

# LA MONTAGNE

Publié le 07/08/2023

## A quoi pourrait ressembler un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ?



L'étude livrée par l'association OrbiMob doit permettre d'alimenter la réflexion autour de la mise en place d'un RER métropolitain à Clermont-Ferrand. © MARQUET Frédéric

Des lignes à renforcer, des arrêts à rouvrir, une intermodalité à imaginer... À quoi pourrait ressembler un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ? Une étude réalisée par l'association OrbiMob livre une première esquisse, et matière à réflexion.

Un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ? L'idée s'inscrit dans le cadre de la volonté du gouvernement de développer des "services express régionaux métropolitains" dans les plus grandes agglomérations. Si face à Lyon ou Grenoble, Clermont-Ferrand ne figure pas parmi les territoires prioritaires, certains acteurs du territoire veulent croire que l'agglomération peut malgré tout tirer profit de cette promesse de l'État pour améliorer la desserte ferroviaire locale.

[Après l'engagement du Pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne](#), l'association OrbiMob, qui veut faire de l'Auvergne une terre innovante pour les mobilités de demain, a souhaité apporter sa pierre à l'édifice. Elle vient de publier une étude réalisée par Frédéric Faucon, géographe spécialiste des transports à l'université Clermont Auvergne.

OrbiMob est là pour impulser une réflexion, rappelle son président Patrick Oliva. Nous souhaitons poser les éléments de l'équation sur le RER métropolitain clermontois sans attendre l'étude officielle de SNCF Réseau, qui doit être publiée fin 2024/début 2025. Ces éléments doivent nous servir à structurer la réflexion locale et à exister à l'échelle nationale."

### **Trains fréquents, tarification incitative...**

L'enjeu autour de ces "services express régionaux métropolitains" n'est pas tant de créer de nouvelles lignes, mais plutôt d'améliorer la desserte du territoire avec des "trains fréquents, cadencés, avec des points d'arrêt rapprochés, une tarification claire et incitative, etc.", liste Frédéric Faucon.

# À quoi pourrait ressembler le RER clermontois ?




Photo : Frédéric Marquet



- Ligne de «1<sup>ère</sup> couronne» cadencement fréquences fortes (20 à 30 mn)
- Ligne de «2<sup>e</sup> couronne» cadencement fréquences moyennes (1 h)
- Ligne de «2<sup>e</sup> couronne» cadencement fréquences moyennes (1 h) avec système expérimental éventuel
- Ligne de «3<sup>e</sup> couronne» cadencement fréquences journalières 5 AR avec système expérimental éventuel
- Prolongements du RER métropolitains (lignes TER et intercity), lignes en service
- Prolongements du RER métropolitains (lignes TER et intercity), lignes à rouvrir

Données issues de l'étude exploratoire des potentialités du RER Métropolitain clermontois, réalisée par Frédéric Faucon, de l'Université Clermont Auvergne, pour l'association OrbiMob



En tenant compte des réalités du territoire et de ses potentiels, le géographe a imaginé une carte qui donne un aperçu du futur RER métropolitain clermontois, découpé en trois couronnes : une première, qui irait de Riom à Vic-le-Comte et de Volvic à Vertaizon, disposerait de trains très réguliers (toutes les 20 à 30 minutes)?; une seconde, de Gannat à Brioude et de Moulins à Thiers, au cadencement moins élevé (30 minutes à une heure)?; et une troisième, plus expérimentale d'autant qu'elle suppose la réouverture de lignes, conduirait jusqu'à Billom, Ambert, Châtel-Guyon voire Le Mont-Dore. L'étude préconise aussi la réouverture de certains points sur des lignes existantes (Gerzat-les Vergnes, Ennezat, Randan, Chanat...).

### **Trois exemples concrets**

"Prenons l'exemple de la ligne aujourd'hui fermée entre Vertaizon et Billom, cite le géographe. Il ne s'agit pas de rouvrir ces neuf kilomètres de ligne uniquement pour Billom, qui compte 5.000 habitants : Billom est aussi le point d'entrée du Livradois, de tout un flux qui entre dans Clermont via le pont de Cournon et qui pourrait avoir intérêt à prendre le train."

Autre exemple : "Sur la ligne Clermont-Moulins, il n'y a aucun arrêt entre Riom et Vichy alors qu'il existe de gros bourgs comme Randan ou Ennezat et des migrations pendulaires très importantes."

Dernière illustration : "Il y a les transports du quotidien mais aussi les autres mobilités, par exemple touristiques. On sait que la population est de plus en plus urbaine et de moins en moins motorisée donc on peut se poser la question de l'accès au puy de Dôme ou à Vulcania via le train de Volvic."

### **"Sortir de la logique du tout ou rien"**

Pour chaque segment, Frédéric Faucon a ainsi identifié les forces, les faiblesses, les opportunités. À chaque arrêt se pose aussi la question de l'intermodalité, afin de connecter chaque territoire avec la voie ferrée. "On ne va pas tout faire d'un coup, et la définition de couronnes permet aussi de définir un phasage, considère Patrick Oliva. Mais il faut sortir de la logique du tout ou rien. On peut activer certains leviers pour améliorer, déjà, la situation. Pour cela, il faut que la réflexion soit collective et implique tous les acteurs, publics et privés, du territoire."

Avec cette étude, qui demande à être complétée sur le plan technique ou encore financier (le coût des différentes opérations n'est pas chiffré), ils disposent de premières pistes à explorer.

**Pour en savoir plus.** L'étude complète est disponible sur [le site internet de l'association OrbiMob](#).

**Arthur Cesbron**