



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

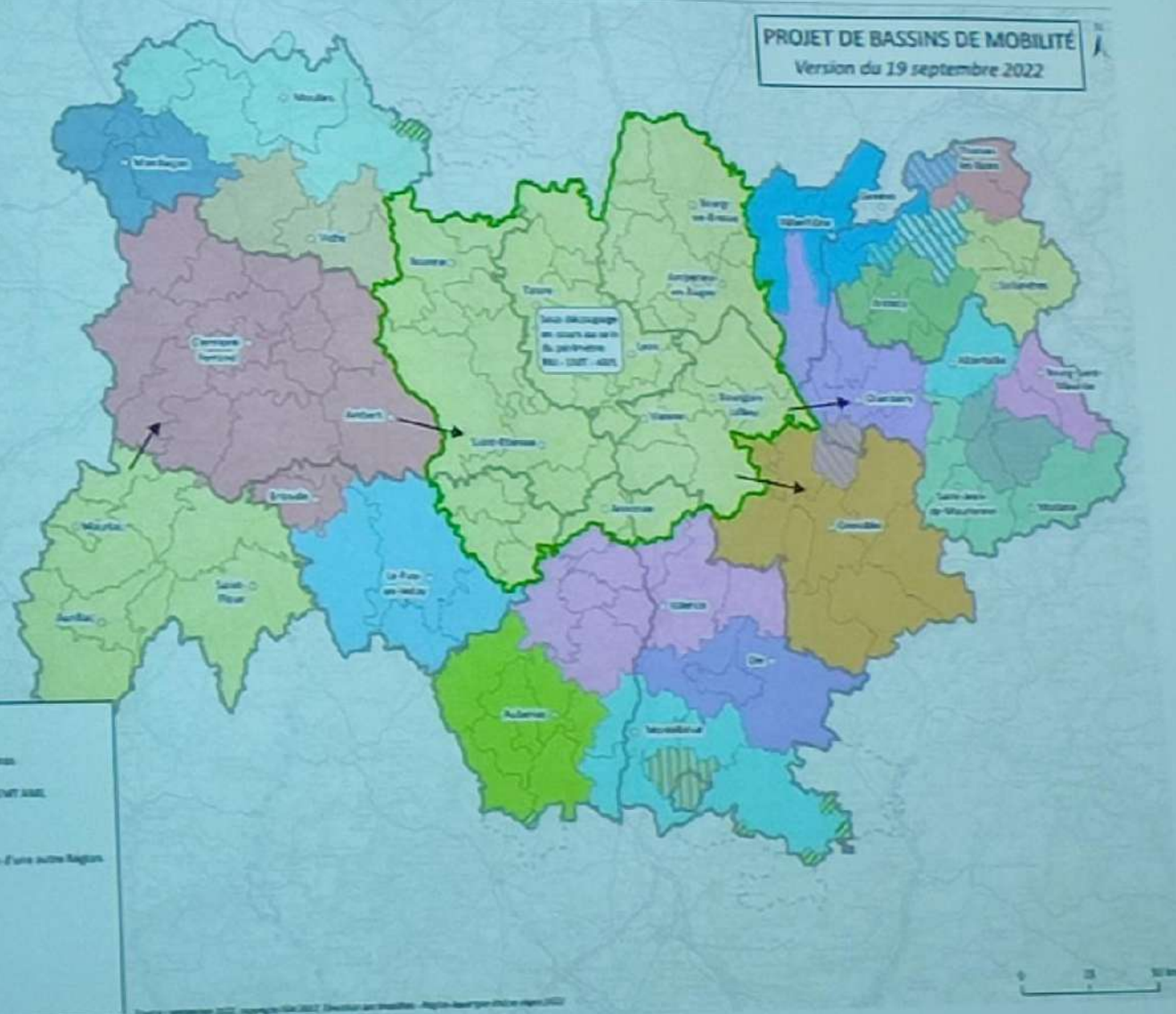
Modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires - SRADDET



- Pour rappel, le schéma approuvé est mis en œuvre depuis avril 2022, opposable aux documents de planification locaux
- Lancement d'une modification en juin 2022, intégration des évolutions législatives dont des mesures concernant:
 - la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols
 - le développement et la localisation des constructions logistiques
 - la stratégie régionale en matière aéroportuaire pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique autre que ceux gérés par l'Etat
- Prise en compte sans modification de l'économie générale du projet
- Calendrier : approbation fin 2023
- Concertation en cours et consultation à partir de mi 2023 sur projet stabilisé.



Les bassins de mobilité



Une animation confiée aux
Régions par la LOM

Des espaces de dialogue pour
renforcer les coopérations en
faveur de l'intermodalité

Un objectif: simplifier la
mobilité du quotidien

Consultation en cours auprès
des AOM locales, EPCI,
Départements, Régions et
pays voisins

Objectif délibération :
printemps 2023



Évolution du dispositif de concertation Comités des partenaires

Une disposition issue de la LOM.

Mise en place des comités à deux niveaux :

- **En tant qu'AOM régionale** : comité régional des partenaires (CRP)
- **En tant qu'AOM locale** = comités locaux des partenaires (au maximum à l'échelle des bassins de mobilité)
- Pour le niveau Régional (CRP- AOMR), adaptation « à la marge » du dispositif actuel des comités de mobilités :
 - le maintien des 2 niveaux de concertation : comité de mobilité et comité technique préparatoire.
 - Ajustement des périmètres territoriaux des réunions
 - Evolution de la composition en plusieurs collèges de participants : ajout des représentants des employeurs et des habitants tirés au sort
 - Cible principale: évolution de services offre régionale de mobilité dont notamment train et cars Régions et interurbains (réseaux structurants), politique tarifaire, qualité de service et information voyageurs
- Pour le niveau local (CLP- AOML), périmètres à définir, cible : évolutions des services et projets locaux
- **Calendrier de mise en œuvre: 2023**



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

**La Région autorité organisatrice des mobilités locales,
partenaire des territoires pour la mise en œuvre de projets locaux**

Exemples de projets soutenus par la Région :

- Création d'une aire de covoiturage à Ste Florine (CC Auzon) et au Monastier sur Gazeille (CC Mézenc Loire Meygal)
- Mise en place de 3 véhicules électriques en autopartage à Aurec sur Loire (CC Loire & Semène)
- Services de Transport À la Demande (CC Brioude Sud Auvergne, CC Auzon, CC Pays de Cayres Pradelles, CC Rives du Haut Allier, CC des Sucs (Yssingeaux), CC Saint-Pourçain Sioule Limagne)
- Création d'une navette voyageurs communale (Brioude)



Exemple de projets de mobilités avec les communautés de communes
Puy de Dôme

Projets : demande de mise à disposition de véhicule
Etude de besoin en TAD, mise en place d'aires de covoiturage
Réflexion sur la desserte de station (centre thermal de Chateauneuf les bains)

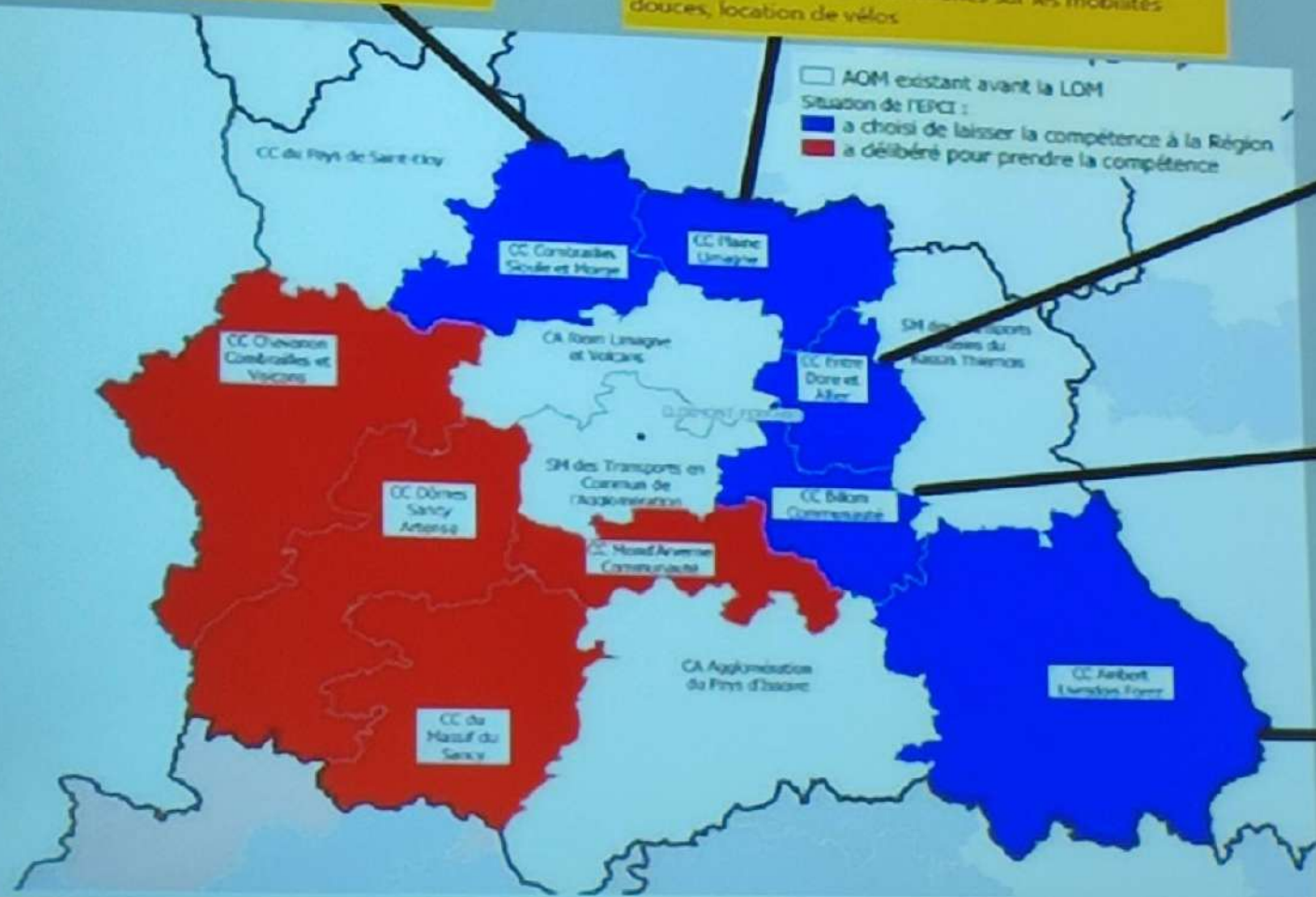
- Mobilité solidaire : mise en place sous forme d'un TAD, sur la commune d'Algueperse, d'un service dédié aux personnes âgées, isolées et handicapées pour se rendre au marché, dans les administrations. Idem sur la commune de Maringues
- Projets : aires de covoiturage, lancement d'un SDC, accompagnement des communes sur les mobilités douces, location de vélos

Projets : aire de covoiturage sur la commune de Lezoux, avec des aménagements complémentaires ; local sécurisé vélos, arrêt de bus
Schéma directeur cyclable : diagnostic en cours + acquisition future de vélos
TAD : réflexion en cours pour transport de personnes âgées, vulnérables ou permettre une desserte pour événements particuliers

- * TAD : desservir le marché de Billom 1 jour/2
- * Lancement d'un schéma directeur cyclable (rejoindre la voie verte et la métropole)
- Projets : intégrer la future centrale de réservation Navette Billom/Vertaizon (gare) pour correspondance sur le TER de Clermont

- * TAD : navette Ambert Montbrison avec correspondance sur le TER pour Saint Etienne
- * Lancement d'un schéma directeur cyclable
- * Mobilité active : acquisition de 2 vélos bus et de 10 vélos électriques

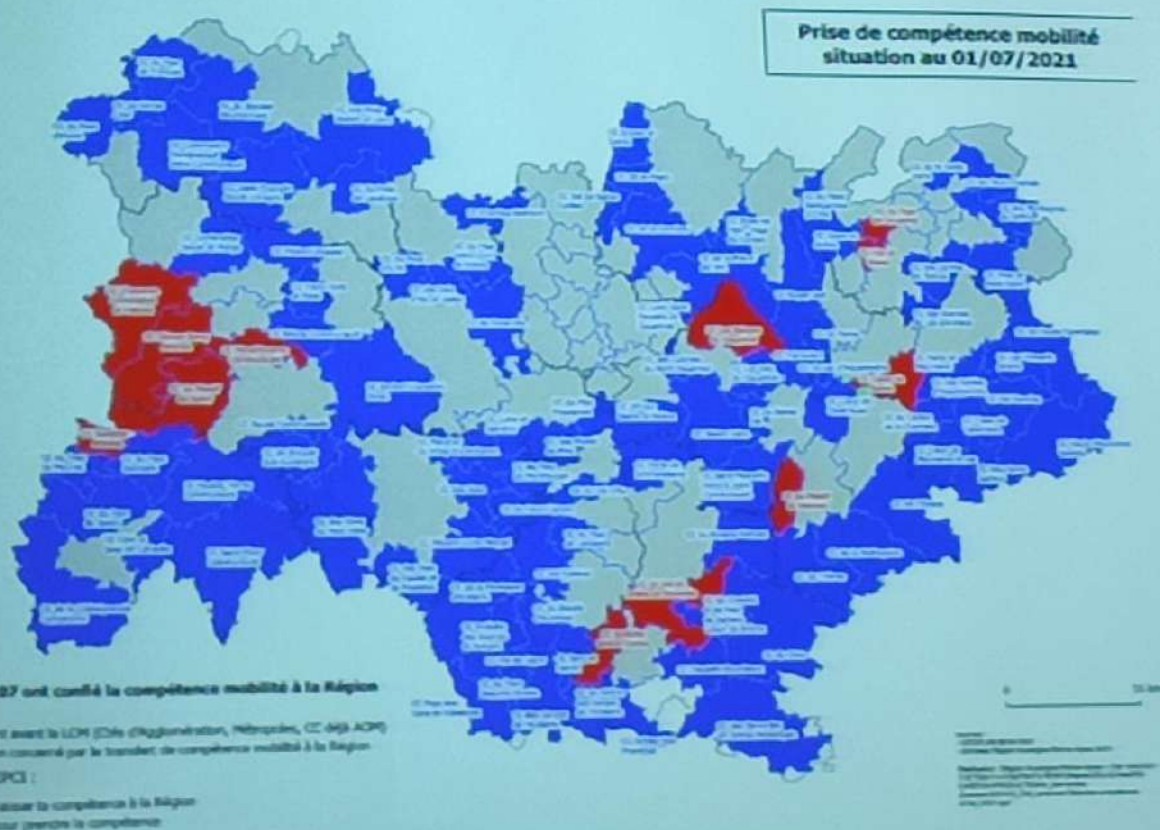
Projets : Expérimentation d'une navette Ambert - Billom
Stationnement sécurisé des vélos en gare
Equipped d'arrêts de cars en stationnement vélos





La Région autorité organisatrice des mobilités locale, partenaire des territoires pour la mise en œuvre de projets locaux

Une convention de coopération a été conclue avec 95 Communautés de Communes non autorités organisatrices de la mobilité locale, pour 6 ans : elle permet de dynamiser les projets locaux de mobilité portés par les territoires grâce à un accompagnement ciblé de la Région.



Une convention qui aborde tous les blocs de compétences définis par la loi :

- Les services réguliers de transport public de personnes,
- Les services à la demande de transport public de personnes,
- Les services de transports scolaires,
- L'intermodalité entre les réseaux,
- Les services relatifs aux mobilités actives,
- Les services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- Les services de mobilité solidaire,
- Les outils de sensibilisation et d'incitation aux changements de comportement et à la promotion du report modal.

2. C

Région Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale
(en lien avec la Loi d'Orientation des Mobilités -LOM)



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Actualités des transports interurbains et scolaires dans l'Allier

- Navettes congrès des Régions de France – Vichy : 5 navettes mise en place le 15 septembre pour acheminer les congressistes sur les lieux des ateliers
- Poteaux : tous les poteaux programmés sont posés avec affichage pour l'information voyageurs
- Mise en accessibilité des points d'arrêt : mise en œuvre du SDAP (schéma directeur d'accessibilité) – *aboutissement proche, 55 points d'arrêts aménagés, reste 2 arrêts qui feront l'objet d'une dérogation car projet d'aménagement urbain plus global.*
- Montée de version du progiciel PEGASE rendant plus fluide les inscriptions dématérialisées aux transports scolaires 2022/2023 avec possibilité de paiement en ligne (élèves non ayants droit / duplicata).

Actualités des transports interurbains et scolaires dans le Puy de Dôme

- Navette Gergovie : du 9 juillet 2022 au 18 septembre, pour relier le parking au musée, rotations de 11h à 19h30.
- Ligne P23 Clermont-Ferrand – Lac d'Aydat du 4 juin au 25 septembre 2022, desserte renforcée en 2022.
- Navette P75 Riom - zone industrielle de Ladoux et du centre de recherche Michelin en expérimentation partenariale avec SMTC-AC et RLV.
- Desserte Ambert-Montbrison (Transport à la Demande TAD) en expérimentation , correspondance vers St Etienne, Lyon, Paris. Sur réservation la veille pour le lendemain auprès du transporteur.
- 1^{er} véhicule Gaz (GNV) sur une ligne régulière (63) sur la P33 : St-Saturnin – Clermont-Fd,



Transports interurbains et scolaires : une identité du réseau régional en cours de déploiement (2/2)

Un traitement qualitatif des points d'arrêts

- diagnostic sécurité des points d'arrêt en cours,
- déploiement d'un modèle régional de poteau, conçu pour proposer une information accessible au plus grand nombre, un tiers de la Région déjà équipée à l'automne 2022 soit **2300 poteaux** au 20 octobre sur environ 7000 poteaux à poser
- équipement en abris voyageurs, pour un meilleur confort et une meilleure information : **950 nouveaux abris posés ou peints** au 18 octobre 2022





Transports interurbains et scolaires : une identité régionale du réseau en cours de déploiement (1/2)

Vers une flotte propre, identifiable et sécurisée

- Une réelle prise en compte de la **transition énergétique** avec près de 550 véhicules alternatifs au diesel notifiés à 2022 (11%) :
 - 400 au GNV dont 200 au biogaz (biogaz à 100% essentiellement), avec 16 cars diesel convertis au biogaz.
 - 150 au biocarburant à 100%.
 - Des véhicules électriques et hydrogène (un bus et un prototype car rétrofité hydrogène).
- **Un pelliculage** : 53% du parc de 5000 véhicules pelliculé aux couleurs de la Région.
- **744 véhicules équipés de vidéoprotection** (15% du parc).





Transports interurbains et scolaires

Point sur la rentrée 2022

Une seconde rentrée sous **compétence régionale intégrale** (hors périmètre SYTRAL Mobilités).
202 000 élèves sont concernés, répartis de façon différenciée sur le territoire.

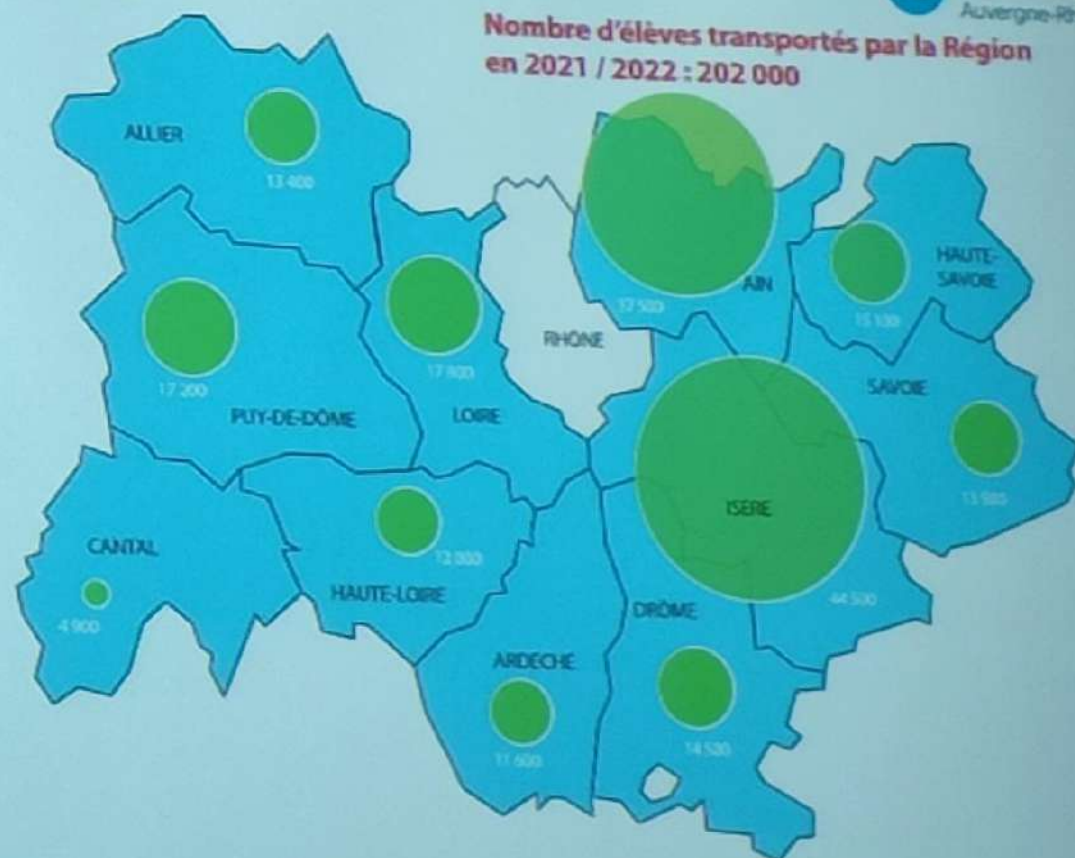
La rentrée 2022 est marquée par **une pénurie de conducteurs**, particulièrement marquée sur certains territoires.

Une large opération de promotion du métier de conducteur a été réalisée au printemps et à l'été, et se poursuit, en lien étroit avec la profession.

année scolaire 2021-2022
Région Auvergne - Rhône-Alpes / Direction des Mobilités



Nombre d'élèves transportés par la Région
en 2021 / 2022 : 202 000





L'accessibilité des transports ferroviaires

Aménagement et équipement des gares

- 47 gares rendues accessibles sur le périmètre ferroviaire à mi-2022 (57 % des gares classées prioritaires) : 33 gares régionales et 14 gares nationales
- Dernières gares mises en accessibilité : Ambérieu-en-Bugey ; Moulins-sur-Allier ; Tain L'Hermitage
- Travaux en cours 2022 et prévus en 2023 : Moûtiers (en cours) ; Chambéry ; Le Puy-en-Velay ; Issoire ; Montluçon ; Belleville-sur-Saône
- Etudes en cours dans 15 gares : Rives, Le-Péage-de-Roussillon, Lyon-Vaise, Meximieux, Montmélian, Rumilly, Saint-Clair-les-Roches, Chamonix, Chedde, La Verpillière, L'Arbresle, Machilly, St-Etienne-la-Terrasse, St-Paul-de-Varax, St-Jean-de-Maurienne
- 107 M€ ont été conventionnés à ce jour
- Lancement du dispositif de déploiement de balises sonores en entrée des gares régionales d'ici fin 2022 (convention de financement prévue à la CP de décembre 2022)

Déploiement des assistances et substitutions sur réservation « Accès TER »

- A fin 2022, 123 gares proposeront Accès TER (87% des gares éligibles) ; 17 gares resteront à déployer d'ici 2025.
7 point d'arrêts en 2022 : Veauche-Galmier, (42), Pont de Veyle (01), Vonnas (01), Pierrelatte (26). En préparation : Jarrie Vizille (38), Pont de Claix (38), Vif (38).
- Volume de prestations d'avant crise sanitaire retrouvé : 24 700 prestations en 2021
- Continuité du service Accès TER assuré lors des périodes travaux et expérimentation reconduite à l'été 2022 sur les cars de renfort des allègements d'été desservant des gares éligibles Accès TER

Tarif gratuit pour l'accompagnant d'une personne handicapée

- Sur tous les réseaux trains TER et cars régionaux depuis le 2 janvier 2022

Diffusion publique du carnet de voyage adapté au handicap cognitif

- En ligne sur Internet (auvergnerhonealpes.fr ; ter.sncf.com ; oura.com) et envoi Région à 1000 établissements médicoéducatifs d'Auvergne-Rhône-Alpes





Aménagement dans les gares d'Auvergne

Contrats d'Aménagements de mobilités Vertes (CAMV)

Ce dispositif permet depuis juin 2019 d'accompagner les collectivités dans l'aménagement des abords des gares.

Bénéficiaires :

- Le Cendre : achèvement des travaux à l'automne 2020 (accès, abri, intermodalité, espaces de stationnement)
- Aurillac : finalisation des travaux du pôle d'échanges multimodal en juillet 2022
- Issoire : démarrage des travaux en novembre 2022
- Vichy : études liées au renforcement du stationnement et des modes doux (côté hôpital) en cours



Projet gare Issoire

La politique régionale vélo et TER

- En gare : **des places de stationnement dans près de 250 gares : Service vélo + TER**
 - 2500 places en consignes collectives à vélo réparties dans 48 consignes à vélo sécurisées
 - 1100 places de stationnements individuels (consignes individuelles sécurisées et arceaux d'accroche) réparties dans 200 gares
 - Etudes en cours pour le déploiement d'équipements dans de nouvelles gares
 - Des avantages sur les locations de vélos en libre service avec la carte Oûra
- A bord (trains et cars) :
 - **Acceptation des vélos à bord gratuitement et sans réservation** dans la limite des places disponibles **mais usage déconseillé en heure de pointe sur les trains les plus fréquentés**
 - Signalétique « vélo » sur les trains indiquant les emplacements dédiés
- **Cyclotourisme et TER sur les axes en lien avec les véloroutes et voies vertes (ViaRhôna par ex)** : expérimentations sur la vallée du Rhône en 2021 et 2022 d'emport augmenté et avec service d'accompagnement sur certains trains





Tarification

Augmentation des tarifs TER en 2023

- + 2,95 % à partir du 01/01/2023 pour les abonnés monomodaux (TER simple) et à partir du 20/07/2023 pour les abonnés multimodaux (TER + transports urbains)
- + 8 % pour les billets occasionnels à partir du 01/01/2023
- Réseaux concernés : TER Auvergne-Rhône-Alpes, la partie française du Léman Express, Cars Région Express

Evolution de la tarification « animal de compagnie » :

- Au niveau national (TGV, TET) : 7 € par train (exemple d'un aller-retour Saint-Etienne <> Paris avec correspondance à Lyon : 28 € pour un animal)
- Au niveau régional : 5 € par trajet (correspondances comprises)
- Entrée en vigueur au 01/01/2023





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Challenge
Mobilité!

Au travail j'y vais autrement.

Jeudi
2 juin
2022



De nombreux prix à gagner. **INSCRIVEZ-VOUS**
challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr

Challenge Mobilité 2022 Une 12^e édition record !

Challenge
Mobilité!

- 52 offres promotionnelles dans toute la région le 2 juin pour faciliter le test de nouveaux modes de déplacement par les salariés
- 81 partenaires institutionnels faisant la promotion du Challenge
- 2 417 établissements inscrits
- 405 000 salariés sensibilisés
- 85 000 salariés participants
- 1 302 000 km réalisés en mode alternatif à la voiture individuelle
- Plus de 11 000 heures de bouchons évitées
- 62 tonnes équivalent CO2 économisées

Retrouvez tous les résultats de l'édition sur :
<https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/>

A vos agendas ! 13^e édition : mardi 6 juin 2023



Etude d'opportunité Thiers – Boën

Rappel historique

- ▶ Circulations ferroviaires arrêtées en juillet 2016 pour raisons de sécurité
- ▶ Estimation SNCF Réseau 2016 = environ 50 M€ nécessaires pour maintenir l'exploitation (48 km)
- ▶ Priorité mise sur les sections périurbaines Clermont-Ferrand <> Thiers et Boën <> Saint-Etienne dans le cadre du Plan de sauvetage des petites lignes
- ▶ Réouverture Boën <> Montbrison fin 2018 grâce à l'investissement Région/Collectivités locales (8,3 M€)

Suites de la délibération de la Région en Assemblée plénière des 23 et 24 février 2021 :

- ▶ Intégration au Plan de relance d'une étude de 300 k€ financée par la Région, avec accord de l'Etat
- ▶ Démarche concertée avec élus locaux et association d'usagers
 - ▶ Validation du CCTP le 21 mars 2022 ; 3 phases d'étude
 - ▶ *L'analyse des dynamiques territoriales = terminée*
 - ▶ *Diagnostic sur l'infrastructure, les offres de mobilités et leurs usages actuels, estimation du potentiel de fréquentation = terminée*
 - ▶ *Scénarii multimodaux de desserte et actualisation des coûts de régénération de l'infrastructure = en cours*
 - ▶ Proposition de scénarios partagés avec les acteurs territoriaux lors d'ateliers les 27 et 28 septembre derniers
- ▶ Résultats des études : **Début 2023**



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Sujets à l'étude sur le territoire de l'aire métropolitaine Clermontoise

- Etoile Ferroviaire Clermontoise

Étude sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et cofinancée par l'Etat, la Région et le Pôle Métropolitain Clermont-Vichy Auvergne. Inscrite au plan de relance,

- Lancement courant du 1er semestre 2023
- Objectif : concevoir un schéma des offres de mobilité intermodales à trois horizons temps : 2026/2030/2035 à l'échelle du pôle métropolitain
- Cette étude prendra en compte le projet de modernisation de la ligne TET Paris-Clermont
- Mots clés : RER, diamétralisation, fréquence, cadencement, amplitude, moyens (infrastructures et matériels roulants), maillage territorial et renforcement de l'intermodalité



1. D

Perspectives au-delà de 2024



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

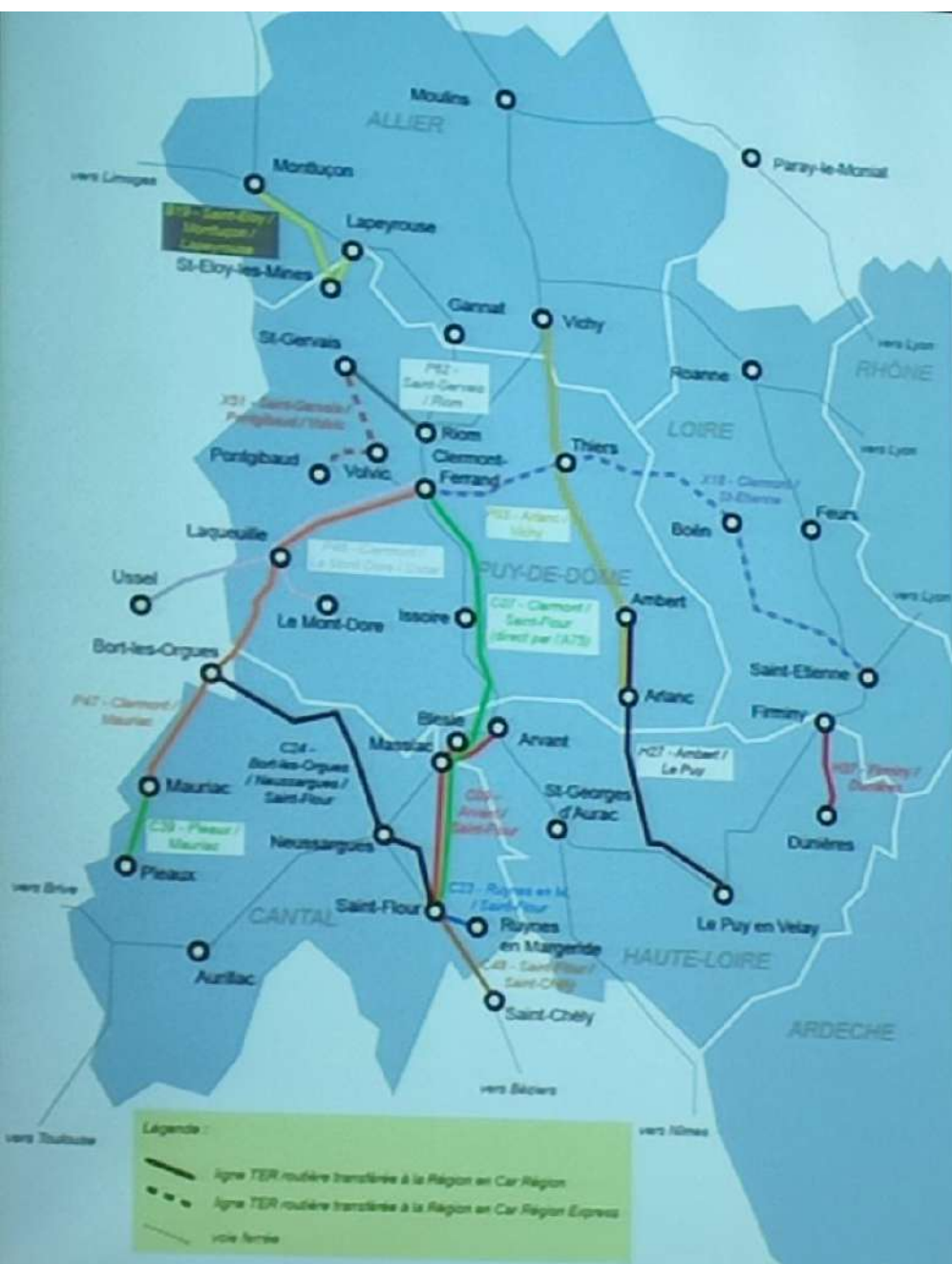
Reprise en gestion directe de lignes autocars TER au 1^{er} janvier 2023

Transition pour les abonnements annuels

- Pour les usagers ayant pris un abonnement annuel auprès de SNCF pour une ligne basculant en cars Région, ils devront :
 - résilier leur abonnement avant le 31 décembre auprès de SNCF ; aucun frais ne sera retenu
 - reprendre un abonnement mensuel cars Région à compter du 1^{er} janvier sur [oura.com](https://www.oura.com) ; ces abonnements peuvent continuer à être téléchargés sur carte Oûra, hors H27 et H37, pas encore billettisées : des titres papier seront mis en œuvre
- Cas spécifique des abonnements scolaires AIS (abonnement interne scolaire) /ASR (abonnement scolaire réglementé) : ces abonnements seront acceptés à bord des cars jusqu'à la fin de l'année scolaire.
- Une communication aux établissements scolaires, mairies, EPCI traversés et aux usagers concernés sera faite au cours du mois de novembre. Une communication grand public sera déployée courant décembre.

Reprise en gestion directe régionale de lignes autocars TER au 1^{er} janvier 2023

- **Fin 2022** : échéance des contrats routiers TER
- La Région a décidé de reprendre en gestion directe les lignes exclusivement routières sur le périmètre auvergnat (sans déléguer à la SNCF comme actuellement), comme elle l'avait déjà fait sur le périmètre rhônalpin, tout en gardant les fonctionnalités actuelles.
- Cette bascule sera effective à partir **du 1^{er} janvier 2023 sur 15 lignes**





- **Engagement des études « PRO » dès fin 2022 visant à la réalisation d'une nouvelle installation lourde de maintenance à Clermont-Ferrand** Un nouvel atelier de maintenance est à l'étude sur le site de Clermont-Ferrand. Sa réalisation doit permettre notamment :
 - d'optimiser l'exploitation des rames du Parc Auvergne
 - de réceptionner les rames H2
 - de préparer l'avenir

La livraison est envisagée courant 2026.

- **Expérimentation du train bi-mode électrique-hydrogène entre Moulins-Clermont-Brioude et Clermont-Lyon début 2026 :**

La Région AURA a validé l'acquisition de 3 rames pour un montant de 52 M€ dont 10M€ de l'Etat, le 23/02/2021.

Les premiers essais devraient être réalisés courant 2023.

Le projet comprend d'autre part la construction d'une station d'avitaillement H2 sur le site de Clermont-Ferrand (études en cours).

STRATEGIE ET ACTIONS SUR LES INSTALLATIONS

Création d'un **nouvel atelier**
(études en cours) compatible
avec la technologie hydrogène



Création d'un **nouvel atelier**
(études en cours)



L'Arbresle

24 Tram-trains

Clermont Fd

Regiois ALV
X73500
X76500

(projet)
St-Etienne

Regio2N
X76500

Vaise

X76500
B81500
B82500
X73500

Annemasse

Regiois LEX

St Gervais

Z800 / Z850

Chambéry

CORAIL
X73500

Grenoble

Z24500

Lyon Mouche

Z24500
Z23500

Vénissieux

Z23500
Z27500
Regio2N

Amélioration
d'une voie de
maintenance
(réalisation en cours)



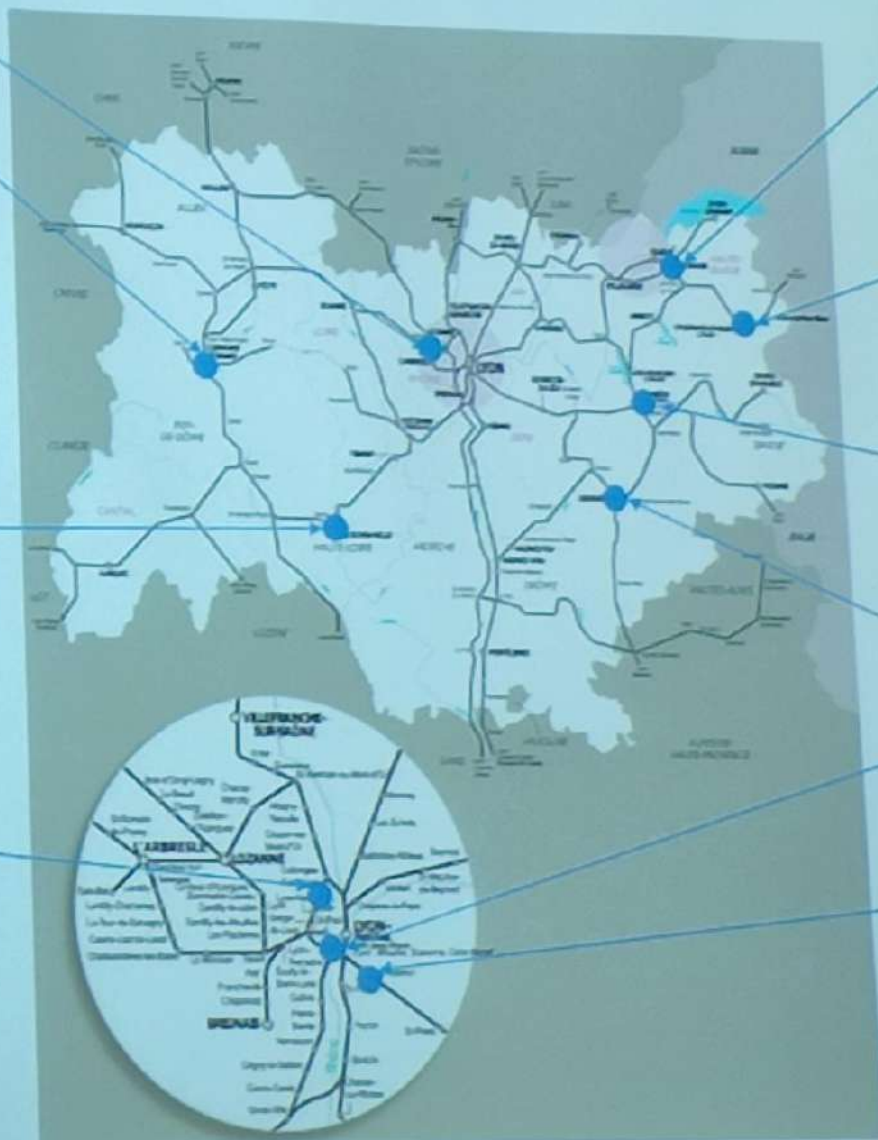
Augmentation des capacités de
maintenance en vue de l'arrivée de
4 Z800 (études en cours)



Augmentation des capacités de
maintenance en vue de désaturer les
ateliers lyonnais (études en cours)



Augmentation des capacités de
maintenance – actions à venir



MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS – ACTUEL et PROJETE

Et enfin:

- de 2023 à 2030, l'ensemble des parcs AGC (100 rames), TER2Nng (60 rames) et TramTrain (24 rames) devront subir des « opérations mi-vie » ce qui conduira à des immobilisations de rames.
- l'inflation des coûts occasionnant un surcoût des projets.

Dans un tel contexte, la SNCF doit avant tout **fiabiliser les outils de maintenance et optimiser le parc**. Plusieurs actions sont menées ou à l'étude :

- **Renforcer les installations existantes** avant la réception de St-Etienne mi-2026 : Chambéry et Vénissieux, mais aussi les installations d'appui en bout de lignes
- **Rénover le parc** : opération mi-vie (comme celle réalisée sur les Z23500, mais aussi RG voitures Corail, TramTrain etc...)
- **Acquérir de nouvelles rames ou les programmer** : 4 rames Z890 sur St-Gervais-Vallorcine
- **Engager la décarbonation du parc** : 3 rames H2 livrées en 2026, expérimentation train à batterie etc...



Rame AGC à rénover



Voiture CORAIL rénovée



Rame Z890 – livraison 2026

MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS - ACTUEL

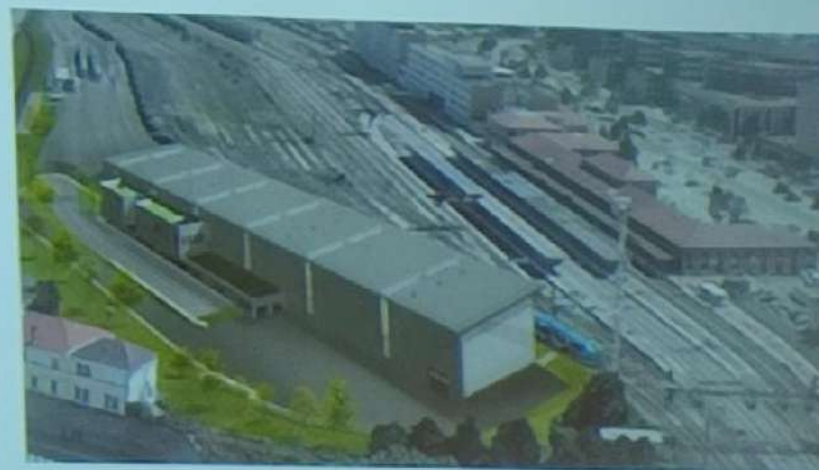
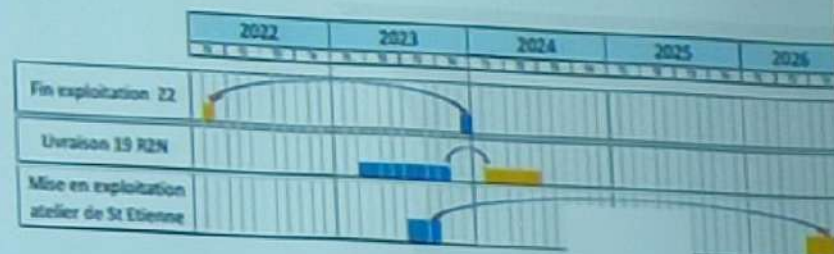
... Mais un cumul de difficultés qui a conduit à des difficultés sur l'emport

1: La crise COVID = retard sur les chaînes de production et léger retard de livraison des rames Régio 2N

2: Fin d'exploitation anticipée des rames Z2 (courant 2022 au lieu de fin 2023)

3: Nécessité de mener une étude d'impact sur le dossier du nouvel atelier de St-Etienne. Conséquences:

- Report du délai de construction-livraison de fin 2023 à mi 2026
- Fonctionnalités permettant la pleine exploitation des 19 rames Régio2N non fournies tant que l'atelier ne sera pas livré : la réception des rames seules permettra le remplacement des rames Z2 mais ne pourra pas permettre de renfort d'emport avant mi-2026.



Projet de nouvel atelier de St-Etienne

MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS - ACTUEL

Le parc TER Auvergne Rhône – Alpes

- 400 rames automotrices (âge moyen : 16 ans) et 32 compositions Corail
- 15 séries (électriques, thermiques, bimodes)
- 10 ateliers et installation, très largement polarisées sur Lyon

Les besoins

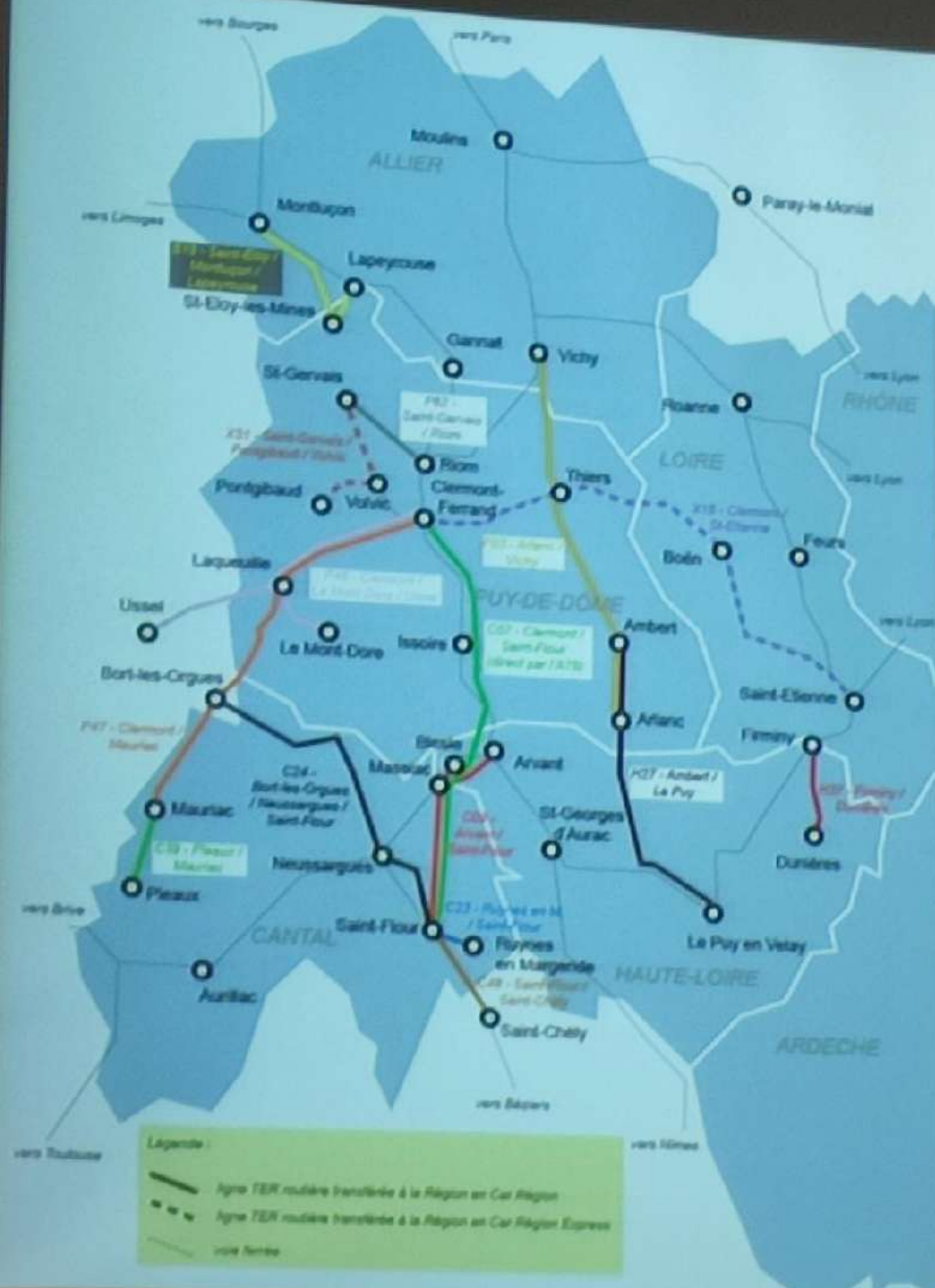
- Désaturer le nœud ferroviaire Lyonnais
- Entretenir de nouvelles séries dont notamment des rames capacitaires (Régio2N)
- Renouveler à terme le parc Corail
- Répondre à la forte croissance du trafic, notamment sur les lignes périurbaines régionales

Une stratégie de renforcement engagée en 2019 pour une mise en œuvre fin 2023...

- Acquérir de nouvelles rames (19 Régio2N pour fin 2023 et 10 Régiolis LEX courant 2021) et radier les séries obsolètes
- Allongement des quais entre Lyon et Mâcon (7 gares) livrés d'ici fin 2023 pour accueillir les unités doubles de Régio2N
- Réaliser de nouvelles installations de maintenance : St-Etienne , Clermont-Ferrand, Chambéry etc

Reprise en gestion directe régionale de lignes autocars TER au 1^{er} janvier 2023

- **Fin 2022** : échéance des contrats routiers TER
- La Région a décidé de reprendre en gestion directe les lignes exclusivement routières sur le périmètre auvergnat (sans déléguer à la SNCF comme actuellement), comme elle l'avait déjà fait sur le périmètre rhônalpin, tout en gardant les fonctionnalités actuelles.
- Cette bascule sera effective à partir **du 1^{er} janvier 2023** sur **15 lignes**



Principales évolutions SA 2023 et perspectives SA 2024

MONTLUCON – VIERZON – BOURGES SERVICE 2023

- Etudes en cours pour définir les travaux de régénération 2023-2024, en coordination avec Centre-Val de Loire.
- Le financement des travaux côté Auvergne-Rhône-Alpes (33,3 M€ dont 42,5 % Région) est programmé à la CP de décembre 2022 dans le cadre du Plan de relance Etat/Région. Cette opération générera d'importantes coupures de ligne en 2023 sur la partie St Amand-Montrond - Montluçon : de fin juin (S26) à fin d'année
- Plan de transport iso 2022, adaptation des horaires et politique d'arrêts d'un autocar Montluçon-Vierzon du lundi au vendredi pour améliorer le temps de trajet et proposer une relation Paris 8h28 / Vierzon 09h25 / Montluçon 11h00 au lieu de 12h15 actuellement. En complément à compter du 27 mars, un train au départ de Vierzon à 10h23 pour Montluçon 12h15 sera en correspondance avec un IC Paris 07h41 – Vierzon 10h08.

SERVICE 2024

- Coupures de ligne pour travaux selon 2 périodes et jusqu'en août. Réouverture en septembre 2024
 - de début d'année à fin mars (S13) Montluçon – St Amand - Pont Vert
 - de fin mars (S14) à fin août (S35) St Amand - Pont Vert
 - renfort l'offre Montluçon-Bourges à compter de septembre 2024 avec un AR par prolongation de trains Bourges-St-Amand jusque Montluçon.



MONTLUCON-GANNAT-CLERMONT

SERVICE 2023

- Création d'un train entre Gannat et Clermont du lundi au vendredi à 19h07 à compter du 4 septembre

MONTLUCON-LIMOGES-BORDEAUX

SERVICE 2023

- Report annoncé le 30 mars 2022 de la mise en service des Lyon-Bordeaux par Railcoop, date de mise en service non communiquée à date
- La Région Nouvelle-Aquitaine opère les services Limoges-Montluçon. Dans le cadre de sa démarche OPTIM'TER, des modifications non négligeables seront opérées en 2023 :
 - Suppression d'un AR le week-end et d'un aller Montluçon-Limoges le dimanche.
 - Suite à des échanges entre Régions, des adaptations ont pu être apportées sur certains services ferroviaires pour maintenir les correspondances.



NEUSSARGUES-SAINT-CHELY-D'APCHER (Ligne de L'AUBRAC)

SERVICE 2023

- Reprise des circulations fin 2021 après une longue période de suspension, due à la détection de défauts de géométrie de voie entre Loubaresse et Neussargues
- Travaux d'urgence en 2021 anticipés sur un programme « fret » déjà financé de 11,47 M€ répartis 1/3 Etat, 1/3 chaque Région Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes
- En parallèle, études lancées dans le cadre d'une gouvernance interrégionale pilotée par le Préfet Philizot :
 - étude de potentiel des lignes Aubrac et Cévennes réalisée par le CEREMA et AgroParisTech ;
 - diagnostic et étude de remplacement du rail « Double Champignon » : démarche initiée dans une perspective de travaux à l'horizon 2024 avec maintien des circulations voyageurs (TET) d'ici là.

Principales évolutions SA 2023 et perspectives SA 2024

CLERMONT - NÎMES (Ligne des Cévennes)

SERVICE 2023

- Poursuite de travaux de régénération :
 - Phase 2020-2023 : 10,3 M€ financés à 100 % par la Région
 - Phase 2023-2026 : 12,9 M€ financés à parité Etat/Région (Plan de Relance)
- Réalisation sous coupures de lignes :
 - côté AuRA : du 13 mars au 9 juin 2023
 - côté Occitanie, les coupures 2023 se concentreront sur les petites vacances scolaires (3 x 2 semaines).

SERVICE 2024

- Travaux : recherche du meilleur alignement entre les 2 périmètres régionaux (février à mai)
- Extension de la périodicité du 4^{ème} aller-retour estival : début du service début juin, à confirmer en fonction de la fin des travaux

CLERMONT - LE PUY

- Ajustements horaires sur les trains suivants :
 - À l'année : départ de Clermont-Ferrand le dimanche soir : avancé à 20H34
 - En période estivale : au départ du Puy en Velay le train du lundi à 5h23 serait retardé à 6h11



CLERMONT - LYON

SERVICE 2023

- Quelques bougés horaires (départs de Clermont avancés de quelques minutes)
- Renfort de compositions des trains le dimanche en réponse à l'affluence observée
- Les quelques circulations opérées par TET (INTERCITES) sont reprises par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec TER

SERVICE 2024

- Création de 2 trains le dimanche
 - Clermont-Ferrand 15h57 > Lyon Perrache 18h33
 - Lyon Perrache 19h27 > Clermont-Ferrand 22h04

CLERMONT - VICHY - MOULINS

SERVICE 2023

- Amélioration de l'amplitude horaire de soirée entre Clermont et Vichy : expérimentation de la création d'un car au départ de Clermont à 21h35 à compter du 4 septembre pour 12 mois

Service Annuel 2023 principales évolutions programmées

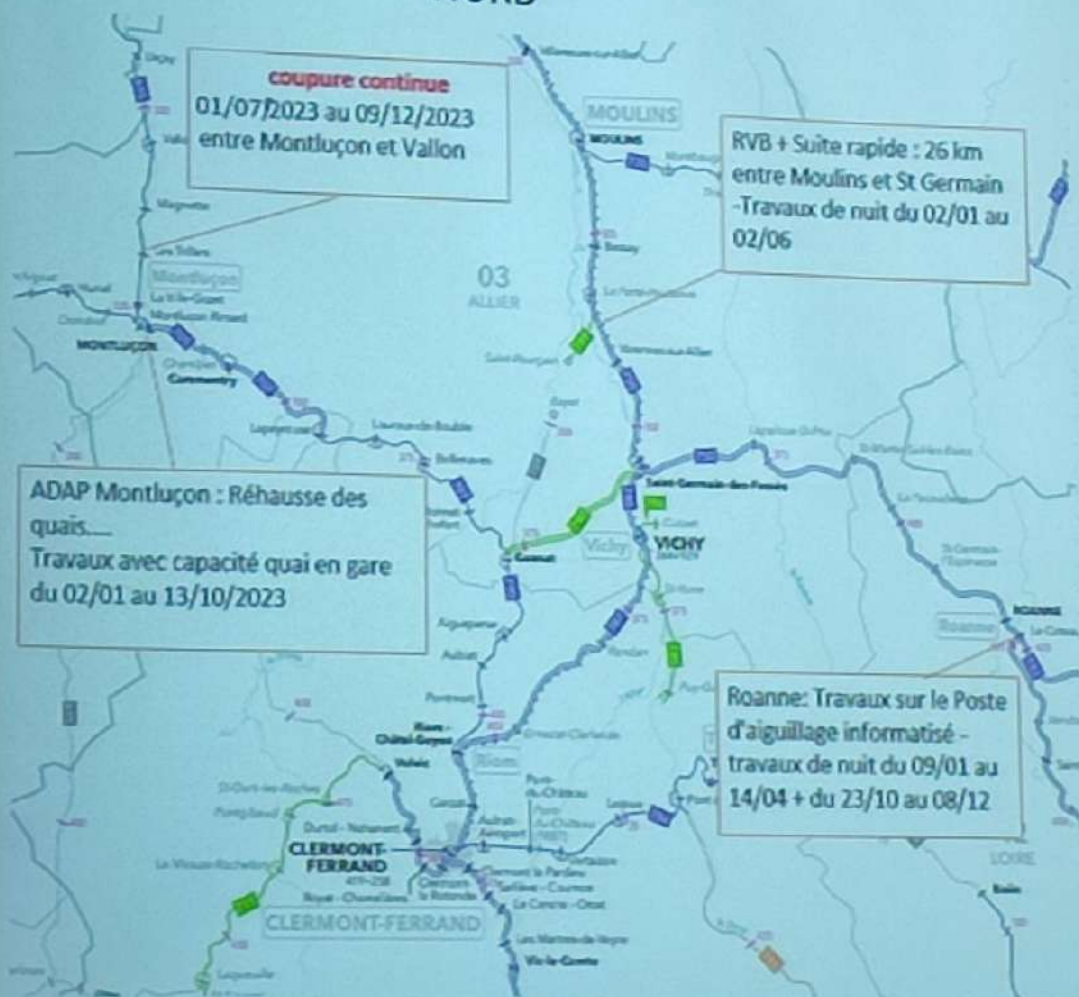
- Gare de Lyon Part-Dieu : voie L livrée le 6 juin 2022, utilisée en conception
- Nouvelle trame de SNCF Réseau qui permet de rétablir le temps de parcours **Lyon Chambéry** dans les deux sens et nécessite des adaptations sur les **lignes Lyon Bourg / Lyon Grenoble**
- Réouverture de service suite à la fin des travaux :
 - Clermont – Aurillac- Toulouse
 - Grenoble – Veynes - Gap
 - Tassin – Lozanne
- Impacts sur Lyon Genève suite aux travaux en Suisse entre La Plaine et Genève
- Plusieurs ajustements d'offre (**en vert**)



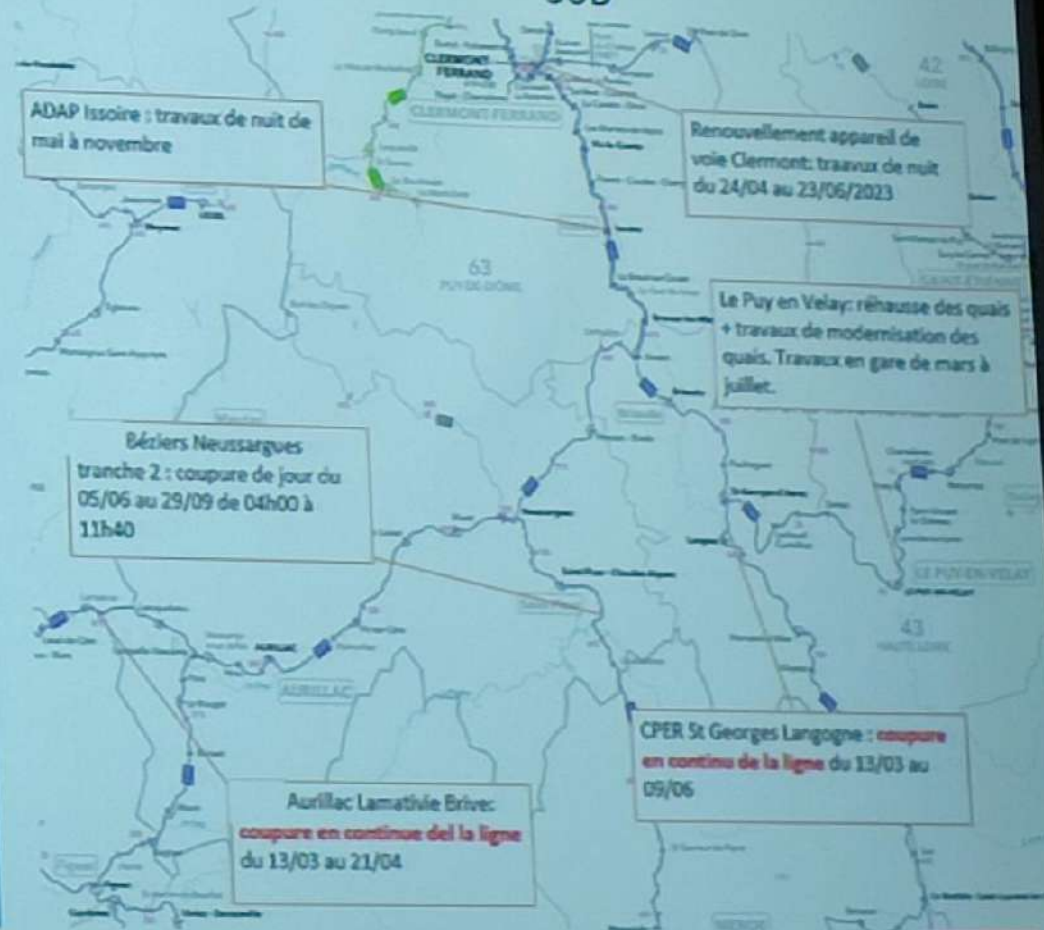
Légende	
■	Développement d'offre / Réajustement
■	Ajout de services
■	Adaptation Travaux et Conception

TRAVAUX AUVERGNE 2023

NORD



SUD



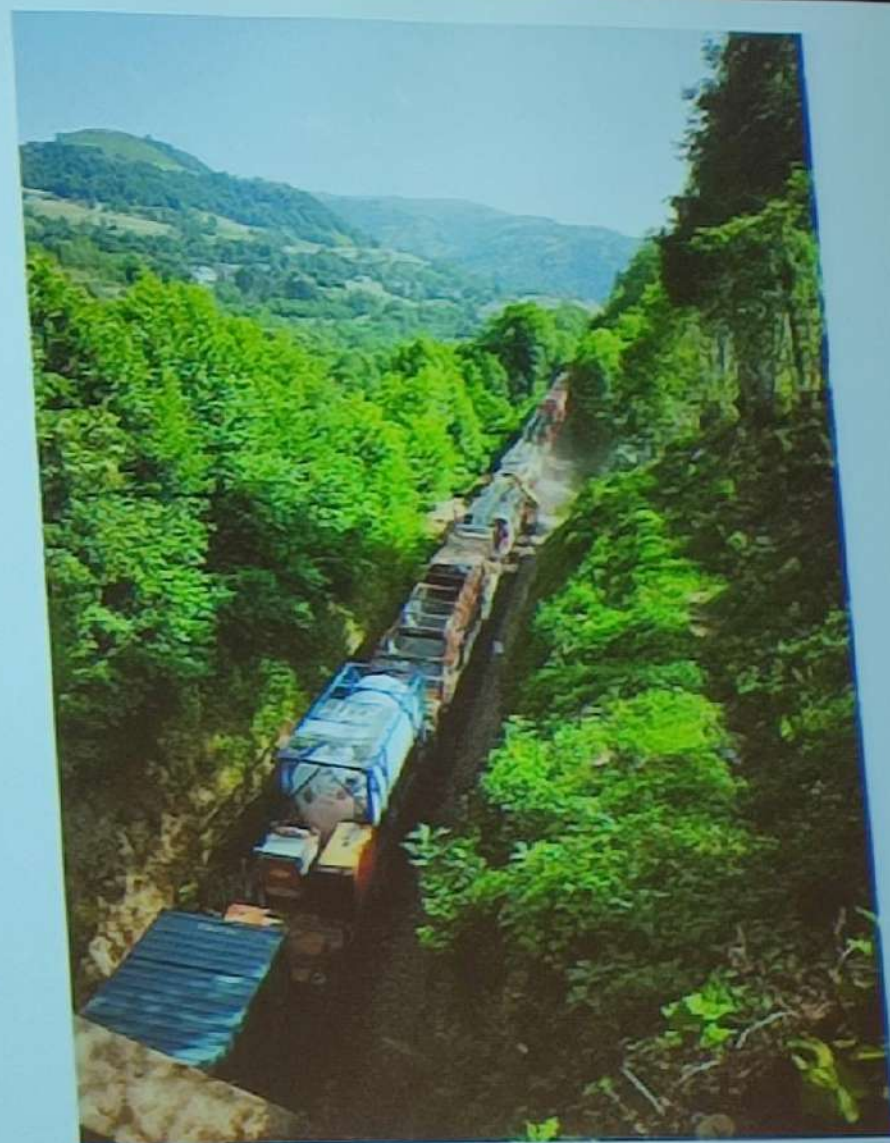
Auvergne : Travaux 2022

2 Opérations du Plan de Relance ont été réalisés (renouvellement voie, travaux sur ouvrages d'art, tunnels, remblais, appareils de voie...):

- Aurillac-Arvant : Coupure continue de mi-mars à mi-décembre
- Brioude-Le Puy-Longogne : Coupure continue de fin mars à mi-juin

Autres chantiers significatifs :

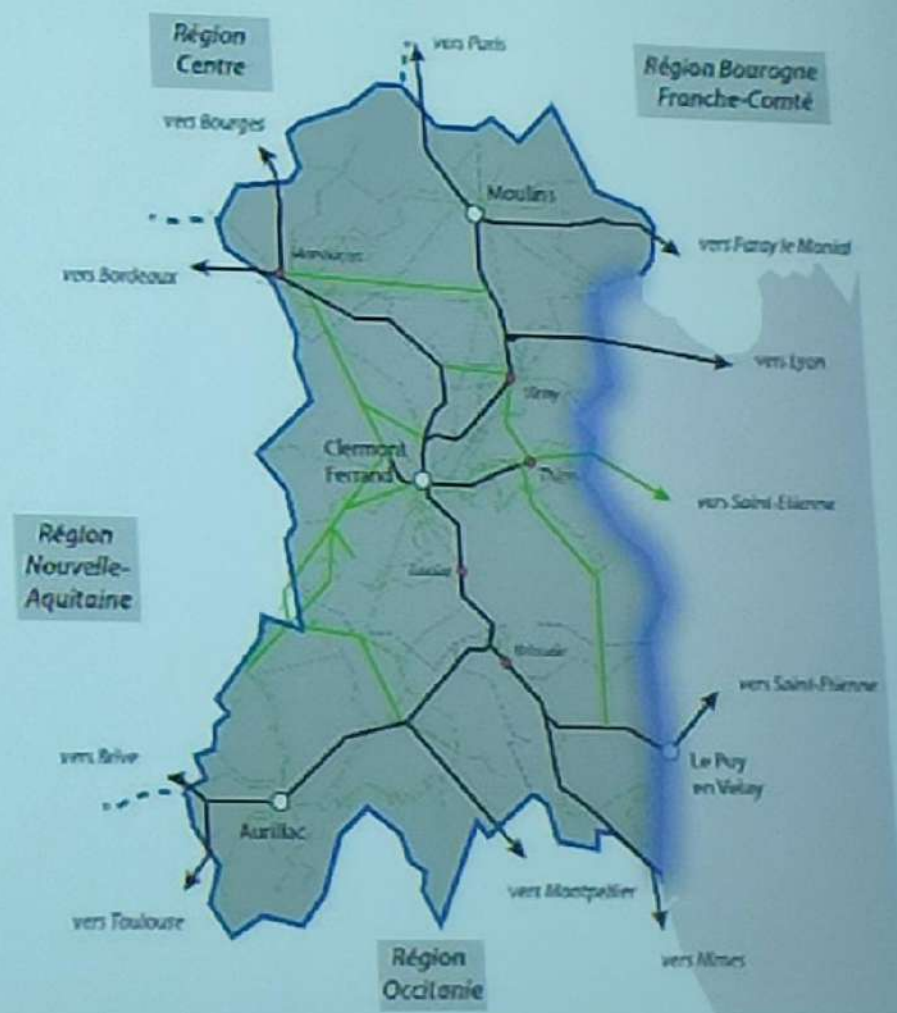
- Gare de Moulins : Renouvellement Voie et aiguillages en gare.
- St Germain de Fossés : Renouvellement ballast et traverses en gare
- Moulins-St Germain des Fossés: Renouvellement de la voie sur 26 km.





Les points remontés par les associations en COTECH

- Perspectives de réouverture de la section Thiers-Boën et avenir de la liaison Clermont-St-Etienne.
- Besoin de visibilité sur l'état de l'infrastructure et travaux programmés sur Monluçon-Guéret/Bourges, Clermont-Volvic, ainsi que sur les branches ferroviaires au sud de Brioude (Aubrac/Cévenol/cas de Figeac)
- Besoin d'amélioration et de fiabilisation de la relation Clermont-Paris (Intercités)
- Besoin d'une amélioration du temps de parcours et de la robustesse de l'offre Clermont-Lyon
- Usage des vélos et aménagements en gares





La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

Convention entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau pour la performance du service de transport ferroviaire régional

Définition d'objectifs de performance pour les causes internes à SNCF Réseau

- ✓ Sur la non ponctualité en fin de parcours (sur 2022 et 2023)
- ✓ Sur la non réalisation d'offre (à partir de 2023)

Mise en place d'un dispositif financier de bonus / malus concernant l'atteinte des objectifs et leurs conditions de réalisation

- ✓ plafonnement à +/- 1,5M€ maximum par an
- ✓ à compter de 2023, année 2022 est une année d'observation
- ✓ réinvestissement des sommes dans des opérations sur l'infrastructure visant à renforcer la fiabilité du réseau



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Convention entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau pour la performance du service de transport ferroviaire régional

Convention délibérée en juin 2022 (signée en octobre)

Objet :

- ✓ définition des champs de travail et engagements réciproques de la Région et de SNCF Réseau
- ✓ objectif de pilotage et d'optimisation de la performance du réseau ferré national en région Auvergne-Rhône-Alpes visant à l'amélioration de la qualité du service offerte aux usagers

Durée : 2 ans (2022 – 2023)

Principaux volets de la convention :

- ✓ Développer la connaissance partagée de la performance des lignes du réseau,
- ✓ Disposer d'une vision prévisionnelle des travaux structurants et impactants pour les années à venir,
- ✓ Partager la trajectoire de développement de l'offre régionale sur les années à venir,
- ✓ Définir des objectifs de performance de l'infrastructure et mettre en œuvre un dispositif incitatif,
- ✓ Disposer d'une vision pluriannuelle prospective de la trajectoire financière nominale des redevances d'infrastructure appliqués à l'offre régionale,
- ✓ Préparer et tenir le dispositif de concertation avec les usagers.



Contraintes de parc sur l'année 2023



CONTRAINTES 2023

La radiation anticipée des rames Z2 a conduit la Région à demander à SNCF de trouver des solutions pour limiter les trains ne pouvant être assurés au SA 2023 (comme au SA 2022). Des matériels et solutions de production ont été trouvés mais pas en nombre suffisants pour permettre d'assurer tout le plan transport du SA 2023.

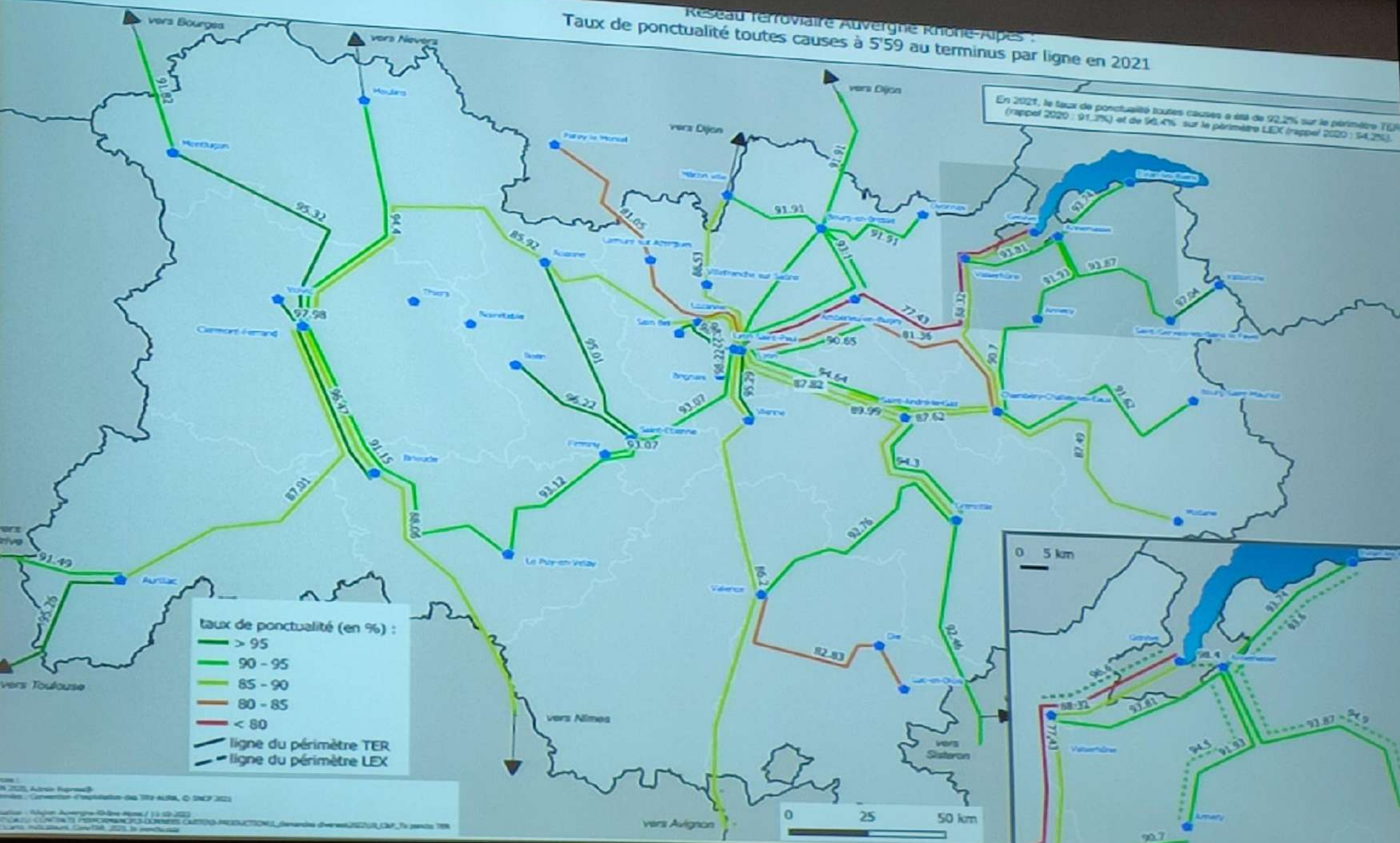
En 2023, cette contrainte induira des réductions du plan de transport dans un contexte où d'autres engins matériels roulant seront également indisponibles en raison :

- du programme de modernisation du parc matériel TER existant ;
- du retard de la mise en service de l'atelier de St-Etienne pour les rames Régio2N commandées par la Région.

Ces impacts concerneront certains trains spécifiques autour de Lyon et Grenoble.

Réseau ferroviaire Auvergne Rhône-Alpes : Taux de ponctualité toutes causes à 5'59 au terminus par ligne en 2021

En 2021, le taux de ponctualité toutes causes a été de 92,2% sur le périmètre TER (rappel 2020 : 91,3%) et de 96,4% sur le périmètre LEX (rappel 2020 : 94,2%).



PRODUCTION TER AUVERGNE RHÔNE-ALPES



PONCTUALITE

La ponctualité fin de parcours à 5 minutes des TER Auvergne- Rhône-Alpes était de 93,5% au 1^{er} trimestre 2022 dont 2,2% d'irrégularité pour causes SNCF Voyageurs TER.

Au second trimestre 2022, la ponctualité fin de parcours à 5 minutes des TER Auvergne- Rhône-Alpes était de 91% dont 2,4% d'irrégularité pour causes SNCF Voyageurs TER. Ce résultat s'explique par un accident routier qui a perturbé la ligne St-Etienne – Lyon (faisant perdre 2 points de ponctualité), par les travaux d'infrastructure qui ont débuté au printemps sur plusieurs axes régionaux.

Au troisième trimestre 2022, la ponctualité fin de parcours à 5 minutes des TER Auvergne- Rhône-Alpes était de 90,8% dont 3,1% d'irrégularité pour causes SNCF Voyageurs TER. Les fortes chaleurs de cet été ont mis l'infrastructure et les matériels à rude épreuve. Des problèmes d'emport sont survenus les vendredis après-midi et les dimanches après-midi, sur des relations longues distances (Lyon – Genève, la vallée du Rhône, Lyon Clermont-Fd) en lien avec la hausse de fréquentation des voyageurs occasionnels et des bon résultats en matière de Tourisme.

Des Plans de Transport Perturbés ont été mis en œuvre de manière ponctuelle sur certains axes régionaux durant l'été et courant septembre.

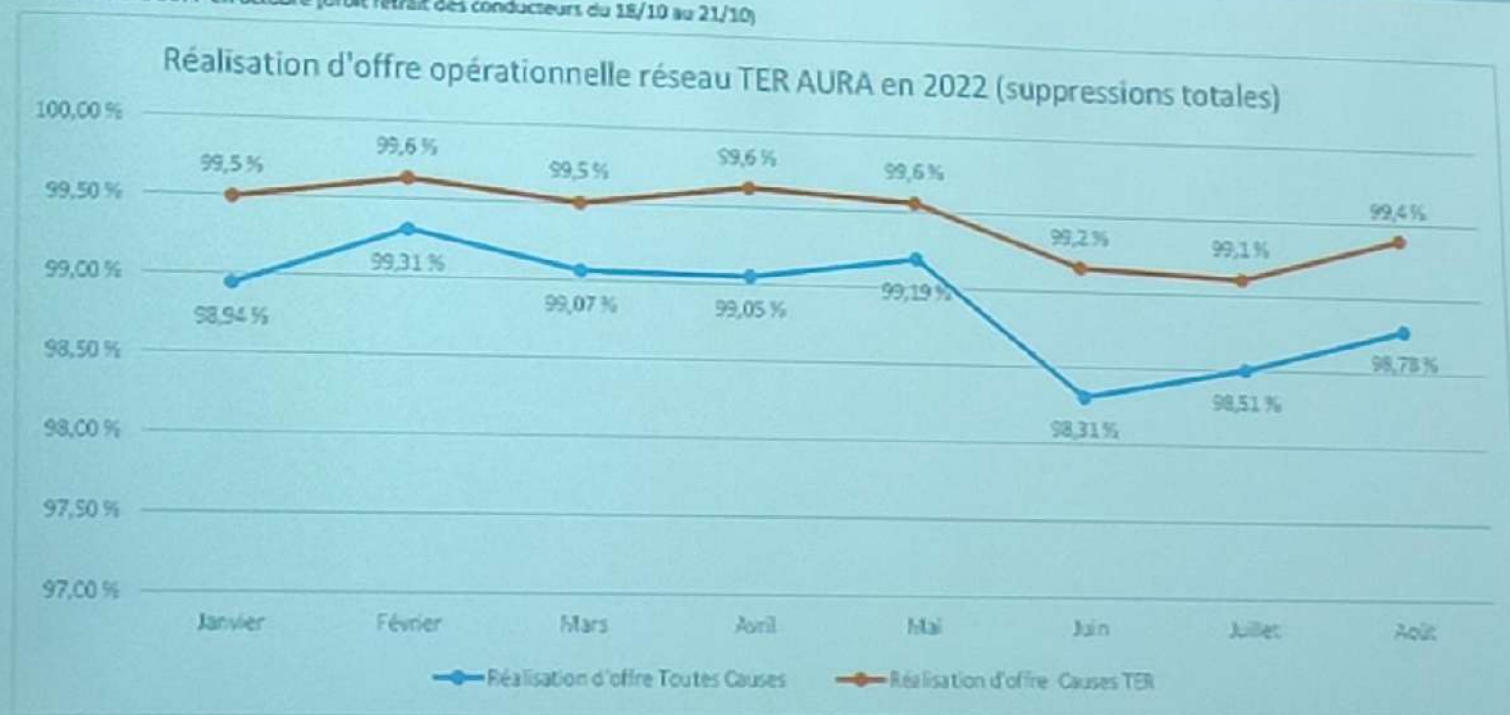


Trains supprimés jour J 2022 - Réseau TER AURA

Réalisation de l'offre opérationnelle (jour J) causes TER : nombre de trains supprimés (totalement ou partiellement) du fait de l'exploitant

TER Auvergne-Rhône-Alpes	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (à fin août)
Nbre de trains supprimés causes TER Jour J	3 400	2 760	2 214	2 966*	1 803	2 331	2 064

* Dont 1238 SUPP en octobre [droit retrait des conducteurs du 18/10 au 21/10]



En 2021, **2 330 trains** ont été supprimés jour J pour cause TER soit **0,6%** de l'offre.

A fin août 2022, les suppressions jour J sont reparties à la hausse, avec **2 064 trains** supprimés jour J.

Pour rappel 350 000 trains circulent chaque année sur le réseau TER.

PRODUCTION TER AUVERGNE RHÔNE-ALPES



PRODUCTION ET EMPLOI

SNCF Voyageurs TER mène des actions de fond sur les **plans de performance fiabilité des 17 séries de matériels roulant** exploitées en Auvergne Rhône-Alpes.

Il met également en place **des standards de pilotage opérationnel de production** dans les sites les plus saturés. Des programmes industriels sont planifiés sur certaines séries automoteurs.

Les rames Z2 dont la radiation était planifiée avec la Région fin 2023, après réception de nouvelles rames Régio2N ont connu des difficultés à pouvoir être maintenu en exploitation.

- En conséquence, **depuis février 2022**, ces matériels ont été écartés de l'exploitation. Il seront radiés par anticipation avant la fin d'année 2022.

Par ailleurs, la forte augmentation du trafic, notamment d'abonnés sur les lignes périurbaines a occasionné des surcharges sur certains trains et axes régionaux (vallée du Rhône, Lyon – Grenoble) et dans certains cas **à des non respect de composition de train** (circulation en unité simple au lieu d'unité multiples).

Les non respects de compositions relèvent de causes multiples (dont travaux): **des solutions ont parfois pu être apportées. Des actions de suivi et de correction sont en cours.**



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

La fréquentation TER Auvergne – Rhône-Alpes : focus abonnés / occasionnels



En cumul à fin août 2022, le trafic des abonnés représente 41% du trafic total de TER Auvergne-Rhône-Alpes. Le trafic des abonnés, sur la période janvier à août 2022, est supérieur de +53% à celui de 2021 sur la même période mais inférieur de -6% au niveau de 2019 sur la même période.

Jusqu'à fin juin 2022, le nombre d'abonnés était inférieur à celui de 2019. Sur cette période de janvier à juin 2022, entre 45 000 et 55 000 abonnements mensuels ont été vendus chaque mois par SNCF Voyageurs.

On constate, depuis septembre 2022 que le volume d'abonnés augmente, avec plus de 61 000 abonnements mensuels vendus par SNCF Voyageurs, soit une hausse de près de +13% par rapport au début de l'année 2022 et de +12% par rapport à septembre 2019. A noter également qu'il y a plus de 10 000 abonnés illico Annuel, ce qui constitue un record.

Cette croissance du trafic abonnés, surtout en période de pointe du matin, engendre dans certains cas des difficultés d'emport.

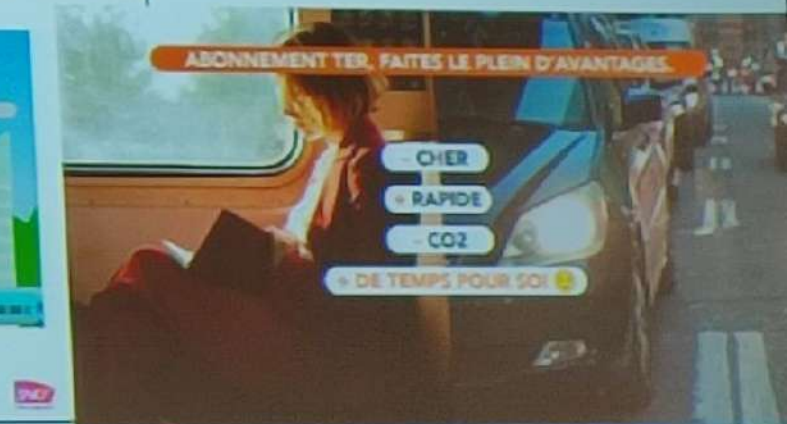
Les abonnements TER de la gamme illico existants restent pertinents et très compétitifs par rapport à la voiture, en particulier pour les salariés dont l'abonnement est pris en charge à 50% par l'employeur via la prime transport.

L'abonnement illico Mensuel tout public (prime transport déduite) est compétitif à partir de 4 A/R par mois (soit à partir de 1 jour de travail en présentiel par semaine) par rapport à l'achat de billets plein tarif TER et de 4 A/R par rapport à l'utilisation de la voiture.

TARIFS TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



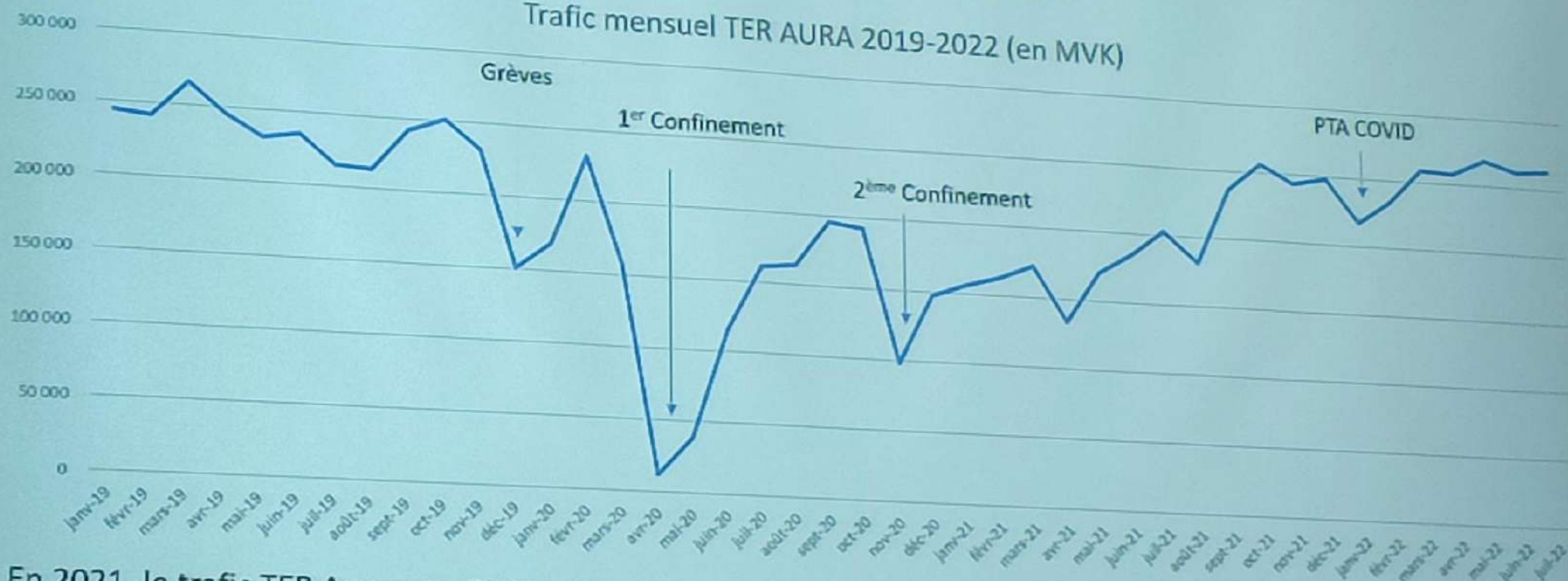
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes





Le trafic TER 2019-2022

Trafic mensuel TER AURA 2019-2022 (en MVK)



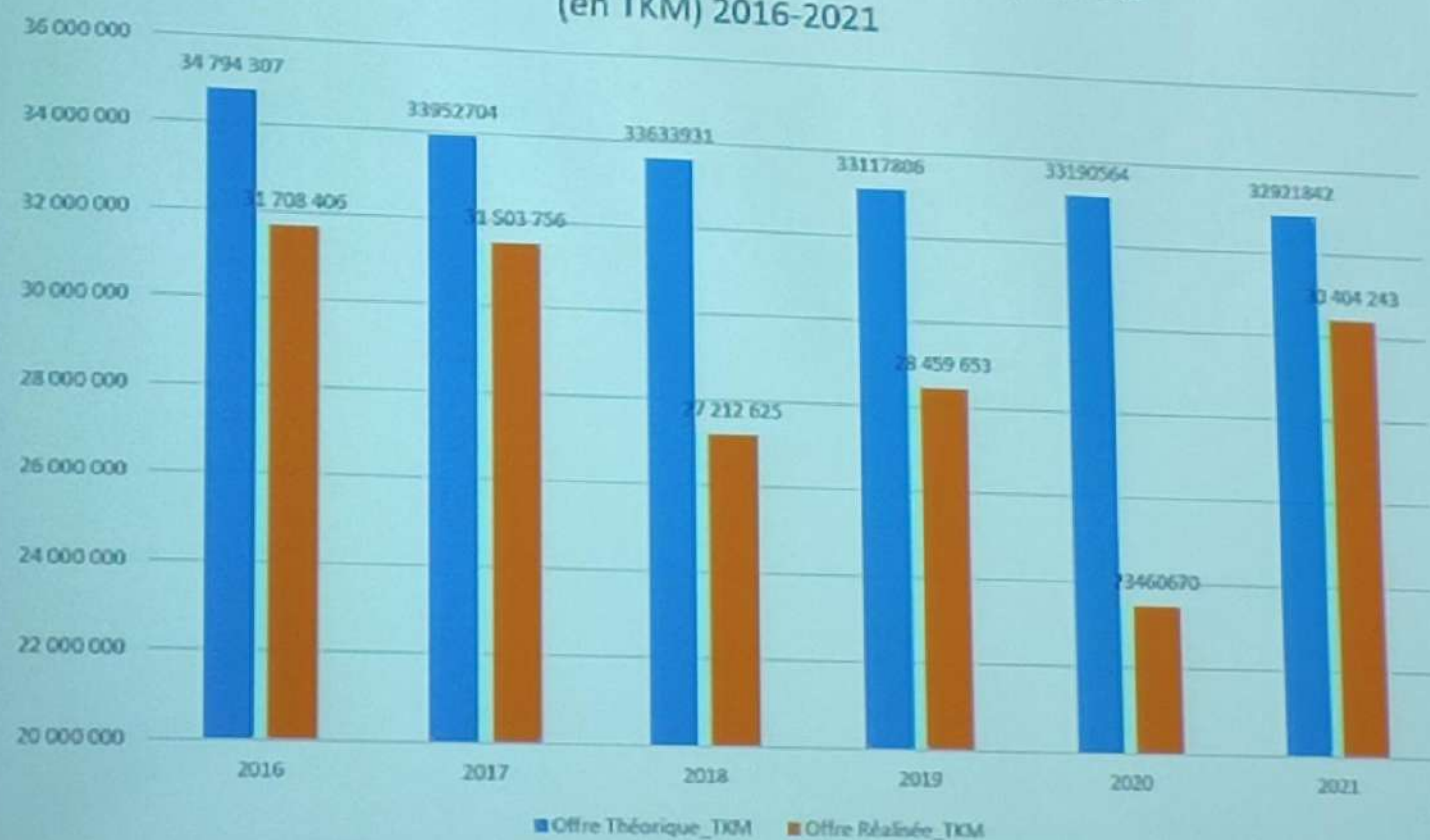
En 2021, le trafic TER Auvergne-Rhône-Alpes a baissé de **17%** par rapport à 2019.

Entre janvier et juillet 2022, le trafic TER croît de **5%** par rapport à la même période de 2019.

La dynamique est particulièrement marquée depuis mai 2022 (croissance supérieure à 10%), et plus particulièrement autour des grandes agglomérations.

L'offre ferroviaire 2016-2021

Evolution de l'offre ferroviaire AURA théorique/réalisée
(en TKM) 2016-2021



En 2020, la crise COVID a induit la non réalisation de près de 30% du volume d'offre commandé.

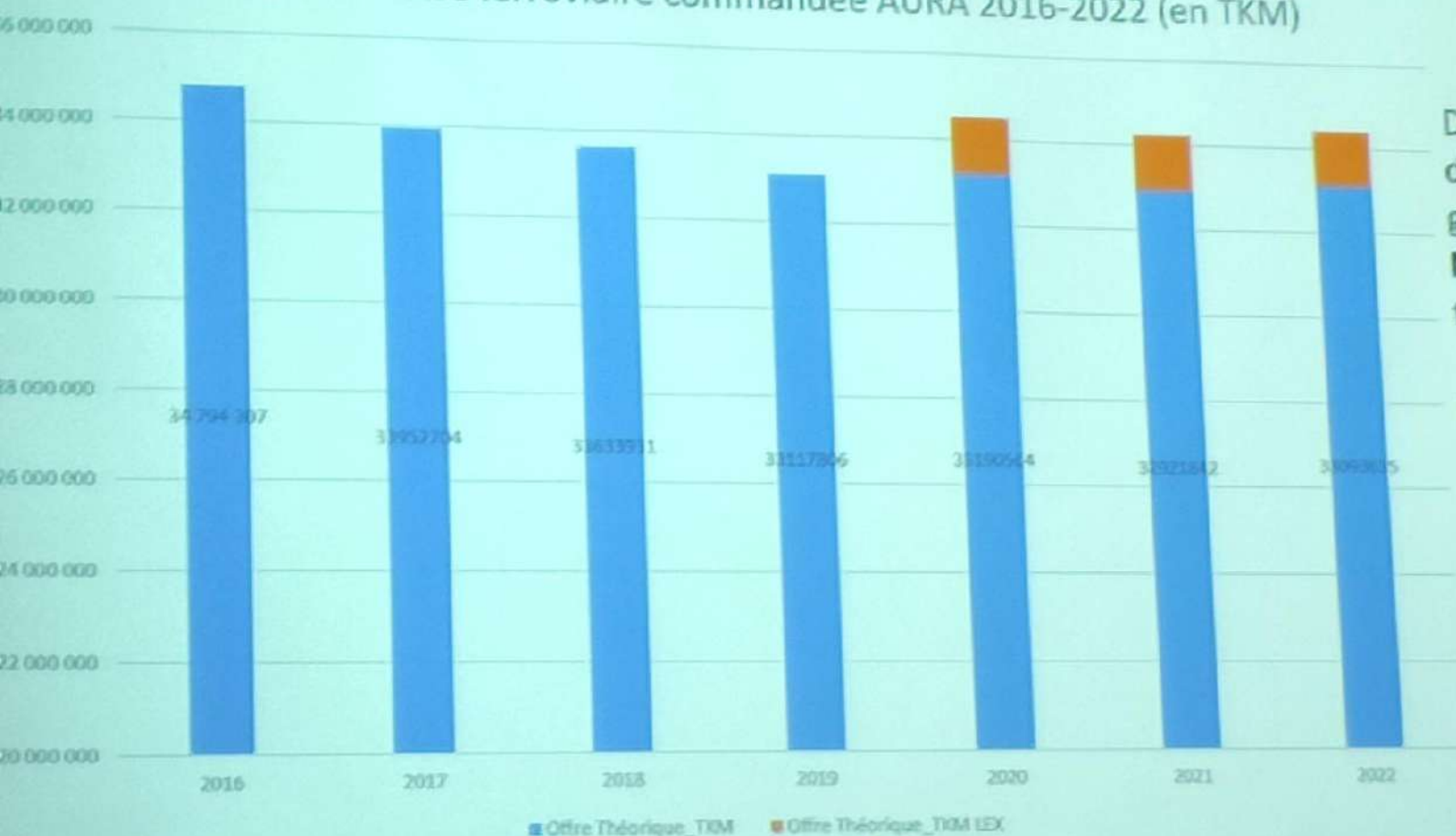
En 2021, 94,7% des trains programmés ont circulé.

- Les suppressions conduisant à des plans de transports adaptés ou perturbés ont représenté 4,1% des non réalisation de service,
- Les suppressions jour J (trains annoncés la veille n'ayant pas circulé jour J) ont pesé pour 1,2% du volume commandé.



L'offre ferroviaire 2016-2021

Evolution de l'offre ferroviaire commandée AURA 2016-2022 (en TKM)



Depuis 2016 le volume d'offre commandé par la Région est globalement stable à hauteur de **33 Millions Trains.KM**, ceci malgré les travaux Part-Dieu depuis 2019.

Fin 2019, la Région a mis en service l'offre Léman Express (**1,3 Millions Trains.KM**) ce qui accroît le volume global d'offre régionale.



Introduction

Point sur la Feuille de route Mobilités Positives 2035

Le Président Laurent WAUQUIEZ a souhaité la production d'une Feuille de Route sur les « Mobilités Positives » à l'horizon 2035.

L'objectif : affirmer les axes prioritaires dans le cadre d'une trajectoire financière soutenable

Des réunions de concertation avec les élus dans chaque département

Par ailleurs, la Région a saisi le CESER pour une contribution sur les mobilités en territoires peu denses.

Calendrier:

- **Fin 2022 début 2023:** enrichissement de la feuille de route par des contributions écrites des partenaires
- **Mi 2023:** finalisation de la feuille de route en lien avec la programmation du CPER volet mobilité
Et présentation de la feuille de route en Assemblée Plénière.

