

ÉTUDE DES MODIFICATIONS ENTRAÎNÉES PAR LA MISE EN PLACE DU SERVICE DIT CADENCÉ (Service du 11 décembre 2011)

DANS LE CAS DE QUELQUES RELATIONS OU DESSERTES FERROVIAIRES ASSURÉES PAR DES TER-AUVERGNE

Avant-propos

On trouvera dans le présent dossier l'étude des modifications entraînées, dans un certain nombre de cas précis, par la mise en place, le 11 décembre 2011, du service dit *cadencé* sur, entre autres régions SNCF, celle de Clermont-Ferrand. On a ainsi étudié l'évolution de deux dessertes périurbaines (banlieue sud de Clermont jusqu'à Issoire et banlieue ouest) ainsi que celle de certaines relations inter-villes entre Clermont et des destinations intra-régionales (Le Mont-Dore, Le Puy, Aurillac) et interrégionales (Lyon, Limoges et Brive).

Pour certaines dessertes ou relations, le service cadencé a été comparé à celui qui l'a immédiatement précédé, à savoir celui du 3 juillet 2011. Cependant, dans les cas où ce dernier n'était pas représentatif (en raison d'interruptions des circulations ferroviaires pendant une grande partie, voire la totalité de sa durée d'application) c'est le service du 12 décembre 2010 qui a été pris comme référence.

Notre but étant d'évaluer les conséquences en matière ferroviaire de l'entrée en vigueur du service cadencé, nous nous sommes limités à l'étude des relations assurées intégralement par chemin de fer. Nous n'avons donc pas pris en compte celles qui nécessitent, même pour une partie seulement du trajet, l'emprunt d'un autocar.

Cette étude a été menée à partir des documents-papier mis à la disposition des voyageurs, à savoir les *fiches horaires* et le *Guide régional des transports*. Certaines modifications étant intervenues postérieurement à l'impression de ces documents, les horaires et les régimes de circulation figurant dans ce dossier peuvent ponctuellement différer des services réellement exécutés ; mais les différences sont suffisamment peu nombreuses et peu importantes pour ne pas remettre en cause la validité des conclusions présentées ici.

Selon les dessertes de banlieue ou les relations de ville à ville sur lesquelles ont porté nos analyses, ces dernières ont été menées de façon plus ou moins détaillée. Dans le but de faciliter l'assimilation de l'essentiel du présent dossier, on a choisi de présenter :

- dans une première partie, pour les différentes études, s'il y a lieu regroupées par ligne, un texte comprenant un résumé des données, le bilan des évolutions (positives et/ou négatives) ainsi que d'éventuelles propositions susceptibles de combler les lacunes les plus gênantes ;
- et dans une seconde partie, sous forme d'une série d'annexes constituant un fascicule séparé, les différentes études individuelles (dessertes ou relations de ville à ville) dans leur intégralité. Ces annexes permettent de vérifier ou de préciser tel ou tel point particulier figurant dans le résumé présenté en première partie. Par ailleurs, chacune des études intégrales peut être lue de façon totalement indépendante.

Sommaire

1 Modifications intervenues sur la section Clermont-Ferrand – Issoire

1.1 Les différentes gares et haltes de la section Clermont-Ferrand – Issoire

1.2 Evolution des relations, avec la gare de Clermont, des gares de la section La Pardieu – Issoire

1.2.1 Etude quantitative de la desserte : une évolution contrastée selon les gares

1.2.2 Evolution des horaires des relations, avec la gare de Clermont, des gares autres que La Pardieu

1.2.3 Evolution de la répartition des trains entre les différentes catégories (directs, semi-directs, omnibus) : diminution du temps de trajet pour les trois gares les plus au sud de la section

1.3 Evolution des relations, avec la gare d'Issoire, des gares de la section La Pardieu – Issoire

1.3.1 Evolution quantitative de la desserte : une diminution de l'offre pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre

1.3.2 Dégradation de la qualité de la desserte pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre

1.3.3 Evolution des horaires des relations avec la gare d'Issoire

1.3.4 Exemples de pertes de "correspondances" à Issoire entre TER omnibus et trains "directs"

1.4 Conclusion générale sur les effets du cadencement sur la desserte de la section La Pardieu – Issoire

2 Modifications intervenues sur la ligne Clermont-Ferrand – Volvic – Laqueuille (Le Mont-Dore) – Ussel (Limoges, Brive)

2.1 Evolution de la desserte de la section Clermont-Ferrand – Volvic (banlieue ouest de Clermont)

2.1.1 Evolution de la desserte de la proche banlieue ouest (La Rotonde, Royat et Durtol) : une forte augmentation de l'offre, non justifiée par la fréquentation

2.1.2 Evolution de la desserte de Volvic

2.1.3 Conclusion générale. Proposition alternative d'utilisation des trains-km financés pour densifier la desserte de la proche banlieue ouest

2.2 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore.

2.2.1 Une desserte appauvrie

2.2.2 Des horaires peu adéquats

2.2.3 Des temps de parcours augmentés de quelques minutes

2.2.4 Conclusion générale

2.3 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Limoges

2.3.1 Bilan de l'instauration du service dit cadencé pour les relations Clermont – Limoges via Ussel

2.3.2 Les relations Clermont – Limoges via Montluçon présentent l'avantage d'être plus rapides ; mais elles sont plus coûteuses et ne sont que partiellement complémentaires des relations via Ussel

2.4 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Brive

2.4.1 Une offre réduite de près de moitié

2.4.2 Une nette dégradation de l'adéquation des horaires

2.4.3 Des temps de parcours augmentés

2.4.4 Conclusion : une relation sacrifiée

3 Modifications intervenues sur trois autres relations

3.1 Relation Clermont-Ferrand – Aurillac

3.1.1 Une offre en très légère diminution

3.1.2 Une répartition non optimale des trains au cours de la journée (sens Clermont – Aurillac)

3.1.3 Des temps de parcours légèrement augmentés

3.1.4 Conclusion : le service cadencé n'a entraîné que des modifications mineures, plutôt négatives

3.2 Relation Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay

3.2.1 Une offre hebdomadaire augmentée de 33 %

3.2.2 Une répartition non optimale des trains au cours de la journée

3.2.3 Des temps de parcours augmentés d'environ 3 minutes

3.2.4 Conclusion générale : à moyens égaux, on pourrait souhaiter une offre plus adéquate

3.3 Relation Clermont-Ferrand – Lyon

3.3.1 L'offre n'est pas sensiblement modifiée

3.3.2 Les temps de parcours augmentent d'environ 5 minutes pour les relations directes

3.3.3 Conclusion générale : une offre peu modifiée mais des temps de parcours augmentés pour les relations directes

4 Deux remarques sur certains choix faits par le Conseil Régional en tant qu'AOT lors de l'élaboration du service cadencé

4.1 Une offre globale augmentée alors que précédemment les suppressions de trains étaient déjà trop nombreuses

4.2 Un équilibre à trouver entre la densification de la desserte des lignes les plus utilisées aux heures de plus grande affluence et la raréfaction de l'offre relative aux relations moins fréquentées

5 Tableau des Principales lacunes relevées et des solutions proposées

ANNEXES

ÉTUDE DÉTAILLÉE DES MODIFICATIONS INTERVENUES AU SERVICE DU 11 DÉCEMBRE 2011

- I Etude de la desserte de la section Clermont-Ferrand – Vic-le Comte (relations avec la gare de Clermont)**
- II Etude de la desserte de la section Vic-le-Comte – Issoire (relations avec la gare de Clermont)**
- III Etude de la desserte de la section Clermont-Ferrand – Issoire (relations avec la gare d'Issoire)**
- IV Etude de la desserte de la section Clermont-Ferrand – Volvic (banlieue ouest de Clermont)**
- V Etude de la relation Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore**
- VI Etude de la relation Clermont-Ferrand – Limoges**
- VII Etude de la relation Clermont-Ferrand – Brive**
- VIII Etude de la relation Clermont-Ferrand – Aurillac**
- IX Etude de la relation Clermont-Ferrand – Le Puy-en-Velay**
- X Etude de la relation Clermont-Ferrand – Lyon**

1 MODIFICATIONS INTERVENUES SUR LA SECTION CLERMONT-FERRAND – ISSOIRE¹

Comme le montre sa pauvreté du week-end – encore accentuée lors de l'entrée en vigueur du service cadencé – la desserte SNCF de la section de ligne Clermont-Ferrand – Issoire est essentiellement destinée aux usagers qui empruntent les trains en semaine, et notamment à ceux qui effectuent des déplacements pendulaires entre leur domicile et leur lieu de travail, d'études ou de formation. C'est très majoritairement vers Clermont que ces usagers pendulaires *ou navetteurs* migrent pour la journée et donc qu'ils se déplacent le matin dans le sens sud – nord et en fin de journée dans le sens nord – sud.

Cependant, un nombre non négligeable d'autres usagers est appelé, pour des raisons analogues, à se rendre chaque jour à Issoire et donc à se déplacer simultanément mais en sens opposé à celui du flux majoritaire. A la différence des premiers, ce qui compte pour ces derniers, ce sont les possibilités de se rendre, le matin depuis les gares de la section considérée jusqu'à Issoire, et en fin d'après-midi de revenir d'Issoire vers les gares de cette section que nous appellerons gares de la banlieue sud².

D'autres personnes sont particulièrement intéressées par les relations des deux sens, avec la gare d'Issoire, des gares de la banlieue sud. Ce sont les voyageurs qui résident à proximité de ces dernières gares et qui ont à se déplacer au sud d'Issoire à bord de trains qui n'ont pas d'arrêt entre Clermont (ou La Pardieu) et Issoire. Pour ces voyageurs, la gare d'Issoire devrait pouvoir être la gare de correspondance entre ces trains (du moins les plus importants d'entre eux) et les TER qui desservent la section Clermont – Issoire.

On est donc amené à étudier l'évolution, avec le service cadencé, des relations de chacune des gares de la banlieue sud avec d'une part la gare de Clermont et d'autre part celle d'Issoire.

Par ailleurs, l'offre du samedi et du dimanche étant considérablement inférieure à celle de la semaine, pour chacune de ces relations, on examinera séparément la desserte de semaine (du lundi au vendredi inclus) et celle du week-end.

Sur la section Clermont – Issoire, les relations du service du 3 juillet 2011 ayant été indirectement affectées – certes faiblement – par des interruptions prolongées de circulation entre Arvant et Aurillac ainsi qu'entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher, c'est au service du 12 décembre 2010 que le service cadencé sera comparé.

1.1 Les différentes gares et haltes de la section Clermont – Issoire

Les différents points d'arrêt intermédiaires de la section Clermont – Issoire sont, dans l'ordre où on les atteint lorsqu'on part de Clermont vers le sud : la halte de Clermont-La Pardieu, la gare de Sarliève-Cournon, la gare de Le Cendre-Orcet, la gare des Martres-de-Veyre, la gare de Vic-le-Comte et la gare de Parent-Coudes-Champeix³.

En fait, si le BV (Bâtiment-Voyageurs) de chacune des gares ci-dessus est conservé, seuls celui de Cendre et celui de Vic-le-Comte bénéficient, pendant une partie de la journée, du lundi au vendredi, de la présence d'un agent commercial SNCF ; toutes les autres "gares" ne sont donc, pour les voyageurs, que de simples haltes.

La gare de Vic-le-Comte est équipée d'aiguillages télécommandés depuis Clermont et d'une troisième voie permettant d'y garer les trains et de leur faire faire demi-tour. Cette gare est donc tête de ligne pour un certain nombre de trains circulant sur la section Clermont – Vic-le-Comte et ces "navettes" assurent une bonne partie de la desserte de cette section.

¹ L'étude détaillée de ces modifications fait l'objet des Annexes I, II et III.

² Si on prend comme critère les déplacements pendulaires, la banlieue sud de Clermont s'étend jusqu'à Brioude. L'exploitation par la SNCF de cette banlieue – proche et lointaine – est d'ailleurs organisée dans le cadre d'un ensemble appelé *ligne Clermont – Brioude*. Nous ne traitons pas ici de la desserte de la section Issoire – Brioude. Et, dans toute la suite, par *gares de la banlieue sud*, nous entendrons exclusivement l'ensemble des points d'arrêt (gares ou haltes) de la section Clermont – Issoire.

³ Dans toute la suite, la dénomination *halte de Clermont-La Pardieu* sera abrégée en *halte de La Pardieu*, voire plus simplement *La Pardieu* ; et de même, les dénominations des gares *Sarliève-Cournon*, *Le Cendre-Orcet* et *Parent-Coudes-Champeix* seront respectivement abrégées en *Sarliève*, *Le Cendre* et *Coudes*. **Nous utiliserons souvent le terme de gare pour désigner les différents points d'arrêt, même s'il ne s'agit que de simples haltes.**

Spécificité de la halte de La Pardieu

Depuis sa création, la halte de La Pardieu a vu s'arrêter, au fil des services successifs, une proportion de plus en plus grande des trains des deux sens qui circulent au sud de Clermont. Avec le service cadencé, sa desserte est encore renforcée, y compris – à la différence de tous les autres points d'arrêt – le week-end, de sorte qu'il n'y a plus qu'un très petit nombre de trains qui y passent sans s'arrêter¹. **Pour La Pardieu, l'offre est actuellement quasiment la même que celle de la gare principale de Clermont-Ferrand, aussi dans toute la suite, nous ne ferons pas d'étude particulière des possibilités de déplacement à partir (ou à destination) de cette halte et nous nous limiterons à examiner l'évolution de la desserte des gares/haltes de la banlieue sud situées au-delà de La Pardieu jusqu'à Issoire.**

1.2 Evolution des relations, avec la gare de Clermont, des gares de la section La Pardieu – Issoire

1.2.1 Etude quantitative de la desserte : une évolution contrastée selon les gares

1.2.1.1 Du lundi au vendredi

Pour la desserte de semaine de la section La Pardieu – Issoire, l'entrée en vigueur du service cadencé a entraîné, selon les gares, des évolutions contrastées. Parmi les points d'arrêt intermédiaires, deux sont desservis par un plus grand nombre de trains : globalement (c.-à-d. les deux sens confondus), Vic-le-Comte gagne chaque jour 13 trains et Coudes 2. Mais les trois autres sont tous perdants : toujours globalement et par jour, Sarliève perd 18 trains, Le Cendre 5 ou 6 et Les Martres-de-Veyre 4. La desserte globale quotidienne de la gare d'Issoire augmente, elle, de 3 à 5 trains selon le jour de semaine considéré.

Etant donné les fréquentations respectives² de chacune des gares du Cendre, des Martres-de-Veyre et de Vic-le-Comte, on peut s'étonner que les deux premières aient vu leur desserte légèrement diminuer au service cadencé alors que celle de la troisième a sensiblement augmenté.

Il est bien évident que Vic-le-Comte bénéficie de son statut de gare "tête de ligne" et que, puisque chaque jour du lundi au vendredi, 22 trains y font demi-tour, de ce fait cette gare bénéficie déjà de 22 relations de chaque sens avec Clermont. Mais cette station est également desservie par des trains qui circulent entre Clermont et Issoire et que nous appellerons *semi-directs* parce que, entre La Pardieu et Issoire (ou entre Issoire et La Pardieu), ils n'ont qu'un ou deux arrêts : la grande majorité de ces semi-directs dessert Vic-le-Comte et Coudes et un beaucoup plus petit nombre uniquement Vic-le-Comte. Pour rétablir l'équilibre entre les dessertes des gares du Cendre, des Martres-de-Veyre et de Vic-le-Comte, sans augmenter le temps de trajet des semi-directs, il suffirait de modifier les arrêts d'un petit nombre d'entre eux dans chaque sens et de les faire s'arrêter au Cendre et/ou aux Martres-de-Veyre et non à Vic-le-Comte.

1.2.1.2 Le week-end

Le week-end, ce sont toutes les haltes et gares considérées ici, y compris celles de Vic-le-Comte et d'Issoire, qui perdent des trains. Le samedi, avec de 4 à 7 trains de moins (les deux sens confondus) selon les gares, la diminution est plus marquée que le dimanche (de 2 à 3 trains en moins selon les gares) mais comme ce jour-là, l'offre était déjà très faible, elle devient très insuffisante.

¹ Du mardi au jeudi, il n'y a que deux trains (sur 53) de sens nord – sud (l'Aubrac et un TER) et trois (sur 54) de sens sud – nord (l'Aubrac, le Cévenol et un TER) qui n'ont pas d'arrêt à La Pardieu. Les autres jours, les proportions sont du même ordre.

² Selon le document présenté au comité de ligne du 15 septembre 2011, la fréquentation de chacune des trois gares du Cendre, des Martres-de-Veyre et de Vic-le-Comte est comprise entre 500 et 1000 personnes par jour. En admettant que le nombre réel d'utilisateurs soit voisin, pour les deux premières, de la borne inférieure de la fourchette donnée et pour la troisième de sa borne supérieure – hypothèses fortement désavantageuses pour le présent raisonnement, on voit que la somme des nombres de voyageurs utilisant les gares du Cendre et des Martres-de-Veyre est au moins égale au nombre de ceux qui utilisent celle de Vic-le-Comte. En fait, il est clair, pour les usagers qui empruntent depuis des années les trains desservant les trois gares comprises entre La Pardieu et Vic-le-Comte, qu'il y a autant sinon plus de personnes qui montent ou descendent au Cendre et aux Martres-de-Veyre qu'à Vic-le-Comte. Rien d'étonnant à cela compte tenu du nombre total d'habitants des communes que dessert, outre celle sur laquelle elle est située, chacune de ces trois gares (par exemple près de 10 000 habitants, avec Veyre-Monton et Mirefleurs, pour la gare des Martres-de-Veyre).

1.2.2 Evolution des horaires des relations avec Clermont des autres gares que La Pardieu

1.2.2.1 La répartition des trains au cours des journées du lundi au vendredi

L'évolution de la fréquence aux heures de pointe

Si, pour les déplacements pendulaires majoritaires du matin, on choisit comme critère de comparaison le nombre de trains se dirigeant sur Clermont qui desservent les différentes gares avant 9 h, on constate qu'en passant du service du 12 décembre 2010 au service cadencé, ce nombre est resté stable pour Sarliève (9 trains) ainsi que pour les gares du Cendre et des Martres-de-Veyre (10 trains chacune) ; il a augmenté de 1 pour Coudes (8 trains au lieu de 7) ainsi que pour Issoire (11 trains au lieu de 10). L'augmentation est de 6 pour Vic-le-Comte (16 au lieu de 10). **Dans le cas de cette gare, l'augmentation dans la tranche 7 h – 8 h est spectaculaire : le nombre de départs pour Clermont double, passant de 4 à 8 !**

Si on prend comme critère, pour les déplacements pendulaires majoritaires du soir, le nombre de trains partant de Clermont qui desservent chacune des gares entre 16 h et 20 h, on constate qu'avec le service cadencé ce nombre reste inchangé pour les gares de Sarliève, du Cendre et des Martres-de-Veyre (chacune 12 trains) ainsi que pour celle de Coudes (7) ; il augmente de 2 pour Issoire (14 au lieu de 12) et de 4 pour Vic-le-Comte (16 au lieu de 12).

Ainsi, alors que pour toutes les autres gares, la fréquence des trains aux heures de pointe reste stable, elle augmente légèrement pour celle de Coudes, un peu plus sensiblement pour celle d'Issoire et de façon marquée pour celle de Vic-le-Comte. Avec un gain de six trains durant la pointe du matin et de quatre trains durant celle du soir, cette dernière apparaît de ce point de vue comme la grande bénéficiaire du passage au service cadencé.

La répartition des trains aux heures creuses

En raison de son éloignement de Clermont et de sa moindre fréquentation, la halte de Coudes conserve au service cadencé, non seulement aux heures de pointe la plus faible fréquence horaire de la section mais en outre, aux heures creuses, les plus grands intervalles entre deux trains consécutifs (de l'ordre de 3 heures pour chaque sens).

Pour la gare d'Issoire, l'entrée en vigueur du service cadencé a légèrement réduit les intervalles maximaux sans train dont le plus grand (les deux sens confondus) reste de l'ordre de 1 h 50 min.

Si on s'intéresse maintenant aux gares de la section La Pardieu – Vic-le-Comte, qui sont celles de la proche banlieue, on constate que dans le sens sud – nord, la répartition des trains au cours d'une journée de semaine est globalement satisfaisante, puisque les plus grands intervalles de temps séparant le départ de deux trains consécutifs sont, par ordre décroissant, de 1 h 18 min puis deux fois de 1 heure exactement.

Il n'en est pas de même dans le sens nord – sud. En effet, du lundi au vendredi, aucun train ne part de Clermont :

- pour Vic-le-Comte et Coudes, entre 9 h 36 et 12 h 03, soit un "trou" dans la desserte de 2 h 27 min ;
- et pour les gares de Sarliève, du Cendre et des Martres-de-Veyre, entre 9 h 36 et 12 h 25, ce qui correspond à un "trou" de 2 h 49 min.

De tels intervalles de temps sans trains, respectivement proches de 2 h 30 min et de 2 h 50 min, sont gênants pour tous et particulièrement pour les scolaires et les étudiants (qui constituent une très forte proportion des utilisateurs des trains de la semaine) lorsqu'ils n'ont plus cours après 10 h.

Aux services en vigueur depuis plusieurs années, de telles lacunes n'existaient pas puisque des trains omnibus partaient de Clermont en direction de Vic-le-Comte à 11 h 15 et à 11 h 45 et étaient suivis d'un omnibus Clermont – Issoire partant à 12 h 15¹.

¹ Ce départ se faisait à 12 h 14 ces toutes dernières années.

Sur ce point précis, la régression est donc nette. Il serait souhaitable de rétablir un train partant peu après 11 h de Clermont pour Vic-le-Comte et desservant tous les points d'arrêt intermédiaires. S'il ne peut être créé de trains-km supplémentaires, il suffirait pour obtenir une offre moins insatisfaisante, d'avancer d'environ 1 h 15 min le train Clermont (12 h 25) – Vic-le-Comte (12 h 46) et de retarder d'une douzaine de minutes le train Clermont (12 h 03) – Issoire (12 h 35) que l'on pourrait rendre "omnibus"¹. (Ces modifications ne semblent pas incompatibles avec le graphique des circulations).

1.2.2.2 La répartition des trains au cours des deux journées du week-end

Le samedi

Pour la section La Pardieu – Vic-le-Comte, il ne reste plus, le samedi, selon les gares, que 8 à 12 trains par sens. Celle de Coudes n'est plus desservie que par 4 trains dans le sens nord – sud et 6 en sens inverse. Issoire perd 2 trains dans chaque sens. Il n'en reste que 14 dans le sens nord – sud et 15 dans le sens sud – nord. Aussi bien dans un sens que dans l'autre, la desserte de cette gare comporte des "trous" de l'ordre de 2 heures.

On peut noter qu'après 14 h 21, il n'y a plus, le samedi, que trois trains qui partent de Clermont pour desservir la proche banlieue sud (16 h 16, 17 h 51 et 19 h 38). C'est insuffisant. Par ailleurs le dernier départ d'Issoire vers Clermont, à 18 h 50, se situe trop tôt.

Le dimanche et les jours de fête

Le dimanche et les jours de fête, les possibilités de déplacement sont extrêmement réduites : dans le sens nord – sud, il ne reste que 6 trains pour chacun des points d'arrêt de Sarliève à Vic-le-Comte, 5 pour Coudes et 15 pour Issoire ; dans le sens sud – nord, 3 trains pour Sarliève et Coudes, 4 pour Le Cendre, Les Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte et 12 pour Issoire.

Le dimanche matin, il n'y a pas avant 12 h 25 de train qui parte de Clermont pour desservir les gares de la banlieue sud.

L'entrée en vigueur du service cadencé s'est accompagnée, pour toutes les gares intermédiaires de la section La Pardieu – Issoire, d'une diminution sensible de l'offre les deux jours du week-end, notamment le samedi. L'offre du dimanche, déjà très faible tombe à un niveau limitant trop les possibilités de déplacement. Même Issoire perd globalement, sur l'ensemble du week-end, six relations avec Clermont (les deux sens confondus).

1.2.3 Evolution de la répartition des trains entre les différentes catégories (directs, semi-directs, omnibus) : diminution du temps de trajet pour les 3 gares les plus au sud de la section

La mise en place du service cadencé a entraîné le basculement d'un certain nombre de trains d'une catégorie dans une autre.

Ainsi, du lundi au vendredi, les 26 omnibus journaliers (13 de chaque sens) qui desservent toutes les gares entre Clermont et Issoire ont été ramenés à 16. Dans le même temps, le nombre de semi-directs (trains qui n'ont que deux arrêts entre La Pardieu et Issoire) est passé, dans chaque sens, de 4 à 11. Avec pour conséquence, pour une bonne proportion des usagers pendulaires qui résident à Issoire, une diminution de 7 min du temps de trajet puisque celui-ci est en moyenne de 39 min pour les omnibus et de 32 min pour les semi-directs.

Cette diminution profite également aux usagers desservis par les gares de Coudes et de Vic-le-Comte car, sauf exception, les deux seuls arrêts des trains semi-directs se font précisément dans ces deux gares.

Nous verrons que si elle présente cet avantage de la réduction du temps de trajet pour les usagers qui montent dans les trains ou en descendent à Issoire, Coudes et Vic-le-Comte, la multiplication des trains semi-directs dégrade la qualité des relations avec Issoire des trois gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre.

¹ Ce train permettrait en outre de rétablir, pour toutes les gares situées entre La Pardieu et Issoire, la "correspondance" à Issoire avec le Cévenol et l'Aubrac, "correspondance" qui était permise au service précédent.

Par ailleurs, sur les douze trains (les deux sens confondus) qui étaient directs entre la gare principale de Clermont et Issoire, il n'en subsiste que trois, les autres s'arrêtant désormais à La Pardieu et devenant des "directs La Pardieu – Issoire". Pour ces derniers trains, le temps de parcours entre Clermont et Issoire (et vice versa) augmente de 26 à 28 min mais cet inconvénient est compensé par les nouvelles facilités données aux nombreux usagers dont le lieu de travail ou l'établissement d'enseignement est situé au voisinage de la halte de La Pardieu.

1.3 Evolution des relations, avec la gare d'Issoire, des gares de la section La Pardieu – Issoire

Comme on l'a fait remarquer dans l'introduction de la présente étude de la desserte de la section Clermont – Issoire, certains des usagers résidant à proximité des gares de la banlieue sud sont davantage intéressés par les relations de ces gares avec la gare d'Issoire que par leurs relations avec celle de Clermont.

1.3.1 Evolution quantitative de la desserte

1.3.1.1 Evolution de l'offre du lundi au vendredi

Chaque jour du lundi au vendredi, la gare de Sarliève perd globalement une relation avec Issoire (moins 4 de sens nord – sud, plus 3 de sens inverse). Pour les gares du Cendre et d'Orcet, le bilan est équilibré (moins 3 et plus 3). La gare de Vic-le-Comte gagne globalement 9 relations (plus 4 et plus 5) et celle de Coudes 2 (plus une de chaque sens).

1.3.1.1 Evolution de l'offre du week-end

Le nombre de relations, avec la gare d'Issoire, des gares de la section étudiée (La Pardieu – Issoire) diminue sensiblement les deux jours du week-end.

Le samedi, globalement (c.-à-d. pour les deux sens), Sarliève, Le Cendre et les Martres-de-Veyre perdent 3 relations avec Issoire ; Vic-le-Comte en perd 4 et Coudes 6.

Le dimanche, les cinq gares intermédiaires de la section étudiée perdent chacune une relation de chaque sens.

1.3.2 Dégradation de la qualité de la desserte pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre

La forte augmentation, avec le service cadencé, du nombre de trains qui n'ont pas d'arrêt entre la Pardieu et Vic-le-Comte a pour conséquence qu'un certain nombre de relations de ces trois gares avec celle d'Issoire – directes précédemment – se font désormais avec changement de train à Vic-le-Comte. Avec le double inconvénient, pour les usagers concernés, d'une attente à Vic-le-Comte dépassant dans plusieurs cas 10 minutes (l'hiver dans un abri de quai évidemment non chauffé) et de l'augmentation de la durée du trajet (6 minutes en moyenne si on se limite aux relations pour lesquelles la correspondance se fait en moins de 10 minutes).

Au service cadencé, du lundi au vendredi, dans le sens nord – sud, le nombre de relations avec correspondance à Vic-le-Comte augmente de deux pour Sarliève et de trois pour Le Cendre et Les Martres-de-Veyre. Mais dans le sens sud – nord, pour les trois gares, il passe de zéro à sept, approchant le nombre de relations directes. En effet, le nombre de celles-ci a diminué, pour le sens nord – sud, de 13/14 à 7/8 pour les trois gares ; et pour le sens sud – nord, de 12 à 8 pour Sarliève et de 13/14 à 9 pour Le Cendre et Les Martres-de-Veyre.

Le week-end, les quelques relations qui subsistent sont toutes directes.

En résumé, pour les trois gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre, alors qu'avant le service cadencé, à une seule près, toutes les relations des deux sens avec la gare d'Issoire étaient directes, l'entrée en vigueur du cadencement s'est accompagné, en semaine, de la substitution à certains de ces parcours directs, de relations impliquant un changement de train à Vic-le-Comte ; dans le sens sud – nord, ces relations sont presque aussi nombreuses que les relations directes. Il s'agit d'une nette dégradation de la qualité du service puisqu'à l'inconfort du transbordement s'ajoute l'augmentation de la durée du voyage sensiblement égale au temps d'attente de la "correspondance", en moyenne de 6 minutes (pour les correspondances de durée inférieure à 10 minutes).

1.3.3 Evolution des horaires des relations avec la gare d'Issoire

1.3.3.1 Evolution de l'offre du lundi au vendredi

L'évolution de la fréquence aux heures de pointe

Dans la plage horaire correspondant aux déplacements pendulaires vers Issoire (avant 9 h), le nombre de relations passe : pour Sarliève de six à trois, pour Le Cendre et pour Les Martres-de-Veyre de six à quatre ; tandis que pour Vic-le-Comte et pour Coudes, le nombre de relations reste inchangé à six.

Dans la plage horaire (16 h – 20 h) correspondant aux retours d'Issoire, les gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre perdent chacune une relation sur les cinq antérieurement disponibles ; tandis que, comme le matin, Vic-le-Comte et Coudes conservent toutes leurs relations (cinq dans la plage horaire considérée).

L'espacement des trains aux heures creuses

Rappelons que nous nous intéressons ici aux relations avec la gare d'Issoire de toutes celles situées entre cette dernière et la halte de La Pardieu. Pour ce qui concerne le nombre de relations disponibles entre la dernière de la pointe du matin et la première de celle du soir, nombre qui reste très faible (pour chacun des sens, il est compris, selon les gares, entre 1 et 4), l'entrée en vigueur du service cadencé n'a pas eu d'effet uniforme : pour toutes les gares intermédiaires sauf Vic-le-Comte, l'offre augmente dans un sens et diminue dans l'autre ; pour Vic-le-Comte le nombre de trains augmente de 1 dans les deux sens. Globalement (les deux sens confondus), le nombre de trains reste égal à 6 pour Coudes ; pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre, le nombre de relations passe de 4 à 5 (mais de 4 à 3 si on élimine celles avec correspondance exigeant une attente supérieure à 10 min¹) ; il augmente de 5 à 7 pour Vic-le-Comte, une nouvelle fois favorisé.

Une caractéristique commune des relations proposées aux heures creuses est qu'elles sont loin d'être régulièrement réparties. La grille horaire continue donc de présenter des "trous" de plusieurs heures, supérieurs dans certains cas (selon la gare et le sens de déplacement) à ce qu'ils étaient au service précédent. Pour chacune des gares, au service cadencé, pour au moins un des deux sens, l'intervalle maximal entre deux trains approche ou dépasse 3 heures. Les trois gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre sont une fois de plus défavorisées : le "trou" maximal affecte le sens nord – sud et, se situant pour les deux services en début de période creuse, il passe de 3 h 50 min à 5 h 35 min !

1.3.3.1 Evolution de l'offre du week-end

Le samedi

Pour les déplacements vers Issoire, toutes les gares situées au-delà de La Pardieu (Sarliève, Le Cendre, Les Martres-de-Veyre, Vic-le-Comte et Coudes) perdent chacune trois relations et n'en conservent que quatre, toutes directes.

Pour les déplacements à partir d'Issoire, le nombre de relations vers Sarliève reste fixé à six, celui vers Le Cendre et Les Martres-de-Veyre reste fixé à sept, toutes directes ; le nombre de relations vers Vic-le-Comte diminue de huit à sept et celui vers Coudes de neuf à six. Le dernier départ d'Issoire, à 16 h 43, se situe bien trop tôt dans l'après-midi.

Le dimanche (et les jours de fête)

Pour les déplacements vers Issoire, chacune des gares qui était desservie par les mêmes six trains ne l'est plus que par cinq (encore les mêmes pour toutes). Comme précédemment, aucun train avant 12 h 15 et désormais aucun également entre le début et la fin de l'après-midi (selon les gares, de 14 h 30 environ à 19 h 30 environ).

Pour les déplacements à partir d'Issoire, le nombre de relations tombe de quatre à trois (toutes directes) ce qui est manifestement insuffisant d'autant que le dernier départ d'Issoire se situe comme le samedi à 16 h 43, donc beaucoup trop tôt dans l'après-midi.

¹ En effet, dans chaque sens, l'une des relations se fait avec changement de train à Vic-le-Comte et attente nettement supérieure à 10 minutes (respectivement 17 et 24 minutes).

En résumé, pour ce qui concerne l'évolution de la répartition dans la journée des relations de chacune des gares avec Issoire :

- **du lundi au vendredi, pour les plages horaires correspondant aux déplacements pendulaires centrés sur Issoire, on observe une dégradation de l'offre une nouvelle fois limitée aux trois gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre. Aux heures creuses, l'évolution du nombre de trains est contrastée suivant les gares (légère augmentation ou légère diminution) mais l'espacement des trains entre les heures de pointe reste dans tous les cas trop important ;**
- **les deux jours du week-end, toutes les gares perdent des relations dans les deux sens ; le dimanche par exemple, chacune des cinq gares conservant seulement cinq relations vers Issoire et trois en sens inverse, la répartition ne peut être – et de loin – satisfaisante. Les principales lacunes qu'il conviendrait de corriger : les deux jours du week-end, un dernier départ d'Issoire à 16 h 43, donc bien trop tôt dans l'après-midi et le dimanche, un premier départ de Clermont à 12 h 24, donc bien trop tardif.**

1.3.4 Exemples de pertes de "correspondances"¹ à Issoire entre TER omnibus et trains "directs"

Dans l'introduction de la présente étude de l'évolution de la desserte de la section Clermont – Issoire, nous avons fait remarquer l'intérêt, pour les voyageurs qui résident à proximité d'une gare située sur cette section, de pouvoir disposer de TER des deux sens desservant toutes ces gares dans des horaires en rapport avec les heures d'arrêt à Issoire des trains des deux sens circulant au sud d'Issoire et sans arrêt entre la gare principale de Clermont (ou la halte de La Pardieu) et celle de la sous-préfecture.

Au service précédent le service cadencé, de toutes les gares de la section La Pardieu – Issoire, on pouvait se rendre à Issoire en TER pour, avec une attente raisonnable, emprunter un certain nombre de trains directs (entre Clermont ou La Pardieu et Issoire) assurant de "grandes relations" vers le sud. Et de même, arrivant à Issoire à bord d'un de ces trains directs en provenance du sud, on pouvait, grâce à un TER omnibus, regagner la gare la plus proche de son domicile.

Ainsi, le service précédant le service cadencé comportait, du lundi au vendredi, des TER permettant, à partir de toutes les gares comprises entre La Pardieu et Issoire d'emprunter dans cette dernière gare par exemple, le Cévenol Clermont – Marseille (attente à Issoire de 15 min), l'Aubrac Clermont – Béziers (attente de 27 min), le train Clermont – Nîmes de matinée (attente de 16 min) et les premiers trains de la journée pour Aurillac et Le Puy (attentes respectives de 6 et 10 min). Toutes ces possibilités sont perdues pour les trois gares de Sarliève, du Cendre et des Martres-de-Veyre à l'exception de la "correspondance" avec le Nîmes – Clermont de matinée qui reste possible mais avec un changement de TER à Vic-le-Comte. Cette dernière gare et celle de Coudes conservent, elles, l'intégralité des "correspondances" à Issoire par des relations TER qui continuent évidemment à ne pas exiger de changement de train.

¹ Nous employons ici le terme *correspondance* dans un sens beaucoup plus large que celui qui lui est généralement donné dans l'expression *trains en correspondance* : il s'agit alors de deux trains dont le second part un très petit nombre de minutes après l'heure théorique d'arrivée du premier et peut, dans une limite réduite de temps, attendre ce train s'il a du retard.

Dans notre cas, par l'expression "*TER omnibus en correspondance* avec les trains à destination ou en provenance du sud d'Issoire et qui sont directs entre Clermont (ou La Pardieu) et Issoire", nous entendons des trains qui permettent d'atteindre Issoire à partir de toutes les gares de la banlieue sud ou de revenir d'Issoire sur une de ces dernières gares avec une attente à Issoire pas trop importante (inférieure, sauf exception, à une heure). L'expression *trains de rabattement à horaires adaptés aux correspondances* conviendrait sans doute mieux que *trains en correspondance*.

De plus, précédemment à l'entrée en vigueur du service cadencé, on pouvait encore, le samedi, grâce à un TER omnibus Clermont – Issoire arrivant à Issoire 49 min avant l'arrêt du Nîmes – Clermont de matinée, emprunter ce train en partant de l'une quelconque des gares de la section Clermont – Issoire. Au service cadencé, cette possibilité a disparu pour toutes les gares de la banlieue sud, y compris celle de Vic-le-Comte.

Toujours le samedi, si on arrivait à Issoire à bord du Cévenol Marseille – Clermont ou du train Toulouse – Aurillac – Clermont, on pouvait encore, certes après une attente voisine de 1 h 30 min, regagner l'une quelconque des gares de la banlieue sud. Cette possibilité a également disparu pour toutes les gares y compris celle de Vic-le-Comte¹.

En résumé, l'entrée en vigueur du service cadencé a supprimé, pour la quasi-totalité des exemples retenus, la possibilité d'atteindre Issoire à partir d'une des gares situées entre La Pardieu et Vic-le-Comte lorsqu'on désire, avec une attente raisonnable à Issoire, emprunter un train assurant une "grande relation" en direction du sud d'Issoire ; ou bien atteindre une gare intermédiaire de la section Vic-le-Comte – La Pardieu lorsqu'on descend d'un tel train en provenance du sud. Vic-le-Comte et Coudes conservent la plupart des possibilités du lundi au vendredi mais les perdent le samedi.

Sur le point précis des "correspondances" à Issoire entre les trains assurant des "grandes relations" vers le sud et les TER desservant les gares de la banlieue sud, le service cadencé s'accompagne d'une sérieuse régression – une de plus – pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre ; la régression est plus limitée pour la gare de Vic-le-Comte et pour celle de Coudes qui ne sont touchées que le samedi.

1.4 Conclusion générale sur les effets du cadencement sur la desserte de la section La Pardieu – Issoire

Pour la desserte des gares de la section La Pardieu – Issoire, la mise en place du service cadencé a eu des conséquences contrastées, positives pour quelques-unes, négatives pour un certain nombre d'autres. Rappelons que, dès le début, nous avons exclu de cette étude La halte de La Pardieu pour laquelle l'offre est sensiblement la même que celle de la gare principale de Clermont.

Les principales améliorations résultant du service cadencé se limitent aux seuls jours de semaine, du lundi au vendredi, et ne concernent qu'une partie des gares, essentiellement Vic-le-Comte et Issoire et beaucoup moins sensiblement Coudes.

La gare de Vic-le-Comte est la principale bénéficiaire de ces améliorations : augmentation du nombre journalier de trains, augmentation marquée de la fréquence dans les tranches horaires correspondant aux déplacements pendulaires centrés sur Clermont, diminution du temps de trajet par création d'un nombre important de trains des deux sens circulant entre Clermont et Issoire sans arrêt entre La Pardieu et Vic-le-Comte.

La gare d'Issoire et plus modestement la gare de Coudes bénéficient de certaines de ces améliorations comme l'augmentation globale de la desserte et la diminution des temps de trajets grâce aux trains qui n'ont pas d'arrêt entre Vic-le-Comte et La Pardieu.

Toujours du lundi au vendredi, le service cadencé impacte négativement les trois gares de Sarliève, du Cendre et des Martres-de-Veyre. Ces trois gares perdent globalement des trains, surtout Sarliève. Les plages horaires correspondant aux déplacements pendulaires majoritaires ne sont pas affectées, mais **contrairement à Vic-le-Comte, la fréquence n'est pas augmentée pour ces trois gares dont les deux dernières desservent des populations du même ordre que celle de Vic-le-Comte, voire supérieures.**

¹ Les voyageurs concernés n'ont pas d'autre solution que de regagner leur domicile par un moyen de transport individuel (en ayant recours à un parent, un ami, voire un taxi) ; à noter que le déplacement par la route ainsi imposé s'effectue dans une tranche horaire où l'A 75, dans le sens sud – nord, est particulièrement chargée, tous les jours et surtout les fins de week-end.

Au nombre des régressions, au service cadencé il est créé dans le sens nord – sud, après 9 h 36 au départ de Clermont, une lacune de près de 2 h 30 min pour les déplacements vers Vic-le-Comte et Coudes, et de près de 2 h 50 min si on veut atteindre Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre.

En outre, les relations de ces trois dernières gares avec celle d'Issoire sont également dégradées : le nombre de relations diminue dans les plages horaires des déplacements pendulaires centrés sur Issoire et une proportion importante se fait désormais avec changement de train à Vic-le-Comte, avec le double inconvénient de l'inconfort et de l'augmentation du temps de trajet.

Le week-end, aussi bien pour leurs relations avec Clermont que pour celles avec Issoire, toutes les gares de la section considérée voient leur desserte diminuer, surtout le samedi ; mais c'est le dimanche (et fêtes), jour(s) pour le(s)quel(s) la desserte était déjà très faible, qui connaît (connaissent) la desserte la plus médiocre avec un nombre de trains qui, à l'exception de la gare d'Issoire, est compris entre trois et six par sens.

Enfin, la mise en place du service cadencé fait disparaître, pour les gares de Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre, aussi bien en semaine que le samedi :

- la quasi-totalité des TER omnibus entre Clermont et Issoire qui circulaient dans des horaires commodes pour aller d'une de ces trois gares jusqu'à Issoire y emprunter un train – sans arrêt entre La Pardieu et Issoire – assurant une relation à moyenne ou grande distance vers le sud d'Issoire, notamment Le Cévenol et l'Aubrac ;
- et, les mêmes jours, la quasi-totalité des TER omnibus entre Issoire et Clermont permettant de revenir vers chacune des trois gares après être descendu à Issoire d'un train en provenance du sud et qui est direct entre Issoire et La Pardieu (ou Clermont).

En semaine, Vic-le-Comte et Coudes conservent l'essentiel de leurs trains de "correspondance" à Issoire mais en perdent plusieurs le samedi.

La modification des horaires et de l'ordre de succession des deux trains qui, du lundi au vendredi, partent actuellement de Clermont à 12 h 03 et 12 h 25, modification souhaitée pour remédier à la lacune de 2 h 30 min (au moins) que comporte, en fin de matinée, la grille des départs de Clermont vers la proche banlieue sud, permettrait en outre de rétablir la correspondance à Issoire – antérieurement possible – entre d'une part, le second train rendu omnibus, et d'autre part, le Cévenol Clermont – Marseille ainsi que l'Aubrac Clermont – Béziers.

Quant à la lisibilité du cadencement, sauf pour quelques catégories de trains des relations Clermont – Vic-le-Comte et Clermont – Issoire, elle n'est pas actuellement très évidente mais il ne pouvait guère en être autrement au stade de cette première étape que constitue le service du 11 décembre 2011.

2 MODIFICATIONS INTERVENUES SUR LA LIGNE CLERMONT – VOLVIC – (LE MONT-DORE) – USSEL (LIMOGES, BRIVE)

2.1 Evolution de la desserte de la section Clermont – Volvic (banlieue ouest de Clermont)¹

On doit d'abord faire remarquer que dans le cas de la banlieue ouest, le service cadencé, tel qu'il avait été projeté, n'a été appliqué dans son intégralité que moins de quinze jours : entré en vigueur le 11 décembre 2011, il s'est vu allégé, comme prévu, durant les vacances scolaires de Noël puis, immédiatement après la reprise du service intégral, il a dû être modifié à la suite de l'incendie du local technique de la halte de Durtol (5 janvier 2012). On doit donc comparer, dans ce cas particulier, non pas deux mais trois services : celui du 3 juillet 2011, celui du 11 décembre 2011 (service cadencé) et celui appliqué depuis janvier 2012.

La banlieue ouest de Clermont-Ferrand est desservie par quatre points d'arrêt : La *halte de Clermont-La Rotonde* (dénomination officielle abrégée ici en *halte de La Rotonde*, voire *la Rotonde*), la *gare de Royat-Chamalières* (abrégée en *gare de Royat*, voire *Royat*), la *halte de Durtol-Nohanent* (abrégée en *halte de Durtol*, voire *Durtol*) et la *gare de Volvic* (abrégée en *Volvic*)

En temps normal, c.-à-d. lorsque fonctionnent les installations de sécurité de la halte de Durtol, la desserte de la proche banlieue (La Rotonde, Royat et Durtol) se différencie, par une plus grande densité, de celle de la gare de Volvic.

2.1.1 Evolution de la desserte de la proche banlieue (La Rotonde, Royat et Durtol) : une forte augmentation de l'offre, non justifiée par la fréquentation

En ce qui concerne la proche banlieue, les dessertes de ses trois points d'arrêt (halte de La Rotonde, gare de Royat et halte de Durtol) qui, avant la mise en place du service cadencé, présentaient une certaine disparité (Durtol ayant moins d'arrêts que La Rotonde et Royat, à peu près également desservies), sont devenues, lors de l'introduction du service cadencé, quantitativement très voisines, voire identiques. On peut donc retenir que le service cadencé a entraîné une égalisation approchée de la desserte des trois points d'arrêt.

Mais surtout, l'introduction du service cadencé s'est accompagnée d'une forte augmentation de la densité de la desserte de la proche banlieue ouest – non justifiée par la fréquentation (cf. § 2.1.3) – puisque le nombre hebdomadaire moyen de trains (les deux sens confondus) qui desservent ses trois points d'arrêt est passé de 172 à 241 (soit une augmentation de 40 %). Cette augmentation s'est essentiellement faite par la création de trains spécifiques (navettes) supplémentaires : du lundi au vendredi inclus, cinq navettes "terminus Durtol" et deux "terminus Volvic" ; si on considère les totaux hebdomadaires de l'ensemble des navettes, on est passé de 62 à 98 soit une augmentation de plus de 50 % !

Après l'incendie du local technique de la halte de Durtol (5 janvier 2012), la desserte de la proche banlieue a été ramenée à une densité inférieure à celle prévue au service cadencé mais qui est restée supérieure à celle du service antérieur à l'introduction du cadencement. Et comme toutes les navettes ont vu leur terminus reporté à Durtol, le nombre de trains-km a encore été augmenté.

Par ailleurs l'écart entre les nombres de trains desservant les trois points d'arrêt a ré-augmenté mais reste inférieur à celui de l'été 2011 ; la halte de Durtol se trouve à nouveau un peu moins favorisée que celle de La Rotonde et que la gare de Royat.

2.1.2 Evolution de la desserte de Volvic

Pour la gare de Volvic, le service cadencé n'a pas apporté de modifications majeures puisque le nombre total hebdomadaire des trains (des deux sens) qui la desservent n'a été augmenté que de 105 à 117.

Par contre, depuis janvier 2012, après l'incendie du local technique de Durtol, le report à Volvic du terminus de la majorité des navettes qui précédemment faisaient demi-tour à Durtol a entraîné un quasi-doublement de la desserte quantitative de la gare de Volvic ; le total hebdomadaire des trains des deux sens qui s'y arrêtent a en effet été porté à 196 (contre 105 au service du 3 juillet 2011, comme déjà indiqué à l'alinéa précédent).

¹ Cf. Annexe IV pour l'étude détaillée de l'évolution de la desserte de la banlieue ouest de Clermont.

2.1.3 Conclusion générale. Proposition alternative d'utilisation des trains-km financés pour densifier la desserte de la proche banlieue ouest

On peut s'interroger sur la décision de renforcer aussi considérablement, lors de l'introduction du service cadencé, la desserte SNCF de la proche banlieue ouest alors que ses points d'arrêt sont extrêmement peu utilisés¹ et que cette banlieue est bien desservie par la T2C.

On peut d'autant plus s'étonner de la densification de la desserte de cette banlieue dont les trains sont presque toujours vides ou extrêmement peu occupés qu'elle est en totale contradiction avec la ligne directrice du Conseil régional – affirmée à différentes occasions – selon laquelle les efforts doivent porter sur les lignes les plus fréquentées et aux heures de plus grande affluence.

En outre, l'engagement des moyens supplémentaires nécessaires à ce renforcement de la desserte n'a pas été accompagné des mesures propres à attirer dans les trains davantage de voyageurs : absence d'une large communication (par publicité dans la presse notamment) sur la densification de la trame, sur les avantages de la desserte ferroviaire par rapport aux bus urbains (temps de parcours, prix de l'abonnement), absence aussi d'ajustement tarifaire pour les non abonnés. Il ne semble pas non plus qu'il y ait un projet de parc-relais susceptible d'intéresser les personnes qui travaillent à Clermont et qui résident dans les localités, telle Orcines, situées sur la D 142 ou la D 143 ou à proximité de celles-ci, ni même qu'on ait appelé l'attention de ces utilisateurs potentiels sur la disponibilité actuelle d'un certain nombre de places de parking (non aménagé).

Depuis l'incendie du 5 janvier 2012, les navettes ne peuvent plus faire demi-tour à Durtol. Sur les treize navettes du service cadencé qui, du lundi au vendredi avaient cette halte pour terminus, huit ont été prolongées jusqu'à Volvic au prix d'un accroissement encore plus grand du nombre de trains-km.

Il est aisé de comprendre que le budget de la Région Auvergne étant limité – surtout depuis les mesures gouvernementales modifiant le mode de financement des Régions – la part de ce budget consacrée aux TER ne peut être augmentée autant qu'il serait souhaitable. **Le Conseil Régional – devenu Autorité Organisatrice des Transports [régionaux] – se doit donc de faire des choix. Il nous semble très regrettable qu'en ce qui concerne les relations ferroviaires vers l'ouest de Clermont, on ait fait, lors de l'élaboration du service cadencé, celui de privilégier la desserte de la proche banlieue – dont les trains mis en route spécifiquement circulent presque à vide – par rapport aux relations à plus grande distance, celles vers Le Mont-Dore et Ussel (Brive et Limoges).** Après l'incendie survenu à Durtol, cette orientation qui ne peut manquer de surprendre a été réaffirmée avec le maintien d'une desserte de la proche banlieue certes inférieure à celle prévue au service cadencé mais encore supérieure à celle du service antérieur à celui-ci.

¹ A la page 2 du document SNCF présenté à l'occasion du Comité de ligne du 13 mars 2012, on trouve les nombres exprimant la fréquentation des différentes haltes et gares de la ligne Clermont – Le Mont-Dore. Selon ce document, la fréquentation moyenne (total des montées et descentes) est, pour la halte de la Rotonde, comprise entre 50 et 100 personnes par jour ; et, pour chacun des trois points d'arrêt de Royat, Durtol et Volvic, elle est inférieure à 50 personnes par jour. Les fréquentations effectives sont très probablement assez inférieures à chacune des limites supérieures données.

En effet, une observation personnelle basée sur une utilisation, quatre fois par mois en moyenne, sur une période de plus de deux ans, de la desserte de la halte de Durtol a montré qu'il n'y avait la plupart du temps, dans les trains Clermont – Durtol ou Durtol – Clermont de début et de milieu d'après-midi, aucun autre passager que mon épouse et moi-même, et que dans ceux circulant entre 17 h et 19 h, qu'un nombre très réduit de personnes ; le nombre maximum de voyageurs observé dans cette plage horaire ("de pointe") a été de 6 (valeur atteinte une seule fois !) Cette observation personnelle est qualitativement corroborée par le témoignage de personnes résidant en bordure de la voie qui voient passer, à longueur de semaine, des trains totalement vides ou qui ne transportent qu'un très petit nombre de passagers.

Un calcul simple montre qu'en revenant, pour la desserte de la banlieue ouest, à une densité voisine de celle en vigueur avant la mise en place du service cadencé, on pourrait, à nombre constant de trains-km, assurer du lundi au vendredi, un aller-retour Clermont – Ussel – Clermont de tout début de journée qui permettrait, les mêmes jours, de rétablir entre Clermont et Limoges des relations des deux sens permettant une arrivée à destination en milieu de matinée ; cet aller-retour permettrait en outre de rétablir, du lundi au vendredi, une relation Clermont – Brive avec arrivée à Brive en milieu de matinée.

2.2 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore¹

2.2.1 Une desserte appauvrie

Au service du 3 juillet 2011, l'offre de transport entièrement ferroviaire était déjà réduite avec (hors plein été) au maximum, et seulement le vendredi, trois trains de chaque sens. La desserte était déséquilibrée, le sens Clermont – Le Mont-Dore étant défavorisé puisque, dans ce sens, il n'y avait que treize trains par semaine contre dix-neuf dans le sens Le Mont-Dore – Clermont.

Avec l'entrée en vigueur du service cadencé, l'offre a sensiblement diminué, essentiellement pour le sens Le Mont-Dore – Clermont, pour lequel elle passe de dix-neuf à treize trains par semaine : sauf le samedi où le nombre de trains reste inchangé, ce sens perd un train tous les jours. Le sens Clermont – Le Mont-Dore est moins affecté : du lundi au jeudi il y a, comme précédemment, deux trains chaque jour et si un train est créé le samedi alors que précédemment il n'y en avait aucun, il y a en a un de moins le vendredi ainsi que le dimanche et les jours de fête.

Le service cadencé se traduit donc par une desserte appauvrie même si elle est davantage équilibrée, avec désormais six jours sur sept, le même nombre – très réduit – de trains dans chaque sens (deux du lundi au vendredi, un les dimanches et fêtes) ; le samedi, l'offre n'est pas symétrique (un train au départ de Clermont vers Le Mont-Dore et deux au départ du Mont-Dore vers Clermont)².

2.2.2 Des horaires peu adéquats

Au service "cadencé", dans le sens Le Mont-Dore – Clermont, les deux départs quasi quotidiens se font à des heures pouvant être jugés acceptables (même si le second – à 15 h 41 – se situe trop tôt dans l'après-midi). Il n'en est pas de même dans le sens Clermont – Le Mont-Dore : tous les jours, le premier départ, à 12 h 52, est trop tardif. Si on veut repartir en train, il ne permet de rester au Mont-Dore que 1 h 09 min du lundi au vendredi et 1 h 13 min les samedis, dimanches et jours de fête.

2.2.3 Des temps de parcours augmentés de quelques minutes

Du service précédant le service cadencé à ce dernier, le temps de parcours moyen (calculé sur la semaine) est passé :

- dans le sens Clermont – Le Mont-Dore, de 1 h 33 min à 1 h 38 min ;
- dans le sens Le Mont-Dore – Clermont, de 1 h 33 min à 1 h 35 min.

2.2.4 Conclusion générale

En résumé, le service cadencé accentue la raréfaction de la desserte ferroviaire (avec vingt-cinq trains hebdomadaires au lieu de trente-deux) : il ne reste que deux trains de chaque sens du lundi au vendredi, un de chaque sens le week-end (le samedi, il y a, en plus, un Le Mont-Dore – Clermont). En outre, les temps de parcours sont augmentés de quelques minutes. Se situant à 13 h 52, le premier départ quotidien de Clermont vers Le Mont-Dore reste trop tardif alors qu'au contraire, le dernier train Le Mont-Dore – Clermont part trop tôt (15 h 41).

¹ Pour une étude plus détaillée de la relation Clermont – Le Mont-Dore, cf. Annexe V.

² On peut regretter qu'on soit passé sous le seuil des trois allers-retours quotidiens qui constituait "le service minimum" caractéristique, depuis l'origine des chemins de fer, de la desserte des petites lignes.

2.3 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Limoges¹

2.3.1 Bilan de l'instauration du service dit cadencé pour les relations Clermont – Limoges via Ussel

Des interruptions prolongées des circulations pour travaux entre Ussel et Limoges ayant affecté le service du 3 juillet 2011, c'est à celui du 12 décembre 2010 que nous comparerons le service cadencé.

Contrairement à ce qu'on observe pour d'autres relations régionales (Le Mont-Dore) et interrégionales (Brive) vers l'ouest de Clermont, dans le cas de la relation Clermont – Limoges via Ussel, l'instauration du service dit cadencé ne s'est pas accompagnée d'une diminution du nombre des liaisons purement ferroviaires (on gagne même une relation par semaine). En outre, alors qu'au service du 12 décembre 2010 les relations étaient beaucoup plus nombreuses dans le sens Limoges – Clermont qu'en sens inverse, le service du 11 décembre 2011 a amené un rééquilibrage quantitatif des relations des deux sens, avec deux relations de chaque sens tous les jours sauf le samedi où, s'il y en a bien deux dans le sens Clermont – Limoges, il n'y en a qu'une en sens inverse.

Ces aspects positifs sont malheureusement gâchés par la nouvelle heure trop tardive du premier départ, aussi bien de Clermont que de Limoges, qui ne permet d'arriver à destination qu'aux environs de 14 h alors que, précédemment, l'arrivée pouvait se faire vers 10 h. Et de même, le second et dernier départ de Clermont vers Limoges, à 15 h 53, se situe trop tôt dans l'après-midi.

On montre que la création, du lundi au vendredi, d'un TER-Auvergne effectuant l'aller-retour Clermont – Ussel – Clermont en tout début de journée permettrait, grâce à des TER-Limousin existants, de rétablir, aussi bien dans le sens Clermont – Limoges que dans le sens Limoges – Clermont, une relation permettant d'arriver à destination en milieu de matinée.

Ces allers-retours pourraient être créés à coût sensiblement constant pour le Conseil régional d'Auvergne à condition de renoncer à l'augmentation – non justifiée par la fréquentation – décidée lors de l'élaboration du service cadencé, de la desserte de la banlieue ouest de Clermont (les nombres de trains-km correspondant à ces deux options étant très voisins).

Par ailleurs, dans le cadre général de la "robustesse" des horaires recherchée par la SNCF lors de la mise en place du service cadencé, les temps de parcours des relations directes des deux sens augmentent : de six minutes dans le sens Clermont – Limoges (4 h 05 min au lieu de 3 h 59 min) ; et de vingt-six dans le sens Limoges – Clermont (4 h 12 min contre 3 h 46 min (meilleur temps) au service du 12 décembre 2010).

Le bilan global des modifications entraînées, sur la relation Clermont – Limoges via Ussel, par l'entrée en vigueur du service cadencé est donc partagé : quelques évolutions positives mais d'autres, plus importantes, négatives.

2.3.2 Les relations Clermont – Limoges via Montluçon ont l'avantage d'être plus rapides ; ma mais elles sont plus coûteuses et ne sont que partiellement complémentaires des relations via Ussel

La distance tarifaire entre Clermont et Limoges via Montluçon est supérieure de 60 km à celle de l'itinéraire via Ussel. Par Montluçon, les relations sont donc plus coûteuses que par Ussel : 36,30 € au lieu de 30,80 € pour un aller simple Clermont – Limoges en seconde classe au plein tarif (prix en juin 2012).

Même si les relations via Montluçon permettent d'augmenter l'offre (du lundi au vendredi, celle-ci passe de 2 à 4 relations journalières dans chaque sens), elles laissent subsister un grave inconvénient : l'impossibilité, que l'on parte de Clermont vers Limoges ou de Limoges vers Clermont, d'arriver avant 14 h environ. Cette réserve étant faite, les relations via Montluçon viennent néanmoins combler une partie des autres lacunes des relations via Ussel. Elles réduisent l'intervalle de temps séparant les départs via Ussel ; de plus, du lundi au vendredi, on peut partir de Clermont vers Limoges via Montluçon près d'une heure moins tôt que si on se limite à l'itinéraire via Ussel.

¹ L'étude détaillée des modifications entraînées par le service cadencé sur la relation Clermont – Limoges des deux sens est présentée à l'Annexe VI.

Au prix d'un billet plus coûteux, on bénéficie, pour toutes les relations via Montluçon, de liaisons plus rapides que par l'itinéraire via Ussel, pourtant plus court. Via Montluçon, les meilleurs temps de parcours sont, dans le sens Limoges – Clermont, de 3 h 35 min (contre 4 h 12 min via Ussel) et, dans le sens Clermont – Limoges de 3 h 48 min (contre 4 h 05 min via Ussel). Ces temps de parcours minimaux, via Montluçon, sont réalisés grâce à des correspondances à Gannat bien étudiées avec le Bordeaux – Lyon et le Lyon – Bordeaux quotidiens.

2.4 Evolution de la relation Clermont-Ferrand – Brive¹

La section Clermont – Ussel étant commune à la relation Clermont – Limoges et à la relation Clermont – Brive, pour étudier cette dernière relation, nous prendrons pour référence, comme pour la première, le service du 12 décembre 2010.

2.4.1 Une offre réduite de près de moitié

L'entrée en vigueur du service du 11 décembre 2011 est marquée par une forte diminution de l'offre puisque l'on passe de 37 à 21 relations par semaine (les deux sens confondus). C'est le sens Brive – Clermont (moins 11 relations par semaine) qui est le plus affecté.

Dans le sens Clermont – Brive, on perd une relation tous les jours sauf le vendredi où on en gagne une. Dans le sens Brive – Clermont, on perd deux relations par jour du lundi au vendredi, une le samedi et il n'y a pas de changement les dimanches et fêtes, jours où il n'y en a encore qu'une seule.

Ainsi, il ne reste qu'une relation par sens du lundi au jeudi ainsi que le samedi. Les autres jours, l'offre est un peu moins squelettique mais elle n'est pas équilibrée : le vendredi il y a quatre relations Clermont – Brive et trois relations de sens inverse ; et le dimanche et les jours de fête, respectivement trois et une seule.

En résumé, au service dit cadencé, la relation Clermont – Brive apparaît comme sacrifiée puisque l'offre quantitative hebdomadaire est réduite à guère plus de la moitié de son niveau précédent et que, cinq jours sur sept, il n'y a plus qu'une relation par sens. Le vendredi et le dimanche (et fêtes) sont moins touchés avec, pour chacun de ces jours, la perte d'une seule relation sur l'ensemble des relations des deux sens.

2.4.2 Une nette dégradation de l'adéquation des horaires

Le service cadencé entraîne également une nette dégradation en ce qui concerne l'adéquation des horaires :

- on perd la relation qui, du lundi au samedi dans le sens Clermont – Brive et du lundi au vendredi dans le sens Brive – Clermont permettait d'arriver à destination un peu après 10 h² ;
- dans le sens Clermont – Brive, le seul départ qui soit quotidien se fait à 9 h 42 et ne permet qu'une arrivée à 13 h 48 ; les autres relations qui se limitent – en tout et pour tout – à trois de plus le vendredi et deux de plus le dimanche (et les jours de fête) ont leur départ fixé dans l'après-midi ce qui conduit à une arrivée en fin d'après-midi ou en soirée ; si, en partant de Clermont, on veut faire l'aller-retour dans la journée, ce n'est pas possible le samedi et les autres jours on ne peut rester à Brive que 4 h 39 min.

¹ Cf. Annexe VII pour l'étude détaillée de l'évolution, avec le service cadencé, de la relation Clermont – Brive.

² On montre que la création, du lundi au vendredi, d'un aller-retour Clermont – Ussel – Clermont permettrait, grâce à un TER-Limousin Ussel – Brive existant, de rétablir la relation Clermont – Brive arrivant vers 10 h 30 ; et que, si le premier TER-Limousin Brive – Ussel était avancé d'une demi-heure, ce même aller-retour permettrait une relation Brive – Clermont arrivant à destination vers 10 h. Cet aller-retour Clermont – Ussel – Clermont, qui bénéficierait de la même manière à la relation Clermont – Limoges, pourrait être créé à nombre de trains-km sensiblement constant si on revenait à une desserte de la banlieue ouest de Clermont voisine de celle en vigueur avant le cadencement.

- dans le sens Brive – Clermont, il n'y a plus de relation qui soit quotidienne ! Pour la moins "irrégulière", qui est proposée six jours sur sept (tous les jours sauf samedi), son départ est fixé à 18 h 27 ! Dans toute la semaine, le départ le moins tardif a lieu le vendredi à 9 h 51 pour une arrivée à Clermont à 13 h 34 ; c'est le seul jour où, en partant de Brive, on peut faire l'aller-retour dans la journée et encore, on ne peut passer à Clermont que 4 h 09 min !

Tout ce qui précède montre que l'expression "nette dégradation" employée pour caractériser les conséquences, en matière d'adéquation des horaires, de la mise en place du service dit cadencé est parfaitement justifiée.

2.4.3 Des temps de parcours augmentés

En ce qui concerne les meilleurs temps de parcours, on constate que, d'un service à l'autre, ils augmentent, dans chaque sens, d'une dizaine de minutes (respectivement de dix et de neuf minutes).

Pour ce qui est des temps de parcours moyens (calculés sur toutes les relations d'une semaine "normale"), celui relatif au sens Clermont – Brive calculé sur l'ensemble des relations (relations directes et celles avec changement de train) diminue d'une minute, mais celui de l'autre sens augmente de sept minutes ; quant à ceux des deux sens calculés en ne prenant en compte que les relations directes (très majoritaires au service du 11 décembre 2011), ils augmentent respectivement de huit et dix minutes.

2.4.4 Conclusion : une relation sacrifiée

En résumé, aussi bien en matière d'offre quantitative (diminution de 37 à 21 du nombre de relations hebdomadaires ; une seule relation par sens cinq jours sur sept), **que de commodité des horaires** (une arrivée matinale à destination n'est plus possible) **et que de temps de parcours** (qu'il s'agisse des durées minimales ou moyennes, à l'exception d'une seule, elles augmentent toutes d'une dizaine de minutes), **le service cadencé se traduit par une dégradation marquée par rapport au service annuel précédent. Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que, lors de l'élaboration du service cadencé, la relation Clermont – Brive a été sacrifiée.**

3 MODIFICATIONS INTERVENUES SUR TROIS AUTRES RELATIONS

Ces trois relations ont été étudiées de façon moins détaillée que les précédentes.

3.1 Relation Clermont- Ferrand – Aurillac¹

En raison de travaux de voie, la circulation des trains ayant été interrompue entre Arvant et Aurillac pendant presque la totalité du service du 3 juillet 2011, c'est celui du 12 décembre 2010 que nous avons pris comme référence pour examiner les modifications apportées par le service cadencé.

3.1.1 Une offre en très légère diminution

La mise en place du service cadencé n'a pas entraîné de modifications sensibles du nombre de relations de chaque sens. Dans le sens Clermont – Aurillac, aucune modification du nombre total hebdomadaire de relations (47) ni de leur répartition en fonction des jours de la semaine ; et dans le sens Aurillac – Clermont, on passe de 46 à 43 relations par semaine, un train étant supprimé le lundi, le vendredi et le dimanche.

A noter que pour les deux services, tous les jours, une relation de chaque sens se fait avec correspondance à Neussargues.

3.1.2 Une répartition non optimale des trains au cours de la journée (sens Clermont – Aurillac)

Dans le sens Clermont – Aurillac, du lundi au samedi, l'espacement des départs des deux premiers trains de la journée (respectivement 5 h 59 et 10 h 50) – près de cinq heures – est trop grand. Il serait souhaitable d'intercaler un départ intermédiaire entre le premier et le second s'il est impossible d'avancer ce dernier².

Dans le sens Aurillac – Clermont, la répartition des trains est bien meilleure avec un espacement maximal à peine supérieur à trois heures (en début d'après-midi).

3.1.3 Des temps de parcours légèrement augmentés

Au service du 11 décembre 2011, pour les relations des deux sens, le temps de parcours minimal augmente de 5 min. La durée moyenne du trajet, calculée sur l'ensemble des relations, subit une très légère augmentation, de l'ordre de la minute ; cette majoration est un peu plus grande (de 2 à 3 min) pour les seules relations directes, de loin les plus nombreuses.

3.1.4 Conclusion : le service cadencé n'a entraîné que des modifications mineures, plutôt négatives

En résumé, pour la relation Clermont – Aurillac, l'entrée en vigueur du service cadencé n'a entraîné que des modifications mineures par rapport au service de l'hiver précédent :

- **le nombre hebdomadaire de relations est resté inchangé dans le sens Clermont – Aurillac et a légèrement diminué dans le sens Aurillac – Clermont ;**
- **les temps de parcours moyens ont très légèrement augmenté (de 1 à 2 min si l'on tient compte de la relation quotidienne avec correspondance à Neussargues et de 2 à 3 min si on se limite à considérer les relations directes) ; mais l'augmentation est de 5 min pour la relation la plus rapide de chaque sens.**

A noter que dans le sens Clermont – Aurillac, le deuxième départ de matinée (qui se trouve être le premier les dimanches et fêtes) – fixé à 10 h 50 – est trop tardif.

Sur les sept départs quotidiens proposés dans chaque sens du lundi au vendredi, les quatre derniers depuis Clermont (16 h 48, 17 h 48, 18 h 48 et 19 h 48) et les trois derniers depuis Aurillac (16 h 46, 17 h 46 et 18 h 46) se font dans des horaires "cadencés".

¹ Cf. Annexe VIII pour une étude plus détaillée de la relation Clermont – Aurillac.

² L'heure du second départ actuel semble "figée" du fait que ce train assure une relation Clermont – (Aurillac) – Toulouse.

3.2 Relation Clermont- Ferrand – Le Puy-en-Velay¹

Pour cette relation, le service du 11 décembre 2011 est comparé à celui du 3 juillet 2011. On rappelle qu'on ne prend en compte ici que les relations intégralement ferroviaires.

3.2.1 Une offre hebdomadaire accrue de 33 %

Au service cadencé, avec un train de plus dans chaque sens du lundi au samedi, et un Clermont – Le Puy supplémentaire le dimanche, l'offre comprend désormais : du lundi au vendredi inclus, quatre trains dans chaque sens ; le samedi deux Clermont – Le Puy et trois Le Puy – Clermont ; et le dimanche, il y a deux trains de chaque sens.

3.2.2 Une répartition non optimale des trains au cours de la journée

Du lundi au vendredi inclus, les deux premiers départs de Clermont vers Le Puy ont lieu respectivement à 5 h 45 et à 9 h 49. Ce second départ, retardé d'une vingtaine de minutes par rapport au précédent horaire – déjà tardif – se situe à une heure trop avancée dans la matinée.

Par contre le dernier départ du Puy en direction de Clermont, avancé de 1 h 23 min par rapport à l'horaire précédent, et qui se fait désormais à 16 h 06, se situe bien trop tôt dans l'après-midi.

Conséquence : du lundi au vendredi, si au départ de Clermont, on veut aller passer la journée au Puy sans se lever en pleine nuit, le temps qu'on peut passer à destination est limité à guère plus de 4 heures (précisément 4 h 08 min²) alors que précédemment, il était de près de 6 heures (précisément 5 h 56 min). **Il semble qu'on ait totalement perdu de vue que la ville du Puy est un site éminemment touristique !**

3.2.3 Des temps de parcours augmentés d'environ 3 minutes

Entre le service du 3 juillet 2011 et celui du 11 décembre 2011, les temps de parcours moyens sont passés :

- pour le sens Clermont – Le Puy, de 2 h 06,2 min à 2 h 09,5 min ;
- et pour le sens Le Puy – Clermont, de 2 h 07,6 min à 2 h 10,3 min.

La mise en place du service cadencé s'accompagne donc, pour les relations Clermont – Le Puy des deux sens, d'une augmentation des temps de parcours moyens de 3 minutes environ.

3.2.4 Conclusion générale : à moyens égaux, on pourrait souhaiter une desserte plus adéquate

Pour la relation Clermont – Le Puy-en-Velay, la mise en place, au 11 décembre 2011, du service cadencé a des conséquences positives mais aussi négatives.

Points positifs : la création d'un aller-retour supplémentaire tous les jours du lundi au samedi et d'un second train Clermont – Le Puy les dimanches et fêtes.

Côté négatif : une répartition des heures de départ loin d'être optimale puisque, pour un aller-retour dans la journée, sauf à partir de Clermont à 5 h 45, on ne peut rester au Puy que guère plus de quatre heures (au lieu de six précédemment). Un si faible intervalle de temps disponible à destination convient d'autant moins qu'il s'agit d'une ville au fort potentiel touristique, aspect qui semble avoir été totalement perdu de vue.

En outre, le temps de parcours moyen augmente, pour les deux sens, d'environ trois minutes.

¹ Cf. Annexe IX pour une étude plus détaillée de la relation Clermont – Le Puy.

² Cet intervalle de temps à passer au Puy est le seul disponible le samedi.

3.3 Relation Clermont- Ferrand – Lyon¹

3.3.1 L'offre ne change pas sensiblement

Sens Clermont – Lyon

Du lundi au vendredi inclus, aucun changement : 9 relations dont 7 directes et 2 avec correspondance à Saint-Germain-des-Fossés ;

Le samedi : 7 relations (dont 5 directes) au lieu de 8 (dont 6 directes) ;

Les dimanches et fêtes : 8 relations (dont 7 directes) au lieu de 6 (toutes directes).

Sens Lyon – Clermont

Aucun changement : du lundi au samedi inclus, 9 relations dont 7 directes ; les dimanches et fêtes, 7 relations dont 6 directes.

3.3.2 Les temps de parcours augmentent pour les relations directes²

3.3.2.1 Pour les trains directs, les temps de parcours sont augmentés, en moyenne de 4 à 5 minutes

Sens Clermont – Lyon (temps de parcours jusqu'à Lyon-Part-Dieu)

Au service du 3 juillet 2011, les temps de parcours étaient compris entre 2 h 17 min et 2 h 23 min, avec une valeur moyenne (sur la semaine) un peu inférieure à 2 h 20 min (plus précisément 2 h 19,9 min) ; au service entré en vigueur le 11 décembre 2011, ils sont presque uniformément de 2 h 24 min (un seul trajet en 2 h 25 min) ce qui donne un temps moyen à peine supérieur à 2 h 24 min (plus précisément 2 h 24,1 min)

Avec l'entrée en vigueur du service cadencé, pour les relations sans changement de train, le temps de parcours moyen entre Clermont et Lyon-Part-Dieu, augmente donc d'un peu plus de plus de 4 minutes.

Sens Lyon – Clermont (temps de parcours depuis Lyon-Part-Dieu)

Au service du 3 juillet 2011, les temps de parcours étaient compris entre 2 h 18 min et 2 h 23 min avec une valeur moyenne (sur la semaine) de 2 h 19,6 min ; au service entré en vigueur le 11 décembre 2011, ils sont compris entre 2 h 21 min et 2 h 28 min avec une valeur moyenne de 2 h 25 min.

Avec l'entrée en vigueur du service cadencé, pour les relations sans changement de train, le temps de parcours moyen entre Lyon-Part-Dieu et Clermont, augmente donc d'un peu plus de 5 minutes.

3.3.2.2 Pour les relations avec correspondance à Saint-Germain-des-Fossés, les temps de parcours diminuent de quelques minutes mais restent supérieurs de près d'un quart d'heure à ceux des trains directs

Dans le sens Clermont – Lyon, pour les relations avec correspondance à Saint-Germain-des-Fossés, le temps de parcours moyen jusqu'à Lyon-Part-Dieu diminue de 2 h 47 min à 2 h 38 min, mais reste supérieur de 14 min au temps de parcours moyen par train direct (2 h 24 min).

Dans le sens Lyon – Clermont, pour les relations avec correspondance à Saint-Germain-des-Fossés, le temps de parcours moyen depuis Lyon-Part-Dieu diminue de 2 h 43 min à 2 h 39 min, mais reste supérieur de 14 min au temps de parcours moyen par train direct (2 h 25 min).

¹ Cf. Annexe X pour une étude plus détaillée de la relation Clermont – Lyon.

² Le terme *direct* signifie ici *sans changement de train (à Saint-Germain-des-Fossés)* et non *sans arrêt intermédiaires*.

3.3.3 Conclusion générale : une offre peu modifiée mais des temps de parcours augmentés pour les trains directs

En résumé, pour la relation Clermont – Lyon, l'entrée en vigueur du service cadencé entraîne :

- très peu de modifications sur le nombre hebdomadaire de relations et leur répartition : aucune pour le sens Lyon – Clermont et, pour le sens inverse, des modifications mineures qui ne portent que sur le week-end ;
- par contre les temps de parcours moyens sont augmentés¹ de 4 à 5 minutes pour les relations sans changement de train et s'établissent, suivant le sens, à 2 h 24 min et 2 h 25 min ; cette augmentation est loin d'être compensée par la diminution (de 4 et 9 minutes) des temps de parcours moyens pour les relations avec correspondance, temps qui restent supérieurs de près d'un quart d'heure à ceux des relations directes.

Par ailleurs, pour la relation Clermont – Lyon des deux sens, les départs depuis chacune des gares se font dans un horaire qui est presque entièrement "cadencé". En effet, dans le sens Clermont – Lyon, sur les neuf relations disponibles du lundi au vendredi, six ont leur départ fixé à $h + 56$ (h symbolisant les "heures piles") ; et dans le sens Lyon - Clermont, pour huit des neuf relations proposées du lundi au samedi, le départ de Lyon-Part-Dieu se fait à $h + 40$. L'horaire presque entièrement "rythmé" suivant lequel s'effectuent ces départs s'explique par le fait que, sur la Région Rhône-Alpes, le cadencement a commencé à être mis en place dès le service de décembre 2007 et en est donc, quatre ans après, à un stade nettement avancé.

¹ Cette augmentation du temps de parcours pour la relation Clermont – Lyon n'a pas été prise en compte dans l'édition du *Guide régional des transports* relative au service du 11 décembre 2011, ni dans celle relative au service du 8 juillet 2012 : à la page 2 de ces deux éditions, c'est encore l'ancien temps de parcours (2 h 19 min) qui figure sans qu'il soit précisé d'ailleurs que cette durée concerne le parcours entre Clermont et Lyon-Part-Dieu ni surtout qu'elle a été obtenue en ne considérant que les relations directes et non pas l'ensemble des relations y compris celles avec correspondance à Saint-Germain-des-Fossés... Au service du 11 décembre 2011, en tenant compte de l'ensemble des relations (directes et celles avec correspondance) des deux sens, la durée moyenne du parcours entre Clermont et Lyon-Part-Dieu est de 2 h 27,6 min, soit de près 8 min de plus que celle annoncée...

4 REMARQUES SUR CERTAINS CHOIX FAITS PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN TANT QU'AOT¹ LORS DE L'ÉLABORATION DU SERVICE CADENCÉ

A la première page du *Guide régional des transports* relatif au service du 8 juillet au 8 décembre 2012, le Président du Conseil Régional d'Auvergne souligne le renforcement de l'offre TER, lors de la mise en place (11 décembre 2011) du service cadencé : "29 circulations supplémentaires [avec] au quotidien [...] 333 trains contre 304 auparavant".

Les usagers se féliciteraient davantage de la densification du programme de circulations s'ils étaient certains que, contrairement aux précédents, ce programme soit intégralement assuré.

Par ailleurs, indépendamment du taux d'exécution effective de la grille horaire affichée, les usagers ne peuvent se satisfaire d'une augmentation de l'offre globale si, dans ce cadre, le choix de privilégier exagérément les relations les plus utilisées aux heures de plus grande affluence conduit à désertifier certaines lignes et, même sur les lignes de banlieue très bien desservies en semaine, à réduire l'offre du week-end, notamment celle du dimanche, à un niveau inférieur au minimum acceptable.

4.1 Une offre globale augmentée alors que précédemment les suppressions de trains étaient déjà trop nombreuses

Aux services précédant la mise en place du service cadencé, les suppressions de trains avaient été nombreuses, particulièrement durant certaines périodes, en raison d'un manque de matériel et/ou de personnel (conducteurs et contrôleurs). On pouvait donc craindre qu'une augmentation de la charge de transport, si elle n'était pas accompagnée de la mise en œuvre, par la SNCF, des moyens matériels et humains suffisants, n'aggrave la situation.

Et de fait, depuis l'entrée en vigueur du service cadencé, les suppressions ne semblent pas avoir régressé. On voit encore trop souvent des affiches dont les premiers mots sont : ***Par suite de difficultés de production, le programme de circulations de la journée du... est modifié comme suit. Pire, les suppressions sans préavis, bien plus pénalisantes que celles annoncées, continuent de ne pas être rares.***

Les usagers sont d'autant plus irrités de ces suppressions de circulations – annoncées ou inopinées – qu'elles ne sont pas, selon la SNCF elle-même, prises en compte dans les statistiques de régularité qu'elle publie, au prétexte qu'un train qui ne circule pas ne peut pas être en retard... En réalité, les usagers qui voient supprimer sans préavis le train qu'ils comptaient emprunter subissent bel et bien une perte de temps ; cette dernière est au moins égale à l'intervalle de temps qui s'écoule entre l'heure de départ du train supprimé et celle du train qui lui succède effectivement en desservant les mêmes gares. De l'ordre de la dizaine de minutes sur certaines lignes de banlieue aux heures de pointe, ce retard peut atteindre plusieurs heures pour les lignes sur lesquelles ne circulent qu'un très petit nombre (2 ou 3) de trains par jour.

En résumé, il s'avère en partie illusoire de proposer une offre accrue si celle-ci n'est pas intégralement assurée. Dans l'intérêt des usagers, le Conseil régional devrait donc exiger de la SNCF, sur ce point particulier, une meilleure qualité de service² et à tout le moins davantage de transparence sous forme de statistiques reflétant plus exactement la réalité.

¹ AOT, Autorité Organisatrice des Transports.

² Certes, pour les trains supprimés, la SNCF verse des pénalités à la Région. Toutefois, la persistance de nombreuses suppressions de circulations, au fil des services de ces dernières années, montre qu'il est plus avantageux pour l'opérateur historique de verser ces pénalités que de se doter des moyens nécessaires pour effectuer l'intégralité du service qu'il s'est engagé à assurer. De nos jours, un tel calcul de rentabilité n'est malheureusement pas spécifique aux prestations de la SNCF en matière de TER. **Mais ce qui est en jeu ici, c'est la qualité du service public de transport de voyageurs dont le Conseil régional a la responsabilité ; on pourrait donc espérer que ce dernier exige des pénalités suffisamment élevées pour que les dirigeants de la SNCF ne trouvent plus avantage à supprimer des trains plutôt que d'engager les moyens matériels et humains nécessaires à l'exécution intégrale du programme qui a fait l'objet d'un contrat avec la Région.**

4.2 Un équilibre à trouver entre la densification de la desserte des lignes les plus utilisées aux heures de plus grande affluence et la raréfaction de l'offre relative aux relations moins fréquentées

A différentes occasions, des représentants de l'AOT qu'est le Conseil Régional ont affirmé le choix de ce dernier d'augmenter l'offre sur les relations les plus utilisées et aux moments où il y a le plus de voyageurs, tout en fonctionnant – par nécessité budgétaire – à moyens sensiblement constants. Si une telle logique peut partiellement se justifier, il conviendrait de veiller à ce qu'elle n'aboutisse pas, indirectement, à accentuer au-delà d'une limite supportable, la raréfaction des circulations sur les lignes et/ou aux heures de moindre fréquentation.

Par exemple, avec le service cadencé, le nombre de relations intégralement ferroviaires de Clermont avec le Mont-Dore a encore été réduit et se limite à deux trains dans chaque sens du lundi au vendredi. De même, la relation Clermont-Brive a été littéralement sacrifiée avec, cinq jours sur sept¹, un seul train dans chaque sens. Comme il n'y a, ces mêmes jours que deux allers-retours sur Clermont – Limoges², on voit que la section Laqueuille – Ussel n'est désormais parcourue, chaque jour du lundi au jeudi, que par 6 trains, ce qui est inférieur au nombre jugé comme un minimum (10 trains) dans le rapport produit en 2005 par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne à propos de la pérennité des lignes ferroviaires françaises. Circonstance aggravante, l'inadéquation partielle des horaires de ces relations n'est pas faite pour favoriser la fréquentation des rares trains qui subsistent sur cette section dont on peut craindre à moyen terme la fermeture. Cette dernière, intervenant après "la suspension des circulations" entre Volvic et Lapeyrouse et entre Montluçon et Eygurande-Merlines, transformerait l'ouest de la Région Auvergne en désert ferroviaire et ferait disparaître l'un des deux itinéraires directs entre cette région et celles du Limousin et d'Aquitaine³.

Un tout autre type de raréfaction de l'offre est celle qui frappe, les deux jours du week-end, certaines lignes de banlieue fort bien desservies en semaine. On a vu que c'était notamment le cas de la section La Pardieu – Issoire.

Il est certes très difficile de trouver le juste équilibre entre la satisfaction du plus grand nombre et le service minimum qui doit être rendu sur les lignes les moins fréquentées (toute l'année, durant certaines périodes ou seulement le week-end). Mais peut-on considérer que "le curseur a été positionné au bon endroit" lorsqu'on constate qu'au service cadencé on propose, à Vic-le-Comte⁴, du lundi au vendredi, entre 7 h et 8 h, huit départs pour Clermont⁵ alors que le samedi après-midi, après 14h21, il n'y a plus que 3 trains (contre 5 précédemment) qui partent de Clermont pour desservir la proche banlieue sud et que le dimanche, cette même gare de Vic-le-Comte n'a plus, dans toute la journée, que 4 départs pour Clermont (au lieu de 5 précédemment)?

Pour conclure, il serait souhaitable que le Conseil régional pèse de tout son poids d'AOT pour obtenir des dirigeants de la SNCF qu'ils ne considèrent plus les suppressions de trains comme une "technique d'exploitation" et qu'à tout le moins ils publient des statistiques de régularité qui ne soient pas artificiellement améliorées. De plus, le Conseil régional devrait veiller à ce que le choix qu'il a fait de privilégier les relations les plus fréquentées aux heures d'affluence maximale n'entraîne pas une trop grande raréfaction de l'offre pour les relations qui intéressent un moins grand nombre d'usagers : si la faiblesse de l'offre du week-end sur les sections de banlieue n'a que l'inconvénient de réduire au-delà du raisonnable les possibilités de déplacement, l'accentuation de la rareté des circulations sur certaines sections de lignes (telle celle de Laqueuille à Ussel) a, outre le même inconvénient, des conséquences beaucoup plus graves puisqu'elle met en péril la pérennité de ces itinéraires.

¹ Du lundi au jeudi et le samedi.

² Le samedi, seulement 1,5 aller-retour sur Limoges (deux Clermont – Limoges et un seul Limoges - Clermont)

³ Un tel aboutissement ne devrait pas poser de problème à la SNCF qui, sur voyages-sncf.com, propose déjà des Clermont - Limoges via Paris (distance tarifaire 827 km au lieu de 206 km via Ussel !) **Mais cette perspective devrait, semble-t-il, davantage interpeller les élus régionaux.**

⁴ Commune de seulement 5000 habitants, entourée de quelques autres beaucoup moins peuplées.

⁵ D'autant que sur ces huit trains, quatre sont sans arrêt entre Vic-le-Comte et La Pardieu.

5 PRINCIPALES LACUNES RELEVÉES ET SOLUTIONS PROPOSÉES

On a rassemblé dans le tableau ci-dessous les principales lacunes ponctuelles relevées dans nos différentes études des modifications entraînées par la mise en place du service cadencé ainsi que, pour chacune, les solutions proposées pour y remédier. Dans le cas où plusieurs problèmes relatifs à une même ligne ferroviaire sont signalés, ils sont présentés par ordre de priorité.

Lacune relevée	Solution proposée (sauf exception, à moyens constants)
Desserte de la section Clermont – Issoire	
<p>Du lundi au vendredi, après 9 h 36, aucun départ de Clermont en direction des gares de la banlieue sud jusqu'à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 h 03 pour Vic-le-Comte et Coudes ; - 12 h 25 pour Sarliève, Le Cendre et Les Martres-de-Veyre. 	<p>Avancer d'environ 1 h 15 min le train Clermont – Vic-le-Comte qui part actuellement à 12 h 25 et retarder d'environ 15 min, en le rendant omnibus, le train Clermont – Issoire qui part actuellement à 12 h 03.</p> <p>Cette modification permettrait en outre de rétablir la possibilité – existant précédemment – de se déplacer en TER entre les gares de la banlieue sud et Issoire dans un horaire commode pour emprunter à Issoire le Cévenol Clermont – Marseille et l'Aubrac Clermont – Béziers.</p>
<p>Le samedi après-midi, après 14 h 16, il n'y a que 3 trains qui partent de Clermont pour desservir la proche banlieue sud (à 16 h 16, 17 h 51 et 19 h 38).</p>	<p>Ajouter, après 16h 16, un train Clermont – Vic-le-Comte et veiller à ce que les départs des trains suivants se succèdent à des intervalles sensiblement égaux.</p>
<p>Le samedi et le dimanche, perte de la possibilité d'atteindre par TER les gares de la banlieue sud lorsqu'on arrive à Issoire par le train Aurillac – Toulouse ou par le Cévenol Marseille – Clermont.</p>	<p>Retarder jusque vers 19 h le dernier train omnibus Issoire – Clermont qui, ces jours-là, part d'Issoire à 16 h 43.</p>
<p>Pendant les vacances scolaires de Noël et d'été, du lundi au vendredi, perte de la possibilité d'atteindre Issoire par TER depuis les gares de Sarliève, du Cendre et des Martres-de-Veyre, pour y emprunter le Clermont – Nîmes de matinée (arrêt à Issoire à 7 h 14).</p>	<p>Faire circuler également pendant ces périodes, le train Clermont (6 h 21) – Vic-le-Comte (6 h 41) ou rendre omnibus le train Clermont (6 h 33) – Issoire (7 h 05) qui est actuellement sans arrêt entre La Pardieu et Vic-le-Comte.</p>
Ligne Clermont – Volvic – Laqueuille (Le Mont-Dore) – Ussel (Limoges, Brive)	
<p>Perte de la possibilité, antérieurement offerte du lundi au vendredi, d'une arrivée en milieu de matinée que l'on parte de Clermont vers Limoges ou de Limoges vers Clermont.</p> <p>Perte de la possibilité, les mêmes jours, en partant de Clermont, d'une arrivée à Brive en milieu de matinée.</p>	<p>Rétablir un aller-retour Clermont – Ussel – Clermont de tout début de matinée.</p> <p>Le nombre de trains-km nécessaire peut être "récupéré" en revenant, pour la desserte de la banlieue ouest, à une densité voisine de celle en vigueur avant le service cadencé.</p>
Relation Clermont - Le Puy	
<p>Le dernier départ du Puy, à 16 h 06, se situe trop tôt dans l'après-midi.</p>	<p>Revenir à un horaire voisin de celui précédant le service cadencé (départ vers 17 h 30 / 18 h) en veillant toutefois à ce qu'il n'y ait pas de conflit, à Saint-Georges-d'Aurac, entre la marche de ce TER et celle du Cévenol Marseille – Clermont, souvent retardé.</p>