyen 6,3 km)
Faiblesses	Ligne à Voie Unique d'Arvant à Brioude avec un canton long de 10,3 km. Section non électrifiée nécessitant un matériel bi-mode pour une desserte diamétralisée. Segments à vitesses peu élevées au nord d'Issoire. Intermodalité avec des transports collectifs limitée voire absente dans la plupart des gares et mauvaise irrigation du territoire par les transports collectifs
Opportunités	Signalisation BAPR avec des cantons longs pouvant être modernisée Relèvements de vitesse à étudier au nord d'Issoire Possibilité d'une électrification Possibilité de réouverture de haltes : le Saut-du-Loup, (desserte d'Auzat-la-Combelle – Beaulieu 3000 hab). Possibilité de création de haltes : Zone d'activités Chapeau rouge – aérodrome Issoire Potentiel de population important sur une isochrone de 15 mn autour des gares à condition de mettre en place des intermodalités en transports collectifs ou/et modes doux.
Menaces	Concurrence avec l'autoroute A 75 récemment doublée dans la traversée de l'agglomération et clermontoise et jusqu'à l'échangeur n°5

Section de ligne	Clermont-Fd Volvic 20,1 Km
Atouts	Ligne à double voie 6 points d'arrêts ouverts (espacement moyen 3,3 km)
Faiblesses	Section non électrifiée nécessitant un matériel bi-mode pour une desserte diamétralisée. Section à vitesse très peu élevée Rampes importantes (25 mm/m) limitant les possibilités du matériel roulant Intermodalité avec des transports collectifs limitée voire absente dans la plupart des gares et mauvaise irrigation du territoire par les transports collectifs
Opportunités	Signalisation BAPR avec des cantons longs pouvant être modernisée Possibilité d'une électrification Possibilité de réouverture de haltes : Chanat Possibilité de création de haltes : Lycée de Chamalières Potentiel de population important à Chamalières, Royat et Durtol. Intermodalité à renforcer à l'occasion de la mise en place du réseau inspire Fort potentiel touristique à partir de la gare de Volvic : connexion avec les chemins de randonnées vers la chaîne des Puys. Connexions possibles avec Vulcania et le train du Puy-de-Dôme
Menaces	Ligne en cul de sac qui a perdu sa vocation de desserte intercités et TER régionale. Trafic suspendu au-delà de Volvic pour les branches vers Laqueuille et Lapeyrouse.

Section de ligne	Clermont-Fd - Thiers 45,8 Km
Atouts	Ligne desservant une zone peuplée et en croissance Vitesses élevées jusqu'à Pont-de-Dore
Faiblesses	Ligne à Voie unique non électrifiée avec des points de croisement limités Peu ou pas d'intermodalité en transport collectif afin de desservir la zone traversée
Opportunités	Possibilité d'alimenter la ligne avec l'antenne Vertaizon - Billom et de procurer un trafic supplémentaire Possibilité de créer plusieurs pôles intermodaux (Vertaizon, Lezoux, Pont-de-Dore).
Menaces	Trafic suspendu au-delà de Thiers vers Saint-Etienne ayant fait perdre à la ligne sa vocation régionale

Section de ligne	Vertaizon - Billom 9 Km
Atouts	Antenne permettant de desservir Billom (5000 hab.) et le Livradois Permet au flux venant de cette zone d'entrer dans l'agglomération clermontoise sans emprunter le mode routier.
Faiblesses	Ligne à Voie unique non circulée Section non électrifiée nécessitant un matériel bi-mode. Ligne non incluse dans le Réseau Ferrée National (Propriété du département du Puy-de-Dôme) Nécessité d'étudier l'entrée sur le RFN en gare de Vertaizon.
Opportunités	Possibilité de réouverture A Billom possibilité d'un pôle intermodal desservant le Livradois Possibilité d'étudier une exploitation autonome type train léger
Menaces	Risque de réutilisation de la plateforme pour des projets non ferroviaires

Section de ligne	Saint-Germain-des-Fossés – Riom via Gannat 51,1 Km
Atouts	Ligne desservant une zone peuplée et en croissance Vitesse élevées
Faiblesses	Riom – Gannat : Ligne à Voie unique non électrifiée avec un seul point de croisement Gannat – Saint-Germain-des-Fossés : Double voie uniquement Fret Peu ou pas d'intermodalité en transport collectif afin de desservir la zone traversée
Opportunités	Possibilité de services Moulins – St-Germain – Clermont s'il existe une saturation de l'axe via Vichy Possibilité de création ou réouverture d'une halte dans le secteur de Vendat – Saint-Rémy-en-Rollat (4000 habitants)
Menaces	-

Section de ligne	Riom – Châtel-Guyon 6,7 Km
Atouts	Antenne permettant de desservir Mozac et Châtel (10000 hab.) et le sud-est de la Combraille Permet au flux venant de cette zone d'entrer dans les agglomérations clermontoise et riomoise sans emprunter le mode routier.
Faiblesses	Ligne à Voie unique électrifiée servant d'accès à l'embranchement des eaux de Volvic sur 4,3 km. Ligne déclassée (plateforme en voie verte) sur 2,4 km. Nécessité de reposer 2,4 km de voie et de reconstruire un ouvrage d'art Potentiels conflits avec les circulations de trains de fret.
Opportunités	Possibilité de réouverture avec 2 points d'arrêt : Mozac et Châtel A Châtel possibilité d'un pôle intermodal desservant le sud-est de la Combraille Possibilité d'étudier une exploitation autonome type train léger
Menaces	-

Conclusion

Ce document, accessible à tous, produit par UCA à la demande d'OrbiMob', permet de disposer d'informations factuelles riches sur le territoire visé par un possible RER Clermontois, avec ses atouts, faiblesses, opportunités

Le contexte de développement durable et un certain nombre d'annonces gouvernementales, rendent propices la mise en œuvre et le développement de RER métropolitains.

Cette étude de première approche du contexte local, des leviers et des méthodes de développement, montrent que le modèle est applicable au territoire clermontois. Celui-ci offre des perspectives favorables (dynamiques démographiques positives en de nombreux points du territoire, structure du réseau ferroviaire adaptée) ; cependant les potentialités apparaissent aujourd'hui largement sous exploitées.

Il est proposé une vision « martyre » de ce que pourrait être un macro-schéma d'orientation pour un RER Clermontois

Les clefs de réussite reposent essentiellement sur une volonté des acteurs locaux à mettre en œuvre ce système.

La confrontation avec les principaux décideurs/acteurs d'un tel projet, permettra de préciser les éléments retenus qui pourront être présentés comme « matrice » d'un projet collectif territorial dans le débat national et de faire ainsi exister Clermont dans ce débat ainsi que dans les débats locaux.

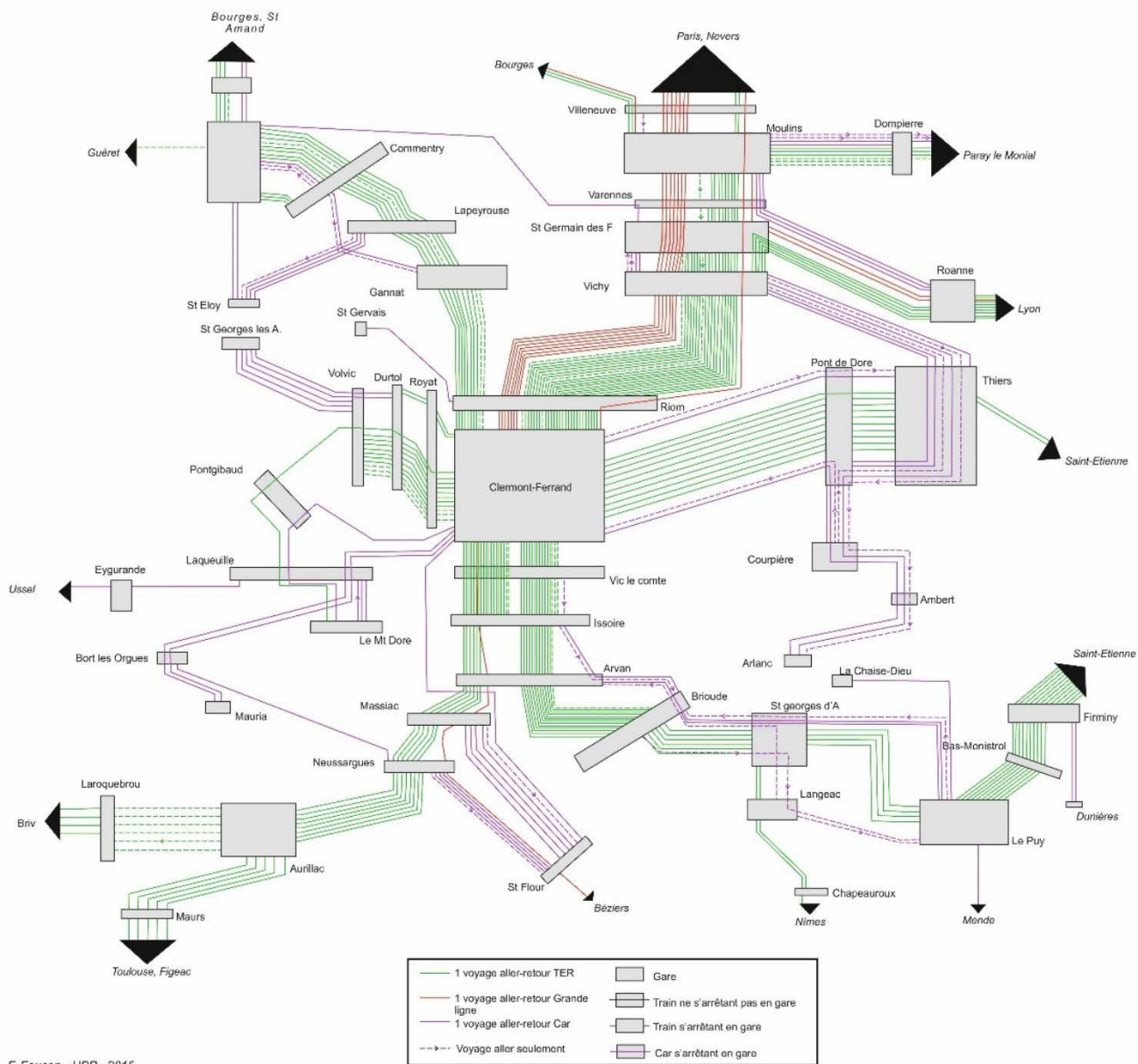
Ce premier volet exploratoire des potentialités appelle d'autres investigations sur les différents points évoqués. Ces études complémentaires devront être menées rapidement et en synergie entre les différents acteurs de la mobilité.

Dès septembre Orbimob lancera de nouvelles études collaboratives qui auront pour but d'affiner ce projet avec un triple objectif :

- Attractivité
- Accessible économiquement
- Innovant dans ses options (technique, process, services ...)

Annexe 1

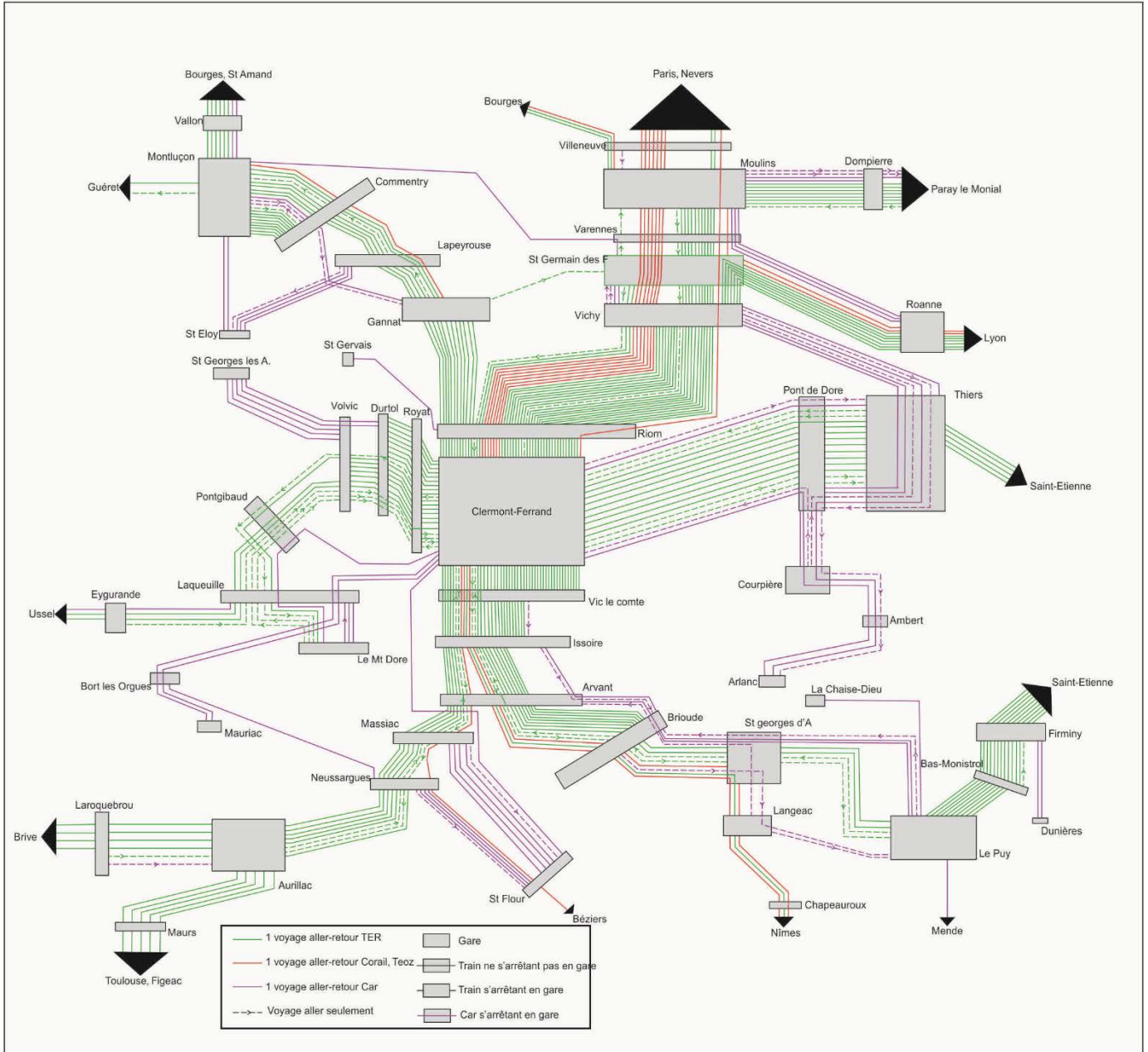
Région Auvergne - Réticulaire 2015



F. Faucon - UBP - 2015

Annexe 2

Région Auvergne - Réticulaire 2009



Annexe 3

Exemples d'analyse des points d'arrêt

Gare de Gerzat

Gerzat
Clermont Auvergne Métropole
Puy-de-Dôme (63)

Caractéristique et statistique de la gare
Ligne n° 790 000 : Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes-Courbessac
27 140 voyageurs en 2019
15 trains TER par jour

Règlementation en vigueur

- SCoT
- PNR
- PCAET
- CRTE
- PLU
- Actions Cœur de Ville
- Programme Petite Ville de Demain

PANG

Centre urbain intermédiaire
10 375 habitants en 2019
633,6 habitants par kilomètres carrés

Intermodalité et accessibilité de la gare

Parking vélo
Parking voiture

Zone d'attraction de la gare

La zone de chalandise de la gare de Gerzat est englobée dans celle d'autres gares majeures dans le territoire, celle de Clermont-Ferrand et celle de Riom-Châtel-Guyon. Elle est à équidistance de ces deux gares, on note ici une réelle différence entre la portion sud et la portion nord de la ligne : une seule gare entre deux pôles au nord et six gares entre deux pôles au sud.

Organisation du bâti dans un rayon de 800 m autour de la gare

0 800 m

Sources : BD topo, etalab.gouv.fr, Open Data SNCF
Réalisation de groupe, 2023

Que dit le Plan Local d'Urbanisme à propos de la gare ?

Objectif ciblé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

La gare de Gerzat a été identifiée comme un réel atout pour son territoire mais jugée trop excentrée du centre-bourg. La commune a donc comme projet de déplacer cette halte ferroviaire au plus proche du cœur de la ville afin d'optimiser l'utilisation du train dans les déplacements de la population.

Objectifs ciblés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation

La commune a lancé un projet urbain directement connecté à la nouvelle localisation de la halte ferroviaire. Par la création de ce nouveau quartier de gare, celle-ci se retrouvera au cœur d'un tissu composé majoritairement de logements et au plus proche des usagers.

Que dit le Schéma de Cohérence Territoriale à propos de la gare ?

Objectifs ciblés par le SCoT du Grand Clermont

Dans le SCoT, il est question de renouvellement urbain dans une dynamique économique liée à l'implantation de commerces dans les quartiers de gare. Les modes de déplacements actifs pour se rendre à la gare sont encouragés et feront partie d'une réflexion autour de l'aménagement de voies dédiées.

LIGNE ENTRE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS ET NÎMES-COURBESSAC

Évolution de la fréquentation de la gare sur 3 ans

Année	Nombre de voyageurs
2017	27 140
2018	22 000
2019	27 140

Gare de Varennes-sur-Allier

Varennes-sur-Allier
CC Entr'Allier Besbre et Loire
Allier (03)

Caractéristique et statistique de la gare

Ligne n° 750 000 : Moret - Veneux-les-Sablons à Lyon-Perrache
96 115 voyageurs en 2019
19 trains TER par jour

Réglementation en vigueur

- SCoT
- PNR
- PCAET
- CRTE
- PLU, PLUi en cours
- Actions Cœur de Ville
- Programme Petite Ville de Demain

PANG

Bourg rural
3 691 habitants en 2019
149,09 habitants par kilomètres carrés

Intermodalité et accessibilité de la gare

1 Car TER par jour
Parking vélo
Parking voiture
Zone taxi

Zone d'attraction de la gare

La zone de chalandise de la gare de Varennes-sur-Allier est à l'interstice entre l'aire d'influence de la gare de Vichy et celle de Moulins. Son attractivité semble de prime abord aspirée par celles des deux agglomérations mais sa fréquentation étant en hausse, elle semble tout de même avoir une importance territoriale au niveau local.

Que dit le Plan Local d'Urbanisme à propos de la gare ?

Objectif ciblé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

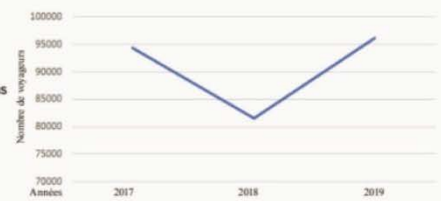
Dans le PADD du PLU de la commune, la gare est présentée comme un atout pour la commune qui est «active et réaménagée récemment» mais on n'y trouve pas plus de descriptions et aucun projet supplémentaire ne semble prévu.

Objectifs ciblés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation

La gare ne fait pas l'objet d'une orientation particulière.



Évolution de la fréquentation de la gare sur 3 ans



Gare d'Issoire

Issoire
CA Pays d'Issoire
Puy-de-Dôme (63)

Caractéristique et statistique de la gare

Ligne n° 790 000 : Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes-Courbessac
504 733 voyageurs en 2019
19 trains TER et Intercités par jour

Réglementation en vigueur

- SCoT
- PNR
- PCAET
- CRTE
- PLU
- Actions Cœur de Ville
- Programme Petite Ville de Demain

Gare avec personnel

Centre urbain intermédiaire
15 701 habitants en 2019
772,68 habitants par kilomètres carrés

Intermodalité et accessibilité de la gare

2 Cars TER par jour
Arrêt de bus urbains et régionaux
Parking vélo
Parking voiture
Zone taxi

Zone d'attraction de la gare

La gare d'Issoire polarise le territoire de quatre gares de façon relative. Elle englobe dans son aires d'influences celles des gares de Le-Breuil-sur-Couze et de Parent-Coudes-Champeix mais se superpose aussi avec celle de vic-le-comte et de Brassac-les-Mines. La hausse très significative de la fréquentation de la gare met en valeur l'importance territoriale de la gare.

Que dit le Plan Local d'Urbanisme à propos de la gare ?

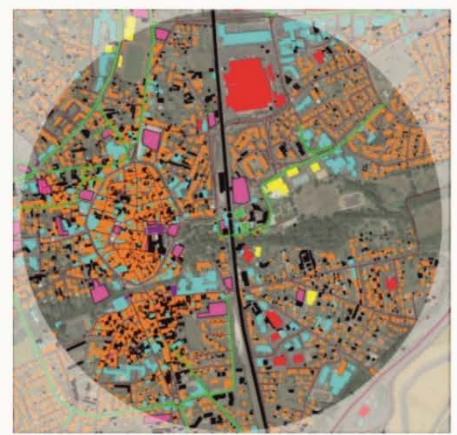
Objectif ciblé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Ce document démontre la volonté de la commune à améliorer l'attractivité de la desserte SNCF avec un accent porté sur les déplacements pendulaires. Pour se faire, un développement du maillage d'itinéraire pour les modes doux est prévu. Celui-ci prendra la forme d'une voie verte entre la gare et les espaces industriels tout en passant par les opérations de renouvellement urbain. De plus, l'offre de stationnement aux abords de la gare sera adapté pour accompagner le changement de mode voiture-train. Enfin, toujours dans l'optique de faire de la gare un pôle d'échange à l'échelle du Pays, l'offre ferroviaire tend à être augmenté, surtout en direction de Clermont-Ferrand, le bassin minier et le Brivadois.

Que dit le Schéma de Cohérence Territoriale à propos de la gare ?

Objectifs ciblés par le SCoT Issoire Val d'Allier Sud

Dans le SCoT, il est question de renouvellement urbain dans le sens où les structures économiques qui envisagent de changer de locaux sont encouragées à s'implanter dans le quartier des gares du territoire. Ce double enjeu permet de faire des gares des territoires des pôles économiques avec un axe intermodal fort surtout lié aux trajets domicile-travail ou domicile-école. Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) incite les communes du territoire à prendre des dispositions pour encourager la population à prendre le train dans une optique écologique. Sur la commune d'Issoire, cela se manifeste surtout par une attention portée sur les déplacements domicile-travail.



Évolution de la fréquentation de la gare sur 3 ans

