

# UNE HALTE FERROVIAIRE A THURET

---



**2023**

---

**Marie de Thuret  
1 place de l'église  
63260 Thuret**

**04.73.97.91.58**

*Mairie de Thuret*



[garedethuret@orange.fr](mailto:garedethuret@orange.fr)



[www.facebook.com/ThuretGare/](https://www.facebook.com/ThuretGare/)



# Sommaire



Introduction	P3
Etat des Lieux	P4
Une halte à Thuret un choix Eco-Logique	P7
Conclusion	P11
Annexes	P12

---

# I) Introduction

Sur notre territoire les ménages sont plus astreints qu'ailleurs à utiliser leur voiture quand il s'agit de parcourir des kilomètres pour aller travailler, accéder à des services ou même à un médecin. Cette situation résulte du manque de moyens alternatifs de transport. De plus, avec la flambée du prix du carburant l'urgence de réduire les trajets en voiture individuelle est à la fois climatique et sociale.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), publiée au journal officiel le 26 décembre 2019, propose de transformer en profondeur la politique des mobilités avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

**« Le transport ferroviaire est une alternative idéale répondant aux critères de décarbonisation des transports. »**

Il convient de rappeler que :

- le véhicule particulier représente 54% des émissions de gaz à effet de serre produit par les transports.\*
- 1 français sur 4 a déjà refusé un emploi ou une formation faute de solution pour s'y rendre. \*\*
- le transport est le 1er poste de dépenses pour un ménage (15% du budget en 2019 avant les hausses successives), devant l'alimentation et le logement.\*
- 7 français sur 10 se rendent au travail en voiture. \*
- 79,5% des trajets en milieu rural se font en voiture. \*

Le transport ferroviaire, quand il est possible, est une alternative idéale répondant aux critères de décarbonation des transports, d'allègement des réseaux routiers aux abords des grandes agglomérations, de diminution des charges des ménages, et d'accès aux services pour tous en conformité avec la LOM.

\*ministère de la transition écologique 2022

\*\* Sondage ELABE réalisé pour le compte du laboratoire de la mobilité inclusive (LMI)

---

## II) L'état des lieux

Thuret, en pleine Limagne agricole, se situe sur l'axe ferroviaire à 2 voies Clermont – Paris, reconnue d'utilité publique.

La gare de Thuret qui existe toujours a été inaugurée en 1931.

Elle est devenue propriété de la commune en 2022.

Notre commune se trouve à 30 km de Clermont-Ferrand, 18 km de Riom, 25 km de Vichy et recense actuellement un millier d'habitants. Elle compte nombres de familles et de jeunes actifs et sa croissance ne se tarie pas.

Ces trois villes sont les pôles économiques importants de la métropole dans lesquelles est concentrée la plupart des emplois de nos habitants.

Elles sont aussi les centres scolaires lycées, lycées professionnels et universitaires dans lesquels se rendent chaque jour tous nos jeunes.

Elles rassemblent également, les structures de santé (hôpitaux, médecins spécialistes) ainsi que les grands centres commerciaux.

Sur la ligne ferroviaire reliant Clermont-Ferrand à Vichy circule une vingtaine de TER dans ce sens par jour et autant dans le sens inverse. L'amplitude horaire s'étend de 5h14 premier départ à 22h36 dernier départ. Ce qui permet de relier ces 2 grandes agglomérations en une trentaine de minutes, contre quasiment 1h par la route (sans compter les bouchons). \*

Avec un arrêt à mi-chemin sur Thuret, nous serions à environ une quinzaine de minutes de trajet de chacune de ces grandes villes contre le double en voiture. Elles sont équipées d'un réseau de transport en commun (bus ou tram) et de mobilités douces (pistes cyclables, vélo libre-service) suffisamment denses pour permettre aux voyageurs de se rendre sur leur lieu de destination finale, sans avoir à emprunter leur voiture. \*

*\*Sources SNCF Connect et Viamichelin*



Thuret, sur la RD 210, est de fait un passage obligé pour de nombreux habitants des communes proches.

Elle reste un point central entre les 2 pôles Clermont-Ferrand et Vichy, qui la situe sur un axe de chalandise important (une dizaine de communes). \*\*\*\*

De plus, la gare se situe à l'entrée sud de la commune, très proche du centre bourg et de ses commerces et restaurant.

Elle est facilement accessible en voiture, en scooter, à vélo ou à pied.



---

## III) Une halte à Thuret : un choix éco-logique

### A. Un choix réfléchi

Selon l'étude réalisée par la SNCF et la région Auvergne en 2014, la halte ferroviaire de Thuret intéresserait 80 à 130 abonnés à moyen terme puis 100 à 155 à long terme. Déjà en 2014, la SNCF et la région Auvergne estimaient cette halte parfaitement rentable.

L'étude explique que notre village est au centre d'une aire de chalandise importante puisqu'elle concerne une dizaine de communes, qu'elle facilitera donc la vie aux habitants de toute cette zone. Son attractivité s'oriente principalement sur Clermont-Ferrand et également sur Vichy et Riom.

***« Le TER passe déjà sans s'arrêter à raison d'un train par heure ... un arrêt supplémentaire ne coûte que 2 minutes en temps de parcours. »***

La commune présente l'avantage d'avoir une halte d'origine, en activité fret et voyageurs pendant de nombreuses années avec un quai de voyageurs existant côté gare.

Le TER passe déjà sans s'arrêter à raison d'un train par heure entre 6h et 20h. La création d'un arrêt supplémentaire ne « coûte » seulement que 2 min en temps de parcours : 30 secondes pour le freinage, 1 min de stationnement et 30 secondes pour l'accélération. Les conséquences restent limitées par la présence d'une double voie qui facilite les croisements.

La gare de Thuret présente une bonne accessibilité rapide et lisible de la Route Départementale 210 à l'entrée Sud de la commune.

---

Les travaux du cœur de bourg réalisés en 2022-2023 permettent une mobilité douce adaptée et sécurisée pour les piétons, les cyclistes et les voitures.

Une seule ligne de bus régionaux, la ligne P70, propose deux services aller/retour en semaine (rien le dimanche) pour un temps de trajet moyen d'une heure, mais qui ne correspond pas au besoin de trajets pendulaires quotidiens des habitants de notre secteur.

La commune s'engage à améliorer le parking existant devant la gare (estimation minimum d'environ 25 places), de le sécuriser et le rendre attractif par un espace vélos, possiblement une borne de recharge pour véhicule électrique. Les démarches déjà engagées tendent à le rendre vivant grâce aux activités qui y sont installées. Les espaces verts et jardins rendront ce lieu agréable pour les voyageurs et les habitants du bourg.

L'aménagement incombant au réseau SNCF concerne l'implantation d'un deuxième quai latéral avec une traversée des voies assurée par une passerelle.

## **B. Un choix conforme avec la neutralité carbone**

Sur ses billets, la SNCF utilise l'argument environnemental pour inciter les voyageurs à utiliser le train comme mode de transport.

**« Le TER permet d'émettre 8 fois moins de CO2 »**

En effet, selon la SNCF (et l'ADEME), « choisir le TER pour ses déplacements, permet d'émettre 8 fois moins de CO2 qu'en véhicule personnel (en moyenne, 24.8g.co2/km émis par voyageur TER contre 193g.co2/km par voiture avec une personne) \* . »

Dans son Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) la communauté de commune Plaine Limagne s'engage dans la mise en place d'actions visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Ses stratégies et programmes ont été adoptés en conseil communautaire en décembre 2020.

Son diagnostic est le suivant \*\* :



---

Sur son territoire (et c'est également vrai sur celui de l'Auvergne), le secteur le plus émetteur de GES après le secteur agricole (49%) est le secteur des transports routiers (28%). Cela reflète la dépendance du secteur aux carburants pétroliers.

Il est également responsable de 53% des émissions d'oxydes d'azote (NOx). Ces composés toxiques sont émis lors des phénomènes de combustion, principalement par combinaison de l'azote et de l'oxygène de l'air. Les sources principales sont les véhicules et les installations de combustion.

Le coût total du transport individuel motorisé (voiture) peut être estimé à 91 millions d'euros par an pour l'ensemble des habitants de la CCPL. Sans actions ciblées, il y aura une augmentation progressive de ce coût. Une réduction de ce coût est possible grâce principalement à des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.

La communauté de commune souhaite donc porter ses efforts sur « L'optimisation des infrastructures de transport existantes (les lignes TER traversant la CCPL) et le développement de nouvelles infrastructures répondant au verdissement du mix énergétique dans les transports (bornes de recharges électriques, stations GNV...). » L'axe ferroviaire emprunté par les TER entre Vichy et Clermont-Ferrand est électrifié depuis les années 1990. Cela représente un atout dans la lutte pour l'amélioration environnementale des déplacements. En effet, pas d'utilisation de dérivés pétroliers pour la circulation des trains.

Une halte supplémentaire sur cet axe permettrait donc à un plus grand nombre de personnes d'accéder au transport ferroviaire pour se rendre régulièrement, pour une majorité, sur leur lieu de travail ou d'étude, et plus largement de permettre à cette population d'accéder à des destinations plus lointaines grâce aux grandes gares de départ et d'arrivée bien desservies.

« L'électrification de la ligne Paris Clermont-Ferrand est une opération d'aménagement du territoire réalisée à la fin des années 1980 à la demande des pouvoirs publics pour améliorer les dessertes ferroviaires sur un axe d'intérêt national reliant Paris à la capitale de l'Auvergne. (...) L'électrification avait pour objectifs d'améliorer les temps de parcours pour les voyageurs et les coûts de transport pour les marchandises afin de participer avec la politique autoroutière (...) au désenclavement du Massif Central (...). Les gains de temps des usagers pour favoriser le développement économique de l'Auvergne (et

---

marginalement les économies de pétrole importé) constituaient l'objectif principal. En revanche, les avantages relatifs à l'environnement (réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre) n'étaient pas mis en avant. » \*\*\*

*\*Source : billet de train SNCF, octobre 2022*

*\*\*Données de 2015 ; Sources dossiers PCAET Stratégie et Diagnostic Air-Energie de la CCPL*

*\*\*\*Extrait du « Bilan LOTI de l'électrification de Paris Clermont-Ferrand » décembre 2009*

---

## IV) Conclusion

La commune de Thuret est idéalement située pour l'ouverture d'une halte ferroviaire sur l'axe Clermont – Vichy. Elle permettrait l'utilisation du transport ferroviaire pour les trajets pendulaires journaliers de nombreux habitants et ceux des communes environnantes.

Cette ouverture de halte ferroviaire conforterait le développement économique de nos territoires ruraux, et permettrait aux entreprises de mieux répondre aux contraintes écologiques en contribuant au financement des abonnements train de leurs salariés.

Autant de voitures et de CO2 en moins aux entrées ou sorties surchargées de ces trois villes (Riom, Clermont-Ferrand, Vichy).

Favoriser l'utilisation de ce type de transport collectif qui passe actuellement de nombreuses fois devant la gare sans s'arrêter, c'est contribuer à diminuer notre empreinte carbone collective.

Un signe fort que nos collectivités donneraient à tous et cela rendrait un grand service à beaucoup de nos concitoyens qui voient leur budget transport exploser.

---

## V) Annexes

*1-Dossier architectes*

*2-Billet de train SNCF, octobre 2022*

*3-Extraits PCAET CCPL : Répartitions émissions GES ; Focus transport routier ;  
Polluants atmosphériques*